



BECKER BÜTTNER HELD

GUTACHTEN

INSTRUMENTE FÜR ATTRAKTIVE LADEPREISE (PROJEKT „REGAINING TRUST“)

Im Auftrag der:

Stiftung Denkfabrik Klimaneutralität gGmbH, Friedrichstrasse 155-156, 10117 Berlin, vertreten
durch den Direktor Rainer Baake sowie den Direktor Thomas Losse-Müller

Erstellt durch:

Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald
Rechtsanwalt Dr. Christian de Wyl
Rechtsanwältin Katharina Schubert

INHALT

Teil 1	Wesentliche Ergebnisse	3
A.	Ausgangslage	3
B.	Fragestellung	4
C.	Bewertung	8
Teil 2	Rechtliche Würdigung	12
A.	Marktrollen	12
B.	Instrumente für attraktive Ladepreise	14
	I. Ladeinfrastruktur als Teil der regulierten Stromnetze	14
	II. Durchleitungsmodell	16
	III. Ladeinfrastruktur im bestehenden Wettbewerbsmodell	18
	IV. Vorgaben für Stromnetzbetreiber	25
C.	Ergebnis	28

TEIL 1 WESENTLICHE ERGEBNISSE

A. Ausgangslage

Der Ausbau der Elektromobilität ist zur Erreichung der gesetzten klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor von großer Bedeutung.¹ Zentraler Ansatzpunkt ist dabei die Förderung des nationalen Markthochlaufs der Elektromobilität und mittelbar die Schaffung von Anreizen für den Kauf von Elektrofahrzeugen. In diesem Zusammenhang sind zwei Aspekte von essenzieller Bedeutung:

- eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur sowie
- attraktive Ladepreise.

Der Großteil der Ladevorgänge in der Bundesrepublik erfolgt aktuell im privaten – nicht-öffentlichen – Bereich an der eigenen Wallbox oder beim Arbeitgeber und gerade nicht im öffentlich zugänglichen Bereich. Dessen ungeachtet sind auch Ladevorgänge an öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen für den Markthochlauf der Elektromobilität und die Gewährleistung einer umfassenden Mobilität von herausragender Bedeutung. Dies insbesondere deshalb, weil es eine Vielzahl von Haushalten gibt, die weder zuhause noch bei einem Arbeitgeber laden können. Aber auch die rasante Entwicklung des tankstellenähnlichen Ladens mit hoher Leistung (HPC-Laden) führt für alle Nutzer im Bereich der Mittel- und Langstreckenmobilität zu einem Bedürfnis nach bezahlbarer öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur.

Öffentliche Ladevorgänge sind in der Praxis allerdings regelmäßig deutlich teurer und für den Endnutzer intransparenter ausgestaltet. So können je nach Vertragspartner des Endnutzers an ein und demselben Ladepunkt gravierende preisliche Unterschiede entstehen, die für den Endnutzer nicht nachvollziehbar sind.² Dabei liegt eigentlich auf der Hand, dass die Ursache dieser Preisunterschiede nicht in den Infrastrukturkosten des Betreibers der Ladeinfrastruktur

¹ Vgl. auch Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung, der 68 konkrete Maßnahmen in relevanten Bereichen (darunter insbesondere in den Bereichen Förderung, Digitalisierung, Stromnetzintegration) festlegt, um Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln und eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur zu schaffen. Der Volltext ist hier abrufbar: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?blob=publicationFile>.

² So beobachten die Verfasser beispielsweise aktuell bei Standorten des sog. „Deutschlandnetzes“, bei dem die CPO ausdrücklich vertraglich gehalten sind, EMP nicht zu diskriminieren und Ad hoc – bzw. EMP-Laden grds. gleich zu bepreisen, Preisspreizungen zwischen 0,66 Ct. Ad hoc – Laden und 0,95 Ct. Roaming. Solche Differenzen gibt es auch in umgekehrter Richtung.

(Charge Point Operator – nachfolgend **CPO**) liegen kann, sondern weitere wettbewerbshemmende und strukturelle Faktoren eine Rolle spielen.³ Da darüber hinaus auch die Kosten eines kleinen oder mittleren E-Fahrzeugs nach wie vor deutlich höher sind, als die für einen herkömmlichen Pkw mit Verbrennungsmotor, sinkt der Anreiz für einen potenziellen Kunden, ein Elektrofahrzeug zu erwerben, immens.

Die aktuellen Entwicklungen im nicht-öffentlichen Bereich sind erfreulich und für die Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesrepublik förderlich. Sie sind allerdings ausbaufähig, was die Vorgaben für Eigentümer (GEIG) und die Rahmenbedingungen für Mieter und Miteigentümer angeht. Den Fokus auch auf das öffentliche Laden zu legen, ist aus den eingangs erwähnten Gründen dennoch unerlässlich, da die uneingeschränkte Verfügbarkeit von preiswertem Ladestrom auch bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten besonders wichtig für die Motivation von Pkw-Fahrern ist, Elektrofahrzeuge zu erwerben.

B. Fragestellung

Durch vorliegendes Gutachten werden die rechtlichen Hintergründe der bestehenden Preisunterschiede bei öffentlichen Ladevorgängen untersucht. Weiter werden die aktuell vorhandenen rechtlichen Vorgaben zur Preisgestaltung im Rahmen von öffentlichen Ladevorgängen vorgestellt und rechtlich bewertet. Dabei steht eine hohe Effektivität der jeweiligen Maßnahmen ebenso im Fokus wie deren kurz- und mittelfristige Umsetzbarkeit.

Mit dieser Ausrichtung des Gutachtens ist keine fachliche Ablehnung von Maßnahmen verbunden, die nicht kurzfristig umsetzbar sind. Solche Maßnahmen sind nur nicht geeignet, den Markthochlauf in den kommenden Jahren kurzfristig zu beeinflussen und bleiben daher einer gesonderten Untersuchung vorbehalten.

Untersucht wurden insbesondere die folgenden Maßnahmen:

- **Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromnetz:**
 - Aktuell ist die Ladeinfrastruktur strikt vom Netzbetrieb zu trennen und somit nicht Teil des regulierten Netzbetriebs. Durch eine Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromnetz und die damit einhergehende Regulierung könnte

³ Die Problematik wurde bereits durch das Bundeskartellamt (**BKartA**) in einer Pressemitteilung zum Abschlussbericht der Sektoruntersuchung zu E-Ladeinfrastruktur erkannt und diskutiert, vgl. auch: https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2024/01_10_2024_Ladesaeulen.html.

unmittelbar auf das Infrastrukturentgelt des Ladepunktbetreibers und sonstige Preisbestandteile Einfluss genommen werden.

- **Einführung des Durchleitungsmodells:**

- Beim Durchleitungsmodell nutzen Endkunden die Infrastruktur des Betreibers der Ladeeinrichtung (CPO), wählen allerdings ihren eigenen Stromlieferanten (sog. „bring your own power“). Der Endkunde schließt insoweit einen Stromliefervertrag mit einem Stromlieferanten (EMP+) seiner Wahl, der ggf. den Zugang zum Ladepunkt mit dem CPO regelt. Die Besonderheit liegt darin, dass der Strom des Ladevorganges vom CPO regulatorisch einem sog. Bilanzkonto des EMP+ zugeordnet wird. Das Durchleitungsmodell nimmt damit die (reine) Strombeschaffung aus dem Angebot des CPO und stellt diese in den Wettbewerb. Die Zusammensetzung des Ladepreises wird dadurch transparenter und die Preisbildung vom CPO unterliegt einem zusätzlichen Wettbewerb.

- **Unmittelbare Vorgaben für die Preissetzung:**

- *Einführung regulierter Ladeentgelte:* Aktuell bestehen – abgesehen von den Vorgaben der AFIR⁴ (dazu sogleich) – keinerlei Regelungen zur konkreten Festlegung der Höhe von Ladepreisen. Durch Einführung einer gesetzlichen Ermächtigung zur Regulierung von Ladeentgelten, z. B. in Form von Preisobergrenzen, könnte der Gesetzgeber einer noch zu benennenden Regulierungsbehörde ermöglichen, unmittelbar in die Preisgestaltung einzutreten.

- **Mittelbare Vorgaben für die Preissetzung:**

- *Aufwertung des Ad-hoc-Ladens:* Das Ad-hoc-Laden gemäß Art. 5 Abs. 1 AFIR ist das sog. punktuelle Aufladen an einer öffentlich zugänglichen Ladestation eines CPO, mit dem der Endnutzer keine Vertragsbeziehung über den EMP hat. Das Ad-hoc-Laden ermöglicht spontanes Laden an einem beliebigen öffentlich zugänglichen Ladepunkt, ohne dass der Kunde ein dauerhaftes Vertragsverhältnis eingehen müsste. Das Ad-hoc-Laden ist jedoch oft teurer als das EMP-Laden. Das Ad-hoc-Laden ist bereits umfassend in der AFIR geregelt und mit

⁴ Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU.

Blick auf die grundsätzlich gebotene Gleichbehandlung von Endkunden und EMP (Art. 5 Abs. 3 AFIR) geeignet, transparente und diskriminierungsfreie Ladepreise zu fördern.

- *Herstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs für Mobilitätsanbieter zur öffentlichen Ladeinfrastruktur:* Gemäß Art. 5 Abs. 3 AFIR darf auch eine Diskriminierung des Zugangs von dritten Mobilitätsanbietern zu einem öffentlich zugänglichen Ladepunkt durch den Betreiber nicht erfolgen. Vorbehaltlich möglicher sachlicher Gründe für eine Ungleichbehandlung kann auch durch Art. 5 Abs. 3 AFIR ein fairer Preiswettbewerb und die Anbietervielfalt in der Elektromobilität sinnvoll unterstützt werden.
- *Erhöhung der Preistransparenz durch Einführung einer Markttransparenzstelle:* Denkbar ist die Errichtung einer Markttransparenzstelle, mithin einer deutschen Behörde, die die Ladepreise sammelt und für eine Preistransparenz in Echtzeit sorgt. Vorbild ist dabei die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (**MTS-K**) beim BKartA. Diese Maßnahme wirkt insbesondere auch im Zusammenspiel mit den Vorgaben des § 5 Abs. 3 AFIR, da mögliche Verstöße transparent werden.
- *Aufnahme von ergänzenden Vorgaben in der Preisangabenverordnung (PAngV):* Die PAngV regelt, wie Preise für Waren und Dienstleistungen gegenüber Verbrauchern anzugeben sind. Durch eine Anpassung des Regelungskatalogs könnten attraktivere Ladepreise generiert werden, sofern dies mit der Zweckrichtung der PAngV übereinstimmt.
- *Zuweisung der Treibhausgasminderungsquote zum Mobilitätsanbieter, statt zum Ladepunktbetreiber:* Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) wird aktuell nach der 38. BlmSchV (und wohl auch der RED III⁵) dem CPO und nicht dem EMP zugeordnet. Eine Änderung dieser Zuweisungslogik könnte zu verminderten Ladepreisen führen, wenn der EMP den durch die THG-Quote erhaltenen finanziellen Vorteil an den Endnutzer weitergibt, z. B. in Form von Tarifabsenkungen.

⁵ Eindeutig jedenfalls Erwägungsgrund 74 der Red III.

Darüber hinaus wurden ergänzende Maßnahmen auf Netzebene geprüft, welche mittelbare Effekte auf die Preisgestaltung haben können, darunter insbesondere:

- *Beschleunigung des Netzanschlussprozesses:* Ladesäulenbetreiber (CPO) haben gerade in höheren Spannungsebenen (HPC-Laden) mit besonders zeitintensiven Genehmigungsprozessen für Ladesäulen / Ladehubs zu rechnen. Eine Beschleunigung des Netzanschlussprozesses könnte daher zu geringeren Ladepreisen führen.
- *Verminderung von Netzentgelten und -anschlusskosten:* Verringerte Netzentgelte und Anschlusskosten könnte der CPO in Form von verringerten Zugangsentgelten an EMPs weitergeben und dadurch deren Vielfalt fördern und attraktivere Ladepreise generieren.
- *Ausweitung des Anwendungsbereichs des § 14a EnWG:* Durch die in § 14a EnWG geregelte Lenkung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen durch den Netzbetreiber können aktuell nicht-öffentliche zugängliche steuerbare Verbrauchseinrichtungen im Bereich der Niederspannung, wie z. B. Wallboxen, durch den Netzbetreiber zur Vermeidung einer Überlastung des Stromnetzes runtergeregelt (gedimmt) werden. Ggf. ist eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des § 14a EnWG auf höhere Spannungsebenen (dort dann regelmäßig HPC- oder perspektivisch MCS-Ladepunkte) denkbar. Genauso in der Hochlaufphase solcher Ladeparks mag eine solche Unsicherheit für den Betreiber akzeptabel sein (mehrere Ladepunkte, geringe Auslastung bzw. wenige Fahrzeuge, die hohe Ladeleistungen aufnehmen können) und sie erspart dem Netzbetreiber – jedenfalls mittelfristig – erhebliche Kosten.
- *Einführung einer De-minimis-Regelung:* Durch die Neuregelung des § 7c Abs. 1 EnWG dürfen Netzbetreiber grundsätzlich nicht Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sein, noch diese entwickeln, verwalten oder betreiben. Durch diese Formulierung werden auch kleinste Versorgungsunternehmen, sog. De-minimis-Unternehmen (insb. eine Vielzahl der etwa 900 Stadtwerke) künftig vom Aufbau der Ladeinfrastruktur ausgeschlossen, was sich negativ auf die Anbietervielfalt auswirken und zu höheren Ladepreisen führen könnte, da sie ihre Aktivitäten entweder einstellen oder – ab 2027 – auf eine andere Gesellschaft verlagern müssen. Die Aufnahme einer Ausnahme des Anwendungsbereichs für solche Unternehmen könnte dem entgegenwirken.

Bewertungsmaßstab war fortlaufend eine ganzheitliche Betrachtung der einzelnen Instrumente unter Berücksichtigung insbesondere ihrer Effektivität und rechtssicheren kurzfristigen Umsetzbarkeit sowie ihrer dynamischen Effizienz und Kosteneffizienz.

C. Bewertung

Folgende Instrumente sind (gemeinsam) im Hinblick auf die Erreichung von attraktiven Ladepreisen im öffentlichen Laden effektiv und kurzfristig umsetzbar:

- die Aufwertung des Ad-hoc-Ladens,
- die Herstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs für Mobilitätsanbieter zur öffentlichen Ladeinfrastruktur und grundsätzliche Gleichpreisigkeit des Zugangs für Endkunden und EMP sowie
- die Einrichtung einer Markttransparenzstelle.

Art. 5 AFIR trifft bereits umfangreiche Regelungen zum **Ad-hoc-Laden** und insbesondere zur transparenten Preisdarstellung an öffentlichen Ladesäulen. Außerdem wird ein Diskriminierungsverbot für CPO im Hinblick auf unterschiedliche Preise zwischen Endnutzer und EMP bzw. EMP untereinander geregelt. Preise müssen demnach angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein. Dadurch bietet die Regelung des Art. 5 AFIR einen effektiven Ansatzpunkt, um kurzfristig für attraktive Ladepreise zu sorgen. Führt die Umsetzung der Vorgaben der AFIR zu einem Absinken der Ad-hoc-Preise (oder umgekehrt der Preise des CPO für EMP), ist davon auszugehen, dass der Kunde eine größere Wahl zwischen verschiedenen gleichwertigen Zugangsoptionen hat, was den Wettbewerb erhöht. Ist das Ad-hoc-Laden eine günstige Zugangsmöglichkeit, besteht aus Sicht des Kunden keine Notwendigkeit, ausschließlich von Ladekarten (verschiedener) EMP Gebrauch zu machen. Hilfreich wäre eine Konkretisierung, in welchen Fällen eine Differenzierung sachlich gerechtfertigt sein kann. Dies könnte durch entsprechende Gerichtsurteile geschehen, denkbar wäre aber auch eine Konkretisierung des Wortlautes insbesondere des Art. 5 Abs. 3 AFIR. Gemäß Art. 5 Abs. 3 S. 3 AFIR ist dies nämlich dann der Fall, wenn sie verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist. Durch den offenen Wortlaut setzt diese Regelung aktuell keine klaren Grenzen für marktmissbräuchliche Wettbewerbsbehinderungen. Zu prüfen ist darüber hinaus die konkrete Durchsetzbarkeit bzw. Sanktionierung von Verstößen gegen Art. 5 AFIR in der Praxis. Vor diesem Hintergrund erscheint insbesondere die Errichtung einer entsprechenden Markttransparenzstelle, idealerweise unter Ausstattung derselben mit einer entsprechenden Sanktionierungsbefugnis, notwendig.

In der Praxis kann beobachtet werden, dass CPO, die über lokale Marktmacht verfügen, dazu tendieren, intransparente und im Vergleich zu befreundeten oder eigenen EMP überhöhte Zugangsbedingungen zu ihren Ladesäulen festzulegen. Dadurch erschweren sie dritten EMP den Zugang zum Markt bzw. verdrängen sie ganz (sog. margin-squeeze). Faktisch kommt es dadurch zu einem Umsetzungsdefizit des Diskriminierungsverbots in Art. 5 Abs. 3 AFIR und zu einer verringerten Vielfalt an EMPs. Dies führt zu wettbewerblich verzerrten Preisen und unattraktiven Ladebedingungen für Endnutzer. Die Umsetzung des Art. 5 Abs. 3 AFIR und mithin die **Herstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs von EMPs zur öffentlichen Ladeinfrastruktur** ist daher essenziell zur Herstellung des wettbewerblichen Gleichgewichts und zur Erreichung von attraktiven Ladepreisen. Ähnlich wie im Hinblick auf die Aufwertung des Ad-hoc-Ladens sind die Umsetzungshürden hier gering, sodass diese Maßnahme praktisch effektiv und kurzfristig umsetzbar ist.

CPO öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sind weiter bereits seit dem 14.04.2025 dazu verpflichtet, bestimmte Daten über die von ihnen betriebene Ladeinfrastruktur oder über die damit verbundenen Dienstleistungen kostenlos weiterzugeben. Hierzu ist gemäß Art. 20 Abs. 3 AFIR ein sog. National Access Point einzurichten; ein zentrales Portal, über das Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten zur Verfügung gestellt werden. In Deutschland erfolgt dies über die sog. „Mobilithek“ des Bundesministeriums für Verkehr (**BMV**)⁶. Daneben erscheint aber auch die **Einrichtung einer Markttransparenzstelle** bei der Bundesnetzagentur (**BNetzA**) sinnvoll, da darüber Ladepreise in Echtzeit an Verbraucherplattformen weitergegeben werden können. Insbesondere ist dann eine Kompetenzerweiterung der Behörde dahingehend mit aufzunehmen, dass Transparenzverstöße durch sie sanktioniert werden können.

Das **Durchleitungsmodell** ist aktuell nur in besonders gelagerten Konstellationen ein effektives Instrument zur Förderung attraktiver Ladepreise. Beim Durchleitungsmodell wählen Endkunden ihren eigenen Stromlieferanten (EMP+) und bringen dadurch ihren eigenen Stromvertrag an die Ladesäule mit (sog. „bring your own power“). Der CPO erhält für den Zugang vom EMP+⁷ gleichwohl ein Zugangsentgelt für die Nutzung der Infrastruktur (incl. Leistungspreis der Netznutzung und Marge; sog. „Infrastrukturentgelt“). Zudem erhält der CPO die Netzentgelte (Arbeitspreis) sowie die Steuern, Abgaben und Netzumlagen (deren Höhe objektiv nachvollziehbar ist) vom EMP+ erstattet. Das Zugangsentgelt enthält aber keine Kosten für den Strom, da die-

⁶ Abrufbar unter: <https://mobilithek.info/>.

⁷ Theoretisch kann der Kunde natürlich auch ohne zwischengeschalteten EMP den Zugang im Rahmen dieses Modells wählen.

ser vom EMP+ bilanziell bereitgestellt wird. Dieses Modell macht das um die reine Stromkomponente bereinigte Zugangsentgelt transparenter. So kann Preiswettbewerb um die reinen Stromkosten entstehen, der einen wichtigen Beitrag zu attraktiven Ladepreisen leistet.⁸.

Es gibt jedoch auch Gründe, die nach aktuellem Stand gegen eine allgemeine Anwendung des Durchleitungsmodells auf alle öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen sprechen. Insbesondere ist eine vom Gesetzgeber zwingend angeordnete Anwendung kurzfristig kaum realisierbar, da voraussichtlich auch eine entsprechende Anpassung der AFIR erforderlich wäre.

Daneben wirken sich auch **Instrumente auf Netzebene** zumindest mittelbar förderlich auf die Gestaltung von attraktiven Ladepreisen aus. Die beschleunigte **Herstellung von Netzanschlüssen** sowie die **Absenkung der Kosten der Netznutzung** sind wesentliche Parameter für CPOs im Rahmen der Preisgestaltung. So könnte sich die **Absenkung des Baukostenzuschusses, wie auch der Netznutzungsentgelte** bei nicht dauerhaft vorzuhaltender Anschlusskapazität zumindest mittelbar preisattraktiv auswirken.

Ebenso könnte die Anpassung der energiewirtschaftlichen Vorgaben zum bidirektionalen Laden bzw. gesteuerten Laden zu attraktiveren Ladepreisen führen. Insoweit sollte diskutiert werden, ob der **Anwendungsbereich der Regelung des § 14a EnWG zu steuerbaren Verbrauchseinrichtungen**, der aktuell lediglich eine nicht-öffentliche Nutzung im Niederspannungsbereich umfasst, auch auf höhere Spannungsebenen und den öffentlichen Bereich ausgedehnt werden kann. Dadurch würden auch diese Bereiche von reduzierten Netzentgelten profitieren. Dieses Instrument ist gleichwohl nur zusätzlich zu den anderen Maßnahmen sinnvoll, da eine Reform der Netzentgelte nur für eine isolierte Gruppe, wie z. B. im Rahmen der Elektromobilität, zum einen einen langwierigen Gesetzgebungsprozess nach sich zieht und zum anderen aufgrund eines etwaig dadurch entstehenden systemischen Ungleichgewichts nur bedingt sinnvoll erscheint. Vielmehr wäre eine systematische Reform mit Schaffung vereinzelter Vorteile, wie z. B. auch zeitvariable Netzentgelte, zu präferieren, da dadurch insbesondere Anreize für eine Lastverteilung und mittelbar auch Anreize zur Senkung der Ladepreise geschaffen werden.

Weitergehende Vorgaben, insbesondere eine **volumfähige Regulierung der Preisgestaltung** durch einen gesetzgeberischen Eingriff bzw. die **Integration der Ladeinfrastruktur** in das

⁸ So etwas im Rahmen der aktuellen Ausschreibung der Autobahn GmbH des Bundes für eine Lkw-Schnellladeinfrastruktur an unbewirtschafteten Rastanlagen der BAB, bei der die obsiegenden CPO eine im Wettbewerb ermittelte Vergütung für ihre Errichtungs- und Betriebskosten erhalten und die Nutzer der Ladeeinrichtungen ihren Stromlieferanten freie wählen können sollen.

regulierte Stromnetz, aber auch z. B. die **Aufnahme ergänzender Vorgaben in die Preisangabenverordnung (PAngV)** bzw. die **Anpassungen der Regelungen zur Zuweisung der THG-Quote**, erscheinen aufgrund der zeitintensiven Umsetzbarkeit unter gleichzeitiger Rechtsunsicherheit nicht geeignet, effektiv und kurz- oder auch mittelfristig positive Auswirkungen auf eine attraktive Preisgestaltung zu zeigen.

TEIL 2 RECHTLICHE WÜRDIGUNG

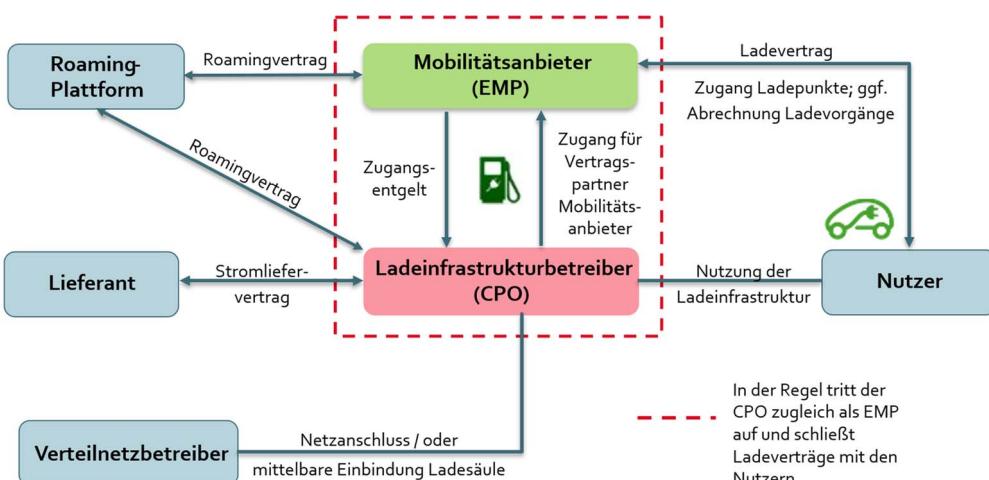
Nachfolgend werden die verschiedenen in Betracht kommenden rechtlichen Instrumente zur Gestaltung attraktiver Ladepreise im Einzelnen untersucht. Kriterium zur Feststellung der Attraktivität war vor allem die kurzfristige Umsetzbarkeit einer Maßnahme innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahren sowie eine möglichst geringe Umsetzungskomplexität. Ziel war es, praktikable Ansätze zu erarbeiten, die einen sinnvollen Beitrag zum Markthochkauf der Elektromobilität in den kommenden Jahren leisten können.

Vor einer Darstellung und Bewertung der einzelnen Instrumente werden zum besseren Verständnis, die wichtigsten Marktrollen der Elektromobilität, auf denen die Maßnahmen aufbauen, dargestellt.

A. Marktrollen

Da sich die einzelnen Marktrollen und Vertragsbeziehungen in der Elektromobilität durch eine hohe Komplexität auszeichnen, sollen diese nachfolgend mithilfe eines Schaubilds veranschaulicht werden. Im Weiteren werden die wichtigsten Marktrollen des CPO sowie des EMP zum besseren Verständnis vertieft dargestellt.

Ladeinfrastruktur – Marktrollen beim (öffentlichen) Laden



1. Ladesäulenbetreiber (Charge Point Operator – CPO)

Nach § 2 Nr. 8 LSV ist Betreiber (CPO), „*wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt*“. Der Betreiber hat damit eine Rechtsposition inne, die es ihm sowohl rechtlich als auch tatsächlich ermöglicht, über den Betrieb des Ladepunktes zu bestimmen. Gleichzeitig ist der CPO verantwortlich für den sicheren Betrieb der Ladepunkte nach § 49 EnWG und für die Einhaltung etwaiger Verpflichtungen aus der LSV, als auch der AFIR. Die Definition des CPO in Art. 2 Nr. 39 der AFIR ist deutlich nebulöser („*Betreiber eines Ladepunkts: bezeichnet die für die Verwaltung und den Betrieb eines Ladepunkts zuständige Stelle, die Endnutzern einen Aufladedienst erbringt, auch im Namen und Auftrag eines Mobilitätsdienstleisters*“), meint aber im Ergebnis u. E. nichts anderes. Darüber hinaus sind die Verpflichtungen aus dem Mess- und Eichgesetz (**MessEG**) und der Mess- und Eichverordnung (**MessEV**) zu erfüllen. Der CPO schließt auch mit dem Energieleveranten seiner Wahl einen Vertrag über die Belieferung der Ladeinfrastruktur mit Elektrizität ab.

2. Mobilitätsanbieter (E-Mobility Provider – EMP)

Der Mobilitätsanbieter (**EMP**)⁹ ist derjenige, der dem jeweiligen Nutzer des Ladepunktes den Zugang zum Ladepunkt ermöglicht, etwa durch Zurverfügungstellung einer Ladekarte, App oder eines anderen Zugangsmediums. Er rechnet die kostenpflichtigen Ladevorgänge gegenüber dem jeweiligen Nutzer ab.

In der Praxis treten CPO oftmals zugleich als EMP auf. Zudem ist ein CPO bei öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur verpflichtet, Kunden das punktuelle Laden i. S. d. Art. 2 Nr. 47 AFIR¹⁰ zu ermöglichen. Ladeinfrastruktur eines CPO wird in der Praxis aber regelmäßig auch von dritten EMP genutzt, die mit dem CPO einen Zugangsvertrag abgeschlossen haben (gegebenenfalls vermittelt über Roaming-Plattformen), damit deren Kunden das Laden an den Ladepunkten des CPO möglich ist.

Bei einem Abschluss der Zugangsvereinbarung über Roaming-Plattformen schließen sowohl CPO als auch EMP jeweils einen Roaming-Rahmenvertrag mit dem Roaming-Anbieter. Der Roamingvertrag regelt z. B. die Anbindung des CPO bzw. EMP an die IT-Plattform des Roaming-

⁹ Art. 2 Nr. 36 AFIR: „*Mobilitätsdienstleister*“ bezeichnet eine juristische Person, die einem Endnutzer gegen Entgelt Dienstleistungen erbringt, einschließlich des Verkaufs von Auflade- oder Betankungsdiensten.“

¹⁰ Auch Ad-hoc-Laden genannt.

Anbieters und das an den Roaming-Anbieter zu zahlende Entgelt. Gleichwohl wird auch beim Roaming eine direkte Vertragsbeziehung zwischen CPO und EMP begründet, die grundsätzlich als Anlage zum Roamingvertrag getroffen wird. In dieser Vereinbarung ist dann die Vergütung des EMP an den CPO für die Ladevorgänge seiner Kunden geregelt sowie die Verpflichtung des CPO, den Kunden des EMP den Zugang zu seinen Ladepunkten zu gewähren und dem EMP die erforderlichen Daten zur Abrechnung der Ladevorgänge zu übermitteln. Der Datenaustausch erfolgt standardisiert über die Softwareplattform des Roaming-Anbieters.

Der Endnutzer der Ladeinfrastruktur hat nur mit dem EMP (der ggf. auch der CPO ist) einen Ladevertrag.

B. Instrumente für attraktive Ladepreise

I. Ladeinfrastruktur als Teil der regulierten Stromnetze

Durch die Integration von Ladeinfrastruktur in das regulierte Stromnetz können Ladepunkte als regulierte Netzinfrastruktur behandelt werden. Dadurch können die Infrastrukturentgelte von CPO reguliert werden, sodass diese kostendeckend, aber – abgesehen von einer angemessenen Eigenkapitalverzinsung – nicht gewinnorientiert ausgerichtet sind. Ob dies in der Konsequenz zu einer Senkung der Nutzungskosten für Ladepunkte führen würde, wäre vertieft zu untersuchen. Weiter wäre ein Durchleitungsmodell einfacher zu integrieren, da Netzbetreibern ein diskriminierungsfreier Zugang zur Netzinfrastruktur vertraut ist.

Nach anfänglicher (verhaltener) Diskussion ist Ladeinfrastruktur in der Bundesrepublik aktuell zweifelsfrei wettbewerblich organisiert. Ladepunkte werden an das Verteilnetz angeschlossen, sind aber – obgleich wie ein Netz zur Abgabe von Strom bestimmt – Teil der dem Netz nachgelagerten Kundenanlage bzw. an das Netz angeschlossene elektrische Anlagen. Gemäß § 3 Nr. 25 EnWG steht „*(...) der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile (...) dem Letztverbrauch (...) gleich*,“ sodass die Strombelieferung „*(...) an der Ladestation endet (...)*“. Weiter wird nach § 7c EnWG, der Art. 33 der VO (EU) 2019/944 (nachfolgend **Strombinnenmarktrichtlinie**) umgesetzt, auch eine strikte Entflechtung und mithin Trennung des Betriebs von Ladeinfrastruktur vom Netzbetrieb vorgegeben. Gemäß § 7c Abs. 1 EnWG dürfen Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen – abgesehen von wenigen Ausnahmen, wie für den Eigengebrauch des Netzbetreibers – nicht Eigentümer von Ladepunkten von Elektrofahrzeugen sein oder diese entwickeln, verwalten oder betreiben. Diese Entflechtungsvorgabe ergänzt die grundsätzliche *Unbundling*-Pflicht gemäß §§ 6 ff. Energiewirtschaftsgesetz (**EnWG**), welche die organisatorische, rechtliche und wirtschaftliche Trennung der Netzbetreiber von Unternehmen, die mit

Strom und Gas handeln, mithin der Vertriebsseite, vorgibt. Durch § 7c Abs. 1 EnWG wird noch einmal unterstrichen, dass Ladeinfrastruktur gerade nicht dem regulierten Stromnetz, sondern der wettbewerbsrechtlichen Sphäre zuzuordnen ist.

Bestätigt wird dies durch die AFIR. So heißt es in Art. 2 Nr. 48 und 49. wie folgt:

„(…)

48. „Ladepunkt“ bezeichnet eine feste oder mobile, netzgebundene oder netzunabhängige Schnittstelle für die Übertragung von Strom auf ein Elektrofahrzeug, (...);

49. „Ladepunkt, Ladestation oder Ladestandort für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge“ bezeichnet einen Ladepunkt, eine Ladestation oder einen Ladestandort, der/die aufgrund der spezifischen Auslegung der Stecker/Anschlüsse oder der Gestaltung des an den Ladepunkt, die Ladestation oder den Ladestandort angrenzenden Parkplatzes, oder beidem, für das Aufladen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen bestimmt ist“

(Hervorhebungen durch die Unterzeichner)

Durch den gewählten Wortlaut der AFIR wird deutlich, dass Ladepunkte nachgelagert zum Stromnetz zu betrachten und damit nicht – als Teil des Netzes – rechtlich reguliert sind.

Aufgrund der Entflechtungsvorschrift und der dadurch strengen Trennung der Ladeinfrastruktur vom regulierten Stromnetz soll eine Finanzierung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur durch Netzentgelte gerade ausgeschlossen werden. Durch eine Integration der Ladeinfrastruktur in das regulierte Stromnetz würden Netzbetreiber die grundsätzliche Möglichkeit erhalten, Investitionen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu tätigen und die Kosten über Netzentgelte zu finanzieren. Dies könnte insbesondere dann für geringere Ladepreise sorgen, wenn dem Netzbetreiber eine Quersubventionierung mit anderen Netzaktivitäten möglich wäre bzw. die Amortisationszeiträume gestreckt würden. Für den Gesetzgeber wäre es im regulierten Umfeld zudem einfacher, unmittelbar rechtliche Vorgaben zur Preissetzung des Netzbetreibers als CPO bei öffentlichen Ladevorgängen treffen, welche aktuell nicht existieren. Im Rahmen einer Regulierung wären auch die Kosten für Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur transparent, so dass ein angemessener Rückfluss sichergestellt werden könnte.

Es ist allerdings sehr fraglich, inwiefern eine Quersubventionierung des Betriebs von Ladepunkten mit anderen Netzaktivitäten politisch gewollt ist. Netzbetreiber hätten aktuell zudem – da ihnen Aktivitäten als EMP durch den allgemeinen Entflechtungsgedanken untersagt wären – nur einen geringen Antrieb, Ladeinfrastruktur auszubauen. Eine Bewertung des erforderlichen

Bedarfs wäre bei Ladepunkten ungleich schwerer als beim Stromnetz. Die Integration würde etablierte Anreizregulierungsmechanismen erfordern, wie sie bei anderen Netzinfrastrukturen bereits angewendet werden, damit eine effiziente Standortwahl, Nutzung und Preissetzung erfolgt. Entscheidend ist allerdings, dass zur Umsetzung der Integration eine gesetzliche Anpassung bzw. grundlegende Neuregelung des Energiemarktes sowohl auf europäischer, als auch nationaler/mitgliedsstaatlicher Ebene erforderlich wäre. Ein solcher Gesetzgebungsprozess erweist sich regelmäßig als sehr zeitintensiv und ist aktuell absehbar, da die Integration von Ladeinfrastruktur in das regulierte Stromnetz die völlige Abkehr der aktuell vertretenen Position der EU und ihrer Mitgliedstaaten bedeuten würde. Hinzu käme die Frage, wie mit der Vielzahl an unterschiedlichen Markakteuren (insbesondere CPO) umzugehen wäre, die aktuell auf Basis einer anderen Basis tätig sind. Eine Enteignung einzelner Markakteure und insbesondere der CPO wäre vor dem Hintergrund des Art. 14 GG (Schutz des Eigentums) mit erheblichem Rechtsaufwand verbunden.

Hält man eine Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromnetz aus inhaltlichen Gründen für erforderlich den Weg politisch für erwägenswert, wäre deswegen genau zu prüfen, wie rechtliche Risiken durch den Umfang der Umsetzung minimiert werden können. Es könnte beispielsweise nur ein Teil der öffentlichen Ladeinfrastruktur, etwa nur AC-Ladestationen, in das Stromnetz integriert werden. Entsprechend geringer würde der Rechtsaufwand ausfallen, der mit der Enteignung betroffener CPO einhergehen würde.

Im Rahmen dieses Gutachtens ist jedoch entscheidend, dass eine Integration der Ladeinfrastruktur in das regulierte Stromnetz nicht kurzfristig umsetzbar ist. Diese Maßnahmen ist daher nicht geeignet, einen Beitrag im Markthochlauf der kommenden Jahre zu leisten. Eine Integration in das regulierte Stromnetz sollte hingegen dann intensiv geprüft werden, wenn man davon ausgeht, dass die wettbewerblichen Probleme bei den Ladepreisen nicht nur in den kommenden Jahren auftreten werden, sondern dauerhaft zu erwarten sind.

II. Durchleitungsmodell

Beim Durchleitungsmodell wählen Endnutzer ihren eigenen Stromlieferanten und bringen dadurch ihren eigenen Stromvertrag an die Ladesäule mit (sog. „*bring your own power*“). Der Endnutzer schließt einen Stromliefervertrag mit einem EMP+ seiner Wahl, der mit dem CPO die Durchleitung des Stroms vereinbart.

Die Umsetzung ist nach Maßgabe der energierechtlichen Regulierung zulässig, weil der Strom des Ladevorganges vom CPO einem (für die Stromlieferung erforderlichen) sog. Bilanzkonto des EMP+ zugeordnet wird.

Die freiwillige Umsetzung des Durchleitungsmodells ist bereits nach aktueller Rechtslage möglich. So hat die Bundesnetzagentur die erforderlichen Rahmenbedingungen im Verhältnis zwischen CPO und Netzbetreiber bereits beschrieben.¹¹ Die zu untersuchende Frage ist vorliegend also, ob eine verpflichtende Umsetzung des Durchleitungsmodells für alle öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen eingeführt werden sollte.

Für eine solche Einführung spricht zunächst, dass mit dem Strompreis eine wesentliche Komponente der Ladepreise in den Wettbewerb gestellt würde. Die Zusammensetzung des Ladepreises wird dadurch transparenter und die Preisbildung von CPO unterliegt einem zusätzlichen Wettbewerb. Dies sollte einen Beitrag zu angemessenen Preisen leisten; zudem ist das Modell auf Basis der Festlegungen durch die Bundesnetzagentur auch umsetzbar.

Es sprechen jedoch zwei wesentliche Gründe dagegen, dass das Durchleitungsmodell als allgemeine Pflicht geeignet ist, den gewünschten Effekt auf die Entwicklung der Ladepreise in den kommenden Jahren zu entfalten:

- Das Durchleitungsmodell ist in der AFIR nicht vorgesehen. Daraus folgt nicht automatisch, dass eine verpflichtende Einführung gegen europarechtliche Vorgaben verstößt. Es bleibt aber zu beachten, dass sich der europäische Verordnungsgeber bei der Erarbeitung der AFIR intensiv mit den Marktrollen der Elektromobilität auseinandergesetzt hat. Im Ergebnis hat er sich nicht dafür entschieden, dass Durchleitungsmodell als verpflichtende Aufgabe des CPO zu definieren. Vor diesem Hintergrund bedürfte es vor einer Einführung in der Bundesrepublik einer ausführlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission dazu, dass die AFIR so zu verstehen ist, dass ein Mitgliedsstaat das Durchleitungsmodell (als zusätzliche Aufgabe) verpflichtet einführen darf.
- Der durch das Durchleitungsmodell eingeführte Wettbewerb betrifft den Strompreis, nicht aber die sonstigen Kosten für die Nutzung der Ladeinfrastruktur. Letztere erge-

¹¹ Vgl. Bundesnetzagentur, Anlage 6 zum Beschluss BK6-20-160 „Netzzugangsregeln zur Ermöglichung einer ladevorgangscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität (NZR-EMob). Darüber hinaus: BDEW, Netzzugangsregeln zur Ermöglichung einer ladevorgangscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität (NZR-EMob).

ben sich aus den Kosten des CPO für die Errichtung und den Betrieb der Ladeeinrichtungen. Diese Infrastrukturkosten blieben auch bei einer verpflichtenden Einführung des Durchleitungsmodell unreguliert. Überhöhte Ladepreise können sich aber gerade auch aus dem Bereich der Infrastrukturkosten ergeben. Die isolierte Einführung des Durchleitungsmodells könnte daher zu kurz greifen, um das Ziel attraktiver Ladepreise zu erreichen. Anders ist dieser Punkt nur dann zu bewerten, wenn in konkreten Projekten nicht nur der Strom in den Wettbewerb gestellt wird, sondern auch ein wettbewerblicher Mechanismus zur Festlegung der Infrastrukturkosten besteht. Dies ist beispielsweise möglich, wenn der Bund eine Ausschreibung zur Errichtung und dem Betrieb von Ladeeinrichtungen durchführt (wie aktuell vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes zum Aufbau einer Lkw-Schnellladeinfrastruktur an Bundesautobahnen). Dann kann der Wettbewerb in der Ausschreibung genutzt werden, um angemessen Infrastrukturkosten zu ermitteln.

Im Ergebnis bestehen bereits Zweifel, ob das Durchleitungsmodell als allgemein verpflichtende Vorgabe kurzfristig eingeführt werden kann. Unabhängig davon wäre eine isolierte Einführung ohne gleichzeitige Vorgaben zu den sonstigen Infrastrukturkosten bei Errichtung und Betrieb der Ladeeinrichtungen nicht zielführend.

Unbedingt sinnvoll kann das Durchleitungsmodell hingegen im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen sein, wenn in dem jeweiligen Marktsegment ein besonders hohes Risiko überhöhter Preise besteht und die sonstigen Infrastrukturkosten im Wettbewerb festgelegt werden können.

III. Ladeinfrastruktur im bestehenden Wettbewerbsmodell

Der Aufbau, wie auch der Betrieb von Ladeinfrastruktur, ist in der Bundesrepublik wettbewerblich ausgestaltet und wird gelegentlich durch klassische Fördermittel oder Ausschreibungen unterstützt. Gemeint ist damit, dass die Ladeinfrastruktur bislang nicht Teil des regulierten Stromnetzes ist und keine staatlich verordneten Marktrollen wie beim Durchleitungsmodell als Rechtspflicht eingeführt worden sind. Der Gesetzgeber ging bislang erkennbar davon aus, dass bei einer ausreichenden Anzahl an Ladeeinrichtungen genug Wettbewerb zu attraktiven Ladepreisen entstehen wird.

Nachfolgend soll auf dieser Basis analysiert werden, welche rechtlichen Instrumente für veränderte gesetzliche Vorgaben bestehen, ohne dass grundlegende Eingriffe, wie eine Integration

in das Stromnetz oder die allgemeinverbindliche Einführung des Durchleitungsmodells, umgesetzt werden.

1. Unmittelbare Vorgaben zur Preissetzung

Der Gesetzgeber könnte Vorgaben zur Preissetzung formulieren, die unmittelbar die Kalkulation und Struktur von Ladepreisen treffen. Dabei wäre es gleichermaßen möglich, konkrete Ladepreise, eine Preisobergrenze oder Methoden zu deren jeweiliger Bestimmung vorzugeben.

Der Unterschied der verschiedenen Ansätze liegt vor allem darin begründet, ob ein unmittelbarer Eingriff in die Preissetzung des CPO nur außergewöhnliche hohe Ladepreise verhindern soll (Preisobergrenze) oder ob der Gesetzgeber sogar die konkrete Festlegung von Ladepreisen für erforderlich hält.

Solche unmittelbaren Eingriffe in die Festlegung von Ladepreisen mögen zwar (potenziell) besonders effektiv darin sein, überhöhte Ladepreise zu verhindern. Es bestehen insoweit jedoch mehrere schwerwiegende rechtliche Bedenken:

- Die Vorgaben in Art. 5 AFIR gehen davon aus, dass der CPO einer Ladeeinrichtung den Ladepreis (beim Ab-hoc-Laden) oder das Zugangsentgelt (gegenüber EMP) festlegen darf. Es ist zumindest möglich, dass man die entsprechenden Regelungen der AFIR als abschließende Regelung (im Rahmen einer unmittelbar geltenden EU-Verordnung) verstehen muss. Eine unmittelbare Preissetzung durch die Mitgliedsstaaten wäre dann unzulässig.
- Die Einführung regulierter Ladeentgelte bedürfte zudem einer gesetzlichen Neuregelung, da es sich um einen Eingriff in die Berufsausübung des CPO nach Art. 12 Abs. 1 GG handeln würde. Die Neuregelung müsste dabei insbesondere detailliert das Verfahren der Festlegung von Preisen oder Preisobergrenzen festlegen und begründen sowie darüber hinaus eine Kontrollbehörde benennen und mit den erforderlichen Mitteln ausstatten. Eine kurzfristige Umsetzung wäre daher ohnehin nicht realistisch.
- Außerdem müsste die preisliche Regulierung als Eingriff in Grundrechte der CPO verhältnismäßig sein. Bereits an der Erforderlichkeit des Instruments bestehen aber Zweifel, weil dafür keine anderen vergleichbar geeigneten, aber weniger eingeschärfte Instrumente vorliegen dürften. Sollte das Ziel attraktiver Ladeentgelte auch mit anderen Instrumenten, die weniger stark in die Grundrechte der CPO eingreifen, erreichbar sein, dann wäre ein unmittelbarer Eingriff in die Preissetzung verfassungswidrig.

Vor diesem Hintergrund erscheint das Instrument einer unmittelbaren Regulierung von Ladeentgelten nicht als sinnvolle Handlungsalternative. Es bestehen insbesondere erhebliche Risiken, dass eine solche Regulierung gegen europa- oder verfassungsrechtliche Vorgaben verstößen könnte. Dies bedeutet nicht, dass eine Regulierung auf Dauer ausgeschlossen bleibt, wenn sich auch perspektivisch keine attraktiven Ladeentgelte einstellen. Der Begründungsbedarf wäre auch dann aber hoch und die rechtssichere Umsetzung mit einer mehrjährigen Vorarbeit verbunden.

2. Mittelbare Vorgaben zur Preissetzung

a) Aufwertung des Ad-hoc-Ladens

Das Ad-hoc-Laden gemäß Art. 5 Abs. 1 AFIR ist das sog. punktuelle Aufladen an einer öffentlich zugänglichen Ladestation eines CPO, mit dem der Endnutzer keine Vertragsbeziehung über den EMP hat. Sinn und Zweck des Ad-hoc-Ladens ist, dass unmittelbares Laden und Bezahlen ohne langfristige Vertragsbindung und damit spontan möglich sind.

Besonders hinzuweisen ist dabei darauf, dass die europäischen Vorgaben in der AFIR bereits Regelungen zur transparenten Darlegung der Preise beim Ad-hoc-Laden trifft.

So heißt es in Art. 5 Abs. 4 AFIR, dass die

„Betreiber öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (...) an den Ladestationen den Ad-hoc-Preis pro kWh und etwaige Nutzungsentgelte (...)“

auszuweisen haben, sodass

„(...) diese Informationen den Endnutzern vor Einleitung eines Ladevorgangs bekannt sind und der Preisvergleich erleichtert wird.“

Darüber hinaus regelt Art. 5 Abs. 3 AFIR, dass die

„(...) von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechneten Preise (...) angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend (...)“

sein müssen.

„Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte dürfen durch die berechneten Preise nicht zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern oder zwischen Mobilitätsdienstleistern diskriminieren (...)“

Eine Differenzierung in der Preisgestaltung ist nur dann zulässig, wenn sie

„(...) verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist (...)".

Diese Vorgaben werden in der Praxis regelmäßig nicht vollständig umgesetzt. Gerade die Tarife für das Ad-hoc-Laden liegen sehr häufig so hoch, dass sie kein für Endkunden attraktives Angebot darstellen. Eine sachliche Rechtfertigung für die Preisunterschiede im Vergleich zu den Endkundenpreisen, die für das Laden über EMP gezahlt werden, erscheint aufgrund der erheblichen Preisunterschiede nicht nur sehr fraglich. Es liegt vielmehr auch der Verdacht nahe, dass zumindest viele CPO ihre Ad-hoc-Ladepreise bewusst so hoch ansetzen, damit Endkunden ein EMP-Produkt wählen; ein rein betriebswirtschaftlich sehr verständliches Vorgehen, sind doch viele CPO gleichzeitig als EMP tätig. Attraktive und transparente Endkundenpreise entstehen auf diese Weise jedoch nicht.

Es besteht daher mit den Vorgaben der AFIR bereits nach aktueller Rechtslage Vorgaben zur Bildung von Ad-hoc-Ladepreisen, die in der Praxis vieler CPO nicht angewendet werden. Dieses erhebliche Vollzugsdefizit sollte unbedingt beseitigt werden.

Erforderlich erscheint dafür aber eine klar definierte Prüfung der AFIR-Vorgaben durch eine staatliche Behörde. Die Vorgabe allein genügt schließlich erkennbar nicht, um die hohen und (zumindest vielfach) nicht nachvollziehbaren Preisunterschieden zu rechtfertigen. Dies kann ggf. über eine Kompetenzerweiterung der Markttransparenzstelle (vgl. auch nachfolgend unter Teil 2B.III.2.c) erfolgen. Jedenfalls erscheint die Beaufsichtigung durch eine Behörde rechtlich geboten. Der Gegenstand und der Umfang der Überprüfung müssten dabei zwar unbedingt mit der Europäischen Kommission abgestimmt werden. Sie wären rechtlich aber jedenfalls möglich.

Sollte sich die Europäische Kommission gegen eine mitgliedstaatliche Kontrolle der AFIR-Vorgaben wenden, bliebe als Alternative die Möglichkeit, nutzerindividuelle Klagerechte gegenüber den CPO zu stärken.

b) Diskriminierungsfreier Zugang für EMP

Die (Wieder-)Herstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs von EMP zu öffentlicher Ladinfrastruktur gemäß Art. 5 Abs. 3 AFIR kann als weiterer wichtiger Hebel für eine transparente und wettbewerbsfördernde Ausgestaltung der Ladepreise angesehen werden. Insbesondere durch die Stärkung der Marktrolle des EMP können ein stärkerer Preiswettbewerb und somit

auch eine größere Anbietervielfalt gefördert werden; daneben steigt die Preistransparenz gegenüber Endnutzern.

Wie bereits im Hinblick auf die Aufwertung des Ad-hoc-Ladens dargelegt, zahlen EMP oft unterschiedlich hohe Zugangsentgelte an CPO (sog. *intercharge fees*, die nicht öffentlich einsehbar und damit praktisch unterschiedlich hoch sein können, auch am gleichen Ladepunkt) – insbesondere, wenn der CPO auch als EMP tätig ist und seinem EMP insoweit intern attraktivere Zugangskonditionen bietet als dritten EMP. Gleiches kann im Hinblick auf mit dem CPO „befreundeten“ EMPs in der Praxis beobachtet werden.

Das Bundeskartellamt (**BKartA**) hat in seinem Abschlussbericht zur „*Sektoruntersuchung zur Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge*“¹² diesbezüglich festgestellt, dass vertikal integrierte Ladeinfrastrukturanbieter ihre strukturelle Marktmacht ausnutzen, um den Wettbewerb im nachgelagerten Markt zu behindern bzw. zu verdrängen (sog. *margin-squeeze* oder auch *Preis-Kosten-Schere*). Relevant ist dies insbesondere im Hinblick auf CPO, die auch als EMP auftreten und ihrem eigenen EMP dadurch bessere Zugangskonditionen zur Ladeinfrastruktur als dritten EMP anbieten können. Dabei kann der Preis für dritte EMP unattraktiv gehalten werden, sodass der Endnutzer „künstlich“ zum eigenen EMP gelenkt wird.

Die Preisgestaltung in der Elektromobilität beruht damit faktisch zum Teil nicht auf Wettbewerb und Effizienz des einzelnen EMP, sondern auf der Marktmacht von CPO. In der Folge haben insbesondere neue oder kleinere EMP deutlich schlechtere Bedingungen, obwohl sie dieselbe Dienstleistung anbieten und dabei ggf. eine höhere Effizienz aufweisen können. CPO haben dadurch die unverhältnismäßige Marktmacht, um EMPs selektiv wettbewerbsfähig zu behindern bzw. sogar aus dem Markt zu drängen und untereinander wettbewerbsbehindernde Marktabsprachen zu treffen.

In diesem Zusammenhang gewinnt die Bedeutung einer verhältnismäßigen und objektiv gerechtfertigten preislichen Differenzierung im Sinne des Art. 5 Abs. 3 AFIR an besonderer Relevanz, sodass hier die gleichen Problemstellungen und Forderungen wie im Hinblick auf das Ad-hoc-Laden bestehen (vgl. weiter oben unter Teil 2B.III.2.a)).

Die Stärkung des diskriminierungsfreien Zugangs erscheint daher aufgrund der geringen Eingriffsintensität als kurzfristig umsetzbares und praktisch sinnvolles Instrument, um Ladepreise

¹² Abrufbar unter https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung_Ladesaeulen_Abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf Basis des Art. 5 Abs. 3 AFIR attraktiver zu gestalten und insbesondere einen fairen Wettbewerb für EMPs sicherzustellen.

Auch zu diesem Punkt sollte aufgrund der offensichtlichen Vollzugsdefizite erwogen werden, eine mitgliedstaatliche Aufsichtsbehörde einzurichten.

c) Erhöhung der Preistransparenz durch Markttransparenzstelle

Die Schaffung einer Markttransparenzstelle analog der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (**MTS-K**) beim Bundeskartellamt erscheint als wirksame Maßnahme, um die Festlegung von angemessenen und transparenten Ladepreisen zu fördern. Gleichwohl wäre sie in der Praxis nur zusammen mit den anderen vorgestellten geeigneten Instrumenten, wie z. B. der effektiven Umsetzung des Diskriminierungsverbots nach Art. 5 Abs. 3 AFIR und der Aufwertung des Ad-hoc-Ladens, effektiv.

Auch die Einrichtung einer Markttransparenzstelle findet bereits einen inhaltlichen Anknüpfungspunkt in der AFIR. So sieht Art. 20 AFIR bereits die Einrichtung eines National Access Point (**NAP**) vor, mithin einer zentralen nationalen und staatlich koordinierten Schnittstelle, über die bestimmte Informationen zu Ladepunkten, wie z. B. Standort, Verfügbarkeit, Ladeleistung etc., maschinenlesbar, aktuell, standardisiert und mittels EU-weiter Interoperabilität weitergegeben werden. Insbesondere sind gemäß Art. 20 Abs. 2 c) iii) AFIR auch Ad-hoc-Ladepreise zur Verfügung zu stellen. Der NAP für Ladeinfrastruktur in Deutschland ist in die Plattform Mobilithek des Bundesministeriums für Verkehr integriert.¹³

Im fossilen Bereich müssen Unternehmen, die Tankstellen betreiben oder über die Preise an den Tankstellen bestimmen, jede Preisänderung im Hinblick auf die Kraftstoffe in Echtzeit an die MTS-K melden. Diese gibt die Preisdaten an Betreiber von Vergleichsportalen für Spritpreise weiter, welche die Preisdaten wiederum im Rahmen einer Preisinformation per App, online oder über Navigationsgeräte veröffentlichen.

Grundsätzlich ist eine Ausweitung auch auf Strom als alternativen Kraftstoff aufgrund der Vergleichbarkeit der Zielsetzung, nämlich der Preistransparenz im Hinblick auf fossile und alternative Kraftstoffe, sinnvoll und umsetzbar. Dies setzt jedoch eine (zeitlich intensive) gesetzliche Anpassung der Zuständigkeit der MTS-K voraus. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass

¹³ Vgl. auch <https://mobilithek.info/>.

die MTS-K nicht die Möglichkeit hat, Verstöße gegen Meldepflichten zu sanktionieren – lediglich die Ausrichtung auf Preistransparenz ist gegeben.

Vor diesem Hintergrund sollte sehr viel für die Einrichtung einer Markttransparenzstelle sprechen. Im Gegensatz zu konventionellen Kraftstoffen spräche jedoch viel dafür, die entsprechende Kompetenz bei der Bundesnetzagentur zu verorten. Dies liegt insbesondere daran, dass die Markttransparenzstelle auch für die Beaufsichtigung der AFIR-Vorgaben zur Preisbildung beim Ad-hoc-Laden und bei den Zugangsentgelten für EMP zuständig sein sollte. Erst aus dem Zusammenspiel von Marktransparenz mit weiteren AFIR-Vorgaben sollte sich nämlich der gewünschte Effekt eines gesteigerten Wettbewerbs um attraktive Ladepreise einstellen.

d) Ergänzende Vorgaben in Preisangabenverordnung (PAngV)

Die Anpassung der Regelungen der Preisangabenverordnung (PAngV) zum öffentlichen Laden erscheint hingegen nicht sinnvoll, um Ladepreise attraktiver zu gestalten. Die AFIR trifft in Art. 5 Abs. 4 und 5 bereits Vorgaben zur Preisangabe vor dem Ladebeginn. Eine darüber hinausgehende Vorgaben in der PAngV bietet nach unserem Verständnis keinen belastbaren Ansatzpunkt für attraktivere Ladepreise.

e) Zuweisung der Treibhausgasminderungsquote an den EMP statt an den CPO

Die Zuweisung der Treibhausgasminderungsquote (**THG-Quote**) nach § 38. BlmSchV an den EMP, statt – wie aktuell der Fall – an den CPO erscheint nicht als sinnvolles Instrument, um attraktive Ladepreise zu erreichen.

Die THG-Quote erhält nach § 38. BlmSchV der CPO, welcher die technische Kontrolle über die Ladesäule hat und für den eichrechtskonformen Nachweis der Strommengen verantwortlich ist. CPO mit großem Netz erhalten daher hohe Zusatzerlöse über die THG-Quote. Diese Zusatzerlöse sollen der Finanzierung von Ladeeinrichtungen dienen und/oder attraktive Ladepreise ermöglichen. Es ist bereits fraglich, ob die THG-Quote in ihrer aktuellen Form diesen Zweck vollständig erfüllt; nicht zuletzt, weil sie zeitlich befristet ist und ihr Wert stark schwankt und die entsprechenden Einnahmen bei einer Investitionsplanung nicht sachgerecht berücksichtigt werden können.

Daraus den Schluss zu ziehen, die CPO sollten die Einnahmen aus der THG-Quote weitergeben oder die entsprechenden Rechte vollständig abtreten, erscheint aber nicht sachgerecht. Sinnvoll wäre es vielmehr, die THG-Quote so zu gestalten, dass CPO die entsprechenden Einnahmen bei einer langfristigen Investitionsplanung auch vollständig berücksichtigen können.

IV. Vorgaben für Stromnetzbetreiber

Auch der Stromnetzbetreiber spielt im Rahmen des Ausbaus der Ladeinfrastruktur und einer attraktiven Preisgestaltung eine bedeutende Rolle. So sind Optimierungen insbesondere im Rahmen des Netzanschlussprozesses und der Netzentgelte denkbar. Darüber hinaus sollte eine Umgestaltung des § 7c EnWG diskutiert werden, da dieser in der Praxis dazu führen wird, wichtige Akteure im Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur vom Markt auszuschließen, was für eine angemessene Ladepreisstruktur nicht förderlich sein dürfte.

1. Beschleunigung beim Netzanschluss

Die Beschleunigung des Netzanschlusses hat im Rahmen des Infrastrukturaufbaus eine hohe Bedeutung.

Gerade in höheren Spannungsebenen bleiben Anschlussbegehren lange unbeantwortet, so dass viele CPO in dieser Hinsicht mit langen Genehmigungs- und Planungszeiten und gleichzeitigem hohen bürokratischen Aufwand zu rechnen haben. Zwar sollten dahingehend bereits mit der letzten EnWG-Novelle Verbesserungen durchgesetzt werden, diese wurde durch den Regierungswechsel jedoch verzögert. Ein Aufgreifen in der neuen Legislaturperiode ist insoweit zum Zwecke des Ausbaus der Ladeinfrastruktur in der Bundesrepublik und zur Erreichung der klimapolitischen Ziele sinnvoll und praktisch einfach umsetzbar.

2. Verminderung von Netzentgelten und Anschlusskosten

Die Verminderung von Netzentgelten und Anschlusskosten ist zwar grundsätzlich geeignet, die Ladepreise (mittelbar) zu senken. Eine isolierte Privilegierung von Netzentgelten für das Laden von E-Fahrzeugen begegnet jedoch auch wichtigen Einwänden. Es erscheint insbesondere fraglich, ob eine Privilegierung weiterer Gruppen von Netznutzern dauerhaft sinnvoll ist. Je mehr einzelne Nutzergruppen bei den Netzentgelten privilegiert werden, umso höher werden die Netzentgelte für alle anderen Gruppen von Netznutzern.

Die folgenden zwei Ansätze könnten aber einen sinnvollen Beitrag zu attraktiven Ladeentgelten leisten:

So plant die aktuelle Regierung eine Absenkung der Netzentgelte für Übertragungsnetzbetreiber. Von dieser Reduzierung profitieren alle Nutzergruppen, auch die Nutzern von E-Fahrzeugen.

Darüber hinaus kommen regulierungskonforme Entlastungen in Betracht, darunter insbesondere eine Anpassung der Höhe des zu zahlenden Baukostenzuschusses sowie eine Konkretisierung des § 14a EnWG zu steuerbaren Verbrauchseinrichtungen..

a) Anpassung des Baukostenzuschusses

Der Baukostenzuschuss ist ein einmaliger Betrag, den Anschlussnehmer an Verteilnetzbetreiber leisten müssen, wenn sie eine zusätzliche Netzkapazität benötigen, z. B. für größere Ladeparks. Gleichwohl hat eine Absenkung des Baukostenzuschusses höchstens mittelbar einen Einfluss auf die Gestaltung von attraktiven Ladepreisen, da eine Absenkung insbesondere nur auf den grundsätzlichen flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur und nicht auf die Ausgestaltung der Preise Auswirkung hat. Gerade bei Anschlüssen mit hoher Leistungsabfrage, z. B. Schnelllader, die aber nur selten oder flexibel genutzt werden, erscheint eine Anpassung des Baukostenzuschusses gleichwohl sachgerecht, sodass eine Reduzierung des Baukostenzuschusses zumindest vor diesem Hintergrund berücksichtigt und zum Zwecke einer mittelbaren Beeinflussung der Ladepreisgestaltung umgesetzt werden sollte.

b) Konkretisierung des § 14a EnWG

Gemäß § 14a EnWG dürfen Netzbetreiber den Strombezug steuerbarer Verbrauchseinrichtungen, wie z. B. Wallboxen, temporär reduzieren oder verschieben, um das Stromnetz bei hoher Auslastung zu entlasten. Im Gegenzug erhalten Betroffene eine Entschädigung in Form von reduzierten Netzentgelten.

Aktuell bezieht sich die Regelung des § 14a EnWG insbesondere auf steuerbare Verbrauchseinrichtungen im Niederspannungsnetz und privaten Bereich. Insoweit ist Ladeinfrastruktur in höheren Spannungsebenen im öffentlich zugänglichen Bereich nicht umfasst. Insbesondere die Einbeziehung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur wird aktuell diskutiert und erscheint sinnvoll, da gerade Schnelllader im öffentlichen Bereich steuerbar sind und dabei unterstützen könnten, Netzausbaukosten zu verringern und netzdienliches Verhalten systematisch zu fördern.

Auf die Ausgestaltung der Ladepreise hat dies gleichwohl höchstens mittelbare Auswirkung. Aufgrund der Entlastung der Netzbetreiber erscheint diese Maßnahme jedoch insoweit sinnvoll, als dass eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des § 14a EnWG politisch diskutiert und rechtlich näher ausgewertet werden sollte.

c) Einführung einer De-minimis-Regelung in § 7c EnWG

Von großer praktischer Relevanz, insbesondere auch zur Förderung der Anbietervielfalt, wäre schließlich die Einführung einer De-minimis-Regelung in § 7c EnWG.

Gemäß § 7c Abs. 1 S. 1 EnWG dürfen Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen „*weder Eigentümer von Ladepunkten für Elektromobile sein noch diese Ladepunkte entwickeln, verwalten oder betreiben*“. Mit § 7c EnWG wird das europarechtlich in Art. 33 Abs. 2 bis 4 RL (EU) 2019/944 des EU-Parlaments und des Rates vom 05.06.2019 mit gemeinsamen Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Änderung der RL 2012/27/EU (**EU-Strommarktrichtlinie**) geregelte Eigentums- und Tätigkeitsverbot für Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen im Hinblick auf Ladepunkte für Elektromobile in nationales Recht umgesetzt.

Gerade nicht entflochtene Energieversorgungsunternehmen, sog. De-minimis- Unternehmen, sehen sich seit Inkrafttreten dieses Eigentums- und Tätigkeitsverbots des § 7c Abs. 1 S. 1 EnWG mit Unsicherheiten konfrontiert. Diesen Unternehmen wird aufgrund der fehlenden rechtlichen Entflechtung der Elektromobilitätsaktivitäten und damit die Nichteinhaltung des § 7c Abs. 1 S. 1 EnWG u. a. eine Förderung von Ladeinfrastruktur versagt. Diese Entwicklung ist praktisch von besonders großer Relevanz, da gerade De-minimis-Unternehmen in der Vergangenheit maßgeblich am Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur beteiligt waren und durch die Neuregelung insbesondere im kommunalen Bereich als wichtige Träger des flächendeckenden Ausbaus der Elektromobilität wegfallen.

Zwar hat der Gesetzgeber zugunsten der De-Minimis-Unternehmen eine Übergangsfrist bis zum 31.12.2026 festgelegt (vgl. § 118 Abs. 34 S. 3 EnWG i. V. m. Art. 1 § 131 Abs. 6 Gesetz zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Vermeidung von temporären Erzeugungsüberschüssen). Gleichwohl werden perspektivisch durch die Regelung des § 7c EnWG wichtige Akteure aus dem Spiel gezogen und der Ausbau von Ladeinfrastruktur und deren Betrieb durch einen enorm erhöhten bürokratischen Aufwand behindert.

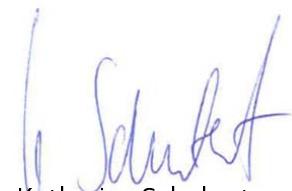
Eine Revision der Regelung des § 7c EnWG unter Einführung einer De-minimis-Ausnahme erscheint daher insbesondere deswegen geboten, da kleinere Energieversorgungsunternehmen und Stadtwerke, gerade im Bereich der wirtschaftlich oft weniger attraktiven Bereichen eine große Rolle spielen und gerade die höhere Anbietervielfalt einen Betrag zu attraktiven Ladepreisen leisten würde.

C. Ergebnis

Attraktive Ladepreise sind ein zentraler Erfolgsfaktor für die Akzeptanz und den Markthochlauf der Elektromobilität. Um die Elektromobilität in der Bundesrepublik flächendeckend und nutzerfreundlich voranzubringen, sind Maßnahmen erforderlich, die für Verbraucher nachvollziehbare und wettbewerbsfähige Ladepreise gewährleisten. Insbesondere mit der Aufwertung des Ad-hoc-Ladens und der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs für EMP zu Ladinfrastruktur wird ein funktionierender Wettbewerb gefördert. Parallel dazu sollte eine Markttransparenzstelle für alternative Kraftstoffe und mithin für die Elektromobilität geschaffen werden, die gleichzeitig auch die Einhaltung der rechtlichen Regelungen der AFIR überwacht und ggf. durchsetzt. Auch im Hinblick auf die Energieinfrastruktur bestehen Handlungspotenziale: Eine Beschleunigung der Netzanschlussverfahren und die Verringerung des Baukostenzuschusses und der Netzentgelte können Kosten senken und die Standortentwicklung fördern. Gerade in ihrer Kombination sind diese Instrumente kurz- bzw. mittelfristig effektiv geeignet, um attraktive Ladepreise im öffentlichen Bereich herbeizuführen.


Dr. Roman Ringwald
Rechtsanwalt


Dr. Christian de Wyl
Rechtsanwalt


Katharina Schubert
Rechtsanwältin

Berlin, Magazinstraße 15-16, D-10179 Berlin | Prof. Christian Held*, RA · Prof. Dr. Christian Theobald*, Mag. rer. publ., RA · Dr. Christian de Wyl*, RA · Prof. Dr. Ines Zenke*, RAin, Fachanwältin für Verwaltungsrecht · Dr. Martin Altrock*, Mag. rer. publ., RA · Dr. Jost Eder*, RA · Prof. Dr. Olaf Däuper*, RA · Daniel Schiebold*, RA, Fachanwalt für Verwaltungsrecht · Stefan Wollschläger*, RA · Stefan Missling*, RA · Peter Bergmann*, Dipl.-Ing. · Axel Kafka*, RA · Dr. Thies Christian Hartmann*, RA · Jens Vollprecht*, RA, Dipl.-Forstw. (Univ.) · Ulf Jacobshagen*, RA · Astrid Meyer-Heßling*, RAin · Dr. Erik Ahnis*, RA, Bankfachwirt (BA) · Dr. Roman Ringwald*, RA · Dr. Markus Kachel*, LL.M., RA · Dr. Tigran Heymann*, RA · Niko Liebheit*, RA · Christian Thole*, RA · Andreas Große*, RA, Fachanwalt für Verwaltungsrecht · Benedikt Doms*, RA · Roland Monjau*, Dipl.-Ing. · Dominique Couval*, RAin · Juliane Kaspers*, LL.M., Attorney at Law (New York), RAin · Matthias Puffe*, Dipl.-Soz. · Malte Müller-Wrede*, RA, Fachanwalt für Vergaberecht · Christof von Donat*, RA · Dr. Dirk Buschle*, RA · Dennis Tischmacher*, Mag. rer. publ., RA · Laurent Hequet · Dr. Håvard Nymoen · Gabriele Quardt, RAin, Mediatorin · Sebastian Blumenthal-Barby, LL.M., RA · Dr. Sascha Michaels, RA, Fachanwalt für Vergaberecht · Dr. Christian Dessau, RA · Dr. Holger Hoch, RA · Alexander Bartsch, RA · Beate Kramer, RAin · Sabine Gaugel, LL.M., RAin · Dr. Anna Sachse, RAin · Johannes Nohl, RA · Carsten Telschow, RA · Christoph Lamy, RA · Sascha Köhler, RAin · David Klee · Dr. Carsten Bluhm, RA · Dr. Melanie Plauth, RAin · Kathleen Philipp, RAin · Johanna Riggert, RAin · Rosalie Wilde, RAin · Nikolas Barfknecht, RA · Moussah Köster, RA · Julia Lipinsky, M.E.S., RAin · Martin Brunz, RA · Jana Siebeck, RAin · Marcel Dalibor, RA · Thomas Schneider, RA · Christine Kliem, LL.M., RAin · Jennifer Diane Morgenstern, LL.M., RAin, Zollfachwirtin im Zoll- und Außenwirtschaftsrecht · Barbara von Gayling-Westphal, RAin · Frederic Delcuvé, RA, Fachanwalt für Vergaberecht · Dr. Anna Alexandra Seuser, RAin · Frederik Braun, RA · Christoph Paul, RA · Lisa Angela Gut, RAin · Jacqueline Ahlbach, RAin, Fachanwältin für Vergaberecht · Dustin Haupt, RA · Dr. Anna Dost, RAin · David Funk, RA · Anne-Kathrin Gerth, RAin · Mareike Almes, RAin · Anett Kästner-Behnstedt, StBin · Nelly Arnold, RAin, Fachanwältin für Bank- und Kapitalmarktrecht · Jochen Gerber, RA · Stefan Bitzhöfer, RA · Sophia Wittmer, RAin · Dr. Carolin Louisa Schmidt, RAin · Rosa Křeček, RAin · Alisa Obert, RAin · Inga Bach, LL.M., RAin · Falk Schätzle, LL.M., RA · Vincent Gronbach, RA · Julia Voigt, RAin · Fabian Kleene, RA · Sara Resch, RAin · Christopher Hanke, RA · Dr. Linda Schönfelder, RAin · Lily Lehmann, RAin · Anna von Kenne, RAin · Philip Erdmann, LL.M., RA · Philipp Schlangen, RA · Patrick Demus, RA · Wolfhardt aus dem Siepen, RA · Dr. Julian Kühlein, RA · Florian Brunner-Schwer, LL.M., RA · Sina Jakob, RAin · Desislava Shtereva, RAin · Victor Lemke, RA · Martin Miosga, RA · Jana Kutscher, RAin · Franziska Herale, RAin · Maximilian Gubitsch, RA · Mikula Uharek Langhanke, RA · Thea Lebsa, RAin · Dr. Julian Conrad Schemmann, RA · Kathleen Häfner, RAin · Roxane Krukow, RAin · Fabio Zierl, RA · Kim Schuchardt, RAin · Mara Dube, RAin · Manuel Mörsdorf, RA · Eugen Rutkowski, LL.M., RA · Helya Gieseler, RAin · Daniel Zippel, LL.M., RA · Anna-Louise Nötzel, LL.M., RAin · Dr. Franziska Pingel, RAin · Janaína Santos Lühring, RAin · Antonia Herzog, RAin · Dennis Fels, RA · Johanna de la Chevallerie, RAin · Hakkı Güç, RA · Albert Neukirch, RA · David Ufer, RA · Paula Behnke, RAin · Juliane Beckmann, LL.M., RAin · Amrei Czysz, RAin · Dr. Julian Senders, RA · Clemens Borchers, RA · Annika Rießenberger, RAin · Carolin Wildner, RAin · Nina Wander, RAin

München, Pfeuerstraße 7, D-81373 München | Manfred Ettinger*, vBP, StB · Matthias Albrecht*, RA · Wolfram von Blumenthal*, RA, Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht · Oliver K. Eifertinger*, RA, StB · Thomas Straßer*, Dipl.-Bw. (FH), WP, StB · Nils Langeloh*, LL.M., RA, Fachanwalt für Urheber- und Medienrecht · Markus Ladenburger*, RA · Tobias Sengenberger*, WP, StB · Dr. Andreas Jankiewicz* · Sophia von Hake*, LL.M., RAin, StBin, Fachanwältin für Steuerrecht · Dr. Maximilian Festl-Wietek*, RA, Fachanwalt für Informationstechnologierecht · Dr. Dirk Koch*, RA, StB, Fachanwalt für Steuerrecht · Thomas Krebs*, RA, Fachanwalt für Arbeitsrecht · Florian Tietze, RA · Dr. Philipp Bacher, RA, Fachanwalt für Steuerrecht · Andreas Fimpel, Dipl.-Bw. (FH), StB · Matthias Pöhl, RA · Steffen Lux, RA · Christian Fesl, StB · Micha Klewar, RA, Fachanwalt für Verwaltungsrecht · Daniel Altenburg, RA, Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht, Fachanwalt für Vergaberecht · Manuel Bolkart, Dipl.-Ing. · Carina Bönnisch · Carmen Freimüller-Engel, RAin · Meike Lüninghöner-Glöckner, RAin · Thomas Sarosy, RA · Jochen Heise, RA · Anja Straßer, LL.M., RAin · Stephanie Julia Böswald, RAin · Hilda Faut, RAin · Alexander Müller, RA · Anne K. Rupf, RAin · Johanna Schricker, RAin · Rebecca Mes, RAin · Sandra Schug, RAin, Fachanwältin für Arbeitsrecht · Jan Nicolas Höbel, RA · Clara Baudisch, RAin · Tobias Hoderlein, RA · Anne Cathrine Nielsen, RAin · Dimitar Asenov, RA · Lidija Djordjevic Ristic, RAin · Julia Scheidt, RAin · Franciska Riedel, RAin · Sabrina Weritz, RAin · Hajan Tamim Juckel, RA · Jakob Heise, RA, Fachanwalt für Steuerrecht · Celia Schwarz, RAin · Julia Ludwig, RAin · Patrick Gradl, StB · Ulrich Forster, RA, Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht · Kristina Watke, RAin · Tanja Anders, RAin · Christian Dasbach, RA · Fabian Stohlmeier, RA · Marko Rogić, RA · Sophia Roll, RAin · Robert Stock, RA · Verena Karney, RAin · Johannes Stürber, RA · Lena Doulat, RAin · Thilo Meder, RA, Fachanwalt für Vergaberecht · Victoria Engelbrecht, RAin, Fachanwältin für Arbeitsrecht · Julia Garschhammer, RAin · Robert Leo Zielke, RA · Alexandra Staudacher, RAin, Fachanwältin für Arbeitsrecht · Julian Rettmer, RA · Dr. Ina Kristin Kritzer, RAin · Jule Schmitt, RAin · Julia Helena Pfeiffer, RAin, Fachanwältin für Arbeitsrecht

Köln, KAP am Südkai, Agrippinawerft 26-30, D-50678 Köln | Jürgen Gold*, Dipl.-Kfm., WP, StB · Marcel Malcher*, Dipl.-Ing. (FH) · Jens Panknin*, RA · Stefan Mackenrodt*, WP, StB · Dr. Heiner Faßbender*, RA · Julien Wilmes-Horváth*, RA, Fachanwalt für IT-Recht · Folkert Kiepe, RA, Beigeordneter des DST a.D. · Klaus-Peter Schönrock, RA · Nicolaus Münch, RA · Silke Walzer, RAin · Tillmann Specht, RA · Niklas Schwalge, RA · Agnes Eva Müller, RAin · Norbert Repczuk, Dipl.-Kfm., StB · Marco Metz, RA, Fachanwalt für Vergaberecht · Markus Hallmann-de Almeida, RA · Laura Radimeczky-Krekel, RAin · Jakob Fleischmann, RA · Robert Grützner, RA · David Zilligen, RA · Rebecca Stauch, RAin · Matthias Petersen, RA · Ina Benedix, RAin · Dominik Hahn, StB · Max Höwel, LL.M., RA · Samira Hentschel, LL.M., RAin · Arnulf Mallmann, RA · Anna Schriever, RAin · Dr. Christian Schleemann, RA

Hamburg, Große Theaterstraße 31-35, D-20354 Hamburg | Jan-Hendrik vom Wege*, MBA, RA · Thomas Schmeding*, RA · Anna-Lena Blendermann, RAin · Martin Dell, RA · Claudia Kolba, RAin · Joshua Hansen, RA · Jannika Kowaleski, RAin · Johanna Hoffmann, RAin · Kathrin Lemke, RAin · Peer Ole Koch, RA · Knut Göring-Tisch, LL.B., RA · Lucas Bobeth, RA · Natalie Hinterleitner, RAin

Stuttgart, Industriestraße 3, D-70565 Stuttgart | Dr. Michael Weise*, RA · Stilianos Koulaxidis*, WP, StB · Dr. Christian Gemmer, RA · Rainer Ederer, RA · Roman Schüttke, RA · Nina Wipfler, RAin · Jasmin Tejkl, RAin · Sophia Hörenberg, RAin

Erfurt, Regierungsstraße 64, D-99084 Erfurt | Bianca Engel*, WP, StBin · Dr. Florian Wagner*, RA · Björn Jeske, StB · Johannes Trabert, StB · Katharina Schubert, RAin · Lukas Haun, RA · Richard Büttner, RA · Arabella Palm, RAin · Katrin Hartmann, RAin · Lucas Saalfrank, RA · Sarah Marie Pietsch, RAin

Brüssel, Avenue Marnix 28, B-1000 Brüssel | Prof. Dr. Dörte Fouquet, RAin · Dirk Hendricks, Senior Policy Advisor