

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/28184 –

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

A. Problem

Im Verkehrssektor muss bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 42 Prozent gegenüber 1990 erfolgen. Für die Erreichung dieses Ziels ist insbesondere die Elektrifizierung des Straßenverkehrs unerlässlich. Ein wesentliches Element ist dabei der vorausschauend den Markt vorbereitende Aufbau von Schnellladeinfrastruktur. Dieser muss zunächst im Vergleich zu den prognostizierten Fahrzeugzahlen überproportional erfolgen, denn die Kaufentscheidung für ein reines Batterieelektrofahrzeug hängt in vielen Fällen vom Vorhandensein der entsprechenden Ladeinfrastruktur ab. Es ist davon auszugehen, dass lediglich einzelne Standorte in absehbarer Zeit wirtschaftlich betrieben werden können. Eine erhebliche Anzahl von Standorten wird dagegen auch langfristig – gegebenenfalls in der notwendigen Dimensionierung – unwirtschaftlich bleiben. Auch letztere sind allerdings für die Sicherstellung einer flächendeckenden Versorgung von Bedeutung und ihre Abdeckung ist letztlich mit ausschlaggebend für die Entscheidung, ein reines Batterieelektrofahrzeug zu kaufen.

B. Lösung

Der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur soll vor dem Hintergrund der Erforderlichkeit einer zum Teil vorausschauenden Überdimensionierung und Flächendeckung eine öffentliche Aufgabe sein, deren Ausführung durch private Betreiber erfolgen sollte. Um einen zügigen, flächendeckenden Ausbau von Infrastruktur zu erreichen, soll durch eine in Grundzügen gesetzlich geregelte Ausschreibung für eine Vergabe an private Betreiber ein verlässlicher Aufbau und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur zu einheitlichen, nutzerfreundlichen Bedingungen sichergestellt werden. Es soll in dieser frühen Marktphase eine Bereitstellung finanzieller Mittel durch die öffentliche Hand erfolgen, solange die Ladeinfrastruktur

tur deutschlandweit noch kein weitgehend flächendeckendes Ladenetzwerk darstellt und soweit Standort oder Umfang der bereitgestellten Ladeinfrastruktur mit Blick auf die erst im Nachgang ansteigenden Nutzerzahlen noch nicht aus Nutzerzahlungen finanziert werden können. Zudem sollen in diesem Zusammenhang Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geregelt werden und es sollen Regelungen für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur an Nebenbetrieben an Bundesautobahnen getroffen werden.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/28184 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. In § 1 wird die Nummer 2 gestrichen, so dass keine Nummerierung mehr erfolgt.
2. In § 2 werden folgende Nummern 8 und 9 ergänzt:
 - „8. Flächendeckung erreicht, wenn alle Fahrzeugführer eines reinen Batterieelektrofahrzeugs, die auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, bundesweit alle Strecken mit ihrem Batterieelektrofahrzeug ohne erhebliche Umwege zurücklegen können;
 9. Bedarfsdeckung erreicht, wenn durch die Anzahl der Schnellladepunkte unzumutbare Wartezeiten vermieden werden.“
3. § 3 Absatz 2 Satz 1 wird nach dem Wort „Schnellladestandorten“ eingefügt: „unter besonderer Berücksichtigung der flächendeckenden Bereitstellung“
4. In § 3 Absatz 2 Satz 4 wird nach „gelegt werden“ um folgenden Halbsatz ergänzt: „ , wobei sich die Schnellladeinfrastruktur an Bundesfernstraßen an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen befinden soll.“ Im Anschluss wird folgender Satz 5 eingefügt: „Die Schnellladeinfrastruktur kann sich im ländlichen und suburbanen Raum oder auch innerorts befinden.“
5. In § 3 Absatz 2 wird folgender Satz 6 eingefügt: „Auf der Grundlage der Bedarfsermittlung nach Satz 1 bestimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Standorte und Suchräume für Standorte im Sinne des § 4 Absatz 1 Satz 1 und übermittelt dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages einen bundesweiten Überblick über diese Standorte und Suchräume.“
6. In § 3 Absatz 4 Satz 2 wird „§ 7 Absatz 1 Nummer 1“ ersetzt durch „§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1“.
7. § 3 Absatz 7 wird um folgenden Satz 2 ergänzt: „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt angemessene Zeitpunkte fest, bis zu denen der Auftragnehmer die Schnellladeinfrastruktur nach Vertragsabschluss fertiggestellt haben und für die Öffentlichkeit nutzbar machen muss.“
8. In § 3 wird ein neuer Absatz 8 eingefügt:

„(8) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages ein Konzept zur Erfüllung seiner Gewährleistungsaufgabe zur Zustimmung vor. Das Konzept enthält die methodischen Grundlagen und die Kriterien zur Ermittlung des Bedarfs an Schnellladestandorten nach Absatz 2 Satz 1, die Mindestanforderungen an die Rahmenbedingungen nach § 3 Absatz 3 Satz 1 sowie die Grundsätze, nach denen die Interessen der Bestandsinfrastrukturanbieter berücksichtigt werden. Hat der Ausschuss nach Ablauf von drei Sitzungswochen seit Eingang des Konzepts keinen Beschluss gefasst, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Konzept zur Bestimmung der Standorte und Suchräume im Sinne des Absatzes 2 Satz 6 [neu] zugrunde legen.“

Der bisherige Absatz 8 wird zu Absatz 9.

9. § 3 Absatz 9 [neu] Satz 2 wird nach „Gesetzes“ wie folgt ergänzt: „und legt das entsprechend geänderte Konzept dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages zur Zustimmung vor. Absatz 8 Satz 3 gilt entsprechend.“
10. § 4 Absatz 1 wird wie folgt neu gefasst:
- „(1) Die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur wird in mehreren Losen ausgeschrieben, die Standorte oder Suchräume für Standorte nach § 3 Absatz 2 Satz 6 enthalten. Die Lose beziehen sich auf das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland oder auf eine Region, die sich über mehrere Länder oder Teile mehrerer Länder erstrecken kann. Die Standorte bzw. Suchräume der bundesweiten Lose sollen Rastanlagen an Bundesfernstraßen einbeziehen. Einzelne Lose sollen sich in ihrem Zuschnitt räumlich überschneiden. In den Vergabeverfahren werden bundesweit insgesamt mindestens achtzehn regionale Lose gebildet. Daneben sollen bei Bedarf bundesweite Lose gebildet werden. Bei der Bestimmung der Lose werden folgende Kriterien zu Grunde gelegt:
1. die Belange von Nutzern der Schnellladeinfrastruktur,
 2. die Kosteneffizienz der Leistungserbringung, etwa durch die räumliche Dichte der Standorte, durch Größenvorteile aufgrund einer Vielzahl von Standorten oder die stromnetzseitige Kosteneffizienz,
 3. die Auswirkungen der Losbildung auf die Umsetzung der Aufgabenstellung, wie sie in § 3 Absatz 1 bis 3 und Absatz 8 (neu) festgelegt und durch Rechtsverordnungen gemäß § 7 sowie die Vergabeunterlagen in den Vergabeverfahren nach § 3 Absatz 5 näher bestimmt wird, sowie
 4. das Ziel eines effektiven Wettbewerbs in den Vergabeverfahren gemäß § 3 Abs. 5 und eines effektiven Wettbewerbs unter den Anbietern von Schnellladeinfrastruktur nach Abschluss der Vergabeverfahren.“
11. § 4 Absatz 2 wird wie folgt neu gefasst:
- „(2) Bei der Losbildung werden mittelständische Interessen nach Maßgabe von § 97 Absatz 4 GWB berücksichtigt. In jeder Region soll mindestens ein im Verhältnis zu den anderen Losen kleineres Los gebildet werden, das mittelständischen Unternehmen eine Teilnahme ermöglicht. Bei der Bildung aller Lose sollen wirtschaftlich attraktive und weniger attraktive Standorte gebündelt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt im Rahmen der Ausschreibung die Voraussetzungen fest, unter denen Unternehmen auf ein Los oder auf mehrere Lose bieten können.“
12. In § 4 wird ein neuer Absatz 3 eingefügt:
- „(3) Sofern das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Auftragsbekanntmachung oder eine Vorinformation beabsichtigt, so ist diese am Tag der Veröffentlichung dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages zur Information zu übermitteln.“
- Die Absätze 3 und 4 werden zu den Absätzen 4 und 5.
13. In § 5 Absatz 3 Satz 3 wird nach dem Wort „Bund“ das Wort „insbesondere“ eingefügt.
14. § 5 Absatz 4 Satz 2 wird nach dem Wort „Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes“ um folgenden Halbsatz 2 ergänzt: „; es kann die Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes mit der Durchführung des Verfahrens nach Satz 1 beauftragen.“

15. In § 6 Absatz 3 Satz 2 und 3 wird jeweils die Angabe „Nummer 1“ durch die Wörter „Satz 1 Nummer 1“ ersetzt.
16. In § 7 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,“ durch die Wörter „mit Zustimmung des Deutschen Bundestages“ ersetzt.
17. In § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird das Wort „Festlegung“ durch das Wort „Erhöhung“ ersetzt.
18. Vor § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird folgende neue Nummer 3 eingefügt:
„3. die Voraussetzungen einer wirtschaftlich unzumutbaren Härte nach § 6 Absatz 3 Satz 1 sowie die für ihre Geltendmachung erforderlichen Nachweise näher zu regeln;“
Die Nummern 3., 4., 5. und 6. werden zu den Nummern 4., 5., 6. und 7.
19. In § 7 Absatz 1 wird folgender Satz 2 ergänzt: „Eine Rechtsverordnung nach Satz 1 bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.“
20. § 9 wird wie folgt neu gefasst:

„§ 9

Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt alle zwei Jahre, erstmals zum 1. Juli 2024, einen Bericht über die Flächendeckung, den Betrieb und die technische Ausstattung der Schnellladestandorte, über den Bedarf an Schnellladeinfrastruktur und ihre Auslastung, über den Erfüllungsgrad oder Hemmnisse bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 3 und über weitere Anforderungen, die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlich sind. Der Bericht soll darstellen, welcher Anteil der öffentlich zugänglichen Ladepunkte eigenwirtschaftlich betrieben wird, und verbleibende Wirtschaftlichkeitslücken der Betreiber bewerten. Er soll zudem eine Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur enthalten, wann mit dem Ende der Markthochlaufphase zu rechnen ist. In diesem Bericht hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur begründet darzulegen, ob und inwieweit die Gewährleistung der flächendeckenden und bedarfsgerechten Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiterhin erforderlich ist. Der Bericht ist den für Verkehr und Haushalt zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages vorzulegen.“

Berlin, den 19. Mai 2021

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Dr. Dirk Spaniel
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/28184** in seiner 221. Sitzung am 15. April 2021 beraten und hat ihn an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung, sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Gemäß dem Gesetzentwurf muss bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 42 Prozent gegenüber 1990 erfolgen. Für die Erreichung dieses Ziels sei insbesondere die Elektrifizierung des Straßenverkehrs unerlässlich. Ein wesentliches Element sei dabei der vorausschauende, den Markt vorbereitende Aufbau von Schnellladeinfrastruktur. Dieser müsse zunächst im Vergleich zu den prognostizierten Fahrzeugzahlen überproportional erfolgen. Der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur solle vor dem Hintergrund der zum Teil vorausschauenden Überdimensionierung und Flächendeckung eine öffentliche Aufgabe sein, deren Ausführung durch private Betreiber erfolgen soll. Der Gesetzentwurf beinhaltet vor diesem Hintergrund im Wesentlichen eine Regelung der wesentlichen Elemente des Ausschreibungsmodells und Aufgabenzuweisungen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Durch das Gesetz sollen Zuständigkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Durchführung der Vorschriften des Gesetzes, die Möglichkeit der Übertragung von Zuständigkeiten an Einrichtungen und Gesellschaften als Verwaltungshelfer sowie Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen geregelt werden. Zudem sollen die Gewährleistungsaufgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur beschrieben werden. Weiterhin sollen Regelungen aufgenommen werden, die eine Reaktion auf Rahmenbedingungen ermöglichen sollen, die sich während der Laufzeit der ausgeschriebenen Betreiberverträge verändern können. Außerdem sollen Regelungen für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur an Nebenbetrieben an Bundesautobahnen getroffen werden.

III. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses und des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/28184 in seiner 96. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat folgende gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)107(neu)-13):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 74. Sitzung am 24. März 2021 mit dem Entwurf eines Gesetzes über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz – SchnellLG) (BR-Drs. 156/21) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

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

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

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

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,
- Leitprinzip 4 – Nachhaltiges Wirtschaften stärken,
- SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur,
- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz,
- Indikator 3.2.a – Emissionen von Luftschadstoffen,
- Indikator 13.1.a – Treibhausgasemissionen.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nachvollziehbar und plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich“.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 113. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)505), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung, sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, sie begrüße den Gesetzentwurf. Sie betonte, dass eine Förderung der Elektromobilität nicht bedeute, dass man nicht auch auf andere klimaneutrale Antriebsarten setze. Vielmehr gehe es hier um ein „sowohl als auch“. Aktuell sei die fehlende Ladeinfrastruktur der größte Hemmschuh für den

Hochlauf der Elektromobilität. Dem trage der Gesetzentwurf Rechnung, indem er den Ausbau der Ladeinfrastruktur vorantreibe. Sie hob hervor, dass durch den Änderungsantrag die parlamentarische Beteiligung im weiteren Verfahren deutlich gestärkt werde. Der Gesetzentwurf beinhalte eine sehr gute Initiative und sie bitte um Zustimmung.

Die **Fraktion der SPD** betonte, der Elektromobilität komme bei der Erreichung des Ziels eines klimaneutralen Verkehrs eine herausragende Bedeutung zu. Dafür sei eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur wichtig, wie sie mit dem Gesetzentwurf angestrebt werde. Es sei keine Subventionierung der Ladeinfrastruktur auf Dauer angestrebt, denn es werde zu gegebener Zeit möglich sein, diese kostendeckend zu betreiben. Sie betonte, dass man mit dem Änderungsantrag die Einwirkungsmöglichkeiten des Parlaments im weiteren Verfahren deutlich gestärkt habe. Zudem habe man die Beteiligung des Mittelstands deutlich verbessert. Bei der Erreichung der Klimaziele komme man mit dem Gesetz deutlich voran.

Die **Fraktion der AfD** stellte fest, der Gesetzentwurf sei unausgegoren, gehe an den Bedürfnissen der Autofahrer vorbei und werde auch den Bedürfnissen des grenzüberschreitenden Verkehrs nicht gerecht. Gegenüber Verbrennungsmotoren weise die Elektromobilität nach wie vor erhebliche Nachteile auf. Die Energiekosten seien deutlich höher als beim Verbrennungsmotor, was bei einer Ausweitung der Elektromobilität zu einer Verteuerung der Mobilität führen werde und damit auch soziale Fragen aufwerfe. Die Ziele der CO₂-Einsparung könne man auch durch den Einsatz synthetischer Kraftstoffe erreichen. Dem Änderungsantrag könne sie ebenfalls nicht zustimmen, da auch er nicht dem Grundsatz der Technologieoffenheit entspreche.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, die Ladeinfrastruktur sei von entscheidender Bedeutung dafür, dass Elektrofahrzeuge angenommen würden. Daher sei ein Hochlauf bei der Ladeinfrastruktur zu begrüßen. Die mit dem Änderungsantrag vorgesehenen Änderungen bei den Losen für die Vergabe seien positiv zu bewerten. Gleichwohl könne sie dem Gesetzentwurf nicht zustimmen, da er zu einer Überförderung führe. Es seien bereits hohe private Investitionen in die Ladeinfrastruktur absehbar, so dass es nicht erforderlich sei, Milliarden an öffentlichen Geldern dafür aufzuwenden.

Die **Fraktion DIE LINKE**. äußerte, wenn man die Klimaschutzziele erreichen wolle, müsse man den ÖPNV und den Schienenpersonenfernverkehr der Bahn fördern. Daher sei fraglich, ob Elektroautos tatsächlich die behauptete große Bedeutung für die Erreichung der Klimaziele hätten. Sie hob hervor, es könne aus ihrer Sicht auch nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein, Ladeinfrastruktur für den Individualverkehr mit staatlichen Mitteln zu fördern. Eine Ausnahme sehe sie hier nur für den Bereich des ländlichen Raums, wo private Investitionen zu so hohen Preisen führen könnten, dass sich dort Elektroautos nicht lohnten. Elektromobilität bejahe sie bei Taxen, Kleintransportern und Lieferdiensten, sehe sie aber im Individualverkehr als fraglich an.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, die Engstelle für den Markthochlauf der Elektromobilität bildeten adäquate Lademöglichkeiten. Sie begrüße daher ein Engagement des Bundes bei der Förderung der Ladeinfrastruktur. Mit den bisherigen Programmen sei es nicht erreicht worden, die erforderliche hochwertige Ladeinfrastruktur in die Fläche zu bringen. Die Ziele des Gesetzentwurfs zur Dichte der Ladeinfrastruktur seien aber noch ausbaufähig. Sie begrüße sehr, dass der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen die parlamentarische Kontrolle wieder stärke, denn das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur habe zunächst versucht, hier „alle Fäden in der Hand zu behalten“.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)505 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/28184 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)505.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1 (§ 1 SchnellLG)

Nummer 2 des § 1 wird gestrichen, da das SchnellLG Schnellladeinfrastruktur für reine Batteriefahrzeuge zum Gegenstand hat und ausdrücklich den Mittel- und Langstreckenverkehr adressiert. Solche Strecken werden mit Kleinfahrzeugen nicht gefahren. Daher werden die Fahrzeugklassen L3e, L4e, L5e und L7e herausgenommen, die nicht an HPC-Schnellladesäulen laden können.

Zu Nummer 2 (§ 2 Nummer 8 und 9 (neu) – SchnellLG)

Nach dem aktuellen Stand der Technik ist davon auszugehen, dass die Flächendeckung erreicht ist, wenn in ca. zehn Minuten ein Schnellladepunkt mit mind. 150 kW Ladeleistung erreicht werden kann. Daraus ergibt sich im Fernverkehr ein Abstandskorridor von maximal 15 km bis 30 km zwischen Schnellladestandorten.

Da der Ladevorgang selbst mindestens zehn Minuten, meist aber noch 30 Minuten dauert, verlangt die Verbraucherfreundlichkeit, dass grundsätzlich maximal fünf Minuten Wartezeit bis zum Start des Ladevorgangs entstehen. In Zeiten oder zu Stoßzeiten kann es aber – wie auch an konventionellen Tankstellen – in Einzelfällen zu längeren Wartezeiten kommen. Daher kann im Normalfall bei Erreichung einer maximal fünfminütigen Wartezeit von einer Bedarfsdeckung ausgegangen werden; in den Ferienmonaten und während der Stoßzeiten sollte keine längere Wartezeit als 15 Minuten entstehen.

Zu Nummer 3 (§ 3 Absatz 2 Satz 1 SchnellLG)

Der Einschub dient der Klarstellung, dass die Gewährleistung der flächendeckenden und bedarfsgerechten Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur im Rahmen der Ermittlung des Bedarfs zu berücksichtigen ist.

Zu Nummer 4 (§ 3 Absatz 2 Satz 4 Halbsatz 2 (neu) und Satz 5 (neu) SchnellLG)

Es wird klargestellt, dass sich die Schnellladeinfrastruktur im ländlichen, suburbanen, urbanen Raum und an Bundesfernstraßen befinden kann. Zwar bildet die Ermöglichung des Mittel- und Langstreckenverkehrs den Maßstab für die Festlegung der Suchräume bzw. Standorte. Dies kann aber auch Standorte innerorts umfassen.

Zu Nummer 5 (§ 3 Absatz 2 Satz 6 (neu) SchnellLG)

Die Ergänzung von Absatz 2 um den Satz 6 stellt klar, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Standorte und Suchräume für Standorte im Sinne des § 4 Absatz 1 Satz 1 auf der Grundlage der Bedarfsermittlung nach Satz 1 bestimmt und diese als bundesweiten Überblick dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Übermittlung einer Detailübersicht ist aus Gründen vergeblicher Vorsicht nicht möglich.

Zu Nummer 6 (§ 3 Absatz 4 Satz 2 SchnellLG)

§ 3 Absatz 4 Satz 2 beinhaltet eine Folgeänderung zu der Änderung in § 7 Absatz 1.

Zu Nummer 7 (§ 3 Absatz 7 (neu) Satz 2 (neu) SchnellLG)

Es wird ergänzend geregelt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Betreiber im Rahmen der Ausschreibung vorgeben muss, bis wann er die Schnellladeinfrastruktur nach Vertragsabschluss fertiggestellt haben und für die Öffentlichkeit nutzbar machen muss.

Zu Nummer 8 (§ 3 Absatz 8 (neu) SchnellLG)

Der neue Absatz 8 legt fest, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages ein Konzept zur Erfüllung seiner Gewährleistungsaufgabe zur Zustimmung vorlegen muss. Das Konzept enthält die methodischen Grundlagen und die Kriterien zur Ermittlung des Bedarfs an Schnellladestandorten nach Absatz 2 Satz 1, die Mindestanforderungen an die Rahmenbedingungen nach § 3 Absatz 3 Satz 1 – also auch die Mindestanforderungen für die Nutzerfreundlichkeit – sowie die Grundsätze, nach denen die Interessen der Bestandsinfrastrukturanbieter berücksichtigt werden. Satz 3 regelt, dass die Zustimmung als erteilt gilt, wenn innerhalb von drei Sitzungswochen kein Beschluss gefasst wird.

Zu Nummer 9 (§ 3 Absatz 9 (neu) Satz 2 (neu) und Satz 3 (neu) SchnellLG)

Die Ergänzung in Satz 2 regelt, dass das entsprechend geänderte Konzept dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Deutschen Bundestages zur Zustimmung vorzulegen ist. Satz 3 erklärt § 3 Absatz 8 (neu) Satz 3 für entsprechend anwendbar.

Zu Nummer 10 (§ 4 Absatz 1 (neu) SchnellLG)

Der neu gefasste § 4 Absatz 1 enthält Änderungen zur Klarstellung, dass die Lose Standorte oder Suchräume für Standorte enthalten. Weiter wird klargestellt, dass sowohl bewirtschaften als auch unbewirtschafteten Rastanlagen an den Bundesfernstraßen mit in die Suche einbezogen werden sollen. Die Lose sollen sich in ihrer Gebietsabdeckung überschneiden, so dass gewährleistet wird, dass einzelne Unternehmen in einer Region nicht marktbeherrschend werden. Es sind mindestens 18 regionale Lose auszuschreiben. Die Vorgabe zur Größe der Lose soll sicherstellen, dass auch kleinere Lose von zum Beispiel 20 Standorten gebildet werden können.

Zu Nummer 11 (§ 4 Absatz 2 (neu) SchnellLG)

Der neu gefasste § 4 Absatz 2 präzisiert die Anforderungen an die Berücksichtigung mittelständischer Interessen bei der Losbildung. Den grundsätzlichen Maßstab gibt § 97 Absatz 4 GWB vor. Dieser wird hinsichtlich der Bildung der Gebietslose durch eine Soll-Regelung konkretisiert, nach der in jeder Region mindestens ein im Verhältnis zu den anderen Losen kleineres Los gebildet werden soll, das mittelständischen Unternehmen eine Teilnahme ermöglicht.

Zu Nummer 12 (§ 4 Absatz 3 (neu) SchnellLG)

Der Absatz 3 (neu) wurde eingefügt, damit der für Verkehr zuständige Ausschuss des Deutschen Bundestages am Tag der Veröffentlichung über die Inhalte einer Auftragsbekanntmachung nach § 37 oder einer Vorinformation nach § 38 Vergabeverordnung informiert wird.

Zu Nummer 13 (§ 5 Absatz 3 Satz 3 SchnellLG)

Der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an Nebenbetrieben richtet sich nach den Rahmenbedingungen nach § 5 Absatz 3 Satz 3. Über die Übernahme der Kosten für den Netzanschluss können weitere Kosten übernommen werden, sofern dem die Vorgaben des Vergaberechts oder sonstige Rechtsgründe nicht entgegenstehen.

Zu Nummer 14 (§ 5 Absatz 4 Halbsatz 2 (neu) SchnellLG)

Mit dieser Regelung soll es dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermöglicht werden, die Autobahn GmbH mit der operativen Durchführung der Ausschreibung zu beauftragen.

Zu Nummer 15 (§ 6 Absatz 3 Satz 2 und 3 SchnellLG)

Klarstellung, dass sich der Verweis jeweils auf Satz 1 Nummer 1 bezieht.

Zu Nummer 16 (§ 7 Absatz 1 Satz 1 (neu) SchnellLG)

Es wird geregelt, dass die Rechtsverordnungen der Zustimmung des Deutschen Bundestages bedürfen.

Zu Nummer 17 (§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 SchnellLG)

Klarstellung, dass eine Änderung der Ladeleistung gemäß § 7 Absatz 1 Nummer 1 nur eine Erhöhung sein kann. Dies folgt aus § 2 Nummer 2.

Zu Nummer 18 (§ 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 (neu) SchnellLG)

Die neue Nummer 3 stellt klar, dass auch die Voraussetzungen einer wirtschaftlich unzumutbaren Härte nach § 6 Absatz 3 Satz 1 sowie die für ihre Geltendmachung erforderlichen Nachweise in einer Verordnung näher geregelt werden können.

Zu Nummer 19 (§ 7 Absatz 1 Satz 2 (neu) SchnellLG)

Der neue Satz 2 stellt klar, dass eine Rechtsverordnung im Sinne des § 7 Absatz 1 Satz 1 keiner Zustimmung des Bundesrates bedarf. Die Regelung befand sich bislang in Satz 1.

Zu Nummer 20 (§ 9 (neu) SchnellLG)

Die Neufassung des § 9 regelt erweiterte Berichtspflichten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Es ist erstmals zum 1. Juli 2024 und im Anschluss alle zwei Jahre zu berichten. Gegenstände des Berichts sind die Flächendeckung, der Betrieb und die technische Ausstattung der Schnellladestandorte, der Bedarf an Schnellladeinfrastruktur und ihre Auslastung, der Erfüllungsgrad oder Hemmnisse bei der Erfüllung der Aufgaben nach § 3 sowie weitere Anforderungen, die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlich sind. Darüber hinaus soll der Bericht darstellen, welcher Anteil der öffentlich zugänglichen Ladepunkte eigenwirtschaftlich betrieben wird und verbleibende Wirtschaftlichkeitslücken der Betreiber bewerten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass „die Wirtschaftlichkeitslücke“ kein fester Betrag ist. Die Abschätzung der konkreten Wirtschaftlichkeitslücke wird letztlich den Bietern im Rahmen ihrer Prognose überlassen und ist Gegenstand des Wettbewerbs. Das Ausschreibungsverfahren wird so konzipiert, dass ein Wettbewerb um die geringste Wirtschaftlichkeitslücke in Verbindung mit qualitativen Elementen entsteht. Der Bericht soll eine Prognose dazu enthalten, wann mit dem Ende der Markthochlaufphase zu rechnen ist. Unter Markthochlaufphase wird der Zeitraum verstanden, in dem sich der flächendeckende Ladeinfrastrukturaufbau im (vorausschauend) bedarfsgerechten Umfang noch nicht eigenwirtschaftlich trägt. Die Markthochlaufphase ist beendet, sobald der Markt aus eigener Kraft eine ausreichend flächendeckende und bedarfsgerechte Schnellladeinfrastruktur bereitstellt. Vor diesem Hintergrund ist im Bericht darzulegen, ob und inwiefern Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Gewährleistung einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur weiterhin erforderlich sind. Adressaten des Berichts sind die für Verkehr und Haushalt zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages. Ihnen ist der Bericht vorzulegen.

Berlin, den 19. Mai 2021

Dr. Dirk Spaniel
Berichterstatter

