

# *Ausschreibung Lkw-Ladenetz*

Stand: August 2024 | Positionspapier zum  
Ausschreibungsdesign des Lkw-Ladenetzes

## **Ausschreibungsdesign führt zu Marktverzerrung**

Die Konkurrenz zwischen geförderten und ungeförderten Lkw-Ladestandorten führt zu Wettbewerbsnachteilen für den privatwirtschaftlichen Ausbau, da geförderte Standorte durch staatliche Subventionen künstlich begünstigt werden.

## **Faire Preisgestaltung erforderlich**

Als Folge des Durchleitungsmodells als verpflichtende Bezahloption würde der staatliche Einfluss auf die Endkundenpreise zu Marktverzerrungen führen, da ein niedrig festgelegtes Infrastrukturentgelt rein wettbewerblich agierende Anbieter verdrängen könnte.

## **Technische und praktische Hürden**

Ungeklärte technische und praktische Fragen beim Durchleitungsmodell könnten den schnellen Ausbau des Lkw-Ladenetzes an Autobahnen behindern und darüber hinaus sogar Negativeffekte für die Pkw-Ladeinfrastruktur bedeuten.

## **Dringender Anpassungsbedarf**

E.ON plädiert für eine freiwillige Anwendung des Durchleitungsmodells, eine marktkonforme Preisgestaltung und eine alternative Ausschreibungsstruktur, um den Wettbewerb zu fördern und den wettbewerblichen Ausbau zu unterstützen.

# Ausschreibung Lkw-Ladenetz

E.ON begrüßt grundsätzlich die Initiative des Bundes für einen Aufbau eines initialen Lkw-Ladenetzes auf den unbewirtschafteten Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lastkraftwagen ist ein entscheidender Schritt zur Erreichung der Klimaziele und zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßengüterverkehr. Allerdings kommt es in diesem Zusammenhang auf ein durchdachtes Ausschreibungsdesign an, damit die Akzeptanz und der Erfolg des Vorhabens gewährleistet ist. Die Bundesregierung hat nun das Projektexposee zur Ausschreibung vorgelegt. Im Rahmen der Marktkonsultation möchte E.ON auf dringende Anpassungsbedarfe hinweisen, damit der marktgetriebene Hochlauf der Lkw-Ladeinfrastruktur neben den Autobahnen nicht gefährdet wird.

## Zielsetzung

Für das schnelle Zwischen- und Nachladen von batterieelektrischen Lkw sind die Flächen an den Bundesautobahnen von erheblicher Relevanz. Mit einer bedarfsgerechten und leistungsstarken Ladeinfrastruktur können die verpflichtenden Lenkpausen genutzt werden, um in kürzester Zeit die Lkw wieder aufzuladen. Der Bund stellt nun zunächst die unbewirtschafteten Raststätten als Flächen zur Verfügung und möchte auf diesen den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur ausschreiben. Positiv ist hervorzuheben, dass der Bund bereits vorab die Netzanträge beantragt und somit bereits für den folgenden Hochlauf die erforderlichen Kapazitäten im Netz zur Verfügung stehen werden.

## Ausschreibungsdesign gefährdet den weiteren Ausbau von Lkw-Ladestandorten

Bereits heute werden die ersten Standorte für Lkw-Ladeinfrastruktur ohne staatliche Förderung geplant und aufgebaut. In den nächsten ein bis zwei Jahren werden viele weitere ungeförderzte Lkw-Ladestandorte folgen. Unter anderem geht E.ON mit seinen Kooperationspartnern, wie z.B. MAN, voran und investiert in den Aufbau von über 170 Lkw-Ladestandorten europaweit, wovon über 100 Standorte in Deutschland entstehen sollen. Nun plant die Bundesregierung ein großes Förderprogramm mit einem Volumen von insgesamt 2,1 Milliarden Euro. Die geförderten Standorte werden im Wettbewerb mit den ungeforderten und rein privatwirtschaftlich errichteten Standorten stehen.

Über die Autobahn GmbH soll in fünf Losen die Planung, Errichtung und der Betrieb öffentlicher Lkw-Ladeinfrastruktur an rund 130 Standorten an unbewirtschafteten Raststätten ausgeschrieben werden. Das vorgestellte Ausschreibungsdesign sieht vor, dass Ladesäulenbetreiber einen Angebotspreis auf Basis der

Kosten für die Errichtung und den Betrieb frei kalkulieren. Das Auslastungsrisiko – also wie sehr die Ladesäulen tatsächlich genutzt werden – soll damit implizit vom Bund übernommen werden. Zur Refinanzierung soll der Bund ein Infrastrukturentgelt festlegen, welches je Ladevorgang vom Nutzer an den Bund zu zahlen wäre. Es würde sich entsprechend um eine staatliche Übernahme der Vollkosten zu quasi 100 Prozent handeln.

**Aus Sicht von E.ON ist es zweifelhaft, dass hinreichende Gründe für eine vollständige Übernahme der Investitions- und Betriebskosten durch den Bund gegeben sind. Der wettbewerbliche und ungeförderzte Ausbau der Lkw-Ladeinfrastruktur wäre damit stark gefährdet, wenn nicht sogar beendet.**

Denn bei den Standorten an den Autobahnen, welche hier ausgeschrieben werden, handelt es sich ohnehin um stark frequentierte Standorte, an welchen auch ohne eine Übernahme des Auslastungsrisikos investiert werden würde. Das von der NLL in einer Präsentation vom 17.11.2022 vorgestellte Markthochlaufszenario unterstützt die Annahme, dass ein betriebswirtschaftlich finanzierter Standort an unbewirtschafteten Rastanlagen mit den Auslastungsannahmen und einer längeren Vertragslaufzeit rentabel betreibbar ist. Dennoch ist geplant, dass nun genau an den wirtschaftlichsten Standorten auch die Betriebskosten auf Vollkostenbasis gefördert und somit ein wettbewerblicher Vorteil gegenüber den bis dahin bereits errichteten ungeforderten Standorten geschaffen wird.

## Preisgestaltung führt zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen

Ein wesentlicher Kritikpunkt am vorgeschlagenen Ausschreibungsdesign betrifft den erheblichen Einfluss, den der Bund auf die Endpreise an den Standorten entlang der Autobahnen erhalten würde. Neben den üblichen Methoden des Ad-Hoc-Ladens und des vertragsbasierten Ladens über einen dritten E-Mobilitätsdienstleister (EMP) sollen die Ladesäulenbetreiber verpflichtet werden, auch das Durchleitungsmodell anzubieten. Dieses Modell ermöglicht es den Nutzern, ihren eigenen Stromliefervertrag an der Ladesäule zu nutzen.

Die Sektoruntersuchung bzw. der Sachstandsbericht des Bundeskartellamts im Jahr 2021 beschäftigte sich unter anderem bereits mit der Frage eines (regulierten) Zugangs- und Durchleitungsanspruchs im Bereich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Das Bundeskartellamt sah "[...] die Voraussetzungen eines staatlich regulierten Durchleitungsanspruchs als nicht gegeben an [...]". Betreiber von konkurrierenden Ladeinfrastrukturen können als Letztverbraucher i.S.d. § 3 Nr. 25 EnWG frei über Stromlieferanten an ihren Ladepunkten entscheiden. Folglich wird durch die wettbewerbliche Struktur auf CPO-Ebene (i.e.: Betrieb konkurrierender Ladeinfrastruktur) auch der Wettbewerb im Stromvertrieb über die Ladeinfrastruktur und letztlich der Wettbewerb um Kunden gewährleistet, einschließlich der Preisgestaltung für Ladepreise sowie der effizienten Vermarktung von Ladestrom. Folglich teilt E.ON die Ansicht des Bundeskartellamts, dass nicht erkennbar ist, "[...] dass ein reguliertes Durchleitungsregime zu günstigeren Ladestrompreisen führen würde."<sup>1</sup>

Damit bietet das Durchleitungsmodell aus Sicht von E.ON weder für die Nutzerinnen und Nutzer der Ladeinfrastruktur noch für CPOs oder EMPs einen Mehrwert

Weiterhin hat der Ladesäulenbetreiber in diesem Szenario keinen Einfluss auf die Preisgestaltung. Der Preis für den Endkunden setzt sich aus dem individuellen Stromvertrag und einem Infrastrukturentgelt zusammen, das vom Bund festgelegt wird. Durch diesen regulatorischen Eingriff besteht die Gefahr, dass bis dahin bereits bestehende ungefördernde Standorte verdrängt werden. Ein staatlich niedrig festgelegtes Infrastrukturentgelt könnte dazu führen, dass privatwirtschaftliche Anbieter ungeförderter Ladesäulen im Wettbewerb mit dem staatlich finanzierten Lkw-Ladenetz nicht mehr mithalten können. Vor diesem Hintergrund ist die beihilferechtliche Genehmigungsfähigkeit mehr als fraglich.

Durch den regulatorischen Eingriff würde der privatwirtschaftliche Ausbau der Ladeinfrastruktur erheblich gehemmt. Privatwirtschaftliche Investoren tragen das volle Auslastungsrisiko ihrer Standorte, während der Staat bei den ausgeschriebenen Standorten dieses Risiko de facto übernimmt. Zudem müssen die Investitions- und Betriebskosten an ungefördernden Ladesäulen über die Preise, zu dem der Ladestrom verkauft wird, refinanziert werden. Beim Ladenetz des Bundes soll dies über das Infrastrukturentgelt entstehen, wobei dieses künstlich durch

den Bund niedrig gehalten werden kann. Dies führt zu einer ungleichen Wettbewerbsbedingung. Bereits getätigte Investitionen könnten gefährdet sein, da privatwirtschaftliche Betreiber keine vergleichbaren finanziellen Sicherheiten haben und sich daher einem höheren wirtschaftlichen Risiko aussetzen. Dies könnte zu einem Rückgang weiterer privater Investitionen führen, da die Unsicherheit und das finanzielle Risiko zu hoch sind, um langfristig attraktive Geschäftsmodelle zu entwickeln und mit dem staatlich finanzierten Ladenetz wettbewerbsfähig zu bleiben.

Zudem stellt sich die Frage, ob eine fortlaufende Subventionierung durch diesen staatlichen Eingriff angemessen ist. Eine solche Subventionierung könnte langfristig den freien Wettbewerb verzerren und die Entwicklung eines nachhaltigen und wirtschaftlich tragfähigen Marktes für Lkw-Ladeinfrastruktur behindern.

**Es ist entscheidend, dass die Preisgestaltung marktkonform bleibt und der Einfluss des Bundes auf die Endkundenpreise minimiert wird, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und privatwirtschaftliche Investitionen zu fördern.**

## Weitere Hürden beim vorliegenden Ausschreibungsdesign

Viele Fragen bleiben weiterhin unbeantwortet. Zum Beispiel ist offen, wie garantiert werden kann, dass an den Lkw-Ladesäulen tatsächlich nur Lkw und keine Elektroautos laden. Sollte das Ausschreibungs- und Preismodell so kommen, wie es in dem vorliegenden Entwurf beschrieben wird, wären subventionierte Ladestationen die Folge, bei welchen die Preise für den Ladestrom unter denen liegen würden, welche bei Pkw-Ladestationen aufgerufen werden. Somit findet nicht nur eine Marktverzerrung von den ungefördernden hin zu den geförderten Lkw-Ladestationen statt, sondern darüber hinaus sogar von den bereits über 100.000 errichteten Pkw-Ladestationen hin zu den geförderten Lkw-Ladestationen mit ihren subventionierten Ladestrompreisen.

Beim Durchleitungsmodell sind zudem viele technische Fragen noch nicht geklärt. Aktuell nutzt europaweit keiner der großen Ladesäulenbetreiber eine solche Bezahloption. Die Realisierung ist mit einem hohen Zeitaufwand verbunden und würde einem schnellen Ausbau des Lkw-Ladenetzes an den Autobahnen im Wege stehen. Auch praktische Fragen sind nicht geklärt: Wer trägt beispielsweise die Leistungspreiskosten der Netzentgelte? Liegt die Verantwortung bei dem Stromlieferanten, der beim Durchleitungsmodell die Gewinne erzielt, oder muss der

<sup>1</sup> Sektoruntersuchung\_Ladesaeulen\_Sachstandsbericht.pdf (bundeskartellamt.de), S. 44 ff

Betreiber des Ladeparks diese begleichen, obwohl dieser beim Durchleitungsmodell die Strommengen gar nicht abgegeben hat?

Hürden minimieren und marktkonforme Lösungen unterstützen. E.ON plädiert für eine flexible und wettbewerbsorientierte Gestaltung der Ausschreibung, die private Investitionen unterstützt und somit zur schnellen und effizienten Entwicklung der Ladeinfrastruktur beiträgt.

## Verbesserungsvorschläge

### **Freiwilligkeit des Durchleitungsmodells**

Das Durchleitungsmodell sollte nicht verpflichtend sein. Eine freiwillige Anwendung des Durchleitungsmodell durch den Ladesäulenbetreiber würde sicherstellen, dass der Wettbewerb nicht verzerrt wird und die Anbieter flexibel auf Marktanforderungen reagieren können.

### **Alternative Ausschreibungsstruktur**

Grundsätzlich ist eine Ausschreibung der Flächen zielführender, die bereits über vom Bund finanzierte Netzanschlüsse verfügen. Die Anbieter könnten mit einer positiven oder negativen Summe auf die Flächen bieten, um darauf die entsprechende Lkw-Ladeinfrastruktur zu errichten. Der Anbieter mit dem niedrigsten Angebot würde das Los gewinnen. Ein Infrastrukturentgelt für den Betrieb sollte dabei nicht erhoben werden, da wenn überhaupt die Investitionskosten gefördert werden. Durch dieses Vorgehen könnte der Bund bei der Flächenausschreibung Einnahmen generieren, anstatt 2,1 Milliarden Euro für die Förderung aufzuwenden.

Die Ausschreibung könnte konkret so gestaltet werden, dass die Standorte eines Loses über das gesamte Land verteilt werden. Dies verhindert regionale Monopole und fördert einen ausgewogenen Preiswettbewerb.

### **Marktbasierte Regulierung**

Sollte beim Ausschreibungsdesign das Durchleitungsmodell dennoch beibehalten werden, ist es essenziell, dass das Infrastrukturentgelt nicht politisch motiviert festgelegt wird. Stattdessen müssen die Entgelte marktkonform gestaltet sein, um faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Hier müssen konkrete Maßnahmen benannt werden, die einen fairen Wettbewerb zwischen ungeforderten Ladestandorten und dem staatlich finanzierten Lkw-Ladenetz garantieren.

### **Unterstützung des Markthochlaufs**

Ein schneller Markthochlauf der batterieelektrischen Lkw sollte durch politische Zielvorgaben und Anreize unterstützt werden. Dies würde die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur erhöhen und den Ausbau rein aus betriebswirtschaftlichen Gründen beschleunigen.

## Fazit

E.ON sieht deutlichen Nachbesserungsbedarf beim Ausschreibungsdesign und bewertet insbesondere das Durchleitungsmodell als verpflichtende Bezahloption kritisch. Der aktuelle Vorschlag gefährdet den privatwirtschaftlichen Ausbau der Lkw-Ladeinfrastruktur. Ein erfolgreiches Ausschreibungsdesign sollte den Wettbewerb fördern, technische und regulatorische

**Eric Scheuerle**

Political Affairs Manager

[eric.scheuerle@eon.com](mailto:eric.scheuerle@eon.com)

+49 174 640 52 90

***it's on us***

to make new energy work



[eon.com](https://eon.com)



[eon.brussels@eon.com](mailto:eon.brussels@eon.com)

**e-on**