

One Team.
One Goal.

OrthKluth

Die Regulierung der Ladeinfrastruktur
und ihre Rückwirkungen auf den
Wettbewerb

BCCG-Expertengruppe Mobilität

21. November 2023

Dr. Anselm Grün

Agenda

01 Aufbau der kommunalen Ladeninfrastruktur

02 Aufbau der bundesweiten Ladeinfrastruktur



01

Aufbau der kommunalen Ladeinfrastruktur

Kommunaler Aufbau der Ladeinfrastruktur

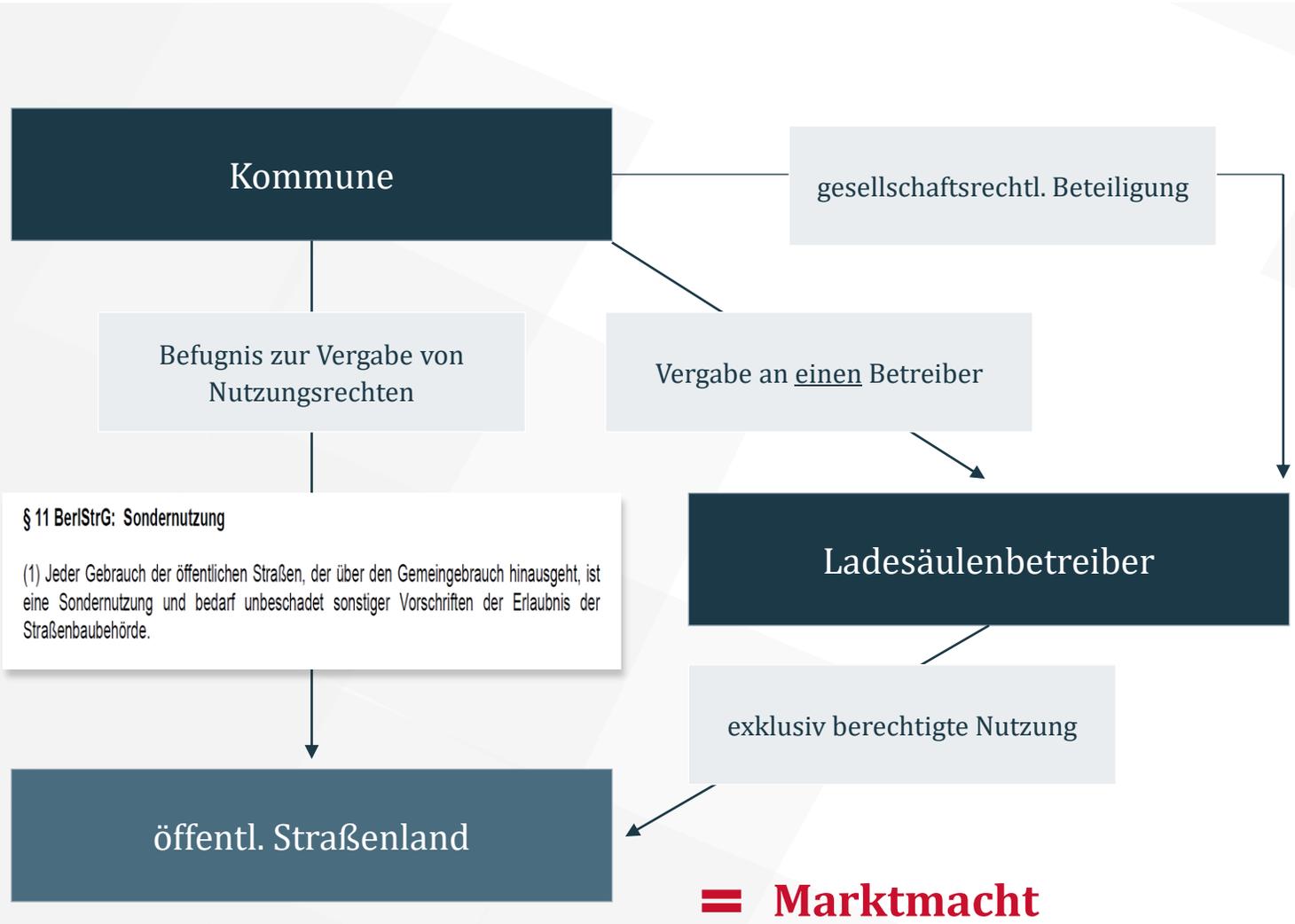


Tabelle 4.2: Top-10 dominante CPOs im Normal- und Schnelllademarkt

Normalladepunkte		Schnellladepunkte	
CPO	Anteil* > 40 %	CPO	Anteil* > 40 %
Energieservice Rhein-Main GmbH	100	enercity Aktiengesellschaft	96,8
Stromnetz Hamburg GmbH	99	SachsenEnergie AG	89,3
SWD AG	95,6	Stromnetz Hamburg GmbH	67,1
Stadtwerke Leipzig GmbH	93,5	TEAG Mobil GmbH	60,5
Entega Plus GmbH	92,6	Tesla Germany GmbH	52,2
Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH	91,3	EnBW mobility+ AG und Co. KG	49
Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH	89,8	Numbat GmbH	45
SachsenEnergie AG	89,8	GP JOULE Connect GmbH	40,6
SWM Versorgungs GmbH	89,2	DRWZ Mobile GmbH	37,5
Mercedes-Benz AG	85,3	Pfalzwerke AG	34

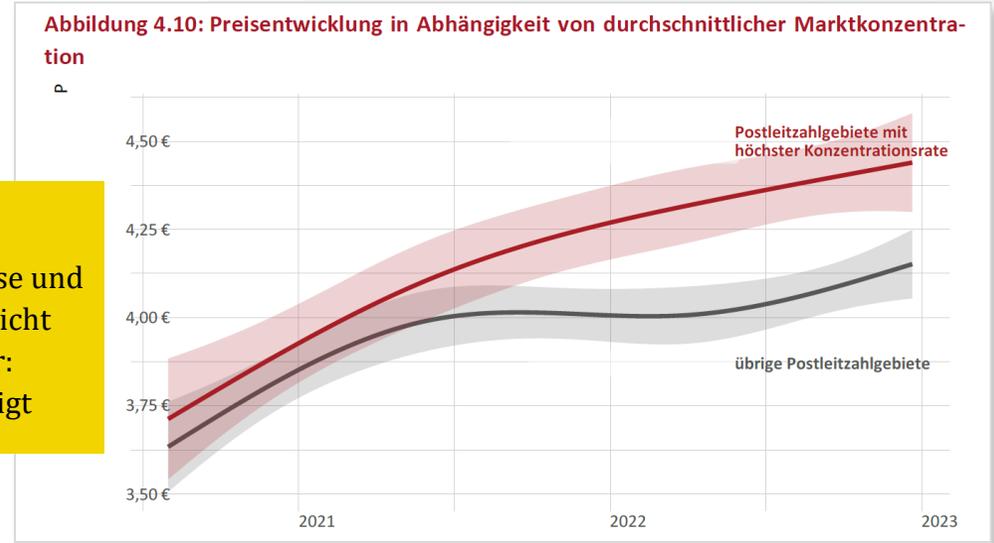
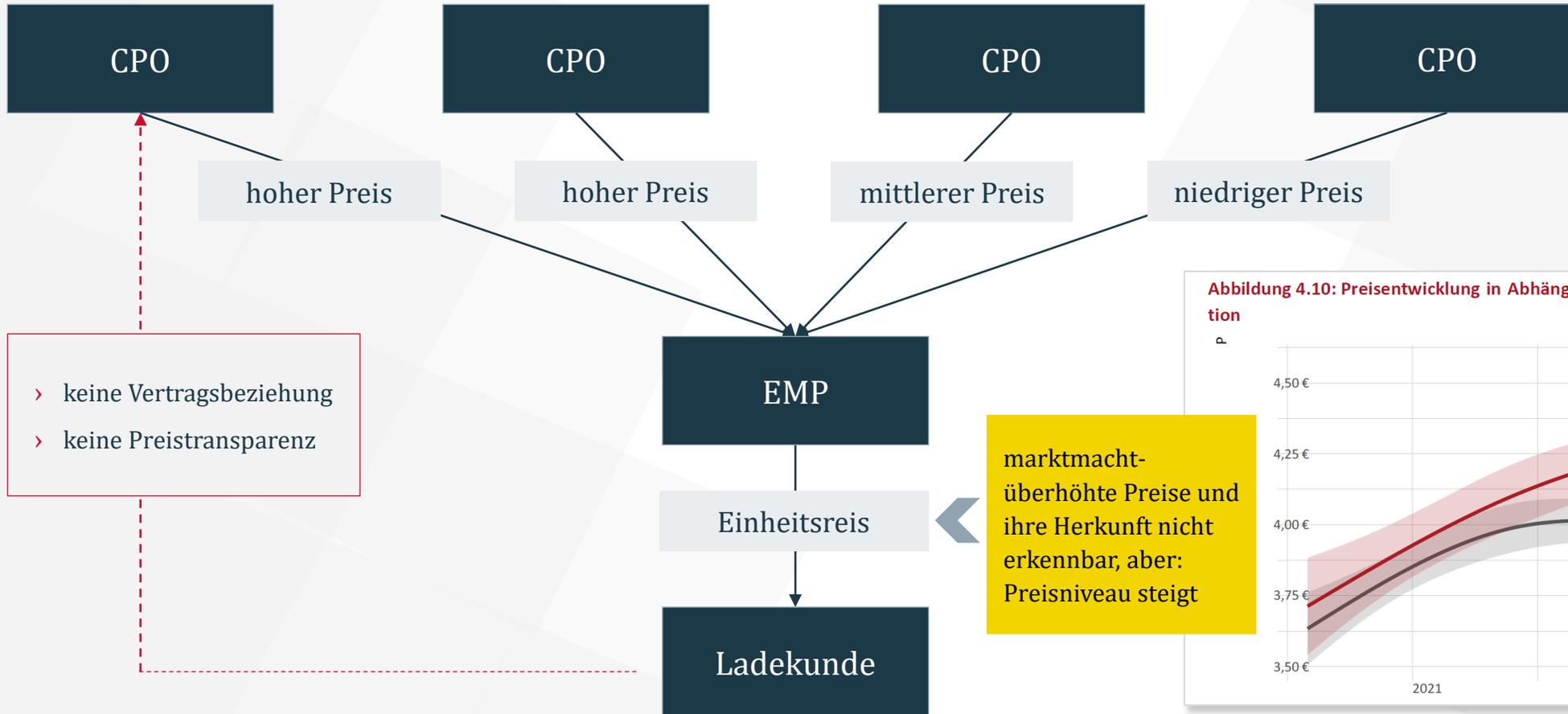
Anmerkung: *Angabe in Prozent. Ausgewählt wurden je Markt die 10 CPOs mit dem höchsten Anteil ihrer lokalen Märkte, in denen sie mehr als 40 % der relevanten Ladepunkte kontrollieren. Dazu wurden nur die 30 größten CPOs gemessen an der Anzahl ihrer Standorte im jeweiligen Markt betrachtet. Informationsstand: 1. April 2023.

Quelle: BNetzA; BKG; eigene Berechnung Abb.: Monopolkommission, Sondergutachten Energie 2023

Bundeskartellamt fordert mehr Wettbewerb beim Ladestrom - Vorläufige Erkenntnisse der Sektoruntersuchung zur Ladeinfrastruktur

Meldung vom: 12.10.2021  Bundeskartellamt

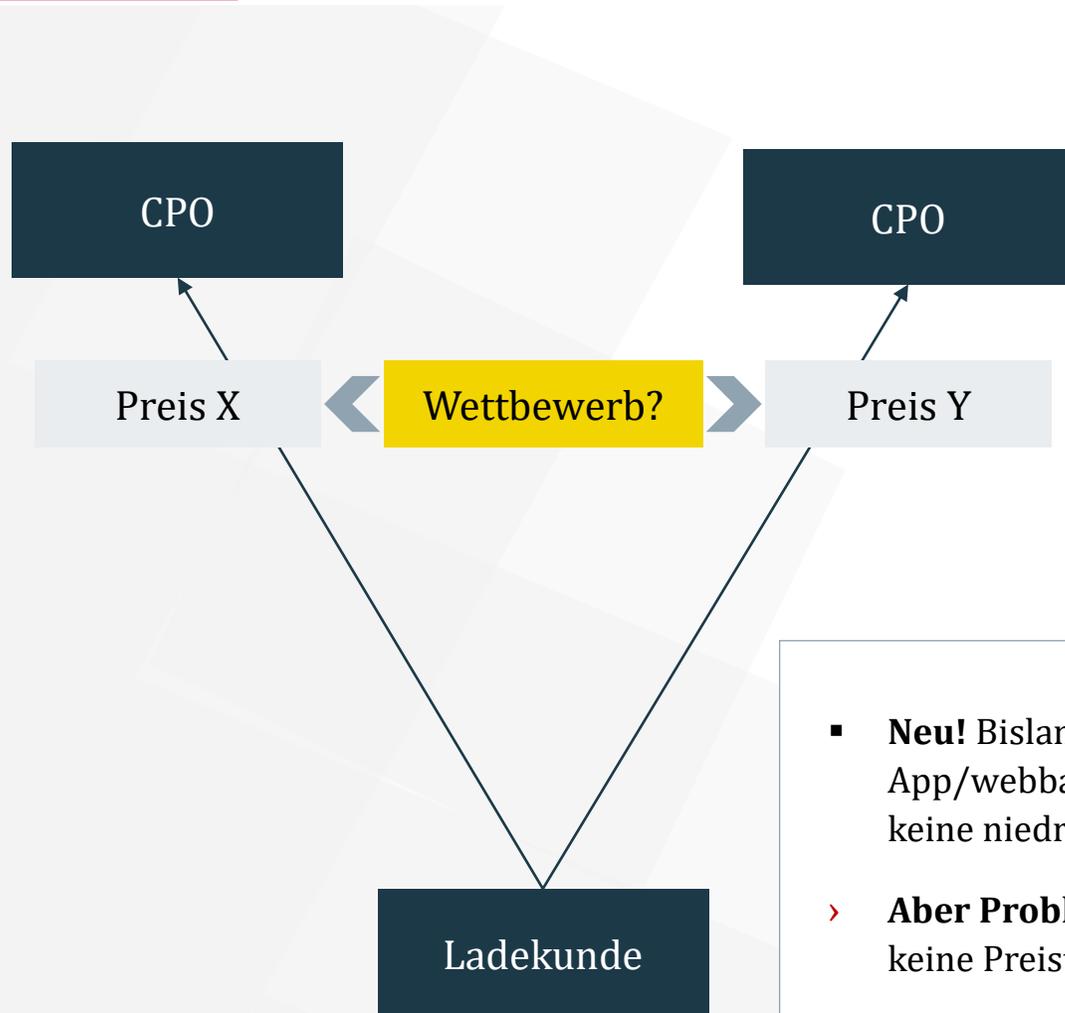
Vertragsbeziehungen und Auswirkungen von Marktmacht



marktmacht-
überhöhte Preise und
ihre Herkunft nicht
erkennbar, aber:
Preisniveau steigt

Abb.: Monopolkommission, Sondergutachten Energie 2023

LSV: Direkte Vertragsbeziehung - und Preiswettbewerb?



Vorgaben der Ladesäulenverordnung (LSV)

- öffentl. zugängliche Ladepunkte müssen jedermann ad hoc-Laden ermöglichen
- **Kartenzahlung durch Vorhalten der Karte (ab 01.07.2024)**

Ladesäulenverordnung: E-Auto bald mit EC-Karte und Kreditkarte laden?

26. Mai 2023 von [Irene Wallner](#)



- **Neu!** Bislang nur Zahlung per App/webbasiert vorgeschrieben – keine niedrigschwellige Zahlungsart
- › **Aber Problem weiterhin:** keine Preistransparenz!

Kartenterminal Für Ihre E-Ladesäule

Spätestens zum 1. Juli 2024 tritt die Kartenterminal-Pflicht in Kraft. Rüsten Sie jetzt Ihre E-Ladesäulen nach.

Wir vermitteln die passenden Terminals für Einzel-Ladestationen und zentrale Bezahlterminals für mehrere Stationen. Informieren Sie sich unverbindlich.

[Jetzt Kontakt aufnehmen](#)



Geplante regulatorische Maßnahmen

Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung

- › Verpflichtung der Bundesländer, privatwirtschaftliche Ladeinfrastruktur aufzubauen
- › Kommunen sollen lokale „Masterpläne“ erstellen (Bund entwirft Muster)
- › Einrichtung von regionalen Ladeinfrastrukturmanagern
- › Ausschreibungsmuster und Leitlinien für die Kommunen, um Ladeinfrastruktur auszuschreiben

**hohes
Potential für
Wettbewerb**

noch nicht in Kraft

EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe („AFIR“)

- › Aufbauverpflichtung Ladeinfrastruktur
- › Ermöglichung von Ad hoc-Laden mit gängigen Zahlungsmethoden
- › Ad hoc-Ladepreise müssen angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein
- › Preis, Betriebs- und der Belegungsstatus eines Ladepunktes müssen an eine Transparenzstelle gemeldet werden.



02

Aufbau der bundesweiten Ladeinfrastruktur

Das Schnellladegesetz (SchnellLG)

Wesentliche Regelungen

Erfasst wird:

- › Schnellladeinfrastruktur reiner Batterieelektrofahrzeuge (der Klassen M und N)

Gewährleistet werden soll:

- › flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung
- › an Bundesfernstraßen an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen befinden
- › im ländlichen und suburbanen Raum oder auch innerorts

Vorgehensweise:

- › BMDV legt Suchräume fest
- › schreibt im Vergabeweg die Bereitstellung von Schnellladestandorten



Rechtsgrundlage für Ausschreibung von 1.000-Schnellladehubs steht

Das „Gesetz zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge“, kurz Schnellladegesetz (SchnellLG), ist heute vom Bundesrat beschlossen worden. Mit dem Gesetz schafft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Rechtsgrundlage für den gezielten Ausbau eines deutschlandweiten Netzes von Schnellladepunkten.

Das Konzept zur Umsetzung: Das Deutschlandnetz



Bild: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

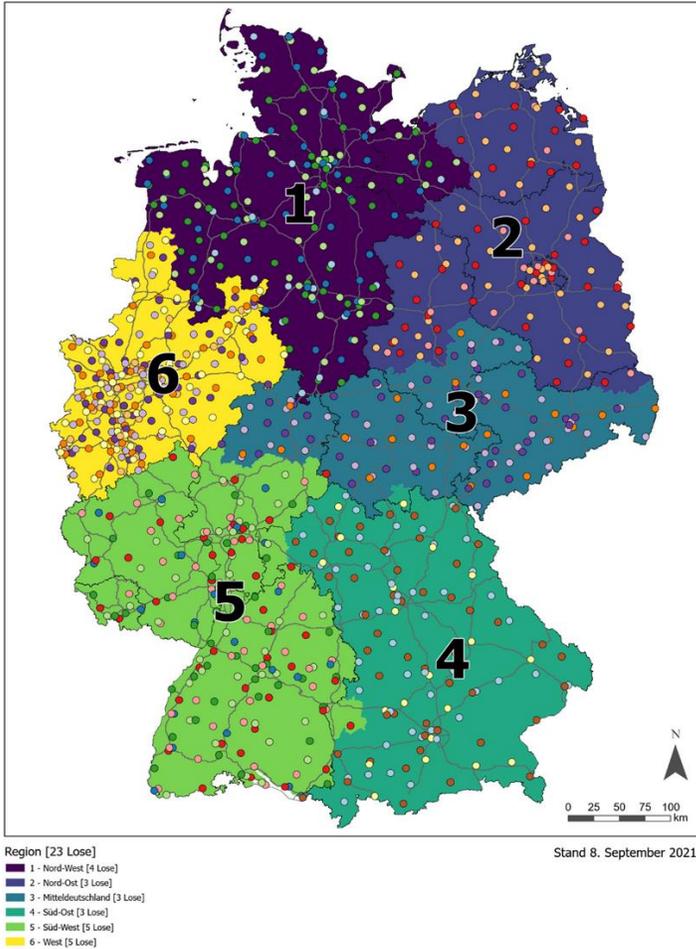
Zwei Ausschreibungen

- > Regionallose
- > Autobahnstandorte (unbewirtschaftete Raststätten)

Nicht in der Ausschreibung: bewirtschaftete Raststätten

Regionallose

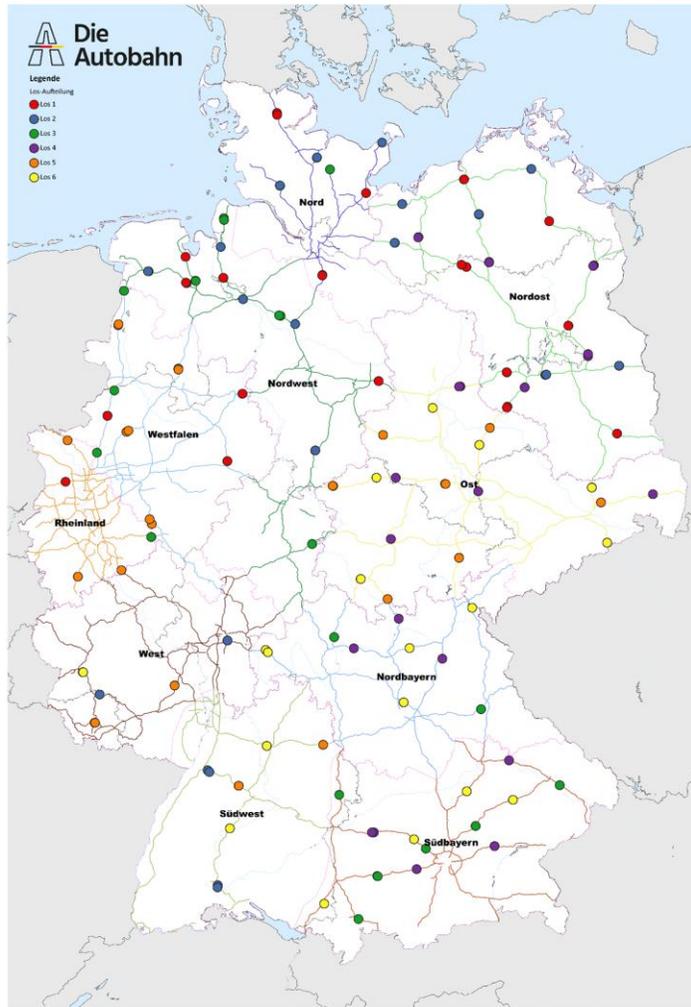
Deutschlandnetz - Regionallose



- › 900 Regional-Standorte im ländlichen, suburbanen und urbanen Raum
- › 23 Regionallose / 6 Regionen
- › Verpflichtung zum Errichten und zum Betrieb (für 8 Jahre mit Verlängerungsoption)
- › Hohe infrastrukturelle Anforderungen
- › Zuschuss zur Errichtung
- › Betriebskosten über Nutzerentgelte / Zuschuss für Delta

Zuschlag im Sept 2023 an:

1. Allego GmbH
2. BayWa Mobility Solutions GmbH
3. E.ON Drive Infrastructure GmbH
4. Eviny Elektrifizierung AS
5. Fastned Deutschland GmbH & Co. KG
6. EWE Go HOCHTIEF Ladepartner GmbH & Co. KG
7. Mer Germany GmbH
8. Pfalzwerke AG
9. Total Energies Marketing Deutschland GmbH
10. Via Deutschlandnetz (VINCI Concessions Deutschland GmbH)



200 Schnellladestandorte an unbewirtschafteten Rastanlagen

6 bundesweite Lose mit jeweils 32-34 Standorten; 1000 Ladepunkte; alle 15-30 km eine Lademöglichkeit

Verpflichtung zum Errichten und zum Betrieb (für 8 Jahre mit Verlängerungsoption)

Hohe infrastrukturelle Anforderungen

Zuschuss zur Errichtung

Betriebskosten über Nutzerentgelte / Zuschuss für Delta

Wettbewerberkritik und Entscheidung der EU-Kommission



Ladeinfrastruktur
Ladesäulenbetreiber legen bei EU Beschwerde gegen „Deutschlandnetz“ ein

MILLIARDEN-SUBVENTIONEN
Ladeneztbetreiber wollen Deutschlandnetz noch stoppen
Die Bundesregierung will den Aufbau der Ladeinfrastruktur an Autobahnen übernehmen. Die Wirtschaft sieht darin eine unzulässige Beihilfe.

Lade-Anbieter rebellieren gegen Deutschlandnetz
Die geplante Strompreis-Obergrenze von 44 Cent sowie die 100-Prozent-Finanzierung der neuen Anlagen bedrohen angeblich die bestehende Ladeinfrastruktur für Elektroautos.

 EU-Kommission: Beihilfenrechtliche Genehmigung des D-Netzes am 14.12.2022 u. 18.08.2023

„Diese mit 1,8 Mrd. EUR ausgestattete Regelung wird es Deutschland ermöglichen, die erforderliche Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im urbanen, suburbanen und ländlichen Raum zu errichten. Zudem wird sie die Nutzung der Elektromobilität vorantreiben, **im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals** zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen und gleichzeitig übermäßige Wettbewerbsverzerrungen begrenzen“

Margrethe Vestager, Exekutiv-Vizepräsidentin, zuständig für Wettbewerbspolitik - 14/12/2022



Schnellladestationen an bewirtschafteten Rastanlagen

Bund / Autobahn GmbH

1998: Konzession zur Bewirtschaftung der Rastanlagen

§ 15 Bundesfernstraßengesetz

(1) Betriebe an den Bundesautobahnen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahnen dienen (z. B. Tankstellen, bewachte Parkplätze, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Raststätten) und eine unmittelbare Zufahrt zu den Bundesautobahnen haben, sind Nebenbetriebe.

(2) Der Bau von Nebenbetrieben kann auf Dritte übertragen werden.

§ 5 Schnelladegesetz

Schnelladeinfrastruktur auch auf Nebenbetrieben der Autobahnen Bestandskonzessionär hat Vorrang



2022: Erweiterung der Konzession um Betrieb von Schnellladeinfrastruktur

Tesla, Fastned

Vergabeverfahren über Schnelladesäulen an bewirtschafteten Autobahnraststätten zur Vorlage beim EuGH ausgesetzt

16.06.2023 Pressemitteilung Nr. 23/2023

16.06.2023

Der Vergabesenat hat heute unter Leitung der Vorsitzenden Richterin am Oberlandesgericht Dr. Christine Maimann das Vergabeverfahren über die Bereitstellung von Schnelladeinfrastruktur auf bewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen gemäß Art. 267 Abs. 1 Buchst. b) und Abs. 2 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union) zur Durchführung eines Vorabentscheidungsverfahrens vor dem Gerichtshof der Europäischen Union ausgesetzt.

Tank & Rast

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Dr. Anselm Grün
Rechtsanwalt, Notar, Partner
T +49 30 509320-0
anselm.gruen@orthkluth.com

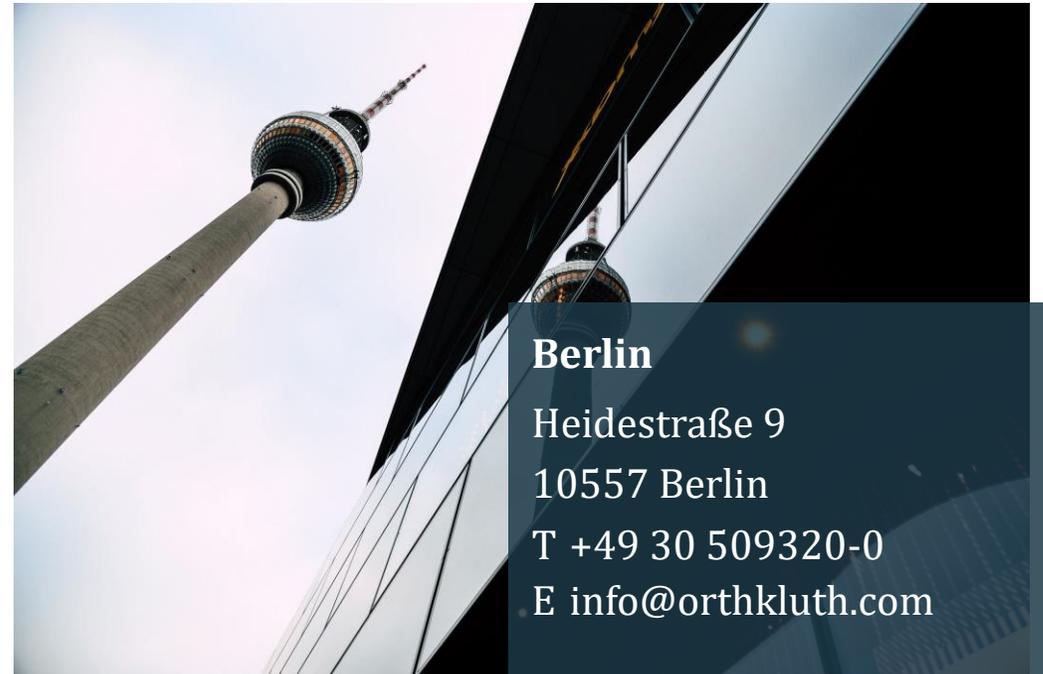


Orth Kluth Rechtsanwälte



Düsseldorf

Kaistraße 6
40221 Düsseldorf
T +49 211 60035-0
E info@orthkluth.com



Berlin

Heidestraße 9
10557 Berlin
T +49 30 509320-0
E info@orthkluth.com