

STUTTGARTER ZEITUNG

Nr. 263 | 44. Woche | 73. Jahrgang | E 4029

Freitag, 3. November 2017

1,90 €

„Elektromobilität bleibt ein Nischenmarkt“

Herr Ziegner, die Autohersteller bauen ein gemeinsames Schnellladernetz für Elektrofahrzeuge in Europa. Warum sind die Tankstellenbetreiber nicht auf eine solche Idee gekommen?

Das Projekt ist vor allem eine Marketingmaßnahme, um das Henne-Ei-Problem für die kommenden Fahrzeuge anzugehen. Aber eine Allgemeinlösung ist die Elektromobilität für Deutschland nicht, dafür fehlt uns auf absehbare Zeit die Strominfrastruktur. Wir haben gar nicht die Netze, um flächendeckend ausreichend Schnellladestationen zu bauen.

Und doch kooperieren der Raststättenbetreiber Tank & Rast, die Mineralölgesellschaft OMV und die Handelskette Circle K, die auch Tankstellen betreibt, mit den Autoherstellern. Wären andere auch gerne aufgesprungen, um Multienergiestationen aufzubauen?

Die Autohersteller suchen Ladestationsgrundstücke an Fernstraßen, aber die meisten Tankstellen befinden sich in Städten. Und bis 2020 sollen lediglich 400 dieser Ladestationen stehen. Allein Tank & Rast betreibt 355 Autobahnraststätten, da brauchen die Autobauer gar nicht so viele Kooperationspartner.

Auch der Bund fördert Ladesäulen für Elektroautos. Energieversorger, Hotels und Supermärkte betreiben bereits Stromtankstellen, jetzt steigen auch die Automobilhersteller ein. Nur von den Tankstellenbetreibern hört man wenig. Warum überlassen sie so einfach Discounter das Geschäft?

Was die Ladestationen an Supermärkten und Co. angeht: Da handelt es sich meist um Normalladestationen, das ist kein Geschäftsmodell für Tankstellen. Eine gut ausgelastete Tankstelle hat 1000 Kunden am Tag, die zum einen keine Stunde warten wollen, bis ihr Auto vollgetankt ist. Anders mag

Interview Jürgen Ziegner vom Zentralverband des Tankstellengewerbes hält den Vorstoß der Autohersteller vor allem für eine Marketingmaßnahme.

es vielleicht an einem sogenannten Supercharger von Tesla aussehen, wo Tesla-Besitzer vielleicht gerne die 40 Minuten warten, um sich untereinander auszutauschen. Und zum anderen haben Tankstellen gar nicht den Platz für ausreichend Ladestationen. Wenn umgekehrt Schnellladestationen mit einer Leistung von 350 Kilowatt aufgestellt würden, bräuchte man in der Nähe von Tankstellen Umspannstationen, damit keine Probleme im Verteilernetz auftreten. Darüber hinaus sind Schnellladestationen teuer. Da sind die 300 Millionen Euro, die der Bund zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellt, auf den geplanten Fahrzeugbestand gerechnet, ein Pappenstiel. Und noch einmal: Wir haben noch nicht die Netze dafür, um mit einem Schlag 5000 Schnellladestationen zu bauen.

Aber die Norweger haben den Ausbau der Elektromobilität doch auch geschafft?

BRANCHENKENNER

Diplom-Ökonom Jürgen Ziegner ist seit 1992 Geschäftsführer des Zentralverbandes des Tankstellengewerbes (ZTG). Ein Schwerpunkt seiner Arbeit besteht darin, die wirtschaftlichen Konditionen in den Tankstellenverträgen der Mineralölgesellschaften zu prüfen. Der 55-Jährige hat Wirtschaftswissenschaften an der Gerhard-Mercator-Universität in Duisburg studiert. StZ



Norwegen hat nur fünf Millionen Einwohner und erzeugt Strom nahezu ausschließlich aus Wasserkraft. Inzwischen wird Autofahrern in Oslo davon abgeraten, sich ein strombetriebenes Fahrzeug anzuschaffen, weil man mit dem Bau der öffentlichen Ladestationen nicht nachkommt. Denn dort gibt es ja nicht nur Eigenheimbesitzer, die ihr Auto bequem zu Hause auftanken können. Zudem hat man sich die Elektromobilität dort teuer erkaufte: Studien zufolge übersteigen in Oslo die Subventionskosten die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr. Zynisch ausgedrückt: Norwegen hat mit dem Verkauf von „schmutzigem“ Erdöl den Ausbau der E-Mobilität subventioniert.

Gehen Sie davon aus, dass die E-Mobilität hierzulande nie den Stellenwert haben wird wie in Norwegen?

Das einzig funktionierende E-Mobil, das wir derzeit haben, ist nicht der Tesla, sondern der Streetscooter der DHL. Die Post hatte da eine sehr kluge Idee: Ein Zulieferer fährt am Tag vielleicht 80 Kilometer – und er macht den Motor ständig an und aus. Dafür sind Dieselmotoren völlig ungeeignet. Hinzu kommt, dass Komforteinrichtungen wie Klimaanlage in dem Fahrzeug nicht nötig sind, so dass es mit einem kleinen Batterievolumen und einem kleinen Motor auskommt. Und nachts kann man es bequem aufladen, das schafft das normale Stromnetz. Aber die Elektromobilität bleibt ein Nischenmarkt. An 14 500 Tankstellen wurden hierzulande im vergangenen Jahr etwa 36 Millionen Tonnen traditionelle Kraftstoffe verkauft. Ich kann mir nicht vorstellen, dafür ein Energieäquivalent zu schaffen, schon gar kein regeneratives. Wenn wir den CO₂-Ausstoß senken wollen, brauchen wir mehrere alternative Antriebsarten. Mich stört es, dass immer alle ausschließlich über Elektromobilität reden – und andere Alternativen außen vor lassen.

Das Gespräch führte Thea Bracht.