

bft-Positionspapier

zum Aufbau von Ladeinfrastruktur an mittelständischen Tankstellen

Die Klimaziele und die damit einhergehende Notwendigkeit einer vollständigen Defossilisierung stellt die deutsche Wirtschaft vor große finanzielle und soziale Herausforderungen. Damit die ambitionierten Reduktionsziele erreicht werden können, muss der Wandel gerade im Mobilitätssektor von starken Partnerschaften getragen werden. Die konzernunabhängigen Tankstellenunternehmer stehen der Politik als engagierter Partner zur Verfügung, damit die Transformation erfolgreich gelingen kann.

Ohne die mittelständischen Tankstellenbetreiber wird es keinen erfolgreichen Aufbau der Ladeinfrastruktur geben. Denn der Kunde kennt die Tankstelle und sucht dort nach Lademöglichkeiten. Daher bieten die Tankstellen bereits heute verkehrsgünstige und nutzerfreundlich Standorte mit vorhandener Infrastruktur. Die Rahmenbedingungen an mittelständischen Tankstellen bieten alles, was es für einen erfolgreichen Aufbau von Ladeinfrastruktur braucht (I.).

Allerdings sehen sich die freien Tankstellen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur erheblichen Herausforderungen entgegengestellt. Dazu unsere politischen Forderungen (II.).

I. Warum die mittelständische Tankstelleninfrastruktur geeignet für den Aufbau von Ladeinfrastruktur ist

- Der Mehrwert einer Tankstelle besteht darin, dass Personal mit ausgedehnten Öffnungszeiten, nicht selten mit 24/7-Öffnungszeit, vor Ort ist. Sie bietet eine Infrastruktur zum sicheren Betrieb von Fahrzeugen des Kunden: Es stehen beispielsweise Waschanlagen oder Luftdruckmessgeräte zur Verfügung. Sie bietet eine Grundversorgung für den Fahrer. Neben dem Shop existieren WC-Anlagen sowie eine Überdachung. Die helle Ausleuchtung bietet einen zusätzlichen Sicherheitsaspekt für den Mobilisten. Diese Strukturen sollten im Sinne künftiger Mobilitätshubs unterstützt und erhalten werden.
- Die mittelständischen Tankstellen bieten bereits in der heute bestehenden Tankstelleninfrastruktur eine ausgereifte und qualitativ hochwertige Aufenthaltsqualität. In dieser Art und Güte finden E-Mobilisten dies in der heutigen Ladeinfrastruktur nicht vor. Vielerorts fehlt es an Beleuchtung, Betreuung durch Personal vor Ort, Gastronomie oder sauberen sanitären Einrichtungen. Diese Einrichtungen gehören bei unseren Tankstellen zum etablierten Standard.

- Defekte Säulen an unbewirtschafteten Standorten werden zu langsam repariert. E-Mobilisten erfahren bei Handhabungsproblemen mit der Stromtanktechnik keine adäquate Unterstützung.
- Tankstellen haben sich bereits als natürlicher Anlaufpunkt für Mobilitätsbedürfnisse bewährt. Die heutigen E-Mobilisten suchen an der Tankstelle nach Lademöglichkeiten.
- Mittelständische Tankstellenunternehmer haben per se ein Interesse an bestmöglicher Erfüllung der Kundenbedürfnisse; eine hohe Kundenbindung und Kundennähe sind daher bereits vorhanden.
- Tankstellen verfügen bereits über eine hohe Kompetenz im Betrieb von kritischen Infrastrukturen und können diese bei der E-Mobilität mit einbringen.
- Mittelständische Tankstellen verfügen gerade innerstädtisch über Flächen, die besonders verkehrsgünstig gelegen sind und durch lange Öffnungszeiten und vielfältige Dienstleistungen einen hohen Mehrwert gegenüber unbewirtschafteten Ladestandorten bieten, gerade auch dort, wo Menschen nicht über Lademöglichkeiten im Privateigentum verfügen.
- Tankstellen übernehmen mit der bestehenden Tankstelleninfrastruktur de facto bereits einen Versorgungsauftrag für die Wirtschaft und die Bevölkerung, der der öffentlichen Daseinsvorsorge gleichkommt. Insbesondere im ländlichen Raum fungiert die Tankstelle häufig als Nahversorger.
Dem kommt angesichts der geopolitischen Situation eine nicht unwichtige Bedeutung zu.
- Die Stärkung von mittelständischen Tankstellen als Ladestandort bietet für die Politik die Chance, in der Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur eine Dienstleistungsqualität und Zuverlässigkeit zu erreichen, wie sie die Bestandsinfrastruktur für Kraftstoffe seit Jahrzehnten auszeichnet.

II. bft-Forderungen zur Stärkung des Aufbaus von Schnellladeinfrastruktur

- **Chancengleichheit bei der Herstellung von Netzanschlüssen**

Wir fordern die Politik auf, unbedingt für Chancengleichheit bei der Herstellung von Netzanschlüssen zu sorgen. Wir fordern daher eine hundertprozentige Förderung der Anschlusskosten.

Insbesondere auch deswegen, weil die Ladestandorte unsere Mitglieder im Wettbewerb mit den vollsubventionierten Deutschlandnetz-Standorten stehen.

Standorte, die aus Sicht von E-Mobilisten dringend gebraucht werden, können von den freien Tankstellenunternehmen aufgrund übergroßer Kosten für den Netzanschluss nicht wirtschaftlich ertüchtigt werden.

Diese strukturelle Benachteiligung durch für mittelständische Tankstellenunternehmer unbeeinflussbare Standortbedingungen findet in den aktuellen Förderprogrammen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur keine ausreichende Berücksichtigung.

- **Aufbau von Ladeinfrastruktur zielführend und diskriminierungsfrei fördern**

Die derzeitige Förderpolitik hat sich aus Sicht der freien Tankstellen bisher nicht als zielführend herausgestellt. Die bisherige Förderpolitik richtete sich an internationale Großkonzerne und große Kapitalgesellschaften. Bei der Vergabe von Fördermitteln für das sog. „Deutschlandnetz“ konnten der Tankstellenmittelstand aufgrund der Losgrößen und Zuschnitte nicht partizipieren.

Rückmeldungen aus dem Markt haben ergeben, dass nicht zu wenig Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Dies zeigt sich u.a. an den hohen Strompreisen, die nicht durch die Gestehungskosten, sondern durch die hohen Transportkosten bedingt sind.

Skaleneffekte lassen sich nur bei tatsächlichem Absatz erzielen. Dieser ist aktuell nicht vorhanden.

Außerdem ist problematisch, dass die vorhandene Ladeinfrastruktur nicht den Qualitätserwartungen den Kunden entspricht. Diese finden nicht die gewohnte Infrastruktur vor. Eine Ladeinfrastrukturaufbau macht daher an unbewirtschafteten Parkplätzen keinen Sinn. Dies berücksichtigend muss eine gezielte Netzentwicklung stattfinden.

- **Preistransparenz herstellen und Preisauszeichnungspflicht einführen**

Des Weiteren fordern wir die Preistransparenz an Stromtankstellen durch eine Pflicht zur Preisauszeichnung. Der derzeit existierende undurchschaubare Vertragstarifdschungel droht das Vertrauen der Verbraucher in Elektromobilität nachhaltig zu beeinträchtigen.

Daher begrüßen wir die Pläne des Bundesverkehrsministers in seinem Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur vom 17.10.2025 einer Preistransparenzstelle für Ad-hoc-Laden Preise und plädieren für eine Auszeichnung an Tankstellen, die Ladestrom anbieten.

- **Beschleunigte Förder- und Baugenehmigungsverfahren und diskriminierungsfreier Zugang**

Wir fordern die Genehmigungsfreiheit für den Bau von Ladeinfrastruktur einschließlich Transformatoren an vorhandenen Tankstellen. Hilfsweise müssen die Baugenehmigungsverfahren vereinfacht bzw. beschleunigt werden. Es muss ein diskriminierungsfreier Zugang zu Flächen, die für den Ladeinfrastrukturaufbau ertüchtigt werden können, für den Tankstellenmittelstand hergestellt werden.

- **Von Zwang absehen**

Von politischen Plänen, alle Tankstellenbetreiber zur Errichtung von Ladeinfrastruktur zu verpflichten, sollte abgesehen werden. Ein Pflichtmodell, das vorsieht, an jeder Tankstelle mindestens einen Schnelladepunkt bis zu einem bestimmten Datum zu errichten, vernachlässigt die Markt-, Standort und Nachfragedynamik und birgt das Risiko von Fehlinvestitionen. Die Tankstellenstandorte im Tankstellenmittelstand sind sehr heterogen. Somit ist nicht jeder Standort gleich gut geeignet. Wir fordern daher die oben beschriebene zielgerichtete Unterstützung statt Zwang.

Wir stehen hinter der Verkehrswende und wollen unseren Beitrag leisten – aber wir brauchen realistische Rahmenbedingungen, finanzielle sowie organisatorische Unterstützung und Standortfokus statt pauschaler Verpflichtung, damit die Investitionen nachhaltig und rentabel sein können.

- **Fairen Wettbewerb gegenüber den großen Marktteilnehmern gewährleisten**

Durch die Trennung von Versorgung und Verkauf - Netzbetreiber dürfen richtigerweise nicht mehr als CPO operieren - wurden hier bereits richtige Schritte hin zu einem faireren Wettbewerb eingeleitet. In der Vergangenheit hatte sich dies als wettbewerblich problematisch erwiesen.

Allerdings fordern wir stärkere kartellrechtliche Prüfung, wenn eine institutionelle Nähe offensichtlich zwischen Netzbetreiberschaft und CPO gegeben ist.

- **Maßnahmen gegen Kabeldiebstahl**

Begrüßenswert ist die im Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur geplante Offensive gegen Kabeldiebstahl, da dieser zu nicht unerheblichen Schäden führt und so den Aufbau von Ladeinfrastruktur behindert.

- **Erprobung von Batteriewechselsystemen**

Für die Erprobung von Batteriewechselsystemen bietet sich die mittelständische Tankstelleninfrastruktur gerade an größeren Standorten an.

- **Einführung eines Mittelstandsmonitors**
Im Vergleich zum SME-Monitoring auf EU-Ebene sollte ebenfalls ein Mittelstandsmonitor eingeführt werden. Damit könnten die Potenziale des Tankstellenmittelstands beim Aufbau von Ladeinfrastruktur ertüchtigt und begleitet werden.
- **Förderfähigkeit von geleaster Hardware einführen**
Aktuelle Förderrichtlinien sollten dergestalt geändert werden, dass auch geleaste Hardware förderfähig ist.