

# Öffentliche Ladeinfrastruktur

---

Ein Plädoyer für den Netzzugang

08.05.2019 | Markus Adam, Leiter Recht

# Neufassung der Richtlinie für den Elektrizitätsbinnenmarkt

Auch die neue EU-Richtlinie für den Strommarkt geht grundsätzlich von einem Wettbewerb der Ladesäulenbetreiber untereinander aus. Aber gibt es diesen Wettbewerb tatsächlich?

## ARTIKEL 33

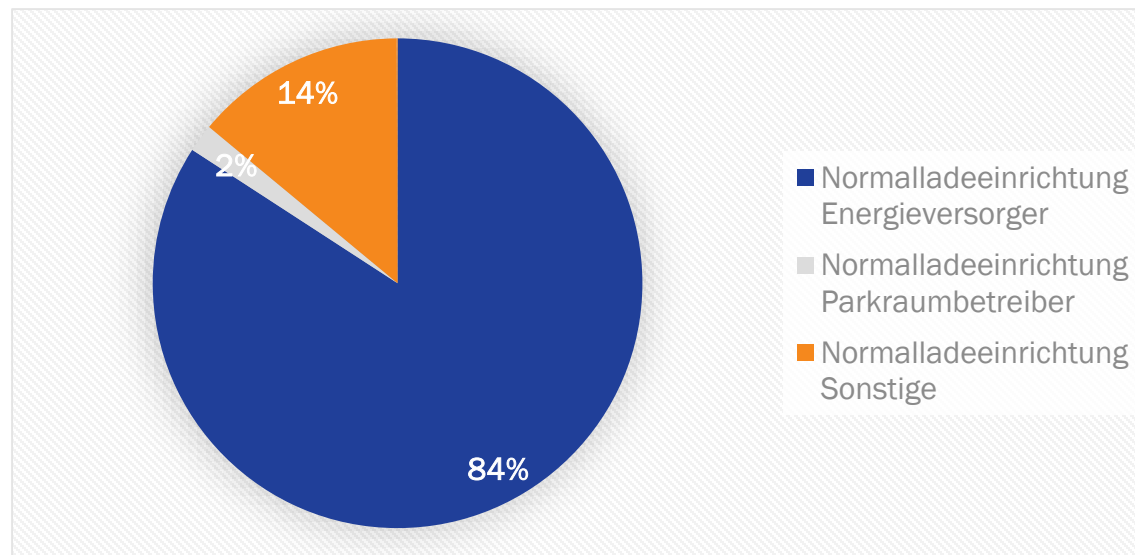
### EINBINDUNG DER ELEKTROMOBILITÄT IN DAS STROMNETZ

*(1) Unbeschadet der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates bieten die Mitgliedstaaten den erforderlichen Regulierungsrahmen, um den Anschluss öffentlich zugänglicher und privater Ladepunkte an das Verteilernetz zu erleichtern. **Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verteilernetzbetreiber auf diskriminierungsfreie Weise mit den Unternehmen zusammenarbeiten, die Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sind bzw. solche Ladepunkte entwickeln, betreiben oder verwalten, auch in Bezug auf den Anschluss an das Netz.***

*(2) Verteilernetzbetreibern ist es nicht gestattet, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, mit Ausnahme der Fälle, in denen Verteilernetzbetreiber Eigentümer ausschließlich für den Eigengebrauch bestimmter privater Ladepunkte sind.*

# Marktübersicht zu AC-Ladesäulen nach Betreibern

Die bundesweite Marktaufteilung für entgeltliche AC-Ladesäulen nach Art des Betreibers zeigt eine Dominanz der Energieversorger.



Quelle: Ladesäulenverzeichnis der BNetzA, eigene Recherchen, Stand November 2017

- Die Dominanz der Energieversorgungsunternehmen (EVU) ist wenig überraschend, da es sich bei den Ladesäulen um den Verkauf von Elektrizität an Letztverbraucher – die Fahrzeugfahrer – handelt. Es betrifft somit das Kerngeschäft der EVU.
- Andererseits zeigt sich, dass die Grundannahme einiger Stakeholder, es gäbe Wettbewerb bei der Errichtung von Ladesäulen, nicht zutrifft.

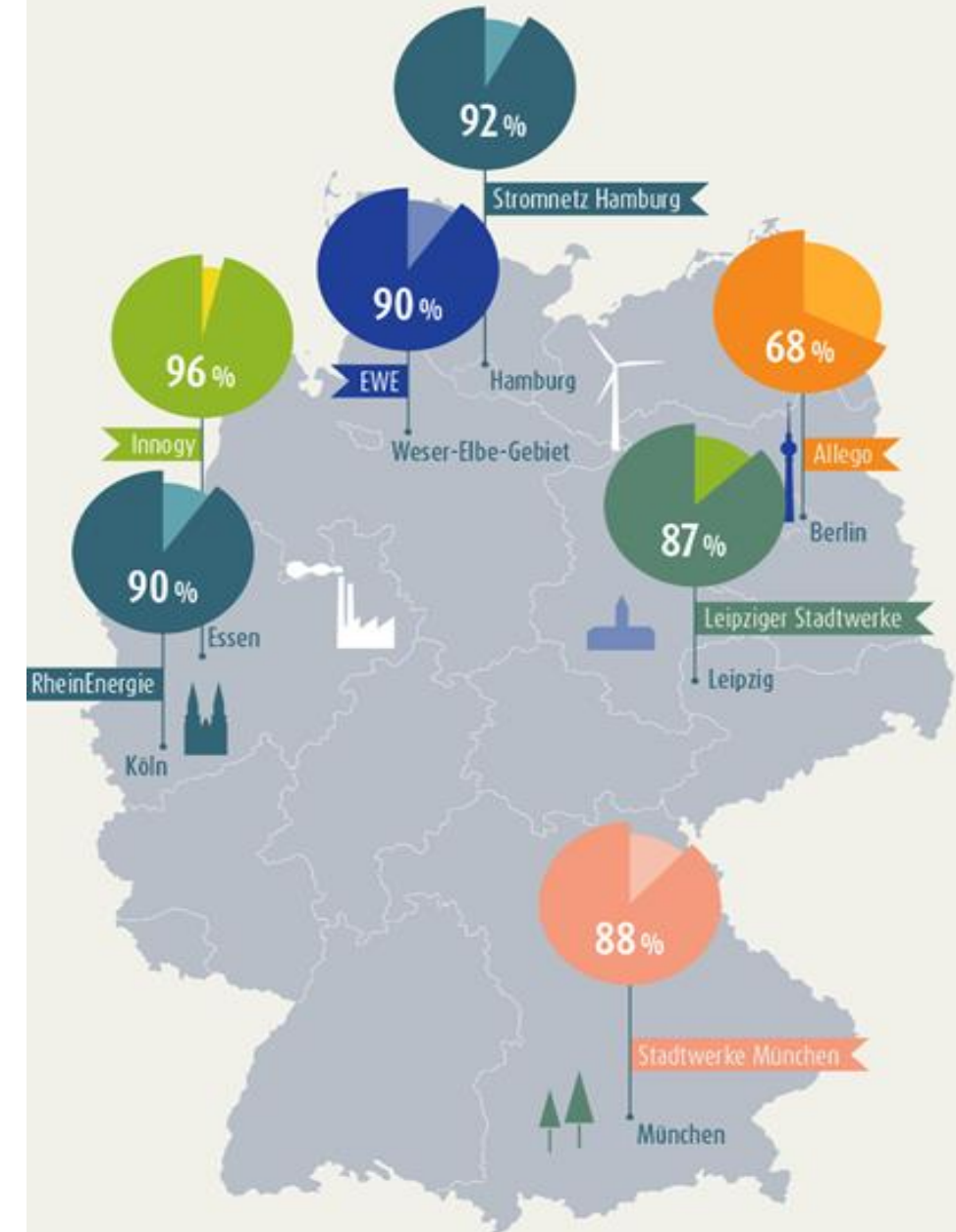
# Lokale Märkte, von den örtlichen Energieversorgern dominiert.

Drittanbieter von öffentlichen Ladesäulen können sich – aus vielen Gründen – nicht gegen das örtliche EVU durchsetzen.

- Das EVU, das im Verbund auch das Verteilnetz betreibt, bekommt durch die Konzessionsvergabe auch Zugriff auf die notwendigen öffentlichen Flächen für die Ladesäulen – der Wettbewerber nicht!
- Das EVU kann auch Verbundvorteile mit Netz geltend machen, die zu einem Kostenvorteil und damit letztlich zur Marktbeherrschung führen.
- Die Kostenvorteile entstehen durch die unmittelbare Kenntnis des Verteilnetzes (Inhouse-Abstimmung, schnellerer und kostengünstigerer Anschluss der Ladesäulen).
- Auch können Fixkosten für IT und Personal effizienter (parallel für Netz und Ladesäulen) genutzt werden.
- Zusätzlich führen fallende Durchschnittskosten und Netzwerkeffekte zur Dominanz der örtlichen Energieversorger bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur.

## Ladesäulen in Deutschland

Regionale Monopole dominieren den Markt



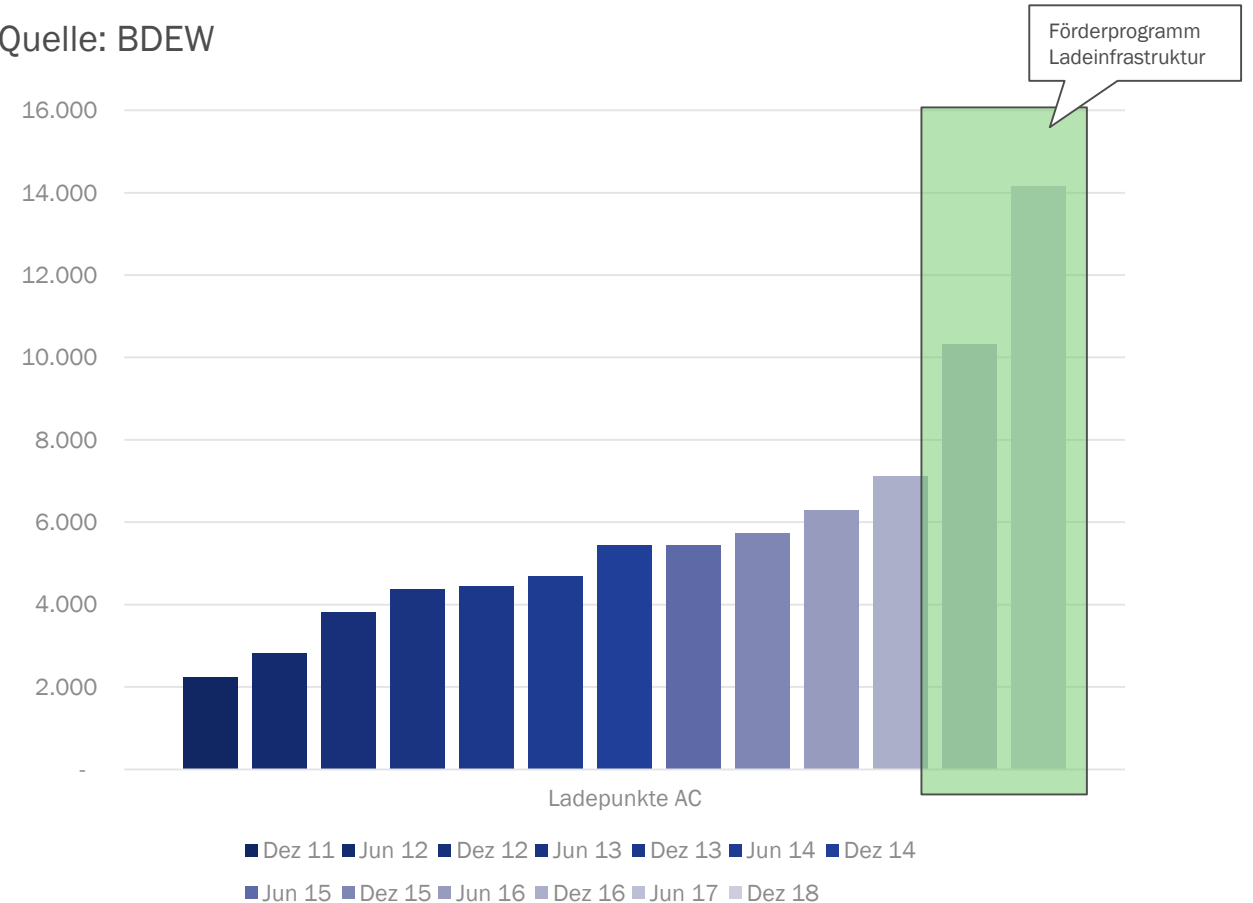
# Der aktuelle Stand des Ausbaus der Ladeinfrastruktur

## OHNE FÖRDERUNG KEIN AUSBAU

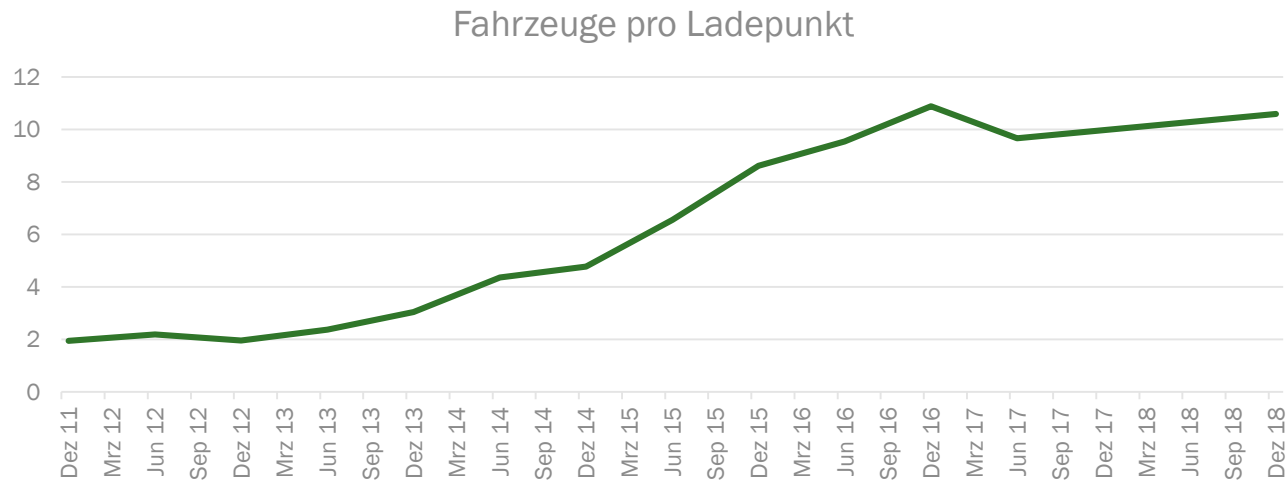
- Bislang gab es drei Aufrufe zur Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (15.02.2017, 14.09.2017 und 19.11.2018) mit einem Gesamtfördervolumen von 300 Millionen EUR
- Die staatliche Förderung bewirkte immerhin eine Verdopplung der Ladepunkte.
- Die staatliche Förderung hilft, ist aber ineffizient. Die max. 3.000 EUR Förderung gehen zu einem großen Teil an Roaming-Anbieter, z.B. Hubeject.

## AUSBAU DER AC-LADEPUNKTE

Quelle: BDEW



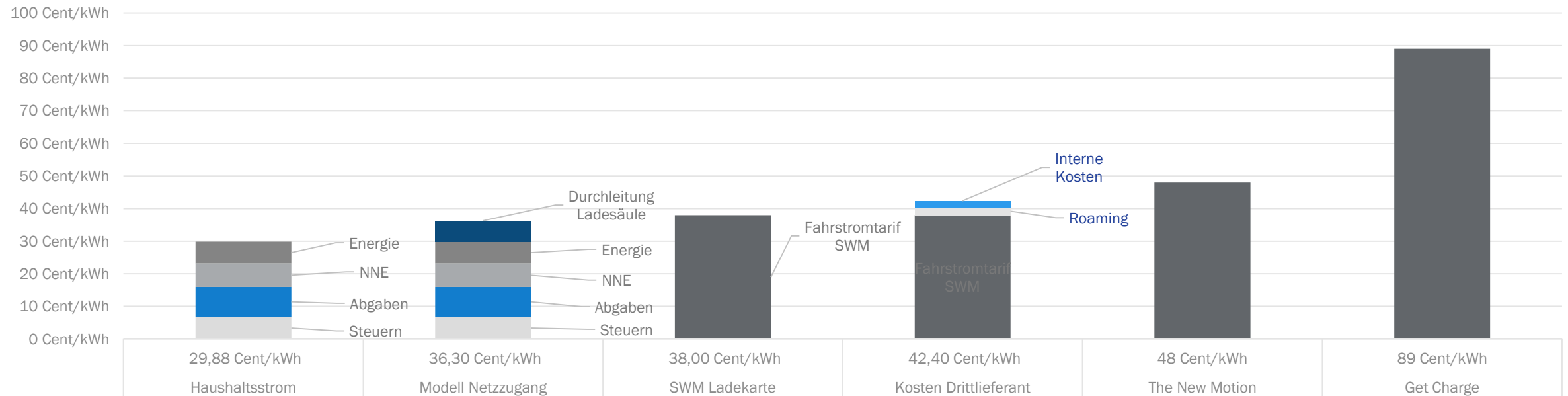
# Der Aufbau der Ladeinfrastruktur läuft, ist aber zu langsam.



- Öffentliche Ladeinfrastruktur ist immens wichtig, denn die Wohneigentumsquote beträgt 51 %, d.h. mindestens jeder zweite Deutsche kann nicht zu Hause laden. In Ballungsgebieten ist der Mieteranteil deutlich höher und die öffentliche Ladesäule um so wichtiger.
- Aktuell waren Dezember 2018 rund 14.000 Ladepunkte errichtet. Die EU-Kommission hatte 150.000 Ladepunkte ab 2020 vorgeschlagen. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-40\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-40_de.htm)
- Die EU-Kommission droht mit der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland wegen der fehlenden Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU.

# Genau wie im Telekom-Sektor: Roaming ist teuer.

Das Roaming-Modell führt zu hohen Kosten für die Verbraucher und zu einer echten Markteintrittsbarriere für Drittanbieter.



- Der Ladesäulenanbieter erzielt zusätzlich 1,33 Cent/kWh über den Verkauf von CO2-Credits gemäß der 38. BImSchV, der Drittanbieter hingegen nicht.

## Fazit: Teuer und selten.

Der langsame Ausbau des Ladenetzes und die teuren Preise werden zum Hindernis für die Elektromobilität und damit zum Hindernis für die Verkehrswende.



Die reine Anzahl der Ladepunkte ist zu gering. Ländliche Gebiete sind bisher kaum erschlossen.



Die Ladetarife sind immer noch intransparent und deutlich überhöht.



Es gibt keinen Wettbewerb zwischen den Ladesäulen oder an der Ladesäule, sondern der Betreiber legt den jeweiligen Preis fest.



Die Verbraucherschutzvorschriften des EnWG fehlen: Keine Stromkennzeichnung, keine Rechnungs- und Vertragsstandards.





# Lösung: Netzzugang an öffentlichen Ladensäulen

Aktuell kartellrechtlicher Netzzugang, zukünftig auch energierechtlicher Netzzugang.

- **Regulierte Durchleitungsentgelte** bieten den Betreibern **eine gute Rendite** und sichern so den Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Eine **Finanzierung über Netzentgelte** ist gegenüber den derzeitigen Modellen billiger: die Netzkosten Strom betragen rund 25 Mrd. EUR/a. Das notwendige jährliche Investitionsvolumen in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur führt zu keiner signifikanten Erhöhung der Netzentgelte.
- Die zuständige Bundesnetzagentur kann im Rahmen ihrer ohnehin bestehenden Befugnisse der Regulierung der Netze zukünftig auch die Überwachung des **Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur** steuern (Ausbaugeschwindigkeit und -dichte sowie Kosten).
- Verbraucherschutzvorschriften, wie etwa §§ 42, 43 EnWG greifen dann auch an der Ladesäule.
- Auch die **Rechtsprechung** des Bundesgerichtshofes und die europarechtlichen Vorgaben sprechen für einen Zugang zur öffentlichen Ladeinfrastruktur.



# Der Netzzugang an der Ladesäule in neuen EU-Richtlinie Strom

Die Ausnahme von der Regel in Artikel 33 Abs. 3 etabliert den Netzzugang an der Ladesäule.

*(3) Abweichend von Absatz 2 können die Mitgliedstaaten den Verteilernetzbetreibern gestatten, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein bzw. diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:*

- a) offenes, transparentes und diskriminierungsfreies Ausschreibungsverfahren für Dritte war erfolglos oder sie konnten diese Leistungen **nicht zu angemessenen Kosten und nicht rechtzeitig** erbringen.*
- b) Die Regulierungsbehörde hat vorher die Bedingungen des Ausschreibungsverfahrens geprüft und genehmigt.*
- c) Der Verteilernetzbetreiber betreibt die Ladepunkte gemäß Artikel 6 auf der Grundlage des diskriminierungsfreien Netzzugangs.*

(verkürzter Wortlaut)



**LichtBlick**  
Generation reine Energie

## Kontakt

---

Markus Adam, LL.M.  
Leiter Recht

LichtBlick SE  
Zirkusweg 6  
20359 Hamburg

Telefon: 040-6360-1241  
markus.adam@lichtblick.de  
www.lichtblick.de

