

Bund verpflichtet Tankstellenketten zum Bau von Ladesäulen

Von Ulrich Mendelin

Freiwillige Appelle haben nicht gefruchtet, nun kommt ein Gesetz: Demnächst müssen Mineralölkonzern jeder ihrer Tankstellen mit einem Schnellladepunkt für E-Autos ausstatten.

RAVENSBURG – Die Begeisterung der Deutschen für E-Autos könnte größer sein. 1,4 Millionen Pkw sind in Deutschland mit reinem Batterieantrieb unterwegs, bei einer Gesamtzahl von knapp 50 Millionen Fahrzeugen. Allerdings ist der Anteil der E-Autos bei den Neuzulassungen zuletzt stark angestiegen. Bis 2030 sollen 15 Millionen E-Autos durchs Land rollen, das hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt.

Damit diese Fahrzeuge flächendeckend geladen werden können, nimmt die Ampel jetzt die großen Mineralölkonzern in die Pflicht. Sie sollen an jeder ihrer Tankstellen einen Schnellladepunkt einrichten – und zwar bis spätestens 2028. So sieht es ein von der Bundesregierung vorgelegter Gesetzentwurf vor, der nun in die Anhörungen geht und Anfang nächsten Jahres vom Bundestag beschlossen werden könnte.

Schnellladepunkte können E-Autos binnen einer halben Stunde auf 80 Prozent ihrer Kapazität laden. Dem Gesetzentwurf zufolge soll die Pflicht zum Bau solcher Punkte für Konzerne mit mehr als 200 Tankstellen gelten. Das trifft die Branchenriesen Aral, Shell und Total, die mit rund 2300, 1900 und 1100 Standorten allein mehr als ein Drittel des Netzes bilden, aber auch kleinere Gruppen wie Orlen/Star (582 Standorte), Agip (468) oder Tamol/HEM (411). Sie alle müssen ab dem 1. Januar 2028 auf

dem Betriebsgelände jeder dieser Tankstellen mindestens einen Schnellladepunkt anbieten. Ziel sei es, „einen Beitrag zum bedarfs- und flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur zu leisten und das Vertrauen in die Elektromobilität zu steigern“, heißt es in der Vorlage der Bundesregierung.

„Es geht um mehr Tempo bei der Ladeinfrastruktur“, erläutert Isabell Cademartori, verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, im Gespräch mit unserer Redaktion. „Die Verbraucher erwarten zu Recht, dass eine Ladeinfrastruktur bereitsteht, bevor sie ein E-Auto kaufen.“

Schnellladepunkte nur an sieben Prozent der Tankstellen

Bislang gibt es Schnellladepunkte nur an sieben Prozent der Tankstellen, heißt es von der Bundesregierung, die zunächst auf eine Selbstverpflichtung der Branche gesetzt hatte: Diese hätte zuzusagen sollen, bis Ende dieses Jahres die Hälfte, zwei Jahre später dann drei Viertel der Tankstellen mit Ladepunkten auszustatten. Dem sei die Mineralölindustrie aber trotz Förderprogrammen nicht nachgekommen. Daher nun die gesetzliche Pflicht.

Die Konzerne sind von den Plänen nicht sonderlich begeistert. Man beteilige sich ja schon am Ausbau der Ladeinfrastruktur, heißt es in einem Positionspapier des Wirtschaftsverbands Fuels und Energie, dem früheren Mineralölwirtschaftsverband. Die Konzerne möchten aber selbst entscheiden, wo sie ihre Ladesäulen aufstellen. „Die Menschen laden ihre Elektroautos vorwiegend an Orten, an denen sie sich ohnehin aufhalten“, argumentiert der Verband und zitiert eine



Ladestationen für Elektroautos stehen an einer Autobahn-Raststätte: Der Bund will den Bau von Schnellladepunkten für alle großen Tankstellenketten zur Pflicht machen.

FOTO: ROBERT MICHAEL

Umfrage: Demnach nutzen 79 Prozent der E-Auto-Fahrer Ladestationen daheim, 57 Prozent unterwegs, zum Beispiel an Autobahnen und 38 Prozent an öffentlichen Ladepunkten am Straßenrand. Jeweils 33 Prozent laden das Auto am Arbeitsort und an Kundenparkplätzen, etwa vor Supermärkten.

Der Verband geht deswegen davon aus, dass künftig nur noch 20 Prozent der Mobilitätsenergie an Tankstellen ausgegeben wird – traditionell waren es praktisch 100 Prozent. „Aus diesem Grund macht es sehr viel Sinn, Ladeinfrastruktur in Standortpartnerschaften zum Beispiel mit Kommunen, Supermärkten

oder Parkplatzbetreibern aufzubauen, statt sich nur auf die Tankstellen zu konzentrieren“, heißt es in dem Positionspapier. „Damit die Menschen dort laden können, wo sie laden wollen.“

Kosten in Milliardenhöhe

Für SPD-Verkehrsexpertin Cademartori ist dieses Argument nicht stichhaltig. „Tankstellen sind besonders verkehrsgünstig gelegen“, argumentiert die Mannheimer Abgeordnete, die das Gesetz für ihre Fraktion im parlamentarischen Verfahren verhandeln wird. Für die Verbraucher sei das Prozedere an den Tankstellen bekannt, das biete Sicherheit und Verläss-

lichkeit. „Es geht ja darum, den Umstieg zu erleichtern, Verbraucher mit der Technologie vertraut zu machen und auch darum, skeptische Menschen zu überzeugen.“

Ein Zugeständnis hat die Politik den Mineralölkonzernen bereits eingeräumt: Bei jeder zweiten Tankstelle können diese den Ladepunkt entweder zusätzlich an einem anderen Tankstellenstandort des Unternehmens oder in einem Umkreis von 1000 Metern bereitstellen. Damit sollen die Unternehmen flexibler auf die tatsächliche Nachfrage reagieren können.

Billig wird der Aufbau der Schnellladesäulen für die Konzerne nicht. Für den ers-

ten Ladepunkt an einer Tankstelle rechnet der Verband Fuels und Energie mit durchschnittlichen Kosten von 250.000 bis 500.000 Euro. Wenn nach dem Gesetz die Hälfte der deutschen Tankstellen Ladepunkte aufbauen muss, entstünden den Konzernen Kosten in Höhe von zwei Milliarden Euro.

Auch die Tankstellenpächter, die Ladepunkte nicht selbst bezahlen müssen, sehen das Vorhaben kritisch: „Es ist ein zusätzlicher Abrechnungsvorgang, wir müssen eine oder mehrere zusätzliche Abgabestellen sauber halten, das bekommen unsere Leute nicht bezahlt“, sagt Herbert Rabl, Sprecher des

Tankstellen-Interessenverbands. „Die Mineralölkonzern würden uns ohnehin schon viel auf.“ Grundsätzlich hält er das Vorgehen des Bundes für falsch: „Die Preise für E-Autos müssen runter, dann kommen die Ladepunkte von allein, und zwar dort, wo sie gebraucht werden.“

Lob vom ADAC für Ausbaupläne

Positiver sieht der ADAC die Ampel-Pläne. Zwar seien diese eine Belastung für die Konzerne und ein Eingriff in den Markt, sagt ADAC-Sprecher Andreas Holzedl. Aber: „Positiv zu bewerten ist, dass viele Tankstellen an zentralen Punkten im Straßennetz stehen und daher eine gute Erreichbarkeit der Ladepunkte zu erwarten ist.“ Im besten Fall solle dies für weitere Akzeptanz der Verbraucher gegenüber neuen Technologien und steigere das Vertrauen, flächendeckend geeignete Lademöglichkeiten zu finden. „Zudem bieten Tankstellen für Wartende zum Teil Möglichkeiten, die Ladezeit angenehm zu überbrücken“, ergänzt der Autoclub-Sprecher. Davon könnten auch die Besitzer der Tankstellenshops profitieren.

Wie groß die Lücken in der Ladeinfrastruktur selbst entlang der Autobahnen noch sind, zeigt eine in dieser Woche veröffentlichte Untersuchung des ADAC. Die Tester des Autoclubs untersuchten die Ladeinfrastruktur an 40 Autobahn-Rastanlagen. Ergebnis: Zwar hatten 37 der überprüften Anlagen Ladesäulen. Bei 16 davon war die Leistung aber so gering, dass Autofahrer lange auf die Weiterfahrt hätten warten müssen. Und noch ein Ärgernis fiel den ADAC-Testern auf: An acht Anlagen wurden Ladestellen von Falschparkern belegt.

Streit um Tunnelplanungen bei Brenner-Nordzulauf

Von Ulf Vogler

Der Brenner-Basistunnel soll Zugfahrten nach Italien drastisch beschleunigen. Aber über die Streckenführung in Bayern wird seit langem gestritten. Auch bei einer Anhörung im Bundestag bleibt das so.



Der Nordzulauf soll Deutschland mit dem Brenner-Basistunnel verbinden. FOTO: MATTHIAS BALK/DPA

BERLIN/MÜNCHEN – Bei einer Anhörung zum Milliardenprojekt Brenner-Nordzulauf im Verkehrsausschuss des Bundestages haben Experten noch einmal für die verschiedenen Varianten des Bahnprojekts geworben. Bei dem Neubau der Strecke im Inntal in Oberbayern wird insbesondere darüber gestritten, ob weitere Gleise zusätzlich unterirdisch verlaufen sollen. Kritiker der Tunnel weisen darauf, dass diese Bauweise das Projekt deutlich teurer machen und für Verzögerungen sorgen würde. Die Befürworter weisen darauf, dass die Eingriffe in die Landschaft dadurch verringert und die Akzeptanz bei der Bevölkerung vor Ort größer würde. Der Nordzulauf soll Deutschland mit dem Brenner-Basistunnel in Österreich verbinden, der künftig bis nach Italien führt.

Ingrid Felipe von der Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn sagte im Ausschuss, dass bereits viele Anregungen aus der Region in die Planung eingeflossen seien. In der aktuell vorgesehene Variante würden Tunnel

etwa 60 Prozent ausmachen. Die Bahntochter spricht von einem „vergleichsweise hohen Tunnelanteil“ auf der 70 Kilometer langen Strecke. Die Verlegung der sogenannten Verknüpfungsstelle bei KIRSTEIN im Landkreis Rosenheim in den Untergrund lehnt die DB ab, weil dies nicht mit den Sicherheitsvorschriften vereinbar sei.

Der Rosenheimer Landrat Otto Lederer (CSU) warb hingegen nochmals wegen des Flächenverbrauchs für eine unterirdische Lösung. Die Verknüpfungsstelle KIRSTEIN sei in einem räumlich sehr stark begrenzten Abschnitt des Inntals geplant. Lederer verwies auf die große Bedeutung der dortigen Natur für den Tourismus und die Almwirtschaft. Der Landkreis befürchtet, dass zahlreiche landwirtschaftliche Familienbetriebe aufgeben müssten, wenn weitere Flächen für das neue Bahnprojekt genutzt würden.

Der Fahrgastverband Pro

Bahn spricht sich gegen weitere Verzögerungen durch neue Tunnelplanungen aus. Das Projekt werde die Zugfahrt zwischen München und Verona auf künftig etwa zweieinhalb Stunden beschleunigen. Im Vergleich zur jetzigen Fahrzeit wäre das etwa eine Halbierung.

Bereits vor der Anhörung des Bundestags warf Bundesverkehrsminister Volker Wissing der CSU vor, den Zeitplan für das Projekt zu gefährden. „Ich finde es hochgradig unseriös, dass die CSU nun die Planungen torpediert, die sie über die Jahre selbst vorangetrieben hat“, sagte der FDP-Politiker der „Augsburger Allgemeinen“. „Der Ausbau der Alpenachse München-Verona erfolgt anhand eines komplexen, auf europäischer Ebene abgestimmten Zeitplans.“ Diesen sehe er anhand der Änderungsansprüche gefährdet.

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) wies die Vorwürfe umgehend zurück. Wissing „kennt das Projekt nur vom Papier“, kritisierte Bernreiter. „Man kann so ein Mega-Projekt nicht gegen den Willen der Menschen vor Ort einfach von Berlin aus durchdrücken.“

Die DB hat den möglichen Trassenverlauf für die deutsche Zuführung weitgehend festgelegt, die CDU/CSU-Bundestagsfraktion verlangt hingegen noch Änderungen. 2025 soll der Bundestag über das Milliarden-Projekt entscheiden. (dpa)

Von Stefan Scholl

In Russland wird der massenhafte Einsatz nordkoreanischer Soldaten auf ostukrainischen Schlachtfeldern diskutiert. Aber wie viele Waffenbrüder einsatzbereit sind, ist umstritten.

MOSKAU – Die Spezialeinheiten der Nordkoreaner besäßen moderne chinesische Waffen. „Und ihre Regel lautet: ‚Kriech, beiß, stech und stirb – aber führe den Befehl aus‘“, schwärmt das russische Portal pravda.ru. Diese Jungs mit Einheitsjacken und -frisuren seien früher auf den Baustellen im von Russland kontrollierten Donbass zu sehen gewesen, jetzt auch auf russischen Flughäfen und Bahnhöfen. „Grimmige Jungs“, so pravda.ru.

Russlands Propaganda-Medien feiern kampfstärke Unterstützung für Wladimir Putins Ukraine-Streitmacht: die nordkoreanische Armee, immerhin 1,3 Millionen Mann stark. Laut pravda.ru ist schon von einer nordkoreanischen Verstärkung in Höhe von 500.000 Mann für Russlands Ukraine-Front die Rede, 800.000 Nordkoreaner hätten sich inzwischen dafür freiwillig gemeldet. Gewaltige Zahlen. Das Boulevardportal life.ru redet von 500.000 hybriden Bausoldaten, die Maurerkelle und Maschinenpistole gleich meisterhaft handhaben.

Auch ukrainische und westliche Quellen reden von

nordkoreanischen Militärs, die sich an Putins „Kriegsspezialoperation“ beteiligen, allerdings in deutlich geringerer Mannschaftsstärke. Das Kiewer Portal pravda.ua berichtete am Dienstag von einem „burjatischen Sonderbataillon“, mit bis zu 3000 Mann, das Russland aus nordkoreanischen Soldaten formiert habe.

Es könne bei den Kämpfen in der russischen Region Kursk zum Einsatz kommen. Und pravda.ua erwartet eher demotivierte als grimmige Krieger: 18 nordkoreanische Soldaten seien schon von ihren Positionen im Kursker und Brjansker Grenzgebiet geflohen. Laut der britischen Zeitung Guardian unterstützten schon vorher Dutzende nordkoreanische Spezialisten die Russen bei der Handhabung der von Nordkorea gelieferten Kurstreckenraketen-systeme. Und das Portal kyivpost.com meldete Anfang Ok-

tober unter Berufung auf ukrainische Geheimdienstler einen Raketenanschlag gegen eine russische Offiziersgruppe in der Nähe von Donezk, bei dem auch sechs nordkoreanische Militärs ums Leben gekommen seien. Die Washington Post schreibt von nordkoreanischen Beobachtern auf den ukrainischen Schlachtfeldern. Noch operierten dort keine nordkoreanischen Einheiten, aber mehrere tausend nordkoreanische Infanteristen würden zur Zeit in Russland trainiert.

Es bleibt unklar, in welchem Umfang nordkoreanische Soldaten wirklich für Russland kämpfen werden. Kremlsprecher Dmitrij Peskow bezeichnete alle Meldungen über nordkoreanische Truppen in der Ukraine als Informations-Ente. Der Militärpakt, den Wladimir Putin und sein nordkoreanischer Kollege Kim Jong Un im Juni unterzeichneten, sieht ausdrück-

lich gegenseitige militärische Hilfe bei einem Angriff auf einen der Vertragspartner vor. Laut Putin gilt er allerdings nicht rückwirkend, also nicht für die Ostukraine, wo sich Russland offiziell selbst angegriffen fühlt. Moskaus Medien versichern derweil, Nordkorea könne jetzt offiziell Truppen schicken, um bei der Abwehr des ukrainischen Vorstoßes auf die russische Region Kursk zu helfen. Denn der habe nach dem Abschluss des Vertrages begonnen.

Allerdings fühlt sich Pjongjang gerade selbst angegriffen. Angeblich tauchten vergangene Freitag über der nordkoreanischen Hauptstadt südkoreanische Drohnen auf, danach zerstörten die Nordkoreaner demonstrativ Verkehrswege im Grenzgebiet zu Südkorea. Der ukrainische Militärexperte Oleksandr Mussijenko schließt nicht aus, Kim ziehe auch deshalb Truppen an der Grenze zu Südkorea zusammen, weil er gegenüber Putin ein Alibi brauche, um keine Streitkräfte in großer Zahl nach Russland zu schicken.

Auf der anderen Seite sei Russlands Lärm um die potenziellen Waffenbrüder aus Nordkorea auch psychologische Kriegsführung gegen Kiows westliche Verbündeten, so Mussijenko: „Gebt die Ukraine auf, oder ihr seht, was passiert!“ Russland schüre die Angst des Westens, dass sich der Ukraine-Konflikt zum Weltkrieg auswachse.



Wladimir Putin (rechts) und Kim Jong Un sind enge Verbündete – auch militärisch. FOTO: GRIGOROV/DPA