

## Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

### Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes - Ausstattung von Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur

#### A. Problem und Ziel

Das Bundes-Klimaschutzgesetz sieht vor, dass die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis zum Jahr 2045 so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Für den Klimaschutz und die Emissionsminderung im Verkehrssektor ist die Elektrifizierung des Straßenverkehrs eine entscheidende Voraussetzung. Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der Bundesregierung, dass bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektro-Pkw in Deutschland zugelassen sein werden.

Zentral für die Versorgung dieser Fahrzeuge und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf die Elektromobilität ist eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur. Tankstellen, die bei der Gewährleistung von Mobilität bereits eine Schlüsselrolle einnehmen, sind in besonderem Maße geeignet, einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele zu leisten. Zum einen stellen diese mit ihren verkehrsgünstigen und attraktiven Standorten die deutschlandweite Versorgung von Kraftfahrzeugen mit Kraftstoff sicher. Zum anderen gelten Tankstellen dabei im Alltag als vertraute Anlaufstellen.

Aus dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag (Art. 20a GG, vgl. BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 198), der durch das Klimaschutzgesetz und die dort geregelten nationalen Klimaziele konkretisiert wird, folgt die Notwendigkeit zur klimafreundlichen Transformation auch des Verkehrssektors. Es entspricht dieser Transformation, dass Tankstellenunternehmen neben fossilen Kraftstoffen zunehmend auch Ladestrom anbieten. Der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen hat bereits begonnen; dieser erfolgt bislang allerdings noch nicht flächendeckend und regional heterogen. Mit Stand zum 1. Juni 2023 sind rund 3 Prozent der Tankstellen in Deutschland mit Schnellladeinfrastruktur mit Ladeleistungen von mindestens 150 kW ausgestattet.

Die mit der vorliegenden Gesetzesänderung vorgesehene Verpflichtung ist ergänzend zu den Ausschreibungen für ein bundesweites Netz an Schnellladestandorten („Deutschlandnetz“) nach dem Schnellladegesetz vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2141) notwendig. Diese zielen darauf ab, in einer frühen Phase der Elektromobilität möglichst zeitnah eine Basisversorgung mit Schnellladeinfrastruktur aufzubauen. Sie sind auf die Deckung des Bedarfs zur Mitte dieses Jahrzehnts ausgerichtet. Durch den weiteren Hochlauf der Elektromobilität mit dem Ziel von 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 wird eine erhebliche zusätzliche Nachfrage nach Lademöglichkeiten entstehen. Um diesen Bedarf sicher zu decken, sollen auch ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen werden. Die Verpflichtung der Tankstellenunternehmen zur Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur ab dem Jahr 2028 soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Ziel der Gesetzesänderung ist daher die Ausstattung eines bedeutenden Anteils öffentlicher Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur, um auch über das Jahr 2025 hinaus (Planungshorizont Deutschlandnetz) einen Beitrag zum bedarfs- und flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur zu leisten und das Vertrauen in die Elektromobilität zu steigern. Darüber hinaus kann der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen dazu beitragen, die Ziele der EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) zu erfüllen. Diese kombiniert Zielvorgaben für den Ausbau der Pkw-Ladeinfrastruktur anhand der Größe der nationalen Fahrzeugflotte sowie abstandsbezogene Zielvorgaben für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V).

## **B. Lösung**

Der vorliegende Gesetzentwurf verpflichtet Tankstellenunternehmen dazu, an öffentlichen Tankstellen für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur zu sorgen. Damit wird die bereits bestehende Verkehrsversorgungsinfrastruktur nutzbar gemacht, um einen Beitrag zur flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Versorgung mit Schnellladeinfrastruktur zu erzielen.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von rund 430,56 Mio. Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 8,06 Mio. Euro.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Verwaltung ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 53.480 Euro.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes - Ausstattung von Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

1.

### Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Dieses Gesetz regelt die Errichtung von und die Ausstattung mit der vorbereitenden Leitungsinfrastruktur und der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität hinsichtlich zu errichtender und bestehender Gebäude sowie öffentlicher Tankstellen.“

b) Nach Absatz 2 Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Satz 1 findet auf öffentliche Tankstellen keine Anwendung.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 9 werden folgende Nummern 9a und 9b eingefügt:

„9a. „Schnellladepunkt“ ein Ladepunkt im Sinne von Artikel 2 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU,

9b. „öffentlich zugänglicher Schnellladepunkt“ ein Schnellladepunkt, bei dem die in Artikel 2 Nummer 45 der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe genannten Voraussetzungen erfüllt sind,“

b) Nach Nummer 15 werden die folgenden Nummern 16 bis 19 eingefügt:

„16. „Kraftstoffe“ Ottokraftstoffe und Dieseldieselkraftstoffe,

17. „Tankstelle“ eine Einrichtung zur Abgabe von Kraftstoffen aus Lagertanks an Kraftstofftanks von Kraftfahrzeugen,

18. „öffentliche Tankstelle“ eine Tankstelle, die sich an einem öffentlich zugänglichen Ort befindet und ohne Beschränkung des Personenkreises aufgesucht werden kann,

19. „Tankstellenunternehmen“ ein Unternehmen, das an einer öffentlichen Tankstelle über die Preissetzungshoheit verfügt, gleichviel ob es gemäß § 47k Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 167) geändert worden ist, als Betreiber der Tankstelle Kraftstoffe zu selbst festgesetzten Preisen anbietet oder gemäß § 47k Absatz 2 Satz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen dem Betreiber der Tankstelle die Preise vorgibt.“

3. Nach § 14 wird folgender Abschnitt 5a eingefügt:

„Abschnitt 5a Öffentliche Tankstellen

#### § 14a

##### Anwendungsbereich

Dieser Abschnitt gilt für öffentliche Tankstellen, die keine Nebenbetriebe im Sinne von § 15 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz sind.

#### § 14b

##### Öffentliche Tankstellen

(1) Tankstellenunternehmen, die an mindestens 200 öffentlichen Tankstellen über die Preissetzungshoheit verfügen, haben dafür zu sorgen, dass ab dem 1. Januar 2028 auf dem Betriebsgelände dieser öffentlichen Tankstellen nach Maßgabe der Absätze 2 und 3 mindestens ein öffentlich zugänglicher Schnellladepunkt mit einer Leistung von mindestens 150 Kilowatt betrieben wird. Bei der Ermittlung der Anzahl der Tankstellen nach Satz 1 werden die Tankstellen von nach § 15 des Aktiengesetzes verbundenen Unternehmen zusammengerechnet. Ist das nach Satz 1 verpflichtete Tankstellenunternehmen ein nach § 17 des Aktiengesetzes abhängiges Unternehmen, so trifft die Verpflichtung nach Satz 1 auch das herrschende Unternehmen. § 36 Absatz 2 Satz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gilt entsprechend. Erreicht ein Tankstellenunternehmen den in Satz 1 genannten Schwellenwert von 200 öffentlichen Tankstellen zu einem Zeitpunkt nach dem 31. Dezember 2026, so hat es die Pflicht nach Satz 1 binnen eines Jahres ab Erreichen des Schwellenwerts zu erfüllen.

(2) An dem Schnellladepunkt nach Absatz 1 muss durchgehend eine Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt zur Verfügung stehen. Beim Einsatz von Pufferspeichern, die der Versorgung der ladenden Elektrofahrzeuge dienen, gilt die Anforderung nach Satz 1 als erfüllt, wenn der Schnellladepunkt für einen Zeitraum von mindestens einer Stunde durchgehend eine Ladeleistung von 150 Kilowatt zur Verfügung stellen kann.

(3) Ein Tankstellenunternehmen kann die Verpflichtung nach Absatz 1 für höchstens 50 Prozent der öffentlichen Tankstellen, an denen es über die Preissetzungshoheit verfügt, auch dadurch erfüllen, dass es

a) den Schnellladepunkt in einer Entfernung (Luftlinie) von höchstens 1.000 Metern zur nächstgelegenen Grenze des Betriebsgrundstücks der jeweiligen Tankstelle selbst betreibt oder

b) sicherstellt, dass an einer anderen öffentlichen Tankstelle, an der es über die Preissetzungshoheit verfügt, über die Mindestvorgabe nach Absatz 1 Satz 1 hinaus ein zusätzlicher Schnellladepunkt betrieben wird.

Soweit es einem Tankstellenunternehmen nachweislich an mehr als 50 Prozent der öffentlichen Tankstellen, an denen es über die Preissetzungshoheit verfügt, unmöglich ist, einen Schnellladepunkt zu betreiben oder betreiben zu lassen, kann es von der Möglichkeit nach Satz 1 a) auch bezüglich dieser Tankstellen Gebrauch machen.

#### § 14c

##### Nutzungsrechte und Mitwirkungspflichten

(1) Ist nach bestehenden Miet-, Pacht-, Gestattungs- oder Konzessionsverträgen, beschränkt persönlichen Dienstbarkeiten, Grunddienstbarkeiten, Erbbauverträgen oder sonstigen grundstücksbezogenen Verträgen oder Rechten die Errichtung und der Betrieb von öffentlichen Tankstellen auf einem Grundstück gestattet, so umfassen diese Verträge und Rechte auch das Recht zur Errichtung und zum Betrieb von Schnellladepunkten einschließlich der dafür erforderlichen Leitungen und Einrichtungen, es sei denn, dass dies aufgrund besonderer Umstände des Einzelfalls technisch nicht möglich oder dem Betroffenen nicht zuzumuten ist.

(2) Eigentümer und Inhaber sonstiger Rechte sind gegenüber Tankstellenunternehmen zur Mitwirkung verpflichtet, soweit dies trotz der Regelungen nach Ab-

satz 1 zur Erfüllung der Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 erforderlich ist. Dies umfasst insbesondere die Pflicht, die Errichtung und den Betrieb des Schnellladepunktes an einer öffentlichen Tankstelle zu dulden, sowie die Pflicht, bestehende Verträge anzupassen oder neue abzuschließen. Die Eigentümer und Inhaber sonstiger Rechte, die nach Satz 1 zur Mitwirkung verpflichtet sind, können von dem Tankstellenunternehmen eine wirtschaftlich angemessene Vergütung verlangen, wenn die Mitwirkung den Umständen nach nur gegen eine solche Vergütung zu erwarten ist; die Konditionen dürfen nicht ungünstiger sein als diejenigen, die für die Einräumung von Rechten für die Errichtung und den Betrieb der öffentlichen Tankstelle vereinbart sind.

#### § 14d

##### Härtefallregelung

Weist ein Tankstellenunternehmen nach, dass die Regelungen nach § 14b und § 14c bei ihm trotz Ausschöpfung der Möglichkeiten nach § 14b Absatz 2 Satz 2 und § 14b Absatz 3 zu einer wirtschaftlich unzumutbaren Belastung führen, so ist es auf Antrag von der zuständigen Verwaltungsbehörde in dem notwendigen Umfang von der Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 zu befreien. Die zuständige Verwaltungsbehörde veröffentlicht, welche Nachweise der Antragsteller beizubringen hat. Sie kann bis zur Entscheidung über den Antrag nach Satz 1 eine einstweilige Anordnung treffen.

#### § 14e

##### Vollzug

Die zuständige Verwaltungsbehörde stellt sicher, dass die Tankstellenunternehmen ihrer Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 nachkommen. Sie kann hierzu nach pflichtgemäßem Ermessen alle notwendigen Anordnungen treffen.

#### § 14f

##### Datenverarbeitung

(1) Die zuständige Verwaltungsbehörde erhebt und sammelt die Daten und Informationen, die sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach § 14d und § 14e benötigt. Für die Datenerfassung sind nach Möglichkeit bestehende Quellen und Meldesysteme zu nutzen. Die zuständige Verwaltungsbehörde kann insbesondere Daten zu Ladepunkten verwenden, die bei ihr auf Grund gesetzlicher Meldepflichten bereits vorliegen.

(2) Die nach § 47k Absatz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen eingerichtete Markttransparenzstelle für Kraftstoffe ist verpflichtet, der zuständigen Verwaltungsbehörde auf deren Anforderung folgende Daten zu öffentlichen Tankstellen zu übermitteln, soweit ihr diese vorliegen:

- a) Name und Anschrift des Inhabers der Preissetzungshoheit,
- b) Standort der Tankstelle anhand der Geodaten in Form der Koordinaten und der Adresse,
- c) Unternehmenskennzeichen der Tankstelle im Sinne von § 5 Absatz 2 Satz 1 des Markengesetzes.

(3) Die zuständige Verwaltungsbehörde kann bei allen Behörden des Bundes um Auskunft nach Daten ersuchen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich sind. Die Behörden des Bundes sind zur Übermittlung dieser Daten verpflichtet.

(4) Die zuständige Verwaltungsbehörde kann Tankstellenunternehmen zur Erteilung von Auskünften und zur Übermittlung von Daten verpflichten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich ist.

(5) Bei der Verarbeitung personenbezogener Daten sind das Bundesdatenschutzgesetz und die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119/1 vom 4. Mai 2016) zu beachten.

#### § 14g

##### Zuständige Verwaltungsbehörde, Beleihung, Berichtspflicht

(1) Zuständige Verwaltungsbehörde nach § 14d bis § 14f ist die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen. Sie untersteht bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann juristischen Personen des privaten Rechts mit ihrem Einverständnis die Befugnis verleihen, Verwaltungsaufgaben nach den § 14d bis § 14f in eigenem Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, wenn sie die Gewähr für eine sachgerechte Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Die Verleihung und die Entziehung der Befugnis obliegen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr; im Falle der Verleihung ist das Bundesministerium der Finanzen zu unterrichten. Der Beliehene ist im Umfang der Beleihung anstelle der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen für die Wahrnehmung der Verwaltungsaufgaben zuständig. Er unterliegt der Aufsicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr; dieses kann die Aufsicht auf nachgeordnete Behörden übertragen. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliehenen juristischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.

(3) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr berichtet den gesetzgebenden Körperschaften zum 31. Dezember 2031 über die Erfahrungen mit den Regelungen nach § 14a bis § 14g.“

#### 4. § 15 wird wie folgt geändert:

Nach § 15 Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 14b Absatz 1 an einer öffentlichen Tankstelle, an der er über die Preissetzungshoheit verfügt, nicht dafür sorgt, dass ein öffentlich zugänglicher Schnellladepunkt betrieben wird und seiner Verpflichtung auch nicht nach Maßgabe von § 14b Absatz 3 nachkommt oder

2. einer vollziehbaren Anordnung nach § 14e Satz 2 oder § 14f Absatz 4 zuwiderhandelt.

Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu einhunderttausend Euro geahndet werden.“

## 2.

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Es tritt mit Ablauf des Jahres 2035 außer Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs ist die Ausstattung eines bedeutenden Anteils öffentlicher Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur, um den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und das Vertrauen in die Elektromobilität zu steigern.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz sieht vor, dass die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis zum Jahr 2045 so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Für den Klimaschutz und die Emissionsminderung im Verkehrssektor ist die Elektrifizierung des Straßenverkehrs eine entscheidende Voraussetzung. Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der Bundesregierung, dass bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektro-Pkw in Deutschland zugelassen sind.

Zentral für die Versorgung dieser Fahrzeuge und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf die Elektromobilität ist eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) enthält daher bereits Vorgaben zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für Eigentümer von Wohn- und Nichtwohngebäuden.

Öffentliche Tankstellen, die bislang von den Regelungen des GEIG nicht erfasst sind, nehmen bei der Gewährleistung von Mobilität eine Schlüsselrolle ein und sind in besonderem Maße geeignet, einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele zu leisten. Zum einen stellen diese mit ihren verkehrsgünstigen und attraktiven Standorten die deutschlandweite Versorgung von Kraftfahrzeugen mit Kraftstoff sicher. Zum anderen gelten Tankstellen dabei im Alltag als vertraute Anlaufstellen für den Individual- und Wirtschaftsverkehr und verfügen außerdem über weitere Service-Angebote. Die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen kann das Vertrauen potenzieller Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen stärken, indem ein Ladeangebot zur Verfügung gestellt wird, bei dem die Versorgung von Elektrofahrzeugen der Versorgung von Fahrzeugen mit Kraftstoffen angeglichen wird.

Aus dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag (Art. 20a GG, vgl. BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 198), der durch das Klimaschutzgesetz und die dort geregelten nationalen Klimaziele konkretisiert wird, folgt die Notwendigkeit zur klimafreundlichen Transformation auch des Verkehrssektors. Es entspricht dieser Transformation, dass Tankstellenunternehmen neben fossilen Kraftstoffen zunehmend auch Ladestrom anbieten. Der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen hat bereits begonnen; dieser erfolgt bislang allerdings noch nicht flächendeckend und regional heterogen. Zum 1. Juni 2023 waren rund 3 Prozent der Tankstellen in Deutschland mit Schnellladeinfrastruktur mit Ladeleistungen von mindestens 150 Kilowatt ausgestattet.

Die mit der vorliegenden Gesetzesänderung vorgesehene Verpflichtung ist ergänzend zu den Ausschreibungen für ein bundesweites Netz an Schnellladestandorten („Deutschlandnetz“) nach dem Schnellladegesetz vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2141) notwendig. Diese zielen darauf ab, in einer frühen Phase der Elektromobilität möglichst zeitnah eine Basisversorgung mit Schnellladeinfrastruktur aufzubauen. Sie sind auf die Deckung des Bedarfs zur Mitte dieses Jahrzehnts ausgerichtet. Durch den weiteren Hochlauf der Elektromobilität mit dem Ziel von 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 wird eine erhebliche zusätzliche Nachfrage nach Lademöglichkeiten entstehen. Um diesen Bedarf sicher zu decken, sollen auch ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen werden. Die Verpflichtung der Tankstellenunternehmen zur Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur ab dem Jahr 2028 soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Von einer für die Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen verlässlichen Ausstattung eines bedeutenden Anteils öffentlicher Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur ist ohne eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung gegenwärtig nicht auszugehen.

## II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit dem vorliegenden Gesetz werden Tankstellenunternehmen verpflichtet, ab dem 1. Januar 2028 die Verfügbarkeit von mindestens einem Schnellladepunkt je öffentlicher Tankstelle sicherzustellen. Der Kreis der Verpflichteten beschränkt sich dabei auf Unternehmen, die an mindestens 200 öffentlichen Tankstellen über die Preissetzungshoheit verfügen. Dazu zählen Tankstellen im Eigentum und Eigenbetrieb sowie Pacht- und Agenturmodelle. Vom Anwendungsbereich ausgenommen sind öffentliche Tankstellen, die Nebenbetriebe im Sinne des § 15 Bundesfernstraßengesetz sind. Für diese Tankstellen besteht durch § 5 Schnellladegesetz in Verbindung mit § 15 Bundesfernstraßengesetz bereits eine spezielle gesetzliche Regelung.

Um den verpflichteten Tankstellenunternehmen die Möglichkeit einzuräumen, die Standortauswahl für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur teilweise auf der Grundlage eigener wirtschaftlicher Erwägungen oder unter Berücksichtigung weiterer Gesichtspunkte wie beispielsweise der örtlichen Gegebenheiten zu treffen, ist ein Flexibilisierungsmechanismus vorgesehen, der für bis zu 50 Prozent der unter die Verpflichtung fallenden Tankstellen die Möglichkeit eröffnet, den Ladepunkt entweder zusätzlich an einem anderen Tankstellenstandort des Unternehmens oder in einem Umkreis von 1.000 Metern bereitzustellen.

Ferner soll den verpflichteten Unternehmen keine zusätzliche aktive Meldepflicht im Rahmen dieser Regelung auferlegt werden, um den Erfüllungsaufwand zu reduzieren. Stattdessen ist die zuständige Verwaltungsbehörde berechtigt, die Daten der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe sowie vorliegende Daten zu betriebenen Ladepunkten zu nutzen, um die (Nicht-)Erfüllung der Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 prüfen zu können.

Um Verstöße gegen das Gesetz wirksam sanktionieren zu können, werden neue Ordnungswidrigkeitentatbestände geschaffen, welche bußgeldbewehrt sind.

## III. Alternativen

In der Vergangenheit wurde die Mineralölwirtschaft aufgefordert verbindlich zu erklären, einen angemessenen Beitrag zum Aufbau der Schnellladeinfrastruktur zu leisten (Erklärung der Bundesregierung im vierten Spitzengespräch der „Konzertierten Aktion Mobilität“ im November 2020, Maßnahme 5 des Masterplans Ladeinfrastruktur II vom 19. Oktober 2022). Demnach sollte die Mineralölwirtschaft eine Erklärung zur Ausrüstung von mindestens 25 Prozent aller Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur (mindestens 150 Kilowatt) bis Ende 2022, von mindestens 50 Prozent bis Ende 2024 und von mindestens 75 Prozent bis Ende 2026 abgeben. Die Mineralölwirtschaft ist diesen Aufforderungen nicht nachgekommen und mit einer Abdeckung von rund 3 Prozent der Tankstellen in Deutschland mit Schnellladeinfrastruktur (Ladeleistungen von mindestens 150 Kilowatt) von einer flächendeckenden Bereitstellung weit entfernt.

## IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes. Der Regelungsgegenstand des Gesetzes gehört zum Recht der Wirtschaft. Zweck des Gesetzes ist es, zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor die weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu fördern.

Die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse macht eine bundesgesetzliche Regelung im Sinne von Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz erforderlich, da die verpflichteten Unternehmen im Kraftstoffsektor in der Regel überregional tätig sind.

Die Verwaltungskompetenz des Bundes für die Aufgabenzuweisung an die Bundesnetzagentur folgt aus Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Änderungen stehen im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen.

## **VI. Gesetzesfolgen**

Mit dem Gesetz werden neue ordnungsrechtliche Vorgaben für öffentlich zugängliche Tankstellen eingeführt. Die Vorgaben zum Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für die Elektromobilität an öffentlichen Tankstellen tragen zur flächendeckenden Versorgung von Elektrofahrzeugen mit Strom bei und können damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten.

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Die Gesetzesänderung begründet neue rechtliche Regelungen. Eine Rechts- oder Verwaltungsvereinfachung erfolgt nicht.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzgesetz verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 65 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Der Verkehr trägt aktuell rund 20 Prozent zu den Treibhausgasemissionen in Deutschland bei. Davon entfallen rund 60 Prozent auf Pkw. Elektroautos können negative Klimafolgen des Autoverkehrs vermindern und insbesondere den Kohlendioxid-Ausstoß reduzieren. Für die Erreichung der genannten Ziele ist eine weitgehende Elektrifizierung des Straßenverkehrs unerlässlich. Zwingende Voraussetzung hierfür ist insbesondere der Aufbau einer flächendeckenden, leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur, der mit diesem Entwurf verbessert werden soll.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

### **4. Erfüllungsaufwand**

Für das vorliegende Gesetz wird mit einem einmaligen Umstellungsaufwand von rund 430,61 Mio. Euro sowie mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 8,06 Mio. Euro gerechnet. Darunter werden die Kosten für Investitionen und Personalaufwand gefasst, die dafür entstehen, deutschlandweit öffentliche Tankstellen der verpflichteten Tankstellenunternehmen mit mindestens einem Schnellladepunkt auszustatten. Die Berechnung des Erfüllungsaufwandes berücksichtigt die Aufwände für Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die öffentliche Verwaltung. Bei der Berechnung des Erfüllungsaufwandes wird davon ausgegangen, dass voraussichtlich 8.063 Schnellladepunkte inkl. Netzanschluss von den Tankstellenunternehmen neu errichtet werden müssen. Berücksichtigt ist der Bestand zum 12. Dezember 2023.

Dem Erfüllungsaufwand der Wirtschaft stehen wirtschaftliche Umsätze und Einnahmen aus den zu betreibenden Schnellladepunkten gegenüber.

#### **a. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Die Benutzung von Schnellladeinfrastruktur ist den Nutzerinnen und Nutzern weitestgehend bekannt. Es wird angenommen, dass kein Erfüllungsaufwand für diese Adressatengruppe anfällt.

#### **b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von rund 430,56 Mio. Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 8,06 Mio. Euro. Im Einzelnen ergeben sich für die Wirtschaft folgende Kosten zur Erfüllung des vorliegenden Gesetzes:

- einmalige Kosten für die Beschaffung der Hardware zur Errichtung neuer Schnellladeinfrastruktur in Höhe von rund 245,12 Mio. Euro (30.400 Euro pro neu errichtetem Ladepunkt),

- einmalige Kosten für die Inbetriebnahme und den Netzanschluss der Schnellladeinfrastruktur in Höhe von rund 185,45 Mio. Euro (23.000 Euro pro neu errichtetem Ladepunkt),

- jährliche Kosten für den Betrieb der Schnellladeinfrastruktur in Höhe von rund 8,06 Mio. Euro (1.000 Euro pro neu errichtetem Ladepunkt). Darunter fallen laufende Kosten beispielsweise für regelmäßige Wartungen, Backend-Service.

Dem Erfüllungsaufwand der Wirtschaft stehen wirtschaftliche Umsätze und Einnahmen aus den zu betreibenden Schnellladepunkten gegenüber.

### **c. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung**

Für die Verwaltung ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 53.480 Euro. Der Umstellungsaufwand umfasst die notwendigen Tätigkeiten der Verwaltung zum Vollzug des vorliegenden Gesetzes. In der Verwaltung auf Bundesebene entsteht ein Umstellungsaufwand in Form von Personalaufwand bei der Bundesnetzagentur, die für die Prüfung der Erfüllung der Anforderungen des vorliegenden Gesetzes zuständig ist. Im Einzelnen ergeben sich für die Verwaltung folgende Kosten zur Erfüllung des vorliegenden Gesetzes:

- Kosten für die zuständige Behörde für die Prüfung der Erfüllung der Anforderungen des vorliegenden Gesetzes in Höhe von rund 53.480 Euro (rund 6,08 Euro pro Ladepunkt) [in Abstimmung mit BNetzA zu klären]

### **5. Weitere Kosten**

Es wird mit keinen weiteren Kosten gerechnet.

### **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Es werden keine weiteren Gesetzesfolgen erwartet.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Das Gesetz gilt befristet bis zum Ablauf des Jahres 2035. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr berichtet den gesetzgebenden Körperschaften zum 31. Dezember 2031 über die Erfahrungen mit den wesentlichen Regelungen dieses Gesetzentwurfs.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes)**

#### **Zu Nummer 1**

##### **Zu § 1 Absatz 1**

Das vorliegende Gesetz erweitert den Anwendungsbereich des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) um Regelung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Tankstellen.

##### **Zu § 1 Absatz 2**

Die Einschränkung des Anwendungsbereichs in Absatz 2 Satz 1 gilt nicht für öffentliche Tankstellen; ausgehend von dem Anknüpfungspunkt der Preissetzungshoheit enthält Abschnitt 5a ein abschließendes System für Flexibilisierungs- und Befreiungsmöglichkeiten.

#### **Zu Nummer 2**

##### **Zu Buchstabe a (§ 2 Nummer 9a bis 9b)**

##### **Zu § 2 Nummer 9a**

Die Definition des „Schnellladepunktes“ entspricht Artikel 2 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU.

##### **Zu § 2 Nummer 9b**

Die Definition der „öffentlichen Zugänglichkeit“ eines Schnellladepunktes entspricht der Definition für „öffentlich zugängliche Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ gemäß Artikel 2 Nummer 45 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU.

### **Zu Buchstabe b (§ 2 Nummer 16 bis 20)**

#### **Zu § 2 Nummer 16**

Die Definition des Begriffs „Kraftstoffe“ entspricht derjenigen in § 47k Absatz 3 Satz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

#### **Zu § 2 Nummer 17**

Unter Tankstellen sollen stationäre und dauerhafte Einrichtungen und Anlagen verstanden werden, deren Zweck darin besteht, Kraftstoffe aus Kraftstofftanks an Kraftfahrzeuge abzugeben.

#### **Zu § 2 Nummer 18**

Die Verpflichtung zur Errichtung öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur soll sich auf solche Tankstellen erstrecken, die von der Allgemeinheit zum Bezug von Kraftstoffen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen benutzt werden können. Tankstellen sind dann öffentlich, wenn die Anlage zur Abgabe von Kraftstoffen von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis genutzt werden kann. Tankstellen, die sich beispielsweise auf Betriebs- oder Werksgeländen befinden oder die nur zur Versorgung eines eingeschränkten Personen- oder Fahrzeugkreises dienen, sollen nicht von der mit diesem Gesetz eingeführten Verpflichtung betroffen sein.

#### **Zu § 2 Nummer 19**

„Tankstellenunternehmen“ im Sinne dieses Gesetzes sind diejenigen Unternehmen, die an einer öffentlichen Tankstelle über die Preissetzungshoheit verfügen. Dies ist der Fall, wenn sie im Sinne von § 47k Absatz 2 Satz 1 und 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen als Betreiber der Tankstelle Kraftstoffe zu selbst festgesetzten Preisen anbieten oder dem Betreiber der Tankstelle die Preise vorgeben.

Tankstellen werden nicht ausschließlich von preissetzenden „Tankstellenunternehmen“ betrieben, sondern auch von deren Tochterunternehmen, von Pächtern, Markenhändlern, Markenpartnern, Handelsvertretern oder weiteren Dritten. Um in dieser heterogenen Marktsituation das verantwortliche Tankstellenunternehmen klar zu identifizieren, stellt § 2 Nummer 19 auf das Kriterium der Preissetzungshoheit ab, das auch in § 47k Absatz 2 Satz 2 GWB herangezogen wird. Damit werden Tankstellenstandorte demjenigen Tankstellenunternehmen zugerechnet, welches auch zur Meldung der Kraftstoffpreise an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe verpflichtet ist.

### **Zu Nummer 3 (Abschnitt 5a Öffentliche Tankstellen)**

#### **Zu § 14a**

Öffentliche Tankstellen, die Nebenbetriebe im Sinne des § 15 Bundesfernstraßengesetz sind, sind vom Anwendungsbereich ausgenommen. Für diese Tankstellen besteht durch § 5 Schnellladegesetz in Verbindung mit § 15 Bundesfernstraßengesetz bereits eine spezielle gesetzliche Regelung.

#### **Zu § 14 b Absatz 1**

Die Verpflichtung des Absatz 1 richtet sich an Tankstellenunternehmen mit mindestens 200 öffentlichen Tankstellen. Diese müssen dafür sorgen, dass ab dem 1. Januar 2028 ein Schnellladepunkt auf dem Betriebsgelände jeder dieser Tankstellen betrieben wird. Dies umfasst die Errichtung vor dem Stichtag sowie den Betrieb spätestens ab dem Stichtag und kann im Sinne dieser Vorschrift sowohl durch den Verpflichteten als auch durch einen Dritten auf dem Grundstück des Verpflichteten geleistet werden. Adressierte Unternehmen, die über ein verbundenes Ladeinfrastrukturgeschäft verfügen, können diese Verpflichtungen somit entweder selbst erfüllen oder Kooperationspartner einbinden. Die

häufig verkehrsgünstig gelegenen Flächen werden dadurch teilweise dem Markt zugänglich gemacht.

Mit Blick auf die Versorgungsfunktion der Ladeinfrastruktur an Tankstellen ist eine Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt erforderlich. Daher gehen die Anforderungen dieses Gesetzes an die Mindestladeleistung über die in Artikel 2 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe genannte Definition hinaus.

Aus dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag (Art. 20a GG, vgl. BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 198), der durch das Klimaschutzgesetz und die dort geregelten nationalen Klimaziele konkretisiert wird, folgt die Notwendigkeit zur klimafreundlichen Transformation auch des Verkehrssektors. Dieser Transformation entspricht die Inpflichtnahme der in § 2 Nummer 19 definierten Tankstellenunternehmen. Es hat für Tankstellenunternehmen zur Folge, dass sie einen Beitrag zur Treibhausgasemissionsminderung leisten und dazu neben fossilen Kraftstoffen zunehmend auch Ladestrom anbieten müssen. Um angesichts der heterogenen Eigentums- und Betriebskonstellationen an Tankstellen das verantwortliche Tankstellenunternehmen klar zu identifizieren, stellt § 2 Nummer 19 auf das Kriterium der Preissetzungshoheit ab, das auch in § 47k Absatz 2 Satz 2 GWB herangezogen wird. Damit wird die Verantwortung sachgerecht zugeordnet. Es ist angemessen, ein Unternehmen, das einem anderen Unternehmen die Kraftstoffpreise vorgibt, rechtlich so zu behandeln, als ob es den Kraftstoff selbst anbieten würde.

Der Schwellenwert von mindestens 200 Tankstellen je Unternehmen soll sicherstellen, dass kleinere Tankstellenunternehmen aufgrund geringerer finanzieller und personeller Ressourcen von den gesetzlichen Verpflichtungen ausgenommen werden. Gleichzeitig ermöglicht die hohe Konzentration im Kraftstoffmarkt trotz des Schwellenwertes eine ausreichend hohe Standortabdeckung. Ausgehend von der heutigen Marktsituation werden von der Verpflichtung nach Absatz 1 ca. 60 Prozent der Standorte umfasst; mit voraussichtlich mehr als 8.000 bereitzustellenden Ladepunkten kann ein wesentlicher Beitrag zum Hochlauf der Elektromobilität geleistet werden.

Diese Ladepunkte müssen ab dem 1. Januar 2028 bereitgestellt werden; damit wird den Verpflichteten genügend Vorlauf eingeräumt. Ein angemessener Umsetzungszeitraum ab Inkrafttreten des Gesetzes ist notwendig, da aufgrund der hohen Konzentration im Bereich der Tankstellen einzelne Akteure über eine sehr hohe Anzahl an Standorten verfügen. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur an diesen Standorten bedarf einer umfangreichen Planung unabhängig davon, ob Errichtung und Betrieb selbst oder durch einen Dritten ausgeführt werden.

Die Sätze 3 und 4 regeln den Umgang mit Konzernstrukturen und anderen verbundenen Unternehmen, um Ausgliederungen oder anderen gesellschaftsrechtlichen Maßnahmen zur Umgehung der Vorschriften vorzubeugen.

Die Regelung in Satz 5 stellt sicher, dass auch in Fällen, in denen ein Tankstellenunternehmen den Schwellenwert erst ab dem 1. Januar 2027, also gegebenenfalls weniger als ein Jahr vor bzw. sogar zu einem Zeitpunkt nach dem 1. Januar 2028 erreicht, ein angemessener Zeitraum von bis zu einem Jahr ab Erreichen des Schwellenwerts für die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung besteht.

#### **Zu § 14b Absatz 2**

Die durchgängige Verfügbarkeit einer Ladeleistung der Schnellladepunkte von 150 Kilowatt ist erforderlich, um dem erwarteten Nutzungsverhalten an Tankstellen zu entsprechen und Fahrzeugen ohne lange Verweildauer einen ausreichenden Strombezug für eine angemessene Reichweite ermöglichen zu können.

Da nicht alle Tankstellenstandorte über einen ausreichend leistungsstarken Anschluss an das Stromnetz verfügen und die Herstellung des Netzanschlusses einer der wesentlichen Kostenbestandteile bei der Errichtung von Schnellladepunkten sein kann, soll der wirtschaftliche Aufwand reduziert werden, indem die Möglichkeit der Versorgung der zu betreibenden Schnellladepunkte mittels Pufferspeichern ausdrücklich berücksichtigt wird.

Bei Verwendung eines Pufferspeichers zur Reduzierung der Netzanschlussleistung und -kosten ist es erforderlich, eine ausreichende Dimensionierung der Speicherkapazität des Pufferspeichers unter Berücksichtigung von Netzanschlussleistung und des zu erwartenden zukünftigen Ladeaufkommens zu gewährleisten. Bei Verwendung eines Pufferspeichers ist daher sicherzustellen, dass an den zu betreibenden Schnellladepunkten für den Zeitraum von mindestens einer Stunde durchgehend Strom mit einer Ladeleistung von 150 Kilowatt an mehrere aufeinander folgend ladende Elektrofahrzeuge abgegeben werden kann.

### **Zu § 14b Absatz 3**

Absatz 3 formuliert alternative Erfüllungsoptionen für verpflichtete Tankstellenunternehmen, die an 50 Prozent ihrer Tankstellen genutzt werden können. Dadurch wird es den Verpflichteten ermöglicht, die konkreten Gegebenheiten vor Ort (lit. a) und den Bedarf (lit. b) bei der Umsetzung der Vorschriften zu berücksichtigen.

Die Höchstgrenze von 50 Prozent in Bezug auf die Flexibilisierungsmöglichkeit beruht auf der Abwägung zwischen dem Ziel der Flächendeckung einerseits und einem wirtschaftlichen Betrieb der Ladepunkte andererseits.

#### **Zu § 14b Absatz 3 lit. a)**

Befinden sich im Umkreis der Tankstelle aus verkehrlichen oder anderen Gründen besser geeignete Standorte oder sprechen bauliche Gründe gegen eine Errichtung auf dem Betriebsgrundstück selbst, ermöglicht lit. a) den verpflichteten Unternehmen, die gemäß Absatz 1 zu errichtenden Ladepunkte im Umkreis von 1.000 Metern zur jeweiligen Tankstelle zu errichten. Um sicherzustellen, dass die Ladepunkte zusätzlich bereitgestellt werden, entfällt in diesem Fall die Option des Betriebs durch Dritte: Ladepunkte, die nach § 14b Absatz 3 lit. a) errichtet werden, sind von dem Verpflichteten (oder einem mit diesem verbundenen Unternehmen) selbst zu betreiben. Die direkte Entfernung (Luftlinie) von 1.000 Metern bemisst sich dabei ab der nächstgelegenen Grenze des Betriebsgrundstücks der jeweiligen Tankstelle. Es wurde davon abgesehen auf Fahrwegzeiten abzustellen, da dies weder für Behörden noch für die verpflichteten Unternehmen praktikabel umsetzbar wäre.

#### **Zu § 14b Absatz 3 lit. b)**

§ 14b Absatz 3 lit. b) ermöglicht darüber hinaus im Rahmen der Höchstgrenze von 50 Prozent eine Bündelung, indem verpflichtete Tankstellenunternehmen die Möglichkeit erhalten, die zu betreibenden Schnellladepunkte alternativ zusätzlich an anderen zugeordneten Standorten desselben Unternehmens zu errichten. Die insgesamt zu errichtende Anzahl an Schnellladepunkten je Unternehmen ändert sich dadurch nicht. Unternehmen können sich in den Grenzen des Absatz 3 Satz 1 aber am Bedarf orientieren und Ladepunkte entsprechend der erwarteten Nachfrage zwischen Standorten umverteilen. Verpflichtete Unternehmen erhalten so außerdem die Möglichkeit, vom Betrieb von Schnellladepunkten an denjenigen Tankstellenstandorten abzusehen, an denen Errichtung und Betrieb mit vergleichsweise hohen Kosten verbunden wären. Der wirtschaftliche Aufwand zur Erfüllung der Verpflichtung nach Absatz 1 wird so erheblich reduziert.

#### **Zu § 14b Absatz 3 Satz 2**

Sofern die Flexibilisierungsoptionen des § 14b Absatz 3 lit. a) und b) bereits vollumfänglich ausgeschöpft worden sind und Gründe vorliegen, die den Betrieb eines Schnellladepunktes tatsächlich unmöglich machen, soll für diese Ausnahmefälle die Möglichkeit geschaffen werden, über die in Satz 1 festgelegte Grenze von 50 Prozent hinaus von der in lit. a) festgelegten Möglichkeit des Betriebs innerhalb eines 1.000-Meter-Radius' zum Tankstellenstandort Gebrauch zu machen. Nicht erfasst sind Fälle, in denen sich das Tankstellenunternehmen auf allgemeine Herausforderungen wie beispielsweise lange Genehmigungsverfahren, die Verfügbarkeit von Hardware oder Fachkräftemangel beruft.

Diese Erweiterung der Flexibilisierungsoption bezieht sich als Ausnahmeregelung mit Blick auf das Gesetzesziel einen Beitrag zur Flächendeckung zu leisten nur auf die Möglichkeit gem. lit. a).

#### **Zu § 14c Absatz 1**

Absatz 1 erweitert, wo notwendig, grundstücksbezogene Verträge und Rechte für den Fall, dass ein Tankstellenunternehmen nicht über die Grundstücksnutzungsrechte für die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur verfügt. Die Bestimmung ist in systematischer Hinsicht § 554 Absatz 1 Satz 1 BGB vergleichbar, führt aber zu einer gesetzesunmittelbaren Vertragsänderung. Dies ist insbesondere dann notwendig, wenn Dritte über Eigentum an dem Tankstellengrundstück verfügen. Eigentümer und sonstige Berechtigte werden zur Duldung verpflichtet. Die Regelung des Absatz 1 erfasst bewusst auch Tankstellenunternehmen, die mangels Erreichung des Schwellenwerts nicht der Pflicht nach § 14b Absatz 1 unterliegen. Es entspricht der Zielsetzung, die Transformation im Verkehrssektor effektiv zu fördern, dass auch diese Tankstellenunternehmen in die Lage versetzt werden, neben fossilen Kraftstoffen auch Ladestrom anzubieten. Gegenüber den Grundstücksberechtigten handelt es sich um eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums nach Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes, die zur Ermöglichung eines flächendeckenden Ausbaus von Ladeinfrastruktur an Tankstellen erforderlich und aufgrund der Situationsgebundenheit von Tankstellengrundstücken auch angemessen ist. Die Alternative, den Tankstellenunternehmen nur ein Recht auf Vertragsanpassung einzuräumen, wie dies z. B. in § 554 Absatz 1 Satz 1 BGB vorgesehen ist, wäre zur Erreichung der Ziele des Gesetzes nicht gleichermaßen geeignet. Ein Vertragsanpassungsanspruch müsste gegebenenfalls erst in gerichtlichen Verfahren durchgesetzt werden. Dies könnte zu erheblichen Verzögerungen und zur Verfehlung der zeitlichen Zielvorgabe nach § 14b Absatz 1 führen. Die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne wird durch den Vorbehalt der Zumutbarkeit im Einzelfall sichergestellt, wobei es sich hier um enge Ausnahmefälle handeln dürfte.

#### **Zu § 14c Absatz 2**

Absatz 2 erweitert die Regelungen des Absatzes 1 für weitere, von Absatz 1 nicht erfasste vertragliche Konstellationen, bei denen eine Mitwirkung Dritter zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben notwendig ist. Zu denken ist etwa an Fälle, in denen zwischen dem Betreiber der Tankstelle und dem Inhaber der Preissetzungshoheit (nur) ein Liefervertrag über Kraftstoffe besteht. Zur Sicherstellung der Verhältnismäßigkeit der Regelung können Rechteinhaber eine angemessene Vergütung für die Mitwirkung vom Verpflichteten verlangen.

#### **Zu § 14d**

§ 14d enthält eine Härtefallregelung, die mit Blick auf Artikel 12 Absatz 1 GG die verfassungsrechtlich gebotene Verhältnismäßigkeit sicherstellen soll.

Grundsätzlich ist die Verhältnismäßigkeit bereits durch den in § 14b Absatz 1 festgesetzten Schwellenwert sowie die Regelungen in § 14b Absatz 2 und 3 sichergestellt, die den Unternehmen erhebliche Flexibilität bei der Erfüllung der Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 einräumen. Denn bei der Prüfung von wirtschaftsordnenden Gesetzen am Maßstab der Berufsfreiheit ist eine generalisierende Betrachtungsweise geboten, die auf den betreffenden Wirtschaftszweig insgesamt abstellt (BVerfG, Beschluss vom 16. März 1971 – 1 BvR 52/66 –, BVerfGE 30, 292).

Es ist aber nicht völlig ausgeschlossen, dass die Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 in einzelnen Fällen zu einer unzumutbaren wirtschaftlichen Belastung von Tankstellenunternehmen führen könnte. In diesem Fall soll die Möglichkeit zu einer teilweisen Befreiung bestehen. Der Begriff der wirtschaftlich unzumutbaren Belastung ist jedoch in einem doppelten Sinne eng zu verstehen: Erstens ist für die Beurteilung der unzumutbaren wirtschaftlichen Belastung die Betrachtung des Tankstellenunternehmens entscheidend, nicht die des einzelnen Tankstellenstandorts. Zweitens genügt es nicht, dass die Ertragslage des Unternehmens tangiert wird. Denn es ist den Tankstellenunternehmen zuzumuten, dass ihr Betriebsergebnis durch die neuen gesetzlichen Verpflichtungen geschmälert wird. Von einer unzumutbaren wirtschaftlichen Belastung ist erst dann auszugehen, wenn ein Unternehmen durch die Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet wird. Das ist etwa anzunehmen, wenn dem Unternehmen bei (vollständiger) Erfüllung der Verpflichtung die Zahlungsunfähigkeit oder eine Überschuldung drohen würde. Bei der Bewertung sind daher die Größe und Wirtschaftskraft des Unternehmens zu berücksichtigen. Gehört das Unternehmen einem Konzern an, sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Konzerns maßgebend.

Ein Tankstellenunternehmen, das eine Befreiung erlangen will, muss die unzumutbare wirtschaftliche Belastung substantiiert darlegen. Die gegenwärtige und zukünftige Lage des Unternehmens ist konkret und nachvollziehbar darzustellen. Pauschale Angaben genügen nicht. Welche Nachweise der Antragsteller beizubringen hat, wird durch die zuständige Verwaltungsbehörde bekanntgegeben.

Soweit eine wirtschaftlich unzumutbare Belastung vorliegt, ist eine Befreiung nur in dem Umfang zu erteilen, der zur Herstellung der Zumutbarkeit notwendig ist. In der Regel wird dafür eine teilweise Befreiung mit Blick auf ausgewählte Standorte genügen.

#### **Zu § 14e**

§ 14e führt eine behördliche Zuständigkeit für die Sicherstellung der Erfüllung der Verpflichtung nach § 14b Absatz 1 ein.

#### **Zu § 14f**

§ 14f regelt die Erhebung und Verarbeitung von Daten durch die Bundesnetzagentur als zuständige Verwaltungsbehörde. § 14f Absatz 1 trifft allgemeine Regelungen zur Datenverarbeitung. Zur Reduzierung des Aufwands der beteiligten Unternehmen gilt der Grundsatz, dass nach Möglichkeit bestehende Datenquellen und Meldesysteme zu nutzen sind (Absatz 1 Satz 2). Dies betrifft insbesondere Daten zu Ladepunkten, die bereits bei der Bundesnetzagentur als zuständiger Verwaltungsbehörde auf Grund gesetzlicher Meldepflichten vorliegen (Absatz 1 Satz 3). Eine weitere zentrale Datenquelle sind die bei der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe vorhandenen Informationen dazu, wer an welcher öffentlichen Tankstelle der Inhaber der Preissetzungshoheit ist. Absatz 2 verpflichtet die Markttransparenzstelle daher zur Datenübermittlung an die zuständige Verwaltungsbehörde auf deren Anforderung und soweit ihr diese vorliegen. Dabei sind nur bestimmte Grunddaten nach § 4 Absatz 1 der Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe zu übermitteln. Preisdaten nach § 4 Absatz 2 der Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe werden nicht benötigt. Absatz 3 regelt ergänzend die Möglichkeit, Auskünfte bei anderen Bundesbehörden einzuholen. Damit wird der Möglichkeit Rechnung getragen, dass notwendige Informationen etwa zu Ladepunkten künftig bei anderen Bundesbehörden zu melden sein könnten. Absatz 4 beinhaltet schließlich die Befugnis, erforderlichenfalls die Tankstellenunternehmen zur Erteilung von Auskünften und zur Übermittlung von Daten zu verpflichten. Absatz 5 stellt klar, dass im Fall der Verarbeitung personenbezogener Daten die datenschutzrechtlichen Vorgaben des Bundesdatenschutzgesetzes und der EU-Datenschutz-Grundverordnung zu beachten sind.

#### **Zu § 14g Absatz 1**

§ 14g Absatz 1 überträgt der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen die Aufgaben der zuständigen Verwaltungsbehörde. Diese ist gem. § 2 Nummer 7 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 156) bereits die zuständige Regulierungsbehörde für technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge. Aufgrund der daraus resultierenden Aufgaben, der ihr gegenüber bestehenden Meldepflichten über die In- und Außerbetriebnahme öffentlich zugänglicher Ladepunkte sowie der durch sie bereits erfolgenden Datensammlungen und -auswertungen („Ladesäulenregister“) ist die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen die für die Überwachung des vorliegenden Gesetzes geeignete Behörde.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übernimmt für die Wahrnehmung der aus diesem Gesetz folgenden Aufgaben die Fachaufsicht über die zuständige Verwaltungsbehörde. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat gem. § 3 Absatz 1 Satz 1 SchnellLG (Schnellladegesetz vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2141)) die gesetzliche Aufgabe, die flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge zu gewährleisten.

#### **Zu § 14g Absatz 2**

§ 14g Absatz 2 enthält Regelungen zur Beleihung entsprechend § 44 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann juristische

Personen des privaten Rechts mit ihrem Einverständnis die Befugnis verleihen, Verwaltungsaufgaben nach diesem Gesetz in eigenem Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, wenn sie die Gewähr für eine sachgerechte Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Dazu zählen insbesondere Dienstleistungen administrativer Art sowie die Durchführung von Datenerhebungen und -analysen.

Die Verleihung und die Entziehung der Befugnis obliegen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr; im Falle der Verleihung ist das Bundesministerium der Finanzen zu unterrichten. Der Beliehene unterliegt der Aufsicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr; dieses kann die Aufsicht auf nachgeordnete Behörden übertragen. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliehenen juristischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.

### **Zu § 14g Absatz 3**

Die Regelung legt fest, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr den gesetzgebenden Körperschaften zum 31. Dezember 2031 berichtet, wie die Regelungen dieses Gesetzes wirken. Insbesondere soll dabei berücksichtigt werden, wie sich der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die technologische Entwicklung der Elektromobilität und der Tankstellenmarkt entwickelt haben. Etwaiger Anpassungsbedarf wird dadurch rechtzeitig analysiert. Auch die weitere Notwendigkeit der Regelungen nach Absatz 1 bis 8 über das Jahr 2035 hinaus sollte in diesem Zusammenhang bewertet werden.

### **Zu Nummer 4 (§ 15 Bußgeldvorschriften)**

#### **Zu § 15 Absatz 3**

Entsprechend der Aufnahme einer Verpflichtung zur Errichtung von Schnellladeinfrastruktur an öffentlichen Tankstellen werden Verstöße gegen die Regelungen des § 14b Absatz 1 bis 3 und gegen vollziehbare Anordnungen nach § 14e Satz 2 und § 14f Absatz 4 in den Katalog der Ordnungswidrigkeitstatbestände des § 15 aufgenommen. Dazu wird ein neuer Absatz 3 angefügt. Aufgrund der vergleichsweise hohen Errichtungskosten von Schnellladepunkten ist die bisher im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz vorgesehene Bußgeldhöhe von bis zu 10.000 Euro nicht geeignet, die Erfüllung dieser Verpflichtung durchzusetzen. Eine Bußgeldhöhe von bis zu 100.000 Euro steht in einem geeigneten Verhältnis zu den Errichtungskosten eines Schnellladepunktes. Das Bußgeld wird in jedem Einzelfall bezüglich jedes Tankstellenstandorts verwirkt, an dem ein Tankstellenunternehmen seiner Pflicht, für den Betrieb eines Schnellladepunktes zu sorgen, nicht nachkommt. Sollte ein Tankstellenunternehmen durch ein pflichtwidriges Verhalten einen wirtschaftlichen Vorteil generieren, der über das gesetzliche Höchstmaß der Geldbuße hinausgeht, so kann und soll das Höchstmaß nach § 17 Absatz 4, § 30 Absatz 3 OWiG überschritten werden.

### **Zu Artikel 2 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)**

Es ist davon auszugehen, dass Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in den 2030er Jahren fest etabliert sein und einen höheren Grad der Marktdurchdringung erreicht haben werden. Gleichzeitig ist durch die stetige Abnahme von Kraftfahrzeugen, die mit fossilen Kraftstoffen angetrieben werden, mit einem Wandel am Tankstellenmarkt zu rechnen. Dieses Gesetz hat das Ziel, bis dahin auf den Abbau von Hürden bei der Adaption der Elektromobilität hinzuwirken und ist daher bis zum Ablauf des Jahres 2035 befristet.

Die Befristung trägt außerdem den gegenwärtig noch nicht vollständig absehbaren, zukünftigen technologischen Entwicklungen Rechnung.

Die Evaluierung und Berichterstattung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bis spätestens zum 31. Dezember 2031 soll den gesetzgebenden Körperschaften die Bewertung des Außerkrafttretens oder einer gegebenenfalls notwendigen Verlängerung ermöglichen.