

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur beabsichtigt die Bundesregierung, den bundesweit flächendeckenden, bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Infrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen zu gewährleisten. Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Das Bundes-Klimaschutzgesetz legt dieses Ziel sowie die zulässigen Jahresemissionsmengen für die einzelnen Sektoren gesetzlich fest. Im Verkehrssektor muss demnach bis 2030 eine Reduktion um 42 Prozent gegenüber 1990 erfolgen. Für die Erreichung dieses Ziels ist die Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs unerlässlich. Für den Hochlauf der Elektromobilität bedarf es einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Schnellladeinfrastruktur. Im Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung vom November 2019 wird ein Bündel an Maßnahmen beschrieben, die gemeinsam mit Kommunen und Ländern sowie mit der Automobilwirtschaft und der Energiewirtschaft umzusetzen sind. Ein wesentliches Element ist dabei der vorausschauend den Markt vorbereitende Aufbau von Schnellladeinfrastruktur. Dieser muss zunächst im Vergleich zu den prognostizierten Fahrzeugzahlen überproportional erfolgen. Die Kaufentscheidung für ein reines Batterieelektrofahrzeug hängt in vielen Fällen vom Vorhandensein der entsprechenden Ladeinfrastruktur ab.

Im Masterplan wird aber auch klargestellt, dass der Aufbau von Ladeinfrastruktur langfristig eine Aufgabe der Wirtschaft sein muss. In der derzeitigen frühen Marktphase existieren allerdings zu wenige gewinnbringende Geschäftsmodelle für den Aufbau und Betrieb eines flächendeckenden und zunächst die Nachfrage übersteigenden Schnellladenetzes. Es ist davon auszugehen, dass lediglich einzelne Standorte, insbesondere an Bundesautobahnen aufgrund ihrer günstigen Lage und der mittelfristig zu erwartenden Nachfrage, in absehbarer Zeit wirtschaftlich betrieben werden können. Eine erhebliche Anzahl von Standorten wird dagegen auch langfristig, gegebenenfalls in der notwendigen Dimensionierung, unwirtschaftlich bleiben. Auch letztere sind allerdings für die Sicherstellung einer flächendeckenden Versorgung von Bedeutung und ihre Abdeckung ist letztlich

mit ausschlaggebend für die Entscheidung ein reines Batterieelektrofahrzeug zu kaufen.

B. Lösung

Um einen zügigen, flächendeckenden Ausbau von Infrastruktur zu erreichen, hat sich das Instrument der Ausschreibung als zuverlässigste Maßnahme erwiesen. Durch die in diesem Gesetz in Grundzügen geregelte Ausschreibung soll ein verlässlicher Aufbau und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur zu einheitlichen, nutzerfreundlichen Bedingungen sichergestellt werden. Der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur stellt vor dem Hintergrund der zum Teil vorausschauenden Überdimensionierung und Flächendeckung eine öffentliche Aufgabe dar, deren Ausführung durch private Betreiber erfolgen soll. Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur obliegen hierbei die Planung und Koordinierung von Aufbau und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur, die Überwachung der Zielerreichung einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge sowie die Bereitstellung finanzieller Mittel, um eine flächendeckende Infrastruktur bereits in der Markthochlaufphase zu ermöglichen. Die Bereitstellung finanzieller Mittel in dieser frühen Marktphase ist erforderlich, solange die Ladeinfrastruktur deutschlandweit noch kein weitgehend flächendeckendes Ladenetzwerk darstellt und soweit Standort oder Umfang der bereitgestellten Ladeinfrastruktur, mit Blick auf die erst im Nachgang ansteigenden Nutzerzahlen, noch nicht aus Nutzerzahlungen finanziert werden kann. Bei der Ausschreibung sind die Grundrechtsrelevanz für die Berufsfreiheit nach Artikel 12 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes, die Eigentumsgarantie nach Artikel 14 Absatz 1 des Grundgesetzes sowie der Gleichheitsgrundsatz nach Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes zu berücksichtigen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Bund möchte dazu beitragen, eine flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Für den Aufbau der Schnellladeinfrastruktur werden voraussichtlich Kosten bis zu 1,9 Milliarden Euro entstehen. Der Bund wird sich hieran anteilig beteiligen, soweit dies nach den Ergebnissen der Ausschreibung erforderlich ist. Die benötigten Mittel bis 2024 sollen im Energie- und Klimafonds ausgeglichen werden.

Es ergibt sich ein voraussichtlicher Stellenmehrbedarf für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von zwei Stellen im höheren Dienst und zwei Stellen im gehobenen Dienst. Werden die Projektträgeraufgaben durch eine nachgeordnete Behörde wahrgenommen, ergibt sich darüber hinaus ein weiterer Stellenmehrbedarf von zwei Stellen im höheren Dienst und sieben Stellen im gehobenen Dienst im Einzelplan 12 (nachgeordneter Bereich). Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln ist finanziell im Energie- und Klimafonds und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

Die Ausfüllung und Umsetzung der Verordnungsmächtigung haben die Funktion, den Inhalt dieses Gesetzes zu konkretisieren, so dass keine zusätzlichen Aufwendungen entstehen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch dieses Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Teilnahme an Ausschreibungen entstehen der Wirtschaft jährlich ca. 946 000 Euro Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

1. Bund

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fallen für die Betreuung der Ausschreibungsverfahren Personal- und Sachkosten von rund 630 000 Euro pro Jahr an.

Darüber hinaus ist für die administrative Abwicklung der Ausschreibungsverfahren (u. a. Auszahlung und Prüfung der Verwendung) die Beauftragung eines Projektträgers (nachgeordnete Behörde oder extern) vorgesehen. Dafür fallen zusätzlich Personal- und Sachkosten in Höhe von rund 1,18 Millionen Euro jährlich an.

Mit der Koordinierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen wurde die NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie beauftragt. Dafür werden insgesamt ca. 2,21 Millionen Euro pro Jahr veranschlagt.

2. Länder und Kommunen

Für Länder und Gemeinden entsteht ein Erfüllungsaufwand. Für die Ausschreibung und Umsetzung begleitende Tätigkeiten fallen einmalig ca. 149 000 Euro an.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 31. März 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist
als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 1002. Sitzung am 26. März 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich,
Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der
als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

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

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Anwendungsbereich

Das Gesetz gilt für die Schnellladeinfrastruktur reiner Batterieelektrofahrzeuge

1. der Klassen M und N im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1), die durch die Verordnung (EU) 2019/2144 (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1) geändert worden ist, mit mindestens vier Rädern;
2. der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; L 77 vom 23.3.2016, S. 65; L 64 vom 10.3.2017, S. 116), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist, mit zwei, drei und vier Rädern.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein Ladepunkt eine Einrichtung, die zum Aufladen reiner Batterieelektrofahrzeuge geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein reines Batterieelektrofahrzeug aufgeladen werden kann;
2. ein Schnellladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt geladen werden kann;
3. eine Nebenanlage eine Anlage, die den Nutzern von Schnellladepunkten während des Ladevorgangs zur Verfügung steht und die Aufenthaltsqualität erhöht, wie insbesondere Überdachung, Toiletten oder gastronomische Einrichtungen;
4. ein Schnellladestandort eine Fläche, auf der mehrere Schnellladepunkte, einschließlich der für den Betrieb des Standorts erforderlichen Einrichtungen, sowie Nebenanlagen für jedermann zur Nutzung bereitgestellt werden;
5. ein Auftragnehmer, wer eine neue oder bereits bestehende Schnellladeinfrastruktur im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf der Grundlage dieses Gesetzes ganz oder teilweise technisch plant, errichtet, unterhält oder betreibt;

6. ein Bestandsinfrastrukturanbieter, wer bei Inkrafttreten dieses Gesetzes im Bereich der Ladeinfrastruktur mit mehr als 22 Kilowatt tätig ist;
7. ein Mobilitätsanbieter, wer seinen Kunden den Zugang zu Ladepunkten verschafft.

§ 3

Aufgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewährleistet die flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährleistung der Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur besteht nicht. Die weitere Förderung von Elektromobilität durch andere Förderinstrumente wird durch dieses Gesetz nicht ausgeschlossen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermittelt den Bedarf an Schnellladestandorten. Es bestimmt die Anzahl der Schnellladepunkte an den einzelnen Schnellladestandorten, die Ausstattung und die Nebenanlagen, die an den Schnellladestandorten bereitgestellt werden. Dem Nutzer der Schnellladeinfrastruktur soll durch die flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung, im Hinblick auf die Reichweite, ermöglicht werden, bundesweit jeden Ort auf direktem Weg zu erreichen. Insoweit soll ein Schwerpunkt auf den Infrastrukturausbau des Mittel- und Langstreckenverkehrs gelegt werden.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt technische, wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen der Leistungserbringung fest, die von den Auftragnehmern mit Blick auf Flächendeckung, Zugänglichkeit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Bedarfsgerechtigkeit, Nutzerfreundlichkeit sowie Umweltverträglichkeit des Infrastrukturangebots im Rahmen der Leistungserbringung, zu beachten sind. Es kann auch Rahmenbedingungen festlegen, die von Nutzern oder Dritten im Zusammenhang mit der Nutzung der Schnellladepunkte zu beachten sind. Es hat sicherzustellen, dass der Betreiber von Schnellladepunkten allen Mobilitätsanbietern den Zugang zu diesen diskriminierungsfrei und zu marktgerechten Bedingungen anbietet. Die Bedingungen für das punktuelle Laden müssen diskriminierungsfrei sein und den Bedingungen nach Satz 3 entsprechen, dürfen aber im Rahmen der Festsetzung des Entgeltes Unterschiede berücksichtigen, insbesondere einen zusätzlichen Abwicklungsaufwand. Die Stromversorgung der Fahrzeuge hat mit erneuerbarer Energie zu erfolgen. Start und Durchführung des Ladevorgangs sollen nutzerfreundlich sein und in einem angemessenen Zeitraum erfolgen; dies gilt entsprechend für die Abrechnung beim punktuellen Laden.

(4) Bei der Wahrnehmung der in Absatz 3 beschriebenen Aufgaben ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten. Das gilt sowohl bei der Festlegung von Rahmenbedingungen durch Rechtsverordnung nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 als auch bei der weiteren Konkretisierung in den Vergabeunterlagen im Vergabeverfahren nach Absatz 5.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wählt in einem oder mehreren Vergabeverfahren nach den Bestimmungen des Teils 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2568) geändert worden ist, Unternehmen aus und beauftragt diese damit, die Schnellladestandorte während eines bestimmten Zeitraums bereitzustellen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewährt den ausgewählten Auftragnehmern keine besonderen oder ausschließlichen Rechte im Sinne des Artikels 106 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur trägt Wirtschaftlichkeitslücken in der Markthochlaufphase angemessen Rechnung, soweit es zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 erforderlich ist.

(7) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt sicher, dass die Auftragnehmer ihre Pflichten ordnungsgemäß erfüllen.

(8) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überwacht, inwiefern die Zielstellung nach Absatz 1 Satz 1 durch die auf Grundlage dieses Gesetzes ergriffenen Maßnahmen erreicht wird. Es sorgt bei Bedarf für eine Anpassung der Maßnahmen nach Maßgabe dieses Gesetzes.

§ 4

Auswahl und Beauftragung von Auftragnehmern

(1) Die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur wird in mehreren Losen ausgeschrieben, die Standorte oder Suchräume für Standorte enthalten. Die Lose beziehen sich auf das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder auf eine Region, die sich über mehrere Bundesländer oder Teile mehrerer Bundesländer erstrecken kann. Einzelne Lose können sich in ihrem Zuschnitt räumlich überschneiden. In den Vergabeverfahren werden bundesweit insgesamt mindestens zehn Lose gebildet. Bei der Bestimmung der Lose werden folgende Kriterien zu Grunde gelegt:

1. die Belange von Nutzern der Schnellladeinfrastruktur,
2. die Kosteneffizienz der Leistungserbringung, etwa durch die räumliche Dichte der Standorte, durch Größenvorteile aufgrund einer Vielzahl von Standorten oder die stromnetzseitige Kosteneffizienz,
3. die Auswirkungen der Losbildung auf die Umsetzung der Aufgabenstellung, wie sie in § 3 Absatz 1 bis 3 festgelegt und durch Rechtsverordnungen gemäß § 7 sowie die Vergabeunterlagen in den Vergabeverfahren nach § 3 Absatz 5 näher bestimmt wird, sowie
4. die Berücksichtigung wettbewerblicher Belange.

(2) Bei der Ausschreibung der Lose ist ein geeigneter Zuschnitt sicherzustellen. Nach Möglichkeit sollen wirtschaftlich attraktive und weniger attraktive Standorte gebündelt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt im Rahmen der Ausschreibung die Voraussetzungen fest, unter denen Unternehmen auf ein Los oder auf mehrere Lose bieten können.

(3) Bei vorzeitiger Beendigung eines Auftrags trifft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach pflichtgemäßem Ermessen die erforderlichen Maßnahmen, um die unterbrechungsfreie Bereitstellung der Schnellladeinfrastruktur in einem Übergangszeitraum bis zur Auswahl und Beauftragung des neuen Auftragnehmers sicherzustellen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Betrieb insbesondere übergangsweise auch selbst übernehmen oder durch einen Dritten ausführen lassen, soweit der Betrieb nicht anderweitig aufrechterhalten werden kann.

(4) Der Auftragnehmer hat das unbelastete Alleineigentum an den für den Betrieb der Schnellladestandorte erforderlichen beweglichen Sachen zu erwerben und darf das Eigentum weder belasten noch an Dritte übertragen, sofern nicht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine andere Gestaltung für alle Verfahrensteilnehmer diskriminierungsfrei zulässt oder selbst Eigentümer der beweglichen Sachen wird.

§ 5

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

(1) Zur Erfüllung der Aufgabe nach § 3 Absatz 1 wird Schnellladeinfrastruktur im Rahmen des nach § 3 Absatz 2 ermittelten Bedarfs auch an geeigneten Flächen der Bundesautobahnen bereitgestellt.

(2) Ist die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur nach Absatz 1 bereits Inhalt des nach § 15 Absatz 2 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 2a des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist, abgeschlossenen Konzessionsvertrages, gelten die Vorgaben nach § 3 Absatz 3 auch für die im Rahmen der Konzession errichtete Schnellladeinfrastruktur, soweit dies dem Konzessionär rechtlich und tatsächlich möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. Muss ein Netzanschluss verstärkt oder neu hergestellt werden, kann der Bund die dafür anfallenden Kosten übernehmen, soweit sie nach Auslaufen der Konzession dem Bund oder einem neuen Konzessionsnehmer zugutekommen.

(3) Soweit die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur nach Absatz 1 nicht bereits Inhalt des nach § 15 Absatz 2 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes abgeschlossenen Konzessionsvertrages ist, bietet die Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I

S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist, dem Inhaber einer Konzession zum Betrieb eines Nebenbetriebs mit Tankstelle unter Berücksichtigung der Gewinnaussichten die eigenwirtschaftliche Übernahme von Errichtung, Unterhaltung und Betrieb der an diesem Standort geplanten Schnellladepunkte an, soweit

1. dies nach dem Zweck der Konzession geboten ist oder andernfalls schutzwürdige Rechte des Konzessionsnehmers verletzt würden und
2. Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht entgegensteht.

Das Angebot kann die Rahmenbedingungen nach § 3 Absatz 3 beinhalten. Es kann daneben beinhalten, dass der Bund die Kosten für den Netzanschluss des Schnellladestandorts übernimmt, soweit der Netzanschluss nach Auslaufen der Konzession dem Bund oder einem neuen Konzessionsnehmer zugutekommt.

(4) Soweit der Konzessionsnehmer den Betrieb der Schnellladepunkte weder nach Absatz 2 noch nach Absatz 3 übernimmt, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Schnellladestandort in das Vergabeverfahren nach § 3 Absatz 5 und § 4 einbeziehen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur handelt insoweit im Namen der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes. Die Aufgaben nach § 3 Absatz 7 und § 4 Absatz 3 werden hinsichtlich der nach Satz 1 abgeschlossenen Verträge von der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes wahrgenommen.

(5) § 15 des Bundesfernstraßengesetzes findet Anwendung, soweit dieses Gesetz keine abweichenden Regelungen trifft.

§ 6

Bestandsinfrastrukturanbieter

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berücksichtigt die berechtigten Interessen der Bestandsinfrastrukturanbieter im Rahmen der Durchführung der Aufgaben nach § 3.

(2) Die eigenwirtschaftliche Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur bleibt zulässig.

(3) Ein Bestandsinfrastrukturanbieter, der von einer wirtschaftlich unzumutbaren Härte in Folge einer Maßnahme nach § 3, insbesondere nach § 3 Absatz 6, betroffen ist, kann

1. bei Aufgabe des Standorts dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seine Ladeinfrastruktur einschließlich der zugehörigen Rechte und Verträge ganz oder teilweise zur käuflichen Übernahme anbieten oder
2. bei Weiterbetrieb des Standorts vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine angemessene Entschädigung verlangen.

Nimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Angebot zur Übernahme der Ladeinfrastruktur nach Nummer 1 an, ist es zur Zahlung einer wirtschaftlich angemessenen Vergütung verpflichtet. Nimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Angebot zur Übernahme der Ladeinfrastruktur nach Nummer 1 nach pflichtgemäßem Ermessen nicht an, so hat es eine angemessene Entschädigung zu leisten.

(4) Beabsichtigt ein Bestandsinfrastrukturanbieter den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur einzustellen, hat er dies dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mindestens sechs Monate vor dem geplanten Zeitpunkt der Einstellung, im Fall einer späteren Entscheidung zur Einstellung spätestens unverzüglich nach der Entscheidung, anzuzeigen.

§ 7

Verordnungsermächtigung

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,

1. Einzelheiten zu den technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen nach § 3 Absatz 3 festzulegen; dazu zählt auch die Festlegung der Ladeleistung von Schnellladepunkten im Sinne von § 2 Nummer 2;
2. Regelungen für das Vergabeverfahren nach § 3 Absatz 5 zu treffen und die Bildung der Lose nach § 4 Absatz 1 und 2 näher zu regeln;
3. das Recht der Bestandsinfrastrukturanbieter auf Übernahme der Schnellladeinfrastruktur nach § 6 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und dessen Ausübung und Umsetzung näher zu regeln;
4. die Entschädigung nach § 6 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und Satz 3 sowie das Entschädigungsverfahren näher zu regeln;
5. Regelungen bezüglich der Anzeigepflicht nach § 6 Absatz 4 zu treffen und
6. die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach diesem Gesetz obliegenden Aufgaben der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 Absatz 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes zur Ausübung zu übertragen, soweit Schnellladestandorte auf Flächen der Bundesautobahnen und der anderen Bundesstraßen in Bundesverwaltung bereitgestellt werden oder Bestandsinfrastrukturen auf diesen Flächen betroffen sind.

(2) Um die Erreichung der Ziele dieses Gesetzes dauerhaft sicherzustellen, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Rechtsverordnung nach Absatz 1 Nummer 1 regeln, dass der Betrieb der im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur errichteten Schnellladeinfrastruktur auch nach dem Auslaufen oder der sonstigen Beendigung der in Umsetzung des § 3 Absatz 5 geschlossenen Verträge ganz oder teilweise den Rahmenbedingungen unterliegt, die in diesem Gesetz oder einer Rechtsverordnung nach diesem Gesetz festgelegt sind.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Rechtsverordnung gemäß Absatz 1 Nummer 1 die technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Leistungserbringung gemäß § 3 Absatz 3 auch nach der Beauftragung der Auftragnehmer nach § 3 Absatz 5 mit Wirkung für die mit diesen Auftragnehmern bestehenden Vertragsverhältnisse diskriminierungsfrei festlegen oder ändern, sofern dies auf Grund veränderter Nachfrage, neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse, technischer Entwicklungen oder veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen zur Erreichung der Aufgabe nach § 3 Absatz 1 erforderlich ist. Etwaige durch die Rechtsverordnung nach Satz 1 ausgelöste Mehrkosten werden ausgeglichen. In der Rechtsverordnung können Regelungen für diesen Ausgleich getroffen werden.

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 2 sowie nach Absatz 2 und 3 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 2 und 4 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen.

§ 8

Beleihung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann juristischen Personen des privaten Rechts mit ihrem Einverständnis die Befugnis verleihen, Verwaltungsaufgaben nach diesem Gesetz in eigenem Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, wenn sie die Gewähr für eine sachgerechte Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Die

Verleihung und die Entziehung der Befugnis obliegen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; im Falle der Verleihung ist das Bundesministerium der Finanzen zu unterrichten. Die Beliehene unterliegt der Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; dieses kann die Aufsicht auf nachgeordnete Behörden übertragen. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliebigen juristischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.

§ 9

Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht alle fünf Jahre, erstmals bis zum 1. Juli 2025, einen Bericht über den Betrieb und die technische Ausstattung der Schnellladestandorte, über den Bedarf an Schnellladeinfrastruktur sowie über Hemmnisse bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 3 und über weitere Anforderungen, die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlich sind.

§ 10

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ziel des Gesetzes ist die Sicherstellung der Gewährleistung einer flächendeckenden, bedarfsgerechten Bereitstellung eines öffentlich zugänglichen Infrastrukturnetzes, um das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen zu gewährleisten. Dadurch soll es Nutzern von reinen Batterieelektrofahrzeugen ermöglicht werden, bundesweit jeden Ort auf direktem Weg zu erreichen. Dabei soll ein Schwerpunkt auf den Infrastrukturausbau für den Mittel- und Langstreckenverkehr gelegt werden. Der Ladevorgang soll nutzerfreundlich und in einem angemessenen Zeitraum erfolgen können. Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Schnellladeinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und die Zunahme rein batterieelektrischer Mobilität. Die Nutzung von reinen Batterieelektrofahrzeugen ermöglicht bei Einsatz von erneuerbaren Energien eine erhebliche Reduktion von Treibhausgasemissionen und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele und zur Einhaltung der europäischen Zielvorgaben. Des Weiteren werden dadurch Reduktionen von Luftschadstoffen und Lärmemissionen erreicht. Mehrjährige Erfahrungen mit Förderprogrammen zeigen, dass verbleibende Wirtschaftlichkeitslücken beim Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur nicht alleine durch die Bereitstellung staatlicher Mittel belastbar in der tatsächlichen Umsetzung, schnell genug und in dem erforderlichen flächendeckenden Ausmaß beseitigt werden können. Zudem können über Förderprogramme nur eingeschränkt eine bundesweite Koordinierung verwirklicht und einheitliche Bedingungen etabliert werden. Eine Förderung allein ist trotz der Festlegung, dass die Mittel entsprechend dem Förderzweck verwendet werden, keine Erfolgsgarantie. Die aus Nutzersicht erforderliche einheitliche Schnellladeinfrastruktur kann nicht ohne Weiteres sichergestellt werden; die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, kann – selbst bei der angestrebten Fortschreibung bezogen auf Schnittstellen, Authentifizierung und Bezahlmöglichkeiten – nur Mindestanforderungen vorschreiben und damit nur ein Mindestmaß an Einheitlichkeit gewährleisten. Durch das in diesem Gesetz in Grundzügen geregelte Ausschreibungsverfahren soll ein verlässlicher Aufbau und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur zu einheitlichen, nutzerfreundlichen Bedingungen sichergestellt werden.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Wesentlicher Inhalt des Entwurfs ist eine Aufgabenzuweisung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Gewährleistungsaufgabe unter Ausschluss von Rechtsansprüchen. Dies erfolgt vor dem Hintergrund der Verwaltungskompetenz aus Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 Grundgesetz. Durch das Gesetz werden Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Durchführung der Vorschriften des Gesetzes, die Möglichkeit der Übertragung von Zuständigkeiten an Einrichtungen wie die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, die Autobahn GmbH oder andere Einrichtungen und Gesellschaften als Verwaltungshelfer sowie Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen geregelt. Es werden die Gewährleistungsaufgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur beschrieben. Des Weiteren wurden Regelungen aufgenommen, die eine Reaktion auf Rahmenbedingungen, die sich während der Laufzeit der ausgeschriebenen Betreiberverträge verändern können, ermöglichen. Die Notwendigkeit, die wesentlichen Elemente des Ausschreibungsmodells gesetzlich zu regeln, ergibt sich auch aus dem allgemeinen Gesetzesvorbehalt sowie den Grundrechten (Artikel 12, Artikel 14 GG). Grundrechtswesentliche Aspekte des Vergabeverfahrens sind solche Aspekte, die für den Zugang zur Betätigung als Anbieter von Schnellladeinfrastruktur wesentlich sind, zum Beispiel der Loszuschnitt, Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Betreiber, gesetzliche Pflichten für die Bestandsinfrastrukturbetreiber oder Aspekte, die für die Betätigung selbst von wesentlicher Bedeutung sind. Ferner werden Regelungen für die Be-

reitstellung von Schnellladeinfrastruktur an Nebenbetrieben an Bundesautobahnen getroffen. Dieses Gesetz enthält grundgesetzlich gebotene Vorkehrungen zur Vermeidung unzumutbarer Drittwirkungen auf Unternehmen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits Schnellladeinfrastruktur anbieten.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz), für das Kraftfahrwesen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz), für die Energiewirtschaft (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 Grundgesetz) sowie für das Recht der Wirtschaft (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 Grundgesetz) zu. Eine bundeseinheitliche Regelung im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz ist zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich, um den flächendeckenden Aufbau der Schnellladeinfrastruktur für das gesamte Bundesgebiet koordinieren zu können. Dabei ist es erforderlich, dass bundesweit einheitliche Standards für nichteigenwirtschaftliche Ladeinfrastrukturen in sachlicher, räumlicher und zeitlicher Hinsicht gesetzt werden können.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Insbesondere steht er im Einklang mit den Vorgaben des Unionsrechts. An der Ausschreibung von Schnellladeinfrastruktur können Betreiber aus allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union teilnehmen. Die Artikel 107 bis 109 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sind zu beachten. Das Vergabeverfahren muss den EU-Vergaberichtlinien, dem Recht des EU-Binnenmarkts sowie dem EU-Kartell- und Beihilfenrecht entsprechen.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Es handelt sich um eine Neuregelung. Es ist nicht vorgesehen, bestehende Regelungen, insbesondere die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, zu vereinfachen bzw. aufzuheben.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Bereich Emissionen von Luftschadstoffen (Indikator 3.2. a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie), indem durch die flächendeckende Bereitstellung von Schnellladepunkten, an denen zertifizierter Grünstrom mit einer Ladeleistung von mehr als 150 Kilowatt an ein Elektrofahrzeug übertragen wird, die Reichweite von Elektrofahrzeugen und damit deren Attraktivität gesteigert werden kann. Dies wiederum beschleunigt den Markthochlauf für Elektrofahrzeuge. Das hat insbesondere positive lokale Effekte. In Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen bringen Elektrofahrzeuge durch ihren lokal emissionsfreien Fahrbetrieb eine wichtige Entlastung. So entfallen lokale NO_x-Emissionen nahezu komplett. Elektrofahrzeuge verursachen zudem weniger Geräusch- und Feinstaubemissionen. Die Bremsrekuperation etwa reduziert den Abrieb der Bremse während des Bremsvorgangs und damit die Freisetzung von Feinstaub. Nach einer groben Abschätzung wird bei einer Millionen Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen Feinstaub in einer Größenordnung von bis zu 30 Tonnen pro Jahr eingespart.

Eine flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung eines öffentlich zugänglichen Netzes von Schnellladepunkten steigert zudem die Qualität des Gesamtsystems Elektromobilität. Dies wiederum ist entscheidend für den internationalen Wettbewerb der deutschen Automobilhersteller, damit Deutschland im Sinne einer wirtschaftlichen Zukunftsvorsorge Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität sein kann.

Des Weiteren hat das Gesetz Auswirkungen auf den Bereich Treibhausgasemissionen (Indikator 13.1.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie), weil es einen Beitrag zu einer rascheren Dekarbonisierung des Verkehrssektors leistet und damit eine zielgerichtete Maßnahme zum Klimaschutz darstellt. Indem die Energiespeicher der Elektrofahrzeuge mit Strom aus regenerativer Energie gespeist werden, wird die Entstehung von CO₂ vermieden. Zudem kann durch die intelligente Einbindung der Speicher der Fahrzeuge in den Energiekreislauf die Elektromobilität zur Energiewende beitragen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Bund möchte dazu beitragen, eine flächendeckende und bedarfsgerechte Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Für den Aufbau der Schnellladeinfrastruktur werden voraussichtlich Kosten von etwa 1,9 Milliarden Euro entstehen. Die anteilige Förderung soll mittels einer Ausschreibung erfolgen. Die dafür benötigten Mittel bis 2024 sollen im Energie- und Klimafonds ausgeglichen werden. Der Wettbewerb der Ausschreibung stellt sicher, dass nur etwaige Wirtschaftlichkeitslücken ausgeglichen werden. Es ergibt sich ein voraussichtlicher Stellenmehrbedarf für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von zwei Stellen im höheren Dienst und zwei Stellen im gehobenen Dienst. Werden die Projektträgeraufgaben durch eine nachgeordnete Behörde wahrgenommen, ergibt sich darüber hinaus ein weiterer Stellenmehrbedarf von zwei Stellen im höheren Dienst und sieben Stellen im gehobenen Dienst im Einzelplan 12 (nachgeordneter Bereich). Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln ist finanziell im Energie- und Klimafonds und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

Die Ausfüllung und Umsetzung der Verordnungsmächtigung haben die Funktion, den Inhalt dieses Gesetzes zu konkretisieren, so dass keine zusätzlichen Aufwendungen entstehen.

4. Erfüllungsaufwand

a) Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

b) Wirtschaft

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht durch die Teilnahme an der Ausschreibung. Für die Berechnung des Erfüllungsaufwands wird eine Ausschreibung als Einzelfall betrachtet.

Die Ausschreibung soll als Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach § 14 Abs. 3 Nr. 3 Vergabeverordnung vom 12. April 2016 (BGBl. I S. 624), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. November 2020 (BGBl. I S. 2392) geändert worden ist, erfolgen. Es wird von 100 Teilnahmeanträgen ausgegangen.

Da voraussichtlich mindestens zehn Lose zu vergeben sind, sollen mindestens vier Bewerber pro Los für ein indikatives Angebot ausgewählt werden.

Für die Berechnung der Aufwände wird der Durchschnittswert 57,20 Euro aus der Lohnkostentabelle Wirtschaft, Wirtschaftsabschnitt D, gewählt.

Im Einzelfall fällt für die Wirtschaft bei einer Ausschreibung ein Erfüllungsaufwand von ca. 9,5 Millionen Euro an.

Vorgabe / Prozess	Tätigkeiten (Exzerpt)
Phase 1 -Teilnahmewettbewerb Eignungsprüfung	• Unternehmensdaten / Umsatz recherchieren • Verhältnis zwischen Vermögen und Verbindlichkeiten aufstellen • Referenzen aufbereiten
Phase 2 - Angebotsphase Standortkonzept	• Standortauswahl/-akquise durchführen • Nachfragegerechte Verteilung und Abdeckung erarbeiten • Konzept zur Ausstattung der Standorte erstellen • Zeitplan aufstellen

Vorgabe / Prozess	Tätigkeiten (Exzerpt)
Phase 2 - Angebotsphase Nutzerkonzept	• Nutzungsbedingungen für Mobilitätsanbieter und die Nutzer von Elektrofahrzeugen definieren • Konzept betreiberübergreifendes Laden beschreiben • Barrierefreies Laden skizzieren • Konzept für hohe Verfügbarkeit erarbeiten
Phase 2 - Angebotsphase Technisches Konzept	• Optionen für Bezahlung sowie weiterer Funktionalitäten erarbeiten • Modell für Kundenservice / Hotline erstellen • Kooperation mit Mobilitätsplattformen vereinbaren • Konzept für Skalierbarkeit darstellen • Ausblick auf mögliche Berücksichtigung von Nutzfahrzeugen erarbeiten
Vertragsabschluss	• Kommerzielles Angebot erarbeiten • Kommerzielles Angebot überarbeiten • Verträge prüfen lassen

Vorgabe / Prozess	Zeitaufwand in Stunden (einmalig)	Anzahl Bie- ter	Berechnung (in Euro)
Phase 1 - Teilnahmewettbewerb Eignungsprüfung	192 2 Mitarbeitende über 2 Wochen, plus durchschnittlich je Woche 1 Tag Abstimmung und QS	100	1.098.240
Phase 2 - Angebotsphase Standortkonzept	2.202 5 Mitarbeitende über 3 Monate, plus durchschnittlich je Woche 1 Tag Abstimmung und QS	40	5.038.176
Phase 2 - Angebotsphase Nutzerkonzept	576 2 Mitarbeitende über 6 Wochen, plus durchschnittlich je Woche 1 Tag Abstimmung und QS	40	1.317.888
Phase 2 - Angebotsphase Technisches Konzept	576 2 Mitarbeitende über 6 Wochen, plus durchschnittlich je Woche 1 Tag Abstimmung und QS	40	1.317.888
Vertragsabschluss	1.206 über drei Monate im durchschnitt- lich 3 Mitarbeitende	10	689.832
Summe Aufwand Ausschreibung Schnellladeinfrastruktur einmalig			9.462.024

Bis zum Jahr 2030 fällt somit durchschnittlich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 946 202 Euro (9.462.024 Euro / 10 Jahre) an. Die zehn Jahre ergeben sich aus der voraussichtlichen Laufzeit des Vertrages zwischen Bund und Betreiber.

Im Sinne der One-in-one-out-Regel der Bundesregierung wird die Mehrbelastung mit einem anderen Regelungsvorhaben kompensiert.

c) Verwaltung

1. Bund

Erfüllungsaufwand beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fällt für die Betreuung der Ausschreibungsverfahren ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 630 000 Euro pro Jahr an.

Nachfolgend werden die Personal- und Sachaufwände beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dargestellt. Es wird von einem Bedarf von zwei Stellen im höheren Dienst sowie zwei Stellen im gehobenen Dienst ausgegangen:

Vorgabe / Prozess	Tätigkeiten (Exzerpt)
Weiterentwicklung des Förderprogramms	- Entwicklung von Handlungsalternativen für den Einsatz der Bundesmittel an Fördermaßnahmen - Strategische Gestaltung und Koordination des Aufbaus der Ladeinfrastruktur - Fachpolitische Arbeit und Kommunikation im politischen Raum - Verfassen von Antwortschreiben gegenüber Abgeordneten - Strategische Arbeit in Kommissionen - Fachlich-inhaltliche Auswertung von Ressortmeinungen
Planungs- und Vergabearbeit im laufenden Programm	- Haushalts- und Finanzplanung - Vertragsrechtliche Betreuung der Programmgesellschaft und des Projektträgers einschließlich Vorbereitung und Begleitung des Vergabeverfahrens - Fachaufsicht gegenüber dem Projektträger - Steuerungs- und Aufsichtsfunktion - Beauftragung Studien, Evaluation, Beratung
Öffentlichkeitsarbeit	- direkter Kontakt und unmittelbare Kommunikation zu beauftragten Unternehmen, der interessierten Fachöffentlichkeit, Politik, Gesellschaft - Organisation von Veranstaltungen - Anfertigungen von Veröffentlichungen - Besuche von Fachveranstaltungen - Vorträge

Vorgabe / Prozess	Behörde / Organisation	Zeitaufwand (pro Jahr)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Berechnung (in Euro)
Weiterentwicklung des Förderprogramms	BMVI	2.800	65,40 (h. D.)	183.120
Planungs- und Vergabearbeit im laufenden Programm	BMVI	2.800	43,40 (g. D.)	121.520
Öffentlichkeitsarbeit	BMVI	400	65,40 (h. D.)	26.160
		400	43,40 (g. D.)	17.360
Summe Personalaufwand pro Jahr				348.160

Vorgabe / Prozess	Personal-aufwand jährlich	Personal-aufwand einmalig	Sachaufwand jährlich	Sachaufwand einmalig
Weiterentwicklung des Förderprogramms	183.120		133.240	
Planungs- und Vergabearbeit im laufenden Programm	121.520		92.416	
Öffentlichkeitsarbeit	43.520		57.237	
Summe	348.160		282.893	
<u>Gesamt</u>			<u>631.053</u>	

Sachaufwände entstehen u. a. für sächliche Verwaltungsausgaben und Investitionen.

Sachaufwände für die Weiterentwicklung des Förderprogramms sowie für Öffentlichkeitsarbeit entstehen u. a. für die Beauftragung von Studien, Evaluationen, Gutachten (65.000 €/Jahr)

Bei der Autobahn GmbH des Bundes kann ein Erfüllungsaufwand entstehen. Dieser ist jedoch derzeit nicht valide abschätzbar. Es ist von geringem Umfang auszugehen. Voraussichtlich wird eine gegebenenfalls erforderliche Anpassung der Konzessionsverträge durch einen Rahmenvertrag erfolgen. Die Erarbeitung dieses Vertrages erfolgt voraussichtlich durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Erfüllungsaufwand Projektträger

Darüber hinaus ist für die administrative Abwicklung der Ausschreibungsverfahren (u. a. Auszahlung und Prüfung der Verwendung) die Beauftragung eines Projektträgers (nachgeordnete Behörde oder extern) vorgesehen. Dafür fällt zusätzlich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,18 Millionen Euro jährlich an.

Personal- und Sachaufwände beim Projektträger (zwei Referenten und sieben Sachbearbeiter):

Vorgabe / Prozess	Tätigkeiten (Exzerpt)
Leitung	• Verantwortung für Gesamtprozess • Bewirtschaftung der Haushaltsmittel • Regelmäßiger Informationsaustausch mit dem BMVI • Teilnahme an Besprechungen, Fachveranstaltungen, Projektbesuchen, Fachbegleitung
Vertragsabwicklung	• Erstellung der Verträge nach Zuschlagserteilung • Prüfung der Unterlagen insbesondere hinsichtlich der formellen Anforderungen • Vertragsunterzeichnung • Prüfung der Rechnungen / Auszahlungsanforderungen • Prüfung Zwischenberichte und sachgerechte Verwendung • Auszahlung der Mittel • Änderungen, Rückforderung, Berechnung damit verbundener Zinsansprüche • Betreuung Vertragspartner
Berichtswesen	• Sachstandsberichte (Monate/Jahr) • Erfolgskontrolle • Statistische Erhebungen

Vorgabe / Prozess	Behörde / Organisation	Zeitaufwand (pro Jahr)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Berechnung (in Euro)
Leitung	PT	2.800	65,40 (h. D.)	183.120
Vertragsabwicklung	PT	9.600	43,40 (g. D.)	416.640
Berichtswesen	PT	400	65,40 (h. D.)	26.160
		1.600	43,40 (g. D.)	69.440
Summe Personalaufwand pro Jahr				695.360

Vorgabe / Prozess	Personalaufwand jährlich	Personalaufwand einmalig	Sachaufwand jährlich	Sachaufwand einmalig
Leitung	183.120		98.240	
Vertragsabwicklung	416.640		316.855	
Berichtswesen	95.600		66.843	
Summe	695.360		481.938	
Gesamt			<u>1.177.298</u>	

Sachaufwände entstehen u. a. für sächliche Verwaltungsausgaben und Investitionen.

Erfüllungsaufwand NOW GmbH (für Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur)

Mit der Koordinierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen wurde die NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie beauftragt. Dafür werden insgesamt ca. 2,21 Millionen Euro pro Jahr veranschlagt.

Nachstehend sind je Funktion die Tätigkeiten des Verfahrens, die seitens der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der NOW GmbH anfallen, aufgelistet:

Vorgabe / Prozess	Tätigkeiten (Exzerpt)
Leitung	• Entwicklung des Zielbildes • Inhaltliche Ausgestaltung des Vergabeverfahrens • Koordinierung der zeitlichen Planung • Auswertung und Bewertung der Betreiberkonzepte • Festlegung, wie Wirtschaftlichkeitslücken in der Markthochlaufphase angemessen Rechnung getragen werden kann • Kontinuierliche Weiterentwicklung, um die Transformation in die Elektromobilität voranzutreiben • Definition von Prozessen und Schnittstellen, Kommunikation mit Stakeholdern
Bedarfsplanung	• Analyse Bedarf Schnellladeinfrastruktur • Festlegung Anzahl der Schnellladepunkte • Entwicklung und Anwendung Gütekriterien • Erstellung von Suchraumkarten und der dahinterliegenden Karten • Erstellung Losgebiete und Zusammenstellung der Lose • Erarbeitung und Implementierung der Skalierung • Implementierung des FlächenTOOLS • Integration aktueller Mobilitäts- und Siedlungsstrukturdaten • Aktualisierung der Fahrzeugbestandsdaten • Verfeinerung und Nachjustierung des zugrundeliegenden Modells Qualitätssicherung eigener Daten und der des Projektträgers

Vorgabe / Prozess	Tätigkeiten (Exzerpt)
Monitoring	• Festlegung der Berichtspflichten • Entwicklung von Indikatoren und deren Überwachung • Implementierung und Betreiben der Schnittstelle zu den Backend-Systemen der Ladeinfrastrukturbetreiber • Informationen aufbereiten und kommunizieren z. B. für Statistiken, Abfragen oder parlamentarische Anfragen • Entwicklung von Nutzerprofilen für eine bedarfsgerechte Infrastrukturplanung • Durchführung von Studien zur Validierung der Bedarfsplanung; Bereitstellung der Bewegungs- und Nutzungsdaten für das StandortTOOL
Begleitung Technik (beinhaltet Ladesäule, Bezahlssystem, Netzan-schluss)	• Festlegung technischer Rahmenbedingungen der Leistungserbringung • Definition der Ausstattung, des Layouts der Ladeflächen sowie der Nebenanlagen • Erstellung Bewertungskriterien und deren Anwendung • Beratung des Projektträgers zu technischen Fragestellungen • Abstimmungen zum Thema NFZ, Erarbeitung gemeinsamer Konzepte Stellung-nahmen z. B. zu Verordnungen oder Innovationen
Bund-Länder-Koordi-nation	Ansprechpartner für Fragestellungen aus Kommunen und Ländern z. B. zur Flächenbe-reitstellung
Instrumente Förderung & Ausschreibung	• Festlegung wirtschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen der Leistungser-bringung • Auswertung und Bewertung der Betreiberkonzepte • Auswahl und Steuerung des Projektträgers • Erarbeitung eines Entwurfs zur Regelung des Betriebs der im errichteten Schnellla-deinfrastruktur auch nach dem Auslaufen oder der sonstigen Beendigung der Auf-träge
Kommunikation	• Erstellung von Kommunikationsmaterialien für förmliche Vorabbekanntmachung, Veröffentlichung der Ausschreibung, Eröffnung von Standorten, Studien mit Be-zug auf Fragestellungen zu Schnellladung • Presse, Publikationen und Veranstaltungsorganisation; Bearbeitung des Ladeinfra-struktur-Postfachs

Der geschätzte Bedarf für die NOW GmbH sind 15,5 Stellen. Auf Stundenbasis je Funktion ergibt sich ein Personalaufwand von 1,6 Millionen Euro.

Vorgabe / Prozess	Behörde / Orga-nisation	Zeitaufwand (pro Jahr)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Berechnung (in Euro)
Leitung	NOW GmbH	2.240	65,40 (h. D.)	146.496
Bedarfsplanung	NOW GmbH	5.760	65,40 (h. D.)	376.704
Monitoring	NOW GmbH	4.160	65,40 (h. D.)	272.064
Technik Begleitung	NOW GmbH	5.760	65,40 (h. D.)	376.704
Bund-Länder-Koordination	NOW GmbH	640	65,40 (h. D.)	41.856
Instrumente Förderung & Ausschreibung	NOW GmbH	3.360	65,40 (h. D.)	219.744
Kommunikation	NOW GmbH	2.880	65,40 (h. D.)	188.352
Summe Personalaufwand pro Jahr				1.621.920

Neben dem Personalaufwand entstehen jährliche Sachaufwände. Diese verteilen sich wie folgt: Kosten für Leistungen Dritter in Höhe von 411.656 Euro für Gutachten, Studien Beratungen; Veröffentlichungen; Konferenzen,

Veranstaltungen; IT-Dienstleistungen. Ferner ergeben sich sonstige Kosten in Höhe von 176.424 Euro für Mieten und Objektkosten, Leasing, Geschäftsbedarf und Prüfungskosten.

Vorgabe / Prozess	Personalaufwand jährlich (in Euro)	Sachaufwand jährlich (in Euro)
Leitung	146.496	53.117
Bedarfsplanung	376.704	136.586
Monitoring	272.064	98.646
Technik Begleitung	376.704	136.586
Bund-Länder-Koordination	41.856	15.176
Instrumente Förderung & Ausschreibung	219.744	79.675
Kommunikation	188.352	68.293
Summe	1.621.920	588.080

2. Länder und Kommunen

Für Länder und Gemeinden entstehen Erfüllungsaufwände insbesondere für die Bekanntgabe von verfügbaren Flächen. Die Vorgaben des Gesetzes betreffen Vertragsverhältnisse.

Vorgabe / Prozess	Tätigkeiten (Exzerpt)
Flächen	• Unbebaute Flächen recherchieren • Relevante Informationen z. B. Anzahl möglicher Parkplätze, Anbindung und Entfernung an das öffentliche Straßennetz sammeln • Beschränkungen wegen Emissionen-, Natur- oder Denkmalschutz prüfen • Einschränkungen wegen Leitungen von Energieversorgern oder Telekommunikation klären • Flächen in das FlächenTOOL eintragen

Es wird der Einzelfall für eine durchschnittliche Fläche angesetzt. Es sollen 1.000 Standorte aufgebaut werden. Dafür werden 1.000 Flächen benötigt. Davon entfallen 10% (100) auf Länder und Kommunen.

Die Bewertung findet entsprechend der Lohnkostentabelle Verwaltung statt. Hierbei wird die Hierarchieebene „Kommunen“ herangezogen mit dem durchschnittlichen Kostensatz von 37,30 Euro.

Vorgabe / Prozess	Zeitaufwand in Stunden (einmalig)	Anzahl Flächen	Berechnung (in Euro)
Flächen	40 Ein Mitarbeitender über fünf Tage (für ein Drittel aller Flächen)	100	149.200
Summe Personalaufwand einmalig			149.200

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Das Gesetz trägt zur Herstellung der gleichwertigen Lebensverhältnisse bei, da der flächendeckende Ausbau der Schnellladeinfrastruktur angestrebt wird.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen. Die Evaluierung erfolgt fünf Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes. Ziel der Evaluierung ist den bundesweit flächendeckenden, bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen darzustellen. Dies wird anhand des Kriteriums der Anzahl und Auslastung der Schnellladepunkte überprüft. Datengrundlage bilden Statistiken über vergebene Aufträge im Vergabeverfahren sowie Befragungen bei Betreibern.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu § 1

Der Anwendungsbereich des Schnellladegesetzes erstreckt sich auf reine Batterieelektrofahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 2 des Elektromobilitätsgesetzes. Die Beschränkung des Anwendungsbereiches und infolgedessen die Gewährleistungsaufgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist gerechtfertigt, da das Laden von außen aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 3 Elektromobilitätsgesetzes (Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge) auf der Langstrecke nicht zwingend erforderlich ist. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge laden nach derzeitiger Praxis überwiegend zuhause bzw. beim Arbeitgeber oder an öffentlich zugänglicher AC-Ladeinfrastruktur. Ursache dafür sind oftmals geringe Ladeleistungen von in der Regel 3,7 bis 7,2 Kilowatt und die damit verbundenen langen Ladezeiten. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sind regelmäßig technisch nicht in der Lage, DC, daher Gleichstrom, zu laden. Im Gegensatz zur privaten Ladeinfrastruktur ist für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge nach derzeitiger Einschätzung daher der Aufbau einer öffentlichen Schnellladeinfrastruktur nicht erforderlich. Dies schließt die Nutzung der Schnellladeinfrastruktur durch Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, soweit technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll, nicht aus. Anhänger sind nicht primär adressiert, da diese nicht aufgeladen werden. Bei der Ausgestaltung der Schnellladestandorte soll aber nach Möglichkeit auch eine Nutzbarkeit für Fahrzeuge mit Anhängern sichergestellt werden.

Zu § 2

Zu Nummer 1

Diese Definition entspricht der Definition von Ladepunkten gemäß § 2 Nummer 6 der Verordnung über technische Rahmenbedingungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist. An einer Ladesäule (Ladeeinrichtung) können sich mehrere Ladepunkte befinden.

Zu Nummer 2

Details zur Ermittlung der genauen Höhe der Ladeleistung und gegebenenfalls höherer Ladeleistungen können durch Rechtsverordnung festgelegt werden. Dies stellt sicher, dass zeitnah auf technische Entwicklungen sowie auf eine geänderte Nachfrage reagiert werden kann.

Zu Nummer 3

Die Anforderungen an eine Nebenanlage können durch Rechtsverordnung nach § 7 Nummer 1 festgelegt werden.

Zu Nummer 4

Der Begriff Schnellladestandort als Bestandteil der Schnellladeinfrastruktur wird definiert.

Zu Nummer 5

Der Begriff Auftragnehmer wird definiert. Der Begriff umfasst Unternehmen, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur tätig sind, nicht aber eigenwirtschaftlich tätige Betreiber. Die Definition ist hier weit zu verstehen und umfasst auch Konzessionsnehmer im Sinne vergaberechtlicher Vorschriften.

Zu Nummer 6

Der Begriff Bestandsinfrastrukturanbieter wird mit Blick auf § 6 dieses Gesetzes definiert. Dabei wird durch den Begriff „tätig“ klargestellt, dass Eigentum an der Ladeinfrastruktur keine Voraussetzung ist. Umgekehrt kann beispielsweise auch ein Eigentümer, der die Ladeinfrastruktur nicht selbst betreibt, erfasst und im Sinne des § 6 betroffen sein. Neben dem Eigentümer beziehungsweise Betreiber können aber auch sonstige Akteure Bestandsinfrastrukturanbieter sein, die im Bereich der Ladeinfrastruktur mit mehr als 22 Kilowatt tätig sind.

Zu Nummer 7

Der Begriff Mobilitätsanbieter, auch E-Mobility Provider (EMP) genannt, wird definiert.

Zu § 3**Zu Absatz 1**

Diese Regelung enthält die Aufgabenzuweisung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die verfassungsrechtlich gebotene Aufgabenbeschreibung und stellt klar, dass es sich bei dem Vergabeverfahren um eine öffentliche Aufgabe handelt. Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 Grundgesetz gibt dem Bund in Fällen der Gesetzgebungskompetenz des Bundes die Möglichkeit, selbständige Bundesoberbehörden zu errichten. Die Ausführung der Aufgabe soll nicht durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur selbst, sondern durch Betreiber erfolgen, die die Schnellladeinfrastruktur bereitstellen. Es handelt sich um eine freiwillige Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, wie Absatz 3 Satz 1 klarstellt. Mit der Pflicht nach Absatz 3 Satz 1 korrespondiert daher kein subjektiv-öffentliches Recht – weder ein Recht auf Bereitstellung noch auf Gewährleistung der Bereitstellung; Ansprüche gegen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind daher ausgeschlossen. Sonstige Förderinstrumente werden durch dieses Gesetz nicht ausgeschlossen. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich auf dem Klimagipfel der Vereinten Nationen am 23. September 2019 in New York dazu bekannt, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen. Vor dem Hintergrund der Nutzungsdauer von Fahrzeugen muss insbesondere der Straßenverkehr als Hauptverursacher verkehrsbedingter CO₂-Emissionen bereits heute die Weichenstellungen für einen treibhausgasneutralen Verkehr vornehmen. Um den Markthochlauf der Elektromobilität zu erreichen, bedarf es des unmittelbaren Aufbaus einer flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur.

Zu Absatz 2

Bei der Bedarfsplanung für das gesamte Bundesgebiet kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf das Planungswerkzeug StandortTOOL zurückgreifen, das die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur entwickelt hat. Das StandortTOOL erfasst und weist u. a. vorhandene Standorte von Ladeinfrastruktur sowie anderen alternativen Infrastrukturen (Wasserstoff und Erdgas) aus. Die Darstellung des Bestandes sowie der Suchräume von Ladeinfrastruktur stehen auf der Webseite www.standorttool.de zur Verfügung. Auch finden sich Informationen zu bei der Bundesnetzagentur gemeldeten Ladepunkten, zu geförderter Ladeinfrastruktur sowie zum Ladeinfrastrukturbedarf in den Jahren 2022 und 2030. Mit dem Planungswerkzeug kann bundesweit die Infrastruktur hinsichtlich der Anzahl der Ladepunkte und der jeweiligen Ladetechnologie geplant und der weitere Ausbaubedarf berechnet werden. Dabei soll ein Schwer-

punkt auf den Infrastrukturausbau für den Mittel- und Langstreckenverkehr gelegt werden, die Schnellladestände in Städten und Kommunen sind aber der Natur der Sache nach auch für die Befriedigung der sonstigen Bedürfnisse nach schnellem Laden geeignet.

Zu Absatz 3

Diese Regelung umschreibt einen wesentlichen Teil der Gewährleistungsaufgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die einzelnen Anforderungen können durch Rechtsverordnung nach § 7 Nummer 1 präzisiert werden. Die Ausübung der wirtschaftlichen Betätigung wird durch Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur reglementiert, um durch eine Vereinheitlichung eine hohe Attraktivität für die Nutzer zu gewährleisten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur muss für den gesamten Vertragszeitraum sicherstellen können, dass die Ladeinfrastruktur, die von den Auftragnehmern des Bundes als Ergebnis des Vergabeverfahrens bereitgestellt wird, funktionstüchtig ist und bundesweit nach einheitlichen Bedingungen betrieben wird. Neben den Rahmenbedingungen der Leistungserbringung regelt die Vorschrift den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schnellladepunkten für andere Mobilitätsanbieter. Dies adressiert insbesondere auch die wirtschaftlichen Bedingungen, zu denen der Betreiber die Ladeinfrastruktur Mobilitätsanbietern, d. h. auch sich selbst, soweit er auch als Mobilitätsanbieter auftritt, zur Verfügung stellt. Damit soll unter anderem verhindert werden, dass Auftragnehmer, die selbst auch als Mobilitätsanbieter agieren, andere Mobilitätsanbieter benachteiligen und deren Kunden in ein Vertragsverhältnis mit ihm als E-Mobility Provider (EMP) drängen. Abweichungen sind möglich, soweit sachliche Gründe bestehen, etwa weil mit anderen Mobilitätsanbietern eine Vielzahl von Vorgängen abgewickelt werden. Mit Blick auf die Ausschreibung und die entsprechende Förderung des Bundes müssen diese Bedingungen marktgerecht sein, dürfen also nicht Folge eines – gegebenenfalls vorübergehenden – Nachfrageüberhangs (etwa in Ferienzeiten) sein. Die Konditionen, zu denen Mobilitätsanbieter ihre Endkunden laden lassen, legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für die als Ergebnis des Vergabeverfahrens betriebene Schnellladeinfrastruktur nicht fest. Ausnahme ist das sogenannte punktuelle Laden, für das nach § 4 Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, der Betreiber eines Ladepunktes verantwortlich ist. Auch die diesbezüglichen Bedingungen müssen diskriminierungsfrei im Verhältnis zu den Nutzern sein. Sie müssen grundsätzlich den Konditionen entsprechen, zu denen die Ladeinfrastruktur anderen Mobilitätsanbietern zur Verfügung gestellt wird, dürfen aber einen zusätzlichen Abwicklungsaufwand abdecken.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt für das Vergabeverfahren nach Absatz 5 weitere konkrete Eignungsanforderungen in Anwendung der allgemeinen vergaberechtlichen Bestimmungen fest. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann auch Rahmenbedingungen festlegen, die von Nutzern oder Dritten, wie z. B. Mobilitätsanbietern, zu beachten sind. Je höher der Einsatz von erneuerbaren Energien bei der Stromversorgung der Fahrzeuge, desto größer ist der klimapolitische Nutzen der Elektromobilität. Daher regelt Absatz 3 darüber hinaus, dass erneuerbare Energien bei der Stromversorgung der Fahrzeuge genutzt werden müssen. Die Elektromobilität weist neben der Klimabilanz weitere erhebliche Vorteile vor dem Hintergrund des Gesundheitsschutzes wie die Senkung von Luftschadstoffen sowie Lärmemissionen auf. Ziel ist es, die bundesweite Mobilität durch Verhinderung von Insellösungen sicherzustellen sowie ein hohes Maß an Zuverlässigkeit und Komfort beim Ladevorgang zu gewährleisten. Der Ladevorgang während Mittel- und Langstreckenfahrten muss schnell und daher in einem angemessenen Zeitraum erfolgen. Die genaue Ladedauer hängt stark von Innovationen und technologischen Entwicklungen ab und muss daher durch Rechtsverordnung an den aktuellen Stand angepasst werden können.

Zu Absatz 4

Die Regelung stellt vor dem Hintergrund von möglichen Grundrechtsbetroffenheiten die Bedeutung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes heraus.

Zu Absatz 5

Diese Regelung legt fest, dass die Auswahl der Unternehmen durch ein Vergabeverfahren erfolgt. Da es sich je nach Ausgestaltung um einen öffentlichen Auftrag im Sinne des § 103 Absatz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in oder eine Konzession gemäß § 105 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen oberhalb des Schwellenwertes handelt, ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als öffentlicher

Auftraggeber gemäß § 99 Nummer 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen zur Anwendung der Bestimmungen des Teils 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen und der untergesetzlichen Rechtsverordnungen verpflichtet.

Zu Absatz 6

Nach dieser Regelung legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Beachtung von Artikel 107 bis 109 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und der haushaltsrechtlichen Vorgaben fest, wie Wirtschaftlichkeitslücken in der Markthochlaufphase angemessen berücksichtigt werden können. Die Regelung dient daher dem Ausgleich des Aufbaus und Betriebs an unwirtschaftlichen Standorten. Konkretisierungen erfolgen durch Rechtsverordnung. Der Wettbewerb der Ausschreibung stellt sicher, dass sich die Zahlungen des Bundes auf das beschränken, was der Bieter mit dem besten Angebot als Zuschuss für erforderlich hält. Da von einem großen heterogenen Feld der Bieter auszugehen ist, können so auch Eingriffe in den Markt durch eine beihilferechtswidrige Überförderung ausgeschlossen werden.

Zu Absatz 7

Die Regelung ermächtigt zum Ergreifen von Maßnahmen, um die Erfüllung der Pflichten durch Auftragnehmer sicherzustellen.

Zu Absatz 8

Die Regelung verpflichtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Überwachung der Aufgabe nach Absatz 1.

Zu § 4

Zu Absatz 1

Die Regelung beschreibt das Vergabeverfahren zur Vergabe von Losen. Staatliche Ausschreibungen können aufgrund ihrer nachteiligen Wirkungen auf die Marktakteure und Marktstrukturen eingriffsgleiche Wirkung haben und damit grundrechtsrelevant sein. Die wirtschaftliche Lenkungswirkung der Ausschreibung im Hinblick auf Errichtung und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur hat Auswirkungen auf verschiedene Grundrechte der Betreiber. So ist die durch Artikel 12 Absatz 1 Satz 2 Grundgesetz geschützte Berufsfreiheit, die Eigentumsgarantie nach Artikel 14 Absatz 1 Grundgesetz sowie der Gleichheitsgrundsatz nach Artikel 3 Absatz 1 Grundgesetz betroffen. Daher bedarf es besonderer Schutzmechanismen, insbesondere zum Schutz kleiner und mittelständischer Unternehmen. Die Losgröße, die im Einzelnen durch Rechtsverordnung bestimmt werden kann, muss im Einklang stehen mit der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Bieter. Es ist davon auszugehen, dass kleine und mittelständische Unternehmen vorwiegend in Bietergemeinschaften oder beispielsweise als Subunternehmen an der Ausschreibung teilnehmen können. Dabei gilt hinsichtlich der Festlegung der Losgrößen: je kleiner einzelne Lose sind (das heißt eine große Anzahl an Losen), desto mehr Unternehmen haben Zugang zu dem Berufsfeld des Betriebs der Ladeinfrastruktur. Auf der anderen Seite steigen die Herausforderungen der praktischen Umsetzung und Koordination bei einer großen Anzahl von Losen. Eine zu kleinteilige Bildung von Losen würde mit erheblichen Nachteilen einhergehen und wäre zur Erreichung des Ziels nicht geeignet. Die genaue Losgröße kann durch Rechtsverordnung bestimmt werden. Bei der Bildung der Lose ist vor dem Hintergrund der Betroffenheit von Grundrechten die Verhältnismäßigkeit zu wahren. In den Vergabeverfahren sollen bundesweit insgesamt mindestens zehn Lose gebildet werden, wobei sich Lose auch auf Teilgebiete der Bundesrepublik Deutschland beziehen können. Die Bestimmung der Lose hat unter Berücksichtigung der Vorgaben des Teils 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen zu erfolgen. Die nachfolgend angesprochenen Kriterien für die Bestimmung der Losgröße werden in der Regelung dargestellt. Die Lose enthalten Standorte oder Suchräume. Ein Suchraum ist dabei ein im Rahmen der Ausschreibung vorgegebenes Gebiet, in dem der Bieter eine geeignete Fläche für einen Schnellladestandort ausfindig zu machen hat. Die praktisch handhabbare Umsetzung des koordinierten flächendeckenden Aufbaus der Schnellladeinfrastruktur stellt vor dem Hintergrund der nationalen Klimaschutzziele ein wichtiges Gemeinschaftsgut dar. Bei der Losbestimmung stehen die Nutzerbelange im Vordergrund und damit vornehmlich die Sicherstellung einer verlässlichen, einheitlichen, störungsfreien und nutzerfreundlichen Schnellladeinfrastruktur. Ferner ist die Kosteneffizienz der Leistungserstellung, die von räumlichen Dichteeffekten und Größenvorteilen abhängt, zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind bereits bei der Losbildung

mögliche Rückwirkungen auf den effizienten Betrieb des Stromnetzes zu berücksichtigen, damit die Schnellladepunkte ohne zeitliche Verzögerungen und zu geringen Gesamtkosten in das Stromnetz integriert werden können. Die Lose müssen so zugeschnitten werden, dass in ihrem Zusammenspiel eine flächendeckende Abdeckung des Bundesgebiets erreicht wird. Ferner muss durch die Loszuschnitte sichergestellt werden, dass die Gewährleistungsaufgaben nach § 3 erfüllt werden können. Wesentlich für eine sachgerechte Losbildung ist zudem die Berücksichtigung wettbewerblicher Belange. Die Aufgabenstellung ist in § 3 Absatz 1 bis 3 grundlegend beschrieben. Weitere Konkretisierungen sind auf Gesetzesebene nicht möglich. Sie erfolgen nach Erlass des Gesetzes durch Rechtsverordnung gemäß § 7 und letztlich durch die Leistungsbeschreibung, die den Vergabeverfahren nach § 3 Absatz 5 zu Grunde gelegt wird. Vergaberechtlich wird die Leistungsbeschreibung die maßgebliche Grundlage für die Losbildung sein.

Zu Absatz 2

Die Regelung legt fest, dass der Loszuschnitt bei der Ausschreibung wirtschaftlich attraktive und weniger attraktive Standorte (bzw. Suchräume – nachfolgend Standorte) bündeln kann. Mit dieser Bündelung von Standorten, die viele Ladevorgänge und damit eine höhere wirtschaftliche Auslastung erwarten lassen, mit solchen, die aufs Jahr betrachtet weniger Ladevorgänge erwarten lassen, etwa weil nur eine saisonale Auslastung anzunehmen ist oder der Standort zur Vervollständigung der Flächendeckung erforderlich ist, lässt sich die Wirtschaftlichkeit des Loses insgesamt auf ein akzeptables Maß bringen.

Zu Absatz 3

Die Regelung betrifft den Fall, dass ein Vertrag, zum Beispiel durch eine Kündigung aus wichtigem Grund, vorzeitig beendet wird. In diesem Fall räumt die Regelung dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Befugnis ein, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die unterbrechungsfreie Bereitstellung der Schnellladeinfrastruktur in einem Übergangszeitraum bis zur Auswahl und Beauftragung eines neuen Auftragnehmers sicherzustellen. Dies kann insbesondere dadurch erfolgen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Betrieb der Schnellladeinfrastruktur vorübergehend selbst übernimmt oder durch einen Dritten ausführen lässt. Diese öffentlich-rechtliche Befugnisnorm ist im Hinblick auf verfassungsrechtliche Anforderungen vor dem Hintergrund der Gewährleistungsaufgabe erforderlich.

Zu Absatz 4

Um den weiteren Betrieb der Schnellladeinfrastruktur auch im Falle der Insolvenz des Betreibers zu gewährleisten, muss das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entsprechende Zugriffsrechte auf Ladeinfrastruktur und Nutzungsrechte haben. Insoweit muss der Betreiber grundsätzlich Eigentümer werden, sofern nicht die Bundesrepublik Deutschland Eigentümer wird. Im Einzelfall wird man dem Sicherungsinteresse des Bundes auch auf andere Weise Rechnung tragen können. Im Rahmen der Verhandlungen des Ausschreibungsverfahrens können sich Bieter und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur daher auch diskriminierungsfrei gegenüber allen Teilnehmern der Ausschreibung darauf verständigen, dass ein Dritter Eigentümer wird, was insbesondere die Finanzierung der Ladeinfrastruktur erleichtern kann. Der Auftragnehmer darf das Eigentum weder belasten noch an Dritte übertragen, sofern nicht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine andere Gestaltung für alle Verfahrensbeteiligten diskriminierungsfrei zulässt oder selbst Eigentümer der beweglichen Sachen wird. Die Zustimmung liegt im Ermessen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bei der Ermessensausübung wird insbesondere zu prüfen sein, ob die andere Gestaltung gleichwertig ist. Dabei ist Ziel der Regelung, einen Zugriff Dritter auf das Eigentum an der Ladeinfrastruktur zu verhindern.

Zu § 5

§ 5 regelt Fragen, die sich im Schnittpunkt von Konzessionen für den Betrieb von Nebenbetrieben der Bundesautobahn gemäß § 15 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz und der mit diesem Gesetz geregelten Beauftragung/Konzession betreffend den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur ergeben. Da es bezüglich der einzelnen Nebenbetriebe jeweils eigene, unterschiedliche Regelungen gibt, greifen die Absätze 2 ff. der Norm unterschiedliche Konzessionen auf.

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt klar, dass für die Erreichung der Gewährleistungsaufgabe nach § 3 Absatz 1 geeignete Standorte an den Bundesautobahnen im Rahmen von Nebenbetrieben im Sinne des § 15 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 2a des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist, eine wichtige Rolle spielen.

Zu Absatz 2

Soweit Errichtung, Unterhaltung und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur bereits in dem zur Erfüllung der Aufgabe nach § 3 dieses Gesetzes ermittelten Bedarf (§ 3 Absatz 2) Inhalt des nach § 15 Absatz 2 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes abgeschlossenen Konzessionsvertrags sind, kann der Konzessionsgeber im Rahmen des Konzessionsverhältnisses Vorgaben zu Umfang und Ausstattung machen. Notwendige Anpassungen des Betriebskonzeptes oder sonstige unwesentliche Vertragsänderungen richten sich nach den einschlägigen Regeln des Konzessionsregimes des Bundesfernstraßengesetzes unter Berücksichtigung vergaberechtlicher Vorgaben. Dies gilt auch für Bestandsinfrastruktur beziehungsweise für künftig im Rahmen der Konzession errichtete Ladeinfrastruktur, soweit die Vorgaben aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen umgesetzt werden können. Des Weiteren müssen die Vorgaben vor dem Hintergrund der grundrechtlichen Anforderungen an die Wahrung der Berufsfreiheit nach Art. 12 GG und der Eigentumsfreiheit nach Art. 14 GG zumutbar sein. Muss ein Netzanschluss verstärkt oder neu hergestellt werden, kann die Bundesrepublik Deutschland nach Ausübung einer Ermessensentscheidung die dafür anfallenden Kosten insoweit tragen, als sie ihm oder einem neuen Konzessionsnehmer nach dem Auslaufen der Konzession zugutekommen. Dies korrespondiert damit, dass die Betriebsgrundstücke nach Auslaufen der Konzession an den Konzessionsgeber zurückfallen bzw. einem neuen Konzessionsnehmer zu übertragen sind. Der Bestandskonzessionsnehmer trägt aber nach Maßgabe des Konzessionsvertrages die während seiner Konzessionierung anfallenden Kosten auch bezüglich des Netzanschlusses (insbesondere Abschreibungen und Unterhalt). Die Regelungen zur Kostenverteilung zwischen der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz und dem oder den Konzessionsnehmern im Falle von Mitnutzungen während der Laufzeit der Konzession bleiben unberührt.

Zu Absatz 3

Sind Errichtung, Unterhaltung und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur nicht im Konzessionsvertrag geregelt, kann sich aus dem Zweck der Konzession oder aus Rücksichtnahmepflichten gemäß § 241 Absatz 2 BGB ergeben, dass die Übernahme der Bereitstellung des Schnellladestandorts zunächst dem Konzessionär zwingend anzubieten ist. Das Angebot kann die Beachtung der Rahmenbedingungen nach § 3 Absatz 3 und ergänzende Vorgaben beinhalten und so sicherstellen, dass die Einheitlichkeit der Ladeinfrastruktur gewährleistet wird. Dabei kommt mit Blick auf § 132 GWB bei einer Vertragsergänzung nur eine eigenwirtschaftliche Übernahme in Betracht. Der Bund kann allerdings die Kosten für den Netzanschluss der Rastanlage tragen, soweit die Vorteile nicht dem Konzessionär zugutekommen. Dies korrespondiert wiederum damit, dass die Betriebsgrundstücke nach Auslaufen der Konzession an den Konzessionsgeber zurückfallen bzw. einem neuen Konzessionsnehmer zu übertragen sind. Der Konzessionsnehmer trägt aber nach Maßgabe des Konzessionsvertrages die während seiner Konzessionierung anfallenden Kosten auch bezüglich des Netzanschlusses (insbesondere Abschreibungen und Unterhalt). Bezugspunkt ist der konkrete Nebenbetriebsstandort, so dass eine Errichtung von Ladeinfrastruktur und Nebenanlagen an anderen Standorten der Autobahn, etwa an unbewirtschafteten Rastplätzen, nicht in den Anwendungsbereich der Regelung fällt.

Zu Absatz 4

Soweit die Errichtung, die Unterhaltung und der Betrieb von Schnellladeinfrastruktur nicht bereits Inhalt der nach § 15 Absatz 2 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes geschlossenen Konzessionsverträge sind und es auch nicht unter den Voraussetzungen des Absatzes 4 zu einer vertraglichen Regelung mit dem Konzessionär kommt, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Verkehrsflächen am Standort des Nebenbetriebs als Schnellladestandort in das Vergabeverfahren nach § 3 Absatz 5 in Verbindung mit § 4 dieses Gesetzes einbeziehen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur handelt insoweit im Namen der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz, da diese ansonsten die Konzessionsverträge für Nebenbetriebe im eigenen Namen abschließt. Die Aufgaben nach § 3 Absatz 7 und § 4 Absatz 3 werden hinsichtlich der nach Satz 1 abgeschlossenen Verträge von der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz wahrgenommen.

Zu Absatz 5

Die Vorgaben von § 15 des Bundesfernstraßengesetzes finden Anwendung, soweit dieses Gesetz keine abweichenden Regelungen trifft.

Die Beauftragung oder Konzessionierung für den Betrieb der Schnellladeinfrastruktur an den Bundesautobahnen wird jedenfalls für die Laufzeit der geltenden Konzessionsverträge nach § 15 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz nach einem gesonderten Vergabeverfahren entsprechend den Vorschriften dieses Gesetzes durchgeführt. So besteht die Möglichkeit, den Betrieb der Schnellladepunkte nach Ablauf des Konzessionsvertrages für den bestehenden Nebenbetrieb in einen dann neu abzuschließenden einheitlichen Konzessionsvertrag zu integrieren. Um dies zu ermöglichen, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Laufzeit der separaten Verträge nach den Vorschriften dieses Gesetzes jeweils so gestalten, dass eine Integration des Betriebs der Schnellladeinfrastruktur in eine neue Konzession nach § 15 Bundesfernstraßengesetz möglich ist. Ob die Ausschreibung der Konzession als Konzession im Sinne des § 105 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen oder als öffentlicher Auftrag nach § 103 Absatz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen erfolgt, ist eine vergaberechtliche Frage, die im Einzelfall selbständig nach den Bestimmungen des Teils 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen zu beantworten ist.

Zu § 6**Zu Absatz 1**

Bestandsinfrastrukturbetreiber, also Unternehmen, die bereits eigenwirtschaftliche Investitionen in Ladeinfrastruktur mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt getätigt haben oder in sonstiger Weise in diesem Geschäftsfeld tätig sind, haben ein Interesse daran, mindestens ihre Investitionskosten wieder zu erwirtschaften. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich Bestandsinfrastruktur – auch mit geringerer Ladeleistung – in ein bundesweites Ladenetz integrieren kann. Die Konkurrenz eines nutzerfreundlichen Netzes mit einheitlichen Bedingungen kann allerdings erhebliche Umrüstkosten nach sich ziehen, will ein Bestandsinfrastrukturbetreiber ein vergleichbares Angebot gewährleisten. Denkbar ist zudem, dass in der Hochlaufphase eine ohnehin bestehende Unterdeckung durch Konkurrenzangebote verstärkt wird. Die berechtigten Interessen von Unternehmen, die bereits im Bereich der Schnellladeinfrastruktur tätig waren, sind daher zu berücksichtigen.

Zu Absatz 2

Diese Regelung stellt klar, dass die eigenwirtschaftliche Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur zulässig bleibt. Dies korrespondiert mit dem Ziel, dass der Aufbau von Ladeinfrastruktur grundsätzlich zuvorderst eine Aufgabe der Wirtschaft ist. Es sollen keine Gebietsmonopole geschaffen werden. Das Wettbewerbsprinzip soll weiterhin Berücksichtigung finden.

Zu Absatz 3

Durch Absatz 3 sollen unzumutbare Drittwirkungen des Vergabeverfahrens auf Bestandsinfrastrukturanbieter vermieden werden. Unter der Voraussetzung einer wirtschaftlich unzumutbaren Härte in Folge einer Maßnahme nach § 3, insbesondere nach § 3 Absatz 6, gibt Nummer 1 den in § 2 Nummer 6 definierten Bestandsinfrastrukturanbietern ein Andienungsrecht für Ladeinfrastruktur einschließlich zugehöriger Rechte und Verträge gegen Bezahlung einer Vergütung. Für diesen Ausnahmefall einer besonderen Härte, die über die regulären wirtschaftlichen Risiken hinausgehen muss, wird zum Schutz betroffener Grundrechtspositionen mit dem Anspruch auf staatliche Übernahme der Ladeinfrastruktur eine Auffangregelung getroffen. Ein solcher Härtefall kann insbesondere bei kleinen und mittelständischen Unternehmen vorliegen, die im Fall eines großen Loszuschnitts der Ausschreibung und bei hohen Anforderungen an die wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit in besonderem Maße von der Ausschreibung wirtschaftlich betroffen sein können. Den berechtigten Interessen von größeren Unternehmen wird in der Regel durch die Möglichkeit, sich am Vergabeverfahren zu beteiligen und Ladeinfrastruktur und Standorte in das Verfahren einzubringen, genüge getan. Nummer 2 gibt dem Bestandsinfrastrukturanbieter alternativ zum Andienungsrecht nach Nummer 1 die Möglichkeit, die Infrastruktur weiter zu betreiben und eine angemessene Entschädigung für die unzumutbare Härte als Folge von Maßnahmen nach § 3 verlangen. Denn es kann Fälle geben,

in denen ein Bestandsinfrastrukturanbieter die Infrastruktur an einem Standort selbst zu einem sehr hohen Kaufpreis keinesfalls abgeben will, z. B. weil er ein flächendeckendes Ladenetz aufgebaut hat und die Aufgabe eines Standorts eine „Lücke“ in dieses Netz reißen würde. Er hat deshalb ein Wahlrecht zwischen beiden Alternativen.

Sofern kein Fall wirtschaftlicher Unzumutbarkeit vorliegt, kann ein Bestandsinfrastrukturanbieter der zuständigen Behörde die von ihm betriebene Ladeinfrastruktur einschließlich der zugehörigen Rechte und Verträge zur käuflichen Übernahme gegen Bezahlung einer wirtschaftlich angemessenen Vergütung anbieten. Ein Anspruch auf Übernahme ist dann aber ausgeschlossen.

Satz 2 und 3 geben dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in den Fällen der Nummer 1 das Recht, nach pflichtgemäßem Ermessen zwischen der Übernahme der Infrastruktur und der Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu wählen. Hintergrund kann insbesondere sein, dass sich die angediente Infrastruktur nicht in die ausgeschriebene Infrastruktur eingliedert.

Zu Absatz 4

Die Vorlaufzeit von sechs Monaten in Absatz 6 ist erforderlich und ausreichend, damit das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Berücksichtigung vorhandener und geplanter Schnellladeinfrastruktur prüfen kann, ob zur Erfüllung der Gewährleistungsaufgabe nach § 3 Absatz 1 und 2 ein Interesse an dem Erhalt des Bestandes besteht. Ein Gleichlauf der Frist dieses Gesetzes mit der Anzeigepflicht nach der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, gegenüber der Bundesnetzagentur ist nicht zwingend und mit Blick auf die mögliche Übernahme und den Bezugspunkt (Schnellladeinfrastruktur von 150 Kilowatt oder höher) nicht sinnvoll.

Zu § 7

Zu Absatz 1

Absatz 1 enthält Ermächtigungen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Erlass von Rechtsverordnungen.

Nach Nummer 1 können im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie technische, wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen im Sinne von § 3 Absatz 3 festgelegt werden; dazu zählt auch die Festlegung der Ladeleistung im Sinne von § 2 Nummer 2, die im Gesetz mit mindestens 150 Kilowatt angegeben ist.

Nach Nummer 2 wird das Bundesministerium ermächtigt, Regelungen für das Vergabeverfahren nach § 3 Absatz 5 zu treffen, insbesondere auch die Bildung der Lose nach § 4 Absatz 1 und 2 näher auszugestalten.

Nach Nummer 3 kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Recht der Bestandsinfrastrukturanbieter auf staatliche Übernahme der Schnellladeinfrastruktur nach § 6 Absatz 3 und dessen Ausübung und Umsetzung näher regeln.

Nach Nummer 4 können die Entschädigung nach § 6 Absatz 4 und 5 das diesbezügliche Entschädigungsverfahren näher ausgestaltet werden.

Nach Nummer 5 können Regelungen bezüglich der Anzeigepflicht nach § 6 Absatz 6 getroffen werden.

Nach Nummer 6 kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz des Bundes (Autobahn GmbH) durch Rechtsverordnung Aufgaben übertragen.

Zu Absatz 2

Die Regelung ermöglicht dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Rahmenbedingungen für den Fall des Auslaufens der Verträge mit dem Auftragnehmer zu erlassen, um die in § 3 beschriebene Gewährleistungsaufgabe der bundesweit flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur zu erfüllen. Die Bindungen werden aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zeitlich zu befristen sein.

Zu Absatz 3

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Rechtsverordnung gemäß Absatz 1 Nummer 1 die technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Leistungserbringung gemäß § 3 Absatz 3 auch nach der Beauftragung der Auftragnehmer nach § 3 Absatz 5 mit Wirkung für die mit diesen Auftragnehmern bestehenden Vertragsverhältnisse diskriminierungsfrei festlegen oder ändern, sofern dies auf Grund veränderter Nachfrage, neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse oder technischer Entwicklungen zur Erreichung der Aufgabe nach § 3 Absatz 1 erforderlich und die Verhältnismäßigkeit gewahrt ist. Etwaige durch die Rechtsverordnung ausgelösten Mehrkosten werden ausgeglichen. In der Rechtsverordnung können auch Regelungen für diesen Ausgleich getroffen werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 legt Fälle fest, in denen bei der Erstellung der Rechtsverordnung Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium der Finanzen herzustellen ist.

Zu § 8

§ 8 enthält Regelungen zur Beleihung entsprechend § 44 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann juristische Personen des privaten Rechts mit ihrem Einverständnis die Befugnis verleihen, Verwaltungsaufgaben nach diesem Gesetz in eigenem Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, wenn sie die Gewähr für eine sachgerechte Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Dazu zählen insbesondere Dienstleistungen administrativer Art. Darunter fallen Verwaltungsaufgaben, wie die Gewährung und Verwaltung von Fördermitteln nach diesem Gesetz. Es ist denkbar, dass dies teilweise in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts erfolgt (z. B. Erlass von Förderbescheiden). Die Verleihung und die Entziehung der Befugnis obliegen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; im Falle der Verleihung ist das Bundesministerium der Finanzen zu unterrichten. Die Beliehene unterliegt der Aufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; dieses kann die Aufsicht auf nachgeordnete Behörden übertragen. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliebigen juristischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.

Zu § 9

Die Regelung legt fest, dass alle fünf Jahre ein Bericht darüber zu erstellen ist, wie die Regelungen dieses Gesetzes im Hinblick auf die Schnellladeinfrastruktur wirken. Etwaiger Anpassungsbedarf wird dadurch rechtzeitig analysiert.

Zu § 10

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG**Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (NKR-Nr. 5663, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: <i>im Einzelfall je Auftragnehmer (bei Vergabe):</i>	rund 950.000 Euro rund 270.000 Euro
Verwaltung Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand: Länder und Kommunen Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 4 Mio. Euro rund 150.000 Euro
‘One in one out’-Regel	Im Sinne der ‘One in one out’-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von 950.000 Euro dar.
KMU-Betroffenheit	Die Belange kleiner und mittelständischer Unternehmen wurden berücksichtigt, insbesondere hinsichtlich möglicher Markteintrittsbarrieren. Das BMVI geht davon aus, dass KMU vorwiegend in Bietergemeinschaften oder beispielsweise als Subunternehmen an den Ausschreibungen teilnehmen werden.
Evaluierung Ziele: Kriterien/Indikatoren: Datengrundlage:	Das Gesetz wird fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Aufbau einer bundesweit flächendeckenden, bedarfsgerechten und öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen. Anzahl und Auslastung der betriebenen Schnellladepunkte. Statistiken über vergebene Aufträge im Vergabeverfahren sowie Befragungen bei den Betreibern.
Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Ziel des Regelungsvorhabens ist die flächendeckende Bereitstellung eines öffentlich zugänglichen Infrastrukturnetzes zum schnellen Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen. Der Schwerpunkt liegt dabei zunächst im Infrastrukturausbau für den Mittel- und Langstreckenverkehr. Grundlage hierfür bildet das Bundes-Klimaschutzgesetz vom 18. Dezember 2019. Demnach ist die Bundesregierung verpflichtet im Verkehrssektor bis 2030 die Treibhausgasemissionen in Deutschland um mindestens 42 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Weitere Anforderungen resultieren aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung vom November 2019. Mit dem vorliegenden Vorhaben sollen diverse Maßnahmen daraus umgesetzt werden (etwa die Förderung und der vorausschauende Aufbau von Schnellladeinfrastruktur).

Vor dem Hintergrund der zum Teil vorausschauenden Überdimensionierung und Flächendeckung stellt der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur eine öffentliche Aufgabe dar, deren Ausführung durch private Betreiber erfolgen soll. Dem Bund obliegen hierbei Planung und Koordinierung von Aufbau und Betrieb, die Überwachung der Zweckerreichung sowie die initiale Bereitstellung von finanziellen Mitteln. Das BMVI wird daher für (aus heutiger Sicht) noch unwirtschaftliche Standorte finanzielle Mittel bereitstellen und diese im Vergabeverfahren vergeben. Die Vergabe der Aufträge soll dabei gemäß dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen¹ im Verhandlungsverfahren² erfolgen.

Das BMVI nutzt für die Durchführung des Gesetzes u. a. die Möglichkeit zur Aufgabenübertragung durch Verordnungsermächtigung oder Beleihung an nachgeordnete Behörden oder juristische Personen des privaten Rechts.

Das BMVI plant zunächst den Ausbau von 1.000 Ladestandorten für den Bereich Mittel- und Langstrecke. Die Bereitstellung dieser Schnellladeinfrastruktur soll bundesweit in insgesamt zehn Losen ausgeschrieben werden. Das Ressort legt im Rahmen der Ausschreibung die Voraussetzungen fest, unter denen Unternehmen auf ein oder mehrere Lose bieten können. Die Lose sollen einen geeigneten Zuschnitt mit wirtschaftlich attraktiven und weniger attraktiven Standorten aufweisen. Sie können dabei sowohl vorgegebene Standorte als auch sogenannte Suchräume enthalten. Innerhalb eines Suchraums muss der potenzielle Bieter selbstständig einen Ladestandort finden.

II.1. Erfüllungsaufwand

Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar und plausibel ermittelt und dargestellt. Es nutzte dabei die Vorgaben aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Das BMVI schätzt für die Wirtschaft einen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 950.000 Euro. Betroffen hiervon sind die Teilnehmer der Ausschreibungen als künftige Betreiber der Schnellladeinfrastruktur. Als durchschnittlichen Lohnkostensatz für die Wirtschaft

¹ Vgl. § 119 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

² Vgl. § 14 Abs. 3 Nr. 3 Vergabeverordnung.

nutzt das BMVI die Vorgaben des StBA in Höhe von 57,20 Euro pro Stunde für den Wirtschaftsabschnitt Energieversorgung.

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht durch die Teilnahme an der Ausschreibung. Das Ressort geht von insgesamt 100 Teilnahmeanträgen aus. Da voraussichtlich zehn Lose zu vergeben sind, sollen davon mindestens vier Bewerber pro Los für ein indikatives Angebot ausgewählt werden. Der Personalaufwand in Stunden für die erfolgreiche Teilnahme am Ausschreibungsverfahren beträgt insgesamt 4.752 Stunden und setzt sich wie folgt zusammen:

- Durchführung einer Eignungsprüfung: 192 Stunden
- Erstellung von Konzepten:
 - Standortkonzept: 2.202 Stunden
 - Nutzerkonzept: 576 Stunden
 - Technisches Konzept: 576 Stunden
- Vertragsabschluss 1.206 Stunden

Das BMVI nimmt an, dass insgesamt 100 Anbieter an der Ausschreibung teilnehmen und eine Eignungsprüfung durchführen (100 x 192 Std. = 19.200 Stunden). Für die Erstellung der Konzepte rechnet es mit insgesamt 40 Teilnehmer (40 x (2.202 Std. + 576 Std. + 576 Std.) = 134.160 Stunden). Für zehn Teilnehmer kommt es zum Vertragsabschluss (10 x 1.206 Std. = 12.060 Stunden). Insgesamt fällt ein Personalaufwand in Höhe von 9.462.024 Euro (165.420 Stunden x 57,20 Euro) an. Bei einer voraussichtlichen zehnjährigen Laufzeit der Verträge zwischen Bund und den Betreibern ergibt sich somit ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 950.000 Euro (9.462.024 Euro / 10 Jahre).

Verwaltung (Bund)

Das BMVI beziffert für den Bund einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 4 Mio. Euro. Dieser fällt insbesondere beim BMVI (ca. 630.000 Euro), einem beauftragten Projektträger (ca. 1,2 Mio. Euro) sowie bei der beauftragten NOW GmbH (ca. 2,2 Mio. Euro) an. Als durchschnittlichen Lohnkostensatz für den Verwaltungsbereich Bund nutzt das Ressort die Vorgaben des StBA in Höhe von 43,40 Euro pro Stunde im gehobenen Dienst und 65,40 Euro pro Stunde im höheren Dienst.

Beim BMVI rechnet das Ressort mit einem jährlichen Personalaufwand in Höhe von rund 350.000 Euro. Dieser besteht aus der Weiterentwicklung des Förderprogramms mit ca. 183.000 Euro (2.800 Std. x 65,40 Euro), der Planungs- und Vergabearbeit im laufenden Programm mit ca. 122.000 Euro (2.800 Std. x 43,40 Euro) und der Öffentlichkeitsarbeit mit ca. 44.000 Euro (400 Std. x 65,40 Euro + 400 Std. x 43,40 Euro). Zudem fallen Sachaufwände etwa für die Beauftragung von Studien, Evaluationen, Gutachten in Höhe von jährlich ca. 280.000 Euro an. Insgesamt beziffert sich der jährliche Erfüllungsaufwand für das BMVI auf rund 630.000 Euro.

Das BMVI plant einen Projektträger (nachgeordnete Behörde oder extern) für die administrative Abwicklung der Ausschreibungsverfahren (u. a. für Leitung, Vertragsabwicklung, Auszahlung und Prüfung der Verwendung sowie Berichtswesen) zu beauftragen. Hierfür geht es von einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 1,2 Mio. Euro aus.

Für die Koordinierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen beauftragt das Ressort die NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Bei der NOW GmbH handelt es sich um eine 100-prozentige Beteiligungsgesellschaft des Bundes. Sie koordiniert insbesondere für das BMVI und das BMU Förderprogramme im Bereich nachhaltiger Mobilität. Für Tätigkeiten in den Bereichen Leitung, Bedarfsplanung, Monitoring, Technik-Begleitung, Bund-Länder-Koordination, Instrumente der Förderung & Ausschreibung

sowie Kommunikation schätzt das BMVI auf Seiten der NOW GmbH einen jährlichen Personalaufwand von ca. 1,6 Mio. Euro. Zudem erwartet es einen jährlichen Sachaufwand in Höhe von 590.000 für Leistungen Dritter (u. a. Gutachten, Studien, Beratungen, Veröffentlichungen, Konferenzen, Veranstaltungen, IT-Dienstleistungen, Leasing und Prüfungskosten). Insgesamt erwartet das BMVI einen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 2,2 Mio. Euro.

Verwaltung (Länder und Kommunen)

Das BMVI erwartet auf Seiten der Länder und Kommunen einen einmaligen Erfüllungsaufwand von ca. 150.000 Euro. Dieser fällt insbesondere bei den Kommunen an. Als durchschnittlichen Lohnkostensatz für den Verwaltungsbereich der Kommunen nutzt das Ressort die Vorgaben des StBA in Höhe von 37,30 Euro pro Stunde.

Von den insgesamt 1.000 geplanten Standorten entfallen laut BMVI ca. zehn Prozent (100 Standorte) auf Länder und Kommunen. Das Ressort schätzt für die Kommunen pro Standort einen einmaligen Personalaufwand in Höhe von 40 Stunden. Dieser zeitliche Aufwand besteht im Wesentlichen aus Recherche nach unbebauten Flächen, Prüfung hinsichtlich möglicher Beschränkungen wegen Emissionen-, Natur- oder Denkmalschutz, Eintragung in der IT-Anwendung „FlächenTOOL“ sowie aus der Bekanntgabe der verfügbaren Flächen. Hieraus ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 150.000 Euro (100 Flächen x 40 Std. x 37,30 Euro).

II.2. Evaluierung

Das BMVI wird das Regelungsvorhaben fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluieren. Dabei soll insbesondere festgestellt werden, ob oder inwieweit das Gesetz für den Hochlauf der Elektromobilität den bundesweit flächendeckenden, bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen gewährleistet (Ziel). Das Ressort wird hierzu die Anzahl und Auslastung der betriebenen Schnellladepunkte überprüfen (Kriterien). Datengrundlage bilden Statistiken über vergebene Aufträge im Vergabeverfahren sowie Befragungen bei den Betreibern.

III. Ergebnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatlerin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1002. Sitzung am 26. März 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme wie folgt:

Zu Nummer 1 Zu § 2 Nummer 2 SchnellLG

Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrates teilweise zu und wird im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen (gegebenenfalls rechtsförmlich angepassten) entsprechenden Formulierungsentwurf vorlegen.

Den Vorschlag, die Festlegung auf mindestens 150 kW Ladeleistung als Teil der Definition des Begriffes „Hochleistungs-Schnellladepunkt“ in eine Rechtsverordnung zu verlagern, lehnt die Bundesregierung ab. Das Gesetz ist systematisch so aufgebaut, dass § 2 Nummer 2 für die Mindestladeleistung eine Grundsatzentscheidung trifft, die aber durch die Rechtsverordnung nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 angepasst werden kann, wenn dies insbesondere aus Gründen des technischen Fortschritts erforderlich erscheint. Die Mindestladeleistung ist jedoch ein wesentliches Kriterium zur Bestimmung der Gewährleistungsaufgabe des Bundes, so dass eine Regelung allein in einer Rechtsverordnung nicht angemessen ist.

Zu Nummer 2 Zu § 3 Absatz 2 Satz 5 – neu – SchnellLG

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Ausrichtung des Gesetzes auf den Infrastrukturausbau für den Mittel- und Langstreckenverkehr hat einen verfassungsrechtlichen Hintergrund. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ist nach Artikel 72 Absatz 2 GG auf bundesgesetzliche Regelungen begrenzt, die zur Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich sind. Daher ist ein Bezug zum Mittel- und Langstreckenverkehr stets erforderlich.

Von den 1.000 Standorten sollen rund 50% der Standorte in bzw. nah an städtischem Gebiet an Ein- und Ausfallstraßen nahe den Fernverkehrsstraßen errichtet werden. Dadurch wird die fernverkehrliche Verknüpfung der zentralen Orte gewährleistet. Die Kommunen und Länder können hierzu unterstützend geeignete Liegenschaften im FlächenTOOL (<https://flaechentool.de>) melden. Darüber hinaus können sich die Suchräume für die Standorte auch über die Grenzen von Bundesstraßen hinaus auf andere Straßen wie etwa Landstraßen erstrecken.

Die Gewährleistung der Binnenversorgung zentraler Orte mit Ladeinfrastruktur ohne Bezug zum Mittel- oder Langstreckenverkehr ist nicht Gegenstand des Schnellladegesetzes. Es handelt sich um eine Aufgabe der Länder.

Zu Nummer 3 Zu § 3 Absatz 3 SchnellLG

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag teilweise zu.

Die Bundesregierung erachtet die Mitfinanzierung eines Pufferspeichers im Rahmen der möglichen Kostenerstattung des Netzanschlusses als sinnvoll, sofern die Kosten für die Kombination aus Pufferspeicher und Netzanschluss unter den Kosten eines reinen Netzanschlusses liegen. Eine entsprechende Regelung hat jedoch in der Ausschreibung zu erfolgen, nicht im Gesetz.

Zu Nummer 4 Zu § 4 Absatz 1 SchnellLG

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Zahl von zehn Losen im Schnellladegesetz ist die vorgesehene Mindestzahl. Die Details werden in einer Rechtsverordnung bzw. in den Ausschreibungsvorgaben unter Berücksichtigung vergabe- und wettbewerbsrechtlicher Kriterien festgelegt.

Zu Nummer 5 Zu § 9 Satz 1 SchnellLG

Die Bundesregierung stimmt der Empfehlung des Bundesrates teilweise zu und wird im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen (gegebenenfalls rechtsförmlich angepassten) entsprechenden Formulierungsentwurf vorlegen.

Die Bundesregierung stimmt zu, den Berichtsturnus zu verkürzen, hält aber einen Turnus von vier Jahren für angemessen.

Die Bundesregierung lehnt die Empfehlung ab, in § 9 Satz 1 die Angabe „2025“ zu verändern.

Aus Sicht der Bundesregierung sind etwa drei Jahre ab dem Beginn der Errichtung der Standorte erforderlich, um eine sinnvolle Evaluierung machen zu können.

Zu Nummer 6 Zum Gesetzentwurf allgemein

Zu Buchstabe a):

Die Bundesregierung nimmt die Feststellungen des Bundesrates zur Kenntnis.

Zu Buchstabe b):

Die Bundesregierung sieht die Forderungen des Bundesrates als bereits erfüllt an.

Nach dem Gewährleistungskonzept, das in § 3 SchnellLG – insbesondere in den Absätzen 1, 2 und 8 – seinen Ausdruck findet, ist die Verantwortung des Bundes in dem Sinne begrenzt, dass er nur soweit und nur solange durch Beauftragung von Unternehmen aktiv wird und aktiv bleibt, wie der Markt eine flächendeckende und bedarfsgerechte Schnellladeinfrastruktur (noch) nicht aus eigener Kraft bereitstellt.

Wie § 3 Absatz 2 klarstellt, obliegt dem Bund die Ermittlung des Bedarfs an Schnellladestandorten. Hierfür nutzt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das sogenannte StandortTOOL (<https://www.standorttool.de>). Bei der Ermittlung des Ladeinfrastrukturbedarfs wird der bisherige Bestand an Ladeinfrastruktur berücksichtigt, um so Konkurrenzsituationen zu vermeiden.

Zu Buchstabe c):

Die Bundesregierung stimmt den Feststellungen des Bundesrates dem Grunde nach zu.

Eine gesetzliche Einvernehmensregelung zur Festlegung der Suchräume ist mit dem staatsorganisationsrechtlichen Verbot der Mischverwaltung jedoch nicht vereinbar (BVerfG, Urt. v. 20.12.2007 – 2 BvR 21433/04 – Rn. 152 ff.). Danach sind Verwaltungszuständigkeiten von Bund und Ländern getrennt und eigenverantwortlich auszuüben und dürfen selbst mit Zustimmung der Beteiligten nicht zusammengeführt werden. Selbstverständlich wird der Bund aber nach dem Grundsatz des länderfreundlichen Verhaltens auf die Belange der Länder Rücksicht nehmen und sich für Anregungen offen zeigen.

Wichtig ist die Unterscheidung von Suchräumen und Standorten, die von den Betreibern in den Suchräumen zu suchen und zu sichern sind. Die ermittelten Suchräume haben jeweils einen Radius von ca. 2,5 Kilometern. Die Suchräume werden anhand einer im Schwerpunkt räumlich orientierten Analyse unter den Gesichtspunkten der

Flächendeckung und verkehrlichen Anbindung bestimmt. Das Vorgehen zur Ermittlung der Suchräume wurde mit unterschiedlichem Fachpersonal eruiert.

Eine Einbeziehung der Länder und Kommunen in die Bereitstellung möglicher Standorte ist über das sogenannte FlächenTOOL gewährleistet. Es ermöglicht, Standorte zu melden, an denen die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur möglich ist. Es ist davon auszugehen, dass solche Standorte vielfach auch genutzt werden. Eine einvernehmliche Abstimmung aller Suchräume würde hingegen zu einer deutlichen Verzögerung der Ausschreibung führen und wäre mit Blick auf deren Größe und den notwendigen Spielraum der Betreiber, bei der ihnen obliegenden Suche und Sicherung des finalen Standorts, aus Sicht der Bundesregierung auch nicht sinnvoll.

Auch für die Bundesregierung sind die enge Verzahnung der verschiedenen Aktivitäten einschließlich Fördermaßnahmen sowie die Abstimmung auf die regionalen Bedarfe und Gegebenheiten zentrale Anliegen. Dies stellt – jenseits der Regelungsnotwendigkeiten des Schnellladegesetzes – eine der Kernaufgaben der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingerichteten Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur dar.

Zu Buchstabe d):

Die Bundesregierung lehnt die Forderungen des Bundesrates ab.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 verwiesen.