



bp Stellungnahme zur Verpflichtung von Mineralölgesellschaften zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektroautos an Tankstellen (sog. „Versorgungsaufgabe“)

Hintergrund

Der am 21.05.2024 veröffentlichte Referentenentwurf zur sog. „Versorgungsaufgabe“ im Rahmen der Anpassungen des GEIG sieht vor, dass Tankstellenunternehmen, die über die Preissetzungshoheit an min. 200 öffentlichen Tankstellen verfügen, bis zum 01.01.2028 sicherstellen müssen, dass min. ein öffentlich zugänglicher Schnellladepunkt mit einer Leistung von min. 150 kW an allen Standorten errichtet wird. Ein Kompensationsmechanismus ermöglicht die Installation von Ladepunkten an bis zu 50% der Standorte, entweder max. 1 km entfernt oder zusätzlich an einer anderen Tankstelle.

Unsere Argumente gegen die Versorgungsaufgabe

Als Betreiber des größten Tankstellennetzes in Deutschland wäre bp materiell von der Versorgungsaufgabe betroffen. Bereits heute führen wir unter der Marke Aral pulse ein umfangreiches Schnellladenetz mit aktuell 376 Standorten, 917 Ladesäulen und über 2.500 Ladepunkten (Stand 23.05.2024). Grundsätzlich begrüßen wir als bp das Vorhaben der Bundesregierung, das Ladeangebot landesweit auszubauen, lehnen das Gesetzesvorhaben aber aus den nachfolgenden Gründen ab:

- **Einschränkung unternehmerischer Freiheit:** Aral pulse und auch andere CPOs aus der Mineralölbranche investieren bereits seit Jahren in den Aufbau von bedarfsgerechter Ladeinfrastruktur an sinnvollen Standorten – auch außerhalb der Tankstellen. Diese Investitionen basieren auf wirtschaftlichen Entscheidungen und berücksichtigen u.a. die prognostizierte Nachfrage, den Wettbewerb und die potenzielle Ausbaufähigkeit der Standorte. Eine gesetzliche Investitionspflicht an vorgegebenen Standorten ist ein starker Eingriff in die unternehmerische Freiheit.
- **Wettbewerbsverzerrung:** Die Versorgungsaufgabe verzerrt den Wettbewerb, indem sie sich ausschließlich auf CPOs aus der Mineralölindustrie beschränkt und somit andere CPOs unberührt lässt. Dadurch werden lediglich CPOs aus dem Mineralölsektor gezwungen, Ladeinfrastruktur selbst an unrentablen Standorten mit geringer Nachfrage zu errichten. Dies stellt einen Wettbewerbsnachteil dar und verursacht Fehlinvestitionen. In manchen Fällen könnte es daher wirtschaftlicher sein, eine Tankstelle zu schließen, anstatt sie mit Ladeinfrastruktur auszubauen. Dies könnte sich wiederum negativ auf die derzeit dichte Kraftstoffversorgung der Bevölkerung in Deutschland auswirken. Die Versorgungsaufgabe fordert eine pauschale Ausstattung von Tankstellen mit Ladepunkten, ohne etwaig bereits vorhandene Ladeinfrastruktur im Umkreis zu berücksichtigen. Dies erzeugt ein Ungleichgewicht im Markt, insbesondere wenn in unmittelbarer Nähe geförderte Ladeinfrastruktur, wie z.B. durch das Deutschlandnetz, errichtet wird.
- **Missachtung der Kundenbedürfnisse:** Das Ladeverhalten ist nicht mit dem Tankverhalten gleichzusetzen. Personen laden ihre E-Autos vorwiegend an Orten, an denen sie sich ohnehin aufhalten: zu Hause, beim Arbeitgeber oder während sie einkaufen oder Freizeitaktivitäten nachgehen. Der Markt bietet diese Möglichkeiten bereits an und erweitert sie entsprechend dem wachsenden Bedarf, sodass eine gesetzliche Verpflichtung zur Ausstattung von Tankstellen mit Ladeinfrastruktur überflüssig ist.

- **Technischer Aspekt:** Beim Einsatz von Ladelösungen mit Pufferspeichern gilt die Anforderung als erfüllt, wenn der Pufferspeicher an einen Netzanschluss mit einer Leistung von min. 30 kW angeschlossen ist und der Schnellladepunkt für einen Zeitraum von min. einer Stunde durchgehend eine Ladeleistung von 150 Kilowatt bereitstellt. Letzteres ist sowohl technisch als auch wirtschaftlich herausfordernd, weswegen wir den Entfall dieser zeitlichen Beschränkung empfehlen. Ist dies nicht möglich, sollte die Leistungsvorgabe von dem gesamten Schnellladesystem erfüllt werden können – nicht von einem einzelnen Schnellladepunkt.
- **Unterschiedliche Eigentümerverhältnisse:** Nicht jede Tankstelle, die unter einem bestimmten Markennamen betrieben wird, ist auch im Besitz des jeweiligen Tankstellenunternehmens. Daher obliegt die Entscheidung, Ladeinfrastruktur zu installieren, nicht zwangsläufig der Marke, sondern dem Eigentümer des Standorts.

Forderungen

- **Rahmenbedingungen verbessern, statt Fehlinvestitionen erzwingen:** Der Staat sollte die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, um einen wettbewerbsfähigen und bedarfsgerechten Ladeinfrastrukturaufbau unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse zu ermöglichen. Eine **Versorgungsaufgabe** an Tankstellen per se wird **kein attraktives Ladeangebot hervorbringen** und dies könnte den Hochlauf der E-Mobilität sogar verhindern. Stattdessen muss die öffentliche Hand Flächen bereitstellen und Effizienz im Ladeinfrastrukturaufbau wie folgt schaffen:
 - **Vereinheitlichung der 16 Landesbauordnungen**, um Ladeinfrastruktur deutschlandweit skalierbar auszurollen. Die **Baugenehmigungsfreiheit für Trafostationen** und sonstige Nebeneinrichtungen von Ladestationen sollte **ohne Maßbeschränkungen** und Zusatzkriterien schnellstmöglich in Kraft treten (Masterplan LIS II – Maßnahme 50).
 - **Standardisierung & Digitalisierung der Netzanschlussverfahren** mit gesetzlich geregelten Bearbeitungs- und Umsetzungszeiten. Auch die Anforderungen der Netzbetreiber an die Trafostationen müssen vereinheitlicht werden.
- **Alternativvorschläge:** Falls eine Versorgungsaufgabe unabdingbar ist, sollte die Umsetzungsfrist von 2028 auf 2032 verschoben werden, um den Erfolg der Maßnahme angesichts des erwarteten Hochlaufs von Elektrofahrzeugen bis 2030 zu messen. Außerdem plädieren wir dafür, dass Tankstellenstandorte, die sich innerhalb eines Radius von 5 km um einen Deutschlandnetzladepunkt befinden, von der Gesamtbetrachtung ausgeschlossen werden. Darüber hinaus schlagen wir die folgenden zielführenderen Maßnahmen vor:
 - Tankstellenunternehmen werden verpflichtet, eine **bestimmte Gesamtladeleistung** zu installieren – nach der Berechnung:
Anzahl an Eigentümerstandorten x 150kW = zu errichtende Gesamtladeleistung an allen Standorten - **auch abseits der Tankstellen ohne Entfernungsbegrenzung.**
oder
 - Tankstellenunternehmen müssen **standortunabhängig** eine **bestimmte Anzahl an Ladepunkten** installieren, die der Anzahl ihrer deutschlandweit betriebenen Eigentümerstandorte entspricht.

Dadurch ließen **sich Wettbewerbsverzerrungen und Markteingriffe minimieren** sowie ein geeignetes Ladeangebot für die Kundschaft etablieren