

INTERVIEW

„Wir trauen uns zu, ein ernstzunehmender Player in Europa und Nordamerika zu werden“

Der EID sprach mit Jörg Lohr dem CEO
der Compleo Charging Solutions GmbH & Co. KG

Erschienen im EID Ausgabe 12/2024

ARTIKEL

Schnellladepunkte netzunabhängig an die Tankstelle

Erschienen im EID Special tanken & laden 1/2024



www.eid-aktuell.de/weiterlesen

INTERVIEW

„Wir trauen uns zu, ein ernstzunehmender Player in Europa und Nordamerika zu werden“

Auf der E-world sprach der EID mit dem CEO von Compleo, Jörg Lohr, darüber, welche Wachstumspläne man mit dem neuen Eigentümer, der Kostal-Gruppe, verfolgt und warum sich der Elektromobilitäts-Markt immer noch selber ausbremst.



Foto: Compleo

VON IMKE HERZOG

EID: Die Subventionen für den Kauf von Elektroautos sind weggefallen und die Nachfrage daraufhin in Deutschland eingebrochen. Was bräuchte es Ihrer Ansicht, um wieder mehr Schwung in den Markt zu bringen?

Jörg Lohr: Eine Antwort, die vermeintlich auf der Hand läge, könnte lauten: Man kehrt zu Subventionen zurück. Das ist meiner Meinung aber der falsche Weg. Langfristig verhelfen Förderungen einem Markt nicht zum Durchbruch, wenn dieser sich selbst noch verhindert. Es gibt inzwischen ausgereifte Geschäftsmodelle, die es möglich machen, dass sich der Markt auch ohne Unterstützung trägt. Es ist das Ökosystem auf der anderen Seite des Ladekabels, die Infrastrukturseite, die sich selbst noch im Wege steht.

EID: Was sind Ihrer Ansicht dafür die limitierenden Faktoren?

Jörg Lohr: Es mangelt an klaren gesetzlichen Regelungen und einheitlichen Mindeststandards. Außerdem brauchen wir eine größere Verbraucherfreundlichkeit bei der Ladeinfrastruktur. Es gibt weiterhin heterogene Roaming-Strukturen, die einen einfachen Zugang zu verschiedenen Ladenetzen verhindern. Wir müssen nicht nur in der Technik, sondern auch in der Bedienung der Ladeinfrastruktur zu Standards kommen. Wenn es uns nicht gelingt, Bedienungshemmnisse abzubauen, wird auch eine weitere Förderung nicht die Akzeptanz schaffen, die wir brauchen, um eine neue Alltagsmobilität zu etablieren.

EID: Welcher Herausforderungen gilt es derzeit noch zu bewältigen?

Jörg Lohr: Der Elektromobilität-Markt ist dabei, die Innovations- und Start-up-Phase hinter sich zu lassen. Vor einigen Jahren

konnten Anbieter von Ladelösungen durch Innovationen, Features und Zusatzapplikationen noch einen Wettbewerbsvorteil erzielen. Nun müssen sie gewachsenen Qualitätsansprüchen an Hardware, Service und Betriebsfähigkeit gerecht werden. Mittlerweile verfügen Betreiber von Infrastruktur über valide Geschäftsmodelle, ihnen kommt es ausschließlich auf Verfügbarkeit an. Die Serviceerwartung der Betreiber ist auf ein bis zwei Tage geschrumpft. Nach 48 Stunden muss die Ladesäule wieder funktionieren, weil sonst Umsatzverluste im Ladebetrieb drohen. Das ist eine sehr große Herausforderung, weil es noch an europaweiten Servicenetzwerken fehlt. Unterschiedliche Technologien und proprietäre Systeme machen Serviceleistungen komplex.

EID: Ladeinfrastruktur ist mittlerweile an ganz verschiedenen Standorten wie Bürogebäude, Privathaushalten, Einkaufsmärkten oder im öffentlichen Raum vorhanden. Welche Anforderungen werden je nach Standort benötigt?

Jörg Lohr: Das ist eine interessante Frage, mit der wir uns jeden Tag beschäftigen und wo sich ein Wandel vollzieht. Zu Beginn des Ladeinfrastruktur-Rollouts hat man sich stark an der Technik orientiert. Das hat dazu geführt, dass der Kunde an der Autobahn einen 50 KW-Gleichstromlader vorgefunden hat und dann eineinhalb Stunden laden musste, um auf 200 Kilometer Reichweite zu kommen. Das macht niemand. Bei Compleo schauen wir mittlerweile sehr intensiv darauf, die Produkte an Use-Cases anzupassen. Die gesamte Strategie und Produkt-Roadmap wird daraufhin ausgerichtet. Bei einem Supermarkt liegt die durchschnittliche Verweildauer bei einer Stunde, beim Discounter sind es 40 Minuten und Zuhause mehrere Stunden.

An der Autobahn wiederum habe ich als E-Autofahrer nur einen Bedarf: Schnell aufladen und weiterfahren. Definiert man diese Use-Cases als Basis für die Produktstrategie, agiert man automatisch marktgetrieben und ist nicht mehr auf die Technologie fokussiert. Damit ist man nahe am Kunden, wenn das Laden nicht zur Barriere wird, sondern als Bestandteil der Mobilität akzeptiert wird.

EID: Das ist interessant, weil Tankstellennetze ab einer bestimmten Größe mittels gesetzlicher Regelung dazu verpflichtet werden sollen, Schnelllader an ihren Stationen zu installieren. Nach Ihren Ausführungen wäre dafür ein Use-Case nicht zwingend gegeben.

Jörg Lohr: Vielleicht nicht an jeder Tankstelle, aber an Autobahnen oder an Landstraßen besteht durchaus Bedarf. Hier gibt es bereits gute Beispiele, wo unter einem Dach Zapfpistole und Ladesäule zu finden sind. Tankstellen im städtischen Raum sind dagegen gesondert zu bewerten, hier würde man nicht sofort einen Use-Case erkennen, da gebe ich Ihnen recht. Dennoch ist im städtischen Bereich für viele E-Auto-Besitzer ein Charging-Hub auf dem Weg zur Arbeit analog zur Tankstelle essenziell. In der Stadt stehen nicht ausreichende Parkplätze zur Verfügung, wo abends das Fahrzeug aufgeladen werden kann. Für Tankstellenbetreiber kann es in der Stadt durchaus Sinn machen, High-Power Charging anzubieten. Selbst wenn Kunden und Kundinnen ihr Fahrzeug nur für fünf Minuten an die Ladesäule bringen und sich kurz einen Kaffee holen, um durch reichweitenverlängerndes Laden bis zum Arbeitsplatz zu kommen.

EID: Sie zählen Tankstellengesellschaften durchaus zu Ihren potenziellen Kunden?

Jörg Lohr: Ja. Wir haben bereits Tankstellenbetreiber in unserem Kundenkreis. Man findet Compleo-Hardware durchaus an Tankstellen in Deutschland.

EID: Verraten Sie, wer das ist?

Jörg Lohr: Wir haben eine gut laufende Geschäftsbeziehung mit BP bzw. Aral Deutschland sowie Q1 und ENI.

EID: Sie liefern für Aral pulse also die Hardware?

Jörg Lohr: Aral pulse arbeitet im HPC-Bereich noch durchweg mit dem Südtiroler Technologiepartner Alpitronic zusammen. BP bzw. Aral bedienen wir im Heim- und im halböffentlichen Bereich. Wir hoffen aber, dass unser HPC-Lader, der im Mai in den Markt kommt, künftig ebenfalls eingesetzt wird. Erste Bestellungen haben wir bereits bekommen.

EID: Neben dem HPC-Lader stellen Sie auf der E-world noch ein weiteres Produkt vor ...

Jörg Lohr: Richtig, eine bidirektionale DC-Box. Das Thema bidirektionales Laden hat unter dem Stichwort „vehicle to home“ an Fahrt aufgenommen. Allerdings steckt dahinter viel mehr

als in einem Ladegerät sicherzustellen, dass Strom in zwei Richtungen fließt. Die Herausforderung, die wir mit dem bidirektionalen Laden haben, ist, dass es zunächst ökonomisch tragfähi-



Foto: Compleo

Seit November 2022 steht Jörg Lohr als CEO an der Unternehmensspitze von Compleo.

ge Anwendungsfälle zu definieren gilt. Zunächst klingt es interessant, das eigene Auto als Energiespeicher zu nutzen. Dafür muss das Fahrzeug aber zu Hause sein, wenn die Sonne scheint, und das ist von Montag bis Freitag trotz der vermehrten Arbeiten im Home-Office häufig nicht der Fall. Es wird also ein Pufferspeicher benötigt. Verfügt dieser über ausreichend Kapazität, ist es aber nicht notwendig, das Auto am Abend als Speicher einzusetzen. Wir arbeiten zusammen mit Automobilherstellern und Netzbetreibern in Erprobungsprojekten daran, wie sich vor diesem Hintergrund Anwendungsmöglichkeiten für die Industrie entwickeln lassen.

EID: Sie hatten bereits das Stichwort Laden in der Großstadt genannt. Ein großer Player wie Shell hat sich mit Ubitricity auch dem Thema Laden an der Laterne zugewandt. Ist das ein Thema, das nach wie vor interessant ist?

Jörg Lohr: Diplomatisch ausgedrückt wurde ich sagen, es ist sicher ein möglicher Anwendungsfall. Es ist aber auch Ausdruck eines Branchen-Phänomens: Es wird immer in Extremen gedacht. Während die einen sagen, wir brauchen gar keine AC-Säulen auf der Straße, schließlich haben wir das Laternenladen, gibt es andere, die konstatieren, Laternenladen ist Unsinn. Je nach Player und Stakeholder wird der Hochlauf der Infrastruktur in Extremen kommuniziert.

Laternenladen ist sicherlich ein valider Anwendungsfall. Mit einem Aber: Das Land Berlin hat vor einigen Jahren die Potenziale von Laternenladen untersucht. Von den rund 180.000 Laternen, die theoretisch zur Verfügung stünden, mussten zunächst die abgezogen werden, die noch mit Gas betrieben werden, und das waren eine ganze Menge. Als nächstes fielen die raus, die über eine zentrale Relais-Schaltung noch einphasig betrieben wurden. Und dann gibt es noch eine erkleckliche Anzahl von Laternen, die stehen auf der Mitte des Bürger-

steigs und zwischen der Laterne und dem Fahrzeug ist ein Fahrradweg ...

EID: ... vielleicht ist Berlin auch einfach nicht der richtige Anwendungsfall?

Jörg Lohr: Das kann natürlich sein. Ich will damit verdeutlichen, dass es diese Situation in vielen Großstädten gibt. Es wird nie diesen einen Anwendungsfall geben und immer ein Mischung sein aus öffentlichen AC-Säulen, die man mit Parken kombinieren kann, halböffentlichen Bereichen wie einem Discounter- und Supermarkt-Parkplatz, dem Arbeitgeber und dem öffentlichen reichweitenverlängernden Laden an der Tankstelle. Und als weitere Option – wenn ich über Parken in Kombination mit Laden nachdenke – auch die Laterne.

EID: In Bereichen, wo das Stromnetz nicht ausreicht, gibt es auch stationäre Lösungen für Ladeinfrastruktur. Haben Sie da ebenfalls eigene Pläne?

Jörg Lohr: Für uns als Hersteller von Infrastruktur spielt es keine Rolle, ob wir direkt an das Netz gehen oder dazwischen noch ein Batteriespeicher ist. Bevor ich zur Compleo gekommen bin, habe ich jahrelang bei Betreibern von Ladeinfrastruktur gearbeitet. Der limitierende Faktor für viele Standorte, an denen man verkehrsstrategisch Infrastruktur braucht, war hier immer der Netzanschluss. Dieser war entweder zu teuer oder gar nicht verfügbar. An vielen Standorten kann der Einsatz von Batterie-Pufferspeichern daher sehr sinnvoll sein. Die Herausforderung, die wir dabei sehen – und das mag angesichts all der Ausbau-Initiativen überraschen: Wir haben im Moment noch deutlich zu wenig Lade-Infrastruktur. An unserem Backend, dem Betreibersystem, sehen wir, dass die vorhandene Infrastruktur sehr stark ausgelastet ist. Auch wenn Lösungen mit Pufferspeicher nahelegen, dass ein Anschluss überall möglich ist, braucht es die entsprechende Leistung, wenn die Batterie zahlreiche Ladevorgänge pro Tag gewährleisten soll. Als Betreiber muss man sich dann die Frage stellen, ob nicht doch ein größer dimensionierter Netzanschluss sinnvoller wäre, weil der Pufferspeicher schneller vollgeladen werden muss, damit sich keine Schlangen bilden.

EID: Compleo hat im vergangenen Jahr mit der Kostal-Gruppe einen neuen Eigentümer gefunden, der Pläne mit Ihnen hat. Verraten Sie, in welche Richtung es gehen könnte?

Jörg Lohr: Lassen Sie mich noch kurz etwas zu unserer vorangegangenen Insolvenz sagen. Das zeigt auch die Dynamik und die Eigenheiten des Marktes und des Ökosystems Ladeinfrastruktur. Es ist in der Branche viel Geld investiert worden, um in dem ‚Rat Race‘ der erste, beste, größte zu sein. Dadurch sind viele Konzepte entwickelt worden, die für die Industrialisierung nicht geeignet sind. Bei Compleo, einem börsennotierten Unternehmen mit europäischem Anspruch und einem rein deutschen Produkt, konnte sich kein nachhaltig gesundes Geschäftsmodell entwickeln. Das hat zwangsläufig dazu geführt, dass eine harte Sanierung der einzige Ausweg war. Compleo war das erste enfant terrible einer boomenden Branche, der Elektromobilität. Mit ABL hat man gesehen, Compleo war nicht das einzige Unternehmen. Und wenn wir noch ein, zwei Jahre weiterspulen, wird es sicher weitere geben.

EID: Wie kommt die Kostal Gruppe da ins Spiel?

Jörg Lohr: Wir hatten den großen Vorteil, dass das Potenzial die Risiken aus dem nichttragbaren Geschäftsmodell überwoogen hat. Das machte uns für Investoren interessant. Die Kostal-Gruppe war unser Wunschkandidat, nachdem die Interessensbekundung auf dem Tisch lag. Die Unternehmensgruppe

hat als strategischer Investor einen sehr langfristigen Horizont und kann auch das ein oder andere Tal der Tränen verkraften. Zudem hat Kostal genau das, was Compleo in ihrer Kernkompetenz nicht vorgefunden hat: Eine weltweite Industrialisierungskompetenz. Kostal baut seit 111 Jahren Produktionslinien auf, betreibt Werke und beliefert die Automobilindustrie. Man versteht sich auf Qualitätssteigerung und Prozessoptimierung. Für uns ist das in einer Branche, wo nach einer Phase der Innovationen nun die Einfachheit des Systems und die Verfügbarkeit der Infrastruktur entscheidend ist, ausschlaggebend. Denn das bekommt man nur über Prozessoptimierung und Qualität hin, und da ist Kostal Weltspitze. Diese Synergie-Effekte kann man für Compleo gar nicht hoch genug ansetzen. Wir können unsere Innovationen im Bereich Ladeinfrastruktur mit hunderten Patentfamilien mit der Industrialisierungs-Expertise der Kostal zusammenbringen. Das bietet uns die Möglichkeit, sehr schnell, aber auch sehr stabil zu skalieren. Das hätten wir Stand-Alone am Kapitalmarkt so nicht geschafft.

EID: Haben Sie Wachstumsziele von dem neuen Eigentümer mit auf den Weg bekommen?

Jörg Lohr: Die haben wir uns selbst stecken dürfen, das ist nicht selbstverständlich. Wir haben uns die Zeit genommen für eine eingehende Analyse. Welche Märkte kommen für uns in Frage, welche Segmente, mit welchen Use-Cases? Was leiten wir darauf für Stückzahlen ab, wieviel Marktanteil trauen wir uns zu? Daraus hat sich ein HochlaufszENARIO ergeben, das sicher anspruchsvoll ist, mit dem wir aber sehr gut leben können. Mit dem Rückenwind der Kostal-Gruppe wollen wir ein ernstzunehmender Player in Europa und Nordamerika werden. Nordamerika ist dabei nicht aus der Luft gegriffen, sondern basiert auf dem sehr großen Footprint, den Kostal mit über 3.000 Mitarbeitern dort hat, so dass wir einen sehr leichten Sprung über den Teich haben.

EID: Würden Sie das Ziel „ernstzunehmender Player“ noch mit Zahlen unterlegen?

Jörg Lohr: Man kann es am Umsatz festmachen: Wir streben bis 2030 1 Milliarde Euro an Umsatz an. Das klingt zunächst sehr ambitioniert, wenn man sich aber anschaut, wie sich Wettbewerber positionieren, dann ist das durchaus erreichbar. Unser Ziel ist einer der Top-3-Anbieter für Infrastruktur in Europa zu werden.

EID: Haben Sie dabei auch neue Geschäftsmodelle im Blick?

Jörg Lohr: Als Teil der Unternehmens-Gruppe hat Kostal Industrie Elektrik einen sehr stabilen Solar-Geschäftsbereich aufgebaut. Mit unseren Produkten wie Wallbox oder Ladesäulen sind wir nicht mehr weit vom PV-Geschäft entfernt. Wir evaluieren derzeit, ob sich daraus gemeinsam etwas entwickeln lässt. Es ist noch zu früh, um klare Anwendungsfälle zu benennen, ob wir tatsächlich Batteriespeicher anbieten werden, steht noch nicht fest.

Aber seit der Übernahme ist genau dies ins Blickfeld gerückt: Wie können wir aus ineinandergreifenden Aktivitäten die größtmögliche Effizienz ableiten und ein Geschäftsfeld von – im weitesten Sinne – Energiedienstleistungen, aufbauen. Derzeit ist aber noch zu früh für Ergebnisse. Wir haben zunächst den Abschluss der Restrukturierung von Compleo vor uns. Man sagt, eine Sanierung dauert zwei Jahre, wir sind jetzt im 13. Monat, also in der Halbzeit. Wir haben also noch ein Stück vor uns.

EID: Herr Lohr, herzlichen Dank für das interessante Gespräch. ●

Schnellladepunkte netzunabhängig an die Tankstelle

Die Diskussion um die Einführung einer Ladesäulenpflicht für Tankstellenbetreiber sorgt in der Branche für Unruhe, denn für die geforderten Schnellladesäulen fehlt oft der notwendige Netzanschluss an das Mittelspannungsnetz. Der EID hat sich nach netzunabhängigen Schnelllademöglichkeiten umgesehen.

VON KAI ECKERT

Tankstellenbetreiber mit mindestens 200 Stationen in ihrem Netz sollen verpflichtet werden, bis Anfang 2028 mindestens einen Schnellladepunkt für Elektroautos mit einer Leistung von wenigstens 150 kW pro Tankstelle zu errichten. Wie das Bundesverkehrsministerium auf EID-Nachfrage bestätigte, soll dieses mit dem im Oktober vorgelegten Masterplan Ladeinfrastruktur II ursprünglich für Ende 2026 formulierte Ausbauziel im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG), das sich derzeit in der Ressortabstimmung befindet, festgeschrieben werden. Weitere Änderungen sind theoretisch also noch möglich, an den Eckpunkten dürfte sich hingegen kaum mehr etwas ändern. Im Bundesverkehrsministerium rechnet man damit, dass mit dem neuen Gesetz rund 9.000 Schnelllademöglichkeiten installiert werden können. Damit kommt auf viele Tankstellen-Gesellschaften eine große Herausforderung zu.

Der EID hat in der Branche nachgefragt, an wie vielen Tankstellen bereits Ladesäulen installiert wurden. Diese sollen laut Angaben aus dem Ministerium auf die Verpflichtung angerechnet werden können. Das Ergebnis: Von der 75 Prozent-Quote sind die Anbieter meilenweit entfernt, da kommt noch viel Arbeit auf die Unternehmen zu.

Die Vorgabe ist aber in der Branche heftig umstritten. „Davon halten wir nichts. Die Versorgungsaufgabe ist aus unserer Sicht ein planwirtschaftliches Instrument“, kritisiert etwa Achim Bothe, Vorstandsvorsitzender der Aral AG. Ihm pflichtet Frederick Beckmann von Q1 Energie bei: „Eine solche Versorgungsaufgabe ist, nach aktuellem Stand, extrem marktverzerrend, sagt er und kündigt gegenüber dem EID eine juristische Überprüfung für den Fall an, dass das Gesetz in der jetzigen Form in Kraft treten würde. An 30 seiner 238 Tankstellen hat Beckmann inzwischen rund 50 Ladesäulen installiert.

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellen hat also bereits begonnen. Neben dem Marktführer Aral und Q1 Energie haben auch Shell sowie die mittelständischen Marken Westfalen und team energie an inzwischen immerhin mehr als 10 Prozent ihrer Tankstellen Lademöglichkei-



Foto: EID

Auch an Tankstellen sollen zunehmend Schnelllademöglichkeiten installiert werden.

ten aufgebaut. Vorreiter in der Branche ist, was die Ladesäulenquote an eigenen Tankstellen angeht, team energie, die an gut 18 Prozent ihrer Tankstellen Ladesäulen aufgebaut haben, gefolgt von Shell (16,53 Prozent), Aral (15,03 Prozent), Westfalen (14,4 Prozent) und Q1 Energie mit 12,61 Prozent. Ob diese Quoten die technischen Anforderungen mit mindestens 150 kW Ladeleistung schon erfüllen, geht aus den vom EID bei den Unternehmen erhobenen Angaben allerdings noch nicht hervor. Zumindest die First Mover dürften in der Anfangszeit auch Schnellladesäulen mit geringerer Ladeleistung installiert haben, denn insbesondere die begrenzten oder fehlenden Kapazitäten im Stromnetz bremsen den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur aus. „Überall dort wo es passt, statten wir unsere Stationen mit Ladesäulen aus“, erklärt Sandra Schütte, Leiterin Mobility bei Westfalen. „Allerdings gibt es auch Standorte, an denen nicht genügend Platz oder keine ausreichenden Netzkapazitäten zur Verfügung stehen oder die nicht wirtschaftlich betreiben werden können – hier machen Ladesäulen aus unserer Sicht wenig Sinn“, so Schütte.

Auf rund 1 Milliarde Euro beziffert Björn Niggel, Leiter Alternative Tank- und Ladeinfrastruktur beim en2x Wirtschaftsverband Fuels und Energie, den Investitionsbedarf, wenn rund 7.000 Tankstellenstandorte in Deutschland für Schnelllademöglichkeiten nachträglich erschlossen werden müssen. Anbieter, die nicht auf Tankstellenstandorte angewiesen sind, können ihre Ladeparks entsprechend wirtschaftlicher planen und am Ausbau des

Stromnetzes ausrichten, denn für den Betrieb eines Schnellladepunktes ist in der Regel ein Anschluss an das Mittelspannungsnetz erforderlich. „Wir bauen unser Ultraschnell-Ladenetz nicht nur an eigenen Aral-Tankstellen, sondern auch an Supermärkten und Schnellrestaurants aus. Diese Ladepunkte müssen in die Gesamtbetrachtung einfließen“, sagt Aral-Manager Bothe. Zudem sei nicht jede Tankstelle für Ladeinfrastruktur geeignet.

En2x-Vertreter Niggel benennt deshalb weitere Probleme, mit denen sich Tankstellenbetreiber beim Ausbau der Ladeinfrastruktur benachteiligt fühlen. So dürften viele Parkflächen auf Tankstellen nicht für die Aufladung von Elektrofahrzeugen genutzt werden, weil diese als Parkplätze für die Genehmigung des Tankstellenshops errichtet wurden. Auch dürften vielerorts in den Abend- und Nachtstunden aus Lärmschutzgründen keine Ladesäulen betrieben werden und auch Grünflächen an Tankstellen könnten nicht einfach zweckentfremdet werden, weil nur bestimmte Anteile der Grundstücksfläche einer Tankstelle versiegelt sein dürfen. „Wir würden uns wünschen, dass die Politik stattdessen den Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützt, etwa durch weitere Fördermittel und den Verzicht auf die Bauantragspflicht für Transformatoren. Der Abbau von Bürokratie würde den Ausbau der Ladeinfrastruktur deutlich beschleunigen. Außerdem ist über eine Höchstbearbeitungsdauer für Netzanschlussanträge nachzudenken“, fordert Bothe.

„Tankstellenbetreiber stehen beim Auf- und Ausbau von geeigneter Ladeinf-

rastruktur vor vielen Herausforderungen. Seien es begrenzte Stromnetzkapazitäten an einzelnen Standorten, hohe Baukosten, lange Planungs- und Genehmigungsphasen oder schlicht der Wunsch, Ladestationen flexibel handhaben zu wollen“, berichtet Christian Schwenkenbecher, Vertriebsleiter beim Ladesäulenanbieter me energy. Der EID hat sich deshalb im Markt nach netzunabhängigen Ladesäulenmodellen umgesehen. Vor allem solche Anlagen, die über einen Batteriepufferspeicher verfügen, lassen sich auch im Niederspannungsnetz installieren und können dank des eigenen Energiespeichers auch hohe Ladeleistungen anbieten. Neben der flexibleren Standortwahl nahezu überall im Verteilnetz benötigen entsprechende Anlagen auch weniger Platz auf der Tankstelle, da eine sonst zu errichtende Trafostation meist entfallen kann. Die ChargeBox und der ChargePoint von ADS Tec sowie die IDC180E von Entratek und das Ladesäulenmodell DirectPowerPS Multi von Nidec bieten solche Batteriepufferspeicher integriert oder als externes Modul an und versprechen Ladeleistungen von 150 kW je Ladepunkt, sind also prädestiniert, damit Tankstellenbetreiber und Pächter die künftigen gesetzlichen Anforderungen erfüllen. „Aus unserer Sicht ist das Thema ‚batteriegepufferte Schnellladesäulen‘ etwas zu eng gefasst“, meldet sich während der Recherche Jens Winker, Geschäftsführer der Enercharge aus Österreich zu Wort. Seine Ladesäulen bieten zwar kein „one-stop-shopping“ hierfür an, können sich dank des Industriestandards Modbus aber über eine Schnittstelle markenunabhängig mit einem Energiemanagement-

Tankstellen mit Ladesäulen

Stand 1. Januar 2024			
Anbieter	Tankstellen gesamt	Stationen mit Ladesäulen	Quote in %
Aral	2.254	339	15,04
Shell	1.936	320	16,53
Total Energies	1.150	56	4,87
Esso	920	59	6,41
AVIA	908	>30	>3,30
Orlen/star	606	6	0,99
Raiffeisen	725	1	0,14
HEM/Deutsche Tamoil	413	25	6,05
Westfalen	250	36	14,40
Q1 Energie	238	30	12,61
OIL!	225	4	1,78
Classic	186	1	0,54
Sprint/Go	137	2	1,46
Lothar	106	5	4,72
team energie	98	18	18,37
BayWa	84	2	2,38
Score	48	3	6,25
Allguth	28	2	7,14

Quelle: EID-Umfrage bei den Tankstellengesellschaften

system und einem Batteriespeicher verbinden. Tankstellenbetreiber, die etwa schon eine Solaranlage mit Batteriespeicher installiert haben, können diese Energie somit leicht auch für das Schnellladen nutzen. Einen völlig anderen Ansatz hat me energy aus Brandenburg gewählt. Der Rapid Charger 150 kann völlig unabhängig von einem Stromanschluss betrieben werden. Das Gerät hat einen 4 MW Energiespeicher integriert, der mit Bioethanol

gefüllt ist. Das flüssige Bioethanol kann durch regionale Lieferketten flächendeckend umweltfreundlich zur Verfügung gestellt werden, versichert der Anlagenhersteller. Das System wird derzeit gerade in Zusammenarbeit mit einem mittelständischen Tankstellenbetreiber in der Praxis erprobt. Alle weiteren technischen Details zu netzunabhängigen Schnellladesäulen finden Sie im EID Special tanken & laden 01/2024



Energiequelle für Ihre Effizienz

Ihr EID Energie Informationsdienst liefert wertvolle Impulse und Hintergrundwissen im individualisierbaren Abo.

Unabhängig, umfassend, profiliert.

Jetzt 4 Wochen kostenlos testen!



○ EID Gesamtpaket

⚡ Fuels & Mobilität

🏠 Stadtwerke & Energieversorger

Gezielt wählen, was für Sie relevant ist:
Mit dem flexiblen EID Abo erhalten Sie fachspezifische Informationen nach Ihrem individuellen Branchen-Bedarf.

- Umfassender Nachrichtenüberblick mit Meldungen zur Energie- und Klimapolitik, Unternehmen und Märkten.
- Sorgfältig recherchiert und aufbereitet von einer eigenen, unabhängigen Redaktion.

Jetzt informieren:



www.eid-aktuell.de/weiterlesen