

## Ausschreibung eines bundesweiten HPC-Schnellladenetzes für E-Fahrzeuge

### I. Ausgangslage und Motivation

Die inzwischen mehrjährigen Förderprogramme zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur (LIS) für E-Fahrzeuge sind alleine nicht geeignet um den Aufbau schnell, verlässlich, bedarfsgerecht, flächendeckend und verbraucherfreundlich zu gewährleisten:

- Förderprogramme bieten keine genügende Garantie für den (ausreichenden) Aufbau und dauerhaften Betrieb von LIS; trotz Fördervorgaben und Mindeststandards der Ladesäulenverordnung ist der Kunde mit Insellösungen, hoher Unzuverlässigkeit, uneinheitlichen Informationen und zahlreichen unterschiedlichen Nutzerschnittstellen konfrontiert.
- Schnellladepunkte mit hoher Leistung gibt es bislang (mit Blick auf künftig verfügbare Fahrzeuge und die angestrebte Mittel-/Langstreckennutzung) deutlich zu wenig. Weniger als 2% aller Ladepunkte (LP) haben eine Ladeleistung von mindestens 100 kW (OBELIS 1,89%, BNetzA 1,56%).
- Für den erfolgreichen Markthochlauf von E-Fahrzeugen bedarf es aber einer (vorausschauend und skalierbar) bedarfsgerechten, bundesweit flächendeckenden und nutzerfreundlichen LIS (kein Rosinenpicken).

Deswegen muss der Bund seine Förderpolitik ergänzen. Als ersten wesentlichen Schritt plant das BMVI den Aufbau und den Betrieb eines bundesweiten Schnellladenetzes an 1.000 Standorten im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung in Auftrag zu geben:

- Das Schnellladenetzt deckt den Bedarf für die Mittel- und Langstreckenmobilität an den Fernstraßen (kann aber an Standorten in urbanen Räumen auch andere Mobilitätsbedarfe decken).
- Standorte müssen stets öffentlich zugänglich sein und dabei auf öffentlichen, sowie im privaten Eigentum stehende Flächen liegen.
- Mit der LIS entsteht ein leistungsfähiges und diskriminierungsfrei zugängliches Rückgrat der Elektromobilität („back bone“) mit einheitlichen Vorgaben zur Sicherung der Nutzerfreundlichkeit.

Bei der Umsetzung dieser Initiative spielt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der NOW GmbH, einer Gesellschaft des Bundes, eine zentrale Rolle. Sie bereitet gemeinsam mit dem BMVI die geplante Ausschreibung vor und soll dafür hinaus Länder und Kommunen bei ihren Ausbauplänen unterstützen und koordinieren.

Dieser erste Schritt wird zeitnah durch weitere Maßnahmen ergänzt werden, bspw. hinsichtlich des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in Kommunen mit Fokus auf regelmäßige Kurzstreckenmobilität sowie an privaten Stellplätzen. Ziel ist es, sämtliche Ladebedarfe der Nutzer gleichzeitig in den Blick zu nehmen und alle dafür erforderlichen Arten an Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht und nutzerfreundlich zu verzahnen.

### II. Vorbereitung der Ausschreibung

Das geplante Vorgehen gliedert sich im Wesentlichen wie folgt:

- BMVI und die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bereiten bis voraussichtlich Ende des 3.Quartals 2020 die Ausschreibung vor. Neben der eigenständigen Konzeption werden

Markterkundungsgespräche geführt, um die Bedenken, Bedürfnisse und Fähigkeiten der von der Ausschreibung direkt oder mittelbar adressierten Marktakteure sachgerecht zu bewerten.

- Die europaweite Ausschreibung startet – vorbehaltlich der erforderlichen Abstimmung mit allen dafür (ganz oder in Teilen) zuständigen Behörden – voraussichtlich im 4. Quartal 2020. Die Verfahrensdauer wird voraussichtlich nicht unter acht Monaten liegen.

Die folgenden Punkte geben einen Überblick über das vorläufige Grundverständnis des Bundes und einige zentrale Regelungsbereiche:

- Der Bund soll nicht selber Betreiber von Ladeeinrichtungen werden. Seine Rolle besteht vielmehr darin, den erforderlichen Infrastrukturaufbau für den Markthochlauf der E-Fahrzeuge durch langfristige Verträge mit Betreibern zu gewährleisten. Er wird daher klare Fristen für den Aufbau der Ladeeinrichtungen setzen und einen hohen Qualitätsstandard für deren Betrieb definieren.
- Leitlinie des Bundes ist eine aus Sicht der Nutzer von E-Fahrzeugen flächendeckende, bedarfsgerechte und attraktive LIS. Dies betrifft neben deren räumlicher Verteilung und hohen Mindestverfügbarkeiten auch die Umgebung am jeweiligen Standort.
- Bei der geplanten Ausschreibung steht HPC (High Power Charging)-LIS im Vordergrund (Leistung pro Ladepunkt von mindestens 150 kW, die ein schnelles Laden für Mittel- und Langstreckenmobilität gewährleistet).
- Der Bund wird als Ergebnis der Ausschreibung mehrere Betreiber auswählen.
- Da der Betrieb einer HPC-LIS erst mittel- oder langfristig wirtschaftlich sein wird, wird die Wirtschaftlichkeitslücke für die Bieter mit den attraktivsten Angeboten durch eine entsprechende Vergütung durch den Bund adressiert. Zudem werden so auch dauerhaft wenig lukrative Standorte, die aber auch Nutzersicht zwingend benötigt werden, aufgebaut.
- Die Ausschreibung erfolgt in Losen, in denen attraktive und wirtschaftlich weniger attraktive Standorte gebündelt werden. Ein geeigneter Zuschnitt der Lose wird den Wettbewerb bei der Ausschreibung sicherstellen.
- Ausgeschrieben wird die Rolle des Betreibers von Ladeeinrichtungen (Charge Point Operator – CPO), nicht die Rolle des Mobilitätsanbieters (E-Mobility Provider – EMP). Es ist nicht beabsichtigt, konkrete Vorgaben für die Endkundenpreise zu machen. Der CPO soll das Laden jedoch allen EMP und allen Ad-Hoc-Ladern diskriminierungsfrei und zu gleichen Konditionen ermöglichen. Das Zugangsentgelt für die Nutzung der Ladeeinrichtungen gegenüber EMP (B2B) darf daher nicht in missbräuchlicher Weise von dem Entgelt für Ad-Hoc-Lader abweichen und muss zu verschiedenen EMP identisch sein.
- Eine zentrale Rolle beim Aufbau der LIS spielen geeignete Flächen. Der Bund wird daher nach Möglichkeit nicht nur eigene Flächen einbringen, sondern auch Länder und Kommunen aufrufen, geeignete Flächen zur Verfügung zu stellen. Zudem soll LIS auch auf privaten Flächen errichtet werden, wenn diese verkehrlich geeignet, langfristig gesichert und für Nutzer attraktiv sind.
- Der Aufbau der HPC-LIS erfolgt langfristig: Er wird durch die Ausschreibung in einer ersten Phase bis ca. zum Jahr 2030 abgesichert. Der Bund strebt an in einer anschließenden zweiten Phase zu gewährleisten, dass die Ladeeinrichtungen auch nach Auslaufen der Verträge weiterhin zu nutzerfreundlichen Bedingungen verfügbar bleiben.