



Usually
unusual.

Orth Kluth Newsletter Mobility 7/2021

Schnellladegesetz

Markthochlauf der Elektromobilität

Am 1. Juli 2021 ist das sog. „Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrifahrzeuge“ (BT-Drucks. 19/28184) in Kraft getreten, kurz Schnellladegesetz (SchnellLG). Mit dem Gesetz wird eine Rechtsgrundlage für die Ausschreibung und den gezielten Ausbau eines deutschlandweiten Netzes von 1000 Schnellladestandorten geschaffen.

Für Unternehmen aus der privaten Wirtschaft ergeben sich Chancen, neue Geschäftsfelder zu etablieren bzw. bereits bestehende Geschäftstätigkeiten auszuweiten. Dieser Beitrag schafft einen Überblick über die neuen Regelungen und zeigt weitere regulatorische Anforderungen auf, die von den Unternehmen beachtet werden müssen.

Allgemeines

Für den Hochlauf der Elektromobilität bedarf es einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Ladeinfrastruktur. Allerdings bietet der Markt derzeit sehr wenige gewinnbringende Geschäftsmodelle. Zudem können regional gelegene Standorte nicht immer wirtschaftlich betrieben werden.

Das SchnellLG soll hier Abhilfe schaffen und über das Instrument der öffentlichen Ausschreibung den Aufbau und Betrieb eines flächendeckenden Schnellladenetzes sicher und zügig voranbringen. Wesentliche Grundlage ist eine Aufgabenzuweisung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Form einer Gewährleistungsaufgabe, ein

flächendeckendes, bedarfsgerechtes und öffentlich zugängliches Infrastrukturnetz bereitzustellen (§ 3 Abs. 1 SchnellLG). Der Bund selbst wird das Schnellladenetz aber nicht betreiben: Ausbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur sollen durch private Unternehmen aus der Wirtschaft erfolgen, wobei dem BMVI in der frühen Marktphase die Planung, Koordinierung, Überwachung und Finanzierung der Ladeinfrastruktur obliegen wird. Für den Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur steht voraussichtlich ein Volumen von bis zu rund zwei Mrd. Euro zur Verfügung.

Inhalt der Ausschreibungen

In zwei voneinander getrennten Vergabeverfahren werden sogenannte High Power Charging (HPC)-Ladeinfrastrukturen mit einer Leistung von mindestens 150 kW an den jeweiligen Ladepunkten ausgeschrieben. Es ist geplant, ein Verfahren für Standorte auf Bundesautobahnen und ein Verfahren für regionale Standorte durchzuführen. Die Ausschreibungen sollen möglichst zeitnah, voraussichtlich noch im Sommer 2021 bekanntgemacht werden.

- **Bundesweite Autobahn-Lose:** Ausgeschrieben werden ca. 200 Standorte an den Bundesautobahnen, die in mindestens vier Lose aufgeteilt werden sollen. Bei den Standorten soll es sich um unbewirtschaftete Parkplätze und bewirtschaftete und unbewirtschafteten Rastanlagen handeln.¹ Diese Ausschreibung wird vor allem für deutschland- und

europaweit aktive Unternehmen, wie größere Energieunternehmen, Tankstellen-, Autohof- und Raststättenbetreiber, relevant sein.

- **Regionale Lose:** Auf regionaler Ebene sollen ca. 900 sog. Suchräume in mindestens 18 Losen gebündelt werden. Die Suchräume geben ein bestimmtes Gebiet, z.B. rund um einen Verkehrsknotenpunkt vor. Die Bietenden müssen geeignete Standorte innerhalb dieser Suchräume finden.² Die Regionallose werden eher für regional tätige Unternehmen, z.B. Stadtwerke, regionale Tankstellen- und Raststättenbetreiber, von Interesse sein.

Die Aufteilung der Vergabeverfahren soll die unterschiedlichen Geschäftsmodelle der Teilnehmer berücksichtigen und ein schnelles Laden sowohl für Mittel- als auch Langstreckenmobilität gewährleisten – ergänzend zur bereits bestehenden bzw. im Aufbau befindlichen Ladeinfrastruktur.³ Dies soll insgesamt garantieren, dass die Nachfrage der E-Fahrzeugnutzer nach Ladesäulen künftig auch zu Spitzenzeiten und an bisher unwirtschaftlichen Standorten gedeckt werden kann.⁴



¹ BMVI, Das Deutschlandnetz: Konzept der Ausschreibung von 1000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes (Ausschreibungskonzept), S. 6 f.; § 3 Abs. 2 S. 4 SchnellLG (BT Drucks. 19/29840, S. 3).

² BMVI, Ausschreibungskonzept, S. 6 f.

³ Pressemitteilung des BMVI vom 21.05.2021, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/049-scheuer-schnellladegesetz.html>.

⁴ BMVI, Ausschreibungskonzept S. 6.

Aufgaben des BMVI

Aus dem gesetzlich normierten Gewährleistungsauftrag des BMVI, für ein flächendeckendes Ladeinfrastrukturnetz zu sorgen, folgen zahlreiche weitere Befugnisse und Zuständigkeiten, u.a:

- Ermittlung des Bedarfs an Schnellladestandorten (§ 3 Abs. 2 SchnellLG),
- Festlegung der technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Leistungserbringung, hierbei u.a. Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu der Ladestation, diskriminierungsfreier Ladebedingungen und der Nutzerfreundlichkeit (§ 3 Abs. 3 SchnellLG),
- Sicherstellung der Erfüllung der Pflichten durch die Auftragnehmer und Überwachung der Maßnahmen (§ 3 Abs. 7 und 8 SchnellLG),
- Eingriffsbefugnisse/Nutzungsrechte (z.B. nach Kündigung/Insolvenz des Auftragnehmers) (§ 4 SchnellLG),
- Verordnungsermächtigungen (§ 7 SchnellLG),
- Beleihungen durch Übertragungen von Verwaltungsaufgaben (§ 8 SchnellLG).



Pflichten der Betreiber

Eine der wesentlichen Pflichten der Betreiber der Ladeinfrastrukturen ist es, den technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen, die das BMVI festgelegt hat, nachzukommen. Dazu zählt u.a.:

- Aufbau und Gewährleistung des Betriebs der Ladepunkte,
- Gewährung des Zugangs zu der Ladeinfrastruktur für Mobilitätsanbieter zu diskriminierungsfreien und marktgerechten Bedingungen,
- Diskriminierungsfreiheit der Bedingungen für das punktuelle Laden,
- Stromversorgung mit Erneuerbarer Energie,
- Nutzerfreundlichkeit des Starts und der Durchführung des Ladevorgangs sowie der Abrechnung; Abwicklung in einem angemessenen Zeitraum (§ 3 Abs. 3 SchnellLG).

Das SchnellLG enthält außerdem Regelungen zu Fragen, die sich im Schnittpunkt von Konzessionen betreffend der Unterhaltung von Nebenbetrieben an den Bundesautobahnen i.S.d. § 15 FStrG, wie z.B. Tankstellen und Raststätten, ergeben (§ 5 SchnellLG). Zudem gelten besondere Regelungen in Bezug auf Bestandsinfrastrukturbetreiber, die bereits eigenwirtschaftliche Investitionen in Ladeinfrastrukturen getätigt haben (§ 6 SchnellLG).

Weitere regulatorische Anforderungen

Kann ein Bieter ein Los für sich gewinnen, kommt es in der zweiten Phase darauf an, in Umsetzung der vertraglichen Verpflichtungen die Schnellladestation aufzubauen und zu betreiben. Bei dem Aufbau und Betrieb einer Schnellladestation stellen sich vielfältige regulatorische Fragen, die von den Unternehmen zu beachten sind und bereits bei der Bewerbung auf die Ausschreibung berücksichtigt werden sollten, unter anderem:

- **Netzzugang, Netzanschluss (EnWG)**

Die Schnellladepunkte müssen zunächst an das öffentliche Stromnetz angeschlossen werden. Insoweit ist es notwendig, die hierfür erforderlichen Verträge mit dem Netzbetreiber und ggf. Stromlieferanten abzuschließen (u.a. Netzanschlussvertrag, Stromliefervertrag). Sollte sich der Betreiber der Ladestation entscheiden, dritten Stromlieferanten einen bilanziellen Netzzugang zu gewähren und dadurch dem Kunden die „Mitnahme“ seines Stromlieferanten an die Ladesäule zu ermöglichen, dürfen die weitergehenden Netzzugangsregeln Elektromobilität (NZR-EMob) gem. der Festlegung BK6-20-160 der Bundesnetzagentur zur Weiterentwicklung der Netzzugangsbedingungen Strom zu beachten und die insoweit erforderlichen Verträge zu vereinbaren sein.

- **Diskriminierungsfreier Zugang zu der Ladeinfrastruktur**

Der Betreiber der Schnellladestation muss allen anderen Mobilitätsanbietern

einen diskriminierungsfreien Zugang zu der Ladeinfrastruktur gewähren (§ 3 Abs. 3 SchnellLG). Mobilitätsanbieter, auch E-Mobility Provider (EMP) genannt, sind Unternehmen, die ihren Kunden den Zugang zu den Ladepunkten verschaffen. Betreiber der Ladepunkte haben mit den EMP die hierfür erforderlichen Roaming-Verträge abzuschließen. Außerdem müssen Betreiber der Ladepunkte das punktuelle Laden zu diskriminierungsfreien Bedingungen ermöglichen (§ 3 Abs. 3 SchnellladeG), d.h. dass diese grds. den Konditionen entsprechen müssen, zu denen die Ladeinfrastruktur anderen Mobilitätsanbietern zur Verfügung gestellt wird.

- **Eichrecht und Messwesen**

Einzuhalten sind ferner die eichrechtlichen Vorgaben, die sich vor allem aus dem Eich- und MessG und der Eich- und MessVO ergeben. Auch Gleichstrom-Schnellladesäulen sind grds. mit geeichten Zählern auszustatten, die eine verbrauchsgenaue oder zeitgenaue Abrechnung ermöglichen. Eine Prüfbarkeit für die Verbraucher ist sicherzustellen. Die Abrechnung hat nach der Preisangabenverordnung grds. in kW/h zu erfolgen. Grds. kommen für nach dem 1.1.2021 errichtete Ladestationen auch Anforderungen nach dem MSbG (Smart Metering) in Betracht.

- **Ladesäulenverordnung**

Die Vorgaben aus der Ladesäulenverordnung sind einzuhalten, die technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und

Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten enthalten (u.a. Anzeigepflichten gegenüber der Regulierungsbehörde, Übermittlung von Konformitätserklärungen zum Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen der Verordnung, usw.).

- **Melde- und Zahlungspflichten nach dem EEG**

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sieht bestimmte Melde- und Zahlungspflichten vor, die von dem Betreiber der Ladestation zu beachten sind. Denn anders als im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG), wo der Strombezug über Ladesäulen mit einem Letztverbrauch gleichgesetzt wird, s. § 3 Nr. 25 EnWG, wird der Betreiber der Ladestation hier bei einer Drittbelieferung als Lieferant angesehen, der grds. EEG-Umlagen zahlen muss.

Fazit

Mit dem SchnellLG hat der Gesetzgeber einen bedeutenden Schritt dafür gemacht, den flächendeckenden und bedarfsgerechten Aufbau und Betrieb einer Schnellladeinfrastruktur zu gewährleisten und den Hochlauf der Elektromobilität voranzutreiben. Vieles dürfte allerdings noch von den künftigen Rechtsverordnungen abhängen, die das BMVI zur Klärung der zahlreichen Detailfragen erlassen kann.

Für an dem Betrieb der Schnellladeinfrastrukturen interessierte Unternehmen ergeben sich neue Geschäftschancen, die genutzt werden sollten. Interessierte Unternehmen sollten sich daher zeitnah über die Ausschreibungseinzelheiten informieren und ggf. über Bietergemeinschaften nachdenken. Zudem sollten sich Unternehmen schon frühzeitig mit den regulatorischen Anforderungen, die an Aufbau und Betrieb der Schnellladeinfrastrukturen gestellt werden, bekanntmachen, um eine rechts-sichere Geschäftsabwicklung sicherzustellen.

Ihre Ansprechpartner



Dr. Anselm Grün
Rechtsanwalt, Partner

T +49 30 2060970-0
anselm.gruen@orthkluth.com



Dr. Dominika Stachurski, LL.M.
Rechtsanwältin

T +49 30 2060970-20
dominika.stachurski@orthkluth.com



Prof. Dr. Patrick Ostendorf, LL.M.
Of Counsel

T +49 30 2060970-0
patrick.ostendorf@orthkluth.com



Dr. Michael Sitsen
Rechtsanwalt, Partner

T +49 211 60035-414
michael.sitsen@orthkluth.com

Usually
unusual.