

Appell der Ladeinfrastrukturbetreiber für ein Lossagen von der 100 %-Finanzierung und Preisobergrenze der Deutschlandnetz-Ausschreibung

Die Unterzeichner begrüßen ausdrücklich, dass die deutsche Regierung den Aufbau der Gleichstrom- und High Power Charging (HPC)-Ladeinfrastruktur in Deutschland in den nächsten Jahren vorantreiben möchte. Wir sind die Unternehmen, die in den vergangenen Jahren maßgeblich in Deutschland Schnell- und HPC-Ladeinfrastruktur aufgebaut und damit den Weg zu einem wettbewerblichen und marktwirtschaftlichen Aufbau bereitet haben. Und wir sind die Unternehmen, die an einem weiteren Aufbau marktlich bedingter, notwendiger Ladeinfrastruktur interessiert sind und von einer fairen wettbewerblichen Marktteilnahme leben.

Durch die „Deutschlandnetz“-Ausschreibung auf Grundlage des Schnellladegesetzes sehen wir den bereits heute gut entwickelten Lademarkt massiv durch den Staat gestört. Mit einer **100 % Finanzierung der Errichtungs- und Betriebskosten von High Power Charging (HPC)-Ladeinfrastruktur für eine Laufzeit von acht Jahren, gekoppelt mit einer staatlichen gestützten Preisobergrenze von 44 Cent brutto pro Kilowattstunde, greift der Staat entscheidend in den bestehenden Wettbewerb** ein.

Zunächst gehen wir auf die sich durch die Ausschreibung abzeichnenden erheblichen Eingriffe in den Markt ein. Im Anschluss werden die zu erwartenden Auswirkungen für Betreiber und Nutzer dargelegt.

Entgegen den in der Vergangenheit geäußerten Beteuerungen des Gesetzgebers ist die Deutschlandnetz-Ausschreibung als eine **Beihilfe** anzusehen, die **nicht mit den Vorgaben unter Art.107-109 AEUV vereinbar** ist, v.a. angesichts der 2022 in Kraft tretenden neuen Beihilfeleitlinien für staatliche Klima- Umweltschutz- und Energiebeihilfen. Dabei ist festzuhalten, dass die geplante „Finanzierung“ darauf ausgelegt ist, den Empfänger von den Kosten der CPO-Tätigkeit zu entlasten, sowie das übliche Geschäftsrisiko auszugleichen. Dies steht im direkten Gegensatz zu den neuen Beihilfeleitlinien (Rn.26). Des Weiteren werden Bewerber durch die gleichbleibende Rückzahlung („Ausgleichskomponente“) an den Bund angehalten, ein Angebot abzugeben, das 100% ihrer Investitions- und Betriebskosten abbildet – eigenwirtschaftliche Investitionen werden durch das vorgestellte Preismodell nicht gefördert, sondern schmälern hingegen die Erfolgsaussichten eines Gebots. Dies forciert eine **wettbewerbsschädigende Überförderung, die weit über eine zu deckende Finanzierungslücke hinausgeht**. Die 100%-Förderung widerspricht auch dem Grundsatz der freien Ausschreibung (Rn.179), der eine Überförderung ausschließen soll. Zudem schließen die neuen Leitlinien die Erstattung von Betriebskosten aus (Rn.177) und sehen vor, dass sicherzustellen ist, dass staatliche Finanzierungsmaßnahmen nicht den *„wirksamen Wettbewerb auf (...) sich entwickelnden Märkten verhindern oder beeinträchtigen“* (Rn.187). Es ist daher aus mehreren Gründen davon auszugehen, dass das **anvisierte Ausschreibungsmodell einer EU-beihilferechtlichen Prüfung der ab 2022 geltenden Regelungen nicht standhalten** wird.

Die **Bundesrepublik Deutschland hat vor zehn Jahren die Entscheidung für einen marktwirtschaftlichen, wettbewerblichen Aufbau** getroffen. Eine nachträglich fixierte staatliche Preisobergrenze für einen maßgeblichen Teil der HPC-Ladeinfrastruktur ist ein wettbewerbsverzerrender Eingriff, der unverhältnismäßig und nicht mit dem Europarecht vereinbar ist. Es macht dabei keinen Unterschied, ob die Preisobergrenze gesetzlich angeordnet ist oder aufgrund der Marktverhältnisse faktisch verbindlich wirkt. In beiden Fällen wird der freie Wettbewerb massiv verzerrt. Hinzu kommt, dass hier letztlich der Staat unternehmerisch agiert, da die Gewinne aus dem Betrieb des Deutschlandnetzes im Wesentlichen an den Bund ausgezahlt werden sollen. Eine staatliche Regelung über die **Einschränkung des Rechts zur freien Preisbestimmung greift in die unternehmerische Freiheit aus Art. 16 der Grundrechts-Charta** ein. Diese **Form eines staatlichen Verdrängungswettbewerbs unter Einsatz von Steuermitteln ist unlauter und muss korrigiert** werden. Auch die Monopolkommission hat in ihrem am 1. September 2021 veröffentlichten 8. Sektorgutachten Energie vor den wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen der vorgesehenen Finanzierung gewarnt (siehe Rn.212 ff.): „Der Bund finanziert [...] über die Förderung einen Betrag vor, den er über die Erlösabgabe wieder zurückerhält, sollte die Auslastung des Ladepunktes den Erwartungen entsprechen. Aus ökonomischer Sicht wirkt die Erlösabgabe wie eine zusätzliche Teilübernahme des Auslastungsrisikos eines Ladepunktes durch den Bund. **Der Bedarf einer solchen zusätzlichen Risikübernahme ist bisher nicht ersichtlich.**“

Hinzu kommt ein mangelhaftes Ausschreibungsdesign: Die Maßnahmen wirken dort **besonders massiv auf den Bestand, wo die Suchräume der Deutschlandnetz-Ausschreibung sich auf Gebiete erstrecken, in denen bereits**

privat investiert wurde oder zeitnah der Aufbau von Ladeinfrastruktur geplant ist. So werden nicht nur öffentliche Flächen, sondern auch private Standorte ganz konkret einer nicht zu rechtfertigenden Marktbeeinflussung ausgesetzt, da die dort erst vor kurzem, ohne öffentliche Fördergelder installierte Schnellladeinfrastruktur keinen ausreichenden Bestandsschutz erfährt und sich im direkten Umfeld der neu zu errichtenden, öffentlich finanzierten Deutschlandnetz-Ladeinfrastruktur befindet. Privat finanzierte Ladeinfrastruktur steht dort unmittelbar in ungleicher, asymmetrischer Konkurrenz mit der staatlich durchfinanzierten und auf acht Jahre abgesicherten Deutschlandnetz-Ladeinfrastruktur. Staatliche Ausschreibungen erstrecken sich grundsätzlich auf Flächen, über die der Staat verfügt. Durch das Erstrecken der Suchräume auf private Flächen verstößt die Deutschlandnetz-Ausschreibung gegen diese ehernen Grundzüge.

Die Auswirkungen liegen auf der Hand: Bereits getätigtes Investment der vergangenen zehn Jahre und der weitere notwendige Aufbau von sämtlicher Ladeinfrastruktur wird durch die angekündigten Ausschreibungskriterien gefährdet. Die bislang errichtete Schnell- und HPC-Ladeinfrastruktur wurde entweder vollständig privat finanziert oder mit einer staatlichen Förderung von in der Regel nur 20 bis zu maximal 40 Prozent der Errichtungskosten unterstützt. Es wurden weder 100 Prozent der Errichtungskosten, noch laufende Betriebskosten durch den Staat übernommen. Würden die angekündigten 1.100 HPC-Standorten zu den nun angekündigten Ausschreibungskonditionen errichtet, wirkte diese staatliche Maßnahme stark wettbewerbsverzerrend.

Ein Maximalpreis von 44 Cent brutto/kWh an einem HPC-Ladepunkt wird solche eine starke Sogwirkung auf alle Fahrzeugnutzer ausüben, dass die bisher und in Zukunft dazu in ungleichem Wettbewerb stehende, aufgebaute Ladeinfrastruktur durch mangelnde Nutzung aus dem Markt gedrängt werden würde. Für nicht durch die Ausschreibung finanzierte Normal- sowie Schnellladeinfrastruktur gilt, dass nach Abzug der Kosten für den Strombezug, die einen Löwenanteil an den 44 Cent brutto/kWh ausmachen, zu geringe Beträge verbleiben, um mit dem vollfinanzierten Deutschlandnetz erfolgreich in den Wettbewerb treten zu können. Bedroht ist durch die **Preisobergrenze von 44 Cent brutto/kWh also nicht nur der Bestand und weitere Aufbau von HPC-Ladinfrastruktur, sondern jede Art von nicht durch diese Ausschreibung geförderte Ladeinfrastruktur.** Auch die Monopolkommission sieht die Gefahr von Verzerrungen beim Wettbewerb zu Bestandsladepunkten dann, wenn Ladepunkte auf Basis der HPC-Ausschreibungen eine deutlich höhere Förderung erhalten könnten als Bestandsladepunkte (siehe Rn.213): „Direkt sichtbar ist dieser Unterschied dann, wenn die Preisobergrenze für den Ladestrom der nach dem Schnellladegesetz errichteten Anlagen unterhalb des Marktpreises vergleichbarer und im relevanten Umfeld befindlicher Bestandsanlagen liegt. **Je niedriger die Preisobergrenze angesetzt wird, desto größer ist demnach die Gefahr, dass damit Bestandsanbieter Nachteile erleiden [...]** Aus ordnungspolitischer Sicht ist es allerdings problematisch, wenn die Regeln (nur) für neue Wettbewerbsangebote durch einen (zunächst) einmaligen, selektiven und direkt marktpreisrelevanten Eingriff in einen Markt grundlegend verändert werden.“

Attentismus wird gefördert: Schon jetzt bekommen Infrastrukturnutzer die Bremswirkung der angekündigten Ausschreibung zu spüren. Bei potentiellen Ladeinfrastrukturstandortpartnern besteht inzwischen Zurückhaltung hinsichtlich einer schnellen Umsetzung, da man gegebenenfalls in einen Suchraum des Deutschlandnetzes fallen könne. Auch Verteilnetzbetreiber verweisen auf das Deutschlandnetz bei Anfragen nach Netzkapazitäten, um zu begründen, dass derzeit keine verbindlichen Zusagen für aktuelle andere Projekte gegeben werden können. Die Fahrzeugnutzer müssen sich wegen der kommunizierten Ausschreibungsabläufe auf über ein Jahr verzögerten, statt beschleunigten Ladeinfrastrukturaufbau einstellen.

Die öffentlich kommunizierten Kriterien der Deutschlandnetz-Ausschreibung sehen wir als **massive Bedrohung des zukünftigen privatwirtschaftlichen Ausbaus und des kontinuierlichen (Weiter-)Betriebs der bestehenden Infrastruktur.** Aus unserer Sicht besteht die Gefahr, dass ohne die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Betriebs von Ladeinfrastruktur neben der staatlich finanzierten Ladeinfrastruktur der weitere Aufbau reduziert wird und somit Ladeinfrastruktur nicht nur kurz-, sondern langfristig staatlich subventioniert werden muss und nicht im ausreichenden Umfang vorhanden sein wird. Die Vollfinanzierung kann allenfalls eine kurzfristige Erhöhung der Anzahl der Ladestellen erreichen, mittel- bis langfristig wird der darüberhinausgehende notwendige privatwirtschaftlichen Aufbau jedenfalls verzögert, wenn nicht gar ausbleiben. Letztendlich wird nicht nur die notwendige Akzeptanz für Elektromobilität durch zukünftige Fahrzeugnutzer, sondern auch seitens der Steuerzahler mit dem Instrument der Vollfinanzierung attackiert.

Mit einem klassischen Förderansatz ließe sich vermutlich mit dem gleichen Budget mehr als die doppelte Anzahl an HPC-Standorte erreichen, wenn der Bund nur die Errichtungskosten zu den üblichen Förderquoten übernehme und die Netzanschlusskosten für alle Ladeinfrastrukturmaßnahmen erließe. Hierdurch wäre das Ziel einer

flächendeckenden Ladeinfrastruktur und ausreichend Wettbewerb für faire Preise möglich. Das brächte kurz-, mittel- und langfristig den meisten Kundennutzen.

Die Unterzeichner sehen es daher als im Sinne sowohl der Verbraucher als auch eines fairen und funktionierenden Wettbewerbs zwingend an, dass die **Ausschreibungsbedingungen dahingehend geändert werden, dass sie den langfristigen, nachhaltigen privatwirtschaftlichen Aufbau einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur nicht ausbremsen**. Wir appellieren daher, sowohl die **Vollfinanzierung als auch die Preisobergrenze auszusetzen und durch geeignetere und weniger wettbewerbsverzerrende Instrumente zu ersetzen**. Die Unterzeichner sind gern bereit, die Ausschreibung konstruktiv zu unterstützen, wie wir mit unserem Beitrag zum Ideenwettbewerb vor einigen Monaten bereits zum Ausdruck gebracht haben. Aufgrund der nun durch die Vorabinformation konkretisierten Markt-Bedrohungen sehen wir einen **dringenden Bedarf, in einen konstruktiven Dialog mit beteiligten Ministerien und Behörden zu treten**, um im Sinne eines fairen marktgerechten Wettbewerbs und der Energiewende sinnvolle Lösungen für den Aufbau des Deutschlandnetzes zu finden.

