

# TANK STOP

Das eft-Fachmagazin für Tankstelle und Mittelstand

Ausgabe 03 | 2020



## TITELTHEMA

Hilfe in Corona-Zeiten für  
freie Tankstellen

## TITELTHEMA

eft-Corona-Beratung  
sehr gut angenommen

## SHOPNEWS

Convenience-Food und  
Gastro an Tankstellen

# E-Ladesäulen-Infrastruktur in Deutschland

## Die Kompetenz chargeIT

Die E-Mobilität rückte wohl endgültig in das öffentliche Interesse, als das Bundeskabinett am 09. Oktober 2019 das „Klimaschutzprogramm 2030“ beschloss. Darin wurden wesentliche Festlegungen zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur formuliert. chargeIT entwickelt als Full-Service-Systemanbieter intelligente und auch tankstellenspezifische Ladelösungen für Elektrofahrzeuge jeder Art und Größe. Über die Situationen an und die Gründe für Tankstellen, Chancen und Möglichkeiten zu prüfen, um Umsteiger von Fahrzeugen mit Otto- oder Dieselmotor auf Elektroautos als Kunden auch künftig an der Tankstelle zu begrüßen, sprach der TANKSTOP mit Johann Kaemmer, Sales Manager im Unternehmen chargeIT mobility GmbH, bereits seit 2010 Anbieter intelligenter E-Ladelösungen für Fahrzeuge.

➔ Nach dem Masterplan Ladeinfrastruktur wird der Bund unter anderem über drei Milliarden Euro in die Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw bis 2023 investieren. Wie positionieren Sie sich dazu?

⬅ Johann Kaemmer: Als chargeIT sind wir immer am Puls der Zeit. Sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene haben wir regelmäßig Förderaufrufe zur Umsetzung von Ladeinfrastruktur. Das erstreckt sich über alle Ladebereiche, unter anderem alle öffentlichen und somit auch Tankstellen. Wir sind sehr stark motiviert, die Elektromobilität voranzubringen und vernünftige Lademöglichkeiten für Nutzer zu schaffen. Wir sehen die Lademöglichkeiten da, wo sie für Nutzer angenehm und wo sie es auch – wie an Tankstellen – gewohnt sind.

➔ Wie können Ihrer Meinung nach einheitliche Rahmenbedingungen für einen umwelt- und verbraucherfreundlichen Betrieb der Ladesäulen aussehen?

⬅ Johann Kaemmer: Wir halten es für sehr, sehr wichtig, dass der Staat den Auf- und Ausbau unterstützt, da es für den Betreiber einer Ladeinfrastruktur aktuell noch sehr schwierig ist, einen Business-Case zu rechnen. Das fällt bei der aktuellen Anzahl von E-Fahrzeugen noch schwer. Deswegen ist es auch von unserer Seite her sehr wichtig, dass wir von Bundeseite Förderprogramme hochhalten, die das Thema einfach noch mehr anstoßen und dementsprechend auch Betreibern die Möglichkeit geben, eben jetzt schon in den Invest zu gehen. Was das Thema einheitliche Rahmenbedingungen angeht, ist es vielleicht tatsächlich ein Hindernis für Betreiber, dass die Komplexität in den Förderungen teilweise das übersteigt, was sie ohne Weiteres bewältigen können.

➔ Welche Lade-Lösungen sind aus Ihrer Sicht für Tankstellen bedeutsam, welche bietet chargeIT Tankstellenbetreibern an?

⬅ Johann Kaemmer: Ganz klar DC-Schnellladen. Wir sprechen von hochleistungsstarken Schnellladestationen, die eine Ladeleistung von 150 bis 300 kW abbilden. Wir sehen an der Tankstelle den Anwendungsfall mit kurzzeitiger Verweildauer von zehn, 15 oder 20 Minuten. Deswegen brauchen wir eine hohe Ladeleistung, um die elektrische Energie in möglichst kurzer Zeit ins Fahrzeug zu bekommen.



➔ Welche Voraussetzungen sind an der Tankstelle notwendig, um etwa Schnelllade- oder Ultra-Schnellladesäulen aufstellen zu können?

⬅ Johann Kaemmer: Wir brauchen von der Energieverbraucherseite her zunächst ein entsprechendes Zuleitungskabel und eventuell auch eine Trafo-Station, die die künftigen Ladesäulen mit der notwendigen Leistung ausreichend versorgen. Für Tankstellenbetreiber ist es wichtig zu wissen, dass sie in uns einen Partner haben, der mit ihnen gemeinsam auch in die kommunikative Planung geht.

➔ Welche Investitionen müssen Tankstellenbetreiber pro Ladesäule aufbringen?

⬅ Johann Kaemmer: Grundsätzlich sollte ein Ladepunkt eine Ladeleistung von 150 kW abgeben. Dann kostet er ca. 30 bis 40 Tausend Euro.

➔ Wie viele Ladesäulen sind für eine Tankstelle mit einer Größe – sagen wir einmal mit zwei Fahrspuren und vier bis sechs Zapfsäulen unter dem Dach – empfehlenswert?

⬅ Johann Kaemmer: Wir sprechen bei einer durchschnittlichen Tankstelle immer von einem Ladesystem. Unser Ladesystem sieht zwei Ladekabel vor. Dieses Doppelladesystem empfehlen wir immer im ersten Schritt. Da wir sehr kurze Ladezeiten von unter 20 Minuten wollen, reichen zwei aus, um genug Durchfahrtsverkehr zu generieren. An großen und Autobahntankstellen überlegen wir, auf zwei oder drei Ladesysteme zu gehen und entsprechend vier oder sechs Ladepunkte anzubieten.

➔ Tankstellenbetreiber, die mit chargeIT zusammenarbeiten möchten, erwartet welcher praktische Werdegang im Umsetzungsprozess?

⬅ Johann Kaemmer: Wir bieten zuerst immer den persönlichen Vor-Ort-Besuch an, um den Standort besichtigen zu können. Wir geben



Die Tankstelle der Zukunft: E-Ladesäulen in einer Reihe mit klassischen Zapfsäulen.

Hinweise, wo wir es am Standort für sinnvoll halten, die Ladeinfrastruktur zu platzieren und sprechen mit dem Tankstellenbetreiber über konkrete Möglichkeiten und wie gesagt darüber, wie wir mit dem Energieversorger kommunizieren. Sind die Rahmenbedingungen geklärt, führt unser Installationspartner eine genauere Standortanalyse durch, bespricht mit dem örtlichen Elektriker, wo die Kabelwege zu ziehen sind und wo die Ladestation dann letztlich auch gesetzt wird. So fließen auch alle Installationsarbeiten in ein Gesamtangebot. Der Tankstellenbetreiber bekommt von chargeIT alles aus einer Hand.

➔ Der aktuelle Strompreis kann inzwischen – erstmals an der Stromtankstelle der METANK GmbH in Melle – am Pylon angezeigt werden. Wie ist das Preis-Leistungsverhältnis definiert? Welche Marge kann der Tankstellenbetreiber erwirtschaften?

⬅ Johann Kaemmer: Das Preis-Leistungsverhältnis ist standort- und ladeinfrastrukturabhängig im Kilowattstundenbereich noch deutlich schwankender, als wir das aus dem klassischen Kraftstoffbereich kennen. An einer Tankstelle mit DC-Schnellladeleistung ist es Usus, einen sehr hohen Aufschlag auf die Kilowattstunde zu bringen, weil das eben kein reiner Stromverkauf ist, sondern das Schnellladen einer hohen Energie in kürzester Zeit auch eine Dienstleistung darstellt. Sie ist mit einem hohen Invest und laufenden Kosten für den Betreiber verbunden und deswegen im Preis ein ganzes Stück höher. Wir befinden uns im DC-Bereich in der Range zwischen 49 und 69 Cent pro Kilowattstunde, der Stromeinkaufspreis liegt in Abhängigkeit von der Stromabnahmemenge zwischen 25 bis 30 Cent. Wir hatten schon einige Fallbeispiele an Tankstellen, an denen man Schnellladesäulen installierte, eine hohe Abgabemenge erreichte und dadurch den Kilowattstundenpreis im Einkauf deutlich reduzieren konnte. Übrigens: chargeIT ist ein Systemlieferant für Ladeinfrastruktur unabhängig vom Energielieferant. Über den Abschluss des Stromlieferungsvertrages entscheidet immer der Tankstellenbetreiber.

Vielen Dank für das interessante Gespräch.

◆ Bernd Fiehöfer