

Berlin, 6. Januar 2021

bdew
Energie. Wasser. Leben.

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

www.bdew.de

Stellungnahme

BMVI Referentenentwurf „Schnelladegesetz – SchnellLG“

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

1. Einleitung

Der BDEW Bundesverband der Energie und Wasserwirtschaft bedankt sich für die Möglichkeit, zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz – SchnellLG) vom 28. Dezember 2020 Stellung nehmen zu können.

Die Energiewirtschaft befürwortet den konsequenten Ausbau klimaschonender Mobilität und wird auch in diesem Jahr wie bereits in den Vorjahren den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter massiv vorantreiben. Die im BDEW vertretenen Ladeinfrastrukturbetreiber betreiben mehr als 85% der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus vertritt der BDEW zahlreiche Dienstleister, die in der Elektromobilität aktiv sind und sorgt mit dem Ladesäulenregister für Transparenz im Markt.

Um die Verkehrswende nachhaltig auszugestalten, setzt sich der BDEW für einen bedarfsgerechten und wirtschaftlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur ein. Der **Wettbewerb der Marktteilnehmer** ist dabei aus Sicht des BDEW elementar, damit den NutzerInnen innovative und preislich attraktive Ladelösungen angeboten werden. Aufgrund der extrem kurzen Stellungnahmefrist über den Jahreswechsel ist eine dezierte Auseinandersetzung mit dem Entwurf in den Verbandsgremien mit den Unternehmen innerhalb der Frist nicht möglich. Zudem enden in zahlreichen Bundesländern die Schulferien erst in der zweiten Kalenderwoche. Die dennoch vorgenommene Fristsetzung ist umso bedauerlicher, als dass mit dem SchnellLG ein zentraler Eckpfeiler für den Ladeinfrastrukturausbau der nächsten Jahre gesetzt werden soll, der deutlich in den bestehenden Markt und den Wettbewerb eingreift.

Aus diesem Grund werden wir uns in dieser ad hoc-Stellungnahme nur auf erste zentrale Punkte beschränken. Wir behalten uns vor, vertiefende Punkte im laufenden Verfahren nachzureichen.

Zentrale Anmerkungen des BDEW zum Gesetzentwurf sind:

- Die **Herleitung der Begründung und die Zielsetzung des Gesetzes sind unscharf**, da nicht klar definiert ist, **was unter Flächendeckung zu verstehen ist**, wie der heutige Stand zu beurteilen ist und wann die Flächendeckung erreicht ist.
- Der **Umfang des Gesetzes und die Rechte des Bundes sind unklar**. Insbesondere ist klarzustellen, inwieweit das Gesetz auch **Schnellladeinfrastruktur in den Städten umfasst**, welche Regelungen dafür gelten und **ob der Bund auf die erforderlichen Landes- und Gemeindeflächen zugreifen kann**.
- Der Wettbewerb muss sichergestellt werden u. a., so dass **bei einer Ausschreibung auch kleinere Marktteilnehmer** sich am Schnellladeinfrastrukturausbau beteiligen können.
- Es fehlt die **Betrachtung von Alternativen** zum gewählten Vorgehen sowie die Betrachtung von **möglichen Risiken** insbesondere mit Blick auf die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen.
- Vor dem Hintergrund, dass Ladeinfrastruktur eine Aufgabe der Wirtschaft ist, fehlt in dem Gesetzentwurf eine **zeitliche Vorgabe**, wann die öffentliche Aufgabe als erfüllt gilt.
- Es sollte klargestellt werden, dass im Rahmen des SchnellLG zwar das Anforderungsprofil für die ausgeschriebene Schnellladeinfrastruktur festgelegt werden kann, jedoch **keine Standardisierungen** vorgegeben werden. Dafür bildet die Ladesäulenverordnung den Rahmen, auf die eindeutig verwiesen werden sollte. Die Entwicklung weiterer Standards muss im Markt erfolgen.

- Die vorgesehenen Regelungen sind **teilweise wirtschaftlich nicht praktikabel**, u.a. hinsichtlich der **einzutragenden Dienstbarkeit durch den** Auftragnehmer.
- Das Gesetz muss so ausformuliert sein, dass die umfangreichen **weiterführenden Rechtsverordnungen** lediglich der Konkretisierung der Regelungen dienen. Dazu bedarf es dringend weiterer Klarstellungen im Gesetzestext.
- Die geplanten weiterführenden **Rechtsverordnungen müssen im Einvernehmen mit dem BMWi und mit Zustimmung des Bundesrates** erfolgen.

Gerne steht der BDEW für weitere klärende Gespräche zur Verfügung.

2. Zentrale Anmerkungen zum Gesetzentwurf

Aus Sicht des BDEW ist der privatwirtschaftliche, wettbewerbliche Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur der Garant dafür, dass die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht aufgebaut, kundenfreundlich ausgelegt und kosteneffizient ist. Eingriffe des Staates in den Markt sollten der Rahmensetzung dienen und dürfen den Marktmechanismus nicht außer Kraft setzen.

Das SchnellLG greift in die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Schnellladeinfrastruktur ein. Die derzeitige öffentliche 40%-CAPEX-Förderung stünde neben einem flächendeckenden Ausschreibungssystem, ohne dass das Verhältnis geklärt und die Auswirkungen geprüft sind. Darüber hinaus schafft es die Grundlage für weitergehende technische und rechtliche Anforderungen an die beauftragten Schnellladeinfrastrukturbetreiber, die über die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen – insbesondere die Ladesäulenverordnung (LSV) – deutlich hinausgehen.

Entsprechend wird das SchnellLG nicht nur einen zentralen Eckpfeiler für den Ausbau und den Betrieb der Schnellladeinfrastruktur der nächsten Jahre sein, sondern auch ein deutlicher Eingriff in den bestehenden Markt und den aktuellen Wettbewerb.

Entsprechend essenziell ist es aus Sicht des BDEW die angestrebte Umstellung fundiert zu diskutieren und so die Verhältnismäßigkeit der Regelungen sicherstellen zu können. Vor diesem Hintergrund bedauern wir ausdrücklich das gewählte Vorgehen zur kurzfristigen Beteiligung der Länder und Verbände über den Jahreswechsel.

Neben diesem prozessualen Aspekt möchten wir an dieser Stelle folgende zentrale inhaltliche Punkte anmerken:

1. Herleitung der Begründung und Zielsetzung des Gesetzes ist unscharf

Die Begründung des SchnellLG leitet sich soweit ersichtlich daraus ab, dass die Bundesregierung die Gewährleistung für einen flächendeckenden, bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur übernehmen möchte, da diese vorauslaufend zum Fahrzeughochlauf errichtet werden müsse und so nicht wirtschaftlich betrieben werden könne. Dass öffentliche Ladeinfrastruktur heute aufgrund der fehlenden Auslastung i. d. R. nicht wirtschaftlich betrieben werden kann und dass dies durch einen dem Fahrzeughochlauf vorauslaufenden Ausbau verschärft wird, ist unstrittig. Allerdings gilt diese Feststellung auch für öffentliche Normalladeinfrastruktur.

Da zudem keine Anhaltspunkte geliefert werden, was unter Flächendeckung zu verstehen ist, wie der heutige Stand zu beurteilen ist und wann die Flächendeckung erreicht ist, verbleibt die **Herleitung der Gewährleistung aus Sicht des BDEW unscharf**. Aus Sicht des BDEW sind viele Unternehmen auch bei der Schnellladeinfrastruktur in Vorleistung gegangen. Bereits heute besteht daher ein den Zulassungszahlen der Elektromobile entsprechendes flächendeckendes Netz für Schnellladeinfrastruktur. Es ist insofern **bedarfsgerecht**. Dies zeigen auch die aktuellen Analysen des Standorttools.

Auch bleibt unscharf, was auf Basis des Gesetzes genau ausgeschrieben werden soll. Es ist nicht erkennbar, ob es um eine Ausschreibung für Errichtung, Unterhalt und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur

geht und der Bund Dienstleistungen ausschreibt, wie die Vergütung geregelt ist bzw. wie mit den Ladeerlösen umgegangen wird.

Es besteht die zudem Sorge, dass es durch den im Gesetz weit gewählten Ansatz der Vergabe von Losen und des Anspruchs zur Schaffung von einheitlichen technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Leistungserbringung zu Verzögerungen bei dem Aufbau der Schnellladeinfrastruktur kommen wird. Die zur Umsetzung des Gesetzes erforderlichen Vorarbeiten sind erheblich und werden Zeit in Anspruch nehmen. Es muss auch damit gerechnet werden, dass der **eigenwirtschaftliche Aufbau und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur unabhängig von den Ausschreibungen zum Erliegen kommen.**

Forderungen des BDEW:

- Die Herleitung der Gewährleistungsübernahme durch den Staat und ihr Mehrwert ist zu schärfen.
- **Das geplante System zur Ausschreibung und zur Finanzierung ist im Gesetz eindeutig und vollständig zu regeln.** Insbesondere die geplante Finanzierung ist sowohl für die Auftragnehmer als auch für die nicht zum Zuge gekommenen Wettbewerber und Bestandsladeinfrastrukturbetreiber von erheblicher Bedeutung.

2. Umfang des Gesetzes und Rechte des Bundes klären

Gemäß §§ 1 und 2 soll das SchnellLG für die gesamte Schnellladeinfrastruktur ab 100 kW für PKW, Krafträder und Nutzfahrzeuge für reine Batteriefahrzeuge gelten. Die Bedarfsanalyse auf diese Fahrzeuge zu begrenzen erscheint sinnvoll. Eine Nutzungsbegrenzung ist dagegen wohl kaum möglich. Durch die vorläufige Schwerpunktlegung auf den Mittel- und Fernverkehr und die expliziten Regelungen mit Blick auf die Bundesautobahnen gerät die Fokussierung auf die gesamte Schnellladeinfrastruktur leicht aus dem Blick. D.h. auch Schnellladeinfrastruktur in den Städten ist Regelungsgegenstand des SchnellLG und des angestrebten Ausschreibungsverfahrens. Hierbei bleiben aber u.a. folgende Fragen offen:

- 1) **Passen die vorgesehenen Regelungen für den Mittel- und Fernverkehr überhaupt zu Schnellladeinfrastruktur innerorts?**
- 2) **Ist die Schnellladeinfrastruktur innerorts Teil der geplanten Lose?**
- 3) **Inwieweit darf der Bund überhaupt ohne Abstimmung mit den Ländern und Gemeinden Gemeinde- (und Landes-) flächen in das Ausschreibungsverfahren einbeziehen?**

Aus Sicht des BDEW ist hier eine Klarstellung erforderlich, auch in Hinblick auf die Gesamtbewertung des Gesetzentwurfs.

Forderung des BDEW:

- Umfang des Gesetzes und Rechte des Bundes sind zu klären und eindeutig zu formulieren.

3. Unklarheit, wie der faire Wettbewerb sichergestellt wird

Das SchnellLG wird einen signifikanten Effekt auf den Wettbewerb im Markt haben nicht nur mit Blick auf die Ausschreibungen, sondern z.B. auch zwischen den Gewinnern der Lose und weiter privatwirtschaftlich gebauter Schnellladeinfrastruktur bzw. Bestandsinfrastruktur sowie zwischen Schnell- und Normalladeinfrastruktur. D.h., dass sich die Marktbedingungen durch die staatliche Ausschreibung signifikant ändern können. Entsprechend essenziell ist es, dass das SchnellLG explizit die Sicherstellung des fairen Wettbewerbs adressiert und allen Marktteilnehmern es auch künftig ermöglicht ihr Know-how und ihre Kreativität in den Ladeinfrastrukturausbau einbringen zu können.

Forderungen des BDEW:

- Es sind **bessere und klarere Bedingungen für die Sicherstellung des Wettbewerbs** notwendig. Insbesondere sieht der BDEW den ungeklärten, in das Verordnungspaket verwiesenen, Umgang mit der Bestandsinfrastruktur sowie die geringe Anzahl der Gebietslose kritisch.
- Es ist sicherzustellen, dass bei einer Ausschreibung auch **kleinere Marktteilnehmer** sich am Schnellladeinfrastrukturausbau beteiligen können.

4. Fehlende Betrachtung von Alternativen und Risiken

Im Referentenentwurf wird zwar darauf verwiesen, dass die Standorte insbesondere an den Bundesautobahnen zu den wirtschaftlich attraktiven zu zählen seien und es v.a. um die Gewährleistung an den unwirtschaftlichen Standorten ginge. Dabei scheint der Gesetzgeber aber eine explizite Förderung nicht-wirtschaftlicher Standorte nicht weiter zu betrachten. Stattdessen scheint er eine **Paketausschreibung zu bevorzugen, die nicht wirtschaftliche Standorte praktisch quer finanziert**. Ob dieser Fokus zielführender ist, wird allerdings nicht überprüft. Aus Sicht des BDEW gibt es durchaus **Alternativen zum gewählten Vorgehen**, die nicht im Gesetzentwurf überprüft wurden („keine Alternativen“).

So ist insbesondere auffällig, dass die **aktuelle Förderlandschaft und möglichere Verbesserungsansätze** nicht weiter analysiert und berücksichtigt werden. Auch dieses dient im Sinne des vorausschauenden Aufbaus der Minderung der Geschäftsrisiken der Unternehmen. Und auch hier sind aus Sicht des BDEW Verbesserungspotenziale hinsichtlich der Abwicklung gegeben. Fördermaßnahmen können alle Investoren in Schnellladeinfrastruktur gleichermaßen nutzen und im Wettbewerb miteinander die beste Schnellladeinfrastruktur entwickeln. Dies würde auch den schnellen Aufbau begünstigen. **Viele Unternehmen warten mit ihren Investitionen auf diese Förderung**.

Außerdem sollte aus Sicht des BDEW eine **Betrachtung der Risiken** des präferierten Vorgehens erfolgen und wie diese adressiert werden sollen. Dabei stellt sich auf den ersten Blick insbesondere die Frage, wie sichergestellt wird, dass trotz der – sicherlich erforderlichen – **Regelungen in § 6 Absatz 3 zur Wahrung der Interessen des Konzessionsnehmers weder die wirtschaftlich attraktiven Standorte an den Bundesautobahnen dem Konzept entzogen werden, noch dass die aktuelle Monopolstellung von Tank und Rast, die ca. 90% der Konzessionen für Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen hält, einen echten Wettbewerb bei den Ausschreibungen verhindert**.

Forderung des BDEW:

- Der Gesetzentwurf muss sich auch mit Alternativen zu dem geplanten Ausschreibungssystem und der Förderung durch gängige Förderprogramme befassen und begründen, warum diese nicht als gleichwertig zu bewerten sind.

5. Zeithorizont der Regelung klarstellen

Richtigerweise wird in der Zielstellung hervorgehoben, dass Ladeinfrastruktur eine Aufgabe der Wirtschaft ist und dass sich die öffentliche Aufgabe aus der „*vorausschauenden Überdimensionierung und Flächendeckung*“ ableitet. Allerdings fehlt in dem Gesetzentwurf im Folgenden jegliche Zeitkomponente, wann die öffentliche Aufgabe erfüllt ist. Diese Zeitkomponente muss aus Sicht des BDEW zwingend geklärt werden.

Forderungen des BDEW:

- Das Gesetz sollte eine zeitliche Befristung bspw. bis 2025, spätestens aber 2030 beinhalten und ein Ausstiegsszenario vorsehen, in dem dargestellt wird, wie die Überführung in den wettbewerblichen Markt aussieht.
- Die **Berichterstattung** sollte darüber hinaus auf einen **jährlichen Rhythmus** verkürzt werden, um den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur eng zu begleiten und frühzeitig in den wettbewerblichen Bereich zu überführen. Für die **erstmalige** Berichterstattung schlägt der BDEW den **31.12.2022** vor

6. Angeführter Standardisierungsbedarf ist irreführend

Es bleibt ebenfalls unscharf, wie die in der Zielsetzung des Gesetzestexts genannte Gewährleistung der Flächendeckung, also des Ausbaus, mit der in der dazugehörigen Begründung angeführten Notwendigkeit einer staatlichen Steuerung der Standardisierung zusammenhängt. So wird in der Begründung ausgeführt: Die „*aus Nutzersicht erforderlichen deutschlandweiten Standardisierungen der Infrastruktur können nicht ohne weiteres sichergestellt werden; erste Ansätze sind in den Vorgaben der LSV vorhanden, mit diesen kann ... jedoch nur ein Mindestmaß an Einheitlichkeit gewährleistet werden*“ (s. Begründung A I). Dieser in der Begründung angeführte Standardisierungsbedarf ist aus unserer Sicht nicht nur inhaltlich nicht begründet, sondern auch irreführend. Klar ist, dass die Bundesregierung für ausgeschriebene Schnellladeinfrastruktur das Anforderungsprofil festlegt. Wir möchten aber ausdrücklich unterstreichen, dass a) die Ladesäulenverordnung für die marktliche Entwicklung und die technischen Mindeststandards einen guten Rahmen bereitstellt – dies zeigt unter anderem der NPM Bericht zum kundenfreundlichen Laden in aller Deutlichkeit. Außerdem ist der BDEW der festen Überzeugung, dass b) der Markt aufgrund des realen Kundenfeedbacks der richtige Ort ist, um Standards zu entwickeln, die über selbstverständliche Mindeststandards hinausgehen. **Eine belegbare Begründung für eine unzureichende und durch staatliche Anforderungen zu kompensierende Standardisierung fehlt.**

Forderung des BDEW:

- Das Gesetz sollte sich auf die Aufgabenwahrnehmung des Bundes bei der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur beschränken. Die Regelung technischer Aspekte öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur obliegt der Ladesäulenverordnung (LSV). Weitere Vereinheitlichungen müssen im Wettbewerb entwickelt werden.

7. Wirtschaftliche Praktikabilität in Teilen nicht gegeben

In Teilen erscheinen dem BDEW die vorgesehenen Regelungen wirtschaftlich nicht praktikabel. So ist zunächst unklar, welche Leistungen der Auftragnehmer zu erbringen hat und wie diese finanziert werden. Der vage Ausblick auf das Füllen von Wirtschaftlichkeitslücken ist nicht ausreichend.

Des Weiteren werden die in § 5 Absatz 4 vorgesehenen einzutragenden Dienstbarkeiten in der Praxis in der Regel abgelehnt. Auch die in § 3 Absatz 6 vorgesehene Verordnungsermächtigung für die Behörde, den Auftragnehmer auch nach Auslaufen des Auftrages weiterhin ohne Gegenleistung zur Einhaltung der im Rahmen der Ausschreibung geforderten technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu verpflichten, erscheint nicht praktikabel.

Forderung des BDEW:

- Es sind bessere und klarere Bedingungen für den Markt notwendig. Zu verdeutlichen ist vor allem wie die Wirtschaftlichkeitslücken gefüllt werden sollen. Außerdem müssen die Regelungen zu den Dienstbarkeiten praktikabel gestaltet und auf Pflichten für den Auftragnehmer nach Beendigung des Vertrages verzichtet werden.

8. Klarer Rahmen für Ausschreibungen und die nachgeordneten Rechtsverordnungen

Aus Sicht des BDEW sollte das SchnellLG die wesentlichen Eckpunkte für den Rahmen festlegen, in dem die Ausschreibungen erfolgen sollen. Die weiterführenden Rechtsverordnungen (§ 8 des Referentenentwurfs) dürfen lediglich der genaueren Konkretisierung dieser Regelungen dienen. Insbesondere § 3 Absatz 3 bedarf der Klarstellung. Diese Regelung hat im Zusammenhang mit der Verordnungsermächtigung das Potential deutlich über die Festlegung von Leistungsanforderungen für konkrete Ausschreibungen hinauszugehen. Der Klarstellung bedarf es unter anderem im Verhältnis zu den Regelungen der LSV und hinsichtlich der Adressaten. So soll die Regelung z.B. auch die Schaffung von Rahmenbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur und für Dritte ermöglichen, bei denen unklar ist, wer damit gemeint sein soll. D.h. das SchnellLG bedarf aus Sicht des BDEW dringend einer **Konkretisierung der angestrebten Regelungen**, so dass sie auch zuverlässig und für die Unternehmen abschätzbar in den nachgelagerten Verordnungen ausgestaltet werden können.

Forderung des BDEW:

- Das Gesetz muss so ausformuliert sein, dass die umfangreichen **weiterführenden Rechtsverordnungen** lediglich der Konkretisierung der Regelungen dienen. Dazu bedarf es dringend weiterer Klarstellungen im Gesetzestext insbesondere mit Blick auf § 3 Absatz 3.

9. Einvernehmen mit dem BMWi und Zustimmung des Bundesrates bei Verordnungen vorsehen

Mit Blick auf §§ 8, 9 ist es aus Sicht des BDEW unabdingbar, dass die geplanten **Verordnungen im Einvernehmen mit dem BMWi erfolgen**, das für den rechtlichen Rahmen von Ladeinfrastruktur zuständig ist. Dies gilt v.a. für die Ausgestaltung der Verordnungen zur Umsetzung von § 3 Absatz 2 und Absatz 3. **Zudem ist analog zur LSV die Zustimmung des Bundesrates vorzusehen.** Die Einbeziehung der Länder erscheint uns gerade vor dem Hintergrund des Anspruchs der Flächendeckung essenziell und auch aufgrund spezifischer Länderinitiativen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im Sinne der Einheitlichkeit von besonderer Wichtigkeit.

Die alleinige Zuständigkeit des BMVI und die in § 9 geregelte Delegationsmöglichkeit auf private Institutionen sehen wir mit Blick auf die Erfordernisse der Integration der Ladeinfrastruktur in das energiewirtschaftliche System (Netze und Stromerzeugung) kritisch. Hier bedarf es klarer Regelungen wie die integrierte Sicht sichergestellt werden kann.

Forderung des BDEW:

- **Insgesamt müssen die Regelungen für die Ladeinfrastruktur konsistent und abgestimmt sein, sowie zu weiteren Förderinstrumenten passen. Dazu muss die Konkretisierung des Gesetzes in Verordnungen im Einvernehmen mit dem BMWi und mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen.**

3. Zu den Regelungen im Einzelnen

Vor dem Hintergrund der oben ausgeführten grundsätzlichen Anmerkungen verbinden sich aus Sicht des BDEW folgende Forderungen, denen das SchnellLG noch Genüge tragen sollte:

3.1 § 2 Begriffsbestimmungen und Bezug zur LSV

Für Begriffsbestimmungen, die mit denen der Ladesäulenverordnung (LSV) übereinstimmen, sollte auf **die LSV verwiesen** werden. Sollte es zu Änderungen in der LSV kommen, fallen diese Begriffsbestimmungen nicht unbeabsichtigt auseinander. Relevant könnte das z.B. für die Definition „öffentlich zugänglich“ sein, deren Änderung derzeit in der Diskussion ist. So ist gewährleistet, dass die Definition eines Begriffs in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen einheitlich ist und keine Rechtsunsicherheit aufgrund von verschiedenen Definitionen eines Begriffs besteht.

Wird z.B. der Begriff Schnellladepunkt wie im Referentenentwurf in § 2 Nr. 2 für Ladepunkte an dem Strom mit einer Ladeleistung von mindestens 100 kW geladen werden kann, verwendet, unterscheidet sich das von der Definition des Begriffs in § 2 Nr. 8 LSV (mehr als 22 kW). Daher ergibt sich aus § 2 Nr. 7 nicht eindeutig, ob hier Betreiber gemeint sind, die im Sinne der LSV oder des vorliegenden Gesetzentwurfes Schnellladeinfrastruktur betreiben. Vermutlich ist in **§ 2 Absatz 7 die Schnellladeinfrastruktur im Sinne der LSV gemeint, also Ladepunkte mit mehr als 22 kW. Dies** sollte klargestellt werden. Der Wortlaut der Regelung lässt darüber hinaus offen, ob sich die Eigenschaft eines Bestandsladeinfrastrukturbetreibers nur auf bestimmte Betreiber (in räumlicher Nähe zum potenziellen Standort) bezieht oder auf alle. Besonders bei möglichen Beeinträchtigungen durch den Betrieb von Schnellladepunkten auf der Grundlage dieses Gesetzes, wird sich die räumliche Nähe nicht nur auf den konkreten Standort beziehen können.

Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 2 Nr. 3:

*[..] ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, **wenn er öffentlich zugänglich im Sinne von § 3 Nr. 9 der Ladesäulenverordnung ist** ~~sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz jederzeit ohne Zugangsbeschränkungen für jedermann betretbar und befahrbar ist;~~*

3.2 § 3 Absatz 3 Aufgabe des Bundes – Schaffung einheitlicher Standards

Die Zielsetzung des SchnellLG ist ein bundesweiter flächendeckender Ausbau der Schnellladeinfrastruktur und nicht die Festlegung technischer Aspekte oder Standardisierungen der Ladeinfrastruktur, wie es u.a. in der Begründung des Referentenentwurfes im Teil A Kapitel I oder zu § 3 Absatz 3 beschrieben ist.

§ 3 Absatz 3 des Entwurfes soll die Grundlage schaffen, technische, wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen der Leistungserbringung festzulegen, die von den Auftragnehmern des Bundes mit Blick auf die Zugänglichkeit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Bedarfsgerechtigkeit oder Nutzerfreundlichkeit des Infrastrukturangebots zu beachten sind. Soweit dies die Vorgaben betrifft, die der Bund als

Auftraggeber für die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der betroffenen Schnellladepunkte trifft, erscheint dies folgerichtig.

Allerdings erweckt die Begründung zu der Regelung den Anschein, als wollte sie allgemeingültige Regelungen für den Zugang zu jeglicher Ladeinfrastruktur und überdies Anforderungen für die Nutzung durch die FahrzeugnutzerInnen und Mobilitätsanbieter aufstellen und als sei die bestehende und auf der Grundlage der LSV errichtete Ladeinfrastruktur per se nicht kundenfreundlich und die LSV unzureichend. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht akzeptabel.

Das Gesetz schafft die Grundlage für die Aufgabenwahrnehmung des Bundes bei der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur und sollte sich in seinem Regelungsgehalt und in der Begründung auch darauf beschränken. Die Regelung technischer Aspekte öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur obliegt der Ladesäulenverordnung (LSV).

Sollte es darüber hinaus Regelungen betreffen, die heute nicht bereits adressiert sind, ist dies an anderer Stelle, für alle Ladepunkte und im Übrigen mit dem BMWi und den Ländern zu diskutieren. Dabei ist die Frage zu klären, wieviel Einheitlichkeit sich mit dem eigentlich gewünschten Wettbewerb verträgt. Es wäre also sinnvoll, wenn das Schnellladegesetz für die technischen Anforderungen bereits hier und nicht erst in § 4 bei der Änderung der Regelungen auf die Geltung der LSV verweist. Diese Anforderungen beruhen auf der AFID und gelten auch ausweislich der Begründung für Schnellladeinfrastruktur im Sinne des vorliegenden Gesetzes. Andernfalls ist ein Auseinanderfallen der Regelungen für die öffentliche (Schnell-) Ladeinfrastruktur zu befürchten.

Außerdem ist nicht ersichtlich, mit welcher Begründung und auf welcher Grundlage das Gesetz für die in seinem Auftrag betriebenen Ladepunkte Pflichten für die NutzerInnen oder Dritte festlegen will und wer genau Adressat sein soll. Möglicherweise sind Mobilitätsanbieter und FahrzeugnutzerInnen angesprochen. Unklar ist dann aber wer Dritter im Sinne dieser Vorschrift sein soll. Auch die Begründung klärt diese Frage nicht. Die Regelung ist daher abzulehnen.

Zudem verpflichtet der Entwurf die Betreiber von Ladeinfrastruktur (CPOs), allen „Mobilitätsanbietern“ den Zugang zu den Ladepunkten diskriminierungsfrei und zu denselben marktgerechten Konditionen anzubieten. Die Gewährung derselben Konditionen geht über die Diskriminierungsfreiheit hinaus. Letztere erlaubt die unterschiedliche Behandlung verschiedener Sachverhalte aus einem sachlichen Grund. Nach dem Formulierungsvorschlag im Referentenentwurf wären Unterscheidungen nicht möglich. Dies geht aus unserer Sicht deutlich zu weit.

Gemäß § 3 Absatz 3 S. 4 müssen die Konditionen für das Ad-hoc-Laden marktgerecht sein, dürfen aber einen zusätzlichen Abwicklungsaufwand abdecken. Die grundsätzlich positiv gemeinte Klarstellung könnte besser formuliert sein. Denn die Konditionen sind marktgerecht, wenn sie einen zusätzlichen Abwicklungsaufwand abdecken. Das „aber“ im Gesetzestext könnte dahingehend missverstanden werden, dass es sich hier um eine Ausnahme handelt. Eine Verknüpfung mit „und“ wäre daher vorzuziehen.

Es besteht außerdem ein Widerspruch zwischen Gesetzestext und Begründung: Laut Gesetzestext „soll“ die Stromversorgung der Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien erfolgen, nach der Begründung „muss“ dieser Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen werden (siehe Seite 14, letzter Absatz).

Nach dem Gesetzestext besteht keine Verpflichtung zur Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien. Dies sollte sich auch in der Begründung widerspiegeln.

Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 3 Nr. 3:

*Der Bund legt technische, wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen der Leistungserbringung fest, die von den Auftragnehmern des Bundes mit Blick auf die Zugänglichkeit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Bedarfsgerechtigkeit oder Nutzerfreundlichkeit des Infrastrukturangebots zu beachten sind. **Für die technischen Anforderungen an den Ladepunkt gelten die Regelungen der Ladesäulenverordnung.** ~~Er kann auch Rahmenbedingungen festlegen, die von Nutzern oder Dritten zu beachten sind.~~ Durch die Festlegung der Rahmenbedingungen der Leistungserbringung ist auch sicherzustellen, dass der Betreiber von Ladeeinrichtungen allen Mobilitätsanbietern den Zugang zu den Ladepunkten diskriminierungsfrei zu denselben marktgerechten Konditionen anzubieten hat. Die Konditionen für das Ad-hoc-Laden müssen diesen Konditionen entsprechen, **und dürfen aber einen zusätzlichen Abwicklungsaufwand abdecken.** Die Stromversorgung der Fahrzeuge soll mit erneuerbarer Energie erfolgen. Der Ladevorgang soll nutzerfreundlich und in einem angemessenen Zeitraum erfolgen können.*

3.3 § 3 Absatz 5 Gegenleistung durch den Auftraggeber

Das System der Ausschreibung und die Finanzierung sind nicht zu verstehen. Ausgeschrieben werden sollen einerseits die Errichtung, die Instandhaltung und der Betrieb. Unklar bleibt aber, ob diese Leistungen auch einzeln ausgeschrieben werden können. Zwar geht dies nicht ausdrücklich aus dem Entwurf hervor, aber im Gesamtkontext scheint es, als sollten nicht die Dienstleistungen selbst ausgeschrieben werden, sondern das Recht sie zu erbringen. Grundsätzlich bleibt dann die Verantwortung für die Wirtschaftlichkeit beim Auftragnehmer.

Im Gegensatz zu den Verpflichtungen des Auftragnehmers sind die des Auftraggebers in § 3 Absatz 5 sehr rudimentär beschrieben. Wirtschaftlichkeitslücken kann angemessen Rechnung getragen werden. Die Begründung schränkt dies nochmal ein. Die Regelung dient danach dem Ausgleich des Aufbaus und Betriebs an unwirtschaftlichen Standorten. Konkretisierungen sollen erst durch die Rechtsverordnung erfolgen. **Es bleibt völlig offen, wie diese Lücke ermittelt und geschlossen werden soll.** Die Gesamtschau der Regelungen legt nahe, dass die Auftragnehmer, die den Zuschlag erhalten auf eigene Rechnung tätig werden und Wirtschaftlichkeitslücken im Nachhinein kompensiert werden können. Dies lässt vermuten, dass die Lose, die attraktive und weniger attraktive Standorte bündeln sollen, für die Feststellung von Wirtschaftlichkeitslücken insgesamt betrachtet werden. Da die geplante Finanzierung sowohl für die Auftragnehmer als auch für die nicht zum Zuge gekommenen Wettbewerber und Bestandsladeinfrastrukturbetreiber von immanenter Bedeutung ist, sollten die Eckpunkte des geplanten Systems bereits im Gesetz, entweder in § 3 Absatz 5 oder in der Verordnungsermächtigung näher beschrieben sein. Nur so wird auch der Unterschied zu dem in §. 6 Absatz 3 und § 7 Absatz 2 genannten eigenwirtschaftlichen Betrieb und zu den bestehenden Fördersystemen deutlich.

Insgesamt muss das Gesetz aus Sicht des BDEW ausdrücklich und unmissverständlich beschreiben, was genau ausgeschrieben wird (Dienstleistung oder Konzession) und den Rahmen, in dem die Finanzierung erfolgen soll.

3.4 § 3 Absatz 6 Fortsetzung der Verpflichtungen für Betreiber durch Rechtsverordnung

Nach § 3 Absatz 6 kann die zuständige Behörde durch Rechtsverordnung regeln, dass der Betrieb der im Auftrag des Bundes errichteten Schnellladeinfrastruktur auch nach dem Auslaufen oder der sonstigen Beendigung der Aufträge nach § 3 Absatz 4 ganz oder teilweise den Rahmenbedingungen gemäß § 3 Absatz 3 unterliegt. Diese Regelung erscheint nicht angemessen. Sie verweist ausschließlich auf § 3 Absatz 3 und damit auf die Pflichten der Betreiber. Sollten die Verträge auslaufen, können sie auf der Grundlage des Gesetzes und der vergaberechtlichen Vorgaben verlängert oder neu ausgeschrieben werden. Nach Auslaufen des Auftrages muss sich der Betrieb an den wettbewerblichen Gegebenheiten ausrichten können.

Im Gegenteil: Anstatt eine über den Vertragszeitraum hinausgehende Verpflichtung der Auftragnehmer vorzusehen, sollte das SchnellLG vielmehr klarstellen, wie die im Masterplan Ladeinfrastruktur beschriebene und im vorliegenden Referentenentwurf auch angesprochene Einordnung des Ladeinfrastrukturaufbaus als **Aufgabe der Wirtschaft** sichergestellt wird. Um dieses Ziel auch im Rahmen des geplanten SchnellLG zu unterstützen, sollte das Gesetz eine zeitliche Befristung bspw. bis 2025, spätestens aber 2030 beinhalten und ein Ausstiegsszenario vorsehen, in dem dargestellt wird, wie die Überführung in den wettbewerblichen Markt aussieht.

Forderung des BDEW:

- Das Gesetz muss statt der Verordnungsermächtigung in Abhängigkeit vom Ergebnis der **Evaluierung** nach § 10 ein **Ausstiegsszenario** vorsehen und den weiteren Umgang mit den auf der Grundlage dieses Gesetzes errichteten Ladepunkten zumindest in Eckpunkten klären.

3.5 § 4 Anpassung technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen

Der Verweis in § 4 S.4 auf die Beachtung der Regelungen der Ladesäulenverordnung (LSV) im Zusammenhang mit „unzumutbaren Mehrkosten“ in § 4 S. 3 ist missverständlich. Die LSV enthält keine Regelung zu solchen Mehrkosten. Der allgemeine Verweis auf die LSV passt nicht in § 4, sondern wie dargestellt in § 3. In § 4 geht es nur um die Änderung von z.B. rechtlichen Rahmenbedingungen, aber nicht um das Einhalten bestehender Verordnungen, wie z.B. die der LSV.

Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 4:

Die technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Leistungserbringung nach § 3 Absatz 3 können auch nach der Beauftragung der Auftragnehmer nach § 3 Absatz 4 mit Wirkung für die bestehenden Vertragsverhältnisse festgelegt oder geändert werden, aufgrund veränderter Nachfrage, neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse, oder technischer Entwicklungen, sofern dies zur Erreichung der Aufgabe nach § 3 Absatz 1 erforderlich ist. Sofern dadurch unzumutbare

~~Mehrkosten ausgelöst werden, sind diese vom Bund angemessen auszugleichen. Die Regelungen der Ladesäulenverordnung sind zu beachten.~~

3.6 § 5 Absatz 1 Auswahl und Beauftragung von Auftragnehmern und Anzahl der Gebietslose

Vor dem Hintergrund, dass sich das Gesetz auf den bundesweiten Ausbau der Schnellladeinfrastruktur bezieht, scheint die Anzahl von **10 Gebietslosen zu klein oder andersherum** ein Gebietslos wird voraussichtlich eine relativ große Fläche umfassen. Aus Sicht des BDEW wird das dazu führen, dass sich kleinere Anbieter von Ladeinfrastruktur nicht auf entsprechende Ausschreibungen bewerben können, was zu Wettbewerbsverzerrungen im Markt führen dürfte. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs spricht sich der BDEW daher für eine größere Anzahl von Losen mit geringerem Umfang aus, um so allen Wettbewerbern zu ermöglichen an den Ausschreibungen teilzunehmen.

Hier greift unser Hinweis bzgl. § 8 und der Notwendigkeit, die vorgesehenen Verordnungen mit den betroffenen Ressorts und den Ländern zu konsultieren, um zu einer optimalen Anzahl an Losen zu kommen. Darüber hinaus wirkt sich auch die Art und Weise der Ausschreibung auf den sinnvollen Zuschnitt der Lose und ggf. ihre aus wettbewerblicher Sicht optimale Größe aus. Auch dies sollte geprüft werden.

3.7 § 5 Absatz 4 Unbelastetes Eigentum und Dienstbarkeiten

Beschränkte persönliche Dienstbarkeiten sind grundsätzlich nicht übertragbar. § 1092 Absatz 3 BGB sieht allerdings eine Ausnahme vor, wenn es sich um Versorgungseinrichtungen handelt. Geht man davon aus, dass öffentliche Ladeinfrastruktur dazugehörige Anlagen im Sinne des § 1092 Absatz 3 darstellen, könnte diese Ausnahme nutzbar gemacht werden. Hier besteht aber eine Unsicherheit, die geklärt werden sollte. Sinnvoll wäre eine klarstellende Ergänzung **§ 1092 Absatz 3 BGB durch den Begriff „öffentliche Ladeinfrastruktur“**.

Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 1092 Absatz 3 BGB:

*„(3) Steht einer juristischen Person oder einer rechtsfähigen Personengesellschaft eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zu, die dazu berechtigt, ein Grundstück für Anlagen zur Fortleitung von Elektrizität, Gas, Fernwärme, Wasser, Abwasser, Öl oder Rohstoffen einschließlich aller dazugehörigen Anlagen, die der Fortleitung unmittelbar dienen **sowie für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur**, für Telekommunikationsanlagen, für Anlagen zum Transport von Produkten zwischen Betriebsstätten eines oder mehrerer privater oder öffentlicher Unternehmen oder für Straßenbahn- oder Eisenbahnanlagen zu benutzen, so ist die Dienstbarkeit übertragbar.“*

Das Verbot, das Eigentum an der Ladeinfrastruktur zu belasten, bedeutet eine Benachteiligung von Unternehmen, die den Aufbau von Ladeinfrastruktur durch ein Darlehen finanzieren müssen, da diese Auftragnehmer dann nicht die Möglichkeit haben, das Darlehen durch eine Sicherungsübereignung der Ladeinfrastruktur abzusichern. Das kann dazu führen, dass nur große und finanzstarke Unternehmen, die den Aufbau entweder ohne Darlehen finanzieren oder eine andere Sicherheit stellen können, an der Ausschreibung teilnehmen werden. Auch Leasing und Eigentumsvorbehalte könnten mit dieser Vorgabe kollidieren. Erfahrungen aus der Praxis zeigen außerdem, dass die Kooperationspartner in der Regel die

Eintragung einer Dienstbarkeit zur Sicherung des Eigentums ablehnen. Das gilt sowohl für private Unternehmen als auch für die öffentliche Hand. Die Verpflichtung eines Auftragnehmers, sein Eigentum durch eine Dienstbarkeit abzusichern, wird daher dazu führen, dass die Auftragnehmer keine Grundstücksflächen außer denen des Bundes finden werden, auf denen Schnellladeinfrastruktur aufgebaut werden kann. Darüber hinaus sehen wir hinsichtlich der nur im Ansatz erkennbaren Ausschreibungssystematik und den Vorgaben für die Dienstleistungen insgesamt noch Widersprüche. Muss der Auftragnehmer selbst Flächen beschaffen, erscheint die Ausschreibung von konkreten Standorten schwierig, soweit sie nicht in Bundes- oder Landesverwaltung sind. In letzterem Fall sind die Regelungen zu den Dienstleistungen unpassend.

Forderung des BDEW:

- Es muss Konsistenz zwischen der ausgeschriebenen Dienstleistung bzw. dem System der Ausschreibung und den Pflichten des Auftragnehmers hergestellt werden.

3.8 § 7 Bestandsinfrastrukturanbieter – Wettbewerb für bestehende Schnellladeinfrastruktur sicherstellen

Wie im Vorhergehenden aufgeführt sieht der BDEW je nach Ausführung des SchnellLG ein erhebliches Risiko für den Wettbewerb im Schnellladeinfrastrukturbereich. Eine „Flurbereinigung“ der Marktakteure oder die Schaffung von Monopolstrukturen wären keine positiven Triebkräfte für den bedarfsgerechten Ausbau der Schnellladeinfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund sieht der BDEW sowohl die geplante geringe Anzahl an Losen, als auch die erwähnten Regelungen zugunsten bestehender Konzessionäre als auch den ungeklärten, in das Verordnungspaket verwiesenen Umgang mit der Bestandsinfrastruktur äußerst kritisch (vgl. § 7 Absatz 1).

Hier erwartet der BDEW für den Markt bessere und klarere Bedingungen, so dass die Ladeinfrastrukturbetreiber weiterhin ihr kreatives und wirtschaftliches Potenzial in die Entwicklung der Schnellladeinfrastruktur einbringen können. Die aktuellen Regelungen in § 7 fokussieren dagegen nur auf eine ex post Kompensation für erlittene Einbußen, führen aber nicht auf, wie solche wirtschaftlichen Einbußen vermieden werden wollen, bspw. durch die Berücksichtigung von Bestandsinfrastruktur in der Bedarfsplanung oder explizite Angebote an Bestandsinfrastrukturbetreiber, ihre Infrastruktur nachzurüsten.

Die bereits oben erwähnte Unklarheit über die Definition von Bestandsinfrastrukturanbietern wird in § 7 Absatz 1 relevant. Grundsätzlich sollte die zuständige Behörde nicht nur die berechtigten Interessen der Bestandsinfrastrukturanbieter direkt am Standort berücksichtigen, sondern allgemein die bestehende Schnellladeinfrastruktur. Es muss klargestellt werden, ob die Regelung sich auf Schnellladeinfrastruktur im Sinne der LSV oder des Gesetzes bezieht. Aus Sicht des BDEW kann auch Schnellladeinfrastruktur >22 kW in seinem Bestand beeinträchtigt werden.

Bezieht sich das Gesetz nur auf Infrastrukturbetreiber am festgelegten Standort ergeben sich zwei Probleme. Zum einen werden auch Schnellladeorte von der Errichtung eines neuen Standorts beeinträchtigt, die sich in der Nähe aber nicht direkt am Standort befinden. Unklar ist aber, ob sie auch Ansprüche auf der Grundlage des Gesetzes geltend machen können. Außerdem stellt sich die Frage, warum das Gesetz

überhaupt Standorte in Betracht zieht, an denen bereits Schnellladeinfrastruktur errichtet ist, die ggf. durch ein anderes Förderprogramm öffentlich gefördert wurde. Es erscheint widersinnig an einem solchen Standort, weitere Schnellladeinfrastruktur zu beauftragen.

Eine „käufliche Übernahme“ nach Absatz 3 von Ladeinfrastruktur durch die zuständige Behörde ist nur dann möglich, wenn entweder der Vertragspartner des Auftragnehmers zustimmt oder der Auftragnehmer mit seinem Vertragspartner vereinbart hat, dass eine Übernahme auch ohne Zustimmung des Vertragspartners möglich ist (Rechtsnachfolgeklausel). Außerdem ist zu beachten, dass fast alle Förderprogramme eine Verpflichtung des Fördermittelempfängers vorsehen, die Ladeinfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum zu betreiben (**Mindestbetriebsdauer**); so ist z.B. in der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland vom 13.02.2017“ des BMVI in Ziffer 6.2 eine Mindestbetriebsdauer von sechs Jahren vorgesehen. Eine Veräußerung der Ladeinfrastruktur vor Ablauf dieser Frist führt zu einem Verlust der Förderung, d.h. der Fördermittelempfänger muss in diesem Fall die erhaltenen Fördermittel zurückbezahlen. Insgesamt muss daher auch in diesen Fällen die Abwicklung geklärt sein.

Das BMVI als zuständige Behörde müsste dann nicht nur eine „angemessene Vergütung“ bezahlen, sondern auch Ersatz für entgangene bzw. zurückgeforderte Fördermittel leisten für den Fall, dass eine Veräußerung an das BMVI vor Ablauf der Mindestbetriebsdauer von geförderter Ladeinfrastruktur erfolgen sollte.

In Absatz 7 setzt sich die Unklarheit hinsichtlich der Eigenschaft des Bestandsinfrastrukturanbieters fort. Es wird auch nicht klar, was genau anzuzeigen ist. Die Einstellung des Betriebs eines bestimmten Ladepunktes, des Betriebes an einem bestimmten Standort insgesamt, wenn ja irgendein Standort mit Schnellladepunkten oder nur solche die unter das Gesetz fallen und über die eine Vereinbarung getroffen worden ist? Die Regelung könnte auch so verstanden werden, dass die Einstellung des Schnellladepunktbetriebs durch den Betreiber insgesamt gemeint ist. Die Frist von sechs Monaten kann darüber hinaus zu lang sein im Falle einer Neuvergabe des Betriebs von Ladeinfrastruktur bei einer öffentlichen Ausschreibung. Außerdem stellt sich die Frage, warum die **Verpflichtung in Absatz 7 nur für Bestandsinfrastrukturanbieter gelten soll und nicht auch für die Anbieter von neu errichteter (beauftragter oder eigenwirtschaftlich betriebener) Schnellladeinfrastruktur.**

3.9 § 10 Absatz 2 Evaluation

Die in § 10 Absatz 2 formulierte Berichterstattung sollte aus Sicht des BDEW angepasst werden, da eine 5-Jahres-Frist als zu lang erachtet wird. Für die erstmalige Berichterstattung schlägt der BDEW den 31.12.2022 vor. Anschließend sollte jedes Jahr ein entsprechender Bericht vorgelegt werden, der den Ausbaubedarf und die wirtschaftliche Auslastung überprüft und über den „Einstieg in den Ausstieg“ befindet. So kann der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur eng begleitet und frühzeitig in den wettbewerblichen Bereich überführt werden.

Formulierungsvorschlag des BDEW zu § 10 Absatz 2:

(2) Die zuständige Behörde veröffentlicht ~~alle fünf~~ **jedes** Jahre, erstmals bis zum 1. Juli 2025~~2~~, einen Bericht über den Betrieb, die technische Ausstattung der Schnellladestandorte, den Bedarf an Schnellladeinfrastruktur sowie Hemmnisse und Anforderungen zur Erfüllung der Aufgaben nach § 3. Dabei ist auch der Erfüllungsgrad der Zielsetzung des SchnellLG, eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur zu schaffen, anzugeben.