

Elektromobilität und Ladeinfrastruktur: Das neue Schnellladegesetz im Überblick

A. Einleitung

Am 1.7.2021 ist das Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz – SchnellLG) in Kraft getreten, das auf einem Entwurf der Bundesregierung basiert.¹ Das Gesetz ist ein weiterer regulatorischer Baustein im Konzept des „Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität“² und des „Regierungsprogramms Elektromobilität“³, mit denen die Forschung und Entwicklung sowie die Marktvorbereitung und Markteinführung von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen vorangebracht werden soll. Es ergänzt bestehende rechtliche Grundlagen für die Elektromobilität in Deutschland, wie das Elektromobilitätsgesetz (EmoG)⁴ oder die Ladesäulenverordnung (LSV).⁵ Das SchnellLG dient dem Aufbau und Erhalt von Schnellladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich, während etwa das EmoG die Kennzeichnung und Privilegierung von Elektroautos im Straßenverkehr regelt und die Ladesäulenverordnung eine Vereinheitlichung von Streckenstandards für öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen bezweckt. Zugleich ist das SchnellLG ein wesentliches Element des „Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung 2019“, der mithilfe der auf ihm basierenden Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur auf eine massive Verstärkung der deutschen Ladeinfrastruktur abzielt.⁶

Mit dem in seiner ursprünglichen Fassung viel gescholtenen Regelungsvorhaben⁷ möchte die Bundesregierung durch eine Elektrifizierung des Straßenverkehrs erhebliche CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor erreichen. Hierfür bedürfe es einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Schnellladeinfrastruktur.⁸ Da in der derzeitigen frühen Marktphase zu wenige gewinnbringende Geschäftsmodelle für den Aufbau und Betrieb eines flächendeckenden Schnellladenetzes existierten und die mehrjährige Erfahrung mit Förderprogrammen zeige, dass bestehende Wirtschaftlichkeitslücken nicht allein durch die Bereitstellung staatlicher Mittel erfolgreich beseitigt werden können, bedürfe es einer öffentlichen Ausschreibung von Aufbau und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur.⁹ Das SchnellLG wird die gesetzliche Grundlage für ein solches Vergabeverfahren des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sein. Das BMVI hat ein Vergabeverfahren über 1.000 Schnellladestandorte bereits angekündigt.¹⁰

Für den Aufbau der begehrten Schnellladeinfrastruktur rechnet der Bund mit Kosten von bis zu 1,9 Milliarden Euro.¹¹ Wie die exorbitante Höhe des Investitionsvolumens verdeutlicht, wird dem Gesetz große Bedeutung für den Erfolg der Elektromobili-

tätswende beigemessen. *Johannes Pallasch*, Sprecher des Leitungsteams der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, spricht sogar von einem „historischen Schritt“.¹²

Dieser Beitrag soll einen Überblick über das neue SchnellLG geben. Dazu soll zunächst auf Regelungsziel und Struktur des Gesetzes eingegangen werden. Es folgt eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Vorschriften.

* Der Autor Dr. Stein ist Rechtsanwalt und Partner bei der Blomstein Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB in Berlin, die Autorin Dengler ist Rechtsanwältin bei Blomstein. Die Autoren bedanken sich bei Michael Gründer für die wertvolle Unterstützung bei der Erstellung des Beitrages.

1 Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz – SchnellLG) vom 25.6.2021, BGBl. 2021 I, 2141.

2 Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung, August 2009, abrufbar unter www.bmvi.de.

3 Regierungsprogramm Elektromobilität, Mai 2011, im Internet abrufbar unter www.bmwi.de.

4 Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) vom 5.6.2015, BGBl. 2015 I, 898, zuletzt geändert durch Art. 327 der Verordnung vom 19.6.2020, BGBl. 2020 I, 1328.

5 Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile vom 9.3.2016, BGBl. 2016 I, 457, zuletzt geändert durch Verordnung vom 1.6.2017, BGBl. 2017 I, 1520.

6 Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung, Ziele und Maßnahmen für den Ladeinfrastrukturaufbau bis 2030, November 2019, abrufbar unter www.bmvi.de.

7 Delhaes, Große Koalition korrigiert Ausbaupläne für öffentliches Ladenetz, im Internet abrufbar unter www.handelsblatt.com; Wuhmann/Gatermann, Schnelle Kritik am Schnellladegesetz-Entwurf, abrufbar unter www.reusch-law.de; Greis, Verbände kritisieren Entwurf zum Schnellladegesetz, abrufbar unter www.golem.de.

8 BT-Drs. 19/28184, S. 1.

9 BT-Drs. 19/28184, S. 1 u. 13.

10 BMVI, Das Deutschlandnetz: Konzept der Ausschreibung von 1.000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes, Juni 2021, S. 7, abrufbar unter www.bmvi.de.

11 BT-Drs. 19/28184, S. 2.

12 BMVI, Pressemitteilung vom 21.5.2021 („Bundestag verabschiedet Schnellladegesetz“) abrufbar unter www.bmvi.de; vgl. auch BMVI, Pressemitteilung vom 28.5.2021 („Bundesrat beschließt Schnellladegesetz“), abrufbar unter www.bmvi.de.

B. Regelungsziel

Regelungsziel des SchnellLG ist der Aufbau einer bundesweit flächendeckenden, bedarfsgerechten und einheitlichen öffentlich zugänglichen Infrastruktur für das schnelle Laden von Batterieelektrofahrzeugen.¹³ Das SchnellLG dient daher insbesondere als Rechtsgrundlage für Vergabeverfahren über Errichtung und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur. Kurzfristig soll damit Nutzern von reinen Batterieelektrofahrzeugen ermöglicht werden, bundesweit jeden Ort auf direktem Weg zu erreichen. Langfristig sollen mit dem Gesetz Luftschadstoffe und Lärmemissionen reduziert und so die Akzeptanz von reinen Batterieelektrofahrzeugen erhöht werden.¹⁴ Darüber hinaus verspricht die Bundesregierung sich von dem Gesetz eine Steigerung der Qualität des Gesamtsystems Elektromobilität, damit die deutsche Automobilindustrie Vorreiter bei der Elektromobilität wird und damit auch weiterhin international wettbewerbsfähig bleibt.¹⁵

C. Wesentliche Inhalte des Gesetzes

I. Struktur

Das SchnellLG umfasst insgesamt zehn Paragraphen. Nach den einleitenden Bestimmungen (Anwendungsbereich in § 1, Begriffsbestimmungen in § 2) regelt § 3 die Aufgaben des BMVI beim Ausbau der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur. Kern des Gesetzes sind die §§ 4 bis 7 SchnellLG. § 4 SchnellLG regelt die Auswahl und Beauftragung von Auftragnehmern sowie Einzelheiten des Vergabeverfahrens. § 5 SchnellLG regelt speziell die Voraussetzungen für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur an Nebenbetrieben der Bundesautobahnen. § 6 SchnellLG hat Regelungen zur Vermeidung unzumutbarer Drittwirkungen auf solche Unternehmen zum Gegenstand, die bereits Schnellladeinfrastruktur anbieten. In § 7 SchnellLG wird das BMVI weitreichend zum Erlass von Verordnungen ermächtigt. Die Übertragung von Verwaltungsbefugnissen des BMVI auf juristische Personen des Privatrechts wird in § 8 SchnellLG ermöglicht. § 9 SchnellLG enthält eine Berichterstattungspflicht des BMVI. Abschließend bestimmt § 10 SchnellLG den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

II. Darstellung der Vorschriften im Einzelnen

1. Anwendungsbereich (§ 1 SchnellLG)

Der Anwendungsbereich des Gesetzes erstreckt sich gemäß § 1 SchnellLG auf die Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge der Fahrzeugklassen M und N mit mindestens vier Rädern (Nr. 1) sowie L3e, L4e, L5e und L7e mit zwei, drei oder vier Rädern (Nr. 2). Das SchnellLG erfasst damit keine Schnellladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid-Systemen. Angesichts der weiten Verbreitung¹⁶ von „Hybrid“-Fahrzeugmodellen ist das vielfach kritisiert worden.¹⁷ Den Gesetzgebungsmaterialien zufolge wurde eine Erweiterung

auf Hybrid-Fahrzeugmodelle allerdings nicht für geboten erachtet.¹⁸

2. Begriffsbestimmungen (§ 2 SchnellLG)

In § 2 SchnellLG sind die für das Verständnis des Gesetzes notwendigen Begrifflichkeiten legaldefiniert. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um technische Begriffe (z. B. „Ladepunkt“) und im sonstigen Gesetz unbestimmt gebliebene Bezeichnungen (z. B. „Flächendeckung“).

3. Aufgaben des BMVI (§ 3 SchnellLG)

§ 3 SchnellLG beginnt mit der grundsätzlichen Aufgabendefinition des BMVI, der Gewährleistung der bedarfsgerechten Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (§ 3 Abs. 1 Satz 1 SchnellLG). In Satz 3 wird explizit klargestellt, dass die Förderung von Elektromobilität durch andere, vom SchnellLG unabhängige, Förderinstrumente nicht durch das Gesetz ausgeschlossen werden soll. Hinsichtlich von Fördermaßnahmen im Bereich der Elektromobilität nimmt das SchnellLG also lediglich eine ergänzende Rolle zu den bisherigen Maßnahmen ein. Es flankiert etwa bestehende Kaufanreize wie den sog. „Umweltbonus“ sowie die öffentliche Beschaffungsinitiative von Elektrofahrzeugen auf Bundesebene.¹⁹

Die Absätze 2 und 3 des § 3 SchnellLG enthalten Detailregelungen zu Steuerungsbefugnissen des BMVI, den Infrastrukturausbau zu vereinheitlichen. Bemerkenswert ist dabei § 3 Abs. 2 Satz 4 SchnellLG. Dieser regelt die Schwerpunktsetzung des Schnellladeinfrastrukturausbaus auf den Mittel- und Langstreckenverkehr. Die Vorschrift hat im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf entsprechend der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur beträchtliche Neuerungen erfahren.

Zum einen wurde die Vorschrift um die Passage „wobei sich die Schnellladeinfrastruktur an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen befinden soll“ ergänzt. Im Gegensatz

13 BT-Drs. 19/28184, S. 1.

14 BT-Drs. 19/28184, S. 13.

15 BT-Drs. 19/28184, S. 14.

16 Kords, Marktanteil der Hybridfahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenkraftwagen in Deutschland von 2005 bis 2020, im Internet abrufbar unter <https://de.statista.com>.

17 ADAC, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 1; HDE, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 3; ZDK, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 2; BEM, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 1, jeweils abrufbar unter www.bmvi.de.

18 BT-Drs. 19/28184, S. 22 [zu § 1 SchnellLG].

19 BMWi, Rahmenbedingungen und Anreize für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, abrufbar unter www.bmw.de.

zum Referentenentwurf hat sich der Gesetzgeber damit ausdrücklich für eine Errichtung von Schnellladeinfrastruktur auch an unbewirtschafteten Rastanlagen ausgesprochen.²⁰ Während des Gesetzgebungsverfahrens war dies umstritten. Ausdrückliche Regelungen für Standorte von Schnellladeinfrastruktur traf der Referentenentwurf in § 5 nur für sog. „Nebenbetriebe“ im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), das sind insbesondere die Tankstellen und Raststätten an Bundesautobahnen. Die ausdrückliche Klarstellung, dass auch Schnellladestandorte an unbewirtschafteten Rastanlagen errichtet werden sollen, ist aus wettbewerblichen Gründen erfreulich, insbesondere aus der Perspektive neuer Marktteilnehmer. Denn damit kommt eine Vielzahl neuer Standorte für die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur an den Bundesautobahnen in Betracht, hinsichtlich derer auch die unter Ziffer 5 besprochenen Bedenken nicht bestehen.

Zum anderen wurde die vielfach kritisierte²¹ Fixierung des Schnellladeinfrastrukturausbaus auf den Mittel- und Langstreckenverkehr durch die Einfügung des neuen Satzes 5 („Die Schnellladeinfrastruktur kann sich im ländlichen und suburbanen Raum oder auch innerorts befinden.“) abgeschwächt. Ob sich allerdings die Bedenken allein durch Aufnahme dieses Zusatzes zerstreuen lassen, wird sich zeigen.

Im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens wurde auch ein neuer Satz 6 aufgenommen. Dieser bestimmt, dass die Standorte und Suchräume für Standorte der Schnellladeinfrastruktur allein durch das BMVI festgelegt werden. Das hiermit etablierte „Suchraumkonzept“ erscheint problematisch. Suchräume definieren keine exakten Standorte, sondern geben nur ein bestimmtes Gebiet vor, z. B. rund um einen Verkehrsknotenpunkt. Der konkrete Standort der Schnellladepunkte muss innerhalb des Suchraums selbst gefunden, festgelegt und eingebracht werden. Dies sorgt für eine beträchtliche Verantwortungsverlagerung vom Bund hin zu den Unternehmen, die die Schnellladeinfrastruktur bereitstellen. So müssen sich diese innerhalb eines vom BMVI eingegrenzten Suchraums selbstständig mit entsprechenden Genehmigungsprozessen auseinandersetzen, die nicht nur unerhebliche Verzögerungs- und Kostenrisiken mit sich bringen. Sinnstiftender wäre wohl die Bereitstellung von bundeseigenen Flächen gewesen, auf denen der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur hätte betrieben werden können. So hätte der Bund dafür Sorge tragen können, dass einerseits die Abhängigkeit von Genehmigungsprozessen verringert und andererseits einer wettbewerblichen Benachteiligung kleiner bis mittlerer Unternehmen entgegengewirkt wird, die naturgemäß über wenige eigene Flächen verfügen.

Klarstellend weist § 3 Abs. 4 SchnellLG darauf hin, dass bei der Aufgabenwahrnehmung durch das BMVI stets der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist. § 3 Abs. 5 SchnellLG dient als Ermächtigungsgrundlage für die Durchführung des mit dem Gesetz bezweckten Vergabeverfahrens hinsichtlich der Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur. Diese Vergabe soll in zwei voneinander getrennten Vergabeverfahren durchgeführt werden. In einem ersten Verfahren sollen mindestens vier Lose

mit insgesamt ca. 200 Schnellladestandorten an unbewirtschafteten Flächen an Bundesautobahnen ausgeschrieben werden. Im zweiten Vergabeverfahren folgt dann die Ausschreibung von mindestens 18 Regionallosen abseits der Bundesautobahnen in ländlichen und suburbanen sowie urbanen Räumen, die aufgeteilt auf voraussichtlich sechs verschiedene Gebiete mit jeweils drei bis vier Losen insgesamt 900 Suchräume für Standorte enthalten.²²

Nach § 3 Abs. 6 SchnellLG wird das BMVI dazu verpflichtet, „Wirtschaftlichkeitslücken in der Markthochlaufphase“ angemessenen Rechnung zu tragen. Was unter einer *Wirtschaftlichkeitslücke* zu verstehen ist bzw. wann die Schwelle zu einer solchen überschritten ist, verschweigt das Gesetz allerdings. Aufschluss gibt allein der Bericht des für das SchnellLG verantwortlichen Berichterstatters des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur.²³ Hiernach bezeichnet die *Wirtschaftlichkeitslücke* keinen festen Betrag. Die konkrete Abschätzung soll vielmehr den Bietern im Rahmen ihrer Prognose überlassen werden und Gegenstand des Wettbewerbs sein. Eine weitere Konkretisierung, etwa ein Anhaltspunkt, ab welchem Betrag eine *Wirtschaftlichkeitslücke* vorliegen kann, wäre hier wünschenswert gewesen.

Abschließend werden in den § 3 Abs. 7, 8 und 9 SchnellLG Überwachungs- und Vorlagepflichten des BMVI normiert.

4. Auswahl und Beauftragung von Arbeitnehmern (§ 4 SchnellLG)

§ 4 SchnellLG regelt das Vergabeverfahren, das über Errichtung und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur durchgeführt werden soll. Die Vorschrift ist für den Ausbau der Elektromobilität von zentraler Bedeutung: Sie bildet die Rechtsgrundlage für die bereits vom BMVI angekündigte Ausschreibung über 1.000 Schnellladestandorte, die den Markt für die kommenden Jahre abdecken wird.²⁴

Während die Absätze 1 und 2 Einzelheiten zur Ausschreibung in Losen enthalten, befassen sich die Absätze 3 und 4 mit den Maß-

20 Anders § 3 Abs. 2 des Regierungsentwurfs, vgl. BT-Drs. 19/28184, S. 8.

21 ADAC, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 2; VKU, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 1; Bundesverband Paket & Expresslogistik, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 1, jeweils abrufbar unter www.bmvi.de.

22 BMVI, Das Deutschlandnetz: Konzept der Ausschreibung von 1.000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes, Juni 2021, S. 6 f., abrufbar unter www.bmvi.de.

23 BT-Drs. 19/29840, S. 10.

24 Vgl. BMVI, Pressemitteilung vom 10.2.2021 („Schnellladegesetz beschlossen: BMVI schafft Rechtsgrundlage für Ausschreibung von 1.000-Schnellladehubs“); vgl. auch BMVI, Das Deutschlandnetz: Konzept der Ausschreibung von 1.000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes, Juni 2021, S. 7, jeweils abrufbar unter www.bmvi.de.

nahmen im Falle der vorzeitigen Beendigung eines Auftrags und mit der eigentumsrechtlichen Dimension der Schnellladeinfrastruktur.

Gemäß § 4 Abs. 1 SchnellLG sind bei Vergabeverfahren zur Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur mindestens 18 regionale Losen zu bilden, die sich auf das gesamte Bundesgebiet beziehen und sich teils räumlich überschneiden können. Der Gesetzgeber ist hier nach heftiger Kritik durch interessierte Unternehmen von den im ursprünglichen Gesetzesentwurf festgelegten zehn Losen – bei einer angekündigten Ausschreibung über 1.000 Standorte – abgewichen. Die entsprechenden Bedenken²⁵ wurden wohl teilweise zur Kenntnis genommen, zumindest lässt sich die Erhöhung der Mindestloszahl als erweitertes Bekenntnis hin zu fairen und diskriminierungsfreien Wettbewerbsstrukturen verstehen.

Es bestehen jedoch weiterhin Zweifel an einem freien und chancengleichen Wettbewerb für kleine und mittlere Unternehmen. Sollte sich der Auftraggeber nur für die Mindestzahl an Losen entscheiden, besteht nach wie vor die Gefahr, dass kleine und mittlere Unternehmen faktisch von der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen werden und es zu (regionalen) Monopolen großer Unternehmen kommt. Diesen Eindruck bestätigt die Gesetzesbegründung. Sie sieht eine Ausschreibungsteilnahme von kleinen und mittleren Unternehmen vorwiegend in Bietergemeinschaften oder als Subunternehmen vor²⁶ und rechnet u. a. bei großem Loszuschnitt mit wirtschaftlichen Härten für solche Unternehmen, die bereits am Lademarkt tätig sind.²⁷

Vollständig neu gefasst wurde § 4 Abs. 2 SchnellLG. Hierdurch wurde der Mittelstand nun explizit in den Fokus der Vorschrift gerückt. Der neue Satz 1 legt die Berücksichtigung der mittelständischen Interessen nach Maßgabe von § 97 Abs. 4 GWB fest, in dem der vergaberechtliche Grundsatz der Mittelstandsförderung normiert ist. Der neue Satz 2 ermöglicht die Teilnahme mittelständischer Unternehmen am Vergabeverfahren dadurch, dass in jeder Region mindestens ein im Verhältnis zu anderen Losen kleineres Los gebildet werden soll. In Satz 3 ist zudem nicht mehr nur die Rede davon, dass wirtschaftlich attraktive und weniger attraktive Standorte „nach Möglichkeit“ gebündelt werden sollen, vielmehr wurde diese einschränkende Passage ersatzlos gestrichen.

Eine konsequente Fortsetzung dieses Weges stellt die inzwischen publik gewordene geplante Loslimitierung innerhalb des Vergabeverfahrens dar. Sie soll verhindern, dass nur sehr wenige Bieter den Zuschlag erhalten und damit einer marktbeherrschenden Stellung von einzelnen Unternehmen beim Betrieb von Schnellladestandorten entgegenwirken. Planmäßig soll ein Unternehmen in den beiden Ausschreibungen nicht mehr als ein Los an Bundesautobahnen und drei Regionallose gewinnen können.²⁸ Im Ergebnis werden damit in der ersten Ausschreibung mindestens vier verschiedene Betreiber und in der zweiten Ausschreibung mindestens sechs verschiedene Betreiber ausgewählt werden.

5. Nebenbetriebe an Bundesautobahnen (§ 5 SchnellLG)

Bei § 5 SchnellLG handelt es sich um eine besonders beachtenswerte Vorschrift. Sie stellt eine Sonderregelung für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur an Bundesautobahnen dar. Konkret beinhaltet sie Vorgaben zur Bereitstellung der Infrastruktur an Nebenbetrieben im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 2 FStrG, zu welchen insbesondere Tankstellen und Raststätten gehören. Gerade an den Autobahnen, auf denen typischerweise längere Distanzen zurückgelegt werden, ist die Verfügbarkeit von Schnellladeinfrastruktur besonders wichtig, um die Nutzung von Elektromobilität attraktiv zu machen. Standorte an Bundesautobahnen sind deshalb auch für Anbieter von Schnellladeinfrastruktur besonders attraktiv.

Für das allgemeine Verständnis von § 5 SchnellLG ist von Bedeutung, dass ein einziger Betreiber, die Autobahn Tank & Rast GmbH (Tank & Rast), ca. 90% der bundesweiten Nebenbetriebe auf sich vereint.²⁹ Der Bund hat im Zuge der Privatisierungswelle Ende der 1990er Jahre die entsprechenden Nebenbetriebskonzessionen mit einer Dauer von 30 Jahren (inklusive Verlängerungsoption) fast ausschließlich an Tank & Rast vergeben. § 5 SchnellLG baut daher auf eine quasi-monopolistische Wettbewerbsstruktur auf, weshalb der Vorschrift rechtliche Bedenken entgegenstehen:

a) § 5 Abs. 1 SchnellLG

Mit § 5 Abs. 1 SchnellLG erkennt der Gesetzgeber an, dass den Nebenbetrieben an Bundesautobahnen für die Erreichung des mit dem SchnellLG verfolgten Regelungsziels ein besonderer Stellenwert zukommt.³⁰

b) § 5 Abs. 2 SchnellLG

§ 5 Abs. 2 SchnellLG sieht vor, dass der Konzessionär eines Nebenbetriebs, dessen Konzession schon die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur erfasst, hinsichtlich bereits bestehender Schnellladeinfrastruktur die technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Leistungserbringung

25 Geäußert etwa von Fastned, Stellungnahme zum Schnellladegesetz, S. 3 f., abrufbar unter www.bmvi.de.

26 BT-Drs. 19/28184, S. 25 [zu § 4 Abs. 1 SchnellLG].

27 BT-Drs. 19/28184, S. 28 [zu § 6 Abs. 3 SchnellLG].

28 BMVI, Das Deutschlandnetz: Konzept der Ausschreibung von 1.000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes, Juni 2021, S. 9, abrufbar unter www.bmvi.de.

29 Vgl. auch die Eigendarstellung der Tank & Rast Gruppe auf der Webseite des Unternehmens, abrufbar unter www.tank.rast.de, wonach die Autobahn Tank & Rast GmbH rund 360 Tankstellen und rund 400 Raststätten verfügt.

30 BT-Drs. 19/28184, S. 27 [zu § 5 Abs. 1 SchnellLG].

gemäß § 3 Abs. 3 SchnellLG erfüllen muss, soweit ihm dies rechtlich und tatsächlich möglich und wirtschaftlich zumutbar ist.

Die Vorschrift setzt folglich voraus, dass sich eine bestehende Nebenbetriebskonzession bereits auf die Erbringung von Schnellladedienstleistungen erstreckt. Das ist schon deshalb problematisch, weil die bestehenden Nebenbetriebskonzessionen fast ausschließlich an einen Betreiber vergeben worden sind. § 5 SchnellLG führt deshalb dazu, dass Schnellladestandorte an – durch ihre besondere Infrastruktur für Nutzer besonders attraktiven – Nebenbetrieben für neue Marktteilnehmer nur schwierig zu erhalten sind. Diese können solche Schnellladestationen nur dann betreiben, wenn sie sich den Konditionen der Bestandskonzessionäre unterwerfen. Unter wettbewerblichen Gesichtspunkten ist eine solche Privilegierung der Bestandskonzessionäre bedenklich.

§ 5 Abs. 2 Satz 1 SchnellLG setzt außerdem voraus, dass sich die Konzession des Nebenbetriebsbetreibers bereits auf das Erbringen von Ladeleistungen erstreckt. Da Konzessionen für Schnellladeleistungen an Nebenbetrieben bisher nicht gesondert vergeben wurden, liegt der Vorschrift das Verständnis zugrunde, dass die bestehende Konzession für Nebenbetriebe auch für das Erbringen von Ladeleistungen gelten soll. Diese von § 5 Abs. 2 Satz 1 SchnellLG vorausgesetzte Konzessionserweiterung begegnet den nachfolgenden vergabe-, kartell- und beihilferechtlichen Bedenken.

aa) Vergaberechtliche Bedenken

Das Vergaberecht erlaubt die Erweiterung einer bestehenden Konzession nur in sehr engen Grenzen, nämlich bei Vorliegen der Voraussetzungen einer zulässigen Auftragsänderung oder einer Direktvergabe. Es bestehen Zweifel, ob diese bei der von § 5 Abs. 2 SchnellLG vorausgesetzten Konzessionserweiterung vorliegen.

(1) Zulässige Auftragsänderung

Nach § 132 Abs. 1 Satz 1 GWB erfordern wesentliche Änderungen während der Vertragslaufzeit ein neues Vergabeverfahren. Änderungen sind wesentlich, wenn sie dazu führen, dass sich der öffentliche Auftrag erheblich von dem ursprünglich vergebenen öffentlichen Auftrag unterscheidet, § 132 Abs. 1 Satz 2 GWB.

Eine wesentliche Änderung nach § 132 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 lit. c) GWB durch die Konzessionserweiterung liegt nahe. Die Vorschrift sieht eine wesentliche Änderung für den Fall vor, dass die geänderten Bedingungen das Interesse weiterer Teilnehmer am Vergabeverfahren geweckt hätten. Davon ist auszugehen. Anders als bei einer Konzessionserteilung für einen Nebenbetrieb hätten sich auf die Ausschreibung von Schnellladeleistungen sehr wahrscheinlich nicht nur etablierte Tankstellen- und Raststättenbetreiber, sondern auch End-to-End-Betreiber von Schnellladeinfrastruktur beworben.

Es liegt außerdem ein Fall des § 132 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 GWB nahe, demzufolge eine Änderung dann wesentlich ist, wenn sie das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Auftrags zugunsten des Auftragnehmers in einer Weise verschiebt, die im ursprünglichen Auftrag nicht vorgesehen war. Mit einer Konzessionserweiterung auf elektrische Ladeleistungen würde das wirtschaftliche Risiko des Konzessionärs für den Nebenbetrieb abgesenkt, dass der Bedarf an konventionellen Kraftstoffen nachlassen könnte.

Darüber hinaus könnte eine wesentliche Auftragsänderung auch in der Form des § 132 Abs. 1 Satz 3 Nr. 3 GWB eintreten: Mit dem Hinzutreten von elektrischen Ladeleistungen käme es zu einer erheblichen Ausweitung der quantitativen Rechte und Pflichten des bisherigen Konzessionsvertrags über den Betrieb einer Tankstelle oder Raststätte.

Die inhaltliche Erweiterung der Leistung, etwa von der Bereitstellung konventionellen Kraftstoffs auf elektrische Ladestationen, einerseits und die räumliche Erweiterung um hierfür zu nutzende Flächen andererseits würden sowohl den Umfang als auch die inhaltliche Ausgestaltung der gegenseitigen Rechte und Pflichten der Parteien ändern.³¹ Die Leistungserweiterung würde dem Nebenbetriebskonzessionär außerdem die Erzielung zusätzlicher Einnahmen auf einem neuen Markt ermöglichen. In räumlicher Hinsicht würde er dazu weitere, von den für den Nebenbetrieb genutzten unabhängige Flächen erhalten.

Da die Ausnahmetatbestände des § 132 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 4 GWB wohl nicht erfüllt sind, nach denen eine wesentliche Auftragsänderung zulässig wäre, und die Schwellen für den Änderungswert nach § 132 Abs. 2 GWB wohl überschritten werden, bestehen erhebliche Zweifel an der Zulässigkeit einer Konzessionserweiterung.

(2) Direktvergabe

Auch an einer Ausweitung der Nebenbetriebskonzession auf Schnellladeleistungen mittels einer Direktvergabe gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 2 VgV bzw. § 20 Abs. 1 KonzVgV bestehen Zweifel. Eine Direktvergabe ist vorliegend wohl nicht etwa dadurch zulässig, dass ein Wettbewerb aus technischen Gründen nicht entstehen kann, § 14 Abs. 4 Nr. 2 lit. b) VgV bzw. § 20 Abs. 1 Nr. 2 KonzVgV. Denn es ist nicht ersichtlich, dass Konzessionäre eines Nebenbetriebs an Bundesautobahnen gegenüber (bisher konzessionslosen) Betreibern von Schnellladeinfrastruktur eine – hierfür erforderliche – besondere Befähigung oder spezielle Ausstattung für Errichtung und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur haben. Die Bestandskonzessionäre haben wohl auch kein ausschließliches Recht inne, das eine

31 Vgl. BT-Drs. 18/6281, S. 119 [zu § 132 Abs. 1 GWB].

Direktvergabe gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 2 lit. c) VgV bzw. § 20 Abs. 1 Nr. 3 KonzVgV rechtfertigen könnte. Als Konzessionsinhaber eines Nebenbetriebs mit Tankstelle dürfen auf genau festgelegten Teilen des gepachteten Grundstücks fossile Kraftstoffe verkauft und Dienstleistungen angeboten werden, die in den Konzessionsverträgen abschließend definiert sind (vor allem der Betrieb von Restaurants und Motels). Der Verkauf von elektrischer Ladeleistung ist nicht ausdrücklich in den Konzessionsverträgen vorgesehen (und kann unseres Erachtens auch nicht unter die Begriffsbestimmung „Kraftstoff“ gefasst werden, wie der Wortlaut der Verträge zeigt: „Tankstellen“, „Hektoliter“, „Zapfsäulen“ usw.). Dies ergibt sich aus einem öffentlich verfügbaren Musterkonzessionsvertrag für Nebenbetriebe.³²

Schließlich bestätigt auch § 5 Abs. 4 Satz 1 SchnellLG, dass die bisherigen Konzessionsverträge im Sinne des § 15 FStrG den Bund nicht daran hindern sollten, Aufträge oder Konzessionen über Schnellladeleistungen an Dritte zu vergeben. Denn hiernach kann die zuständige Behörde Standorte an Nebenbetrieben der Bundesautobahnen in ein Vergabeverfahren nach § 3 Abs. 5 SchnellLG einbeziehen, wenn sich der Betreiber mit dem Bund nicht vertraglich über die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur einigt.

Da erhebliche Zweifel am Vorliegen der vergaberechtlichen Voraussetzungen für eine Erweiterung der Nebenbetriebskonzessionen auf die Erbringung von Ladeleistungen bestehen, sollte ein eigenes Vergabeverfahren über die Ladeleistungen an den Standorten der Nebenbetriebe durchgeführt werden.

bb) Kartellrechtliche Bedenken

Die kartellrechtlichen Bedenken entsprechen materiell im Wesentlichen denen, die sich in Bezug auf die in § 5 Abs. 3 Satz 1 SchnellLG vorgesehene Möglichkeit zur Erweiterung von Konzessionen für den Nebenbetrieb ergeben. Insofern wird auf die folgenden Ausführungen zu Abs. 3 verwiesen.

cc) Beihilferechtliche Bedenken

Eine vergaberechtswidrige Konzessionserweiterung würde zudem Zweifel an der Einhaltung des beihilferechtlichen Diskriminierungsverbotes und Transparenzgebotes wecken, die bei öffentlichen Ausschreibungen zu beachten sind. Im Falle einer solchen Verletzung müsste der Auftrag oder die Konzession über die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur neu ausgeschrieben werden. Das dient der Sicherstellung, dass das im Wettbewerb abgegebene günstigste Angebot den Zuschlag erhält.

Die von § 5 Abs. 2 Satz 1 SchnellLG vorausgesetzte Konzessionserweiterung führt allerdings wohl bereits dazu, dass ein Wettbewerb gar nicht erst eröffnet werden wird. Damit bestünde aus beihilferechtlicher Sicht die Vermutung, dass die Konzessionserweiterung auch Elemente einer Beihilfe zugunsten des

Konzessionärs beinhaltet, solange nicht nachgewiesen werden kann, dass das vergaberechtswidrige Verfahren, bzw. hier die fehlende Durchführung des Vergabeverfahrens, keinen Einfluss auf sein Ergebnis gehabt hat.³³

c) § 5 Abs. 3 SchnellLG

§ 5 Abs. 3 SchnellLG flankiert § 5 Abs. 2 SchnellLG. Die Vorschrift sieht vor, dass die zuständige Behörde dem Inhaber einer Konzession für einen Nebenbetrieb mit Tankstelle, dessen Konzession Ladeleistungen noch nicht erfasst, die eigenwirtschaftliche Übernahme von Errichtung, Unterhaltung und Betrieb des Schnellladestandorts anbieten wird, „soweit 1. dies nach dem Zweck der Konzession geboten ist oder andernfalls schutzwürdige Rechte des Konzessionsnehmers verletzt würden und 2. soweit Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung nicht entgegensteht.“

Zwar steht die Möglichkeit der Konzessionserweiterung hier erkennbar unter einem gesetzgeberischen Vorbehalt, allerdings stehen auch hier eine Privilegierung der Bestandskonzessionäre und damit wettbewerbliche Bedenken im Raum. Diese bestehen wie im Falle des § 5 Abs. 2 SchnellLG in vergabe-, kartell- und beihilferechtlicher Hinsicht.

aa) Vergaberechtliche Bedenken

§ 5 Abs. 3 Satz 1 SchnellLG weckt in vergaberechtlicher Hinsicht Bedenken, die mit denjenigen zu § 5 Abs. 2 SchnellLG deckungsgleich sind. Die Voraussetzungen einer Konzessionserweiterung für den Nebenbetrieb als Auftragsänderung gemäß § 132 GWB in Verbindung mit § 154 Nr. 3 GWB einerseits und einer Direktvergabe nach § 14 Abs. 4 VgV bzw. § 20 Abs. 1 KonzVgV andererseits liegen wohl nicht vor. Damit weckt eine Konzessionserweiterung auf die Erbringung von Schnellladeleistungen für bisherige Konzessionsinhaber eines Nebenbetriebs ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens Zweifel an der Vergaberechtskonformität dieses Vorgehens.³⁴

bb) Kartellrechtliche Bedenken

Die in § 5 Abs. 3 Satz 1 SchnellLG vorgesehene Ausweitung bestehender Nebenbetriebskonzessionen auf Schnellladestand-

32 Bekanntmachung der Richtlinien für Bau und Betrieb von Nebenbetrieben an Bundesautobahnen sowie für die Erteilung einer Konzession (RN-BAB) und des Musters eines Konzessionsvertrages vom 23.10.1997, VkB1. 1997, 808.

33 Vgl. EuGH, Urt. v. 24.10.2013 – C-214/12 P, C-215/12 P und C-223/12 P [„Land Burgenland u. a. / Kommission“], EuZW 2014, 36 [juris Rdnr. 96 ff.].

34 Vertieft dazu oben unter C II 5 b) aa).

orte weckt zudem Zweifel an einer Vereinbarkeit mit Art. 102, 106 AEUV. Europäisches Primärrecht verpflichtet Mitgliedstaaten, keine Maßnahmen zu treffen oder beizubehalten, die Art. 102 AEUV seiner Wirksamkeit berauben.³⁵ Entsprechend wäre eine durch staatliche Maßnahmen erfolgende Ausdehnung der marktbeherrschenden Stellung eines Unternehmens auf benachbarte, getrennte Märkte missbräuchlich im Sinne von Art. 102 AEUV, wenn sie ohne objektive Rechtfertigung erfolgt.³⁶ Beeinträchtigen staatliche Maßnahmen die Marktstruktur durch Gewährung besonderer oder ausschließlicher Rechte an ein Unternehmen, verletzt dies Art. 102 in Verbindung mit Art. 106 AEUV, sofern ungleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden, die dem Unternehmen die Aufrechterhaltung oder Stärkung seiner beherrschenden Stellung durch Ausdehnung auf einen anderen Markt ermöglichen³⁷. Gerade die Schaffung solcher ungleichen Wettbewerbsbedingungen könnte aber aus § 5 Abs. 3 Satz 1 SchnellLG folgen. Ein Bestandskonzessionär könnte – ohne jeglichen Wettbewerb – seine bestehende Marktstellung als Betreiber von Tankstellen und Raststätten an deutschen Autobahnen auf einen weiteren Markt für den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur an Autobahnnebenbetrieben ausdehnen.

Bestandskonzessionären würde somit das Recht eingeräumt, die von bisherigen ausschließlichen Konzessionen im Sinne von Art. 106 AEUV umfassten (und sogar zusätzliche) Grundstücke für den Betrieb von Schnellladestationen zu nutzen. Andere Interessenten hätten demnach für die Laufzeit der Konzessionsverträge gar nicht erst die Möglichkeit, mit dem Bestandskonzessionär in den Wettbewerb um entsprechende Konzessionen zu treten. Ein wesentlicher Teil des Marktes wäre damit von vornherein jeglichem Wettbewerb verschlossen. § 5 Abs. 3 Satz 1 SchnellLG weckt damit erhebliche Zweifel an einer Vereinbarkeit mit dem in Art. 106 in Verbindung mit Art. 102 AEUV verankerten Verbot der Schaffung missbrauchsgeneigter Marktstrukturen.

§ 5 Abs. 3 Satz 1 SchnellLG widerspricht wohl außerdem der gesetzlichen Wertung von §§ 19, 20 GWB. Nach den von Bundesgerichtshof und Bundeskartellamt aufgestellten Grundsätzen wäre es missbräuchlich, bisherige Konzessionäre ohne faires und transparentes Verfahren mit der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur zu betrauen. BGH und Bundeskartellamt haben wiederholt für vergleichbare Sachverhalte entschieden, dass auch staatliche Akteure in der Regel Normadressaten der §§ 19, 20 GWB sind, wenn sie Wirtschaftsteilnehmern Zugang zu begrenzt verfügbaren, für die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit unerlässlichen öffentlichen Grundstücken gewähren.³⁸

Bei der Konzessionsvergabe oder der Gewährung ausschließlicher Nutzungsrechte für die zur Errichtung und dem Betrieb der Schnellladeinfrastruktur auf Autobahnraststätten benötigten öffentlichen Grundstücksflächen wäre das BMVI damit an das Missbrauchsverbot der §§ 19, 20 GWB gebunden. Daraus erwachsende Anforderungen an ein kartellrechtskonformes Verwaltungshandeln haben ständige Rechtsprechung und Ver-

waltungspraxis weiter konkretisiert: Die Auswahl aus mehreren Interessenten muss unter angemessenen und fairen Bedingungen erfolgen, d. h. in einem transparenten und diskriminierungsfreien Vergabeverfahren.³⁹ Wird dies nicht eingehalten, verstößt die Konzessionsvergabe gegen das Missbrauchsverbot.

cc) Beihilferechtliche Bedenken

Nach § 5 Abs. 3 Satz 3 SchnellLG (so wie auch nach § 5 Abs. 2 Satz 2 SchnellLG) können Netzanschlusskosten von Nebenbetriebskonzessionären übernommen werden, soweit der Netzanschluss nach Auslaufen der Konzession dem Bund oder einem neuen Konzessionsnehmer zugutekommt.

Ob dies beihilferechtskonform geschehen können wird, ist zweifelhaft. Die Kostenübernahme bedürfte der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Europäische Kommission. In der vorliegenden Form bestehen Zweifel an einer Genehmigungsfähigkeit. Die Kostenübernahme, wie sie derzeit vorgesehen ist, ist diskriminierend ausgestaltet, da sie Inhaber bestehender Konzessionen begünstigt, dritte Unternehmen hingegen von vornherein ausschließt. Aufgrund dieser diskriminierenden Ausgestaltung ist die Beihilfe auch nicht geeignet, die Förderung auf Fälle eines tatsächlichen Marktversagens zu beschränken und zu gewährleisten, dass ihr der notwendige Anreizeffekt zukommt und die Förderung verhältnismäßig ist. Das wäre nach den Vorgaben des EU-Rechts und der insoweit maßgeblichen Kommissionspraxis aber Voraussetzung für eine beihilferechtliche Genehmigung.

Zwar spezifiziert das Gesetz die möglichen Adressaten einer Kostenübernahme nicht, so dass theoretisch jedes Unternehmen von einer Kostenübernahme profitieren könnte. Allerdings knüpfen die § 5 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3 Satz 3 SchnellLG an bestehende Konzessionen an. Damit können allein Inhaber von Konzessionen für Nebenbetriebe mögliche Empfänger von

35 EuGH, Ur t. v. 18.6.1991 – C-260/89 [„ERT“], Slg. 1991, I-2925; Ur t. v. 19.5.1993 – C-320/91 [„Corbeau“], Slg. 1993, I-2563; Ur t. v. 10.2.2000 – C-147/97 und C-148/97 [„Deutsche Post“], Slg. 2000, I-825.

36 EuGH, Ur t. v. 22.5.2003 – C-462/99 [„Connect Austria“], Slg. 2003, I-5197; Ur t. v. 17.7.2014 – C-553/12 P [„Dimosia Epicheirisi Ilektrismou AE“], EuZW 2014, 756 [m. w. N.].

37 EuGH, Ur t. v. 17.7.2014 – C-553/12 P [„Dimosia Epicheirisi Ilektrismou AE“], EuZW 2014, 756 [juris Rdnr. 46].

38 Vgl. zum funktionalen Unternehmensbegriff und der Adressateneigenschaft: BGH, Beschl. v. 9.3.1999 – KVR 20/97 [„Lottospielgemeinschaft“], WuW/E DE-R 289 [291]; BGH, Ur t. v. 13.11.2007 – KZR 22/06 [„Schilderpräger im Landratsamt“], NJW-RR 2008, 634; jeweils m. w. N.

39 Vgl. vor allem BGH, Ur t. v. 13.11.2007 – KZR 22/06 [„Schilderpräger im Landratsamt“], NJW-RR 2008, 634 m. w. N.

Beihilfen in Form von Kostenübernahmen sein, Wettbewerber ohne Konzession hingegen nicht. Damit könnte eine Kostenübernahme Konzessionsinhaber gegenüber allen anderen Unternehmen, die ebenfalls in Schnellladeinfrastruktur investieren, beihilferechtswidrig begünstigen.

d) § 5 Abs. 4 und Abs. 5 SchnellLG

Gemäß § 5 Abs. 4 SchnellLG kann das BMVI einen Schnellladestandort mit in das Vergabefahren nach § 3 Abs. 5, § 4 SchnellLG einbeziehen, soweit der Konzessionsinhaber den Betrieb der Schnellladestandorte weder nach § 5 Abs. 2 SchnellLG noch nach § 5 Abs. 3 SchnellLG übernimmt. Nur bei einer Ablehnung des nach § 5 Abs. 2 und 3 SchnellLG privilegierten Bestandskonzessionärs, künftig am Nebenbetrieb auch Schnellladeleistungen zu erbringen, können Flächen an einem Bundesautobahnnebenbetrieb also Teil des öffentlichen Vergabeverfahrens werden.

Schließlich bestimmt § 5 Abs. 5 SchnellLG eine Anwendbarkeit von § 15 FStrG, „soweit dieses Gesetz keine abweichenden Regelungen trifft“. Skeptisch zu betrachten ist, dass damit eine zukünftige einheitliche Neuvergabe von Konzessionen für Nebenbetriebe und Schnellladeinfrastruktur gemäß § 15 FStrG ermöglicht wird.⁴⁰ Eine zukünftige einheitliche Vergabe – an den bisherigen quasi-monopolistischen Betreiber der Nebenbetriebe – könnte diese wettbewerbswidrige Stellung verfestigen und auf den benachbarten Markt der Schnellladeinfrastruktur ausweiten. Ein freier und fairer Wettbewerb über Schnellladeleistungen würde damit erst gar nicht geschaffen.

6. Bestandsinfrastrukturanbieter (§ 6 SchnellLG)

Mithilfe des § 6 SchnellLG werden die Belange der Bestandsinfrastrukturbetreiber⁴¹ adressiert. § 6 Abs. 1 SchnellLG enthält die allgemeine Direktive, die berechtigten Interessen der Bestandsinfrastrukturbetreiber zu berücksichtigen. Flankiert wird dieser Grundsatz von § 6 Abs. 2 SchnellLG, der die eigenwirtschaftliche Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur ausdrücklich für zulässig erklärt. Diese Festlegungen machen deutlich, dass der Aufbau der Schnellladeinfrastruktur zuvorderst der Wirtschaft unter Aufrechterhaltung des Wettbewerbsprinzips obliegen soll.⁴²

Vor diesem Hintergrund kritisch zu beurteilen sind jedoch die Ausführungen in der Gesetzesbegründung⁴³ zu § 6 Abs. 3 SchnellLG, welcher Ausgleichsmechanismen in Form eines staatlichen Übernahmeangebots oder der Zahlung einer angemessenen Entschädigung bei etwaigen unzumutbaren Härten statuiert. So heißt es diesbezüglich auf Seite 28 der Gesetzesbegründung: „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.“ Der Gesetzgeber scheint also selbst davon auszugehen, dass kleine und mittelständische Bestandsinfrastrukturbetreiber ihre Standorte angesichts der neuen Maßnahmen nicht mehr oder nur unter erheblichen finanziellen Anstrengungen wirtschaftlich betreiben können. Es steht im Raum, dass der Gesetzgeber bewusst eine Wettbewerbsreduktion in Kauf nimmt, um das Ziel des bundesweit flächendeckenden Ausbaus der Schnellladeinfrastruktur nach jahrelangen Versäumnissen nun möglichst schnell zu erreichen. So würde er sich jedoch der Chance berauben, den noch jungen Markt der Ladeinfrastruktur frei und chancengleich auszugestalten, um so Wettbewerb und Innovationsfähigkeit für die Zukunft zu sichern.

§ 6 Abs. 4 SchnellLG regelt die praktische Durchführung einer Betriebsaufgabe durch einen Bestandsinfrastrukturanbieter. Die dem Bestandsinfrastrukturbetreiber in diesem Fall auferlegte Anzeigepflicht erscheint aus Planungsgründen sachgerecht und mit mindestens sechs Monaten vor dem geplanten Zeitpunkt der Einstellung auch nicht unverhältnismäßig weit bemessen.

7. Verordnungsermächtigung (§ 7 SchnellLG)

Durch § 7 SchnellLG wird dem BMVI ermöglicht, durch Rechtsverordnungen, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, ausgewählte vorangegangene Normen zu konkretisieren (Abs. 1). Außerdem kann das BMVI regeln, dass der Betrieb der Schnellladeinfrastruktur auch nach dem Auslaufen oder der Beendigung der Verträge ganz oder teilweise den Rahmenbedingungen des BMVI unterliegt (Abs. 2). Weiter kann das BMVI die Rahmenbedingungen der Leistungserbringung auch nach der Beauftragung unter Ausgleich der Mehrkosten festlegen oder ändern, sofern dies aufgrund veränderter Nachfrage, neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse, technischer Entwicklungen oder veränderter rechtlicher Bedingungen erforderlich ist (Abs. 3).

Wie die Breite der Verordnungsermächtigung in § 7 SchnellLG zeigt, lässt das Gesetz noch wesentlichen Raum für Konkretisierungen im Wege der Exekutivgesetzgebung. Denkbar wären beispielsweise eine Anpassung der bisher vorgesehenen Ladeleistung von Schnellladepunkten von 150 Kilowatt an den technischen Fortschritt oder eine nähere Regelung des Entschädigungsverfahrens im Sinne des § 6 Abs. 3 SchnellLG auf diesem Weg.

40 Siehe dazu auch BT-Drs. 19/28184, S. 28 [zu § 5 Abs. 5 SchnellLG].

41 Zur Definition siehe § 2 Nr. 6 SchnellLG.

42 BT-Drs. 19/28184, S. 28 [zu § 6 Abs. 2 SchnellLG].

43 BT-Drs. 19/28184, S. 28 [zu § 6 Abs. 3 SchnellLG].

Nach § 7 Abs. 4 SchnellLG bestehen dabei Abstimmungspflichten mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Verordnungen nach Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie Abs. 2 und Abs. 3) und dem Bundesministerium für Finanzen (Verordnungen nach Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 4).

8. Beleihung (§ 8 SchnellLG)

§ 8 SchnellLG eröffnet dem BMVI die Möglichkeit, juristischen Personen des Privatrechts die Befugnis zu verleihen, Verwaltungsaufgaben in eigenem Namen und in der Handlungsform des öffentlichen Rechts wahrzunehmen. Dazu zählen insbesondere Dienstleistungen administrativer Natur (z. B. der Erlass von Förderbescheiden).⁴⁴ Voraussetzung für eine solche Beleihung durch das aufsichtführende BMVI ist, dass eine sachgerechte Erfüllung der übertragenen Verwaltungsaufgaben zu erwarten ist und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Sofern das BMVI von dieser Möglichkeit Gebrauch macht, ist das Bundesministerium der Finanzen zu unterrichten. Sollte es wegen Ansprüchen Dritter zu einem Staatshaftungsfall kommen, ist der Rückgriff des Bundes auf die beliehene juristische Person des Privatrechts auf das Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beschränkt.

9. Berichterstattung (§ 9 SchnellLG)

Eine vollständige Änderung hat § 9 SchnellLG im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens durch die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur erfahren. Die zunächst vorgesehene Berichterstattungspflicht alle fünf Jahre wurde zugunsten einer Berichterstattungspflicht alle zwei Jahre aufgegeben. Der Erstbericht des BMVI ist zum 1. 7. 2024 zu erstellen und muss den für Verkehr und Haushalt zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages vorgelegt werden.

Ferner wurde der Umfang der Berichterstattung erheblich erweitert und konkretisiert. So soll sie neben allgemeinen Informationen über den Fortschritt und die Hemmnisse des Ausbaus der Schnellladeinfrastruktur (z. B. in Sachen Flächendeckung, technische Ausstattung der Schnellladestandorte, Auslastung der Schnellladeinfrastruktur)⁴⁵ nunmehr auch Bewertungen hinsichtlich möglicher Wirtschaftlichkeitslücken für die Betreiber, Prognosen bezüglich des Endes der Markthochlaufphase sowie begründete Darlegungen zur Erforderlichkeit der weiteren Mitwirkung des BMVI enthalten.

Die Neufassung des § 9 SchnellLG ist uneingeschränkt begrüßenswert. Zum einen wird so eine kurzfristige Anpassung der Strategie des BMVI ermöglicht, was mit Blick auf den erst im Entstehen begriffenen Markt der Schnellladeinfrastruktur angemessen erscheint. Zum anderen können Unternehmen das Potential etwaiger weiterer Investitionsmöglichkeiten im Bereich der Schnellladeinfrastruktur frühzeitig analysieren und ihr Vorgehen gegebenenfalls anpassen.

10. Inkrafttreten (§ 10 SchnellLG)

Gemäß § 10 SchnellLG tritt das Gesetz am Tag nach seiner Verkündung im Bundesgesetzblatt in Kraft. Die Verkündung im Bundesgesetzblatt erfolgte am 30. 6. 2021. Das Gesetz ist demzufolge am 1. 7. 2021 in Kraft getreten.

D. Schlussbetrachtung

Mit dem SchnellLG wird die längst überfällige Rechtsgrundlage für einen zentralen Aspekt der Elektromobilität, das öffentliche Schnellladen, geschaffen. Es kann damit einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der deutschen Ladeinfrastruktur leisten und so die Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor vorantreiben. Auch wenn das Gesetz an einigen Stellen rechtlichen Bedenken begegnet, schafft es Rechtsklarheit – und damit Planungssicherheit für Unternehmen – im Bereich der Schnellladeinfrastruktur. In Anbetracht der vielfältigen und dynamischen Entwicklungen auf dem Markt für Ladeinfrastruktur war die Schaffung eines solchen gesetzlichen Fundaments dringend notwendig.

Die Änderungen, die das Gesetz durch die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens erfahren hat, haben gerade für kleine und mittlere Unternehmen zu erheblichen Verbesserungen im Vergleich zum Referentenentwurf geführt. Der Gesetzgeber hat somit der beträchtlichen Kritik am Referentenentwurf zumindest teilweise Rechnung getragen. Die Chancen auf Betätigung für kleine und mittlere Unternehmen auf dem noch jungen Markt für Schnellladeinfrastruktur haben sich dadurch deutlich verbessert, auch wenn mit den Regelungen zu Nebenbetrieben an Bundesautobahnen in § 5 SchnellLG vermutlich eine wettbewerblich bedenkliche Struktur aufrechterhalten werden wird. Darüber hinaus könnte es die vorgesehene Mindestloszahl von 18 Losen neuen Marktteilnehmern erschweren, sich im Bereich der Ladeinfrastruktur nachhaltig zu etablieren.

Angesichts der weitreichenden Verordnungsermächtigungen des BMVI und der auf zwei Jahre verkürzten Berichterstattungspflicht besteht aber Hoffnung, dass diese Unzulänglichkeiten erkannt und zukünftig beseitigt oder jedenfalls abgemildert werden. In der Zwischenzeit ist es absolut essentiell, dass die Behörden auch in der Umsetzung des Gesetzes – besonders bei der Durchführung des bereits angekündigten Vergabeverfahrens über Errichtung und Betrieb von 1.000 Schnellladestandorten – dem Wettbewerbsgrundsatz bestmöglich zur Entfaltung verhelfen.

⁴⁴ BT-Drs. 19/28184, S. 30 [zu § 8 SchnellLG].

⁴⁵ BT-Drs. 19/29840, S. 10.