Stellungnahme

zum Referentenentwurf für das „Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes“ (Tankstellenversorgungsauflage)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Auch können Mitglieder wie Nicht-Mitglieder über den ADAC die THG-Quoten für ihre Elektrofahrzeuge einreichen und handeln. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für ein Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (Tankstellenversorgungsauflage) und nimmt wie folgt Stellung:

Der ADAC begrüßt die Bestrebungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die Ladeinfrastruktur im Einklang mit europäischen Vorgaben (AFIR) flächendeckend auszubauen und damit das elektrische Fahren in Deutschland zu erleichtern. Der Hochlauf der Elektromobilität ist notwendig, um die nationalen Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Politik muss sich hierbei an ihrem selbstgesteckten Ziel von 15 Millionen elektrischen Pkw und einer Million öffentlicher Ladesäulen bis 2030 messen lassen.

Eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für den Umstieg auf elektrische Antriebe. Der ADAC wertet Maßnahmen, welche die Akzeptanz von E-Mobilität in der Bevölkerung erhöhen – und dazu zählt ein ansprechendes und bedarfsgerechtes Ladeangebot – als positiv. Der ADAC setzt sich dafür ein, dass 2030 jeder Haushalt in seinem näheren Umfeld, entweder privat oder öffentlich, eine passende Lademöglichkeit vorfindet, damit die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Elektromobilität für alle Autofahrer eine Option sein kann.

Relevanz für Ausbau Ladeinfrastruktur

Der vorliegende Referentenentwurf sieht grundsätzlich eine Verpflichtung für Tankstellenbetreiber mit einem Netz von mehr als 200 Tankstellen zum Aufbau mindestens eines öffentlich zugänglichen Schnellladepunktes (mindestens 150 kW) an jedem Standort bis zum 1. Januar 2028 vor. Dies würde einen bedeutenden Anteil der mehr als 14.000 öffentlichen Tankstellen in Deutschland betreffen. Es wäre ein sichtbarer Beitrag zum bedarfs- und flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Markteingriff
Zugleich stellt der Gesetzentwurf einen erheblichen Eingriff in den Markt dar. Marktakteuren wird eine Verpflichtung zur Ausstattung von Betriebsstandorten auferlegt, von der nur unter bestimmten Bedingungen abgewichen werden können soll. Aus Unternehmenssicht stellen sich aber auch Fragen der Wirtschaftlichkeit und der Anschlussfähigkeit an das Stromnetz. Aus Verbrauchersicht ist festzuhalten, dass viele Tankstellen an für Autofahrer relevanten Punkten im Straßennetz stehen und gerade auch innerorts damit eine gute Erreichbarkeit von Ladepunkten erwartbar wird. Es ist leichter, vom Straßenverkehr schon heute in Anspruch genommene Flächen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu nutzen, als neue Flächen dafür zu erschließen. Eine Verpflichtung von Tankstellenbetreibern zur Errichtung von Schnellladeinfrastruktur kann dazu grundsätzlich geeignet sein. Außerdem ist zu vermuten, dass auf der Anbieterseite ein Interesse besteht, das verfügbare Tankstellennetz angesichts des absehbaren Rückgangs der Verbrennerflotte und des Hochlaufs der Elektromobilität zukunftsfähig und zum attraktiven Anlaufpunkten für E-Fahrzeuge zu machen.

Regelungsschwelle
Angesichts der hohen Investitionskosten ist es sinnvoll, eine solche Regelung nur auf Tankstellenunternehmen ab einer bestimmten Größe, laut Referentenentwurf ab mindestens 200 Tankstellen in Deutschland, anzuwenden. Die Anrechnung des bisherigen Bestands im Rahmen dieser Regelung ist zu begrüßen, um Unternehmen, die beim Aufbau von Ladeinfrastruktur bereits vorangegangen sind, nicht zu benachteiligen. Es erscheint geeignet, für die Identifikation des verpflichteten Unternehmens als Anknüpfungspunkt die Preissetzungshoheit im Sinne des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zu wählen und damit im Falle heterogener Eigentums- und Betriebskonstellationen letztlich das Unternehmen zu adressieren, das an der jeweiligen Tankstelle wirtschaftlich maßgeblich entscheidet.

Tankstelle als Ort des HPC-Ladens
Wichtig ist generell, dass der Ausbau von Ladeinfrastruktur und insbesondere Schnellladeinfrastruktur verbraucherorientiert umgesetzt wird. E-Fahrer, die einen HPC-Lader nutzen, verweilen in der Regel in Abgrenzung zu Nutzern von AC- oder DC-Ladepunkten nicht mehrere Stunden vor Ort, bei denen eine andere Tätigkeit im Vordergrund steht. HPC-Nutzer verbleiben meist nur bis zu 30 Minuten und das Laden ist oft der eigentliche Anlass, auch wenn schnelle Besorgungen im direkten Umfeld möglich sind. Insofern lässt der Standort einer Tankstelle erwarten, dass der Aufenthalt durch Zusatzangebote der Tankstelle mit Einkaufsmöglichkeiten und weiteren Services vergleichsweise attraktiv im Vergleich zu anderen HPC-Standorten ohne diese Möglichkeiten ist. Der Referentenentwurf greift diesen Gedanken auf, kann aber nicht die Frage beantworten, ob die Eignung für die Mehrheit der Standorte gegeben ist.

Umsetzungsflexibilitäten
Insofern ist relevant, ob die im Gesetzentwurf angelegten Flexibilitäten zum Ausweichen auf andere Standorte hinreichend sind. Der Flexibilisierungsmechanismus sieht vor, dass ein verpflichtetes Tankstellenunternehmen für maximal 50 % seiner Tankstellen die Vorgaben abweichend umsetzen darf. D.h. es müssen entweder an einem Standort in einem Umkreis von 1.000 Metern oder zusätzlich an einer anderen Tankstelle Schnellademöglichkeiten geschaffen werden. Dies ermöglicht Bündelungen und die Wahl von Standorten mit höherer Kundenfrequenz, bisheriger Unterversorgung im Umfeld, besserer Wirtschaftlichkeitserwartungen oder alternativer Standorte im Umkreis einer Tankstelle. Die Flexibilitätsmodalitäten erscheinen daher auch im Sinne der Verbraucher sachgerecht und erlauben es, spezielle Gegebenheiten vor Ort besser zu berücksichtigen.

Flächendeckung der Versorgung
Wichtig ist, dass Ladeinfrastruktur dort errichtet wird, wo diese dringend benötigt wird, damit das Laden problemlos in den Alltag der Verbraucher integriert werden kann. Dabei ist eine angemessene bundesweite Flächenabdeckung mit ausreichender Ladeinfrastruktur notwendig. Der Bund setzt mit der Förderung eines Deutschlandnetzes hier bereits wichtige Akzente, um Lücken in einer flächendeckenden Versorgung zu schließen. Dies kann der vorliegende Referentenentwurf jedoch nur bedingt unterstützen. Unterversorgung bei Schnellladeinfrastruktur sieht der ADAC mittlerweile eher in kleineren

Kommunen im ländlichen Raum, wo oftmals nur Betreiber kleinerer Tankstellennetze aktiv sind. Deren Verpflichtung wäre aber angesichts der Förderung des Deutschlandnetzes unverhältnismäßig.

Nutzfahrzeuge und Wohnmobile
Ein Aspekt, der dem ADAC in der Diskussion um Ladeinfrastruktur bisher zu wenig Berücksichtigung findet, ist der Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für den Schwerlastverkehr wie auch für Wohnmobile und leichte Nutzfahrzeuge. Dieser muss beim Ausbau der Ladeinfrastruktur dringend mitberücksichtigt werden, um die besonderen Anforderungen größerer Fahrzeuge nicht zu vernachlässigen, und zwar speziell hinsichtlich der Standorte an Bundesfernstraßen. Es bedarf generell eines stärkeren Fokus auf nutzbare Flächen, Netzanschlüsse etc. für Lkw, Wohnmobile und leichte Nutzfahrzeuge, idealerweise verbunden mit dem Ausbau bzw. der Ertüchtigung von Lkw-Parkplätzen und Rastanlagen.

Netzanschluss
Bei der Umsetzung wird dem Netzanschluss von Tankstellen eine zentrale Rolle zukommen. Schon heute ist die energiewirtschaftliche Seite oftmals ein limitierender Faktor in der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, und zwar auch an attraktiven Ladestandorten, die keinerlei Auflagen wie dem vorliegenden Referentenentwurf bedürften. So stehen die Netzbetreiber diesbezüglich mindestens ebenso in der Verantwortung wie die Tankstellenbetreiber. Diesen Aspekt sollte die Politik ebenfalls konkret und parallel adressieren, da andernfalls der vorliegende Gesetzesentwurf in seiner Umsetzung gefährdet wäre. Die Kosten für den Aufbau und Erhalt der neuen Infrastruktur müssen verhältnismäßig sein, um die Bezahlbarkeit bei deren Nutzung vor Ort mittel- und langfristig sichern zu können.

Mehrfamilienhäuser
Abseits des inhaltlichen Fokus des Referentenentwurfs sieht der ADAC nach wie vor größere Probleme bei der verfügbaren Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern. Nur wenn auch in jeder Hinsicht attraktive Lösungen in Sammelgaragen von Bestandswohnungen flächendeckend möglich sind, kann die Transformation zur Elektromobilität gelingen. Das schließt passende Lösungen für Laternenparker, also Autofahrern, die ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abstellen müssen, weil sie nicht über einen eigenen Stellplatz verfügen, mit ein. Sie sind auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen und nur wenn diese insgesamt in ausreichendem Maße unkompliziert nutzbar ist, wird auch für diese Personengruppe die Elektromobilität eine wirkliche Alternative zu Verbrennerfahrzeugen darstellen.

Fazit
Der ADAC begrüßt, dass die Verantwortung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur mit vorgelegtem Entwurf auf weitere Schultern verteilt wird. Auch wenn größere Tankstellenbetreiber sich in der Regel schon heute mit dem Aufbau eines eigenen Ladenetzes befassen, sind sie nun angehalten, ihre Planung breiter anzulegen. Ein Angebot von Ladeinfrastruktur an Tankstellen bringt sowohl altbekannte und als auch neue Fahrzeugtechnologien an einem Ort zusammen. Im besten Fall sorgt dies für weitere Akzeptanz der Verbraucher gegenüber neuen Technologien und steigert das Vertrauen, unterwegs geeignete Lademöglichkeit zu finden. Nicht zuletzt bieten Tankstellen meist auch noch weitere Versorgungsinfrastruktur, wie einen trockenen und warmen Ort zum Unterstellen, Sanitäranlagen oder ein Tankstellenshop mit Café. All diese Punkte wirken sich positiv aus, wenn man die Ladezeit an einem sicheren Ort mit einem vielfältigen Angebot während des Aufenthalts überbrücken möchte. Insofern leistet der vorliegende Referentenentwurf einen Beitrag zur Transformation der Mobilität weg von fossilen Kraftstoffen hin zu elektrischer Mobilität.

ADAC e.V.
Ressort Verkehr
Hansastraße 19
80686 München