

# Ladeinfrastruktur – Welche Möglichkeiten haben Kommunen?

Energietagung

Baunatal, 6. Oktober 2015

## Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater – sowie Ingenieure, Berater und weitere Experten in unserer BBH Consulting AG. Wir betreuen über 3.000 Mandanten und sind die führende Kanzlei für die Energie- und Infrastrukturwirtschaft.

BBH ist bekannt als „die“ Stadtwerke-Kanzlei. Wir sind aber auch viel mehr. In Deutschland und auch in Europa. Die dezentralen Versorger, die Industrie, Verkehrsunternehmen, Investoren sowie die Politik, z.B. die Europäische Kommission, die Bundesregierung, die Bundesländer und die öffentlichen Körperschaften, schätzen BBH.

- ▶ rund 250 Berufsträger, rund 550 Mitarbeiter
- ▶ Büros in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart und Brüssel

## Dr. Christian de Wyl



Rechtsanwalt Dr. de Wyl berät im Bereich Netz und Vertrieb. Gesellschaftsrecht, Vertragsgestaltung, Entflechtung, Elektromobilität sowie die Betreuung von Kooperationen runden sein breites Spektrum ab.

- ▶ Geboren 1963 in Bremen
- ▶ 1983 bis 1988 Studium der Rechtswissenschaften in Marburg
- ▶ 1989 bis 1990 zivilrechtliche Promotion und Assistent an der Uni Marburg, Stipendiat der hess. Graduiertenförderung
- ▶ Ab 1994 fünfjährige Tätigkeit als Syndikusanwalt einer Großbank in Frankfurt/ Main
- ▶ Seit 1999 Rechtsanwalt und seit 2002 Partner bei BBH
- ▶ Aufsichtsrat der INVRA Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und der BBH Consulting AG sowie Vorstand des Institutes für Klimaschutzrecht und –politik (IKEM)

**Rechtsanwalt · Partner**

10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · Tel +49 (0)30 611 28 40-20 · [christian.de.wyl@bbh-online.de](mailto:christian.de.wyl@bbh-online.de)

# Agenda

- 1. Elektromobilität als öffentliche Aufgabe**
2. Das Berliner Modell
3. Handlungsoptionen für andere Kommunen

# Elektromobilität: Quo vadis?

- **Markthochlauf der Elektromobilität bislang zurückhaltend**
- **Ladeinfrastruktur**
  - Gesetzlicher Rahmen erst in der Entstehung: AFI-Richtlinie, LadesäulenVO, Elektromobilitätsgesetz, ...
  - Aufbau im Rahmen der vier Schaufenster für Elektromobilität
  - Initiativen im Bereich DC (BAB, Tesla, Slam ...)
  - Berliner Modell als Ergebnis des bundesweit ersten Vergabeverfahrens zum Aufbau einer allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur
- **Elektrofahrzeuge**
  - Ambitionierte Ziele der Bundesregierung
  - Kommunales Flottenmanagement als sinnvoller Ansatzpunkt

## Ausgangspunkt

- **Keine Elektrofahrzeuge ohne Infrastruktur**
  - Wo wird geladen?
  - (Noch) keine allein tragfähigen Geschäftsmodelle
  - Keine Refinanzierung von Ladeeinrichtungen über Stromlieferung
- **Infrastrukturaufbau als klassische öffentliche Aufgabe (Daseinsvorsorge)**
  - Im kommunalen Bereich als Teil der kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 GG), aber auch im Übrigen als öffentliche Aufgabe anerkannt
  - Gesamtheit der Leistungen des Staates und Privater zur Befriedigung der Bedürfnisse der Bürger für eine normale Lebensführung
  - Neben sozialen und gesundheitlichen Leistungen insb. öffentliche Infrastruktur, Verkehrssektor und die Energieversorgung

# Handlungsbedarf

- ▶ **Grundentscheidung für die Elektromobilität führt zu Gewährleistungsauftrag**
  - Grds.: Def. der Rahmenbedingungen für die Erfüllung durch Private
  - Ziel: preiswerte, sichere und flächendeckende Versorgung
- ▶ **Handlungsoptionen**
  - Staatliche Aufsicht mit dem Ziel einer ausreichenden Versorgung
    - AFI-Richtlinie, Ladesäulenverordnung, etc.
  - Finanzielle Unterstützung, wenn dies nicht ausreicht und Tätigkeit/Einrichtung nicht kostendeckend angeboten werden
    - Bsp.: Berliner Modell, anstehende Förderprogramme
- ▶ **Staatliche, insb. kommunale Elektromobilitätskonzepte**

# Agenda

1. Elektromobilität als öffentliche Aufgabe
2. **Das Berliner Modell**
3. Handlungsoptionen für andere Kommunen



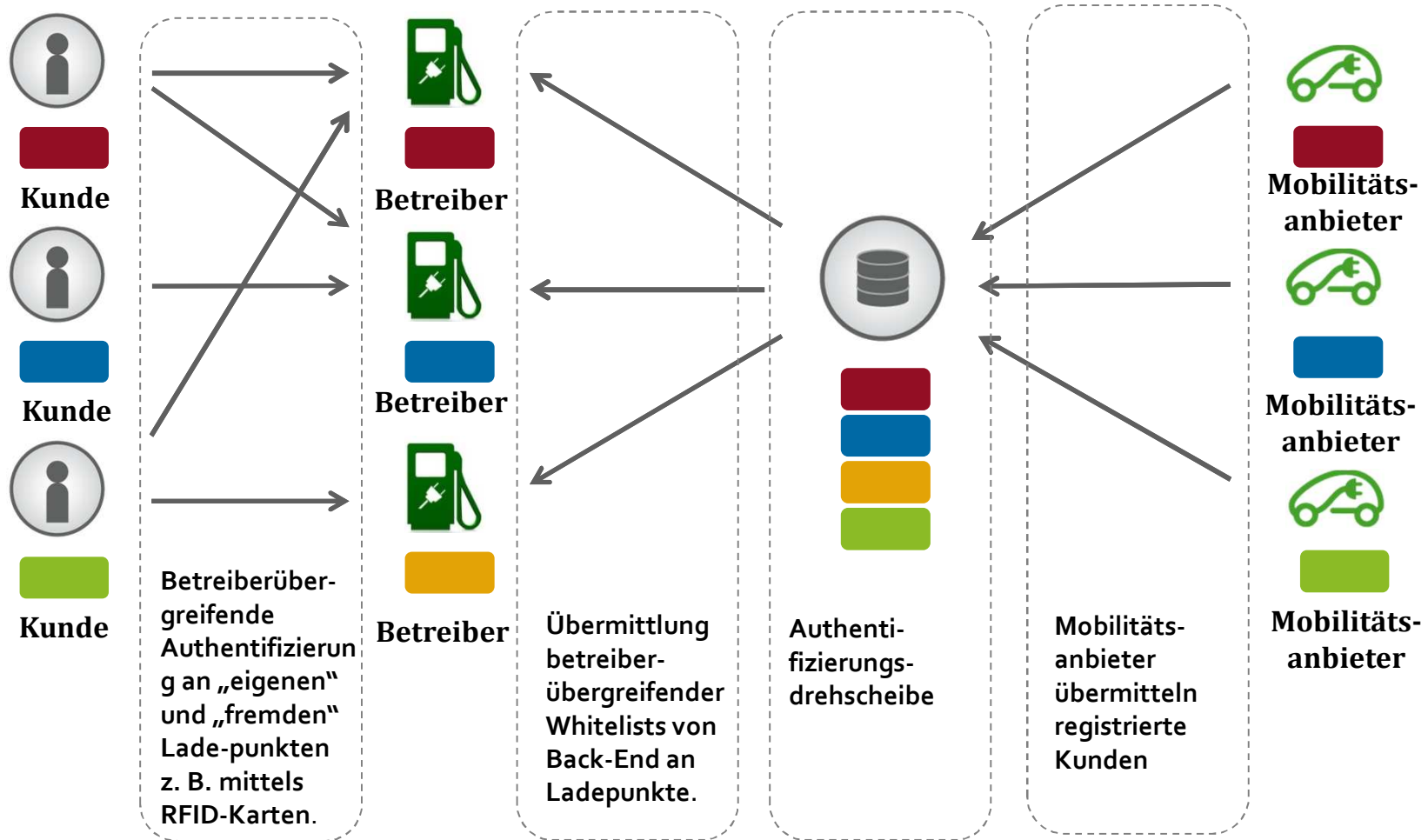
## Ausgangspunkt für Berliner Verfahren

- **Aufbau einer Ladeinfrastruktur als Teil des Schaufensters für Elektromobilität**
  - Vergabe im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens
- **Hoher Aufwand im Verfahren für Land und Bieter**
  - Entwicklung eines neuen Modells zur Ladeinfrastruktur
  - Umfangreiche Vertragsunterlagen bei nur wenigen gesetzlichen Vorgaben
- **Ausschreibung von Errichtung und Betrieb**
  - Errichtungs- und Betreiberentgelt
  - Subventionierung Netzanschluss
- **Die Errichtung von Ladeeinrichtungen im öffentlichen und halböffentlichen Bereich erfolgt in zwei Stufen + Verlängerungsoption**

## Ladetechnologien

- **Errichtung erfolgt flexibel und technologieoffen**
  - Je nach Bedarf etwa als „klassische“ AC-Ladesäulen unterschiedlicher technischer Gestaltung, als Ladepunkte an Beleuchtungsanlagen oder als DC-Schnellladepunkte
- **Gestaltungsspielraum des Betreibers im Sinne einer nachfrageorientierte Errichtung**
  - Differenzierung bei Errichtungsentgelten verhindert Fehlanreize zur Errichtung bestimmter Ladetechnologien, die sich bei Einheitspreisen ergeben würden

# Das Berliner Modell: Marktrollen in der Praxis



# Diskriminierungsfreiheit

- **Berliner Ladeinfrastruktur ist offen für Dritte**
  - Andere Betreiber können Ladeeinrichtungen in die Berliner Infrastruktur einbringen
  - Andere Mobilitätsanbieter können sich registrieren und ihren Kunden den Zugang zur Berliner Infrastruktur ermöglichen
  - ⇒ Obsiegende Bietergemeinschaft muss dritte Mobilitätsanbieter diskriminierungsfrei behandeln (Zugangsverträge)
  - ⇒ Kein Mobilitätsanbieter darf Anreize setzen, dass Nutzer von Elektrofahrzeugen vorwiegend „eigene“, d. h. von ihm betriebene, Ladeeinrichtungen nutzen
- **Einbindung weiterer Städte (Brandenburg ...) denkbar**

## Abrechnung und Preise

- **Betreiber rechnen gegenüber Mobilitätsanbietern nach Ladezeit ab (Zugangsentgelte)**
  - Kein reiner Strompreis, da Kostentreiber Infrastruktur
  - Einheitliche Zugangsentgelte jedes Betreibers gegenüber allen Mobilitätsanbietern; zudem „marktüblich und angemessen“
  - Problem Stromsteuer mit ausstehender Stellungnahme BMF
- **Keine Vorgabe von Preisen zwischen Mobilitätsanbieter und Nutzer**
  - Wettbewerb um Endkunden
  - Vgl. die ähnliche Vorgaben im Bereich anderer Netzwirtschaften: regulierte Netzentgelte und freie Endkundertarife

## Weitere Eckpunkte

- **Authentifizierung im Grds. über eine RFID-Karte**
  - Einsatz des sog. eTickets erleichtert (als besonderer Form der RFID-Karte) verkehrsmittelübergreifenden Alltag
    - Bereits im öffentlichen Nahverkehr und bei Fahrradverleihsysteme
  - Einsatz weiterer Authentifizierungsmedien wie etwa von App-Lösungen grds. möglich, wenn Einheitlichkeit Ladeinfrastruktur gewahrt
- **Nutzer von Elektrofahrzeugen laden Grünstrom nach den Anforderungen des Herkunftsnachweisregisters des UBA**
- **Zugriffsrecht des Landes**
  - Sämtliche Ladeeinrichtungen (inkl. Netzanschluss ) im öffentlichen Raum stehen zum Vertragsende im Eigentum des Landes Berlin

# Das Verfahren zur Auftragsvergabe

- **Wahl eines förmlichen Vergabeverfahrens**
  - Abgrenzung Konzession und Beschaffungsvorgang
  - Hier: Schwerpunkt in der Beschaffung
- **Auftragsvergabe im wettbewerblichen Dialog, § 101 Abs. 4 GWB**
  - Veröffentlichung im EU-Amtsblatt im Oktober 2012
  - Mehrere Dialogphasen: Standorte, Technologie, Authentifizierung, Marktrollenverständnis, Vergütung, Endschaft, etc.
  - Aufforderung zur Angebotsabgabe im August 2014
  - Zuschlag am 09.01.2015

## Agenda bzw. Inhalte

1. Elektromobilität als öffentliche Aufgabe
2. Das Berliner Modell
3. **Handlungsoptionen für andere Kommunen**



## Das Berliner Modell als Vorbild?

- **Das Berliner Modell als Ergebnis der bundesweit ersten Ausschreibung dieser Art**
  - Einheitliche kommunale Ladeinfrastruktur als öffentliche Aufgabe
  - Echte Trennung der Marktrollen Betreiber und Mobilitätsanbieter
  - Ziel: Möglichst geringer Zuschussbedarf bei hohem Standard
- **Situationen nicht überall gleich!**
  - Sichtbarkeit von Ladeinfrastruktur notwendig
  - Mehr als „BM-/SW-Säule“
  - Ausschreibung erforderlich?
- **Interessen bündeln**
  - in der Region
  - Hotel / Gewerbe etc.
  - Öffentlich / halböffentlich

## Ausblick

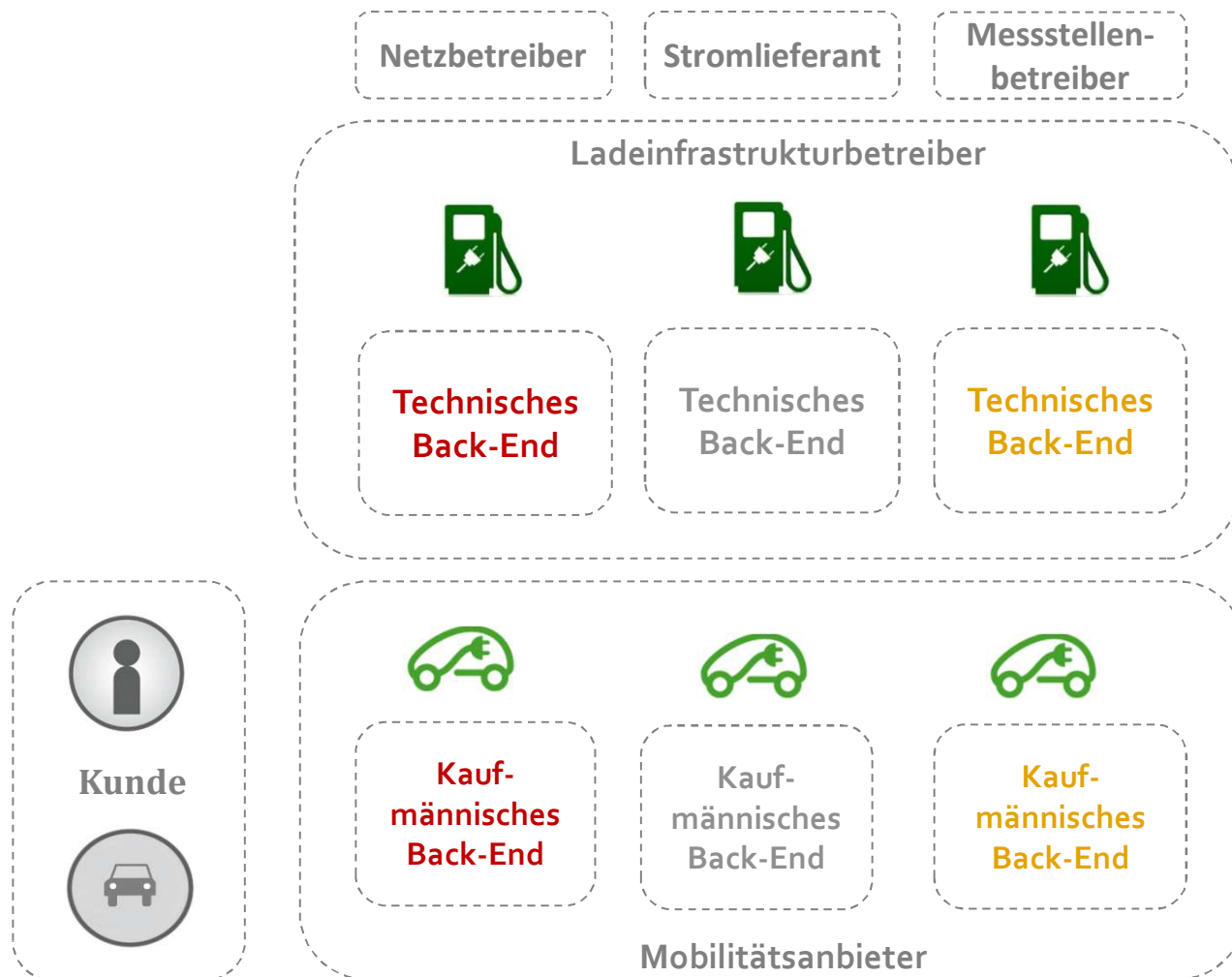
- Markthochlauf von Fahrzeugen notwendig
  - Förderprogramme
- **Kommunen als Treiber der Elektromobilität**
  - Infrastrukturaufbau und Flottenmanagement
  - Einbindung von kommunalen Unternehmen bietet großes Synergiepotential
- **Bedarf an bundesweiter Koordination**
  - Rechtsrahmen für den Infrastrukturaufbau
  - Wettbewerbliche und technologieoffene Vergabe von Fördermitteln

Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Christian de Wyl, BBH Berlin  
Tel +49 (0)30 611 284-20  
christian.de.wyl@bbh-online.de  
www.bbh-online.de

# Backup.

# Trennung der Marktrolle



## Marktrollen im Berliner Modell (1)

### ▶ **Kommune (Land Berlin)**

- Beauftragt und vergütet den Betreiber mit Errichtung und Betrieb
- Gibt Standortkonzept und technischen Standard vor
- Beauftragt Mobilitätsanbieter mit Versorgung der Nutzer
- Ermöglicht Authentifizierung über Verkehrsinformationszentrale (VIZ) als unselbständige Einrichtung des Landes Berlin

### ▶ **Betreiber**

- Errichtet und betreibt vom Land geförderte einheitliche Berliner Ladeinfrastruktur

### ▶ **Dritter Betreiber**

- Errichtet und betreibt weitere Ladepunkte ohne Zuschuss des Landes

## Marktrolle im Berliner Modell (2)

- ▶ **Mobilitätsanbieter (MobA)**
  - Beliefert Nutzer mit „Mobilität“
  - Wickelt den Netzzugang mit (drittem) Betreiber ab
- ▶ **Dritter Mobilitätsanbieter (Dritter MobA)**
  - Tätigkeit wie MobA
  - Unterschied: nicht durch Vergabeverfahren bestimmt, sondern nachträglich hinzugetreten
- ▶ **Nutzer**
  - Wird vom Mobilitätsanbieter mit Mobilität beliefert
  - Zahlt Vergütung an Mobilitätsanbieter

# Vertragsverhältnisse

