

VON DER TANKSTELLE ZUM MULTI-ENERGIE-HUB

TRANSFORMATION WIRKSAM STÄRKEN

Wie kommt die Elektromobilität schneller voran? Eine Frage, die sicherlich auch in der neuen Legislaturperiode eine große Rolle spielen wird. Als ein mögliches Instrument hat Bundeskanzler Olaf Scholz eine gesetzliche Regelung vorangetrieben, die Betreiber von Tankstellen zur Bereitstellung von Schnellademöglichkeiten verpflichten sollte.

Der Gesetzesentwurf sah vor, dass Gesellschaften mit Preissetzungshoheit an mehr als 200 Tankstellen verpflichtet werden sollten, bis 1.1.2028 je Standort mindestens einen 150 kW Schnellladepunkt zu installieren und zu betreiben. Geplant war die Verpflichtung innerhalb des GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) zu verankern, das in diesem Zuge in EIG umbenannt werden sollte. Aufgrund des Endes in der Regierungskoalition und der anstehenden vorgezogenen Neuwahlen ist nicht mehr damit zu rechnen, dass das Gesetz in dieser Legislaturperiode in den Bundestag zur Aussprache und Entscheidung eingebracht wird. Und warum auch eine zukünftige Regierung von einer Umsetzung in der jetzigen Form absehen sollte, wird im Folgenden näher erläutert.

DIE SICHT DER BRANCHE

Seit Jahren treiben unsere Mitglieder den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur voran. Bis Ende 2024 hat die Branche über 400 Millionen EUR in Maßnahmen zum Aufbau von Schnellladesäulen an öffentlichen Tankstellen investiert und weitere Investitionen für die nächsten Jahre angekündigt.

Damit sich die bereits getätigten Investitionen rechnen, ist es im ureigensten Interesse der Branche, die Zahl der Elektroautos, und somit die Auslastung der Ladesäulen zu erhöhen. Hier gibt es noch einiges zu tun: laut des Elektromobilitätsmonitors des bdew erreichen die öffentlichen Ladepunkte derzeit im Durchschnitt nur eine Auslastung von mageren 14,5 Prozent. Bei einer derart niedrigen Belegungsquote und Nachfrage lässt sich kaum das notwendige Kapital erwirtschaften, um aus eigenen Mitteln in die weitere Expansion zu investieren. Weder im Hinblick auf die Ausweitung im Bestand, noch im Hinblick auf die Entwicklung neuer Standorte.

Aus diesem Grund stehen unsere Mitglieder aus der bisherigen Mineralölbranche dem Gesetzesentwurf auch weiterhin skeptisch gegenüber. Sie sind einhellig der Auffassung, dass eine Zwangsverpflichtung für jeden Standort nicht dazu beiträgt, den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen. Wirksamer wäre es, gewerbliche Flottenbetreiber mit einer Elektrifizierungsquote zu belegen, so wie es auch eine Studie von Agora zusammen mit BCG vorschlägt. Damit könnte das Ziel von 15 Millionen Elektrofahrzeugen bis 2030 noch annähernd erreicht werden. Einem beschleunigten Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur attestierte die Studie lediglich ein Wirkpotential von 300.000 zusätzlichen Elektroautos. Unsere Mitglieder sind überzeugt: Damit die Elektromobilität in Deutschland deutlich stärker an Fahrt aufnimmt, müssen wir jetzt eine Win-Win-Situation schaffen – für Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen sowie für die Betreibenden von Ladeinfrastruktur.

AUSBAU ÖFFENTLICHE LADEINFRASTRUKTUR BLEIBT VORAUSSCHAUEND

Es stellt sich die Frage, wie viele öffentliche Ladepunkte in Deutschland überhaupt benötigt werden und wie hoch der Grad der Zielerreichung derzeit ist. Gemessen am Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektroautos im Pkw-Bestand zu haben, hat die Automobilindustrie derzeit knapp 10 Prozent der benötigten Fahrzeuge in Deutschland verkauft. Basierend auf den derzeit knapp 145.000 öffentlich zur Verfügung stehenden Ladepunkten entspricht dies einem Erfüllungsgrad von rund 15 Prozent im Hinblick auf das gesetzte Ziel von 1 Million Ladepunkten bis 2030. Dabei wird deutlich, wie die Betreibenden von Ladeinfrastruktur der Zulassung von Elektroautos voraussehen. Zumal viele privat installierte Ladepunkte nicht in diese Berechnung einfließen, das Laden zu Hause an der eigenen Wallbox weiterhin am beliebtesten zu sein scheint und die Auslastung der öffentlichen Ladesäulen weiterhin auf niedrigem Niveau stagniert.

FÜNF ALTERNATIVEN ZU EINER SCHNELLLADESÄULENPF LICHT, UM DIE E-MOBILITÄT VORANZUTREIBEN

1. SINNVOLLE STANDORTE AUSBAUEN, STATT KUNDENBEDÜR FNISSE IGNORIEREN

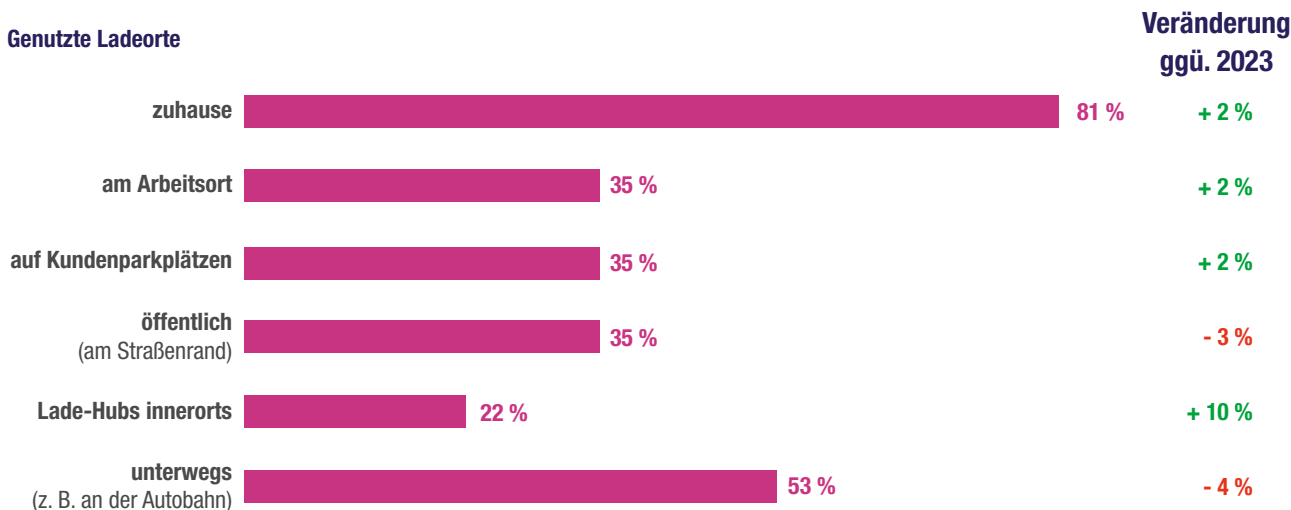
Unsere Mitgliedsunternehmen sind dabei, geeignete Tankstellenstandorte zu Multi-Energie-Hubs umzubauen. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden: Wurde in der Vergangenheit noch 100 Prozent der Mobilitätsenergie für PKW in Form von Kraftstoffen an Tankstellen umgesetzt, wird es mit zunehmender Durchsetzung 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.

WISSENSWERT

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

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.

HOHE NUTZUNGSQUOTEN FAST ALLER LADEORTE



Quelle: UScale GmbH; Public Charging Studie 2024; Grafik (Nr. 428); en2x

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. Doch aktuell liegt die Auslastung von öffentlichen Ladepunkten im Durchschnitt bei 14,5 Prozent und ist damit sehr niedrig. Ein Erlös zur Deckung der operativen Kosten ist selbst mittelfristig noch nicht erwartbar. Im Gegenteil: hier sind unsere Mitgliedsunternehmen in den letzten Jahren massiv in Vorleistung gegangen, um die Elektromobilität voranzubringen.

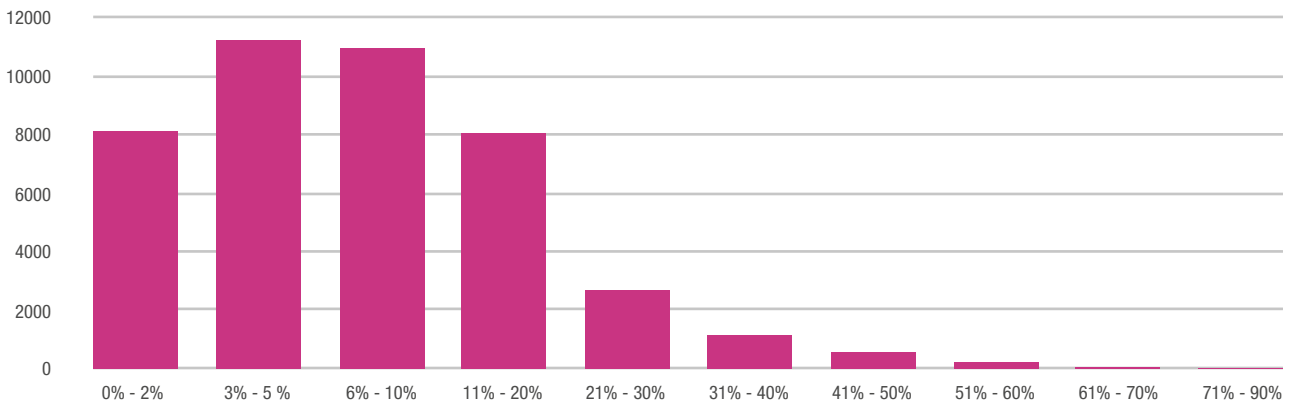
Statt nun viele Tausend weitere, potenziell schlecht ausgelastete Ladepunkte staatlich zu verordnen und dort Investitionskapital zu binden, wäre es zielführender, die Auslastung vorhandener Ladepunkte zu erhöhen und neue Ladepunkte dort aufzubauen, wo es eine erwartbar hohe Nachfrage gibt. Denn für die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

WISSENSWERT

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

AUSLASTUNGSVERTEILUNG ÜBER ALLE LADESTANDORTE

Anzahl der Ladepunkte



Quelle: THEON Data Solutions GmbH, Datensätze aus 04/2022, (13.06.2023); Grafik (Nr. 534): en2x

3. SCHNELLERE UMSETZUNG ERMÖGLICHEN, STATT WEITERE BÜROKRATIE

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellen wird durch die Einhaltung hoher technischer Anforderungen wie Explosionsschutz 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. Die Initiative des BMWK zum schnelleren Netzausbau hat dabei bisher wenig Wirkung entfaltet. Die Genehmigungsfreiheit von Nebenanlagen wird längst nicht in jedem Bundesland umgesetzt. Unserer Forderung nach einem einheitlichen, digitalen Netzanschlussprozess ist das Ministerium nicht gefolgt. Stattdessen gibt es jetzt zwar digitale Prozesse, diese sind aber weiterhin netzbetreiberspezifisch. Somit bleibt es beim Management von über 800 verschiedenen Netzbetreibern und deren jeweiliger Portale, Kommunikationsmittel, Login und Formulare.

WISSENSWERT

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

Wir befürchten, dass das Arbeitsaufkommen in den Behörden durch die Versorgungsaufgabe massiv ansteigen wird. Das könnte letztendlich negative Auswirkungen auf die Ausbaugeschwindigkeit der Ladeinfrastruktur haben.

4. DEN WETTBEWERB FÖRDERN, STATT IHN ZU VERZERREN

Die politischen Maßnahmen „Deutschlandnetz“ und „Versorgungsaufgabe“ führen zu Wettbewerbsverzerrungen, wenn in einer Region der Aufbau eines ungeforderten Ladepunktes im Rahmen der Versorgungsaufgabe 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 Verpflichtung, Schnellladesäulen zu installieren, 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 ausschließlich unsere Mitgliedsunternehmen gezwungen, Standorte zu entwickeln, die eine nur geringe Nachfrage nach Ladestrom haben. Dies stellt eine empfindliche wettbewerbliche Benachteiligung dar.

5. MARKTWIRTSCHAFT STATT PLANWIRTSCHAFT

Seit vielen Jahren entwickelt sich das Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur stetig weiter. Dabei gab es bereits in den Anfangsjahren fast mehr öffentliche Ladepunkte, als reine Elektroautos. Die NOW GmbH hat über eine Studie ermittelt, dass ein Verhältnis von 18 Elektroautos pro öffentlichem Ladepunkt im städtischen Raum bzw. 22 Elektroautos pro öffentlichem Ladepunkt im ländlichen Raum als ausreichend gilt im Hinblick auf eine vernünftige Versorgung. Aktuell teilen sich in Deutschland jedoch nur knapp 10 Elektroautos einen öffentlichen Ladepunkt. Zudem ist die verfügbare Ladeleistung je Ladepunkt ebenfalls angestiegen, wonach Elektroautos also die gleiche Lademenge in deutlich kürzerer Zeit laden können als noch vor fünf Jahren.

WISSENSWERT

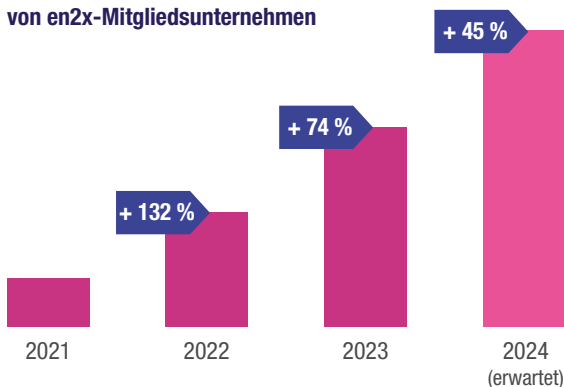
Wenn nur 7.000 der derzeit im Markt befindlichen knapp 15.000 Tankstellenstandorte mit jeweils einem Schnellladepunkt ausgeplant werden müssen, entspricht das einem Investitionsvolumen von rund 2 Mrd. Euro.

Dennoch beteiligen sich viele Unternehmen der Tankstellenbranche engagiert am Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes. Entsprechende Investitionen basieren allerdings 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 negative Folgen für die derzeit noch engmaschige Versorgung der Bevölkerung mit Kraftstoffen.

AUSBAUGESCHWINDIGKEIT ELEKTRIFIZIERUNG IN DEUTSCHLAND

von en2x-Mitgliedsunternehmen



in öffentlichen Bereichen



Quelle: Eigene Darstellung; Daten: Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur; Grafik (Nr. 496c): en2x

FAZIT

Die en2x-Mitgliedsunternehmen unterstützen den Hochlauf der Elektromobilität. Sie beteiligen sich dazu aktiv am Aufbau der Ladeinfrastruktur. Es ist bereits jetzt zu erkennen, dass unsere Mitgliedsunternehmen in vielen Fällen deutlich mehr Schnellladepunkte planen, als sie heute Tankstellen betreiben. Allerdings finden sich diese Schnellladepunkte in sehr vielen Fällen gerade nicht an Tankstellen. Eine Versorgungsaufgabe für Tankstellen, in welcher Form auch immer, schafft erheblich mehr Bürokratie bei sehr zweifelhaftem Nutzen. Wahrscheinlich wäre, dass Investitionen von aus Unternehmenssicht sinnvollen Standorten in weniger gut geeignete Standorte umgelenkt werden müssten.

en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. | Georgenstraße 24 | 10117 Berlin

Kontakt:

Björn Niggel | Leiter Alternative Tank- und Ladeinfrastruktur
T +49 30 403 66 55 15 | bjoern.niggel@en2x.de