

## Instrumente für attraktive Ladepreise

Webinar: Öffentliches Laden: Wie lassen sich die Preise senken?

Berlin, 24.03.2026

## Kurzprofil BBH-Gruppe



Die BBH-Gruppe besteht aus der Kanzlei Becker Büttner Held (BBH), der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der Unternehmensberatung BBH Consulting AG (BBHC), dem Quartiergestalter BBH Immobilien und der BBH Solutions.

Unser besonderes Kennzeichen ist der interdisziplinäre Beratungsansatz, der sich durch die Zusammenarbeit von Rechtsanwält\*innen, Wirtschaftsprüfer\*innen, Steuerberater\*innen sowie Ingenieur\*innen, Wirtschaftsexpert\*innen und IT-Fachleuten auszeichnet.

Zusammen entwickeln wir für Sie passgenaue Lösungen für alle Unternehmenslagen.

- ▶ rund 700 Mitarbeiter\*innen
- ▶ rund 7.000 Mandant\*innen

## Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwält\*innen, Wirtschaftsprüfer\*innen und Steuerberater\*innen – sowie weitere Expert\*innen in der BBH-Gruppe. Wir betreuen rund 7.000 Mandant\*innen 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.

- ▶ mehr als 300 Berufsträger\*innen in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt & Brüssel
- ▶ registrierte Interessenvertretung – Lobbyregister beim Deutschen Bundestag – R000790

## Dr. Christian de Wyl



Herr 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 BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und der BBH Solutions AG
- ▶ Dozent an der TU Berlin

**Rechtsanwalt · Partner**

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

## Dr. Roman Ringwald



Dr. Roman Ringwald unterstützt als Experte für das Beihilfe- und Vergaberecht öffentliche Auftraggeber auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene bei Ausschreibungen im Kontext der Energie- und Verkehrswende. Weitere Schwerpunkte liegen in der Gestaltung von öffentlichen Förderprogrammen und der planungsrechtlichen Begleitung von Infrastrukturprojekten.

- ▶ Geboren 1976 in Mainz
- ▶ Bis 2007 Studium der Rechtswissenschaften und juristisches Referendariat in Mainz, Berlin, London und Washington D.C.
- ▶ 2007 Promotion zum Dr. jur.: „Daseinsvorsorge als Rechtsbegriff“
- ▶ Seit 2008 Rechtsanwalt bei BBH Berlin
- ▶ Mitglied im AK Straßen- und Straßenplanungsrecht und des Wissenschaftlichen Beirats des IKEM

**Rechtsanwalt · Partner**

10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · +49 (0)30 611 28 40-23 · [roman.ringwald@bbh-online.de](mailto:roman.ringwald@bbh-online.de)

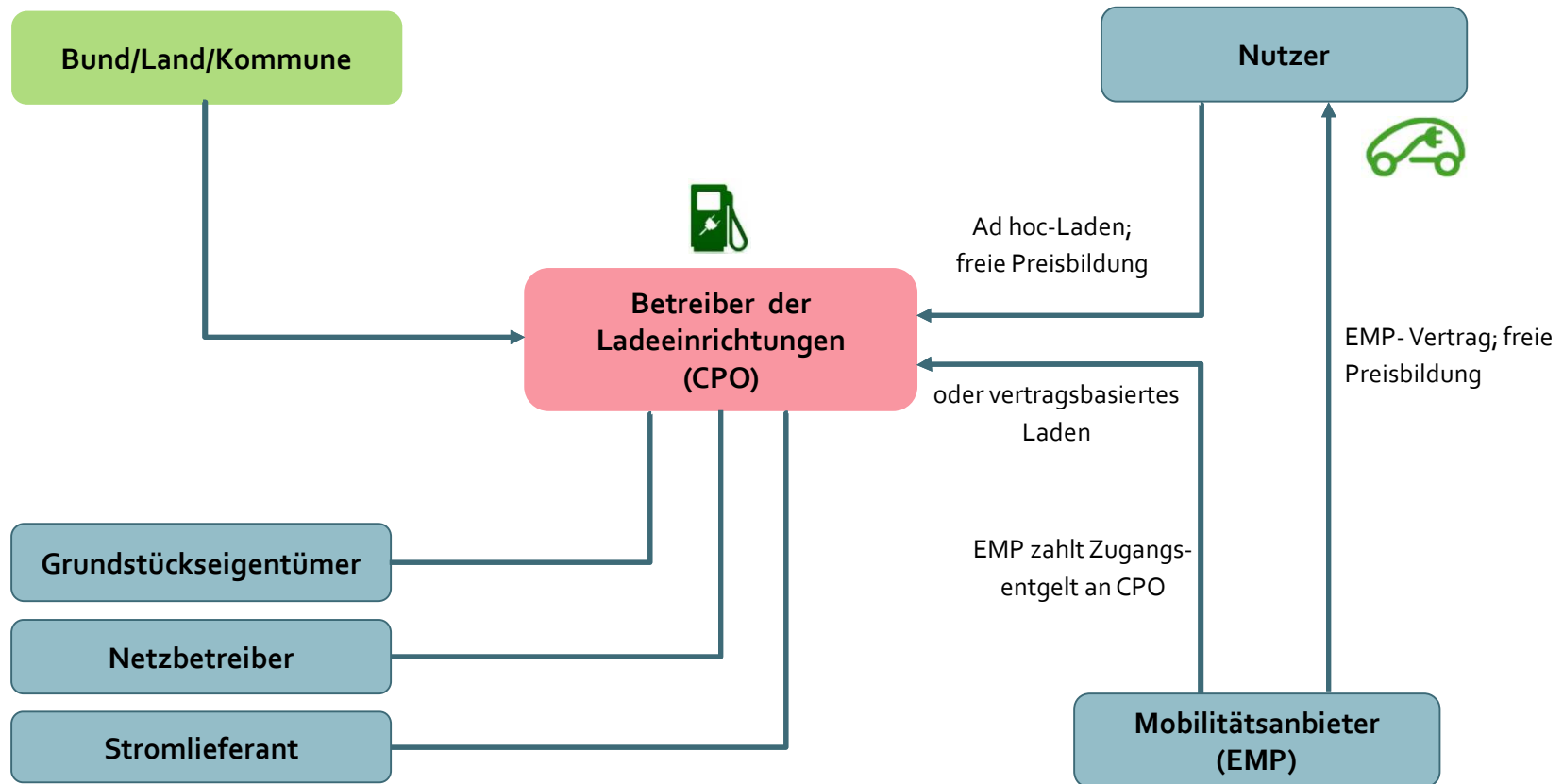
# Agenda

- 1. Ausgangslage und Handlungsempfehlung**
2. Zur Vertiefung: Vorgaben für Betreiber von Ladeinfrastruktur
3. Zur Vertiefung: Vorgaben für Stromnetzbetreiber

## Ausgangslage

- ▶ **Markthochlauf der Elektromobilität hängt maßgeblich an attraktiven Ladepreisen**
  - Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur verbessert sich zunehmend und wird weiter ausgebaut
  - Deutliche Preisunterschiede zwischen öffentlichem und privatem Laden
  - Teils gravierende Preisunterschiede an ein und demselben LP, je nach Vertragspartner - Intransparenz
  - Erhebliche Folgen für Kaufentscheidung (insb. Kosten im Lebenszyklus – TCO)
  - Tendenz der CPO/EMP, Kunden exklusiv an einen Anbieter zu binden („margin-squeeze“)
- ▶ **Gegenstand der Untersuchung**
  - Analyse aktueller rechtlicher Vorgaben zur Preisgestaltung und Bewertung
  - Beschreibung und Bewertung möglicher Handlungsoptionen, insb. Anpassung der gesetzlichen Vorgaben

# Marktrolle bei öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen



## Übersicht zu Instrumenten

- ▶ **Integration der Ladeinfrastruktur in reguliertes Stromverteilernetz**
- ▶ **Keine Integration in Stromnetz, aber zusätzliche Vorgaben für Ladeinfrastruktur**
  - Unmittelbare Vorgaben für die Preissetzung
    - Einführung regulierter Ladeentgelte (ggf. als Preisobergrenze)
  - Mittelbare Vorgaben zur Preissetzung (erhöhte Wettbewerbsintensität)
    - Klarstellung zum diskriminierungsfreien Zugang für EMP und Aufwertung des sog. Ad hoc-Ladens für Endkunden
    - Einführung des sog. Durchleitungsmodells („bring your own power“)
    - Erhöhung der Preistransparenz durch Markttransparenzstelle
    - Steigerung der Anbietervielfalt

## Zudem: Vorgaben der Stromnetzbetreiber

- ▶ **Herstellung der Netzanschlüsse und Kosten der Netznutzung sind wesentliche Parameter für Betreiber von Ladeinfrastruktur**
  - Absenkung von BKZ (und NNE) bei nicht dauerhaft vorzuhaltender Anschlusskapazität?
- ▶ **Beschleunigung oder Kostensenkung wirken sich auf Ladepreise aus**
  - Priorisierung der Ladeinfrastruktur beim Netzanschluss
  - Anpassung der energiewirtschaftlichen Vorgaben zu gesteuertem bzw. bidirektionalem Laden
  - Rechtfertigung von Ausdehnung der Idee der unterbrechbaren Verbrauchseinrichtung (§ 14a EnWG) auf höhere Spannungsebenen bzw. öffentlich zugängliche LI; unterbrechbare Anschlusskapazität (gg. NNE-Reduzierung)
  - Niedrigere NNE zu vereinfachter Abgabe von Ladestrom aus EE-Anlagen an Nachbarn, Mitarbeiter, etc.
- ▶ **Aber: Reform der Netzentgelte für einzelne Gruppen nur in begrenztem Umfang**
- ▶ **Öffnung des Verbots des § 7c EnWG für De Minimis Unternehmen**

## Präferierte Instrumente

- ▶ **Folgende Instrumente sind (gemeinsam) effektiv und realistisch umsetzbar**
  - Aufwertung Ad hoc-Laden
  - Diskriminierungsfreier Zugang für EMP
  - Markttransparenzstelle + Initiative zur Einhaltung der AFIR (Verbraucherschutz)
  - Beschleunigung Netzanschlussprozess
  - Verringerte(r) Baukostenzuschuss/Netzentgelte in Verbindung mit netzdienlicher Flexibilität
  - (Abschaffung § 7 c EnWG)
- ▶ **Differenzierte Bewertung des sog. „Durchleitungsmodells“**
- ▶ **Weitergehende Vorgaben erscheinen nicht sinnvoll**
  - Insb. wäre umfassende Regulierung nicht geeignet, kurz- und mittelfristig zu wirken

Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit.

[www.die-bbh-gruppe.de](http://www.die-bbh-gruppe.de)  
[www.bbh-blog.de](http://www.bbh-blog.de)



BBH\_online



die\_bbh\_gruppe



Die BBH-Gruppe

# Agenda

1. Ausgangslage und Handlungsempfehlung
2. **Zur Vertiefung: Vorgaben für Betreiber von Ladeinfrastruktur**
3. Zur Vertiefung: Vorgaben für Stromnetzbetreiber

## Integration in Stromnetz

## Stromnetz und Ladeinfrastruktur

### ▶ **Ansatzpunkt für Senkung der Ladepreise**

- Als Teil der Stromnetze wären die Kosten für Errichtung und Betrieb reguliert
- Endkunden könnten ihren Stromlieferanten frei wählen (Wettbewerb)

### ▶ **Status Quo: Ladeinfrastruktur ist nicht Teil des Stromnetzes**

- Klarstellung im sog. Winterpaket der EU-Kommission (Strom-Richtlinie); Verankerung im EnWG
- Spezifische Vorgaben in der AFIR
- Betrieb von Stromnetz und Ladeinfrastruktur sind (sogar) zwingend rechtlich zu trennen, vgl. § 7c EnWG

### ▶ **Bewertung: Zwar effektives Instrument zur Senkung der Ladepreise, aber ...**

- Gesetzliche Anpassung auf europäischer und mitgliedstaatlicher Ebene erforderlich (Dauer: mehrere Jahre) – Realisierung unrealistisch
- Stromnetzbetreiber würden Infrastruktur ggf. weniger aus Sicht des verkehrlichen Bedarfs aufbauen
- Rechtsstreit zu erwarten: Grundlegender Eingriff während des Markthochlaufs

## Vorgaben zur Preissetzung

# Überblick

- ▶ **Bislang: Ladeinfrastruktur erfolgt (mittel- und langfristig) im Wettbewerb**
  - Vorübergehende Unterstützung durch Fördermittel
  - Vgl. auch die beihilferechtlichen Vorgaben in den KUEBLL
- ▶ **Wenn Ladepreise zumindest in den kommenden Jahren zu hoch sein sollten, kann der Bund (auf neuer/angepasster gesetzlicher Grundlage)**
  - unmittelbare Vorgaben zur Höhe der Ladepreise definieren (bspw. Preisobergrenze)
  - mittelbare Vorgaben zur Höhe der Ladepreise (bspw. Vorgaben zum Verhältnis Ad hoc-Ladepreis zum EMP-Laden; Diskriminierungsfreiheit; ...)
  - ein Durchleitungsmodell vorschreiben, um größere Transparenz zu bewirken

## Einführung regulierter Ladeentgelte

### ▶ Kann Bund auch Preisvorgaben definieren, insb.

- Vorgaben zur Kalkulation und Struktur von Ladepreisen
- Definition einer Preisobergrenze
- Festlegung von Ladeentgelten (ggf. differenziert nach Anwendungsfällen)?

### ▶ Dafür bedürfte es einer gesetzlichen Neuregelung

- Regelung müsste detailliert das Verfahren zur Festlegung von Preisen, Preisobergrenzen oder der Preiskalkulation festlegen und eine zuständige Kontrollbehörde benennen

### ▶ Bewertung: Regulierte Ladeentgelte möglicherweise effektiv, aber nicht zu empfehlen

- Europarechtliche Zulässigkeit offen (Vereinbarkeit mit AFIR, etc.)
- Mit mittel- und langfristigem Ziel eines wettbewerblichen Modells nicht vereinbar
- Definition von Parametern für Ladeentgelte und zuständige Behörde verhindern zeitnahe Umsetzung

## Aufwertung Ad hoc-Laden

### ▶ Ad hoc-Laden aktuell regelmäßig unattraktiv, da teuer

- Umsetzungsdefizit Artikel 5 Abs. 3 AFIR: CPO ist eine Diskriminierung bei den Preisen zwischen Endnutzern (Ad hoc- bzw. eigenes EMP-Laden?) und dritten Mobilitätsdienstleistern verboten
  - Differenzierung nur bei sachlichem Grund
- Sanktionierung bislang nicht ausreichend geregelt – müsste aber im Einklang mit AFIR stehen
- Schaffung einer gesetzlichen Kompetenz zur Beaufsichtigung?

### ▶ Was spricht für eine Aufwertung des Ad hoc-Ladens?

- Ad hoc-Laden als gleichwertige Lösung verringert Intransparenz bei Preisbildung
- Kein höherer Abwicklungsaufwand, da Ad hoc-Laden und Kartenlesegeräte (ab 50 kW) ohnehin Pflicht
- Ansatz in AFIR vorgegeben, so dass allenfalls Konkretisierung oder Aufsicht zu verankern bzw. zu klären wären
- Stärkere Trennung der Marktrollen CPO und EMP (Rechtsstreitigkeiten möglich)

## Diskriminierungsfreier Zugang für EMP

### ▶ EMP zahlen oft stark unterschiedliche Zugangsentgelte (Diskriminierung)

- Insbesondere, wenn CPO auch als EMP tätig wird (interne Verrechnung)
- Aber auch Bevorzugung „befreundeter“ EMP (die auch CPO sind)
- Art. 5 Abs. 3 AFIR verbietet Diskriminierung (im Außenverhältnis) und zwischen EMP- und Endkundenpreis – Probleme wie zuvor beim Ad hoc-Laden

### ▶ Mögliche Folge: EMP ohne LI werden so aus dem Markt gedrängt

- Geringer Wettbewerb – Möglichkeit von Marktabreden

### ▶ Was spricht für einen diskriminierungsfreien Zugang (Einhaltung AFIR)?

- Anbiervielfalt: Stärkung der Marktrolle EMP führt zu stärkerem Preiswettbewerb
- Eingriffsintensität: Kein direkter Eingriff in Preissetzung – möglicherweise nur Umsetzungsdefizit
- Preistransparenz: Verringerung „Tarifdschungel“

## Durchleitungsmodell

- ▶ **Endkunden wählen ihren eigenen Stromlieferanten („bring your own power“)**
  - Wettbewerb um günstige Strompreise für das Laden
  - Modell bietet aber keinen Ansatz für Höhe des Zugangsentgelts für Nutzung Ladeinfrastruktur
- ▶ **Gesetzliche Vorgabe, dass CPO Infrastruktur auch „ohne Strom“ anbieten müssen**
  - CPO muss weiterhin Ad hoc-Laden und klassisches EMP-Laden ermöglichen
  - Bilanzierung der Entnahmen durch EMP
  - Neue Marktrolle des „Ladestromlieferanten“
- ▶ **Durchleitungsmodell in bestimmten (Hochlauf)Szenarien mit hohem Risiko von Monopolrenditen und entsprechenden Möglichkeiten, Vorgaben zu machen, sachgerecht (vgl. Lkw-Laden); darüber hinaus offen**
  - Als flächendeckende Vorgaben nur mit gesetzlicher Verankerung, Vereinbarkeit mit AFIR bedarf Abstimmung mit Kommission; zudem hohe Komplexität mit neuer Marktrolle

# Erhöhung der Preistransparenz durch Markttransparenzstelle

- ▶ **Bereits Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt**
  - Unternehmen, die Tankstellen betreiben oder über die Preise an den Tankstellen bestimmen, müssen jede Preisänderung bei Super E5, Super E10 und Diesel in Echtzeit melden
  - MTS-K gibt Preisdaten an Betreiber von Vergleichsportalen für Spritpreise weiter (Preisinformation per App, online oder über das Navigationsgerät)
- ▶ **National Access Point nach Art. 20 AFIR**
  - Übermittlung statischer und dynamischer Daten (inkl. Ad hoc-Ladeentgelt)
  - Ab dem 14. April 2026 im Standard DATEX-II
- ▶ **Grundsätzlich sinnvolles Instrument, das allein aber nicht ausreichen wird, sondern andere Maßnahmen (wie AFIR-konforme Bepreisung) flankieren kann**

# Agenda

1. Ausgangslage und Handlungsempfehlung
2. Zur Vertiefung: Vorgaben für Betreiber von Ladeinfrastruktur
- 3. Zur Vertiefung: Vorgaben für Stromnetzbetreiber**

## Beschleunigung beim Netzanschluss

- ▶ **Anschlussbegehren – gerade in höheren Spannungsebenen – bleiben oft lange unbeantwortet**
  - Zeitschiene für einen erforderlichen Netzausbau bleibt unbestimmt
- ▶ **Überlegungen, die mit Regierungswechsel stecken geblieben sind, werden aktuell mit „Netzpaket“ wieder angeschoben**
- ▶ **Wirkung auf Ladepreise begrenzt, aber wesentlich für Aufbaugeschwindigkeit**

## Verminderte Netzentgelte, Anschlusskosten

### ▶ Absenkung der ÜNB-Netzentgelte umgesetzt:

- Auswirkungen auf nachgelagerte Netzebenen gedämpft, aber spürbar

### ▶ Sonderentgelte für Ladepunkte (Umverteilung der Kosten zu Lasten sonstiger Netznutzer) wären systemfremd; Realisierungswahrscheinlichkeit gering

### ▶ Man könnte aber vorhandene Möglichkeiten nutzen bzw. erweitern

- Verminderter BKZ bei nicht dauerhaft vorgehaltener (unterbrechbarer) Leistung möglich
- Ggf. lässt sich Anschluss bei flexibler Netzanschlussvereinbarung (statischer oder (voll)dynamischer Einschränkung) der vom NB vorzuhaltenden Leistung eher realisieren.
- Ausweitung des Gedankens des § 14a EnWG (steuerbare Verbrauchseinrichtung mit verminderten NNE) auf LI in höheren Spannungsebenen denkbar? Einbeziehung öffentlich zugänglicher LI denkbar und sinnvoll? Wäre zu untersuchen.

## Einführung einer De Minimis-Regelung in § 7c EnWG

### ▶ **Strommarkt-RL (2019) sieht Eigentums- und Tätigkeitsverbot „für Netzbetreiber“ vor**

- Umsetzung in § 7c EnWG
- Allerdings keine „De Minimis Regelung“, so dass auch typisches SW (ansonsten: buchhalterische und informelle Trennung nur der Marktrollen) erfasst
- Nur bis Ende 2026 ausgesetzt
- Nimmt perspektivisch viele Akteure aus dem Spiel bzw. macht den Betrieb von LI unattraktiv
- Fraglich, ob Anpassung der RL erforderlich

### ▶ **Was spricht dafür**

- Erhöhung der Zahl relevanter Akteure
- Kleine SW spielen gerade im Bereich der wirtschaftlich oft weniger attraktiven LI im öffentlichen Straßenraum eine größere Rolle