

ARGUMENTATIONSPAPIER

SCHNELLLADESÄULENPFLICHT FÜR TANKSTELLEN

VIEL BÜROKRATIE BEI ZWEIFELHAFTEM NUTZEN

Im September kündigte Bundeskanzler Olaf Scholz bei der Autofachmesse IAA ein Gesetz an, das Betreibende von Tankstellen zur Bereitstellung von Schnelllademöglichkeiten verpflichten soll. Mittlerweile ist das BMDV mit der Erstellung eines Referentenentwurfs beauftragt worden, inhaltlich soll die Verpflichtung innerhalb des GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) verankert werden.

Klar ist bisher, dass Gesellschaften mit Preissetzungshoheit an mehr als 200 Tankstellen verpflichtet werden sollen, bis 1.1.2028 je Standort mindestens einen 150 kW Schnellladepunkt zu installieren und zu betreiben. Zwar ist von Kompensationsmöglichkeiten die Rede, aber es bleibt beim eindeutigen Wunsch des Bundeskanzlers, Schnellladepunkte an Tankstellenstandorten aufzubauen zu lassen.

Die en2x-Mitgliedsunternehmen können und wollen wesentliche Beiträge leisten, damit die Klimaziele auch im Verkehrssektor erreicht werden. Dafür investieren unsere Mitgliedsunternehmen umfassend in den Umbau ihrer Geschäftsmodelle, unter anderem in nachhaltigere Raffinerien, den Einsatz erneuerbarer Vorprodukte und den Aufbau von Erzeugungsanlagen für erneuerbare Energien.

Die Elektromobilität ist ebenfalls eine tragende Säule dieser Transformation. Seit Jahren treiben unsere Mitglieder den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur voran. Allein im Jahr 2022 hat die Branche über 200 Millionen EUR in Maßnahmen zum Aufbau von Schnellladesäulen an öffentlichen Tankstellen investiert und weitere Investitionen für die nächsten Jahre angekündigt.

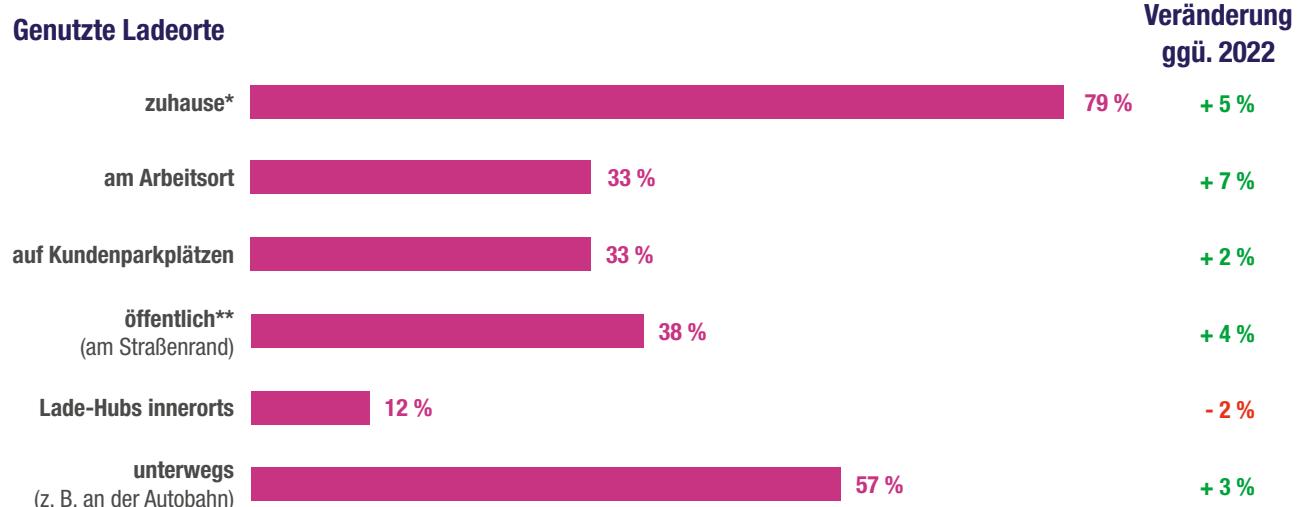
Damit dieser Wachstumstrend anhält und die Elektromobilität in Deutschland weiterhin an Fahrt aufnimmt, müssen wir jetzt eine Win-Win-Situation schaffen: für Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen sowie für die Betreibenden von Ladeinfrastruktur.

FÜNF ALTERNATIVEN ZU EINER SCHNELLLADESÄULENPFLICHT, UM DIE E-MOBILITÄT VORANZUTREIBEN

1. SINNVOLLE STANDORTE AUSBAUEN, STATT KUNDENBEDÜRFNISSE IGNORIEREN

Unsere Mitgliedsunternehmen sind dabei, geeignete Tankstellenstandorte zu Multi-Energie-Hubs umzubauen. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden: wurde in der Vergangenheit noch 100 Prozent der Mobilitätsenergie für PKW in Form von Kraftstoffen an Tankstellen umgesetzt, wird es mit zunehmender Durchsetzung der Elektromobilität in Zukunft wohl deutlich weniger als 20 Prozent sein. Denn die Menschen laden ihre Elektroautos vorwiegend an Orten, an denen sie sich ohnehin aufhalten: zu Hause, beim Arbeitgeber, oder während sie Einkaufen oder Freizeitaktivitäten nachgehen.

HOHE NUTZUNGSQUOTEN FAST ALLER LADEORTE



*14 % laden ausschließlich zuhause; **13 % laden ausschließlich öffentlich.

Quelle: UScale GmbH; Public Charging Studie 2023

Aus diesem Grund macht es sehr viel Sinn, Ladeinfrastruktur in Standortpartnerschaften z.B. mit Kommunen, Supermärkten oder Parkplatzbetreibern aufzubauen, statt sich nur auf die Tankstellen zu konzentrieren. Damit die Menschen dort laden können, wo sie laden wollen.

WISSENSWERT

Schon heute befindet sich bei zwei Dritteln aller Tankstellenstandorte in Deutschland eine Schnellladesäule im Umkreis von 5 Kilometern.

2. MAXIMAL ZUM KLIMASCHUTZ BEITRAGEN, STATT FEHLINVESTITIONEN ZU VERURSACHEN

Eine gesetzliche Verpflichtung zum Ausbau der Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen bindet erhebliche Investitionssummen. Je nach Schätzungen liegen diese bei 250.000-500.000 Euro für den ersten Schnellladepunkt an einem Standort.

Diese massiven Investitionen werden in vielen Fällen jedoch nicht zu mehr Klimaschutz beitragen. Aktuell liegt die Auslastung von öffentlichen Ladepunkten im Durchschnitt bei 6-10 Prozent und ist damit sehr niedrig. Ein Erlös zur Deckung der operativen Kosten ist – wie man sich angesichts dieser Zahlen gut vorstellen kann – selbst mittelfristig noch nicht erwartbar. Im Gegenteil: hier sind unsere Mitgliedsunternehmen in den letzten Jahren massiv in Vorleistung gegangen, um die Elektromobilität voranzubringen.

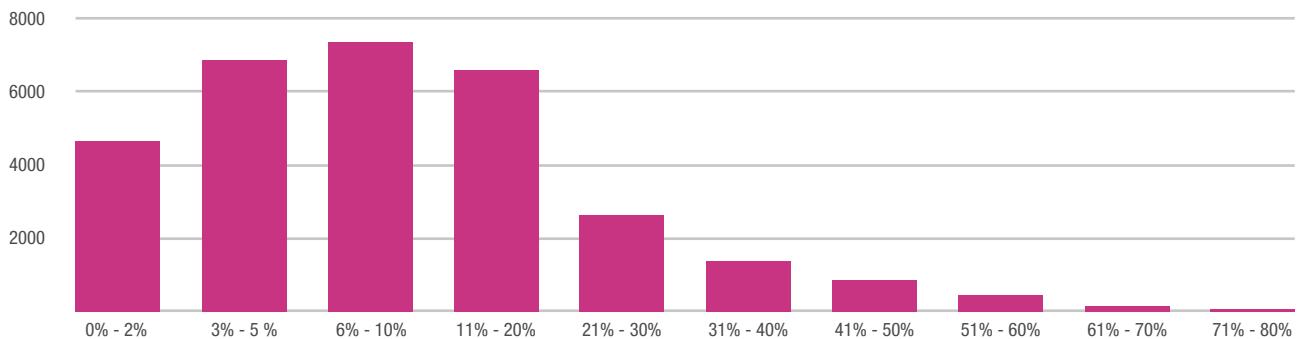
Statt nun viele Tausend weitere, potenziell schlecht ausgelastete Ladepunkte staatlich zu verordnen und dort Investitionskapital zu binden wäre es erstrebenswert, die Auslastung vorhandener Ladepunkte zu erhöhen und neue Ladepunkte aufzubauen, wo es eine erwartbar hohe Nachfrage gibt. Denn für die Akzeptanz der Elektromobilität ist entscheidend, dass auch längere Strecken bequem mit dem Elektroauto zurückgelegt werden können. Hier sind Ladepunkte vor allem an Tankstellen oder Autohäusern entlang der wichtigsten Verkehrstrassen ein Erfolgsfaktor zur Etablierung der Elektromobilität.

WISSENSWERT

Wenn nur 7.000 der derzeit im Markt befindlichen knapp 15.000 Tankstellenstandorte mit jeweils einem Schnellladepunkt ausgeplant werden müssen, entspricht das einem Investitionsvolumen von rund 2 Mrd. Euro.

AUSLASTUNGSVERTEILUNG ÜBER ALLE LADESTANDORTE

Anzahl der Ladepunkte



Quelle: THEON Data Solutions GmbH, Datensätze aus Q4/2022, (13.06.2023)

3. SCHNELLERE UMSETZUNG ERMÖGLICHEN, STATT BÜROKRATIEWAHNSINN SCHAFFEN

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellen wird durch die Einhaltung hoher technischer Anforderungen wie Explosionssschutz oder Notabschaltung erschwert. Zudem ist die Flächenverfügbarkeit – insbesondere in Innenstadtlagen – oftmals stark begrenzt, unter anderem durch behördliche Anforderungen wie Lärmschutz, Mindestabstände, bauliche Einschränkungen. Basierend auf den Erfahrungen der vergangenen Jahre wird auch aus diesen Gründen mittlerweile ein großer Anteil der Ladeinfrastruktur der en2x-Mitgliedsunternehmen außerhalb von bestehenden Tankstellenstandorten aufgebaut.

Eine Verpflichtung zum Aufbau von Ladesäuleninfrastruktur muss daher schon allein aus Sicherheitsgründen Ausnahmen zulassen. Doch Ausnahmeanträge müssten in den Unternehmen mit hohen Aufwänden nachvollziehbar begründet und in den zuständigen Verwaltungen geprüft und bearbeitet werden. Im schlechtesten Fall könnte es sogar dazu kommen, dass Bauanträge oder Netzanschlussanfragen in hoher Zahl bei den Behörden eingehen, deren negatives Ergebnis bereits im Vorfeld feststeht – nur um den Ablehnungsbescheid für die Ausnahmeanträge nutzen zu können.

Gleichzeitig ist es schon heute mit erheblichem bürokratischem Aufwand verbunden, einen Ladepunkt erfolgreich zu planen und zu installieren. Wie auch andere Verbände und Marktteilnehmer fordert en2x seit langem schnellere Genehmigungsprozesse mit transparenten einheitlichen Verfahren und verbindlichen Bearbeitungszeiten. Wir befürchten jedoch, dass das Arbeitsaufkommen in den Behörden durch die Versorgungsauflage massiv ansteigen wird. Das könnte letztendlich negative Auswirkungen auf die Ausbaugeschwindigkeit der Ladeinfrastruktur haben.

WISSENSWERT

Aktuell können Genehmigungsverfahren für den Aufbau eines Schnellladestandortes in Deutschland mitunter 12-18 Monate in Anspruch nehmen.

4. DEN WETTBEWERB FÖRDERN, STATT IHN ZU VERZERREN

Die aktuell geplanten politischen Maßnahmen „Deutschlandnetz“ und „Versorgungsauflage“ führen zu Wettbewerbsverzerrungen, wenn in einer Region der Aufbau eines ungefördernten Ladepunktes im Rahmen der Versorgungsauflage neben einem geförderten Ladepunkt aus dem Deutschlandnetz erzwungen wird. Aus diesem Grund halten wir es für unerlässlich, dass Tankstellenstandorte im Umkreis eines Deutschlandnetzstandortes (Beispielsweise 1,5 km Umkreis in Städten, 5 km auf dem Land) von der Aufbaupflicht ausgenommen werden.

Gleichzeitig darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Ladesäulenverpflichtung nur für Gesellschaften mit Preissetzungshoheit an mehr als 200 Tankstellen besteht, nicht jedoch für andere Marktteilnehmende. Somit werden auch nur unsere Mitgliedsunternehmen gezwungen, Standorte zu entwickeln, die nur geringe Nachfrage nach Ladestrom haben. Dies stellt ebenfalls eine empfindliche wettbewerbliche Benachteiligung dar.

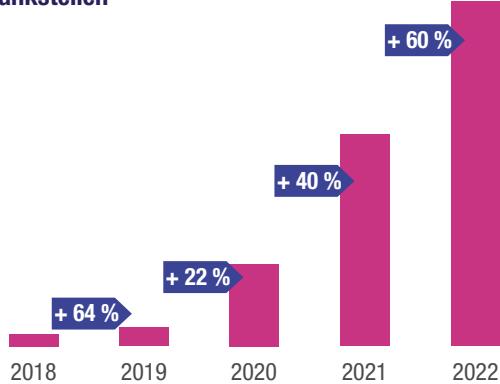
5. MARKTWIRTSCHAFT STATT PLANWIRTSCHAFT

Viele Unternehmen der Tankstellenbranche beteiligen sich heute schon am Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes. Entsprechende Investitionen basieren aber auf unternehmerischen Entscheidungen und unterliegen wirtschaftlichen Erwägungen wie prognostizierter Nachfrage, Wettbewerbsanalysen und Beurteilung der Ausbaufähigkeit eines Standorts. Eine staatlich auferlegte Investitionspflicht wie sie die Versorgungsaufgabe darstellt ist ein gravierender Eingriff in diese unternehmerische Freiheit.

Der Versuch einer Verpflichtung zum Aufbau von Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen wird mit großer Wahrscheinlichkeit zu unerwünschten Ausweichmaßnahmen führen. Nicht für alle Tankstellenstandorte wird sich die große Investition in eine Schnellladesäule lohnen. So könnte es zu dem Fall kommen, dass es wirtschaftlich mehr Sinn macht, eine Tankstelle zu schließen, statt sie auszubauen. Dies wiederum hat unter Umständen Konsequenzen auf die aktuell engmaschige Versorgung der Bevölkerung mit Kraftstoffen.

AUSBAUGESCHWINDIGKEIT ELEKTRIFIZIERUNG IN DEUTSCHLAND

von Tankstellen



in öffentlichen Bereichen

Ausbaugeschwindigkeit im Vergleich



Quelle: Eigene Darstellung; Daten: Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur

WISSENSWERT

An rund 370 Autobahnrasstanlagen, also an nahezu 90 Prozent aller Standorte, stehen bereits heute 1400 Schnellladepunkte zur Verfügung (exklusive Autohöfe).

FAZIT

Die Mineralölgesellschaften sind bereits im Aufbau von Ladeinfrastruktur aktiv, um weiterhin eine relevante Rolle bei der Versorgung mit Mobilitätsenergie zu spielen. Es ist bereits jetzt zu erkennen, dass unsere Mitgliedsunternehmen in vielen Fällen deutlich mehr Schnellladepunkte planen, als sie heute Tankstellen betreiben. Allerdings in sehr vielen Fällen gerade nicht an Tankstellen. Eine Versorgungsaufgabe für Tankstellen, in welcher Form auch immer, schafft auf jeden Fall erheblich mehr Bürokratie bei sehr zweifelhaftem Nutzen. Wahrscheinlich wäre, dass Investitionen von aus Unternehmenssicht sinnvollen Standorten in weniger gut geeignete Standorte umgelenkt werden müssten.

Wenn der Gesetzgeber dennoch nicht von einer Versorgungsaufgabe absieht, sollte die Standortwahl für den Aufbau der Ladeinfrastruktur den verpflichteten Gesellschaften überlassen werden. Damit Fahrerinnen und Fahrer von Elektroautos dort ausreichend Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht, wo sie laden möchten.