

Die Anzahl an Elektroautos nimmt in Deutschland kontinuierlich zu. Angesichts der politisch forcierten Energie- und Mobilitätswende wird sich diese Entwicklung mit hoher Geschwindigkeit fortsetzen. Wer sich jetzt auf diese Situation einstellt, kann von dem Übergang zur Elektromobilität profitieren. Was sind die Voraussetzungen für eine Ladesäule, welche Kosten entstehen und welche Fördermöglichkeiten gibt es?



© Parkstrom

Auch für Gastronomen und Hoteliers, deren Gäste vornehmlich mit dem Auto anreisen, ist diese Entwicklung relevant. Für die stetig größer werdende Zahl an elektromobilen Gästen bedeutet es einen echten Mehrwert, wenn sie dort, wo sie sich aufhalten, ihr Elektrofahrzeug laden können. Dementsprechend steigern die Hotel- und Restaurantbetreiber ihre Attraktivität, wenn sie ihren Gästen (kostenfreien) Ladestrom als zusätzlichen Service zur Verfügung stellen. Außerdem werden die [Ladesäulen](#) mit ihrem Standort auf verschiedenen Webseiten gelistet, auf denen E-Auto-Fahrer öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur finden. Damit werden potenzielle Kunden auf Hotels und oder Restaurants aufmerksam.

In Zukunft werden viele Restaurants und Hotels auf einen Ladeservice nicht mehr verzichten können – die Zeit, in der großzügige Subventionen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur gewährt werden, wird dann jedoch möglicherweise schon vorbei sein. Deshalb lohnt es sich schon heute, sich Gedanken über eine geeignete Ladeinfrastruktur zu machen. In diesem Artikel werde ich viele relevante Fragen beantworten, die sich Gastronomen und Hoteliers aus unternehmerischer Perspektive stellen, und Tipps für einen kostenoptimierten sowie zukunftsfähigen Betrieb von Ladestationen geben.

## **Welche Leistungswerte sollte eine für Hotellerie und Gastronomie geeignete Ladesäule aufweisen?**

Im Normalfall sollte AC-Normalladen ausreichen, was deutlich weniger Investitionskosten bedeutet als die Installation eines DC-Schnellladens. Die meisten Gäste verweilen mindestens 2-3 Stunden in einem Restaurant. Für den überwiegenden Teil der E-Autos ist das ausreichend Zeit, um eine sinnvolle Menge Strom zu „tanken“. Im Hotelbereich sind die Stellzeiten auf den Parkplätzen oder in der Tiefgarage vermutlich sogar deutlich länger. Gegebenenfalls kann man das Service-Angebot auch durch DC-Schnelllader ergänzen, die

besonders für Gäste mit leistungsstarken Batterien interessant sind. Diese sind aber in der Anschaffung deutlich teurer und sollten nur eingesetzt werden, wenn sie sich sinnvoll in das Gesamtkonzept einbinden lassen. Je nach Ladeleistung, Hersteller und Ausstattung ist man hier schnell bei 25.000 – 30.000 €.

## **Wo liegen die Kosten für Ladeinfrastruktur und Installation?**

Je nach Nutzungskonzept und vor allem den baulichen Voraussetzungen können die Kosten sehr unterschiedlich ausfallen. Einfache AC-Ladesysteme sind schon ab 400 € zu haben. Allerdings sollte man im gewerblichen Kontext in jedem Fall intelligente Ladesysteme auswählen, um eine Anbindung an ein Backendsystem zu ermöglichen, was eine wesentliche Voraussetzung ist für Betrieb und Rechnungslegung. Der Preis für eine Wallbox mit einer Ladeleistung bis zu 22 kW z.B. von KEBA liegt derzeit bei ca. 1.300 €. Gerade im halböffentlichen und öffentlichen Bereich müssen Ladesysteme besonderen Anforderungen gerecht werden. Die AC Ladesäule Advanced von Compleo CS bringt viele dieser Eigenschaften mit. Sie ist robust und je nach Modell mit dem Direktbezahlsystem Giro-e ausgestattet, auf das ich später noch einmal näher eingehen werde. Mit einer Ladeleistung von 2 x 22 kW kostet die Ladesäule ca. 5.400 €. Neben der Hardware kann die Installation je nach baulicher Voraussetzung ein wesentlicher Kostenfaktor werden. Erst nach eingehender Ortsbesichtigung kann ein verlässlicher Kostenplan erstellt werden. Es gibt verschiedene Faktoren, die hier einen Einfluss haben: Über welche Leistung verfügt der Netzanschluss? Wie lang sind die Kabelwege? Sind aufwendige Tiefbauarbeiten notwendig?

## **Wie hoch sind die Unterhalts- und Betriebskosten?**

In Abhängigkeit von der geplanten Nutzung ist es fast immer sinnvoll, den Betrieb der Ladesysteme extern zu vergeben. Schließlich wollen sich die Gastronomen und Hoteliers auf ihr Kerngeschäft konzentrieren. Die derzeit gängigste Lösung ist der Anschluss an ein Ladenetz sowie das eRoaming. Das heißt ein Ladedienstleister übernimmt alle Aufgaben rund um den Betrieb. Dazu gehören technischer Betrieb und Monitoring der Ladeinfrastruktur, Autorisierung des Ladevorgangs, z.B. mit Ladekarte oder Direktbezahlsystem, eich- und messrechtskonforme Abrechnung von Ladevorgängen, Reporting, Wartung, Entstörung und Services. Die Kosten hierfür sind abhängig vom genutzten Leistungspaket und variieren zwischen 5 € und 9 € pro Ladepunkt. Der Ladesäulen-Anbieter gibt eigene Ladekarten aus und/oder der E-Auto-Fahrer verfügt über Ladekarten verschiedener Roaming-Anbieter über die er Zugang zur Ladeinfrastruktur herstellen kann.

Die einfachste und lukrativste Lösung für Betreiber ist aus meiner Sicht aber ein Direktbezahlsystem, wie z.B. Giro-e der GLS Bank, das mit jeder Bankkarte funktioniert. Die E-Auto-Fahrer starten und beenden den Ladevorgang mit ihrer kontaktlosen Girokarte, die mittlerweile fast jeder in seiner Geldbörse hat. Die Abrechnung wird direkt per Lastschrift über das Kundenkonto abgewickelt. Das macht das Laden für die Kunden unkompliziert und das Ladekartenchaos gehört der Vergangenheit ein. Durch den Wegfall der zum Teil hohen Roaming- und Providergebühren ergeben sich auch für den Betreiber viele Vorteile. Er kann flexibel attraktive Preise anbieten und den Preisvorteil an seine Kunden weitergeben. Giro-e macht es außerdem möglich, weiteren Nutzern die Ladesäulen zur Verfügung zu stellen und so langfristig die Auslastung zu erhöhen. Das kann zu einer schnelleren Refinanzierung beitragen. Das Ausfallrisiko trägt dabei übrigens die GLS Bank, bei einer niedrigen Bankgebühr für den Service.

## **Welche Förderungen können für den Ladeinfrastruktur-Aufbau in Anspruch genommen werden?**

Insbesondere öffentliche und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur wird in Deutschland gefördert. Die Förderfähigkeit dürfte damit für die meisten Stellplätze in Hotel und Gastronomie gegeben sein. Im Juli 2020 gab es nach Angaben der Bundesnetzagentur rund 29.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Deutschland. Bis Ende 2022 sollen weitere 50.000 öffentliche Ladepunkte hinzukommen, bis 2030 sollen es eine Million öffentliche Ladepunkte sein. Das sieht der „Masterplan Ladeinfrastruktur“ der Bundesregierung vor. Ohne öffentliche Förderungen ist dieses Ziel nicht zu erreichen.

Vor allem der Aufbau von Ladestationen an (Kunden-)Parkplätzen steht im Fokus der Fördermaßnahmen. Auch für die Installationskosten sowie für Modernisierungsmaßnahmen gibt es Zuschüsse. Das aktuelle Förderprogramm Ladeinfrastruktur des Bundes sieht folgende Förderquoten bzw. -summen vor:

- bis zu 40 Prozent der Anschaffungskosten (maximal 2.500 Euro) für Normalladepunkte (AC) bis 22 kW.
- bis zu 50 Prozent der Anschaffungskosten (maximal 30.000 Euro) für Schnellladesäulen ab 50 kW – je nach Ladeleistung und regionalem Bedarf.
- bis zu 40 Prozent (max. 5.000 Euro pro Standort) für Netzanschlüsse an das Niederspannungsnetz.
- bis zu 40 Prozent (max. 50.000 Euro pro Standort) für Netzanschlüsse an das Mittelspannungsnetz.

Die Antragstellung erfolgt im Rahmen zeitlich befristeter Förderaufrufe. Das aktuelle Bundes-Förderprogramm für Ladeinfrastruktur läuft Ende des Jahres 2020 aus, soll als Marktanzreizprogramm jedoch mit weiteren 300 Millionen Euro fortgeführt werden. Neben diesem Förderprogramm auf Bundesebene gibt es in einigen Bundesländern und Kommunen auch eigene Fördermaßnahmen, die teilweise kombiniert werden können, teilweise nicht – hier lohnt es sich, sich frühzeitig zu informieren oder die Dienste von Fördermittelexperten oder Ladedienstleistern in Anspruch zu nehmen.