

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur
ladeinfrastruktur@now-gmbh.de

FAQs zum Deutschlandnetz

04.10.2021

Warum braucht Deutschland ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Schnellladernetz?

Die beschleunigte Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist ein zentraler Bestandteil der Klimaschutzstrategie der Bundesregierung. Damit der Umstieg auf elektrische Fahrzeuge in der Breite gelingt, muss eine geeignete Ladeinfrastruktur flächendeckend zur Verfügung stehen und hinsichtlich ihrer Kapazität vorausschauend aufgebaut werden.

Die Ausschreibung zum Deutschlandnetz reagiert auf den zukünftig weiter stark wachsenden Bedarf nach Schnellladeinfrastruktur. Sie antizipiert den fahrzeugseitigen Markthochlauf und die absehbaren technischen Entwicklungen. Mit Schnellladeeinrichtungen an mehr als 1.000 Standorten leistet sie einen entscheidenden Beitrag für die Mittel- und Langstreckentauglichkeit der Elektromobilität. Gerade in diesem Marktsegment ist der Ausbau bislang weit hinter dem zukünftig notwendigen Bedarf zurückgeblieben. Ein weiterhin zu langsamer Ausbau würde die wachsende Akzeptanz der Elektromobilität und den klimapolitisch erforderlichen Fahrzeughochlauf gefährden.

Warum ist das Deutschlandnetz jetzt der richtige Schritt, das bestehende Schnellladernetz zu ergänzen und zu verdichten?

Mit der Ausschreibung zum Deutschlandnetz setzt das BMVI die Vorgaben des Schnellladegesetzes um. Durch dieses weltweit einzigartige Infrastrukturvorhaben wird ermöglicht, dass im gesamten Bundesgebiet die nächste Schnellladestation innerhalb weniger Minuten zu erreichen sein wird. Als Ergebnis wird im gesamten Bundesgebiet eine bedarfsgerechte Flächendeckung mit hochleistungsfähiger Schnellladeinfrastruktur erreicht. So werden die letzten Zweifel an der Langstreckentauglichkeit der Elektromobilität beseitigt. Sowohl in Hinblick auf die Nutzerfreundlichkeit als auch in Bezug auf die technische Ausstattung müssen die Standorte des Deutschlandnetzes dabei auch zukünftigen Maßstäben standhalten. Die Ausschreibung zum Deutschlandnetz schließt die „weißen Flecken“ auf der deutschen Ladelandkarte.

Die bereits existierenden Schnellladestandorte, deren privatwirtschaftlichen Aufbau der Bund mit Fördermaßnahmen unterstützt hat, werden so sinnvoll ergänzt. Die verkehrsplanerisch ermittelten Suchräume der künftigen Standorte befinden sich gerade dort, wo der aktuelle Bestand an Ladeinfrastruktur noch weit hinter dem berechneten mittelfristigen Bedarf zurückbleibt. Auch im Rahmen des Verhandlungsverfahrens ist eine Berücksichtigung bereits bestehender Standorte möglich. Seit der Vorinformation zur Ausschreibung am 16. August besteht Klarheit über die konkrete Verortung dieser zukünftigen Standorte. Dies bedeutet Planungssicherheit für Investoren im Bereich der Ladeinfrastruktur und Gewissheit zur Flächendeckung für die (künftigen) Nutzerinnen und Nutzer der Elektromobilität.

Warum wählt der Bund dafür den Weg einer Ausschreibung?

Mit der Ausschreibung wählt der Bund bewusst ein Instrument, welches die Möglichkeiten der bisherigen Fördermaßnahmen sinnvoll erweitert und ergänzt. Der Bund hat schon vor 10 Jahren erkannt, dass ein ausschließlich marktwirtschaftlicher Ladeinfrastrukturaufbau, der ganz ohne finanzielle Hilfen des Staates auskommt, keine Aussicht auf Erfolg hat. Daher hat das BMVI den bisherigen Hochlauf bereits mit verschiedenen Fördermaßnahmen begleitet. Dieser Ansatz alleine kann jedoch – auch angesichts der schwierigen Verhältnisse für einen ausreichenden Wettbewerbsdruck und nicht unerheblicher Markt-machtprobleme – nicht die deutschlandweite Flächendeckung und angemessene Nutzerfreundlichkeit erreichen, die in der nun beginnenden Skalierungsphase erforderlich sind. Dies fordert den Staat zum weiteren Handeln auf, denn die Akzeptanz der Elektromobilität leidet bisher unter der regional teils noch lückenhaften Bedarfsdeckung und bisweilen noch wenig nutzerfreundlichen Bedingungen. Das Instrument der Ausschreibung bietet die Möglichkeit hier Fortschritte zu erzielen und hat sich darüber hinaus auch in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als effizient erwiesen.

Ist die Ausschreibung rechtlich zulässig?

Die Ausschreibung entspricht den Vorgaben des EU-Beihilferechts. Dies ergibt sich bereits daraus, dass der Bund als Ergebnis der Ausschreibung gar keine Beihilfe gewähren wird. Der Anwendungsbereich des EU-Beihilferechts ist damit nicht eröffnet. Die Europäische Kommission hat in ihrer Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV (2016/C 262/01) definiert, dass staatliche Zahlungen den Marktbedingungen entsprechen und folglich keine Beihilfe darstellen, wenn eine wettbewerbliche Ausschreibung nach den Vorgaben des Vergaberechts (GWB und VgV) durchgeführt wird. Genau dies ist geplant. Auch die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt und die Monopolkommission unterstützen grundsätzlich, dass staatliche Mittel über Ausschreibungen im Wettbewerb vergeben werden, was den Ansatz des Deutschlandnetzes bestätigt. Das BMVI übernimmt keine 100 %-ige Finanzierung der Errichtungs- und Betriebskosten der Schnellladeinfrastruktur. Die vom Bund gezahlte Vergütung ist nur eine von zwei Einnahmekomponenten für die Betreiber. Denn auch die Nutzerzahlungen gehen zum Teil als Einnahme an die Betreiber. Über die vom Bund zu zahlende Vergütung konkurrieren die Bieter im Vergabeverfahren auch miteinander: Die marktwirtschaftlichen Kräfte werden genutzt, um im Wettbewerb das wirtschaftlichste Angebot zu ermitteln. In Verbindung mit der Gestaltung des Preismodells wird eine Überförderung so ausgeschlossen.

Woher sollen die Flächen für die Standorte in den 900 Suchräumen der Regionallose kommen?

Geeignete Standorte für ein geplantes Projekt zu finden, ist eine grundlegende unternehmerische Aufgabe – ob im Einzelhandel, im Tourismussektor oder in der Ladeninfrastrukturbranche. Ladeinfrastrukturbetreiber sind darauf spezialisiert, geeignete Flächen für die Errichtung von Ladestationen und Ladeparks zu suchen und zu akquirieren. Mit dem Deutschlandnetz macht sich der Bund diese Fähigkeit zunutze: Er gibt im Sinne des Kernziels der Flächen- und Bedarfsdeckung grob den Raum vor, an dem HPC-Ladeinfrastruktur entstehen muss. So entsteht ein Wettbewerb der Ideen und Fähigkeiten, der gute Ergebnisse bei der Standortwahl und -qualität befördert. Die Flächenrecherche und -akquise unterstützt der Bund mit dem Angebot des FlächenTOOLS der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur.

Bremst die Ausschreibung des Deutschlandnetzes den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Deutschland mittelfristig ab?

Das Deutschlandnetz schafft Klarheit für den Markt sowie die Nutzerinnen und Nutzer und stabilisiert so den Hochlauf der Elektromobilität. Seit der Vorinformation zum Deutschlandnetz besteht Klarheit, wo die Schnellladestandorte in den kommenden Jahren entstehen werden. Diese Information steht der Öffentlichkeit einschließlich der Netz- und der Ladeinfrastrukturbetreiber frei zur Verfügung. Die Ausschreibung schafft so Transparenz für die Planung von Ladeinfrastruktur inner- und außerhalb des Deutschlandnetzes. Damit herrscht eine nie dagewesene Planungssicherheit. Den Nutzerinnen und Nutzern gibt sie Sicherheit über die künftige Flächendeckung. So werden Unsicherheiten in der Transformationsphase hin zur Elektromobilität erheblich reduziert. Das sorgt für ein Mehr an Stabilität, von dem die Marktteilnehmer in allen beteiligten Branchen auch außerhalb des Deutschlandnetzes profitieren werden.

Ist das Preismodell eine Gefahr für Standorte außerhalb des Deutschlandnetzes?

Ein am Markt orientierter Preiskorridor macht Elektromobilität attraktiv für alle – ohne Preisdumping oder Wucher zu befördern. Der Preiskorridor, wie ihn das Ausschreibungskonzept für das Deutschlandnetz vorsieht, ist flexibel und „atmet“ mit Veränderungen in den variablen Kostenbestandteilen wie dem Strompreis, so dass Veränderungen zeitnah Berücksichtigung finden. Der Preiskorridor wird unter Berücksichtigung der Vollkosten auf Basis realer Daten aus der bisherigen Förderung und eine Amortisierung dieser Kosten durch eine steigende Nachfrage in den nächsten Jahren ermittelt. Annahme ist, dass die Zahl der Ladevorgänge pro Ladepunkte zunehmend stark ansteigt. Dadurch verteilt sich die Amortisierung der fixen Kosten (Investition, Netzanschlusskosten aber auch der Leistungspreis der Stromversorgung) auf eine wachsende Zahl von Ladevorgängen. Mittelfristig ist auch mit Blick auf die Neugestaltung der THG-Quotenregelung, die zusätzliche Erlöse für den Ladeinfrastrukturbetreiber erzeugt, insgesamt mit sinkenden Endpreisen zu rechnen. Die Ausgleichskomponente für den Rückfluss eines Großteils der Einnahmen stellt sicher, dass beim Deutschlandnetz keine Dumpingpreise genommen werden, da die Amortisierung der Grenzkosten faktisch eine Untergrenze setzt. Zudem verlagert sie einen nennenswerten Teil der Unsicherheit bzgl. der Auslastung in den kommenden Jahren auf den Bund.