

Parlamentarische Staatssekretärin  
Frau Daniela Kluckert  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

**E.ON SE**  
Brüsseler Platz 1  
45131 Essen  
Deutschland

**Aral AG**  
Wittener Str. 45  
44789 Bochum  
Deutschland

**Fastned Deutschland GmbH & Co. KG**  
Mohrenstraße 7-9  
50670 Köln  
Deutschland

**EnBW Energie Baden-Württemberg AG**  
Durlacher Allee 93  
76131 Karlsruhe  
Deutschland

**EWE Go GmbH**  
Donnerschweer Straße 22-26  
26123 Oldenburg  
Deutschland

**Shell Deutschland GmbH**  
Suhrenkamp 71 - 77  
22335 Hamburg  
Deutschland

**IONITY GmbH**  
Moosacher Strasse 84  
80809 München  
Deutschland

**Tesla Germany GmbH**  
Ludwig-Prandtl-Straße 27 - 29  
12526 Berlin  
Deutschland

## **Gemeinsamer Brief zur Ausschreibung des Lkw-Schnellladenetzes**

Berlin, 12. September 2024

Sehr geehrte Frau Parlamentarische Staatssekretärin,

wir wenden uns heute als diejenigen Unternehmen an Sie, die in den vergangenen Jahren maßgeblich für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur verantwortlich waren und dieses Geschäft auch in den nächsten Jahren massiv vorantreiben möchten. Vorab möchten wir betonen, dass es bei unserem Anliegen nicht um den regulierten Netzanschluss geht, dessen schnelles Voranbringen wir sehr begrüßen. Stattdessen beziehen wir uns auf die Ladeinfrastruktur, die im Rahmen der Ausschreibung errichtet und betrieben werden soll. Aus unserer Sicht ist eine Überarbeitung des Ausschreibungskonzeptes dringend geboten, um Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden und ein möglichst attraktives Angebot für die E-Mobilität im Schwerlastverkehr zu gewährleisten.

Durch das derzeitige Konzept der Ausschreibung sind bereits geplante und zukünftige privatwirtschaftliche Investitionen in den Ausbau öffentlichen Lkw-Ladeinfrastruktur in Deutschland signifikant gefährdet. Die vollständige Kostenübernahme durch den Bund für Aufbau und Betrieb der Lkw-Ladeinfrastruktur führt zu einer Wettbewerbsverzerrung für bestehende und in Planung befindliche Ladeinfrastruktur, insbesondere in unmittelbarer Nähe der Bundesautobahnstandorte.

Mit Blick auf einen langfristigen, fairen wettbewerblichen Rahmen dürfen daher Marktteilnehmer, die ohne Förderung Investitionen in Ladestandort für Lkw tätigen, nicht benachteiligt werden.

Besonders kritisch sehen wir in der Ausschreibung das sogenannte „Durchleitungsmodell“ (NZR-EMob-Modell der BNetzA aus dem Jahr 2020) als verpflichtende Bezahlfunktion, also die Möglichkeit für Kundinnen und Kunden, den eigenen Stromvertrag an der Ladesäule auswählen zu können. Obwohl es den Anschein erweckt, dass dadurch günstigere Ladestrompreise gegenüber dem aktuell etablierten Marktdesign erreicht werden könnten, wird dies für die Endkunden aufgrund von technischen Aufwänden und regulatorischen

Rahmenbedingungen nicht eintreten – beziehungsweise nur, wenn der Staat durch die Ausschreibung den Ladestrompreis signifikant subventioniert. Die Betreiber von Ladepunkten spielen sowohl bei der Senkung der Infrastrukturkosten als auch bei der Reduzierung der Energiekosten eine zentrale Rolle (z. B. durch das Angebot von Flexibilitätsmodellen, Peak Shaving und intelligente Ladekonzepte sowie die Teilnahme an den Strommärkten). Die Verpflichtung eines „Durchleitungsmodells“ blockiert alle proaktiven CPO-Bemühungen zur Senkung der Ladekosten und schränkt CPOs bei der Bereitstellung erweiterter Ladedienste, z. B. dynamischer Preismodelle, ein. Die bisher richtigerweise von der BNetzA vorgesehene Freiwilligkeit für CPO, das NZR-EMob-Modell anzuwenden, muss auch in der Ausschreibung angewandt werden.

Zudem setzt das Ausschreibungskonzept durch die vollständige Übernahme des Auslastungsrisikos keine Anreize für Betreiber, einen qualitativ hochwertigen Betrieb zu gewährleisten, was sich maßgeblich in verminderter Akzeptanz der Ladeinfrastruktur und der Elektromobilität auswirken wird.

Vor diesem Hintergrund bitten wir Sie dringend, in Ihrer Rolle als Beauftragte der Bundesregierung für Ladeinfrastruktur, das Ausschreibungskonzept auf seine Kompatibilität mit dem Gedanken des freien Wettbewerbs, den europäischen Richtlinien, den Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und dem Anreiz zum eigenwirtschaftlichen Betrieb von Ladeinfrastruktur zu überarbeiten. Das Ausschreibungsmodell kannibalisiert in der aktuellen Form das Geschäftsmodell der privatwirtschaftlich engagierten Ladesäulenbetreiber - sowohl im PKW- als auch im LKW-Bereich - mit negativen Folgen für den Hochlauf der Elektromobilität. Wir haben daher Alternativvorschläge und Erläuterungen zu den technischen und regulatorischen Kritikpunkten erstellt. Diese können Sie dem Anhang entnehmen.

Wir stehen Ihnen gerne kurzfristig für ein vertiefendes Gespräch zur Verfügung, um unsere Lösungsvorschläge zu diskutieren und ein gemeinsames Verständnis für ein zukunftsfähiges Lkw-Ladenetz zu erlangen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]



TESLA



# Anhang

## **Alternatives Ausschreibungskonzept:**

Grundsätzlich ist eine Ausschreibung der bundeseigenen Flächen, die bereits über beantragte und finanzierte Netzanschlüsse verfügen, zielführend. Jedoch sollte in Abgrenzung zu diesen Netzanschlüssen (die nicht Gegenstand dieses Schreibens sind) für die darauf zu errichtende wettbewerbliche Ladeinfrastruktur auf eine Vollfinanzierung der Errichtungs- und Betriebskosten verzichtet werden. Stattdessen schlagen wir ein dynamisches Gebotsverfahren in Anlehnung an die Ausschreibung von Offshore-Windenergie vor. Dabei könnten interessierte Unternehmen mit einem positiven oder negativen Angebotspreis auf die Flächen bieten, um darauf die entsprechende Lkw-Ladeinfrastruktur zu errichten. Das Unternehmen, welches mit dem niedrigsten staatlichen finanziellen Zuschuss oder mit der höchsten Zahlung an den Bund auf die Flächen bietet, würde das Los gewinnen. Gleichgewichtig sollten Qualitätsansprüche wie beispielsweise die Erfahrungen des CPO´s und die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur, ausschlaggebend sein. Ein Infrastrukturentgelt für den Betrieb sollte dabei nicht erhoben werden. Durch dieses Vorgehen könnte der Bund sogar Einnahmen generieren, anstatt hohe finanzielle Mittel im mehrstelligen Milliardenbereich aus dem Bundeshaushalt aufzuwenden.

Die Ausschreibung kann konkret so gestaltet werden, dass die Standorte eines Loses über das gesamte Bundesgebiet verteilt werden. Dies verhindert eine regionale Monopolbildung und fördert einen ausgewogenen Preiswettbewerb, der den Endkundinnen und Endkunden entgegenkommt und sorgt für niedrigere Kosten für den Steuerzahler. Dies gewährleistet auch eine ausgewogenere Verteilung zwischen attraktiven und absehbar herausfordernden Standorten.

## **Sicherheitskonzept:**

Aufgrund der langen Aufenthaltsdauer der LKW-Fahrerinnen und Fahrer an den Standorten ist die Erarbeitung eines Sicherheitskonzepts zum Schutz der Personen und Güter unabdingbar. Zudem sollten saubere sanitäre Anlagen errichtet werden, denn aktuell sind die hygienischen Zustände an den meisten unbewirtschafteten Rastanlagen äußerst bedenklich und bieten damit unzureichende (Arbeits-)Bedingungen für die Lkw-Fahrerinnen und Fahrer. Zumindest wäre ein gewisses gastronomisches Angebot (z.B. Automaten) wünschenswert, um die Attraktivität der Standorte zu steigern.

Ohne diese Grundausstattung sind die in der Ausschreibung vorgesehenen unbewirtschafteten Standorte weder für Transport- und Logistikunternehmen noch für teilnehmende Unternehmen attraktiv, sodass es zu einer geringen Auslastung und negativen Kundenerfahrungen kommen wird, was wiederum Imageschäden für die NOW GmbH / Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur nach sich ziehen könnte.

## **Anmerkung zum Prozess:**

Die Umsetzung der im Rahmen der Ausschreibung geplanten Schnellladestandorte für E-LKW zieht staatliche Investitionen in Milliardenhöhe nach sich und hat tiefgreifende Auswirkungen auf den Elektromobilitätsmarkt. In Anbetracht dessen wäre es angemessen gewesen, die Branche zu einem deutlich früheren Zeitpunkt und mit einer längeren Rückmeldefrist außerhalb der Sommerpause zu konsultieren, insbesondere im Hinblick auf die fundierte Ermittlung des Ladebedarfs, die Auswahl der Standorte und die Details der Ausschreibung. Eine lediglich zweiwöchige Prüfungszeit durch den Verkehrsausschuss ohne Beteiligung der relevanten Branchenakteure wird den erheblichen finanziellen und marktrelevanten Auswirkungen keinesfalls gerecht. Die im Lademarkt tätigen Stakeholder, insbesondere Betreiber von Ladesäulen und EMPs, haben im langjährigen Bau und Betrieb der PKW- und LKW-Ladeinfrastruktur umfassende Erfahrungen gesammelt und sind mit den tatsächlichen Bedürfnissen der Fahrerinnen und Fahrer vertraut. Wir stehen gerne für einen Austausch zur Verfügung, um unsere Erfahrungen zum Ladebedarf und Kundenanforderungen zu teilen.

## **Rechtliche und technische Hürden beim „Durchleitungsmodell“:**

### Generelles

Das sogenannte „Durchleitungsmodell“ (NZR-EMob-Modell der BNetzA) soll Kundinnen und Kunden ermöglichen, den eigenen Stromvertrag an der Ladesäule auswählen zu können.

Der in der Kommunikation zur Ausschreibung verwendete Begriff „Durchleitungsmodell“ ist insbesondere irreführend, da es sich gemäß der veröffentlichten Eckpunkte zu den Ausschreibungsmodalitäten bei dem zur Anwendung kommenden Modell um das von der Bundesnetzagentur festgelegte Konzept aus dem Jahr 2020 zur ladevorgangsscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für öffentliche Ladepunkte („NZR-EMob“) handeln soll und nicht um die Implementierung eines gesetzlich normierten Durchleitungsanspruchs analog eines Lieferantenwechsels für die Belieferung von Letztverbrauchern mit Strom auch bei öffentlicher Ladeinfrastruktur. Für einen solchen Durchleitungsanspruch sieht das Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) keine gesetzliche Grundlage vor. Stattdessen schließen die aktuellen gesetzlichen Regelungen einen solchen Anspruch aus.

Es sollte daher eindeutig klargestellt werden, dass bei der Ausschreibung NZR-EMob-Modell zur Anwendung kommen soll.

Die Festlegung der BNetzA (BK6-20-160) hat richtigerweise das Modell als freiwillige Option für CPO ausgestaltet. Der CPO kann sich freiwillig dazu entschließen, das Modell zu implementieren und parallel zu den bisherigen etablierten Abwicklungsmodellen (vertragsbasiertes Laden, Ad-hoc Laden) allen Marktteilnehmern anzubieten. Damit steht das Modell in einem transparenten Wettbewerb zu den anderen Angeboten. Auch das Ausschreibungsmodell sollte auf Freiwilligkeit aufsetzen.

### Mögliche Verringerung der Ladestrompreise

Dass das NZR-EMob-Modell per se zu günstigeren Preisen führen wird, ist in keiner Weise zutreffend: Mit Blick auf den börslichen Beschaffungspreis (Großhandelspreis an der Strombörse) ist festzuhalten, dass im Gesamtkontext des Aufbaus und Betriebs von Ladeinfrastruktur die

originäre Stromlieferung nur einen (geringen) Teil des Preises zwischen CPO und EMP ausmacht. Die Kosten setzen sich vielmehr aus den Kosten für die Errichtung des Ladepunkts (Hardware, Netzanschluss, Software, Planung, Errichtung, Inbetriebnahme) sowie dessen Betrieb (Wartung, IT, Customer Care, Abrechnung, Abwicklung, Gestattungen, Servicelevel und Verfügbarkeit etc.) und den Kosten der spezifischen Stromlieferung zusammen. Ladeinfrastrukturbetreiber (CPO) benötigen für die Refinanzierung ihrer entstandenen Kosten (CAPEX und OPEX) ein entsprechendes Tarifmodell, wobei dieses im Regelfall aufgrund Transparenzanforderungen über die verkaufte Kilowattstunde Ladestrom erfolgen soll. D.h. die kWh-scharfe Stromlieferung ist für die Refinanzierung nur ein „Mittel zum Zweck“. Es ist daher offensichtlich, dass durch das NZR-EMob-Modell nur ein geringer Teil der heutigen Kosten auf der Schnittstelle - nämlich die unmittelbaren Beschaffungskosten am Großhandelsmarkt – durch den EMP beeinflussbar sind - und zwar positiv wie negativ. Denn der CPO wäre auch weiterhin Schuldner der Netznutzungsentgelte, Steuern und Abgaben als Letztverbraucher im Sinne des EnWG. Gerade die anfallenden Leistungspreise bei den Netzentgelten (insbesondere bei Schnellladeparks) machen einen erheblichen Anteil der gesamten Energiekosten aus. Diese werden aber auf Basis der jeweiligen Jahreshöchstlast ermittelt und ex-post zwischen Netzbetreiber und CPO abgerechnet. Ein anteiliges, ladescharfes Verrechnen der Netzentgelte auf eine Vielzahl von EMPs würde erhebliche Transaktionsaufwände und Iterationsschleifen und bei allen Beteiligten immense Kosten verursachen.

Durch die verpflichtende parallele Einführung des NZR-EMob-Modells werden dem CPO weitere zusätzliche Aufwände entstehen (bspw. durch neue IT-Prozesse oder ein erhöhtes Risiko in der Restmengenbeschaffung für Ad-hoc- und Roaming-Ladevorgänge etc.) und diese Mehrkosten müssen z. B. auf die Kunden/EMP, die sich für das NZR-EMob-Modell entscheiden, umgelegt werden. Da im Rahmen der angedachten Ausschreibung ein gemeinsames Infrastrukturentgelt für alle drei Bezahloptionen (Ad-hoc-Laden, vertragsbasiertes Laden, NZR-EMob-Modell) festgelegt werden muss, werden sich die aufgezeigten Implementierungs- und Abwicklungskosten des NZR-EMob-Modells sogar preisstärker auf die beiden anderen Ladeoptionen auswirken.

### Messtechnischer Rahmen

Zudem gilt, dass im Falle der Anwendung des NZR-EMob-Modells gemäß den Vorgaben der BNetzA ein intelligentes Messsystem am jeweiligen Ladepunkt vorhanden sein muss, was heute je nach Konstellation rechtlich nicht notwendig ist.

Auch diese Investitionskosten und die Herausforderungen bei einer Umrüstung sowie insbesondere die technische Umsetzbarkeit wurden im Ausschreibungsmodell nicht berücksichtigt.

### Rechtliche Bewertung des „Durchleitungsmodells“ mit Blick auf die EU-Verordnung AFIR

Es ist fraglich, ob die Einführung einer Verpflichtung zum „Durchleitungsmodell“ in Einklang mit der Definition und den Anforderungen an CPOs gemäß der AFIR (Artikel 2(39)) steht. Laut AFIR besteht die Rolle eines CPO darin, „Ladedienste für Endkunden“ zu erbringen. Diese Ladedienste umfassen stets (bei jedem Ladevorgang) ausdrücklich den Verkauf von Energie oder Brennstoffen und nicht nur den Betrieb der Ladeinfrastruktur.

Das verpflichtende „Durchleitungsmodell“ würde CPOs dazu zwingen, die Energieversorgung im Falle der Durchleitung von einem externen Stromlieferanten übernehmen zu lassen, was bedeutet, dass der CPO nur noch die Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen kann. Dadurch entsteht ein fundamentaler Widerspruch zur Definition der CPO-Funktion in der AFIR, die besagt, dass CPOs den Verkauf von Energie als Teil ihrer Dienstleistungen erbringen müssen. Im Detail bedeutet dies:

#### 1. CPOs als Dienstleister:

AFIR-Ziel: CPOs sollen als vollständige Dienstleister fungieren, die eine kombinierte Leistung anbieten, nämlich sowohl die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur als auch den Verkauf der Energie. Diese Definition spiegelt wider, dass das Laden eines Elektrofahrzeugs nicht nur als einfache Stromdurchleitung betrachtet wird, sondern als ein umfassender Lade-Service, der neben der Energieversorgung auch den Betrieb, die Wartung und den Zugang zur Infrastruktur umfasst.

Konflikt mit dem „Durchleitungsmodell“: Wenn das „Durchleitungsmodell“ verpflichtend wird, können CPOs im Falle der Durchleitung diese kombinierte Dienstleistung nicht mehr umfassend anbieten, da sie nicht mehr den Energieverkauf durchführen dürfen. Dies würde dazu führen, dass CPOs ihre zentrale Funktion nach der AFIR genommen wird. Sie könnten bei Anwendung des Modells lediglich die Infrastruktur bereitstellen, was nicht der umfassenden Dienstleistungsdefinition entspricht, die in der Verordnung gefordert wird.

#### 2. Verkauf von Elektrizität als Dienstleistung:

AFIR-Ziel: In der AFIR wird der Verkauf von Elektrizität an Ladepunkten nicht nur als einfacher Stromhandel, sondern als Dienstleistung definiert. Diese Dienstleistung geht über die bloße Bereitstellung von Energie hinaus und umfasst auch den Betrieb und die Wartung der Ladepunkte sowie die Kundenbetreuung.

Konflikt mit dem „Durchleitungsmodell“: Das „Durchleitungsmodell“ würde die Dienstleistungsfunktion des CPO bei Anwendung des Modells auf die Bereitstellung der Infrastruktur reduzieren und den CPO daran hindern, den für die AFIR wesentlichen Service – den kombinierten Energie- und Ladeinfrastruktur-Dienst – anzubieten. Damit wird der CPO von einer zentralen Rolle zu einem bloßen Vermittler zwischen Stromlieferanten und Endkunden, was nicht der Intention der AFIR entspricht.

#### Fazit

Aufgrund der aufgezeigten technischen und rechtlichen Hindernisse des „Durchleitungsmodells“ sowie der zu erwartenden Auswirkungen auf den Ladepreis, sollte in der Ausschreibung von der Verpflichtung, ein solches Modell anzuwenden, dringend abgesehen werden. Die bisher von der BNetzA richtigerweise vorgesehene Freiwilligkeit für CPO, das NZR-EMob-Modell anzuwenden, muss auch in der Ausschreibung angewandt werden.

Bereits das Bundeskartellamt sah bezogen auf die Notwendigkeit einer Einführung eines regulierten Durchleitungsanspruchs in seinem Sektorgutachten von 2021 keinen Grund, ein

„Durchleitungsmodell“ zu befürworten: “Ferner ist das dem Zugang zu Strom- und Gasnetzen entlehnte Modell eines regulierten (Durchleitungs-) Zugangs zu Ladesäulen insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Markthochlaufphase kein geeigneter Ansatz, um mögliche strukturelle Wettbewerbshindernisse zu adressieren.“ (Bundeskartellamt 2021, Punkte 118-122).

### **Auswirkungen der staatlichen 100%-Subventionierung:**

Ziel der Ausschreibung sollte sein, in der Hochlaufphase eigenwirtschaftliche Investitionen zu fördern, indem seitens des Bundes Risiken minimiert werden. Ziel sollte nicht sein, eine staatlich gesteuerte und vollfinanzierte Infrastruktur zu errichten. Vor dem Hintergrund der Bundeshaushaltsordnung, §7 Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, sollte das Ziel der Ausschreibung sein, eigenwirtschaftliche Investitionen zu fördern, indem der Bund dafür den Rahmen setzt. Dies ist möglich, da private Anbieter bereits heute eigenwirtschaftlich in den Aufbau eines LKW-Ladenetz investieren – und das ohne den Zugang zu den strategisch wichtigen Standorten an deutschen Autobahnen. Das geplante Ausschreibungsmodell, bei dem der Bund vorsieht, das gesamte Risiko für den Bau und Betrieb der Ladeinfrastruktur zu übernehmen, birgt folgende Probleme:

1. Ohne Anreize für die Privatwirtschaft, ein skalierbares und langfristig erfolgreiches Geschäftsmodell innerhalb dieser Ausschreibung zu etablieren, erwarten wir eine mangelhafte Qualität der Ladeinfrastruktur. Da die Betreiber nicht angehalten sind, Maßnahmen zu ergreifen, um den Erfolg der Ladeinfrastruktur zu begünstigen, wird sich das auf die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur, die kundenfreundliche Begleitung des Ladevorgangs, sowie jegliche kommerziellen Aspekte, um den Ladevorgang so angenehm wie möglich zu gestalten, negativ auswirken.
2. Der Bund positioniert sich durch eine Vollfinanzierung indirekt selbst als Ladesäulenbetreiber. Dies widerspricht nicht nur dem Gedanken des freien Wettbewerbs und sendet falsche Signale an die deutsche Wirtschaft, sondern ist auch EU-Beihilferechtlich nach Artikel 107 ff. des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu prüfen. Zudem werden in der Verordnung über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [2] (AFIR) alle europäischen Mitgliedstaaten beauftragt, ein Kernnetz der Ladeinfrastruktur für den Lastverkehr sicherzustellen. Im Konzept des BMDV findet sich keine Erklärung, wie diese Ausschreibung, die massiv mit deutschen Steuergeldern subventioniert wird, nicht den Wettbewerb innerhalb des europäischen Binnenmarktes verzerrt.