Bundesverband EnergieMittelstand

Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, 23.05.2024

Stellungnahme

zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG)

Kontakt

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-343
F. (030) 755 414-559
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Bundesverband EnergieMittelstand
Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Nur per E-Mail: ref-g23@bmdv.bund.de

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme anlässlich der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG) danken wir.

Die äußerst kurze Rückmeldefrist **von 2 Tagen** sehen wir sehr kritisch, da in einem solchen Zeitraum kaum ausreichend Zeit bleibt, mit betroffenen Mitgliedsunternehmen die Folgen der geplanten Gesetzesänderung zu eruieren. Wir bitten daher zukünftig ausreichende Fristsetzungen bei Verbändeanhörungen zu wahren.

Gegenstand der Regulierung

Mit der Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) soll eine gesetzliche Versorgungsauflage eingeführt werden, wonach Tankstellenbetreiber mit Preissetzungshoheit an mehr als 200 Tankstellen verpflichtet werden, bis 1.1.2028 je Standort mindestens einen Schnellladepunkt mit mindestens 150 kW Leistung pro Ladepunkt zu errichten und zu betreiben.

Erklärung der Betroffenheit

Mittelständische und markengebundene Tankstellenunternehmen stellen in Deutschland mit 14.460 Tankstellen eine flächendeckende Infrastruktur für den öffentlich zugänglichen Bezug von flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen bereit. Tankstellen sind damit unverzichtbarer Teil der straßengebundenen Mobilitätsinfrastruktur. Die Mitglieder von UNITI betreiben insgesamt rund 6.200 Straßentankstellen, was über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes entspricht, und einige Unternehmen sind von der geplanten Regelung direkt betroffen.

Stellungnahme:

Wir lehnen den Entwurf in Gänze und vor allem die in Abschnitt 5a § 14 ff getroffenen Regelungen zu Schnellladepunkten an öffentlichen Tankstellen ab. Der Entwurf greift in die unternehmerische Freiheit planwirtschaftlich ein, ist völlig unverhältnismäßig und daher verfassungswidrig. Der Entwurf legt einen unrealistischen Bestand von 15 Millionen batteriebetriebenen Elektro-Pkw im Jahr 2030 zugrunde und einen daraus folgenden Stromladebedarf an öffentlichen Ladestellen wie Tankstellen. Zudem werden viel zu niedrige Anschaffungskosten und Kosten für Installation und Inbetriebnahme angesetzt. Als Bundesverband kleiner und mittelständischer Handelsunternehmen, die auch Tankstellenbetreiber sind, lehnen wir einen solchen staatlichen und planwirtschaftlichen Eingriff, der laut Medienberichten auch innerhalb der Regierungskoalitionen umstritten ist, aus den nachfolgend aufgeführten Gründen ab und fordern die Bundesregierung hiermit auf, die geplante Änderung des GEIG nicht fortzuführen.

1) Grundlage des Entwurfs ist eine für das Jahr 2030 prognostizierte Zahl von 15 Millionen zugelassener Elektro-Pkw. Einen Bedarf von Schnellladesäulen (nachfolgend auch „SLS“) für 15 Millionen batteriebetriebene Elektro-Pkw wird es absehbar nicht geben. Selbst bei Annahme eines optimistischen Szenarios schätzen Branchenexperten den Bestand auf höchstens rund 8 Millionen Elektro-Pkw in 2030, je nach Annahmen auch deutlich weniger. Damit entfällt die wesentliche Begründung der Versorgungsauflage. Der Aufbau eines Schnellladesäulennetzes für einen solchen Bedarf macht wirtschaftlich keinen Sinn und ist unverhältnismäßig (siehe unten Punkt 1).

2) Nach dem Entwurf entstehen Tankstellenunternehmen für die Einrichtung und den Betrieb eines Schnellladepunktes Kosten für Anschaffung, Installation und Inbetriebnahme in Höhe von 53.400 EUR pro Schnellladepunkt. Die tatsächlichen Kosten für die Errichtung einer Schnelladesäule („SLS“), der stets mit zwei Ladepunkten ausgestattet ist, an bestehenden Tankstellen betragen jedoch nach uns vorliegenden Zahlen durchschnittlich 400.000 EUR pro neu zu errichtender SLS. Damit liegen die tatsächlichen Kosten für die Errichtung und den Betrieb eines Schnellladepunktes bei mehr als dem 3,5 -fachen des in der Begründung genannten Wertes (siehe unten Punkt 2).

3) Der Entwurf verordnet aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten erhebliche Fehlinvestitionen für alle Tankstellenbetreiber mit mehr als 200 Tankstellen, was erhebliche wirtschaftliche Folgen für diese haben wird. Die Härtefallregelung ist nicht

ausreichend. Die Versorgungsauflage ist nicht nachvollziehbar, da bereits jetzt in Deutschland ein Überangebot von öffentlicher Ladeleistung für Elektro-Pkw besteht. Es fehlt mithin nicht nur der Bedarf, sondern es besteht bereits ein Überangebot an Ladeleistung in Deutschland (siehe unten Punkt 3).

4) Die Prämisse, dass „Tankstellen in besonderem Maße geeignet“ seien, eine Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw aufzubauen, ist unzutreffend (siehe unten Punkt 4).

5) Der Entwurf führt zu Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierungen und die Auflage steht in direkter Konkurrenz zu Ladepunkten des „Deutschland-Netzes“ (siehe unten Punkt 5).

6) Der Entwurf ist verfassungswidrig und verstößt gegen Grundrechte der Tankstellenbetreiber (siehe unten Punkt 6).

7) Der Entwurf konterkariert das Ziel des Aufbaus einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Elektro Pkw. Der Entwurf ist daher in Gänze abzulehnen und das Gesetzesvorhaben einzustellen (siehe unten Punkt 7).

Begründung:

1. Annahme eines erheblichen öffentlichen Ladebedarfes in 2030 ist anzuzweifeln

Nach dem Entwurf ist es das Ziel des Elektromobilitätshochlaufes, dass bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektro-Pkw in Deutschland zugelassen sein werden. Dieses Ziel wird von allen Branchenexperten mittlerweile als äußerst unrealistisch bewertet. Soweit ersichtlich hält auch niemand in der Branche an diesem Ziel fest. Nur rund 1,5 von 49,1 Millionen Pkw im Bestand (zum 1.1.2024) sind reine batteriebetriebene Elektroautos (BEV). Nach dem Ende der öffentlichen Förderung für Elektro-Pkw Ende vergangenen Jahres brach der Absatz in Deutschland ein. Im März betrug der Rückgang bei Neuzulassungen batteriebetriebener Autos laut dem europäischen Herstellerverband Acea 28,9 Prozent im Jahresvergleich. In einem realistischen Basis-Szenario erwartet die "Automobilwoche" 6,15 Millionen Elektro-Pkw bis 2030. Auch die Pkw-Branche hält das Ziel für kaum erreichbar:

Die Volkswagen AG und hier allen voran die Marke Audi reduzieren ihr Angebot an Elektroautos und VW nimmt Abstand von Plänen, Anteile an seiner Batteriesparte zu

verkaufen. Der Mercedes-CEO Ola Källenius hat kürzlich sein eigenes Elektro-Ziel für 2030 gestrichen. Stattdessen heißt es nun: „Das Unternehmen bereitet sich darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, ob vollelektrischer Antrieb oder elektrifizierter Verbrennungsmotor – bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein."

Der Entwurf basiert auf der – wie oben ausgeführt – unzutreffenden Annahme, im Jahr 2030 sei eine Elektro-Pkw-Flotte von 15 Millionen batterieelektrischen Fahrzeugen auf deutschen Straßen mit Schnellladesäulen zu versorgen:

„Zentral für die Versorgung dieser Fahrzeuge und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf die Elektromobilität ist eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur."

Da mittlerweile offenkundig ist, dass die tatsächlichen Verkaufszahlen die politisch gewollte Zahl von 15 Millionen Elektro-Pkw mit Sicherheit deutlich unterschreiten werden, ist auch die vom Entwurf vorgesehene Ladeinfrastruktur nicht erforderlich. Allein deshalb ist der Eingriff in die unten aufgeführten Grundrechte unserer Mitgliedsunternehmen nicht gerechtfertigt und das Gesetz unverhältnismäßig und daher verfassungswidrig.

Grundsätzlich ist unstreitig, dass die Elektrifizierung des batteriebasierten Straßenverkehrs des Aufbaus einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur im Bereich der Normal- als auch der Schnellladesäulen bedarf. Beide Ladearten sollen in Kombination eine für den Verbraucher angemessene Flächendeckung erreichen, zuverlässig funktionieren und zudem wirtschaftlich tragfähig sein. Es gilt allerdings zu berücksichtigen, dass zukünftig die meisten Ladevorgänge nicht an Tankstellen, sondern zu Hause, beim Arbeitgeber oder während Parkvorgängen (beim Einkauf etc.) stattfinden werden (siehe dazu auch Punkt 4). Tankstellenunternehmen und -betreiber haben sich dennoch bereits ausdrücklich dazu positioniert, an Tankstellen einen Beitrag zum Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur leisten zu wollen. Unsere Mitgliedsunternehmen investieren bereits in diesen Aufbau und in den Betrieb. Allein im Jahr 2022 wurden über 200 Millionen Euro in Maßnahmen zum Aufbau von Ladesäulen an öffentlichen Tankstellen investiert (Branchenerhebung). Weitere Investitionen sind vorgesehen. Allerdings müssen sich diese Investitionen nach einer kaufmännischen Investitionsrechnung zumindest mittelfristig tragen, denn noch gilt folgendes: Eine Investition ist eine langfristige Bindung finanzieller Mittel in materiellen oder in immateriellen Vermögensgegenständen. **Bei Investitionsentscheidungen steht die zielgerichtete Verwendung der durch die Finanzierung beschafften Finanzmittel im Mittelpunkt**. Nach

Erhebungen bei unseren Mitgliedsunternehmen erfolgen derzeit 1,3 Ladevorgänge pro Tag. Bei einem Investitionsvolumen von durchschnittlich 400.000 EUR pro SLS (!) wären mindestens 30 Ladevorgänge pro Tag erforderlich, um eine betriebswirtschaftlich gerechtfertigte Investition zu rechtfertigen. Eine solche Zahl lässt sich wenn überhaupt nur an wenigen besonderen Standorten in Ballungszentren erreichen.

2. Unrealistische Berechnung des Erfüllungsaufwandes für Unternehmen

Nach dem Entwurf (Seite 12) wird von einem einmaligen Erfüllungsaufwand für die Errichtung und den Betrieb eines Schnellladepunktes von insgesamt 53.400 EUR ausgegangen. Dabei sollen auf die Anschaffung 30.400 EUR (Sachkosten) und auf die Installation und die Inbetriebnahme 23.000 EUR (Sachkosten) entfallen. Der Entwurf verkennt, dass aus technischen und betriebswirtschaftlichen Gründen eine SLS stets mit zwei Ladepunkten errichtet wird. **Der Entwurf unterschätzt die tatsächlichen finanziellen Belastungen für die Tankstellenunternehmen völlig. Daraus folgt, dass der Entwurf wegen der falschen Kostenannahme nicht nur wirtschaftlich, sondern auch rechtlich als unverhältnismäßig bewertet werden muss.** Nach den uns vorliegenden Zahlen und Berechnungen betragen die Kosten für die Errichtung einer SLS an bestehenden Tankstellen für Anschaffung, Installation und Inbetriebnahme mehr als das 3,5-fache des im Entwurf genannten Wertes, nämlich durchschnittlich 400.000 EUR pro SLS mit zwei Ladepunkten. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Erfüllungsaufwand: Einrichtung und Betrieb einer Schnellladesäule; Anschaffung, Installation, Inbetriebnahme

Kostenart	**Kosten in EUR**
Ladesäule mit 2 Ladepunkten Gesamt 300 kW Leistung (HPC)	60.000 – 100.000
Mittelspannungstrafo	120.000-200.000
Netzanschluss und Baukostenzuschuss	30.000-90.000
Baukosten Tiefbau/Elektrik etc.	50.000-90.000
Planung, Steuerung, Nebenkosten	30.000-40.000
GESAMT:	**290.000-520.000** **Realistisch im Mittel: ca. 400.000**

Für die Tankstellenunternehmen bedeutet dies einen immensen und existenzbedrohenden Investitionsaufwand. Der Entwurf geht von 8.063 neu zu errichtenden Ladepunkten aus. Wie oben ausgeführt, sind stets SLS mit zwei Ladepunkten zu errichten, so dass von Kosten in

Höhe von durchschnittlich 400.000 EUR pro SLS auszugehen ist. Damit beträgt der Investitionsaufwand insgesamt 3.225.200.000 EUR!

Hinzu kommen die laufenden Kosten, die der Gesetzgeber ebenfalls völlig realitätsfern jährlich mit „1.000 EUR pro Ladesäule beziehungsweise Ladepunkt“ ansetzt. Die tatsächlichen Kosten belaufen sich jedoch auf ca. 16.000 EUR pro SLS.

Schließlich hat der Gesetzgeber bei der Berechnung der notwendigen Investitionen Umbaukosten an der Tankstelle selbst nicht berücksichtigt. Diese können je nach Einzelfall erheblich sein.

3. SLS-Pflicht schmälert die Investitionsmöglichkeit, sinnvolle und wirtschaftlich tragfähige Standorte auf- und weiter auszubauen

Die geplante Gesetzesänderung wird den Aufbau von Ladeinfrastruktur an Standorten von Tankstellen, die dort als sinnvoll und wirtschaftlich tragfähig identifiziert wurde, deutlich erschweren. Mit der staatlich verordneten Pflicht, Investitionen an sämtlichen Standorten ohne Prüfung der Wirtschaftlichkeit tätigen zu müssen, würden Fehlinvestitionen - von sinnvollen Standorten hin zu nicht geeigneten Standorte - gelenkt werden. Das bedeutet, dass das geplante Gesetz zu einer Fehlallokation von Produktionsfaktoren und Kapital führt, damit mitursächlich für eine Schwächung der Produktivität sein und schließlich die Wirtschaftlichkeit von Tankstellenunternehmen grundsätzlich in Frage stellen wird. Mit Kosten von durchschnittlich 400.000 Euro pro Schnellladesäule bedeutet eine Pflicht zum Aufbau an jedem Standort eine – betriebswirtschaftlich gesehen – klassische Fehlinvestition, die allerdings nicht das Ergebnis von Planungsfehlern des Unternehmers ist, sondern die vom Gesetzgeber verursacht werden. **Ein Tankstellenbetreiber mit 200 Tankstellen wäre also gesetzlich gezwungen, Fehlinvestitionen von ca. 80.000.000 EUR vorzunehmen. Auch die vorgesehene Regelung in § 14b Absatz 3 und die Härtefallregelung nach § 14d ändern daran nichts:**

- Die im Entwurf vorgesehene Möglichkeit eines Tankstellenbetreibers, den Schnelladepunkt in einer Entfernung (Luftlinie) von höchsten 1.000 Metern zur nächstgelegenen Grenze des Betriebsgrundstücks der jeweiligen Tankstelle errichten zu müssen, ist völlig sachfremd und geht an der Realität vorbei. Abgesehen davon, dass es in der Regel keinerlei praktische Möglichkeiten gibt, in 1.000 Metern eine Ladesäule aufzustellen, bleibt es dabei, dass auch diese Investitionen wirtschaftlich sinnlos sind.

- Die im Entwurf vorgesehene Härtefallregelung soll greifen, wenn die Errichtung des Schnelladepunktes für das Tankstellenunternehmen „zu einer unzumutbaren Belastung führen würde“. Diese Unzumutbarkeit muss also das gesamte Unternehmen betreffen. Da unsere mittelständischen Mitgliedsunternehmen nicht nur Betreiber von Tankstellen sind, sondern auch andere Geschäftsbereiche wie z. B. den Handel mit Heizöl, Pellets, Schmierstoffen, Gas und den Stromvertrieb abdecken, führt die vorgesehene SLS-Pflicht zu existenzbedrohenden Fehlinvestitionen, die das ganze Unternehmen betreffen.

Wir sehen daher für die in die Pflicht genommenen Tankstellenbetreiber aufgrund der staatlich verordneten (Fehl)investition in Ladepunkte die Gefahr, dass die wirtschaftliche Existenz einiger Betriebe bedroht ist und möglicherweise Betriebsschließungen nach sich ziehen wird. Dies könnte nicht nur zum Verlust von Arbeitsplätzen führen, sondern auch negative Auswirkungen auf die flächendeckende Versorgung der Öffentlichkeit und von staatlichen Diensten mit Kraftstoffen haben. Bevor nicht eine deutlich höhere Zahl an Elektroautos zu verzeichnen ist, macht eine Verpflichtung zum Aufbau einer teuren Infrastruktur (SLS) wirtschaftlich keinen Sinn:

Mit Stand 1. Juli stehen den E-Mobilisten 100.838 öffentliche Ladepunkte mit insgesamt 4,5 Gigawatt (GW) installierter Ladeleistung zur Verfügung. Laut EU sind 1,3 kW installierte Ladeleistung pro batterieelektrisches Fahrzeug und 0,8 kW pro Plug-In Hybrid vorgegeben. Für die aktuell auf Deutschlands Straßen fahrenden Elektro Pkw ergibt dies einen Bedarf von 2,23 GW. Damit ist heute in Deutschland schon doppelt so viel Ladeleistung installiert wie nach europäischen Vorgaben gefordert.[1] Deutlich wird die komfortable Ausstattung mit öffentlichen Lademöglichkeiten in Deutschland auch bei der Belegung des Ladeangebots. Je nach Landkreis liegt die Belegung nur zwischen 3 und maximal 25 Prozent pro Tag (über 24 Stunden). Im Durchschnitt waren die öffentlichen Ladepunkte zu 11,6 Prozent der Zeit belegt. Selbst tagsüber - zwischen 9 und 20 Uhr - lag die durchschnittliche Belegung nie über 20 Prozent. Dementsprechend kommt der BDEW zu dem Ergebnis, dass es in Deutschland „ein Überangebot an Lademöglichkeiten“ gibt.[2] „Die Belegung bei den öffentlichen Ladesäulen zwischen 3 und 25 Prozent zeigt klar, dass mehr als genug Ladesäulen bereitstehen. In der Regel sind rund 80 Prozent der Ladepunkte trotz der erfreulich vielen Neuzulassungen frei verfügbar. Hier ist also noch viel Luft nach oben.“[3]

[1] https://www.bdew.de/service/publikationen/bdew-elektromobilitaetsmonitor-02-2023
[2] Siehe ebenda
[3] Siehe ebenda

Der Entwurf führt damit zu einer Überversorgung mit Ladeleistung in Deutschland. Diese von den Tankstellenunternehmen finanzierte Überversorgung verbessert auch nicht den Klimaschutz und unterstützt damit auch nicht den verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag.

4. Auflage regelt am nachfrageorientierten Ladebedarf vorbei

60 bis 80 Prozent aller Ladevorgänge finden vorwiegend an Orten statt, an denen sich die Menschen ohnehin aufhalten[4]: zu Hause, beim Arbeitgeber, im Parkhaus oder während sie einkaufen oder Freizeitaktivitäten nachgehen. **Eine Pflicht, die sich auf Tankstellen konzentriert, regelt den Aufbau am eigentlichen nachfrageorientierten Bedarf vorbei.**

Eine Verpflichtung zum Aufbau von Ladepunkten an Tankstellen wäre grundsätzlich nur dann sinnvoll, wenn Tankstellen der einzige Ort zur öffentlichen Entgegennahme von Mobilitätsenergie (Kraftstoffe, Ladestrom etc.) wären. Dies ist aber gerade nicht der Fall. **Vielmehr sind Tankstellen typischerweise der Abgabeort für flüssige oder gasförmige Kraftstoffe, nicht für Ladestrom.**

Der Gesetzgeber hat aus Vereinfachungsgründen das Tatbestandsmerkmal der „Preissetzungshoheit" zugrunde gelegt und damit einen völlig ungeeigneten Ansatz für das Gesetz gewählt. Mag sein, dass der Begriff der „Preissetzungshoheit" für die Meldung an die Marktransparenzstelle im Rahmen des § 47 k GWB geeignet ist; als grundlegendes Merkmal für die Betroffenheit und den Schwellenwert von 200 Tankstellen ist der Begriff jedoch vollkommen ungeeignet. Der Gesetzgeber hat zutreffend erkannt, dass die Geschäftsmodelle bei den Tankstellen von „heterogenen Eigentums- und Betriebskonstellationen" gekennzeichnet sind. Das bedeutet keineswegs, dass die Preissetzungshoheit gleichzeitig die Ertragslage widerspiegelt. Vielmehr ist es so, dass die Wertschöpfungstiefe bei Pachtstationen und Eigenstationen stark auseinanderfällt. Und deshalb werden Mineralölunternehmen, die zwar die Preissetzungshoheit haben, aber nicht Eigentümer der Station sind, diskriminiert gegenüber Unternehmen, die ausschließlich bei eigenen Stationen die Preishoheit ausüben. **Daher sollten Partnertankstellen, die sich nicht im Eigentum der Gesellschaft befinden, keine Anrechnung finden.**

[4] Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (2020): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf.

Der Entwurf übersieht auch die Möglichkeit eines Wechsels des Partners zu einem anderen Mineralölunternehmen. Wechselt beispielsweise der Partner sein Mineralölunternehmen, so drohen die Investitionen für das Mineralölunternehmen (= Inhaber der Preissetzungshoheit) vollständig verlorenzugehen, wenn z.B. das Mineralölunternehmen über die Preissetzungshoheit von weniger als 200 öffentlichen Tankstellen verfügt, deshalb für dieses die Pflicht nach § 14b des Entwurfs nicht besteht und das Mineralölunternehmen keine Ladeinfrastruktur betreiben will. Ein vollständiger Abbau der Ladeinfrastruktur bei einem Wechsel des Mineralölunternehmens wird aus technischen Gründen nicht möglich sein. Allenfalls die SLS kann demontiert werden, Trafo und Kabel in der Regel jedoch nicht.

Die vorgesehene Versorgungsauflage lässt auch völlig außer Betracht, dass für viele Tankstellenstandorte die Umsetzung der Regelungen zu Schnellladepunkten an öffentlichen Tankstellen tatsächlich und wirtschaftlich unmöglich ist. Denn viele Tankstellenstandorte verfügen nicht über ausreichend große Flächen für den Betrieb von Ladeinfrastruktur. Zusätzlich verhindern bauliche Bedingungen die Umsetzung: Dies liegt an unterirdisch vorhandenen Rohrleitungen und Kraftstofftanks, aber auch an oberirdischen Entgasungsanlagen, die nicht überbaut werden dürfen. Tankstellengelände verfügen darüber hinaus über flüssigkeitsdichte Flächen und unterschiedliche Ex- und Wirkbereiche, die das Flächenangebot für die Installation von Ladeinfrastruktur begrenzen. Hier sind insbesondere Brandschutz, Gewässerschutz und Arbeitssicherheitsaspekte in Einklang zu bringen.

Aus den vorgenannten Gründen ist auch hier naheliegend, die Regelung auf ihre Rechtmäßigkeit zu prüfen.

5. Abkehr von der Prämisse der Wirtschaftlichkeit nicht nachvollziehbar, stattdessen drohen Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierungen

Im ersten Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung aus dem Jahr 2019 hieß es noch: „Durch eine Versorgungsauflage soll geregelt werden, dass an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden. Dabei wird insbesondere sichergestellt, *dass für die individuell Betroffenen keine unzumutbaren, weil unverhältnismäßige finanziellen Belastungen entstehen und wo nötig einzelfallbezogene Übergangsregelungen sowie Ausnahme- und Befreiungsvorschriften geschaffen werden*“ (Seite 5). Eine Abkehr von dieser Voraussetzung in Verbindung mit der Verpflichtung zur Errichtung von Schnellladesäulen wurde gegenüber der Tankstellenbranche nie begründet und ist nicht nachvollziehbar. **Der Beschluss der "Konzertierten Aktion Mobilität“ vom November 2020, der im Masterplan**

Ladeinfrastruktur II aufgegriffen wurde, wurde ohne Beteiligung der Mineralölwirtschaft gefasst.

Eine Vielzahl von Tankstellen der mittelständischen Tankstellenbetreiber wäre von der Versorgungsauflage betroffen. Dazu gehören auch Betreiber, die in ländlichen Gebieten Tankstellen betreiben. Hier ist im Bereich des Stromladens von einer deutlich geringeren Nachfrage als in Ballungsgebieten auszugehen. Dies bedeutet einen klaren Wettbewerbsnachteil auch gegenüber anderen Marktteilnehmern.

Eine staatliche Versorgungsauflage bedeutet, dass keine staatliche Förderung mehr möglich sein wird. Die an der Tankstelle anzulegenden Endkundenpreise für Ladestrom wären damit noch mehr indirekt abhängig von den Investitions- und Betriebskosten. Diese Preise würden in direkter Konkurrenz zu Preisen anderer öffentlich zugänglicher Ladepunkte stehen, die über Förderprogramme der öffentlichen Hand (z.B. durch das „Deutschland-Netz“) aufgebaut wurden. Nach der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur heißt es:

Mit dem Deutschlandnetz sorgt der Bund für ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Schnellladenetz in ganz Deutschland. Die mehr als 1.000 Standorte mit rund 9.000 Schnellladepunkten schließen noch verbliebene „weiße Flecken“ auf der Ladelandkarte. Das Deutschlandnetz stellt sicher, dass der nächste Schnellladepunkt überall in Deutschland in wenigen Minuten zu erreichen ist.[5]

Damit stellt der Gesetzgeber klar, dass es für den im Entwurf geregelten Sachverhalt bereits eine Regelung gibt. Die Änderung des GEIG ist damit obsolet.

Wir sehen zudem die Gefahr möglicher **Diskriminierungen**, wenn für diejenigen Unternehmen mit über 200 Tankstellen die Verpflichtung nach § 14ff des Entwurfs gilt, während ein im Nahbereich angesiedelter Wettbewerber mit weniger als 200 Tankstellen mit Hilfe staatlicher Förderungen eine SLS aufbauen kann. Die verpflichteten Unternehmen wären hier deutlich benachteiligt.

[5] https://nationale-leitstelle.de/foerdern/deutschlandnetz

6. Versorgungsauflage ist mit Grundgesetz unvereinbar

Eine Versorgungsauflage, die Betreiber von Tankstellen ab einer bestimmten Tankstellenzahl, zur Errichtung von Schnellladesäulen verpflichtet, halten wir für grundgesetzwidrig:

Diese Auflage stellt einen schwerwiegenden Eingriff in den Gewerbebetrieb und damit in die Grundrechte von Tankstellenbetreibern dar. Betroffen sind die Berufsfreiheit einschließlich **Gewerbefreiheit** gemäß Art. 12 GG sowie **das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb** gemäß Art. 14 GG. Diese genannten Grundrechte sind das **Fundament der Freiheit der unternehmerischen Betätigung**, in die durch das geplante Gesetz erheblich eingegriffen wird.

Dieser Eingriff ist auch nicht durch den verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag des Art. 20a GG gerechtfertigt. Der Klimaschutzauftrag rechtfertigt keine ungeeigneten und unverhältnismäßigen Eingriffe in die Grundrechte nach Art. 3, 12, oder 14 GG. Auch der Schwellenwert ist willkürlich gewählt und sachlich nicht begründet. Das unternehmerische Prinzip, Investitionen auf Grundlage wirtschaftlicher Erwägungen treffen zu können, wird mit dem geplanten Gesetz konterkariert.

Zudem gibt es keine **Bestandsgarantie** der geplanten Regulierung. Dem Gesetzgeber bleibt es unbenommen, willkürlich in Zukunft den Schwellenwert (Preissetzungshoheit für 200 Tankstellen) herabzusetzen.

Eine weitere indirekte Förderung der Elektromobilität in Form eines Zwanges zur Errichtung und Betrieb von Schnellladepunkten, die jeder Tankstellenkunde mitbezahlen müsste, halten wir mithin für ungeeignet und unverhältnismäßig.

Zudem bedeutet die unter 5. aufgezeigte Diskriminierung einen verfassungswidrigen Grundrechtseingriff in Art. 3 GG unserer Mitgliedsunternehmen. Denn der Schwellenwert von 200 Tankstellen ist willkürlich gewählt und es sind im Entwurf keinerlei sachliche Gründe für diesen Schwellenwert zu finden. Dies führt – wie unter 5. aufgezeigt – zu einer Diskriminierung und damit zu einem Verstoß gegen Art. 3 GG. Wesentlich Gleiches muss gleichbehandelt werden, wesentlich Ungleiches ungleich – so gebietet es Art. 3 Abs.1 GG.

Der Gesetzentwurf verstößt daher gegen Art. 3 GG, Art. 12 GG und Art. 14 GG und ist damit offenkundig verfassungswidrig. Aus rechtlicher Sicht werden wir – sofern das Gesetz

verabschiedet werden sollte – unseren Mitgliedsunternehmen empfehlen, das Gesetz auf Rechtmäßigkeit zu prüfen bzw. überprüfen zu lassen.

7. Fazit

Die Tankstellenbranche hat bislang bedarfsgerecht und schnell Ladepunkte dort errichtet und betrieben, wo ein entsprechender Bedarf besteht. Die für Elektro-Pkw notwendige öffentliche Ladeinfrastruktur war und ist zu jederzeit gegeben. Die notwendige Ladeinfrastruktur wird auch weiterhin von der Tankstellenbranche dort errichtet, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist. Die bedarfsgerechte Errichtung von Ladeinfrastruktur an Standorten, die wirtschaftlich solche Investitionen rechtfertigen, könnte beschleunigt werden, wenn bürokratische Hindernisse wie beispielsweise überlange Bearbeitungszeiten bei Antragstellungen, ungerechtfertigte behördliche Auflagen oder lange Bearbeitungszeiten von Netzanschlussbegehren der Tankstellenunternehmen und -betreibern beseitigt werden würden. Wie uns unsere Mitgliedsunternehmen berichten, vergehen regelmäßig von der Beantragung eines Netzanschlusses bis zur Vorlage eines Angebots durch den Netzbetreiber bereits drei bis vier Monate. Von der Angebotsannahme zur baulichen Umsetzung vergehen erneut mehrere Monate. Bis zur Inbetriebnahme einer Ladestation ist von einem Zeitraum von 12 bis 18 Monaten auszugehen. Mitursächlich hierfür sind maßgeblich lange Bearbeitungszeiten für Netzanschlussanträge bei den zuständigen Netzbetreibern.

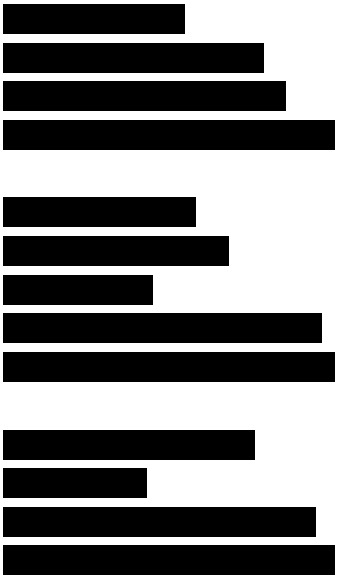
Für eine bedarfsgerechte Errichtung einer Ladeinfrastruktur bedarf es also keiner gesetzlichen Regelungen zu Schnellladepunkten an öffentlichen Tankstellen, sondern es bedarf einer Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen.

Der Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Gebäude-Elektroinfrastruktur-Gesetzes ist mithin aus wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen abzulehnen. Auch Teile der Regierungsfraktionen sehen keine Notwendigkeit einer Ladensäulenpflicht, wie aus Medienberichten am 22. Mai 2024 zu entnehmen war.

Für Fragen stehen wir sehr gerne zur Verfügung.

Bundesverband EnergieMittelstand
Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Kontakt



Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4 Millionen Kunden die rund 6.200 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 80 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.