

Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge

(Schnelladegesetz – SchnellLG)

Stellungnahme des deutschen Einzelhandels

05. Januar 2021

Als Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels ist der HDE das legitimierte Sprachrohr der Branche gegenüber der Politik auf Bundes- und EU-Ebene, gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen, den Medien und der Öffentlichkeit. Dabei kann er auf die breite Unterstützung von Landes- und Regionalverbänden sowie Fachverbänden bauen.

Insgesamt erwirtschaften in Deutschland 300.000 Einzelhandelsunternehmen mit 3 Millionen Beschäftigten an 450.000 Standorten einen Umsatz von rund 535 Milliarden Euro jährlich.

Der Einzelhandel ist bereits im Rahmen seiner Nachhaltigkeits- und Klimaschutzbemühungen dabei, Ladeinfrastruktur auf seinen Kundenparkplätzen zu installieren. Daher ist bereits heute jeder fünfte öffentliche Ladepunkt auf dem Parkplatz eines Einzelhändlers errichtet. Durch das GEIG wird der Einzelhandel zum weiteren Ausbau verpflichtet und muss bis 2025 wahrscheinlich mehr als die gesamte bereits bestehende Ladeinfrastruktur in Deutschland errichten. Allein der Lebensmitteleinzelhandel wird an rund 38.000 Standorten Ladepunkte aufbauen müssen. Das entspricht mindestens 10 % des Ausbaubedarfs an Ladepunkten, die bis 2030 zu errichten sind. Der Einzelhandel wird also dazu gezwungen, einer der größten Bereitsteller von Ladeinfrastruktur zu sein.

Dieses liegt insbesondere an den attraktiven Flächen, die der Einzelhandel für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu Verfügung hat. Ist die Flächenverfügbarkeit in stark verdichteten Ballungsräumen grundsätzlich gering, kann der Handel hier mit Kundenparkplätzen in begehrten Lagen aufwarten.

Der Einzelhandel bietet zudem die Möglichkeit, Ladepunkte auf seinen Stellplätzen zu errichten und kann gleichzeitig in Form des Einkaufens für ein angenehmes „Ladeerlebnis“ sorgen. Aus diesem Grund sehen wir den Einzelhandel als wesentlichen Akteur für den Aufbau von innerstädtischen Schnelllade-Hubs, deren Betrieb und der hierfür notwendigen Bereitstellung von Flächen.



Die Einbringung der Einzelhandelsflächen und ein möglicher Betrieb von Ladeinfrastruktur müssen jedoch mit den Gegebenheiten und Besonderheiten von Einzelhandelsimmobilien übereinstimmen. Aus diesem Grunde erlauben wir uns, zum SchnellLG wie folgt Stellung zu nehmen:

Vorbemerkung:

Der HDE sieht es als richtig an, dass eine gesetzliche Grundlage für den flächendeckenden Ausbau von Ladeinfrastruktur geschaffen wird. Als Handel befürworten wir, dass staatliche Investitionen getätigt werden sollen zum Aufbau einer „vorausschauenden“ Ladeinfrastruktur. Anders als beim verpflichtenden Aufbau von Ladeinfrastruktur durch das GEIG, kann sich jeder mit wirtschaftlichen Interessen freiwillig um Standorte bewerben oder für den Betrieb von Ladepunkten engagieren. Gleichzeitig treten hierdurch jedoch erhebliche Interessenskonflikte und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Handels auf:

Insbesondere der Lebensmitteleinzelhandel steht unter einem enormen Wettbewerbsdruck. Hier können kleine Frequenzänderungen von Kunden zu erheblichen Umsatzänderungen führen. Der Aufbau von Schnelllade-Hubs auf Kundenparkplätzen von Einzelhändlern kann zu einer Änderung der Kundenfrequenzen führen. Möglich scheint auch eine Frequenzverlagerung. Diese Frequenzverlagerung beruht dann auf einer staatlichen Investitionsmaßnahme. Es könnte also durch das SchnellLG ein staatlicher Eingriff in eine bestehende Wettbewerbssituation bestehen.

Daher sehen wir es als wesentlich an, dass eine noch deutlichere Beschreibung der Aufgaben mit ihren entsprechenden Rechtsgrundlagen im Gesetzesentwurf aufgenommen wird. Dieses umso mehr, als der Entwurf von einer freiwilligen Aufgabe spricht und im Einklang mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur zumindest langfristig gesehen gerade nicht von einer öffentlichen Aufgabe auszugehen scheint.

Für mehr Klarheit würde zudem eine genauere Betrachtung der Rechte und Pflichten der Beteiligten sorgen. In der Praxis werden die Verhältnisse zwischen Grundstückseigentümer, Parkplatzbetreiber, Ladesäulenbetreiber, Mobilitätsanbietern und Staat von Relevanz sein. Aktuell werden diese Konstellationen aus unserer Sicht nicht ausreichend beleuchtet. Zumindest sollten die vertraglichen Verhältnisse und Mitspracherechte zur Auswahl von Standort, Anschluss, Ladeleistung usw. zwischen den möglichen Beteiligten in einer Gesamtschau mit aufgenommen werden.

Zudem wäre eine kurze Darstellung der tatsächlichen Förderleistung wünschenswert. Dazu wäre es wichtig zu wissen, für welche Kosten der Bund aufkommt und welche Aufgaben er gerade nicht übernimmt bzw. wie die Abgrenzung erfolgen soll.

Die Bedenken hinsichtlich möglicher Wettbewerbsverzerrungen im Einzelhandel werden mit dem Gesetzesentwurf insgesamt nicht weniger, ganz im Gegenteil. In Summe sind wir der Auffassung, dass viele Fragezeichen bleiben und eine weitere Konkretisierung des gesamten Vorhabens, vor allem auch hinsichtlich der Bereitstellung von entsprechenden Grundstücken sowie des Umgangs mit Bestandsinfrastrukturanbietern notwendig ist.



§ 1 Anwendungsbereich:

Aus HDE Sicht sollte eine technologieoffene Ausgestaltung der Ladepunkte erfolgen. Es ist unklar weshalb der Gesetzesentwurf zwischen reinen Batterieelektrofahrzeugen (BEV) und Plug-In-Hybriden (PhEV) differenziert. Sicherlich soll die Schnellladeinfrastruktur die Anforderungen des BEV erfüllen. Andererseits sollen die Reichweiten der PhEV zukünftig ansteigen. Dieses könnte sich auch auf die Schnellladefähigkeit der PhEV auswirken und bei Reichweiten von 100 km für eine schnellladefähige Ausrüstung sorgen.

Zudem plädieren wir dafür auch bereits den Hochlauf von E-LKW mitzudenken und die Ausgestaltung von Ladepunkten zumindest zum Teil für den E-LKW-Verteilverkehr direkt mit auszugestalten. Dieses ist im Anwendungsbereich des § 1 Nr. 1 bereits berücksichtigt. Eine Entwicklung zu hybriden Lösungen im Bereich der Klasse N1- N3 sollten hier die Lademöglichkeiten nicht genommen werden.

Daher besteht aus unserer Sicht kein Grund für die bestehende Eingrenzung des Gesetzes auf BEV. Vielmehr sollte das SchnellLG technologieoffen ausgestaltet werden.

HDE-Vorschlag:

§ 1a: Ziel des Gesetzes ist die flächendeckende Errichtung von Schnellladeinfrastruktur. Die technische Ausrichtung der Schnellladeinfrastruktur richtet sich nach den Anforderungen von BEV.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Nr. 1: Auch hier sollte die Technologieoffenheit zwischen BEV und PhEV aufgenommen werden.

HDE-Vorschlag:

§ 2 Nr. 1: Im Sinne des Gesetzes ist ein Ladepunkt eine Einrichtung, die zum Aufladen von BEV und PhEV geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Fahrzeug aufgeladen werden kann.

Nr. 2: Die Begrifflichkeit Schnellladepunkt wird anders als in der Ladesäulenverordnung definiert. Um bei einheitlichen Begrifflichkeiten zu bleiben und Verwechslungsgefahren zu minimieren, sollte der Begriff Schnellladepunkt vermieden werden.



Die minimale Ladeleistung pro Ladepunkt wird auf 100 kW festgelegt. Dieses entspricht jedoch nicht dem aktuellen technischen Stand. Aus unserer Sicht wären daher 75 kW wünschenswert, um 150 kW Ladesäulen mit aufnehmen zu können.

HDE-Vorschlag:

§ 2 Nr. 2: Im Sinne des Gesetzes ist ein Ultra-Schnellladepunkt eine Einrichtung, an der Strom mit einer Ladeleistung von mindestens 75 kW an einem Ladepunkt geladen werden kann.

Nr. 3: Die Zugangsbeschränkung für einen Ladepunkt im Sinne der öffentlichen Zugänglichkeit ist aus Sicht des Einzelhandels eine Herausforderung. Diese hängt meistens an Nebenvereinbarungen oder direkt an der Baugenehmigung. Um die Bereitstellung möglichst vieler Flächen zu ermöglichen, bitten wir

- um eine Hilfestellung zur Änderung der Nebenabreden zur Baugenehmigung. Diese könnte durch ein vereinfachtes Verwaltungsverfahren erfolgen oder durch die Formulierung der Annahme, dass Nebenabreden zur Begrenzung der Nutzung des Parkplatzes auf die Öffnungszeiten nicht für die Nutzung von Ladeinfrastruktur gelten. Wahrscheinlich ist eine solche Regelung hier nicht richtig verortet, jedoch wird die Notwendigkeit durch das vorliegende Gesetz besonders deutlich.
- ein Überdenken, ob auf den Begriff der öffentlichen Zugänglichkeit der LSV verwiesen werden muss. Ausreichend müsste sein, dass Nutzer zum Zwecke des Ladens den Ladepunkt erreichen können. Technische Nutzungsbeschränkungen, die dem angesprochenen Nutzerkreis das Befahren ermöglichen, sollten daher nicht zum Ausschluss führen, sofern auch das ad hoc Laden gewährleistet wird.

Nr. 4: Aus Sicht des Einzelhandels sollte sich die Existenz von zusätzlichen Nebenanlagen positiv auf die Ausschreibung auswirken. Eine nachträgliche Bestimmung zum Aufbau der Nebenanlagen kann nur im Einvernehmen mit dem Eigentümer und Betreiber der Fläche vereinbart werden. Eine direkte Durchgriffsmöglichkeit des Bundes für Aufbauverpflichtungen ist zu weitgehend. Die Ausgestaltung der konkretisierenden Verordnung sollte so vorgenommen werden, dass Nebenanlagen für die Ausschreibung einen Mehrwert darstellen, das Nichtvorhandensein jedoch nicht zum Ausschluss führt und auch eine nachträgliche Verpflichtung nicht erfolgen kann.

Nr. 7: Die Formulierung ist aus unserer Sicht zu weitgehend. Ziel sollte ein hoher Wettbewerb an Anbietern sein. Ausreichend für den Sinn und Zweck der Regelung wäre daher, dass ein Betrieb von Ladeinfrastruktur bereits zum jetzigen Zeitpunkt gegeben ist oder konkret geplant wird. Eine Verengung des Kreises auf Unternehmen, die sich nur mit dem Betrieb von Ladeinfrastruktur befassen, würde den Kreis möglicher Betreiber erheblich und unnötig einschränken.



HDE-Vorschlag:

§ 2 Nr. 7: Im Sinne des Gesetzes ist ein Bestandsinfrastrukturbetreiber ein Unternehmen, das bei Inkrafttreten des Gesetzes eigene Ladeinfrastruktur betreibt oder konkret plant zu betreiben.

§ 3 Aufgabe des Bundes

Absatz 2: Der Gesetzesentwurf sieht als Aufgabe des Bundes vor, die Schnellladestandorte festzulegen. Leider enthält der Entwurf keine Aussagen dazu, ob der Bund hierbei lediglich eine Standortbestimmung auf der Karte vornimmt oder, ob er bereits im Vorfeld des Vergabeverfahrens die technische und öffentlich-rechtliche Umsetzbarkeit eines konkreten Standorts prüft. Für einen Teilnehmer am späteren Vergabeverfahren dürfte es einen erheblichen Unterschied bedeuten, ob die Umsetzbarkeit bereits geklärt ist oder, ob er sich um einen öffentlichen Auftrag oder eine Konzession bemüht, deren Erfüllung unklar ist.

Absatz 3: Die Anbietung der Nutzung des Ladepunktes ist selbstverständlich. Es liegt jedoch in der Sphäre des EMP, das Angebot anzunehmen. Wird das Angebot nicht angenommen, besteht die Möglichkeit des ad-hoc-Ladens. Dieses gilt insbesondere für Mobilitätsanbieter, die nicht am Roaming teilnehmen.

Zudem sollte klargestellt werden, wie bereits in der Begründung angelegt, dass eine Pflicht zur Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien besteht. Eine Klarstellung in der Begründung, dass die Nutzung von Grünstromzertifikaten ausreichend ist, wäre wünschenswert.

Zudem legt der Bund die „wirtschaftlichen“ Rahmenbedingungen eines Standortes fest. Hier sollte verdeutlicht werden, welche Kriterien für die Wirtschaftlichkeit relevant sind.

HDE-Vorschlag:

§ 3 (3) Satz 5: Die Stromversorgung der Fahrzeuge muss mit erneuerbaren Energien erfolgen.

Absatz 6: Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Standort sollen auch nach Ende des Projektes gelten. Nach Projektbeendigung sollten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aus den wettbewerblichen Verhältnissen ergeben unter Mitbestimmung aller betroffenen Personen, wie dem Grundstückseigentümer, dem Parkplatzbetreiber und dem Ladeinfrastrukturbetreiber.

§ 4: Anpassung technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen

Der Bund soll die Möglichkeit haben, einseitig nachträgliche Änderungen der dem Vergabeverfahren zugrunde gelegten Rahmenbedingungen vorzunehmen. Aus Sicht des Handels sollte in diesem Fall dem Auftragnehmer ein Sonderkündigungsrecht eingeräumt werden, falls ihm ein Festhalten am Vertrag mit den vorgenommenen nachträglichen Änderungen nicht mehr zumutbar ist. Allenfalls



wäre eine Änderung vorzunehmen, wenn die entstehenden Mehrkosten komplett ausgeglichen würden.

HDE-Vorschlag:

§ 4 S. 2: Sofern dadurch Mehrkosten ausgelöst werden, sind diese vom Bund auszugleichen. Es besteht ein Sonderkündigungsrecht des Auftragnehmers.

§ 5 Auswahl und Beauftragung von Auftragnehmern

Es stellt sich die Frage, wer das Betriebsrisiko übernimmt. Dafür ist es relevant zu klären, ob Gegenstand des Vergabeverfahrens ein öffentlicher Auftrag nach § 103 GWB oder eine Konzession nach § 105 GWB sein soll.

Ein öffentlicher Auftrag nach § 103 GWB würde das Betreiberrisiko beim Bund belassen. Der Auftragnehmer würde neben den Herstellungskosten typischerweise eine vom Risiko abgekoppelte fixe Betreibervergütung erhalten, dem Bund als Inhaber des Risikos im Gegenzug aber auch das Nutzungsentgelt der Ladeinfrastruktur zustehen müssen.

Eine Konzession nach § 105 GWB würde das Betreiberrisiko dagegen beim Auftragnehmer sehen als Ausgleich für dessen Möglichkeit, die Nutzungsentgelte vom Kunden zu bekommen und damit zumindest im Sinne der Gewinnerzielungsabsicht ein eigenes Geschäftsmodell aufzubauen.

Geprüft werden könnte auch eine Regelung, wonach zunächst für die Hochlaufphase der Elektromobilität vom Bund ein öffentlicher Auftrag nach § 103 GWB vergeben und nach dem Errichten einer ausreichenden Anzahl an Schnellladeinfrastruktur der Betrieb der Infrastruktur über Konzessionen abgebildet wird.

Eine abschließende vergaberechtliche Bewertung im Gesetzgebungsverfahren könnte Risiken vermeiden.



Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels. Insgesamt erwirtschaften in Deutschland 300.000 Einzelhandelsunternehmen mit drei Millionen Beschäftigten an 450.000 Standorten einen Umsatz von über 480 Milliarden Euro jährlich.

EU-Transparenzregister Nr.: 31200871765-41