



Stellungnahme

Millionen-Abzocke an öffentlichen Ladestationen?

Millionenbeträge aus der THG-Quote könnten Strompreise für alle Nutzenden mindern / Abschreckung vor Elektromobilität verhindern / Handeln gefordert

Mannheim, im Dezember 2022. Offenbar werden Kundinnen und Kunden an der Ladestation abgezockt, denn die Ladesäulenanbieter kassieren Treibhausgasminderungsquoten (THG-Quoten) in Millionenhöhe – ohne dass sich dies auf die Preise beim Laden auswirkt. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität e. V. (BBM) sieht ein großes Versäumnis des Staates bei Vorgaben für Betreiber der Ladesäulen. „Förderungen des Staates müssen Anreize setzen und sollten – wenn schon – so eingesetzt werden, dass es die Richtigen bekommen“, betont BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer.

Aufgrund der Energiekrise steigen die Preise für Strom deutlich an, das wirkt sich auch auf die Kosten für das Laden von Elektrofahrzeugen aus, was alle privaten und gewerblichen Elektroautonutzer:innen betrifft. Der BBM nahm kürzlich Stellung zur angekündigten Preiserhöhung von Ladesäulenanbietern und forderte die Politik auf, die Strompreisbremse auch an Ladesäulen geltend zu machen. Jetzt sieht sich der Mobilitätsverband gezwungen, auch die Ladesäulenanbieter zum Handeln aufzufordern. „Die großen Ladesäulenanbieter beziehen THG-Quoten in Millionenhöhe. Da erwarten wir einfach aus Fairnessgründen, dass sie das eingenommene Geld durch Preisminderungen an die Kundinnen und Kunden weitergeben – und nicht stattdessen die Preise sogar noch erhöhen“, mahnt Schäfer. Einige Anbieter scheinen die Erlöse weiterzugeben, die Mehrheit tut dies, soweit wir es sehen, nicht. Transparenz? Fehlanzeige!

Die THG-Quote ist ein Klimaschutzinstrument zur Senkung des CO₂-Ausstoßes. Mineralölkonzerne müssen ihre Emissionen jedes Jahr um einen gewissen Prozentsatz mindern, ansonsten drohen Strafzahlungen. Alternativ zur Reduzierung können sich Unternehmen am Zertifikathandel beteiligen und THG-Quoten kaufen. Diese werden für Elektrofahrzeuge oder das Betreiben von Ladesäulen ausgezahlt. Das bedeutet, dass Ladesäulenanbieter für jede Ladesäule Geld erhalten – derzeit zwischen 15 und 20 Cent pro Kilowattstunde. „Die THG-Quote für Ladesäulen liegt dieses Jahr bei rund 50 Millionen Euro. Große Anbieter, die etwa 30 Millionen Kilowattstunden verkaufen, erhalten dafür ungefähr fünf bis sechs Millionen Euro. Damit lässt sich gut in die eigene Tasche wirtschaften. Ladesäulenbetreiber kassieren also doppelt“, so Schäfer.

200 Millionen Euro mit falschem Adressaten?!

Laut einer aktuellen Auswertung von Statista im Auftrag von Lichtblick zeigen sich noch höhere Zahlen. Dort ist von einem Jahresbetrag von 100 Millionen Euro die Rede. Die Prognose zeigt getreu außerdem, dass 200 Millionen Euro bis zum Jahr 2028 möglich seien. „Ein

Unding! Bei so hohen Extraeinnahmen fragt man sich einmal mehr, wie es zu Preiserhöhungen kommen kann“, findet Schäfer.

Hinzukommt, dass der Aufbau einer Ladesäule durch beachtliche Förderungen aus der EU und der deutschen Regierung unterstützt wird. Dem Verband ist bewusst, dass damit große Investitionen verknüpft sind, aber das gehört zum Wesen unternehmerischen Handelns. „Um potenzielle Elektroauto-Käufer nicht vollends abzuschrecken, sollten die Preise in einem fairen Rahmen gehalten werden. Das ist derzeit nicht der Fall. Der Tarifdschub und die Hochpreisanbieter tragen noch immer dazu bei, dass viele vor dem Umstieg auf die Elektromobilität zurückschrecken. Wenn sich jetzt nichts ändert, können wir die Mobilitätswende gleich vergessen. Wir fordern die Ladesäulenanbieter dazu auf, von den Preiserhöhungen abzusehen und die THG-Quote weiterzugeben – an Unternehmen und Privatkunden. Diese sollten auch die Nutznießer sein, denn ohne ihre Investition in die Elektromobilität gäbe es auch niemanden, der die Ladesäule benutzt“, unterstreicht Schäfer.

Über den Bundesverband Betriebliche Mobilität e. V. (BBM)

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität wurde im Oktober 2010 als Bundesverband Fuhrparkmanagement und Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Über die Jahre hat sich das Themenspektrum und die Ausrichtung verändert, sodass auch der Name im Mai 2022 in BBM geändert wurde. Der Verband vertritt die Interessen seiner Mitglieder, die Fuhrparks zwischen 5 und 50.000 Fahrzeugen betreiben und stellt seine Expertise für betriebliche Mobilität bereit. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, ING Diba, KPMG AG, CANCOM IT, KAEFER SE & CO. KG, SEG Sparkassen Einkaufsgesellschaft mbH, SAP, Boehringer Ingelheim, Deutsche Bahn Fuhrparkservice oder Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH. Der Verband ist Mitbegründer und Mitglied der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze), Melanie Schmahl (stv. Vorsitzende, Leiterin Fleetmanagement und Passenger Transport, Boehringer Ingelheim) und Claudia Westphal (stv. Vorsitzende, Fuhrparkleiterin Beiersdorf AG). Geschäftsführer ist Axel Schäfer. Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

Axel Schäfer, Geschäftsführer
Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V.
presse@mobilitaetsverband.de