

Berlin, 07.05.2013

UNITI-Stellungnahme
zum Vorschlag für eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
(COM(2013)18)

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. vertritt mit ca. 5.000 Stationen ca. 35 Prozent der Tankstellen in Deutschland. Mit einem Anteil von über 3.400 freien Tankstellen repräsentiert die UNITI mehr als zwei Drittel der freien Tankstellen im deutschen Markt. Mit dieser Stellungnahme will die UNITI zur Versachlichung des aktuellen Vorschlages der Europäischen Kommission über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe beitragen.

I. Zusammenfassung

- UNITI ist gegen starre Vorgaben zur Errichtung einer vorgeschriebenen Anzahl an Tankstellen und Ladestationen sowie die Vorgabe von Maximalentfernungen zwischen diesen.
- Starre Vorgaben steigern die Gefahr von „stranded investments“, da es für die in der Richtlinie aufgeführten Kraftstoffe in absehbarer Zukunft keinen Abnehmerkreis geben wird.
- In Anbetracht der enormen Investitionen, die für den Ausbau einer Infrastruktur für Wasserstoff betriebene Kraftfahrzeuge benötigt werden und den vielen Gefahren bei der Handhabung von Wasserstoff, spricht sich die UNITI gegen den „one-size fits all“ Ansatz der Europäischen Kommission aus.
- Flüssiggas (LPG) sollte entsprechend seines Beitrags zum Klimaschutz gefördert werden.
- Bei der Umrüstung auf neue Kraftstoffe ist ein realistischer Zeitplan gefordert. Der Aufbau einer Infrastruktur bis 2020, wie er von der Europäischen Kommission in Ihrem Entwurf gefordert wird, ist unrealistisch.

II. Verbindliche Zielvorgaben für alternative Kraftstoffe

1. Stromversorgung

Deutschland müsste als flächengrößtes Land die meisten Ladepunkte aufbauen - über 1,5 Mio. und 150.000 davon öffentlich zugänglich. Derzeit gibt es laut der Plattform Elektromobilität für 2020 etwa 2.200 öffentlich zugängliche Ladepunkte, wovon sich aber nur die Hälfte im „rein öffentlichen Raum“ wie Straßen befindet. Darüber hinaus sollen Ladestationen für E-Fahrzeuge dem Vorschlag der Europäischen Kommission zufolge EU-weit einheitlichen technischen Spezifikationen entsprechen und - sofern sie öffentlich zugänglich sind - mit Smart Meter ausgestattet sein. Generell macht der Ausbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur nur dann Sinn, wenn man die Ladezeiten deutlich verkürzt. Durch ein Batteriewechselsystem, wobei die Batterien an den Tankstellen fachgerecht aufgeladen und mit entsprechender Technik ausgetauscht werden könnten, ließe sich die Ladezeit spürbar verkürzen. Eine Voraussetzung für den weiteren Ausbau einer Ladeinfrastruktur, ist eine Entscheidung der Automobilhersteller für eine genormte Technik. Außer Acht gelassen wird in dem Vorschlag der Europäischen Kommission ebenfalls die Frage nach der Zusammensetzung des Strommixes. Elektromobilität kann nur dann nachhaltig sein, wenn der Strom der benötigt wird ebenfalls nachhaltig produziert wird.

2. Gasförmige Kraftstoffe (CNG und LNG)

Bis 2020 sollen im Abstand von höchstens 150 km öffentlich zugängliche CNG-Tankstellen zur Verfügung stehen und alle 400 km LNG-Tankstellen. Während bei Autogas (LPG) eine relativ breite Palette insbesondere mittelständischer Anbieter als Lieferant zur Verfügung steht, sieht das bei Erdgas (CNG und LNG) anders aus. Da die Kosten für eine Erdgaszapfsäule mit dahinter liegender Verdichtungsstation das Vielfache einer Zapfsäule für andere Kraftstoffe kostet, ist eine Erdgastankstelle für mittelständische Unternehmen nicht in Eigenregie zu verwirklichen.

3. Flüssiggas (LPG)

Die Kommission sieht für LPG keine Maßnahmen vor, da es am Markt bereits etabliert ist. Von den europaweit 40.000 Tankstellen befinden sich alleine 6.500 in Deutschland. LPG hebt sich somit von den anderen alternativen Kraftstoffen ab, zu denen die Europäische Kommission keine Aussagen bezüglich der Kosten oder Finanzierungsvorschlägen für den Ausbau einer Infrastruktur macht. LPG bietet mittelständischen Energiehändlern den Vorteil sehr wettbewerbsfreundlicher Bedingungen. Der Kraftstoff erfordert geringere Investitionen der Tankstellenbetreiber, er ist dezentral zu lagern und wird international gehandelt. Vor diesem Hintergrund hat sich die Versorgungslage an Tankstellen für Autofahrer wesentlich besser entwickelt als auf dem Erdgassektor. LPG sollte entsprechend seines Beitrags zum Klimaschutz gefördert werden, da es eine sehr gute Alternative zur Erreichung der Klimaschutzziele darstellt.

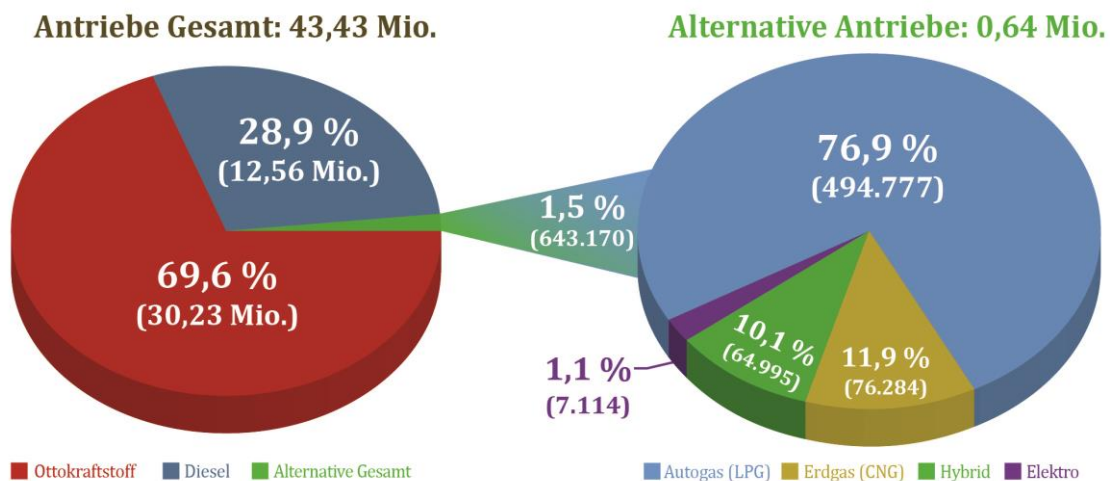
4. Wasserstoff

Wasserstoff ist, als Kraftstoff oder auch Energiequelle für die Brennstoffzelle, ein klassisches Medium. Eine flächendeckende Versorgung nur über Tankstellen ist durchaus denkbar, auch wenn die Handhabung von Wasserstoff viele Gefahren birgt. Allerdings sind die Investitionen in diesem Fall noch höher als für Erdgas. Ein flächendeckendes Netz – Verfügbarkeit alle 300 km - ist, zumindest zu Beginn einer Markteinführung nicht ohne Förderung möglich.

III. Alternative Kraftstoffe in Deutschland

Betrachtet man die Entwicklung alternativer Kraftstoffe in Deutschland, zeichnet sich ein deutliches Bild. Die Autofahrer entscheiden sich immer häufiger für Autogas (LPG). Nicht nur die bestehende Infrastruktur ist ein Grund für diese Entwicklung, auch die technische Umsetzbarkeit. Der eigene Wagen kann in Fachwerkstätten umgerüstet oder ein, der über 90 auf dem Markt bereits angebotenen, Autogasmodelle gekauft werden.

PKW-Bestand in Deutschland* nach Antriebsarten



*) Stand: 1. Januar 2013 / Quelle: KBA / Copyright: Ceto-Verlag

VI. UNITI-Position

Artikel 3 (Nationaler Strategierahmen)

Die Flexibilität der Mitgliedsstaaten ist bei der Umsetzung der Richtlinie durch die verpflichtende Mindestinfrastruktur für Stromversorgung, Gasförmige Kraftstoffe, Flüssiggas und Wasserstoff nicht gegeben.

Artikel 4 (Stromversorgung für den Verkehrsbereich)

UNITI begrüßt die Festlegung auf europaweite, einheitliche Standards für bestimmte Teile der Infrastruktur (Stecker).

Artikel 4 (Stromversorgung für den Verkehrsbereich) *Artikel 5 (Wasserstoffversorgung für den Verkehrsbereich)* *Artikel 6 (Erdgasversorgung für den Verkehrsbereich)*

Die starren Vorgaben zur Errichtung einer vorgeschriebenen Anzahl an Tankstellen und Ladestationen, sowie die Vorgabe von Maximalentfernungen zwischen diesen führt im Einzelnen am Ziel vorbei und steigert die Gefahr von „stranded investments“. Die Infrastruktur sollte sich in den jeweiligen Mitgliedstaaten bedarfsgerecht entwickeln können.

V. Fazit

UNITI bezweifelt, dass der vorliegende Richtlinienvorschlag in der aktuellen Fassung zu allen vorgeschlagenen Vorschriften im Ergebnis einen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leistet und der durch die vorgeschlagenen Regelungen verursachte Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zu dem zu erwartenden Erfolg steht. Die in dem Richtlinienvorschlag vorgesehene Pflicht zur Errichtung einer vorgeschriebenen Anzahl an Tankstellen und Ladestationen bzw. die Vorgabe von Maximalentfernungen zwischen diesen – unabhängig von deren Notwendigkeit vor Ort – führen im Einzelnen am Ziel vorbei. Ebenfalls problematisch stellt sich die Zusammensetzung des Strommixes dar. Elektromobilität ist nur dann sauber, wenn der Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Da der Energiemix aber im alleinigen Kompetenzbereich der Mitgliedstaaten liegt, scheint ein europaweiter Ausbau in diesem Bereich als wenig sinnvoll. Des Weiteren ist eine solche finanzielle Belastung für mittelständische Unternehmen während einer europaweiten Wirtschaftskrise nicht zu rechtfertigen. Daher sollten, unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips, die Koordinierung und der Ausbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ausschließlich den Nationalstaaten überlassen bleiben.

Kontaktdaten:

UNITI e.V.
Jägerstraße 6, 10117 Berlin
Hauptgeschäftsführer
RA Elmar Kühn
T: 030/755414-300
E-Mail: kuehn@uniti.de