

Das SchnellLG – 1.000 neue Schnellladehubs für Deutschland

1. Juli 2021

Am 1. Juli 2021 ist das [Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge \(Schnellladegesetz – SchnellLG\) vom 25.06.2021 \(BGBl. 2021 I, 2141\)](#) in Kraft getreten. Das SchnellLG ist ein wesentlicher Baustein für den Ausbau der Elektromobilität in Deutschland: Es bildet insbesondere die gesetzliche Grundlage für ein Vergabeverfahren über Bau und Betrieb von 1.000 Schnellladestandorten im gesamten Bundesgebiet. Die Ladeleistung einer Schnellladesäule an einem solchen Standort beträgt mindestens 150 Kilowatt. Dies ermöglicht nach 30-minütigem Laden eine Reichweite von ca. 150 bis 300 Kilometer.

Das SchnellLG ergänzt bestehende Regelungen für die Elektromobilität in Deutschland, wie das EMOG (Kennzeichnung und Privilegierung von Elektroautos im Straßenverkehr) oder die Ladesäulenverordnung (Vereinheitlichung von Streckenstandards für öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen) um den Aspekt des öffentlichen Schnellladens. Kurzfristig soll damit Nutzern reiner Batterieelektrofahrzeuge ermöglicht werden, bundesweit jeden Ort auf direktem Weg zu erreichen. Langfristig sollen Luftschadstoffe und Lärmemissionen reduziert und so die Akzeptanz von reinen Batterieelektrofahrzeugen erhöht werden. Für den mit dem Gesetz bezweckten Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und einheitlichen öffentlichen Schnellladeinfrastruktur rechnet der Bund mit Kosten von bis zu 1,9 Milliarden Euro.

Die nationale Leitstelle Infrastruktur hatte die geplante Ausschreibung von 1.000 Schnellladestandorten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits vor Erlass des Gesetzes im Dezember 2020 [angekündigt](#). Inzwischen sind bereits weitere Details bekannt: Die Vergabe soll in zwei voneinander getrennten Vergabeverfahren durchgeführt werden. In einem ersten Verfahren werden mindestens vier Lose mit insgesamt ca. 200 Schnellladestandorten an sog. unbewirtschafteten Flächen (Parkplätzen) an Bundesautobahnen ausgeschrieben. Im zweiten Vergabeverfahren werden mindestens 18 Regionallose abseits der Bundesautobahnen in ländlichen und suburbanen sowie urbanen Räumen ausgeschrieben (siehe dazu BMVI, [„Das Deutschlandnetz: Konzept zur Ausschreibung von 1.000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes“ vom 04.06.2021](#)).

Inhalt des Gesetzes

Das SchnellLG regelt den Bau und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur für bestimmte reine Batterieelektrofahrzeuge in Deutschland. Schnellladeinfrastruktur für Plug-In-

Hybridfahrzeuge ist trotz Kritik nicht in das SchnellLG aufgenommen worden. Das Gesetz sieht die Zuständigkeit des BMVI für den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur vor. Das gilt insbesondere für die Durchführung von wettbewerblichen Vergabeverfahren über Bau und Betrieb der Schnellladestandorte, deren Voraussetzungen das Gesetz regelt. Das BMVI wird dazu auch weitreichend zum Erlass konkretisierender Rechtsverordnungen ermächtigt, von denen es bisher allerdings noch keinen Gebrauch gemacht hat. Das SchnellLG enthält eine eigene Vorschrift für den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur an Bundesautobahnen, die für das Schnellladen besondere Bedeutung hat. Hier ist vorgesehen, dass die bisherigen Betreiber sog. Nebenbetriebe (v.a. Tankstellen und Raststätten) künftig auch Schnellladedienstleistungen erbringen sollen. Vorgesehen sind außerdem Härtefallregelungen für Bestandsanbieter von Schnellladeinfrastruktur, die Aufgabenübertragung an Private sowie eine zweijährige Berichterstattungspflicht des BMVI über den Stand des Ausbaus der Schnellladeinfrastruktur.

Beschlussempfehlung führte zu wettbewerblichen Verbesserungen

Das SchnellLG hat nach deutlicher Kritik am Erstentwurf der Bundesregierung, die vor allem von potenziellen Bietern kam, im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens erhebliche Verbesserungen erfahren. Wettbewerbliche Bedenken wurden insbesondere mit Blick auf die folgenden Punkte geäußert: Die relativ geringe Mindestlosgröße von nur zehn Regionallosen, das fehlende Bekenntnis zur Nutzung von Flächen an unbewirtschafteten Rastanlagen zum Ausbau der Schnellladeinfrastruktur und die ausbleibende Bereitstellung von bundeseigenen Flächen zur Errichtung von Schnellladepunkten.

Der Gesetzgeber hat sich die Kritik zumindest teilweise zu Herzen genommen und den Gesetzentwurf nach einer Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur überarbeitet: Zum einen wurde – anders als noch im Referentenentwurf – in der endgültigen Fassung des Gesetzes explizit klargestellt, dass sich „die Schnellladeinfrastruktur an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen befinden soll“ (Hervorhebung hinzugefügt). Damit werden etwa an den für das Schnellladen besonders wichtigen Bundesautobahnen zahlreiche Standorte in den Schnellladeausbau einbezogen, die insbesondere für KMU und für neue Marktakteure interessant sein werden. Denn die bewirtschafteten Rastanlagen an den Bundesautobahnen (v.a. Tankstellen und Raststätten) werden überwiegend von einem einzigen Unternehmen betrieben, die nach der Gesetzeskonzeption des SchnellLG auch Schnellladedienstleistungen an diesen Standorten erbringen soll. Ein Zugriff der Wettbewerber auf diese Flächen ist daher nur schwer möglich.

Die von interessierten Unternehmen heftig kritisierte Mindestzahl der im Vergabeverfahren ausgeschriebenen Regionallose hat der Gesetzgeber von 10 auf 18 Lose erhöht. Zwar ist dies als ein geringfügig erweitertes Bekenntnis hin zu fairen und diskriminierungsfreien Wettbewerbsstrukturen zugunsten von KMU zu verstehen. Nach wie vor besteht jedoch die Gefahr, dass solche Unternehmen durch sehr große Lose faktisch von

der Teilnahme am Vergabeverfahren ausgeschlossen werden und es zu (regionalen) Monopolen großer Unternehmen kommen könnte. Mit der Ankündigung, die Bewerbung von Bietern auf verschiedene Lose zu limitieren (ein Unternehmen kann nicht mehr als ein Los an Bundesautobahnen und drei Regionallose gewinnen), können diese Bedenken etwas abgeschwächt werden.

Die von potenziellen Bietern begehrte Bereitstellung von bundeseigenen Flächen für die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur hat dagegen keinen Einzug in das Gesetz gefunden. Der Gesetzgeber hat sich auf die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur hin stattdessen für ein sog. „Suchraumkonzept“ entschieden. 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 wollen. Neben der Suche nach einem geeigneten Standort und den Verhandlungen mit dem Eigentümer der Fläche müssen sich die Unternehmen innerhalb eines vom BMVI eingegrenzten Suchraums selbstständig mit entsprechenden Genehmigungsprozessen auseinandersetzen, die Verzögerungs- und Kostenrisiken mit sich bringen können.

Regelung zu Nebenbetrieben an Bundesautobahnen rechtlich fragwürdig

Mit § 5 enthält das SchnellLG eine Sonderregelung für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur an Nebenbetrieben der Bundesautobahnen (v.a. Tankstellen und Raststätten). Die Vorschrift sieht vor, dass die bisherigen Betreiber von Nebenbetrieben künftig auch Schnellladedienstleistungen erbringen dürfen. So wird zum einen unter bestimmten Bedingungen vorausgesetzt, dass bestehende Konzessionen für einen Nebenbetrieb künftig auch die Erbringung von Schnellladedienstleistungen erfassen sollen. Zum anderen ist vorgesehen, dass Konzessionsinhabern, auf die das nicht zutrifft, die eigenwirtschaftliche Übernahme von Errichtung, Unterhaltung und Betrieb von Schnellladestandorten angeboten werden soll. Die Vorschrift begegnet diversen rechtlichen Bedenken:

Aus vergaberechtlicher Sicht bestehen Zweifel an der Zulässigkeit einer Konzessionserweiterung, die nur in den sehr engen Grenzen einer zulässigen Vertragsänderung oder einer zulässigen Direktvergabe erfolgen darf. In kartellrechtlicher Hinsicht erscheint die mit der Konzessionserweiterung verbundene Ausdehnung der wettbewerblichen Stellung der Bestandskonzessionäre problematisch. Ihnen wird das Recht eingeräumt, im Rahmen des Nebenbetriebs nun Dienstleistungen auf einem völlig anderen Markt – für Schnellladeleistungen – erbringen zu dürfen. Besonders problematisch ist, dass die Nebenbetriebe aktuell weit überwiegend von einem einzigen Unternehmen betrieben werden.

Weitreichende Verordnungsermächtigung und Zwei-Jahres-Berichterstattungspflicht können Schwächen abmildern

Trotz der genannten Schwächen wird das SchnellLG einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der deutschen Ladeinfrastruktur leisten: Es schafft Rechtsklarheit und damit Planungssicherheit für Unternehmen. Außerdem kann die bereits angekündigte Ausschreibung über 1.000 Schnellladestandorte nun endlich durchgeführt werden. Zu hoffen ist, dass die bestehenden Mängel angesichts der regelmäßigen Berichterstattungspflicht und der weitreichenden Verordnungsermächtigung des BMVI zukünftig schnell erkannt und ausgeglichen werden können.

BLOMSTEIN verfolgt die wettbewerbsrechtlichen Auswirkungen des neuen SchnellLG und seine Auswirkungen auf Unternehmen stetig. [Dr. Roland M. Stein](#), [Dr. Pascal Friton](#) und [Josefa Dengler](#) stehen Ihnen für Fragen jederzeit gern zur Verfügung.

Gern weisen wir Sie auch auf den bevorstehenden Beitrag zum SchnellLG in der Fachzeitschrift Contracting und Recht (CuR) von Dr. Roland M. Stein und Josefa Dengler hin. Außerdem laden wir Sie herzlich zum Webinar des [Forums Contracting](#) am 08.07.2021 rund um das neue SchnellLG ein, bei welchem BLOMSTEIN Rechtsanwältin Josefa Dengler und Linda Boll von der Fastned Deutschland GmbH & Co. KG das Gesetz aus rechtlicher und wirtschaftlicher Sicht besprechen werden.