

System.String[]

[Automobilindustrie](#) | [Energie](#) | [Regulierung & Governmental Affairs](#) | [Environmental, Social & Governance](#)

Der Deutsche Bundestag verabschiedete am frühen Morgen des 21. Mai das sog. Schnellladegesetz (SchnellLG). Dies alleine unterstreicht bereits die Bedeutung des Gesetzes, dessen Ziel es ist, ein flächendeckendes Netz an Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge zu errichten. Zu diesem Zweck soll das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in europaweiten, öffentlichen Ausschreibungen Aufträge für den Ausbau von 1.000 Ladestandorten mit Schnellladung über 150 kW im Bereich Mittel- und Langstrecke vergeben.

Der Verkehrsausschuss des Bundestages hat den Entwurf des SchnellLG in einer Sitzung am 19. Mai 2021 mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen gebilligt (BT-Drs. 19/29840). Das SchnellLG wird aber nicht ganz in der am 10. Februar 2021 durch die Bundesregierung beschlossenen Form (BT-Drs. 19/28184) verabschiedet. Die Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD wollen dem Bundestag nach eigenen Angaben mehr Mitspracherechte sichern und haben daher im Verkehrsausschuss die im Entwurf der Bundesregierung vorgesehenen Verordnungsermächtigungen für das BMVI abgeschwächt.

Die im Rahmen des SchnellLG vom BMVI durchgeführten Ausschreibungen sollen sich auf mindestens achtzehn regionale und ggf. zusätzliche bundesweite Lose verteilen und dafür sorgen, dass bis 2023 bundesweit ausreichend viel Ladeinfrastruktur vorhanden ist, um die Reichweite reiner Elektrofahrzeuge zu erhöhen. Die Lose sollen wirtschaftlich attraktive Standorte, wie Ballungsgebiete, und weniger attraktive Standorte bündeln und so auch den Ausbau von Ladeinfrastruktur im ländlichen Raum fördern. Ausdrücklich sollen auch Standorte an Bundesautobahnen berücksichtigt werden. Im Rahmen der vergaberechtlichen Möglichkeiten sollen hier aber die bisherigen Tankstellenbetreiber den Erstzugriff erhalten. Wie dies zudem mit den Konzessionsverträgen der Tankstellenbetreiber vereinbar ist, wird sich zeigen.

Lose können sowohl vorgegebene Standorte als auch sogenannte Suchräume enthalten. Innerhalb eines Suchraums muss der potenzielle Bieter selbstständig einen Ladestandort finden. Unternehmen können auf ein oder mehrere Lose bieten. Unternehmen, die den Zuschlag erhalten, werden rechtlich verpflichtet, die Ladesäulen in genau definierten Regionen, innerhalb eines bestimmten zeitlichen Rahmens und mit entsprechenden Standards zu errichten. Anbieter von Bestandsinfrastruktur für die diese staatlich unterstützte Konkurrenz eine wirtschaftlich unzumutbare Belastung von besonderer Härte mit sich bringt, sollen ihre Infrastruktur an das BMVI verkaufen oder Entschädigungen verlangen können.

Insgesamt sieht der Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung vor, dass bis 2030 1 Million öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden. Das SchnellLG setzt dafür sicher einen wichtigen Impuls. Allerdings bleibt es auch dabei, dass es trotz abgeschwächter Verordnungsermächtigung für die Betreiber vor allem auf die Konkretisierung mit der Verordnung ankommt. Hierzu läuft der Prozess und wir werden wieder berichten, sobald es Neuigkeiten gibt.

Haben Sie Fragen? Kontaktieren Sie gerne: [Christian Alexander Mayer](#) oder [Dr. Julian von Lucius](#)
Praxisgruppe: [Automobilindustrie](#)

Contact Person



Christian Alexander Mayer

Mitglied der Practice Group Energie
Mitglied der Practice Group Automobilindustrie
Rechtsanwalt

T +49 89 28628233



Dr. Julian von Lucius, LL.M. (Cardozo)

Mitglied der Practice Group Telekommunikation
Mitglied der Practice Group Regulierung & Governmental Affairs
Rechtsanwalt, Mediator

T +49 30 20942148

www.noerr.com facebook.com/NoerrLaw facebook.com/NoerrKarriere de.linkedin.com/company/noerr
twitter.com/Noerr_Law xing.com/pages/noerr-partnerschaftsgesellschaft-mbb