

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/27854 –**

Das Schnellladegesetz unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat sich für das Jahr 2030 ein Ziel von 7 Millionen bis 10 Millionen Elektroautos in Deutschland gesetzt. Ohne eine leistungsstarke, flächendeckende Ladeinfrastruktur wird der laufende Aufwuchs nicht zu erhalten sein. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes wurden allein im Jahr 2020 insgesamt 194 163 batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge (BEV) zugelassen (siehe https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/Allgemein/pm01_2021_E_Antrieb.html). Als Flächenland mit verschiedenen Zentren und einer sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum lebenden Bevölkerung stellt insbesondere das Laden von E-Fahrzeugen weiterhin ein besonders großes Hindernis für die Verbreitung der Technologie da. Der Aufbau einer öffentlichen Schnellladeinfrastruktur ist daher von wesentlicher Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland.

Zum 10. Februar 2021 hat das Bundeskabinett daher den Gesetzentwurf zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur beschlossen. Ziel ist der wettbewerbliche Aufbau eines öffentlichen Netzes mit 1 000 Standorten bis 2023 mithilfe von Steuergeldern (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/017-scheuer-schnellladegesetz.html>). Der Leiter der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der bundeseigenen NOW GmbH sieht den Gesetzentwurf sogar als Lösung für „das aktuelle Marktversagen“. Gleichzeitig wird die bisherige Ausgestaltung von Seiten betroffener Verbände und Unternehmen kritisch betrachtet (<https://www.electrive.net/2021/01/09/schnellladegesetz-die-heikle-gratwanderung-des-bmvi/>). Der Gesetzentwurf würde den laufenden, privat finanzierten Ausbauprozess zum Teil aushebeln und durch seine eigenen Vorgaben ersetzen. Angesichts einer wachsenden Anzahl sowohl von Ladestellen als auch von privatwirtschaftlichen Anbietern für die Ladeinfrastruktur droht hier nach Ansicht der Fragesteller eine gut gemeinte, aber schlecht umgesetzte Staatsintervention mit Steuergeldern in einen sich gerade formierenden Marktplatz. Die staatliche Forcierung des Ausbaus droht, wenn andere planwirtschaftliche Erfahrungen als Referenz genommen werden, den Ausbau vielmehr langfristig zu verlangsamen, zu verteuern oder möglicherweise komplett zu gefährden.

1. Wieso sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf zur Beschleunigung des Schnellladeinfrastrukturausbaus?

Für den erfolgreichen Markthochlauf von Elektrofahrzeugen bedarf es einer bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladesäuleninfrastruktur. Das Schnellladen im Mittelstrecken- und Fernverkehr stellt dabei – neben dem Normalladen zum Beispiel zu Hause und am Arbeitsplatz – eine Schlüsselkomponente dar. Das Netz der Schnellladepunkte mit hoher Leistung soll daher (mit Blick auf künftig verfügbare Fahrzeuge und die angestrebte Mittel-/Lang-streckennutzung) ausgebaut werden.

2. Welchen Mehrwert erwartet die Bundesregierung durch den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurf, insbesondere im Vergleich zur Weiterführung des aktuellen marktbasiereten regulären Ausbaus von Schnellladepunkten sowie zu den bestehenden Förderprogrammen?
 - a) Inwiefern unterscheidet sich die Vergabe vom derzeitigen Ansatz der Förderung unter der „Förderung Ladeinfrastruktur“?
 - b) Wie sollen die „Förderung Ladeinfrastruktur“ und das „1000-Standorte-Programm“ miteinander interagieren, und was sind die potenziellen Risiken von solcher Parallel-Förderung?

Die Fragen 2 bis 2b werden gemeinsam beantwortet.

Das Schnellladegesetz (SchnellLG) definiert den Aufbau eines Grundversorgungsnetzes mit Schnellladestationen für den Mittelstrecken- und Fernverkehr als eine Gewährleistungsaufgabe des Bundes. Im Zusammenhang mit dem 1 000-Standorte-Programm soll das Instrument der öffentlichen Ausschreibung die Errichtung und den Betrieb der Schnellladestandorte gewährleisten. An vielen Standorten werden die dort zu errichtenden Schnellladestationen auf absehbare Zeit wegen des erst anlaufenden Ladebedarfs zunächst selbst nicht wirtschaftlich tragfähig sein. Über den Mechanismus der teilweisen Finanzierung von Errichtung und Betrieb kann dieses Risiko für den Betreiber (der es im Rahmen seines Angebotes bewerten muss) aufgefangen werden.

Für die angestrebte flächen- und bedarfsgerechte Grundversorgung an Schnellladestationen mit ihren vergleichsweise hohen Investitions- und Betriebskosten liefert das Instrument der Förderung nicht die ausreichende Umsetzungssicherheit. Die Daten der Bundesnetzagentur (BNetzA) und die Analyse des Förderprogramms Ladeinfrastruktur machen deutlich, dass bislang auch mit einer Förderung ganz überwiegend nur an für den Investor wirtschaftlich besonders attraktiven Standorten Ladeinfrastruktur errichtet wird. Zudem wurden bislang nur rund 3 Prozent der öffentlich zugänglichen Ladepunkte als Ladeinfrastruktur mit mindestens 150 kW Ladeleistung errichtet, da die Wirtschaftlichkeitslücke hier besonders groß ist.

Gemäß den Vorgaben des SchnellLG ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Bedarfsermittlung und die Definition der Schnellladestandorte sowie der Suchräume zuständig. Hierbei wird die Datengrundlage des StandortTOOLS, das von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des BMVI entwickelt wurde, eingesetzt. Neben der verkehrsplanerischen Bestimmung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur ist auch die Berücksichtigung bereits bestehender Infrastruktur eine Kernaufgabe des StandortTOOLS. Diese Ergebnisse werden sowohl bei der Definition der Ausschreibung als auch bei der Ausgestaltung der Förderprogramme genutzt. Eine „Doppelförderung“ wird hierdurch vermieden.

3. Aus welchen Gründen hat sich die Bundesregierung für das Format der Ausschreibung im Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf entschieden?
 - a) Inwiefern wurden bisherige Erfahrungen des Bundes und insbesondere der Bundesnetzagentur diesbezüglich berücksichtigt?
 - b) Welche Rolle spielt die Bundesnetzagentur im Hinblick auf die Umsetzung des Gesetzentwurfs?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Die bisherigen Erfahrungen der BNetzA, insbesondere bezüglich einer sachgerechten und zügigen Netzanbindung, wurden einbezogen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Plant die Bundesregierung vergleichbare Maßnahmen für weitere alternative Kraftstoffe, insbesondere für Wasserstoff?

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU hat die Bundesregierung den Nationalen Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR) verabschiedet. Mit diesem soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos, die Infrastruktur für die Erdgasversorgung (komprimiertes und verflüssigtes Erdgas) und die Infrastruktur für die Wasserstoffversorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen abgedeckt werden. Ein zentrales Ziel der Bundesregierung im NSR ist, ein Netzwerk von 100 Tankstellen für Wasserstoffautos aufzubauen. Im Zuge der Umsetzung und Fortentwicklung des Nationalen Strategierahmens prüft die Bundesregierung derzeit verschiedene Umsetzungspfade. Hierfür wurde unter anderem die Leitstelle Wasserstoff bei der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie NOW GmbH gegründet.

5. Wie will die Bundesregierung die Anzahl, den Bedarf und die Standorte für Schnellladestationen für eine flächendeckende Versorgung ermitteln?
 - a) In welchem Zeitraum soll dies erfolgen?
 - b) Wer soll dies in welcher Form ermitteln?
 - c) Wie soll die im Gesetzentwurf genannte Flächendeckung erreicht werden?
 - d) Wird es eine Beteiligung staatlicher, unternehmerischer oder zivilgesellschaftlicher Teilnehmer geben?
 - e) Wie werden bei der Bedarfsermittlung auch die bereits vorhandenen, in der Umsetzung befindlichen wie auch geplanten Schnellladestände berücksichtigt?
 - f) Wie soll ein entsprechender Abstand zu diesen bereits vorhandenen, den in der Umsetzung befindlichen sowie den geplanten Standorten sichergestellt werden, damit diese Standorte wirtschaftlich betrieben werden können?

Die Fragen 5 bis 5f werden gemeinsam beantwortet.

Dem Bund obliegt die Ermittlung des Bedarfs an Schnellladestandorten (vgl. § 3 Absatz 2 SchnellLG-Entwurf (SchnellLG-E)). Hierfür nutzt das BMVI das StandortTOOL (<https://www.standort-tool.de>). Bei der Ermittlung des Ladeinfrastrukturbedarfs wird der bisherige Bestand an Ladeinfrastruktur berücksichtigt, um so Konkurrenzsituationen zu vermeiden. Die Bedarfsermittlung erfolgt mit Hilfe des StandortTOOLS vor Beginn der Ausschreibung.

Eine Beteiligung staatlicher, unternehmerischer oder zivilgesellschaftlicher Teilnehmer erfolgt über die Bereitstellung geeigneter Liegenschaften, welche über das FlächenTOOL (<https://flaechentool.de>) gemeldet werden können. Das FlächenTOOL wurde unabhängig von der geplanten Ausschreibung erstellt, ermöglicht aber in diesem Zusammenhang Liegenschaften zu melden, an denen auch die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur möglich ist.

Das 1 000-Standorte-Programm dient dem Ziel, zukünftig eine flächen- und bedarfsdeckende Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Der Aufbau von 1 000 Standorten hat hierbei die Aufgabe, deutschlandweit ein Grundversorgungsnetz aufzubauen, das die Sicherheit gibt, im Mittel- und Fernverkehr in einer angemessenen Entfernung bzw. Zeit einen Ladepunkt mit hoher Ladeleistung vorzufinden. Aufgrund unterschiedlicher Durchschnittsgeschwindigkeiten innerhalb und außerhalb von Siedlungsgebieten und der hiermit verbundenen Zeit zur Erreichung eines Standorts ist eine unterschiedliche Netzdichte im städtischen und ländlichen Raum vorgesehen. Insbesondere entlang des Fernstraßennetzes wird eine Netzdichte unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Infrastruktur angestrebt, die Ladevorgänge bei niedrigem Batteriestand ermöglichen sollen, um höchstmögliche Ladeleistungen bei Ladevorgängen zu erhalten.

6. Liegen der Bundesregierung Studien diesbezüglich sowie bezüglich der Anzahl benötigter Ladepunkte insgesamt vor?
7. Wenn ja, welche Schlüsse zieht sie daraus?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem Ladebedarf, der nicht durch private Ladeinfrastruktur gedeckt werden kann, kann die Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten (LP) abgeleitet werden. Der Ladebedarf hängt von dem Verhältnis von öffentlich und nicht-öffentlich zugänglichen Normalladepunkten (NLP), Schnellladepunkten (SLP) und High-Power-Charging- (HPC) Ladepunkten ab und verhält sich wie ein dynamisch gekoppeltes System. Gibt es mehr nicht-öffentlich zugängliche LP zu Hause oder am Arbeitsplatz, sind weniger öffentlich zugängliche LP nötig. Nicht-öffentlich zugängliche LP zu Hause werden im Förderprogramm „Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden“ gefördert. Das Programm erfreut sich großer Nachfragen, seit dem Start am 24. November 2020 wurden bereits Förderanträge über 410 000 Ladepunkte bewilligt (Stand: 13. April 2021).

Basierend auf der Anzahl ermittelter Ladevorgänge in der Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ strebt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur für die Jahre 2025 und 2030 folgende Zahlenkorridore für die öffentlich zugängliche LP an:

	2025	2030
Zielgröße NLP (<=22 kW)	90.000 – 115.000	185.000 – 230.000
Zielgröße SLP (>22 kW – <150 kW)	40.000 – 50.000	75.000 – 90.000
Zielgröße HPC-Ladepunkte (>=150 kW)	15.000 – 20.000	40.000 – 55.000

Im November 2020 wurde die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur veröffentlicht. Sie wurde vom BMVI in Auftrag gegeben und von der Reiner Lemoine Institut gGmbH durchgeführt und ist unter folgendem Link abrufbar:

<https://nationale-leitstelle.de/wp-content/pdf/broschuere-lis-2025-2030-final-web.pdf>.

Die Studie ermittelt die Anzahl der Ladevorgänge verteilt auf sieben Lade-Use-Cases für sechs verschiedene Szenarien sowohl für private und öffentliche Ladeinfrastruktur. Mit Blick auf aktuelle Entwicklungen, wie höhere Ladeleistungen der Fahrzeuge und höhere Ladeleistungen an Kundenparkplätzen und im Straßenraum von mehr als 22 kW Ladeleistung, unterliegt die Anzahl benötigter Ladepunkte stetiger Prüfung und Anpassung.

8. Welche Anzahl an Losen soll für das Vergabeverfahren verwendet werden?
9. Aus welchen Gründen soll die Anzahl der Lose begrenzt werden, und welche Auswirkungen ergeben sich dadurch für den Wettbewerb?
10. Warum wurde die Anzahl der Lose im Gesetzentwurf noch nicht festgelegt?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das SchnellLG hat u. a. die Aufgabe, alle verfassungsrechtlich gebotenen Aspekte des Ausschreibungsverfahrens zu regeln, einschließlich der Grundzüge des Ausschreibungsverfahrens. § 4 Absatz 1 SchnellIG-E definiert deshalb eine Mindestzahl von zehn Losen; eine Begrenzung sieht das Gesetz nicht vor. Die konkrete Zahl wird entweder im Rahmen einer Verordnung oder bei Ausgestaltung des konkreten Ausschreibungsdesigns festgelegt.

11. Wie hoch sind die für den Gesetzentwurf veranschlagten Bundeshaushaltsmittel insgesamt (bitte nach Jahren und Haushaltstiteln aufschlüsseln)?
12. Wofür sollen die Bundeshaushaltsmittel im Einzelnen verwendet werden (bitte nach Titel und Kosten aufschlüsseln)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Errichtung der 1 000 HPC-Standorte werden voraussichtlich Investitionskosten von etwa 1,9 Mrd. Euro entstehen. Es handelt sich bei diesem Wert um eine Näherung auf Basis durchschnittlicher Kosten pro Ladepunkt. Eine genauere Bezifferung ist nicht möglich, da sich insbesondere die (hohen) Netzanchlusskosten von Standort zu Standort stark unterscheiden. Hinzu kommen die laufenden Betriebskosten, die nur bei einer starken Auslastung durch die Einnahmen der Ladevorgänge finanziert werden können.

In welcher Höhe diese Kosten vom Bund getragen werden, ist nicht nur mit Blick auf die Höhe der insgesamt entstehenden Kosten bzw. die der gegenläufigen Einnahmen ungewiss. Hinzu kommt, dass der Zuschussbedarf des Betreibers wettbewerblich im Wege der Ausschreibung ermittelt wird. Das heißt, jeder Bieter prognostiziert und kalkuliert eigenständig seinen individuellen Zuschussbedarf. Den Zuschlag erhält der Bieter mit dem – bei sonst vergleichbarer Angebotsqualität – geringsten Zuschussbedarf. Die dafür benötigten Mittel bis 2024 sind bereits im Energie- und Klimafonds, Kapitel 6092 Titel 893.02 veranschlagt. Im Übrigen wird auf die Begründung des Gesetzentwurfs auf Bundestagsdrucksache 19/28184 verwiesen.

13. Welche Flächen bzw. welche Standorte wird die Bundesregierung für Schnellladeinfrastruktur zur Verfügung stellen (bitte nach Gesamtfläche, Lage und Anzahl der Standorte, Entfernung zur Autobahn, bisheriger Nutzung sowie ggf. vorhandener Netzanbindung aufschlüsseln)?
 - a) Welche dieser Flächen bzw. Standorte entlang der Bundesfernstraßen will die Bundesregierung diesbezüglich zur Verfügung stellen?
 - b) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Flächen bzw. Standorte den im Gesetzentwurf genannten Ansprüchen genügen?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft, welche bundeseigenen Flächen einbezogen werden können.

Hierzu können zum jetzigen Zeitpunkt keine näheren Angaben gemacht werden.

14. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Verstärkung oder Errichtung von Netzanschlüssen insgesamt sowie für den Bundeshaushalt?
 - a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung diesbezüglich im ländlichen Raum?
 - b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung diesbezüglich entlang der Bundesfernstraßen?

Die Fragen 14 bis 14b werden gemeinsam beantwortet.

Die Kategorien „ländlicher Raum“ bzw. „entlang von Bundesfernstraßen“ haben keinen Einfluss auf die Höhe der Kosten für Netzanschlüsse. Sie können – auch im städtischen Raum – je nach Entfernung zum nächsten Netzverknüpfungspunkt stark differieren.

Basierend auf der „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ und Informationen der Industrie kalkuliert die Bundesregierung einen durchschnittlichen Kostenansatz von ca. 85 000 Euro pro Ladepunkt.

15. Wie will die Bundesregierung damit umgehen, dass durch den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf der Bund direkt zum Betreiber von Schnellladestationen, etwa infolge einer Übernahme von Bestandsinfrastruktur, werden kann?

Die Übernahme von Bestandsinfrastruktur durch den Bund nach § 6 Absatz 3 SchnellLG-E ist ein eng definierter Ausnahmefall. Er setzt eine unzumutbare wirtschaftliche Härte voraus. Wenn der Bund die Ladeinfrastruktur ausnahmsweise übernehmen sollte, wird er diese nicht selbst betreiben, sondern über eine Ausschreibung einen anderen Betreiber dafür suchen.

16. Welche Rolle spielen die Raststätten entlang der Bundesfernstraßen für den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf, insbesondere im Hinblick auf die potenzielle erneute Förderung bereits geförderter Infrastruktur an diesen Standorten?

Die Raststätten entlang der Bundesfernstraßen werden in die Ermittlung der Standorte bzw. Definition der Suchräume für die auszuschreibenden Schnellladestandorte mit einbezogen. Wie dies im Rahmen bestehender Konzessionsverträge umzusetzen ist, regelt § 5 SchnellLG-E. Die bisherige Errichtung von La-

deinfrastruktur an diesen Standorten erfolgte im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge.

17. Wie hoch ist der voraussichtliche Stromverbrauch der geplanten 1 000 Schnellladestationen?

Die Bundesregierung plant ein bundesweites Schnellladenetz von 1 000 Standorten mit einem Vielfachen von Ladepunkten, deren Zahl je nach Standort bzw. Suchraum stark variiert. In der Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ wurde berechnet, dass in Abhängigkeit vom betrachteten Szenario an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur Energiemengen von ca. 7 600 bis 12 300 GWh pro Jahr verladen werden. Diese Energiemengen verteilen sich auf verschiedene Lade-Use-Cases. Der Energiebedarf an den Ladepunkten des 1 000-Standorte-Programms ist daher abhängig von der Nutzung der Ladepunkte anderer Lade-Use-Cases, z. B. im privaten Raum oder am Arbeitsplatz.

18. Welche Auswirkungen hat die Vorgabe des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurfs, dass Ladestationen ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt werden dürfen?

Elektromobilität leistet nur einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von CO₂ im Verkehrssektor, wenn auch der Ladestrom CO₂-neutral ist. Hieraus resultiert die entsprechende Vorgabe im SchnellIG-E, die sich auf die Nachfrage nach erneuerbaren Energien auswirken wird. Die Stromversorgung mit erneuerbaren Energien ist über Herkunftsnachweise sicherzustellen.

19. Sieht die Bundesregierung im Hinblick auf den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ein Marktversagen?
- a) Wenn ja, wie, wo, und seit wann?
- b) Wenn nein, warum unternimmt die Bundesregierung einen solchen Markteingriff?

Die Fragen 19 bis 19b werden gemeinsam beantwortet.

Der Marktmechanismus aus Angebot und Nachfrage hat für den Bereich der HPC-Schnellladung nicht zu den volkswirtschaftlich wünschenswerten Ergebnissen geführt. Bis heute konnte kein flächen- und bedarfsdeckendes HPC-Ladenetz errichtet werden (rund drei Prozent aller öffentlichen Ladepunkte entsprechen dieser Leistungsklasse). Dieses ist allerdings der Schlüssel zur Ermöglichung einer kundenfreundlichen, leistungsfähigen Langstrecken-mobilität mit Elektrofahrzeugen. Insbesondere an Standorten mit einer saisonalen Kundennachfrage (z. B. Autobahnstandorte mit sehr viel Urlaubsverkehr) ist es in der aktuellen Markphase nicht oder nur schwer möglich, ein bedarfsgerechtes Ladeangebot bereitzustellen.

Dem Problem des sog. First-Mover-Disadvantage, wonach elektrisch betriebene Fahrzeuge vom Verbraucher nur bei einer ausreichend ausgebauten Ladeinfrastruktur gekauft werden, diese sich aber wiederum nur bei ausreichender Nachfrage nach Ladekapazität rentabel betreiben lässt, begegnet die Bundesregierung durch aktive Finanzierungs- und Fördermaßnahmen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

20. Mit welchem zeitlichen Horizont rechnet die Bundesregierung für die im Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurf formulierte staatliche Förderung, und wann soll diese beendet werden?

Hierbei handelt es sich um eine Finanzierung im Rahmen einer Ausschreibung. Nach dem Gewährleistungskonzept, das in § 3 SchnellLG-E – 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.

21. Wann, und in welchem Umfang fanden Konsultationen bzw. die Verbändeanhörung zum Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurf statt?

Die Verbändeanhörung wurde vom 28. Dezember 2020 bis 5. Januar 2021 durchgeführt. Stellungnahmen, die zu einem späteren Zeitpunkt eingegangen sind, wurden ebenfalls für die weiteren Verfahrensschritte im Gesetzgebungsprozess berücksichtigt.

22. Welche Änderungsvorschläge aus den Konsultationen bzw. aus der Verbändeanhörung wurden übernommen (bitte auflisten und erläutern)?

Zu den Änderungsvorschlägen aus der Verbändeanhörung wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMVI (abrufbar unter: (<https://www.bmvi.de/-SharedDocs/DE/Gesetze-19/schnellladegesetz.html?nn=382740>) verwiesen.

Eine genaue Aufschlüsselung der Berücksichtigung der Änderungsvorschläge ist nicht möglich, da die Vorschläge zwar einzeln geprüft, anschließend aber konsolidiert berücksichtigt wurden.

23. Welche alternativen Förderinstrumente wurden im Rahmen der Konsultationen bzw. der Verbändeanhörung in Betracht gezogen, warum wurden diese nicht weiterverfolgt?

Die Bundesregierung hat sich im Klimaschutzprogramm 2030 und im Masterplan Ladeinfrastruktur zu einem vorausschauenden, verlässlichen und kundenfreundlichen Aufbau von Ladeinfrastruktur mit dem Zwischenziel von 50 000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis Ende 2021 verpflichtet. Im Masterplan heißt es:

„Das ausreichende Vorhandensein von Ladeinfrastruktur ist entscheidend für die Kaufentscheidung der Verbraucher und mithin für den Hochlauf der Elektromobilität. Daher ist es notwendig, dass die Bundesregierung einen zunächst überproportionalen, antizipatorisch den Markt vorbereitenden Aufbau von Ladeinfrastruktur ermöglicht (vorausschauende Planung).“

Bislang wurde die Errichtung von Ladeinfrastruktur über Zuwendungen gefördert. Die geringe Verbindlichkeit eines solchen Regimes für den Empfänger (ob, wann und wo) führt nach bisherigen Erfahrungen im Ergebnis nicht zum notwendigen flächendeckenden und (vorausschauend) bedarfsgerechten Aufbau eines deutschlandweiten Schnellladenetzes. Insbesondere im Bereich der für das SchnellLG-E maßgeblichen HPC-Ladeinfrastruktur mit hohen Ladeleistungen von mind. 150 kW pro Ladepunkt sind nur sehr wenige Ladeeinrich-

tungen beantragt worden, die sich auf wenige besonders attraktive Standorte beschränken.

Im Rahmen von Zuwendungsförderungen bestehen zudem kaum effektive rechtliche Instrumente, um den tatsächlichen Aufbau und Betrieb von Ladeeinrichtungen durchzusetzen: Zwar entfällt der Anspruch auf die Zahlung der Fördermittel, wenn die Ladeinfrastruktur nicht errichtet wird. Darüber hinaus kann der Bund aber keine weiteren Maßnahmen ergreifen. Demgegenüber kann der Bund im Rahmen einer Ausschreibung auch weitergehende Ansprüche (z. B. Vertragsstrafen) verankern, die den Infrastrukturaufbau effektiv absichern. Die in dem SchnellLG angelegten Ausschreibungen sind insgesamt geeignet, das Ziel eines flächendeckenden HPC-Schnellladeinfrastrukturnetzes angemessen zu erreichen.

24. Wurden die Bundesländer bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurfs konsultiert, und wenn ja, in welcher Form, und mit welchem Ergebnis?

Im Rahmen der Anhörung wurden auch die Stellungnahmen der Länder geprüft und teilweise berücksichtigt. Darüber hinaus haben die Länder im Bundesratsverfahren Stellungnahmen abgegeben, die teilweise Berücksichtigung fanden.

25. Wie definiert die Bundesregierung die im Gesetzentwurf genannte „Wirtschaftlichkeitslücke“, und welche Konsequenzen sieht sie durch diesen Begriff für die Umsetzung des Gesetzes?

Eine Wirtschaftlichkeitslücke ist begrifflich die Differenz zwischen voraussichtlichen Kosten und voraussichtlichen Einnahmen. Die Abschätzung der konkreten Wirtschaftlichkeitslücke wird letztlich den Bietern überlassen und ist Gegenstand des Wettbewerbs. Das Ausschreibungsverfahren wird so konzipiert, dass ein Wettbewerb um die geringste Wirtschaftlichkeitslücke in Verbindung mit qualitativen Elementen entsteht.

26. Nach welchen Parametern soll die Wirtschaftlichkeit bzw. Unwirtschaftlichkeit festgestellt werden?

Die Wirtschaftlichkeit bzw. Unwirtschaftlichkeit eines Standortes hängt letztlich von einer prognostischen Entscheidung ab, die vom Bieter im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens zu treffen ist. Im Rahmen der auszuschreibenden Lose, die jeweils ein Bündel von konkreten Standorten bzw. Suchräumen enthalten, in denen vom Bieter ein konkreter Standort zu suchen ist, wird die Wirtschaftlichkeit bezogen auf die einzelnen Standorte unterschiedlich sein. Zu berücksichtigen ist, dass im Rahmen der angestrebten Flächen- und Bedarfsdeckung auch Standorte errichtet werden sollen, an denen von saisonalen Auslastungsschwankungen auszugehen ist oder die – bei grundsätzlich geringer Auslastung – auf den Aspekt der Flächendeckung einzahlen und somit ein wirtschaftlicher Betrieb unter akzeptablen Endkundenpreisen jedenfalls kurz- und mittelfristig nicht möglich ist.

27. Wie soll der Aufbau von Schnellladestationen an unwirtschaftlichen Standorten durch den Gesetzentwurf gefördert werden?

Im Rahmen der Ausschreibung werden Lose gebildet, die wirtschaftliche und weniger wirtschaftliche Suchräume bzw. Standorte bündeln. Ein Bieter erhält nur „gute“ Suchräume bzw. Standorte, wenn er auch „schlechte“ Suchräume bzw. Standorte bedient. Dies zwingt zu einer Kalkulation über das gesamte Los.

28. Wie will die Bundesregierung eine übermäßige Förderung und damit eine Wettbewerbsschädigung im Rahmen des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurfs verhindern?

Das Instrument einer Ausschreibung ist besonders gut geeignet, eine Überförderung auszuschließen. Den Zuschlag für die Errichtung und den Betrieb einer HPC-Ladeinfrastruktur erhält pro Los derjenige Bieter, der sich im Wettbewerb um die geringsten benötigten Investitions- und Betriebskosten bei vergleichbarer Qualität seines Angebotes durchsetzt. Da die teilnehmenden Bieter den Zuschlag für das jeweilige Los erhalten wollen, werden sie genau prüfen, wie hoch ihr Zuschussbedarf ist und dabei auch etwaige Einnahmen aus den Ladevorgängen kostenmindernd berücksichtigen.

Gleichzeitig wird der Bund im Rahmen der Ausschreibung durch geeignete Vorgaben sicherstellen, dass die in der Ausschreibung den Zuschlag erhaltenden Bieter nicht durch die Bildung unangemessen niedriger Entgelte für den Ladevorgang (Dumping-Preise) andere Betreiber von HPC-Ladeinfrastruktur im Markt verdrängen.

29. Wie definiert die Bundesregierung die im Gesetzentwurf genannte „Markthochlaufphase“, und wann ist diese nach Ansicht der Bundesregierung voraussichtlich beendet, und welche Bedingungen müssen dafür erfüllt werden?

Der Begriff Markthochlaufphase umschreibt den Zeitraum, in dem sich der flächendeckende Ladeinfrastrukturaufbau im (vorausschauend) bedarfsgerechten Umfang noch nicht eigenwirtschaftlich trägt.

Betreiber der HPC-Ladeinfrastruktur konzentrieren sich bislang auf Standorte, die eine schnelle Wirtschaftlichkeit versprechen. Der Umfang des Aufbaus orientiert sich dabei aus rein unternehmensindividueller Perspektive allein am durchschnittlichen Bedarf des jeweiligen Standorts. Nur wenn dieser hoch genug ist, erfolgt eine Errichtung.

Bei der unternehmensindividuellen Bewertung von Standorten ist nicht relevant, welche Standorte für eine HPC-Ladeinfrastruktur zur Abdeckung von Spitzen des Ladebedarfs unbedingt erforderlich sind – dies gilt insbesondere für den Ladebedarf in bestimmten Regionen während der Urlaubszeiten.

In dieser gegenwärtigen Phase des Infrastrukturaufbaus sind daher unterstützende Maßnahmen notwendig, um die flächendeckende Grundversorgung sicherzustellen. Die Markthochlaufphase ist beendet, sobald der Markt eine ausreichend flächendeckende und bedarfsgerechte Schnellladeinfrastruktur aus eigener Kraft bereitstellen kann. Die geplanten Ausschreibungen unterstützen den Markthochlauf dadurch, dass die während der Vertragslaufzeit geförderten Standorte anschließend im Wettbewerb weiterbetrieben werden.

30. Wie definiert die Bundesregierung die im Gesetzentwurf genannte „Flächendeckung“, und unter welchen Bedingungen ist diese erreicht?

Die Flächendeckung wird erreicht, wenn mit einem adäquaten Aufwand ein (freier) Ladestandort mit hohen Ladeleistungen erreicht werden kann. Auf Bundesfernstraßen wird in Anlehnung an den Bericht der Nationalen Plattform Mobilität „Flächendeckende Ladeinfrastruktur“ eine Entfernung von bis zu 15 bis 30 km zwischen den Ladestandorten angestrebt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

31. Welche Rolle nimmt die bundeseigene NOW GmbH bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurfs ein?
- Welche Kosten entstehen dem Steuerzahler diesbezüglich?
 - Wie viele Personalstellen sind dafür nötig, und wie viele werden neu geschaffen (bitte aufschlüsseln)?
 - Inwiefern wird die NOW GmbH die Ausgestaltung der Vergabeverfahren übernehmen?

Die Fragen 31 bis 31c werden gemeinsam beantwortet.

Die bei der NOW GmbH eingerichtete Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unterstützt das BMVI und die Bundesregierung bei allen Aktivitäten rund um den Ladeinfrastrukturaufbau in Deutschland. Hierzu zählt auch die Begleitung des Vergabeverfahrens. Im Übrigen wird auf die Begründung des Gesetzentwurfs auf Bundestagsdrucksache 19/28184 verwiesen.

32. Welche Empfehlungen der Nationalen Plattform Mobilität gab es bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurfs (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
33. Welche Empfehlungen der Nationalen Plattform Mobilität bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurfs wurden inwiefern umgesetzt (bitte aufschlüsseln und erläutern)?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gab keine konkreten Empfehlungen seitens der Nationalen Plattform Mobilität zum SchnellLG. Der Bericht der Nationalen Plattform Mobilität zur „Flächendeckenden Ladeinfrastruktur“ findet jedoch bei der Ausgestaltung des 1 000-Standorte-Programms Berücksichtigung.

34. Ist der aktuelle Entwurf des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurfs nach Kenntnis der Bundesregierung rechtssicher, insbesondere im Hinblick auf die Europarechtskonformität und auf das Wettbewerbsrecht?

Die Bundesregierung hat bei der Erarbeitung des Gesetzes das geltende Recht beachtet.

35. Welche Rolle sieht die Bundesregierung für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) im Hinblick auf den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf?
36. Sind KMUs nach Kenntnis der Bundesregierung durch die im Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf formulierten Ausschreibungsbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die Begrenzung der Los-Zahl, gegenüber großen Wettbewerbern benachteiligt?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in § 4 Absatz 1 SchnellIG-E angegebene Zahl von zehn Losen ist die vorgesehene Mindestzahl. Die Ausschreibung wird unter Berücksichtigung von vergabe- und wettbewerbsrechtlichen Kriterien so umgesetzt, dass auch kleine und mittelständische Unternehmen die Möglichkeit haben, sich zu beteiligen.