

Berlin, 22. März 2021

**bdeu**  
Energie. Wasser. Leben.

**BDEW Bundesverband  
der Energie- und  
Wasserwirtschaft e. V.**  
Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin

[www.bdeu.de](http://www.bdeu.de)

## Positionspapier

# Gesetzesentwurf Schnellladegesetz – SchnellLG

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu über-regionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

## 1 Zusammenfassung

Der BDEW befürwortet den konsequenten Ausbau klimaschonender Mobilität. Die im BDEW vertretenen Ladeinfrastrukturbetreiber betreiben mehr als 85% der öffentlichen Ladeinfrastruktur und treiben auch in diesem Jahr den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter voran. Dabei sind sie auch führend im Ausbau der Schnellladeinfrastruktur. Für den Ladeinfrastrukturausbau haben die Unternehmen massiv private Mittel investiert und sind angesichts der geringen Auslastung der Ladeinfrastruktur deutlich in Vorleistung gegangen. Dadurch haben sie aus dem Markt heraus, im Rahmen des bestehenden Fördersystems und entsprechend dem Stand der Technik, bereits heute eine weitgehend flächendeckende Ladeinfrastruktur aufgebaut. Dies zeigen auch die aktuellen Analysen des Standorttools.

Grundsätzlich gilt: Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur in Deutschland sind wettbewerblich organisiert und sollten dies auch bleiben. Eingriffe des Staates in den Markt sollten der Rahmensetzung dienen und dürfen den Marktmechanismus nicht außer Kraft setzen bzw. nachhaltig negativ beeinflussen.

Angesichts des massiven, der Nachfrage weiter vorauslaufenden Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur und der damit verbundenen fortbestehenden Wirtschaftlichkeitslücke begrüßt und unterstützt der BDEW den Ansatz der Bundesregierung, mit Hilfe des 1.000-Standorte-Programms den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur in Deutschland staatlich stärker zu unterstützen.

Mit Blick auf den Ladeinfrastrukturbedarf insgesamt ist jedoch klar, dass das 1.000-Standorte-Programm nur ein Baustein sein kann (vgl. BMVI „Laden 2030“). Parallel muss der marktgetriebene Ladeinfrastrukturausbau ungebremst weiter gehen. Dies ist nicht nur mit Blick auf den Ladeinfrastrukturbedarf erforderlich, sondern auch für den marktwirtschaftlichen Anbieterwettbewerb und die Produktentwicklung auch im Sinne der NutzerInnen. Dieser Ausbau wird, wie bisher, ungefordert oder unterstützt durch andere Bundes- oder Landesprogramme in Form von Investitionszuschüssen erfolgen. Deshalb muss sichergestellt sein, dass sich das 1.000-Standorte-Programm in das Gesamtkonzept des Ladeinfrastrukturausbaus einfügt und klassische Investitionszuschussprogramme nicht ausgehebelt werden. Es darf keine negativen Effekte durch die „vorausschauende Überdimensionierung“ auf den Wettbewerb im Markt und den marktgetriebenen Ausbau geben.

Die rechtliche Grundlage für das 1.000-Standorte-Programm soll das Schnellladegesetz (SchnellLG) legen. Der Referentenentwurf des SchnellLG wurde am 28.12.2020 den Ressorts, Ländern und Verbänden mit einer Kommentierungsfrist bis zum 05.01.2021 übermittelt. Der BDEW hat sich an der Konsultation beteiligt und aufgrund der kurzen Stellungnahmefrist eine weitergehende Positionierung angekündigt, die mit diesem Positionspapier vorliegt.

Das Gesetz und das darauf basierende 1.000-Standorte-Programm müssen zeitnah und erfolgreich umgesetzt werden. Damit dies erfolgen kann, hat der BDEW den Gesetzentwurf intensiv geprüft und zentrale Anpassungs- und Klärungsbedarfe für die reibungslose Umsetzung herausgearbeitet.

Zentrale Anpassungsbedarfe, die im parlamentarischen Verfahren berücksichtigt werden müssen, sind:

1. Im Gesetzentwurf muss zwingend eine **Definition** ergänzt werden, wann das Ziel des Gesetzes, d.h. die **Flächendeckung**, erreicht ist (**§ 2 – Begriffsbestimmungen**). Hierzu hat bereits die NPM entsprechende Analysen erarbeitet, die als Grundlage zur Rate gezogen werden sollten.
2. Neben dem 1.000-Standorte-Programm wird weiter massiv privatwirtschaftlich die öffentliche Ladeinfrastruktur ausgebaut werden müssen. Dafür ist sicherzustellen, dass Investitionen über **Förderprogramme** und über die **Ausschreibungen** auf der Grundlage dieses Gesetzes nicht im Widerspruch zueinanderstehen, sondern ein **konzeptionelles Gesamtbild** ergeben. Es darf **kein Außerkräftsetzen des Marktmechanismus** und der bestehenden privaten Ausbaupläne geben (**§ 3 Absatz 1 – Aufgaben des BMVI**).
3. **Bund, Länder und Gemeinden** sollten möglichst viele **eigene Flächen** in das 1.000-Standorte-Programm einbringen. So bergen bspw. unbewirtschaftete Rastplätze entlang der Autobahnen und Bundesstraßen ein enormes Potenzial. Dabei muss die Flächenvergabe durch die öffentliche Hand diskriminierungsfrei und transparent erfolgen, damit sichergestellt ist, dass möglichst viele interessierte Marktakteure am Ausbau teilnehmen können (**§ 3 Absatz 2 – Bedarfsermittlung**).
4. Es sollte klargestellt werden, dass im Rahmen des SchnellLG zwar das Anforderungsprofil für die ausgeschriebene Schnellladeinfrastruktur festgelegt werden kann, jedoch **keine** von der Ladesäulenverordnung abweichenden **Vorgaben** zu technischen Anforderungen von Standards oder sonstigen digitalen oder systemischen Anwendungen vorgegeben werden. Auf die Ladesäulenverordnung als Rahmen für technische Anforderungen sollte eindeutig verwiesen werden (**§ 3 Absatz 3 – Festlegung technischer Rahmenbedingungen**).
5. Vor dem Hintergrund, dass der Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur eine privatwirtschaftliche Aufgabe ist, fehlt in dem Gesetzentwurf nach wie vor eine **zeitliche Vorgabe**, wann die Aufgabe gemäß § 3 Abs. 1 des SchnellLG als erfüllt gilt. Dies ist ein Punkt, den auch die zuständigen Ausschüsse des Bundesrats in der Beschlussempfehlung kritisiert haben. Insbesondere weist der Gesetzentwurf die Deckung der Wirtschaftlichkeitslücke in der Markthochlaufphase aus, wobei unklar bleibt, was genau mit Markthochlaufphase gemeint ist. Der Begriff impliziert, dass die Förderung befristet ausgestaltet wird. Die Befristung der Förderung muss jedoch im Gesetz deutlich zum Ausdruck gebracht werden. Zudem sollten ausschließlich anders nicht auszuräumende „Wirtschaftlichkeitslücken“ geschlossen und die Gefahr von Marktverzerrungen vermieden werden (**§ 3 Absätze 5 und 6 – Dauer der Beauftragung und der Deckung der Wirtschaftlichkeitslücke**).
6. Es muss sichergestellt werden, dass **Zuschnitt und Größe der Gebietslose** so festgelegt werden, dass im Sinne des Wettbewerbs vergaberechtskonform eine **diskriminierungsfreie Beteiligung**

aller Marktteilnehmer, auch kleinerer und mittlerer Unternehmen, möglich ist (**§ 4 – Auswahl und Beauftragung von Auftragnehmern**).

7. Es ist unklar, wie bestehende **Nebenbetriebe** an Bundesautobahnen in das Gesamtkonzept des Gesetzes eingebunden sind. Festzuhalten bleibt, dass in jedem Fall alle vergaberechtlichen Regelungen einzuhalten sind (**§ 5 – Nebenbetriebe an Bundesautobahnen**).
8. Negative **Effekte** auf die **Bestandsladeinfrastruktur** müssen vermieden werden. Auch auf diesen Punkt weist die Ausschussempfehlung des Bundesrates zum Schnellladegesetz hin. Diese muss bei der Bestimmung und der Auswahl konkreter Standorte oder Gebiete in die Bewertung mit einbezogen werden. Die Festlegung von neuen Standorten in unmittelbarer räumlicher Nähe zu Bestandsschnellladestandorten ist zu begründen. Weiterhin muss bei der Festlegung der Ladeinfrastruktur bestehende Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden (**§ 6 – Bestandsinfrastruktur**).
9. Aufgrund des Effekts auch auf Landesförderprogramme und -flächen müssen die geplanten weiterführenden Rechtsverordnungen **mit Zustimmung des Bundesrates** erfolgen. Außerdem sind diese rechtzeitig im Markt anzukündigen und es ist eine ausreichende Stellungnahmefrist zu gewähren. Bei noch fehlenden Konkretisierungen sollte auf bereits vorliegende Ergebnisse zurückzugriffen werden (**§ 7 – Verordnungsermächtigung**).
10. Da das Gesetz auf die Markthochlaufphase der Elektromobilität ausgelegt ist, muss zwingend ein **Ausstiegspfad** definiert werden. Dafür muss auch angesichts der Marktdynamik v.a. die **Evaluationsfrist** verkürzt und mit einer Begründungspflicht versehen werden (**§ 9 – Berichterstattung**).

Wir appellieren dringend an den Gesetzgeber, die Verbesserungsvorschläge aufzugreifen. Ziel muss sein, dass im Jahr 2023 nicht nur wie geplant die 1.000 Schnellladestandorte realisiert sind, sondern dass auch die darüber hinaus erforderliche Schnellladeinfrastruktur weiter ausgebaut und Bestandsinfrastruktur weiterhin betrieben wird.

## 2 Dringende Anpassungsbedarfe zur erfolgreichen Umsetzung des Schnellladegesetzes (SchnellLG)

### Zu § 2 – Begriffsbestimmungen

Es ist unklar, wie der Begriff „flächendeckend“ definiert wird, obwohl hierzu bereits z.B. ein Konzept zur Definition von „Flächendeckung“ durch die NPM aus Oktober 2020 vorliegt (vgl. NPM Oktober 2020 „Flächendeckende Ladeinfrastruktur“). Ohne eine solche Definition fehlt es an einem Prüfmaßstab dafür, wann die Aufgabe erfüllt bzw. das Ziel erreicht ist. Daher ist dieses Gesetz zwingend mit einer Definition der „Flächendeckung“ auszustatten.

Des Weiteren verbleiben auch die Begriffe „Markthochlaufphase“ und „Wirtschaftlichkeitslücke“ unklar.

#### Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 2

„Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. **Flächendeckung die Gewährleistung, dass alle Elektroautofahrerinnen und -fahrer, die auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, alle Strecken mit dem Elektroauto zurücklegen können. Entlang der Hauptverkehrsachsen im Fernverkehr gilt ein Abstandskorridor von maximal 30 km bis 50 km zwischen Schnellladestandorten.“**

### Zu § 3 Absatz 1 – Aufgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur soll die flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrifahrzeuge sicherstellen. § 3 Absatz 1 stellt klar, dass die Förderung durch andere Förderinstrumente durch dieses Gesetz nicht ausgeschlossen ist. Darüber hinaus sollte das BMVI auch sicherstellen, dass die Investitionen über die Förderprogramme und über die Ausschreibungen auf der Grundlage dieses Gesetzes nicht im Widerspruch zueinanderstehen, sondern ein konzeptionelles Gesamtbild ergeben. Gerade im Hinblick auf den Umgang mit der Bestandsladeinfrastruktur scheint dies bisher nicht der Fall zu sein. Deswegen bedarf es zwingend der Zustimmung des Bundesrates (s. § 7).

#### Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 3 Absatz 1

„(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewährleistet die flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrifahrzeuge. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährleistung der Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur besteht nicht.

...

**(9) Die weitere Förderung von Elektromobilität durch andere Förderinstrumente wird durch dieses Gesetz nicht ausgeschlossen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt sicher,**

**dass der privatwirtschaftliche Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur parallel zur staatlich ausgeschriebenen Schnellladeinfrastruktur weiter stattfinden kann und durch die Regelungen dieses Gesetzes nicht benachteiligt wird.“**

### **Zu § 3 Absatz 2 - Bedarfsermittlung**

Die Kabinetttvorlage enthält, anders als der Referentenentwurf, in § 3 Absatz 2 keinen Prüfauftrag an Bund und Länder mehr, welche eigenen Flächen für den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden können. Die Bereitstellung von Flächen für die jeweiligen Standorte ist die Grundvoraussetzung für den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur. Daher sollte dieser Punkt in seinen Grundzügen im Gesetz geklärt sein. Der BDEW spricht sich dafür aus, dass Bund, Länder und Gemeinden möglichst viele eigene Flächen zur Verfügung stellen sollten. Die Bereitstellung öffentlicher Flächen ist ein wichtiger Faktor für eine nachhaltig wirtschaftliche Infrastruktur. Die Flächenvergabe durch die öffentliche Hand hat diskriminierungsfrei und transparent zu erfolgen. Denn nur so ist sichergestellt, dass möglichst viele interessierte Marktakteure am Ausbau teilnehmen können. Sollte die Ausschreibung auf der Grundlage dieses Gesetzes erfordern, dass nur die Unternehmen Flächen für Schnellladeinfrastruktur zur Verfügung stellen, würde das den Aufbau deutlich erschweren und den Kreis potenzieller Marktteilnehmer massiv reduzieren.

### **Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 3 Absatz 2**

„(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. **Bund und Länder prüfen, welche eigenen Flächen für den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden können.“**

### **Zu § 3 Absatz 3 – Festlegung technischer Rahmenbedingungen**

Unklar bleibt nach wie vor welche Leistung genau zu erbringen sein wird. Die Verpflichtung den Standort bereitzustellen, kann vom reinen Einbringen einer Standortfläche über den Betrieb der Ladepunkte im Auftrag des Bundes als Auftraggeber bis zum Betrieb der Ladepunkte am Standort im eigenen Namen alles bedeuten. Der Begriff „Standort“ ist nicht definiert und scheint nach § 3 Absatz 2 nicht identisch

mit dem Schnellladepunkt zu sein. Er unterscheidet sich aber offenbar von den Nebenanlagen, die an Schnellladestandorten bereitgestellt und gesondert aufgezählt werden.

Nach § 3 Absatz 3 soll das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auch die technischen Rahmenbedingungen für die Leistungserbringung festlegen. Wir weisen erneut darauf hin, dass diese für den Betrieb öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bereits durch die Ladesäulenverordnung (LSV) festgelegt sind, die für die Schnellladeinfrastruktur im Sinne dieses Gesetzes ebenfalls gilt. Die LSV gilt daher auch im Rahmen des SchnellLG als zentrales und grundlegendes Instrument für den Aufbau und den Betrieb von Ladeinfrastruktur in Deutschland. Insofern plädieren wir dafür, an dieser Stelle auf die Regelungen der LSV zu verweisen. Es sollte klargestellt werden, dass die Zielsetzung des SchnellLG ein bundesweiter flächendeckender Ausbau der Schnellladeinfrastruktur ist und nicht die Festlegung technischer Aspekte oder Standardisierungen für Ladeinfrastruktur insgesamt. Davon unberührt bleibt natürlich die Möglichkeit, im Rahmen des SchnellLG das Anforderungsprofil für die ausgeschriebene Schnellladeinfrastruktur festzulegen. Allerdings muss dies auf Basis fundierter, öffentlich-zugänglicher Analysen entsprechend begründet werden.

Außerdem ist nach wie vor nicht ersichtlich, mit welcher Begründung und auf welcher Grundlage das Gesetz für die in seinem Auftrag betriebenen Ladepunkte Pflichten für die NutzerInnen oder Dritte festlegen will und wer genau Adressat dieser Pflichten sein soll. Gemäß Begründung sind Dritte beispielsweise Mobilitätsanbieter, als Nutzer sind möglicherweise FahrzeugnutzerInnen angesprochen. Die Frage entsteht auch deswegen, weil das Gesetz nicht deutlich macht, welche Leistung der Auftragnehmer zu erbringen hat. Betreibt er die Ladepunkte in eigenem Namen bleibt kein Platz für die Festlegung von Rahmenbedingungen für Pflichten Dritter durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Nutzungsbedingungen legt in diesem Fall der Betreiber/Auftragnehmer fest. Darüber hinaus ist unklar wie und für welchen Zeitraum die Finanzierung erfolgt bzw. was die Gegenleistung für die Pflichten nach Absatz 3 darstellt.

#### **Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 3 Absatz 3**

„(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. **Für die technischen Anforderungen an den Ladepunkt gelten die Regelungen der Ladesäulenverordnung.** ~~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 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 Festset-

zung des Entgeltes Unterschiede berücksichtigen, insbesondere einen zusätzlichen Abwicklungsaufwand. Die Stromversorgung der Fahrzeuge hat mit erneuerbarer Energie zu erfolgen. Start und Durchführung des Ladevorganges sollen nutzerfreundlich sein und in einem angemessenen Zeitraum erfolgen; dies gilt entsprechend für die Abrechnung beim punktuellen Laden.“

### **Zu § 3 Absatz 5 und Absatz 6 – Dauer der Beauftragung und der Deckung der Wirtschaftlichkeitslücke**

In § 3 Absatz 5 wird von einem „bestimmten Zeitraum“ gesprochen, innerhalb dessen ein Auftrag erteilt wird. Absatz 6 spricht von der Deckung der Wirtschaftlichkeitslücke in der Markthochlaufphase. Unklar bleibt was genau mit Markthochlaufphase gemeint ist, ob der Zeitraum mit dem „bestimmten Zeitraum“ aus Absatz 5 identisch ist und auf welchen Markt hier genau abgestellt wird. Bereits im Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität aus dem Jahr 2014 wurde die Markthochlaufphase beispielsweise für einen Zeitraum von 2014 bis 2017 definiert. Selbst wenn diese Phase noch um einige Jahre verlängert wird, muss der eindeutige Übergang zum Massenmarkt mit einer klaren Befristung im Gesetz verankert sein. Zumindest geht der BDEW davon aus, dass die Formulierung „Deckung der Wirtschaftlichkeitslücke“ das Vorhandensein einer solchen Lücke voraussetzt und eine Überförderung ausschließt. Gedeckt werden sollten dabei nur nicht vermeidbare Wirtschaftlichkeitslücken. Da weder die Leistung noch die Gegenleistung dem Gesetz im Kern zu entnehmen sind, ist die Regelung in der vorliegenden Form abzulehnen.

#### **Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 3 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 Schnellladestandorteinfrastruktur 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.“

#### **Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 3 Absatz 6:**

„(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur trägt **nicht vermeidbaren** Wirtschaftlichkeitslücken in der Markthochlaufphase für den nach Absatz 5 festgelegten Zeitraum angemessen Rechnung, soweit es zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 erforderlich ist.“

#### **Zu § 4 – Auswahl und Beauftragung von Auftragnehmern**

Gegenüber dem Referentenentwurf wurde die Regelung zur Festlegung der Lose angepasst, beinhaltet jedoch weiterhin die Bildung von mindestens 10 Gebietslosen, die sich über mehrere Bundesländer oder Teile mehrerer Bundesländer erstrecken und sich in ihrem Zuschnitt räumlich überschneiden können.

Der BDEW möchte daher erneut darauf hinweisen, dass Zuschnitt und Größe der Gebietslose so festgelegt werden müssen, dass eine diskriminierungsfreie Beteiligung aller Marktteilnehmer, auch kleinerer und mittlerer Unternehmen, an der Ausschreibung möglich ist und der Wettbewerb gewährleistet werden kann, § 97 Absatz 4 GWB.

Hierzu weisen wir außerdem auf die Notwendigkeit hin, die vorgesehenen Verordnungen mit den betroffenen Ressorts und den Ländern zu konsultieren, um zu einer optimalen Anzahl an Losen zu kommen. Darüber hinaus wirkt sich auch die Art und Weise der Ausschreibung auf den sinnvollen Zuschnitt der Lose und ggf. ihre aus wettbewerblicher Sicht optimale Größe aus. Auch dies sollte eingehend geprüft werden.

#### **Zu § 5 – Nebenbetriebe an Bundesautobahnen**

Aus dem Gesetzentwurf geht, wie bereits dargestellt, nicht klar hervor wie bestehende Nebenbetriebe an Bundesautobahnen in das Gesamtkonzept des Gesetzes eingebunden sind. Festzuhalten bleibt, dass in jedem Fall alle vergaberechtlichen Regelungen einzuhalten sind, so wie es der Gesetzentwurf auch voraussetzt.

Standorte, für die im Rahmen von Konzessionsverträgen bereits Regelungen getroffen worden sind, sind grundsätzlich umzurüsten zu den Bedingungen, die § 3 Absatz 3 vorgibt. Dementsprechend können diese Standorte nicht in die Lose für das Verfahren einfließen. Darüber muss Transparenz herrschen. Gleiches gilt für Standorte, die bisher nicht ausdrücklich von Konzessionsverträgen erfasst sind, die aber vor allem aus vertragsrechtlichen Gründen der Vergabe im Rahmen des Gesetzes entzogen sind.

Darüber hinaus geht der BDEW davon aus, dass die Möglichkeit zur Übernahme der Netzanschlusskosten in diesen Fällen, anders als in § 3, nicht gestrichen worden ist, weil § 5 die Konzessionsnehmer zum Ladepunktbetrieb nach den Bedingungen des § 3 Absatz 3 zwingt bzw. eigenwirtschaftlich ermöglicht, ohne dabei nach § 3 Absatz 5 die Wirtschaftlichkeitslücke zu schließen.

## **Zu § 6 – Bestandsinfrastruktur – Wettbewerb für bestehende Schnellladeinfrastruktur sicherstellen**

Wie im Vorhergehenden aufgeführt, sieht der BDEW je nach Ausführung des SchnellLG ein erhebliches Risiko für den Wettbewerb im Schnellladeinfrastrukturbereich. Der Schutz und damit die Nutzbarkeit von Bestandsladeinfrastruktur sowie eine breite Akteursvielfalt und das damit verbundene kreative und wirtschaftliche Potenzial bringen den Ausbau der Ladeinfrastruktur insgesamt voran.

Vor diesem Hintergrund sieht der BDEW es als zwingend notwendig an, dass

- a) die Anzahl der Lose und die Ausschreibungsbedingungen ein Optimum zwischen möglichst viel Wettbewerb und Praktikabilität gewährleisten,
- b) eine Benachteiligung der aktuellen wie auch bereits geplanten Bestandsinfrastruktur durch das SchnellLG vermieden wird und
- c) zeitnah geklärt wird, wie weiterhin Schnellladeinfrastruktur privatwirtschaftlich errichtet und betrieben werden kann.

### **Eckpunkte dazu gehören ins Gesetz.**

Wirtschaftliche Einbußen sollten zu allererst vermieden werden, bspw. durch die Berücksichtigung von Bestandsinfrastruktur in der Bedarfsplanung, sei es durch die Reduzierung des Bedarfs oder durch die Möglichkeit zur Teilnahme an den Vergabeverfahren mit den bestehenden Standorten. Dabei sollte die zuständige Behörde nicht nur die berechtigten Interessen der Bestandsinfrastrukturanbieter direkt am Standort berücksichtigen, sondern allgemein die bestehende Schnellladeinfrastruktur.

Bezieht sich das Gesetz nur auf Infrastrukturbetreiber am festgelegten Standort ergeben sich zwei Probleme: Zum einen werden auch Schnellladestandorte von der Errichtung eines neuen Standorts beeinträchtigt, die sich in der Nähe aber nicht direkt am Standort befinden. Unklar ist dann, ob sie auch Ansprüche auf der Grundlage des Gesetzes geltend machen könnten, da die genaue Definition des Standortes fehlt. Außerdem stellt sich die Frage, warum das Gesetz überhaupt Flächen in Betracht zieht, an denen bereits Schnellladeinfrastruktur errichtet ist, die ggf. durch ein Förderprogramm öffentlich gefördert wurde. Es erscheint widersinnig dort in unmittelbarer räumlicher Nähe, die Errichtung weiterer Schnellladeinfrastruktur zu beauftragen.

Auch hinsichtlich der möglichen Übernahme von Ladeinfrastruktur nach Absatz 3 sind verschiedene Punkte anzumerken:

Zum einen wäre eine solche Übernahme nur dann möglich, wenn entweder der Vertragspartner des Auftragnehmers zustimmt oder eine Rechtsnachfolgeklausel vereinbart ist. Außerdem ist zu beachten, dass fast alle Förderprogramme eine Verpflichtung des Fördermittelempfängers vorsehen, die Ladeinfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum zu betreiben (Mindestbetriebsdauer); so ist z.B. in der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland vom 13.02.2017“ des BMVI in Ziffer 6.2

eine Mindestbetriebsdauer von sechs Jahren vorgesehen. Eine Veräußerung der Ladeinfrastruktur vor Ablauf dieser Frist führt zu einem Verlust der Förderung, d.h. der Fördermittelempfänger muss in diesem Fall die erhaltenen Fördermittel zurückbezahlen. Insgesamt muss daher auch in diesen Fällen die Abwicklung geklärt sein.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als zuständige Behörde müsste dann nicht nur eine „angemessene Vergütung“ bezahlen, sondern auch Ersatz für entgangene bzw. zurück geforderten Fördermittel leisten für den Fall, dass eine Veräußerung vor Ablauf der Mindestbetriebsdauer von geförderter Ladeinfrastruktur erfolgen sollte.

Zum anderen wirft die Begründung zu § 6 Absatz 3 Fragen der Vereinbarkeit der möglicherweise schon geplanten Losgrößen mit den vergaberechtlichen Vorgaben auf. Der BDEW weist noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass § 97 Absatz 4 GWB als einen Grundsatz des Vergaberechts ausdrücklich vorsieht, mittelständische Interessen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vornehmlich zu berücksichtigen und Leistungen entsprechend aufzuteilen. Unternehmen, die nicht öffentliche Auftraggeber oder Sektorauftraggeber und mit der Wahrnehmung oder Durchführung einer öffentlichen Aufgabe betraut sind, müssen verpflichtet werden, bei der Vergabe möglicher Unteraufträge ebenfalls nach diesen Vorgaben zu verfahren.

Insgesamt sollte es daher nur in seltenen Ausnahmefällen dazu kommen, dass insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen aufgrund der Losgröße nicht zum Zuge kommen können und zugleich die von ihnen errichtete Bestandsladeinfrastruktur wertlos wird, weil in unmittelbarer räumlicher Nähe neue Schnellladestandorte mit Schnellladepunkten auf der Grundlage dieses Gesetzes aufgebaut werden oder besondere Härten entstehen.

Darüber hinaus wird auch im Regierungsentwurf in Absatz 4 immer noch nicht klar, was genau anzuzeigen ist. Die Einstellung des Betriebs eines bestimmten Ladepunktes, des Betriebes an einem bestimmten Standort, an irgendeinem Standort mit Schnellladepunkten oder nur an solchen Standorten, die in den Anwendungsbereich des Gesetzes bzw. der auf ihm basierenden Verordnung fallen. Die Regelung könnte auch so verstanden werden, dass die Einstellung des Schnellladepunktbetriebs durch den Betreiber insgesamt gemeint ist. Die Frist von sechs Monaten kann darüber hinaus zu lang sein im Falle einer Neuvergabe des Betriebs von Ladeinfrastruktur bei einer öffentlichen Ausschreibung. Außerdem stellt sich die Frage, warum die Verpflichtung in Absatz 4 nur für Bestandsinfrastrukturanbieter gelten soll und nicht auch für die Anbieter von neu errichteter eigenwirtschaftlich betriebener Schnellladeinfrastruktur.

#### **Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 6:**

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

**Bestimmung und der Auswahl von konkreten Standorten oder Gebieten ist die Bestandsladeinfrastruktur in die Bewertung einzubeziehen. Die Festlegung von neuen Standorten in unmittelbarer räumlicher Nähe zu Bestandsschnellladeinfrastruktur ist zu begründen.**

### **Zu § 7 – Verordnungsermächtigung**

Der BDEW plädiert weiterhin für das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates. Die Einbeziehung der Länder erscheint uns gerade vor dem Hintergrund des Anspruchs der Flächendeckung essenziell und auch aufgrund spezifischer Länderinitiativen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im Sinne der Einheitlichkeit von besonderer Wichtigkeit.

Es fehlt eine Ermächtigung, näher zu regeln, wie die Wirtschaftlichkeitslücke geschlossen werden soll, da in keiner Regelung auf § 3 Absatz 6 verwiesen wird.

Zu Absatz 2 stellt sich die Frage, ob geschlossene Verträge ohne weiteres Vergabeverfahren verlängert werden könnten. Generell sollte eher ein Ausstiegspfad aufgezeigt werden.

Der eindeutige Übergang zum Massenmarkt muss mit einer klaren Befristung im Gesetz verankert, mindestens aber in einer Rechtsverordnung nach § 7 festgelegt sein.

#### **Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 7 Absatz 1:**

(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 **und 6** zu treffen und die Bildung der Lose nach § 4 Absatz 1 und 2 näher zu regeln; **dazu zählt auch der Zeitraum, für den die Beauftragung erfolgt, wie die Deckung der Wirtschaftlichkeitslücke erfolgt;**

## Zu § 9 – Berichterstattung

Hinsichtlich der Berichterstattung gab es in der Kabinettsvorlage keine Anpassung gegenüber dem Referentenentwurf. Es ist weiterhin eine 5-Jahresfrist für die Berichterstattung vorgesehen und der erstmalige Bericht zum 1. Juli 2025. Der BDEW erachtet die Frist nach wie vor als zu lang und plädiert für eine Anpassung, um eine sinnvolle Überwachung und Bewertung der Marktentwicklung zu ermöglichen. Für die erstmalige Berichterstattung schlägt der BDEW den 31. Dezember 2022 vor. Anschließend sollte jedes Jahr ein entsprechender Bericht vorgelegt werden, der den Ausbaubedarf und die wirtschaftliche Auslastung überprüft und über den „Einstieg in den Ausstieg“ befindet. So kann der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur eng begleitet und frühzeitig in den wettbewerblichen Bereich überführt werden.

### Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 9:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht ~~alle fünf~~ **jedes** Jahre, erstmals bis zum 1. Juli 2025, einen Bericht über **die Flächendeckung**, den Betrieb und die technische Ausstattung der Schnellladestandorte, über den Bedarf an Schnellladeinfrastruktur **und ihre Auslastung** sowie über **den Erfüllungsgrad oder** Hemmnisse bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 3 und über weitere Anforderungen, die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlich sind. **In diesem Bericht hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur darzulegen, ob die Gewährleistung der flächendeckenden und bedarfsgerechten Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiterhin erforderlich ist. Es hat die Entscheidung zu begründen.**

### Ansprechpartner

Christiane Kutz  
Geschäftsbereich Energienetze, Regulierung  
und Mobilität  
Telefon: +49 30 300199-1755  
[christiane.kutz@bdew.de](mailto:christiane.kutz@bdew.de)

Geertje Stolzenburg  
Abteilung Recht  
Telefon: +49 30 300199-1513  
[geertje.stolzenburg@bdew.de](mailto:geertje.stolzenburg@bdew.de)