

# Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



23.05.2024

## Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

(Stand: 21.05.2024)

### Einleitung

Die flächendeckende Erreichbarkeit und Versorgung mit Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche infrastrukturelle Grundvoraussetzung dafür, dass Bürgerinnen und Bürger als auch die Wirtschaft den Schritt in Richtung Elektromobilität gehen können. Damit dies gelingt, ist eine Vielzahl an Akteuren gefordert. Die Aktivierung und Gewinnung geeigneter Flächen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist derzeit einer der großen Engpassfaktoren. Tankstellen verfügen schon heute über verkehrlich günstig gelegene und vollständig erschlossene Flächen und über ein flächendeckendes Netz an Standorten. Gerade die Nutzung dieser schon vorhandenen Flächen und Versorgungsstandorte ist in besonderer Weise geeignet, einen maßgeblichen Beitrag zum Aufbau einer flächendeckend verfügbaren, öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zu leisten.

Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen daher die mit dem Gesetz vorgesehene Verpflichtung, dass Tankstellenunternehmen einer bestimmten Größe an ihren öffentlichen Tankstellen ein Mindestmaß an Schnellladeinfrastruktur („ein Ladepunkt pro Tankstelle“) schaffen und vorhalten sollen.

Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten halten wir in ihrer konkreten Ausgestaltung dagegen für deutlich zu weitreichend. Sie konterkarieren das Ziel der Flächendeckung. Wir sehen die große Gefahr, dass insbesondere ländliche Räume oder anderweitig weniger lukrative Standorte keinen ausreichenden Aufbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellen erfahren und das Ziel des Gesetzes nicht erreicht wird.

Die Antriebswende und der notwendige Pfad zur Klimaneutralität im Verkehr benötigen eine klare Richtschnur. Das sorgt für Planungssicherheit sowohl bei Wirtschaft als auch bei Kommunen sowie insbesondere bei den Bürgerinnen und Bürgern. Der vorgesehene Gesetzentwurf bietet die Möglichkeit, einen maßgeblichen und entscheidenden Beitrag für die Versorgung mit Ladeinfrastruktur in den Städten, Kreisen und Gemeinden zu leisten. Die Versorgungsaufgabe für Tankstellenbetreiber muss diesen Entwicklungspfad klar vorgeben.

### **Zu § 14 a Absatz 1**

Die vorgesehene Beschränkung der Versorgungsaufgabe („ein Schnellladepunkt pro Tankstelle“) auf Tankstellenunternehmen einer bestimmten Größe von „mindestens 200 öffentlichen Tankstellen“ ist nachvollziehbar und angemessen. Sie vermeidet eine übermäßige Belastung kleinerer Unternehmen. Größere Unternehmen mit vielen Standorten sind demgegenüber in der Lage, durch eine gesamthafte Errichtung von Ladeinfrastrukturen sowohl wirtschaftlich besonders lukrative als auch weniger lukrative Standorte nebeneinander zu betreiben.

Wir unterstützen ferner die ausschließliche Fokussierung auf das Schnellladen mit mindestens 150 Kilowatt. Die Möglichkeit zum Schnellladen entspricht dem üblichen und weithin zu erwartenden Use Case an öffentlich zugänglichen Tankstellen und ermöglicht eine kurze Standzeit und das schnelle „Wieder-Freiwerden“ der Lademöglichkeit für weitere Nutzerinnen und Nutzer.

### **Zu § 14a Absatz 3 („Flexibilitätsmechanismus“)**

Sehr kritisch sehen wir dagegen die konkrete Ausgestaltung der Ausnahmemöglichkeiten nach § 14 a Abs. 3 („Flexibilitätsmechanismus“). Angesichts der ohnehin bestehenden und gebotenen „Härtefall“-Regelung in § 14 c EIG-RefE erachten wir die Ausnahmen in § 14 a Abs. 3 EIG-RefE für insgesamt zu weitreichend und konträr zum Ziel der Flächendeckung:

Mit dem Ziel der Flächendeckung vereinbar erachten wir allein die Ausnahmemöglichkeit nach § 14 a Abs. 3 S. 1 Nr. 1 EIG-RefE, dass der pro Tankstelle geforderte Schnellladepunkt auch im Umkreis von 1000 Metern zur jeweiligen Tankstelle errichtet werden kann. Dies ist nachvollziehbar und geeignet, um vor Ort umsetzbare Lösungen zu finden. In dünn besiedelten Räumen halten wir es für vertretbar, auf Basis der Härtefall-Regelung in § 14 c EIG-RefE ggf. auch in einem noch größeren Umkreis (von z.B. 2000 oder 3000 Metern) die Errichtung eines Ladepunkts an einem alternativen Standort zu ermöglichen.

Nicht mit dem Ziel der Flächendeckung für vereinbar halten wir dagegen die Regelung in § 14 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 EIG-RefE, dass die ausschließlich erfassten großen Unternehmen an bis zu 50 % ihrer Standorte keinen einzigen Schnellladepunkt schaffen müssen, wenn sie dafür zusätzliche Ladepunkte an anderen Standorten schaffen. Anders als bei Nr. 1 wird mit § 14 a Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 die Anrechnung auch von solchen Ladepunkten ermöglicht, die „irgendwo im Bundesgebiet“ errichtet werden und keinerlei Bedeutung für die Versorgung vor Ort haben.

Da davon auszugehen ist, dass an den „lukrativen“ Tankstellen-Standorten mit hoher Nachfrage ohnehin mehr als nur ein Ladepunkt entsteht, bedeutet diese generelle Anrechenbarkeit anderweitiger Ladepunkte, dass insbesondere die größeren Tankstellenunternehmen mit bundesweit sehr vielen Standorten die Möglichkeit haben, sich auf die besonders nachfragestarken Standorte zu konzentrieren. Für die schwierigere Erschließung der weniger attraktiven Räume liefe die „Versorgungsaufgabe“ dagegen faktisch ins Leere, denn bei der vorgesehenen Versorgungsquote von „mindestens 50 %“ (bezogen auf die Zahl der bundesweiten Standorte) würde damit in weniger nachfragestarken Räumen nicht einmal annähernd jede zweite Tankstelle versorgt.

Die in § 14 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 EIG-RefE vorgesehene generelle Anrechenbarkeit anderweitig geschaffener Ladepunkte in Kombination mit einer Versorgungsquote von nur 50 % aller Standorte bundesweit lehnen wir daher strikt ab. Sie würde deutlich im Widerspruch zum Ziel einer flächendeckenden Versorgung stehen. In Verbindung mit der Begrenzung der Versorgungsaufgabe auf große Unternehmen mit mindestens 200 Tankstellenstandorten könnte man insofern nicht mehr davon sprechen, dass Tankstellen grundsätzlich zum Aufbau von Ladeinfrastruktur verpflichtet werden. Bezogen auf die Gesamtzahl aller Tankstellen würde die weit überwiegende Mehrzahl der Standorte vielmehr unter die Ausnahmen fallen. Das Ziel Nr. 5 des Masterplans II Ladeinfrastruktur der Bundesregierung, mindestens 50 % aller Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur (mindestens 150 kW) bis Ende 2024 und mindestens 75 % bis Ende 2026 auszustatten, würde damit nicht annähernd erfüllt.

Im Interesse der flächendeckenden Versorgung mit Ladeinfrastruktur an Tankstellen plädieren wir insofern dafür, die Ausnahme auf maximal 20 % der Tankstellen zu begrenzen; das entspräche bezogen auf die großen Unternehmen mit mehr als 200 Tankstellen einer Versorgungsquote von 80 % ihrer Standorte. Damit würde vermieden, dass gerade große Tankstellenunternehmen mit sehr vielen Standorten ein „Rosinenpicken“ betreiben können und gegenüber weniger großen Unternehmen begünstigt würden. Zu überlegen wäre ggf. auch eine Differenzierung nach der Größe der Unternehmen (entsprechend der Anzahl an Tankstellen): So könnten beispielsweise für Unternehmen mit mehr als 200, aber weniger als 500 Tankstellen Ausnahmemöglichkeiten für maximal 35 % ihrer Tankstellen vorgesehen werden (Versorgungsquote von mind. 65 %), während für die großen Konzerne ab 500 Tankstellen eine Ausnahmemöglichkeit für maximal 20 % ihrer Standorte gilt (Versorgungsquote von mind. 80 %).

Schließlich darf die im Masterplan II hinterlegte Perspektive eines noch höheren Prozentsatzes unter Einbeziehung aller Tankstellenbetreiber nicht aufgegeben werden. Deutschland kommt hier auch und gerade bezüglich der Versorgung / Umrüstung von Tankstellen mit Ladeinfrastruktur auch in Europa ins Hintertreffen. Denn schon heute sind in Frankreich oder den Niederlanden prozentual mehr Tankstellen mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet.