

12.03.21**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - Fz - U - Wi

zu **Punkt ...** der 1002. Sitzung des Bundesrates am 26. März 2021

Entwurf eines Gesetzes über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz - SchnellLG)

A

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)** und
der **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

U 1. Zu § 2 Nummer 2 SchnellLG

§ 2 Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. Ein Hochleistungs-Schnellladepunkt ist ein Ladepunkt mit einer Mindest-Ladeleistung gemäß Rechtsverordnung nach § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1.“

Begründung:

Die Bezeichnung Schnellladepunkt ist in § 2 Nummer 8 Ladesäulenverordnung definiert als Ladesäule mit mindestens 22 Kilowatt. Gemeint ist im Gesetzentwurf zum SchnellLG ein unter dem englischen Fachbegriff „High Power Charger (HPC)“ bekannter Ladepunkt mit einer Mindestladeleistung von aktuell 150 Kilowatt. Die Bezeichnung Hochleistungs-Schnellladepunkt ist die deutsche Übersetzung des englischen Fachbegriffs und im Gesetzentwurf an den entsprechenden Stellen durchgängig zu verwenden.

Da die Mindestladeleistung in einer Rechtsverordnung nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 festgelegt werden soll, ist der Verweis auf diese Verordnung sinnvoll, um nicht zukünftig bei Änderung der Anforderung an die Mindestladeleistung durch Änderung der Rechtsverordnung auch jedes Mal § 2 Nummer 2 SchnellLG ändern zu müssen.

U 2. Zu § 3 Absatz 2 Satz 5 – neu – SchnellLG

Dem § 3 Absatz 2 ist folgender Satz anzufügen:

„Schnellladestandorte innerorts sind Bestandteil des auszuschreibenden öffentlichen Schnellladenetzes.“

Begründung:

Nach Auskunft des federführend zuständigen Fachministeriums sollen auch Schnellladestandorte innerorts ausgeschrieben werden. Dies ist im Gesetzentwurf ausdrücklich aufzunehmen. Unabhängig vom Raumtyp bestehen besondere Ladeinfrastrukturbedarfe im Umfeld von durch Mehrfamilienhäuser geprägten Gebieten. Auch in weniger verdichteten Räumen stehen nicht immer private Flächen zur Schaffung privater Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Zu berücksichtigen sind daher Metropolen, Groß-, Mittel- ebenso wie Kleinstädte, um dem Anspruch eines flächendeckenden Netzes gerecht zu werden.

Wi 3. Zu § 3 Absatz 3 SchnellLG

Der Bundesrat bittet im weiteren Verfahren die Anrechenbarkeit der Ausgaben für einen Pufferspeicher im Rahmen der Vergaben zu prüfen, sofern die Kosten für die Kombination aus Speicher und Netzanschluss unter denen des reinen Netzanschlusses liegen.

Begründung:

Die Einbindung eines stationären Batteriespeichers, gegebenenfalls in Kombination mit Erneuerbaren-Energien-Anlagen, ermöglicht eine kleinere Dimensionierung des Netzanschlusses für den Schnellladestandort. Die Kosten für den Pufferspeicher sollten analog zu der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des BMVI im Vergabeverfahren berücksichtigt werden, sofern die Kosten für die Kombination aus Pufferspeicher und Netzanschluss unter den Kosten des reinen Netzanschlusses liegen.

...

Wi 4. Zu § 4 Absatz 1 SchnellLG

Der Bundesrat bittet im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Erhöhung der Mindestanzahl der Lose zu prüfen, um die Teilnahme von kleinen und mittleren Unternehmen an der Ausschreibung zu erleichtern.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass die rund 1 000 Standorte in mindestens zehn Losen ausgeschrieben werden. Die sich daraus ergebende Losgröße stellt für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) eine große Herausforderung und gegebenenfalls sogar ein Ausschlusskriterium für eine Teilnahme an der Ausschreibung dar. Die Bundesregierung geht im Erläuterungstext auf die Problematik ein und eröffnet die Möglichkeit der Teilnahme von Konsortien. Dennoch wird angeregt, dass eine Erhöhung der Anzahl der Lose im weiteren Gesetzgebungsverfahren oder bei der Erstellung der entsprechenden Rechtsverordnungen geprüft wird.

U 5. Zu § 9 Satz 1 SchnellLG

In § 9 Satz 1 sind das Wort „fünf“ durch das Wort „zwei“ und die Angabe „2025“ durch die Angabe „2022“ zu ersetzen.

Begründung:

Nach Auskunft des federführend zuständigen Fachministeriums sollen 1 000 öffentliche Schnellladehubs bis zum Jahr 2023 aufgebaut sein. Eine möglichst frühzeitig beginnende Evaluation (Berichterstattung) erlaubt, Fortschritte und Hemmnisse im Ladeinfrastrukturaufbau rechtzeitig zu ermitteln und etwaig erforderliche Maßnahmen zu ergreifen. Ein Beginn der Berichterstattung im Sommer 2022 ist vor diesem Hintergrund sachlich zielführend. Darüber hinaus ermöglicht ein Intervall der Berichterstattung von zwei Jahren ein regelmäßiges, effektives Monitoring.

U 6. Zum Gesetzentwurf allgemein

a) Der Bundesrat begrüßt die Initiative der Bundesregierung, einen bundesweit flächendeckenden, bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge im Zuge des geplanten öffentlichen Ausschreibungsverfahrens von 1 000 Schnellladehubs

...

kurzfristig voranzutreiben. In der aktuellen Phase des Markthochlaufs der Elektromobilität kann ein vorausschauender, übergangsweise überproportionaler Aufbau von öffentlicher Schnellladeinfrastruktur für ein verlässliches und zugängliches Angebot sorgen.

- b) Vor dem Hintergrund des Erfordernisses eines grundsätzlich selbsttragenden, wirtschaftlichen Betriebs der Ladeinfrastruktur fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, die zu übernehmende Gewährleistungsrolle zeitlich und sachlich zu begrenzen sowie die Belange der Betreiber von Bestandsinfrastruktur angemessen zu berücksichtigen.
- c) Der Bundesrat unterstreicht, dass der Anspruch der Schaffung einer flächendeckenden sowie bedarfsgerechten Schnellladeinfrastruktur ausschließlich in enger Abstimmung mit den Ländern und Kommunen erreicht werden kann. Dies gilt nicht allein für die Identifikation geeigneter Flächen, sondern auch für die wirksame Verzahnung mit den Aktivitäten der Länder und Kommunen im Bereich der Ladeinfrastruktur- sowie Elektromobilitätsförderung.
- d) Die Schaffung eines flächendeckenden öffentlichen Schnellladenetzes sollte auch Standorte umfassen, die sich innerorts befinden. Zu berücksichtigen sind Metropolen, Groß-, Mittel- ebenso wie Kleinstädte. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, darzulegen, in welchem Umfang Schnellladestandorte innerorts Teil der geplanten Lose des Ausschreibungswettbewerbs sein werden.

Begründung:

Die Initiative der Bundesregierung zum Aufbau eines öffentlichen Schnellladenetzes kann ein wichtiger Pfeiler für die erfolgreiche Elektrifizierung des Verkehrssektors werden. Die Länder unterstützen die Initiative des Bundes vor diesem Hintergrund ausdrücklich. Zugleich sollte der Gesetzentwurf an verschiedenen Stellen konkretisiert werden. Dies betrifft insbesondere die Frage des zeitlichen Horizonts der Übernahme der Gewährleistungsaufgaben durch den Bund ebenso wie die Frage des marktlichen Übergangs. Darüber hinaus sind die Länder und Kommunen strukturell enger einzubinden, um eine effektive sowie effiziente Flächenbereitstellung und Ladeinfrastrukturförderung zu gewährleisten. Nach Auskunft des federführend zuständigen Fachministeriums sollen auch Schnellladestandorte innerorts ausgeschrieben werden. Dies wird jedoch in Gesetzentwurf und Begründung nicht ausgeführt. Der aktuelle Entwurf verdeutlicht nicht hinreichend, wie mit der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur entlang von Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen verfahren wird.

...

B

7. Der **federführende Verkehrsausschuss** und
der **Finanzausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.