

## Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

### Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

#### 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-Personenkraftwagen (Elektro-Pkw) in Deutschland zugelassen sein werden.

Zentral für die Versorgung dieser Fahrzeuge ist eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur, die die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf die Elektromobilität erhöht. 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 Tankstellen mit ihren verkehrsgünstigen Standorten die deutschlandweite Versorgung von Kraftfahrzeugen mit Kraftstoff sicher. Zum anderen gelten sie im Alltag als vertraute und attraktive Anlaufstellen.

Aus dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag (Artikel 20a des Grundgesetzes (GG), vgl. Bundesverfassungsgericht, 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. Teil dieser Transformation ist, dass Tankstellenunternehmen neben fossilen Kraftstoffen zunehmend auch Ladestrom anbieten. Der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen hat bereits begonnen; allerdings erfolgt dieser bislang noch nicht flächendeckend und regional heterogen. Mit Stand zum 1. Juni 2023 waren erst rund drei Prozent der Tankstellen in Deutschland mit Schnellladeinfrastruktur mit Ladeleistungen von mindestens 150 Kilowatt (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), das durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, notwendig. Die Ausschreibungen 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. Mit zunehmender Etablierung 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.

Dieser Gesetzentwurf steht im Kontext der rechtzeitigen Erreichung der Ziele nachhaltiger Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs) der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 „Transformation unserer Welt: die UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“. Der Entwurf trägt insbesondere zur Erreichung des SDG 9 (Zielvorgabe 9.4) bei, bis 2030 die Infrastruktur unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien zu modernisieren.

## **B. Lösung; Nutzen**

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. Die Maßnahme trägt zum Markthochlauf der Elektromobilität und somit zur Emissionsminderung im Verkehrssektor bei.

## **C. Alternativen**

Keine. Die Verpflichtung von Tankstellenunternehmen, für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur zu sorgen, ist geboten. Alternative Maßnahmen wie Förderprogramme sind nicht geeignet, die Zielerreichung gleichermaßen zu gewährleisten. Denn die Bereitstellung der Schnellladeinfrastruktur würde weiterhin eine freiwillige Errichtung durch die Tankstellenunternehmen voraussetzen.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

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

Die Bürgerinnen und Bürger sind von den Regelungen des Gesetzes nicht betroffen.

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

Für die Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 8 Millionen Euro. Insgesamt entsteht ein einmaliger Aufwand von rund 432,1 Millionen Euro.

Es entstehen Bürokratiekosten aus einmaligen Informationspflichten in Höhe von rund 1,3 Millionen Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand von rund 8 Millionen Euro stellt ein „In“ im Sinne der „One in one out“-Regel dar. Dieses wird durch die Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 15. Februar 2023 kompensiert.

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

Für die Bundesverwaltung entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 795 000 Euro.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

## Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Gesetz zum Aufbau einer Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität  
Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – EIG“

2. Dem § 1 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Dieses Gesetz ist auch auf die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität an öffentlichen Tankstellen anzuwenden, die kein Nebenbetrieb im Sinne des § 15 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, sind. Absatz 2 ist insoweit nicht anzuwenden.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

„9. Ladepunkt“ eine feste oder mobile, netzgebundene oder netzunabhängige Schnittstelle für die Übertragung von Strom auf ein Elektromobil die zwar einen oder mehrere Anschlüsse für unterschiedliche Arten von Anschlüssen haben kann, an der aber zur selben Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt, deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektromobilen ist,“

b) Nach Nummer 12 wird folgende Nummer 12a eingefügt:

„12a. „öffentliche Tankstelle“ eine Einrichtung zur Abgabe von Ottokraftstoffen oder Dieselmotorkraftstoffen aus Lagertanks an Kraftstofftanks von Kraftfahrzeugen, die sich an einem öffentlich zugänglichen Ort befindet und ohne Beschränkung des Personenkreises aufgesucht werden kann,“

c) Nach Nummer 14 wird folgende Nummer 14a eingefügt:

„14a. „Tankstellenunternehmen“ ein Unternehmen, das an einer öffentlichen Tankstelle über die Preissetzungshoheit verfügt, gleichviel ob es nach § 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 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 405) geändert worden ist, als Betreiber der Tankstelle Kraftstoffe zu selbst festgesetzten Preisen

anbietet oder nach § 47k Absatz 2 Satz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen dem Betreiber der Tankstelle die Preise vorgibt,“

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

„Abschnitt 5a

Schnellladepunkte an öffentlichen Tankstellen

§ 14a

Betrieb von Schnellladepunkten

(1) Jedes Tankstellenunternehmen, das an mindestens 200 öffentlichen Tankstellen über die Preissetzungshoheit verfügt, hat dafür zu sorgen, dass ab dem 1. Januar 2028 auf dem Betriebsgelände jeder öffentlichen Tankstelle, an der es über die Preissetzungshoheit verfügt, nach Maßgabe des Absatzes 2 jeweils mindestens ein Schnellladepunkt betrieben wird. Bei der Ermittlung der Anzahl der Tankstellen nach Satz 1 werden die Tankstellen von nach § 15 des Aktiengesetzes vom 6. September 1965 (BGBl. I S. 1089), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 11. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 354) geändert worden ist, 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 ist entsprechend anzuwenden. Erreicht ein Tankstellenunternehmen den in Satz 1 genannten Schwellenwert von 200 öffentlichen Tankstellen zu einem Zeitpunkt, der nach dem 31. Dezember 2026 liegt, so hat es die Pflicht nach Satz 1 binnen eines Jahres ab dem Zeitpunkt des Erreichens des Schwellenwerts zu erfüllen.

(2) Der Schnellladepunkt nach Absatz 1 Satz 1 muss

1. öffentlich zugänglich sein und
2. durchgehend eine Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt zur Verfügung stellen.

Beim Einsatz eines Pufferspeichers, der der Versorgung der zu ladenden Fahrzeuge dient, gilt die Anforderung nach Satz 1 Nummer 2 als erfüllt, wenn der Pufferspeicher an einen Netzanschluss mit einer Leistung von mindestens 30 Kilowatt angeschlossen ist und 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 Satz 1 für eine Tankstelle, an der es über die Preissetzungshoheit verfügt, auch dadurch erfüllen, dass es

1. den Schnellladepunkt in einer Entfernung von höchstens 1 000 Metern in Luftlinie zur nächstgelegenen Grenze des Betriebsgeländes der jeweiligen öffentlichen Tankstelle selbst betreibt oder
2. 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.

Die Möglichkeiten nach Satz 1 darf ein Tankstellenunternehmen für insgesamt höchstens 50 Prozent der öffentlichen Tankstellen, an denen es über die Preissetzungshoheit verfügt, in Anspruch nehmen. Soweit es einem

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

#### § 14b

##### Nutzungsrechte und Mitwirkungspflichten

(1) Ist durch einen Mietvertrag, einen Pachtvertrag, einen Gestattungsvertrag oder einen Konzessionsvertrag, eine Dienstbarkeit, ein Erbbaurecht oder einen sonstigen Vertrag oder ein sonstiges Recht der Betrieb einer öffentlichen Tankstelle auf einem Grundstück gestattet, so umfasst dieser Vertrag oder dieses Recht auch das Recht zum Betrieb von Schnellladepunkten einschließlich der dafür erforderlichen Leitungen und Einrichtungen. Satz 1 ist nicht anzuwenden, soweit der Betrieb eines Schnellladepunktes aufgrund besonderer Umstände des Einzelfalls ganz oder teilweise tatsächlich oder rechtlich unmöglich ist oder der Betrieb eines Schnellladepunktes demjenigen, der durch den Abschluss eines Vertrags oder die Einräumung eines Rechts im Sinne von Satz 1 den Betrieb der öffentlichen Tankstelle gestattet hat, nicht zuzumuten ist.

(2) Der Inhaber eines Rechts, das der Erfüllung der Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 entgegensteht, ist im Rahmen des Erforderlichen und Zumutbaren verpflichtet, dem Tankstellenunternehmen die Erfüllung der Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 zu ermöglichen. Dabei kann er unter mehreren geeigneten und dem Tankstellenunternehmen zumutbaren Erfüllungsmöglichkeiten wählen. Der Inhaber des Rechts kann von dem Tankstellenunternehmen eine wirtschaftlich angemessene Vergütung verlangen, sofern die von ihm nach Satz 1 erbrachte Leistung den Umständen nach nur gegen eine solche Vergütung zu erwarten ist.

#### § 14c

##### Härtefallregelung

Weist ein Tankstellenunternehmen nach, dass die Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 trotz Ausschöpfung der Möglichkeiten nach § 14a Absatz 2 Satz 2 und § 14a Absatz 3 zu einer unzumutbaren Belastung führen würde, so ist es auf Antrag von der zuständigen Behörde in dem notwendigen Umfang von der Verpflichtung zu befreien. Die zuständige Behörde informiert auf ihrer Internetseite darüber, welche Nachweise der Antragsteller beizubringen hat. Wenn die Entscheidung über den Antrag nach Satz 1 voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen wird und die Voraussetzungen für den Anspruch mit hinreichender Wahrscheinlichkeit vorliegen, kann die zuständige Behörde eine vorläufige Entscheidung treffen.

#### § 14d

##### Aufsicht

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

#### § 14e

##### Datenverarbeitung

(1) Die zuständige Behörde verarbeitet die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach den §§ 14c und 14d erforderlichen Daten einschließlich personenbezogener Daten. Für die Datenerfassung sind nach Möglichkeit bestehende Quellen und Meldesysteme

zu nutzen. Die zuständige Behörde verwendet insbesondere Daten zu Ladepunkten, die auf Grund gesetzlicher Meldepflichten bereits vorliegen.

(2) Die nach § 47k Absatz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen eingerichtete Markttransparenzstelle für Kraftstoffe ist verpflichtet, der zuständigen Behörde auf deren Anforderung die Daten nach § 2 Absatz 3 Satz 1 bis 3 und § 4 Absatz 1 der MTS-Kraftstoff-Verordnung vom 22. März 2013 (BGBl. I S. 595, 3245; 2013 I S. 3304), die durch Artikel 27 des Gesetzes vom 6. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 149) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung sowie Daten zu den nach § 3 Absatz 1 der MTS-Kraftstoff-Verordnung von der Meldepflicht befreiten Tankstellen zu übermitteln, soweit ihr diese vorliegen.

(3) Die zuständige Behörde kann bei allen Behörden des Bundes um Auskunft nach Daten einschließlich personenbezogener Daten ersuchen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach §§ 14c und 14d erforderlich sind und die aufgrund einer gesetzlichen Meldepflicht erhoben wurden. Die Behörden des Bundes sind zur Übermittlung dieser Daten verpflichtet.

(4) Die zuständige Behörde kann Tankstellenunternehmen zur Erteilung von Auskünften und zur Übermittlung von Daten einschließlich personenbezogener Daten verpflichten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach §§ 14c und 14d erforderlich ist.

#### § 14f

##### Zuständige Behörde, Berichtspflicht

(1) Zuständige Behörde im Sinne dieses Abschnitts ist [Behörde noch abzustimmen]. Sie untersteht bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag bis zum Ablauf des 31. Dezember 2031 über die Erfahrungen mit den Regelungen nach diesem Abschnitt.“

#### 5. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 wird das Wort „oder“ gestrichen.

bb) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

cc) Folgende Nummern 5 und 6 werden angefügt:

„5. entgegen § 14a Absatz 1 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass jeweils mindestens ein Schnellladepunkt betrieben wird, oder

6. einer vollziehbaren Anordnung nach § 14e Absatz 4 zuwiderhandelt.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 5 mit einer Geldbuße bis zu fünfhunderttausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 6 mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro und in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden. In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 5 ist § 30 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten anzuwenden.“

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

"(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 5 und 6 [Behörde noch abzustimmen]."

6. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) § 1 Absatz 3, § 2 Nummer 12a und 14a sowie Abschnitt 5a sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2035 anzuwenden.“

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in 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-Personenkraftwagen (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 dienen 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 (Artikel 20a GG, vgl. Bundesverfassungsgericht, 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. Teil dieser Transformation ist, 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 erst rund drei 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), das durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, 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. Mit zunehmender Etablierung 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 Elektro-Pkw verlässlichen Ausstattung eines bedeutenden Anteils öffentlicher Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur ist ohne eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung gegenwärtig nicht auszugehen.

Dieser Entwurf steht im Kontext der rechtzeitigen Erreichung der Ziele der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 „Transformation unserer Welt: die UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“. Der Entwurf trägt unter anderem zur Erreichung der Zielvorgabe 9.4 bei, bis 2030 die Infrastruktur unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien zu modernisieren.

## 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. Dabei ist mit Tankstellenunternehmen dasjenige Unternehmen gemeint, das an einer öffentlichen Tankstelle über die Preissetzungshoheit verfügt, gleichviel ob es nach § 47k Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) als Betreiber der Tankstelle Kraftstoffe zu selbst festgesetzten Preisen anbietet oder nach § 47k Absatz 2 Satz 2 GWB dem Betreiber der Tankstelle die Preise vorgibt (vgl. Legaldefinition in § 2 Nummer 14a). 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 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) sind. Für diese Tankstellen besteht durch § 5 des Schnellladegesetzes in Verbindung mit § 15 des FStrG 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 unter bestimmten Umständen 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 Behörde berechtigt, die Daten der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe sowie vorliegende Daten zu betriebenen Ladepunkten zu nutzen, um die (Nicht-)Erfüllung der Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 prüfen zu können.

Um Verstöße gegen das Gesetz wirksam sanktionieren zu können, werden neue Ordnungswidrigkeitstatbestände 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 trotz geeigneter Förderprogramme nicht nachgekommen und mit einer Abdeckung von erst rund drei

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 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes (GG). 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 GG erforderlich, da die verpflichteten Unternehmen im Kraftstoffsektor in der Regel überregional tätig sind. Insbesondere bezieht sich der Schwellenwert von 200 Tankstellen auf alle Standorte im Bundesgebiet und macht daher eine bundesweite Betrachtung erforderlich.

#### **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**

Das Regelungsvorhaben steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung gemäß der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021, die der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen und ihrer 17 Ziele nachhaltiger Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs) dient.

Die elektronische Nachhaltigkeitsprüfung ist erfolgt und hat folgendes Ergebnis: Indem der Gesetzentwurf neue ordnungsrechtliche Vorgaben für öffentlich zugängliche Tankstellen einführt, leistet er einen Beitrag zur Verwirklichung des SDG 7 „Bezahlbare und saubere Energie“, weil in den Segmenten der Fahrzeugklassen M1 und N1 der Richtlinie 2007/46/EG durch die Umstellung auf Elektromobilität eine bedeutende Senkung des Endenergieverbrauchs erfolgt. Betroffen ist des Weiteren der Indikator 7.2a (Anteil erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch). Dieser Indikator setzt die Erzeugung erneuerbarer Energien in Relation zum Brutto-Endenergieverbrauch. Das umfasst den Energieverbrauch beim Letztverbraucher, hier also beim Elektrofahrzeug. Der Umstieg auf Elektromobilität im Straßenverkehr erleichtert zugleich den Umstieg auf erneuerbare Energien, was wiederum die energetisch bedingten Emissionen und folglich das Ausmaß des Klimawandels verringert. Ziel der Bundesregierung ist daher eine deutliche Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch. Damit hiervon auch Elektro-Pkw profitieren, ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur unbedingt notwendig. Des Weiteren nutzt das Regelungsvorhaben dem SDG 9 „Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen“. Das SDG 9 verlangt mit seinem

Unterziel 9.4, bis 2030 die Infrastruktur zu modernisieren und die Industrien nachzurüsten. Dies soll mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse erfolgen. Der Entwurf fördert die Erreichung dieser Zielvorgabe, indem er die Mineralölwirtschaft verpflichtet, die Schnellladeinfrastruktur in Deutschland auszubauen und zur flächendeckenden Versorgung von Elektrofahrzeugen mit Strom beizutragen.

Im Sinne des systemischen Zusammendenkens der Nachhaltigkeitsziele leistet der Entwurf damit gleichzeitig einen Beitrag zur Erreichung von SDG 13 "Maßnahmen zum Klimaschutz". Gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1 Bundes-Klimaschutzgesetz sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um mindestens 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 Personenkraftwagen. Elektroautos können negative Klimafolgen des Autoverkehrs vermindern und insbesondere den Kohlendioxid-Ausstoß reduzieren, soweit der Strom auf Basis nichtfossiler Energieträger erzeugt wird. Dies vorausgesetzt ist für die Erreichung der genannten Ziele eine weitgehende Elektrifizierung des Straßenverkehrs unerlässlich. Zwingende Voraussetzung hierfür ist insbesondere der Aufbau einer flächendeckenden, leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur, der mit diesem Gesetzentwurf beschleunigt werden soll.

Damit berücksichtigt der Entwurf die Querverbindungen zwischen den SDGs und deren integrierenden Charakter, der für die Erfüllung von Ziel und Zweck der UN-Agenda 2030 von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Der Entwurf folgt den Prinzipien nachhaltiger Entwicklung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021. Zum einen wird Nummer 1 („Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden“) berücksichtigt, weil das Gesetzesvorhaben auf die Einsparung von Energie, die Modernisierung der Infrastruktur und gleichzeitig auf den Klimaschutz zielt und mit der Mineralölwirtschaft einen wichtigen Akteur verpflichtet, dessen Leistungsfähigkeit durch die Vorgabe des Gesetzentwurfs in angemessenem Umfang in Anspruch genommen wird. Zum anderen findet auch das Prinzip Nummer 2 („Globale Verantwortung wahrnehmen“) in dem Regelungsvorhaben seinen Niederschlag, weil es dem Schutz der Umwelt, insbesondere des Klimas dient.

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

Keine.

### **4. Erfüllungsaufwand**

#### **4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand, da sie von den Regelungen nicht betroffen sind.

#### **4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 8 Millionen Euro. Insgesamt entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 432,1 Millionen Euro. Darunter sind gemäß Konzept zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft und zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung 430,6 Millionen Euro der Kategorie „Anschaffung oder Nachrüstung von Maschinen, Anlagen, Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen“, 1,3 Millionen Euro der Kategorie „Einmalige Informationspflicht“ sowie 294.000 Euro der Kategorie „Sonstiges“ zuzuordnen.

Jedes Tankstellenunternehmen, das an mindestens 200 öffentlichen Tankstellen über die Preissetzungshoheit verfügt, hat dafür zu sorgen, dass ab dem 1. Januar 2028 auf dem Betriebsgelände jeder öffentlichen Tankstelle, an der es über die Preissetzungshoheit verfügt, jeweils mindestens ein Schnellladepunkt betrieben wird. Tankstellenunternehmen können die Verpflichtung zum Betreiben eines Schnellladepunktes in bis zu 50 Prozent der

Fälle auch dadurch erfüllen, dass ein Schnellladepunkt innerhalb eines Kilometers außerhalb des Grundstücks der Tankstelle aufgestellt wird (Flexibilitätsklausel). Da nicht abzuschätzen ist, wie viele Tankstellenunternehmen von dieser Regelung Gebrauch machen werden, wird bei der Aufwandsermittlung vereinfacht von dem Szenario ausgegangen, dass die betroffenen Tankstellenunternehmen, die noch keinen Schnellladepunkt betreiben, auf dem Betriebsgelände der jeweiligen Tankstelle einen neuen Schnellladepunkt einrichten. In diesem Szenario wird auf der Grundlage von Geodatenanalysen von 8 063 neu einzurichtenden Schnellladepunkten ausgegangen.

Zur Ermittlung des Aufwands je Fall wird auf die erhobenen Kostendaten tatsächlich errichteter, geförderter Ladesäulen, deren Kosten halbjährlich über die Online-Plattform OBELIS erhoben werden, zurückgegriffen. Somit werden Daten aus tatsächlich umgesetzten, vergleichbaren Vorhaben herangezogen. Die Grundgesamtheit der Auswertung bilden die tatsächlichen Kostendaten von 632 Ladesäulen mit Schnellladepunkten entsprechender Leistung (insgesamt 1 279 Ladepunkte). Bei der Kostenauswertung wurde jeweils der Median ermittelt, um Verzerrungen zu verhindern. Im Folgenden wird der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft im Einzelnen dargestellt.

#### Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

##### **Einrichtung und Betrieb eines Schnellladepunktes; Wartung und Betrieb**

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
8 063	0	0	1 000	0	8
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				8 000	

Die Wartung und der Betrieb der Schnellladepunkte verursachen jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Die Betriebskosten einer Ladesäule können sehr stark variieren, je nach Wartungsintensität, Umfang des Servicepaketes des Betreibers und der Skaleneffekte bei der Roaminggebühr für die Anbindung des IT-Backends. Entsprechend der tatsächlich gemeldeten Kosten liegt der Median der Betriebskosten bei rund 1 000 Euro pro Ladesäule beziehungsweise Ladepunkt.

Weiterhin ausgehend von 8 063 neu einzurichtenden Schnellladepunkten entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 8 Millionen Euro.

#### Einmaliger Erfüllungsaufwand:

##### **Einrichtung und Betrieb eines Schnellladepunktes; Anschaffung, Installation, Inbetriebnahme**

Fall	Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
Anschaffung	8 063	0	0	30 400	0	245 115
Installation, Inbetriebnahme	8 063	0	0	23 000	0	185 449
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)					430 564	

Den betroffenen Tankstellenunternehmen entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand für die Anschaffung und Installation der Ladepunkte. Es werden Anschaffungskosten von 30 400 Euro pro Fall veranschlagt. Für die Installation und Inbetriebnahme des Ladepunktes werden weitere 23 000 Euro angenommen.

Ausgehend von 8 063 neu einzurichtenden Schnellladepunkten entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 430,6 Millionen Euro. Dieser wird der Kategorie „Anschaffung oder Nachrüstung von Maschinen, Anlagen, Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen“ zugeordnet.

### Beantragung eines Netzanschlusses; einmalige Informationspflicht

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
8 063	155	56,70	0	1 181	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				1 181	

Die Tankstellenunternehmen müssen vor der Inbetriebnahme und Installation des Ladepunktes einen Netzanschluss beim Netzbetreiber beantragen. Hierdurch entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand.

Der Zeitaufwand ergibt sich aus den Standardaktivitäten „Beschaffung von Daten“, „Formulare ausfüllen“ und „Datenübermittlung“ aus der Zeitwerttabelle des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands. Hier wird von einer hohen Komplexität ausgegangen, wodurch insgesamt ein Zeitaufwand pro Fall von  $120 + 30 + 5 = 155$  Minuten veranschlagt wird.

Der Lohnsatz entstammt ebenfalls dem Leitfaden. Der Stundensatz von 56,70 Euro pro Stunde orientiert sich an den Lohnkosten (hoch) des Wirtschaftsabschnitts „G – Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen“.

Es fallen keine Sachkosten an.

### Bearbeitung der Anträge auf Netzanschluss; Sonstiges

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
8 063	40	54,70	0	294	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				294	

Den Netzbetreibern entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand bei der Bearbeitung der Anträge auf Netzanschluss.

Der Zeitaufwand dieser Vorgabe ergibt sich aus den Standardaktivitäten „Formelle Prüfung, Daten sichten“ sowie „Eingang bestätigen oder Einholen fehlender Daten“ aus der Zeitwerttabelle Verwaltung aus dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung. Da hier von einer mittleren Komplexität ausgegangen wird, ergibt sich ein Zeitaufwand pro Fall von  $30 + 10 = 40$  Minuten.

Der Lohnsatz wird ebenfalls dem Leitfaden entnommen. Da von einer mittleren Komplexität bei der Antragsbearbeitung ausgegangen wird, wird ein Lohnsatz von 54,70 Euro pro Stunde (Wirtschaftsabschnitt „D – Energieversorgung“ angenommen).

Es entstehen keine Sachkosten.

### Anzeige der Inbetriebnahme der Schnellladepunkte; Informationspflicht

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
8 063	12	54,70	0	88	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				88	

Die Tankstellenunternehmen sind dazu verpflichtet, die Inbetriebnahme der Schnellladepunkte bei der [Behörde noch zu bestimmen] anzuzeigen. Hierdurch entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand im Anschluss an die Inbetriebnahme des Ladepunktes.

Die Herleitung des Zeitaufwands und des Lohnsatzes erfolgt aus der bereits bestehenden Vorgabe „Bearbeiten der Anträge auf Netzanschluss“. Hier werden die ausgewiesenen Parameter (Zeitaufwand = 12 Minuten pro Fall, Lohnsatz = 54,70 Euro pro Stunde) übernommen.

Es entstehen keine Sachkosten.

#### 4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für die Bundesverwaltung ergibt sich einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 795 000 Euro. Dieser Umstellungsaufwand ergibt sich aus den folgenden Vorgaben:

##### Bearbeiten von Anzeigen

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
8 063	40	46,50	0	250	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				250	

Bei der zuständigen Behörde entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand durch das Bearbeiten der Anzeigen der Inbetriebnahme von Schnellladepunkten. Da hierbei von einer mittleren Komplexität ausgegangen wird, ergibt sich anhand der Zeitwertabelle Verwaltung (Erfüllungsleitfaden, S. 67) ein Zeitaufwand pro Fall von 30 + 10 = 40 Minuten. Bei einem Lohnansatz von 46,50 Euro pro Stunde entstehen einmalige Personalkosten in Höhe von rund 250 000 Euro.

Es entstehen keine Sachkosten.

##### Ausbau einer IT-Infrastruktur

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Tagen)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Tag (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	500	0,00	1.090	0	545
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				545	

Die zuständige Behörde ist dazu verpflichtet, die Tankstellenunternehmen im Hinblick auf die Pflicht zum Betrieb eines Schnellladepunktes zu überprüfen. Die Überprüfung soll mit Hilfe eines Programms automatisiert erfolgen. In diesem Programm sollen Geodaten der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe und der Bundesnetzagentur verknüpft werden, um zu kontrollieren, ob an den relevanten Standorten Schnellladepunkte existieren.

Aufgrund der Annahme, dass der Prüfprozess unter Anwendung einer geeigneten Schnittstelle digitalisiert erfolgt, wird auf eine Quantifizierung des laufenden Erfüllungsaufwands verzichtet. Weiter wird aufgrund bereits etablierter Meldewege nicht von einem Mehraufwand der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe ausgegangen.

Aus der Tabelle der Standardwerte des Statistischen Bundesamtes wird der Zeitaufwand für den Aufbau einer IT-Infrastruktur durch Dritte mit 500 Programmertagen (Personentagen) beziffert. Die Kosten für einen Programmertag belaufen sich demnach auf 1 090 Euro.

## 5. Weitere Kosten

Es wird mit keinen weiteren Kosten gerechnet. Dem Erfüllungsaufwand der Wirtschaft stehen wirtschaftliche Umsätze und Einnahmen aus den zu betreibenden Schnellladepunkten gegenüber. Es ist davon auszugehen, dass die Standorte unter Nutzung der Flexibilisierungsoptionen so gewählt werden, dass eine höchst mögliche Wirtschaftlichkeit erzielt werden kann. Die Umsätze und Einnahmen an Schnellladepunkten sind variabel und insbesondere von den Faktoren Standort und Auslastung abhängig. Die zu erwartende Marktentwicklung (zum Beispiel Strompreise et cetera) und damit verbundenen Einnahmen sind nicht prognostizierbar.

Eine maßgebliche preissteigernde Wirkung durch das vorliegende Gesetz ist nicht zu erwarten.

## 6. Weitere Gesetzesfolgen

Mit dem Gesetz werden neue ordnungsrechtliche Vorgaben für öffentlich zugängliche Tankstellen eingeführt. Mit den Vorgaben zum Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für die Elektromobilität an öffentlichen Tankstellen wird ein Beitrag zur flächendeckenden Versorgung von Elektrofahrzeugen mit Strom und damit auch zum Klimaschutz im Verkehr geleistet. Aktuell befinden sich rund 33 Prozent aller Ladepunkte, 36 Prozent aller HPC-Ladepunkte sowie 36 Prozent der installierten Ladeleistung im ländlichen Raum. Auf Grundlage von RegioStaR entspricht der Ausbaustand der Ladeinfrastruktur damit in etwa proportional der Bevölkerungsverteilung (37 Prozent ländlich, 63 Prozent städtisch). Die Wirkung der im Gesetzentwurf enthaltenen Flexibilisierungsoptionen im Hinblick auf die räumliche Verteilung der Ladepunkte lässt sich nicht konkret prognostizieren. Die Ermöglichung von Flexibilisierungen im Rahmen der Ausgestaltung der Verpflichtung beruht auf der Abwägung zwischen dem Ziel eines möglichst hohen Beitrages zur Flächendeckung einerseits und der Maßgabe, einzelne Unternehmen wirtschaftlich nicht unzumutbar zu belasten, andererseits.

## VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz ist bis zum Ablauf des Jahres 2035 anzuwenden.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag bis zum Ablauf des 31. Dezember 2031 über die Erfahrungen mit den wesentlichen Regelungen dieses Gesetzentwurfs. Dabei sollen vor allem die Erreichung der Ziele des Regelungsvorhabens im Hinblick auf die Ausstattung der verpflichteten Tankstellen mit Schnellladepunkten als Beitrag zu einem bedarfsgerechten sowie flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur überprüft werden. Als Indikatoren können Vorher-Nachher-Vergleiche der Gesamtzahl an Schnellladepunkten, der prozentualen Abdeckung öffentlicher Tankstellen mit Schnellladepunkten oder auch der Anzahl an neu zugelassenen Elektrofahrzeugen dienen. Die Daten und Informationen sind von der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe, des Kraftfahrtbundesamtes oder der zuständigen Behörde nach § 14g dieses Gesetzes einzuholen.

## B. Besonderer Teil

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

#### Zu Nummer 1

Die Überschrift des Gesetzes wird angepasst, um dem erweiterten Anwendungsbereich des Gesetzes Rechnung zu tragen. Neben Gebäuden werden fortan auch öffentliche Tankstellen erfasst. Zur Vermeidung einer erneuten Änderung der Gesetzesbezeichnung nach dem Ende des Anwendungszeitraums mit Ablauf des 31. Dezember 2035 wird nicht der Begriff der öffentlichen Tankstelle in die Gesetzesbezeichnung aufgenommen, sondern auf den Begriff des Gebäudes verzichtet.

## Zu Nummer 2

Dem § 1 wird ein neuer Absatz 3 angefügt, um den Anwendungsbereich des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) um Regelungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Tankstellen zu erweitern. Ausgenommen sind öffentliche Tankstellen, die ein Nebenbetrieb im Sinne von § 15 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes sind. Für diese Tankstellen besteht mit § 5 des Schnellladegesetzes in Verbindung mit § 15 des Bundesfernstraßengesetzes bereits eine spezielle gesetzliche Regelung.

## Zu Nummer 3

### Zu Buchstabe a (§ 2 Nummer 9)

Die Definition des „Ladepunktes“ wird im Wesentlichen der neuen Definition des Ladepunkts in Artikel 2 Nummer 48 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 angepasst.

### Zu Buchstabe b (§ 2 Nummer 12a)

Unter Tankstellen sollen Einrichtungen verstanden werden, deren Zweck darin besteht, Ottokraftstoffe oder Dieselmotorkraftstoffe aus Lagertanks an Kraftstofftanks von Kraftfahrzeugen abzugeben. Öffentlich ist die Tankstelle, wenn sie sich an einem öffentlich zugänglichen Ort befindet und von einem unbeschränkten Personenkreis zum Bezug von Kraftstoffen aufgesucht werden kann. Dies entspricht der Definition in § 47k Absatz 3 Satz 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). 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 Buchstabe c (§ 2 Nummer 14a)

„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 14a 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 4 (Abschnitt 5a Öffentliche Tankstellen)

### Zu § 14 a 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.

Tankstellenunternehmen sind nach § 2 Nummer 14a diejenigen Unternehmen, die an einer öffentlichen Tankstelle über die Preissetzungshoheit verfügen. Das Kriterium der Preissetzungshoheit ermöglicht eine eindeutige Identifikation der Verpflichtungsadressaten und führt zu einer sachgerechten Zuordnung der Verantwortung. Die Vertriebsstrukturen und Betriebsformen öffentlicher Tankstellen sind sehr heterogen. Nicht selten sind mehrere Akteure beteiligt, die in unterschiedlicher Rollenverteilung, unterschiedlichen Vertragsverhältnissen und unterschiedlichen Eigentums- und Besitzverhältnissen agieren. In den kommenden Jahren können sich diese Verhältnisse weiterentwickeln und verändern. In allen denkbaren Konstellationen wird es aber immer ein Unternehmen geben, das über die Preissetzung entscheidet. Über die etablierten Mechanismen zur Marktbeobachtung im Bereich Kraftstoffe (§ 47k GWB) wird es möglich sein, den Preissetzungshoheitsinhaber zu identifizieren. Das Kriterium der Preissetzungshoheit ermöglicht daher eine eindeutige Identifikation des Verpflichtungsadressaten.

Gleichzeitig ist das Kriterium der Preissetzungshoheit ein sachgerechtes Auswahlkriterium:

Wer den Preis festlegt, zu dem Kraftstoffe auf dem Endkundenmarkt angeboten werden, hat maßgeblichen Einfluss auf den Verkauf, entscheidet über die erzielbare Marge und profitiert in der Regel auch wirtschaftlich erheblich. Typischerweise wird Kraftstoff im Namen des Preissetzungshoheitsinhabers verkauft. Letzterem ist der Verkauf der Kraftstoffe aber auch dann zuzurechnen, wenn im Außenverhältnis ein anderer als Verkäufer auftritt. Aus dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag (Artikel 20a GG, vgl. Bundesverfassungsgericht, 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 ist sachgerecht, im Rahmen dieser Transformation die Preissetzungshoheitsinhaber als diejenigen Akteure, denen der Verkauf fossiler Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen zuzurechnen ist, dafür in die Pflicht zu nehmen, dass an diesen Tankstellen neben fossilen Kraftstoffen zunehmend auch Ladestrom angeboten wird. Dies ergänzt die bestehende Verpflichtung der Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen zur Einsparung von Treibhausgasemissionen über die Treibhausgasminderungsquote nach § 37a BImSchG in Verbindung mit der 38. BImSchV und ist im Sinne der Klimaschutzziele im Verkehr eine notwendige Erweiterung der Vorgaben für Akteure der Mineralölwirtschaft. Schließlich sind die Inhaber der Preissetzungshoheit – wenn diese, wie von Absatz 1 Satz 1 vorausgesetzt, die Preissetzungshoheit an mindestens 200 öffentlichen Tankstellen ausüben – auch wirtschaftlich leistungsfähig und damit in der Lage, der Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 nachzukommen.

Durch die Regelungen in § 14b Absatz 1 (Erweiterung bestehender Grundstücksnutzungsrechte für den Betrieb von Tankstellen) und § 14b Absatz 2 (Mitwirkungspflichten der Inhaber entgegenstehender Rechte) ist gewährleistet, dass die Preissetzungshoheitsinhaber ihrer Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 in der Regel auch dann nachkommen können, wenn diese selbst nicht (alleinige) Nutzungsberechtigte des Betriebsgeländes der Tankstelle sind. Zusätzliche Handlungsoptionen ergeben sich durch den Flexibilisierungsmechanismus nach Absatz 3. Sollte es insgesamt zu wirtschaftlich unzumutbaren Belastungen kommen, greift die Härtefallregelung des § 14c.

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 circa 60 Prozent der Standorte umfasst; mit voraussichtlich rund 8 000 bereitzustellenden Ladepunkten kann ein wesentlicher Beitrag zum Hochlauf der Elektromobilität geleistet werden.

Diese Schnellladepunkte 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 einzelne Akteure über eine sehr hohe Anzahl an Standorten verfügen.

Die Sätze 2 bis 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 beziehungsweise sogar zu einem Zeitpunkt nach dem 1. Januar 2028 erreicht, ein angemessener Zeitraum von einem Jahr ab Erreichen des Schwellenwerts für die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung besteht.

### Zu § 14a Absatz 2

Absatz 2 regelt die zentralen Anforderungen an die zu betreibenden Schnellladepunkte. Hierzu gehört zunächst die öffentliche Zugänglichkeit. Ziel ist der Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur, die von jedermann genutzt werden kann. Es wird davon ausgegangen, dass die öffentliche Zugänglichkeit und Betriebsbereitschaft mindestens während der Öffnungszeiten der Tankstelle gewährleistet ist und die Unternehmen selbst ein wirtschaftliches Interesse daran haben. Daher wird auf weitergehende Festlegungen dazu verzichtet.

Für die öffentliche Zugänglichkeit spielt die Barrierefreiheit eine entscheidende Rolle. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Ladesäulen wird im Sinne des Erwägungsgrunds 38 der Verordnung (EU) 2023/1804 vom 13.09.2023 an die Barrierefreiheitsanforderungen des Anhangs I Abschnitte I und VII der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates angeknüpft. Hierbei soll die Ladeinfrastruktur dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

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 vom 13.09.2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe genannte Definition hinaus. 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 notwendigerweise 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 durch die Alternativmöglichkeit der Versorgung der zu betreibenden Schnellladepunkte mittels Pufferspeichern ein Weg zur Reduzierung des wirtschaftlichen Aufwands geschaffen werden.

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 durch die Kombination aus Netzbezug und Pufferspeicher die geforderte Ladeleistung von 150 Kilowatt für mindestens eine Stunde durchgehend zur Verfügung gestellt werden kann, bevor der Pufferspeicher wieder aufgeladen werden muss. Die Vorgabe, dass der Netzanschluss eine Ladeleistung von mindestens 30 Kilowatt vorweisen muss, sorgt dafür, dass der Pufferspeicher innerhalb eines hinreichenden Zeitraums nachgeladen werden kann. Damit besteht die Möglichkeit, die Leistung des Netzanschlusses so zu wählen, dass nach § 11 Absatz 3 der Niederspannungsanschlussverordnung kein Baukostenzuschuss bezahlt werden muss. Zu bedenken ist, dass mit steigendem Ladezustand der Fahrzeuge die Aufnahmefähigkeit der Traktionsbatterien (sogenannte Ladekurve) abnimmt und dass zwischen Ladevorgängen üblicherweise Ladepausen liegen. Insgesamt ist daher sichergestellt, dass der Schnellladepunkt auch bei Einsatz eines Pufferspeichers bei einem üblichen Auslastungsniveau durchgehend hohe Ladeleistungen zur Verfügung stellen kann.

### **Zu § 14a Absatz 3**

Absatz 3 formuliert in Satz 1 alternative Erfüllungsoptionen für verpflichtete Tankstellenunternehmen, die nach Satz 2 an 50 Prozent ihrer Tankstellen genutzt werden können. Dadurch wird es den Verpflichteten ermöglicht, die konkreten Gegebenheiten vor Ort (Satz 1 Nummer 1) und den Bedarf (Satz 1 Nummer 2) bei der Umsetzung der Vorschriften zu berücksichtigen.

Die Erfüllungsoptionen nach Satz 1 Nummer 1 und 2 sind insbesondere dann in Anspruch zu nehmen, wenn die Errichtung eines Schnellladepunktes auf dem Betriebsgelände einzelner öffentlicher Tankstellen aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich oder aus Sicht des Tankstellenunternehmens nicht zweckmäßig ist.

Die in Satz 2 geregelte 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.

Nach Satz 3 kann von Satz 1 Nummer 1 in Fällen der Unmöglichkeit ausnahmsweise an einzelnen Standorten auch dann Gebrauch gemacht werden, wenn die Höchstgrenze von 50 Prozent erreicht ist.

### **Zu § 14a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1**

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 Satz 1 Nummer 1 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 § 14a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 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 § 14a Absatz 3 Satz 1 Nummer 2**

§ 14a Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 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 2 aber am Bedarf orientieren und Ladepunkte entsprechend der erwarteten Nachfrage zwischen Standorten verteilen. 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 § 14a Absatz 3 Satz 2**

Um einen angemessenen Beitrag des Tankstellenunternehmens zur Flächendeckung zu gewährleisten, sind die Möglichkeiten der alternativen Erfüllung gemäß Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 2 grundsätzlich auf höchstens 50 Prozent der Tankstellenstandorte, an denen das Tankstellenunternehmen über die Preissetzungshoheit verfügt, begrenzt. Maßgeblich für die Berechnung sind gemäß Absatz 1 Satz 1 alle Tankstellenstandorte, an denen das Tankstellenunternehmen über die Preissetzungshoheit verfügt. Tankstellenstandorte außerhalb des Anwendungsbereichs, also solche, die Nebenbetriebe im Sinne des § 15 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes sind, sind gemäß § 1 Absatz 3 nicht miteinzubeziehen.

### Zu § 14a Absatz 3 Satz 3

Sofern die Flexibilisierungsoptionen des § 14a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 2 bereits vollumfänglich ausgeschöpft worden sind und Gründe vorliegen, die den Betrieb eines Schnellladepunktes tatsächlich oder rechtlich unmöglich machen, soll für diese Ausnahmefälle die Möglichkeit geschaffen werden, über die in Satz 2 festgelegte Grenze von 50 Prozent hinaus von der in Satz 1 Nummer 1 festgelegten Möglichkeit des Betriebs innerhalb eines 1 000-Meter-Radius' zum Tankstellenstandort Gebrauch zu machen. Tatsächliche Unmöglichkeit liegt nicht vor, wenn sich das Tankstellenunternehmen auf allgemeine Herausforderungen wie beispielsweise lange Genehmigungsverfahren, die Verfügbarkeit von Hardware oder Fachkräftemangel beruft. Bei der Frage, ob eine rechtliche Unmöglichkeit vorliegt, sind die Nutzungsrechte und Mitwirkungspflichten nach § 14b Absatz 1 und 2 zu berücksichtigen.

Diese Erweiterung der Flexibilisierungsoption bezieht sich als Ausnahmeregelung mit Blick auf das Gesetzesziel, einen Beitrag zur Flächendeckung zu leisten, nur auf die Möglichkeit gemäß Satz 1 Nummer 1.

### Zu § 14b Absatz 1

Absatz 1 erweitert, wo notwendig, Verträge und Rechte, die den Betrieb einer öffentlichen Tankstelle auf einem Grundstück gestatten für den Fall, dass ein Tankstellenunternehmen nicht über die Grundstücksnutzungsrechte für den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur verfügt. Wie in § 14a Absatz 1 Satz 1 wird die „Errichtung“ neben dem „Betrieb“ nicht ausdrücklich genannt. Das Recht zum Betrieb erfasst dort, wo noch keine Schnellladeinfrastruktur besteht, denotwendig auch deren Errichtung.

Anders als § 554 Absatz 1 Satz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB), der einen Anspruch des Mieters gegen den Vermieter auf Erlaubnis zur Errichtung von Ladeinfrastruktur einräumt, führt Absatz 1 zu einer gesetzesunmittelbaren Vertragsbeziehungsweise Rechtsänderung. 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 § 14a Absatz 1 unterliegen. Es entspricht der Zielsetzung, die Transformation im Verkehrssektor effektiv zu fördern, und dem Prinzip der Chancengleichheit, dass auch diese Tankstellenunternehmen in die Lage versetzt werden, neben fossilen Kraftstoffen auch Ladestrom anzubieten.

Gegenüber den Grundstücksberechtigten handelt es sich um einen Eingriff in die Vertragsfreiheit, die von der Freiheit der Berufsausübung nach Artikel 12 Absatz 1 GG und – subsidiär – von der allgemeinen Handlungsfreiheit durch Artikel 2 Absatz 1 GG umfasst wird, sowie um eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums nach Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG. Der Eingriff ist zur Ermöglichung eines flächendeckenden Ausbaus von Ladeinfrastruktur an Tankstellen erforderlich und aufgrund der Situationsgebundenheit von Tankstellengrundstücken auch angemessen. 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 § 14a Absatz 1 führen.

Bei dinglichen Rechten wie Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten wären unter Umständen notarielle Änderungsvereinbarungen oder Beglaubigungen sowie Grundbucheintragungen notwendig. Die gesetzesunmittelbare Änderung vermeidet den damit verbundenen Aufwand und führt in Zukunft dazu, dass bei den genannten Verträgen und Rechten unter einer Tankstelle grundsätzlich auch eine Schnellladestation zu verstehen ist.

Die Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne wird durch den Vorbehalt der Zumutbarkeit im Einzelfall sichergestellt, wobei es sich hier um enge Ausnahmefälle handeln dürfte. Im Rahmen der Zumutbarkeitsprüfung sind die Interessen der an dem jeweiligen

Rechtsverhältnis Beteiligten abzuwägen, nämlich im Kern das Interesse des Nutzungsberechtigten, der Schnellladeinfrastruktur errichten will, gegen die Interessen desjenigen, der die Gestattung zur Errichtung und zum Betrieb der öffentlichen Tankstelle erteilt hat. Durch die Syntax („es sei denn, dass“) und den Begriff der „Zumutbarkeit“ wird dabei zum Ausdruck gebracht, dass die Interessen des Nutzungsberechtigten und das dahinter stehende Interesse an dem Ausbau von Ladeinfrastruktur im Regelfall überwiegen und die Zumutbarkeitsgrenze nur in Sonderfällen zum Tragen kommen wird.

### Zu § 14b Absatz 2

Absatz 2 ergänzt die Regelungen des Absatzes 1 im Hinblick auf Konstellationen, bei denen ein bestehendes Recht der Erfüllung der Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 zum Betrieb eines Schnellladepunktes entgegensteht, und die Regelungen nach Absatz 1 die Erfüllung der Verpflichtung nicht ermöglichen können. Zu denken ist insbesondere an Fälle, in denen (1) das Tankstellenunternehmen – also der Inhaber der Preissetzungshoheit – (nur) Lieferant der Kraftstoffe für eine öffentliche Tankstelle ist und selbst weder ein dingliches noch ein schuldrechtliches Recht zum Betrieb der öffentlichen Tankstelle auf dem Betriebsgelände hat, sowie (2) an Fälle, in denen das Tankstellenunternehmen zwar Eigentümerin der Tankstelle ist, diese aber an einen Dritten zum Betrieb verpachtet hat. In solchen Fällen können das Grundstückseigentum und/oder das Nutzungsrecht eines Dritten (beispielsweise aus dem Pachtvertrag) das Tankstellenunternehmen daran hindern, einen Schnellladepunkt auf dem Betriebsgelände zu errichten und zu betreiben.

Zur Überwindung derartiger rechtlicher Hindernisse verpflichtet Absatz 2 Satz 1 den Inhaber des entgegenstehenden Rechts zur Mitwirkung. Absatz 2 Satz 2 stellt dabei klar, dass es dem Inhaber des entgegenstehenden Rechts freisteht, wie er dem Tankstellenunternehmen die Erfüllung seiner Pflicht ermöglicht. Er kann dem Tankstellenunternehmen oder einem von dem Tankstellenunternehmen beauftragten Dritten den Betrieb des Schnellladepunktes auf seinem Betriebsgelände gestatten; er kann aber dem Tankstellenunternehmen auch anbieten, den Schnellladepunkt selbst im Auftrag des Tankstellenunternehmens zu errichten und zu betreiben. Voraussetzung ist dabei, dass die angebotene Erfüllungsoption dem Tankstellenunternehmen in der konkret angebotenen Ausgestaltung zumutbar ist. Absatz 2 Satz 3 regelt, dass der Inhaber des entgegenstehenden Rechts eine angemessene Vergütung für die Mitwirkung vom Verpflichteten verlangen kann, wenn die von ihm erbrachten Leistungen den Umständen nach nur gegen eine solche Vergütung zu erwarten sind. Damit wird ein aus § 612 Absatz 1 BGB bekannter Regelungsansatz gewählt.

Die Regelung in § 14b Absatz 2 greift in die durch Artikel 12 Absatz 1 GG geschützte Berufsausübungsfreiheit ein und beschränkt als Inhalts- und Schrankenbestimmung das durch Artikel 14 Absatz 1 GG geschützte Eigentum. Der Eingriff ist geeignet und erforderlich, um den Tankstellenunternehmen die Erfüllung ihrer Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 zu ermöglichen und damit zu einem flächendeckenden Ausbau der Schnellladeinfrastruktur beizutragen. Das Erfüllungswahlrecht nach Absatz 2 Satz 2 stellt sicher, dass die Betroffenen nicht mehr als notwendig belastet werden. Die Angemessenheit ist durch die Situationsgebundenheit der Tankstellengrundstücke indiziert und wird durch den Vergütungsanspruch nach Absatz 2 Satz 3 abgesichert.

### Zu § 14c

§ 14c 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 § 14a Absatz 1 festgesetzten Schwellenwert sowie die Regelungen in § 14a Absatz 2 und 3 sichergestellt, die den Unternehmen erhebliche Flexibilität bei der Erfüllung der Verpflichtung nach § 14a 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 (Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 16. März 1971 – 1 BvR 52/66 –, BVerfGE 30, 292).

Es ist aber nicht völlig ausgeschlossen, dass die Verpflichtung nach § 14a 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. Von einer unzumutbaren wirtschaftlichen Belastung ist erst dann auszugehen, wenn ein Unternehmen durch die Verpflichtung nach § 14a 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.

Die Befreiungsmöglichkeit besteht nur, wenn es trotz Ausschöpfung der Möglichkeiten nach § 14a Absatz 2 Satz 2 (Einsatz von Pufferspeichern) und § 14a Absatz 3 (Flexibilisierungsoptionen) insgesamt zu einer unzumutbaren Belastung für ein Tankstellenunternehmen kommen würde. Das Tankstellenunternehmen 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 Behörde auf ihrer Internetseite 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.

Satz 3 schafft die Möglichkeit einer vorläufigen Entscheidung in Fällen, in denen die Prüfung der Befreiung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen wird und die Voraussetzungen für den Befreiungsanspruch mit hinreichender Wahrscheinlichkeit vorliegen.

#### **Zu § 14d**

§ 14d führt eine behördliche Zuständigkeit für die Sicherstellung der Erfüllung der Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 ein. § 14d Satz 1 enthält die Aufgabenzuweisung, Satz 2 die Ermächtigungsgrundlage für die notwendigen Anordnungen. Die Regelungen sind weit gefasst, da nicht absehbar ist, welche Anordnungen erforderlich werden können. Die zuständige Behörde darf jedoch nur nach pflichtgemäßem Ermessen handeln. Die Grenzen des Ermessens nach § 40 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind zu beachten. Insbesondere ist das Verhältnismäßigkeitsprinzip zu wahren.

#### **Zu § 14e**

§ 14e regelt die Erhebung und Verarbeitung von Daten einschließlich personenbezogener Daten durch die zuständige Behörde. § 14e Absatz 1 trifft allgemeine Regelungen zur Datenverarbeitung. Zur Reduzierung des Aufwands der beteiligten Unternehmen sind nach Möglichkeit bestehende Datenquellen und Meldesysteme zu nutzen (Absatz 1 Satz 2). Bestehende Datenquellen sind Informationen, die bereits bei einer Bundesbehörde geordnet vorliegen; Daten aus Meldesystemen sind Daten, die auf Grund einer bestehenden Meldepflicht erhoben worden sind oder erhoben werden. Der vorrangige Rückgriff auf solche Daten gewährleistet, dass die Unternehmen nicht unnötig durch vermeidbare Datenerhebungen belastet werden. Die Regelung orientiert sich an § 47b Absatz 3 Satz 2 GWB.

Daten aus bestehenden Meldesystemen sind insbesondere Daten zu Ladepunkten, die bereits bei einer Behörde auf Grund gesetzlicher Meldepflichten vorliegen (Absatz 1 Satz 3), zum Beispiel das Ladesäulenregister bei der Bundesnetzagentur. Eine 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, der zuständigen Behörden auf Anforderung die Daten nach § 2 Absatz 3 Satz 1 bis 3 und § 4 Absatz 1 der MTS-Kraftstoff-Verordnung vom 22. März 2013 (BGBl. I S. 595, 3245; 2013 I S. 3304), die durch Artikel 27 des Gesetzes vom 6. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 149) geändert worden ist, sowie die Daten zu den nach § 3 Absatz 1 dieser Verordnung von der Meldepflicht befreiten Tankstellen zu übermitteln, soweit ihr diese vorliegen. Preisdaten nach § 4 Absatz 2 der Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe werden nicht benötigt.

Absatz 3 regelt ergänzend die Möglichkeit, erforderliche Auskünfte bei anderen Bundesbehörden zu Daten einzuholen, die aufgrund einer gesetzlichen Meldepflicht erhoben wurden. Damit wird vor allem der Möglichkeit Rechnung getragen, dass notwendige Informationen etwa zu Ladepunkten künftig bei anderen Bundesbehörden zu melden sein könnten. Die Einschränkung auf das Ersuchen nach Daten, die aufgrund einer gesetzlichen Meldepflicht erhoben wurden, soll sicherstellen, dass freiwillig erhobene Daten durch die Behörde nicht erfasst sind. Gegebenenfalls weitere erforderliche Daten müssen bei Bedarf vom Tankstellenunternehmen selbst angefordert werden.

Absatz 4 beinhaltet schließlich die Befugnis, erforderlichenfalls die Tankstellenunternehmen zur Erteilung von Auskünften und zur Übermittlung von Daten zu verpflichten.

#### **Zu § 14f Absatz 1**

§ 14f Absatz 1 bestimmt die [Behörde noch abzustimmen] als zuständige Behörde.

Die Verwaltungskompetenz des Bundes für die Aufgabenzuweisung an die [Behörde noch zu bestimmen] folgt aus Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 GG.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übernimmt für die Wahrnehmung der aus diesem Gesetz folgenden Aufgaben die Rechts- und Fachaufsicht über die zuständige Behörde. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat gem. § 3 Absatz 1 Satz 1 des Schnellladegesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2141), das durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, die gesetzliche Aufgabe, die flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge zu gewährleisten.

#### **Zu § 14f Absatz 2**

Die Regelung legt fest, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dem Deutschen Bundestag zum Ablauf des 31. Dezember 2031 über die Erfahrungen mit den Regelungen nach diesem Abschnitt berichtet. Dies betrifft vor allem die Wirkungen der Regelungen. Dabei soll insbesondere 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 neuen Regelungen dieses Gesetzes über das Jahr 2035 hinaus sollte in diesem Zusammenhang bewertet werden.

#### **Zu Nummer 5 (§ 15 Bußgeldvorschriften)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 15 Absatz 1)**

Im Hinblick auf die Aufnahme von Regelungen in Bezug auf den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur an öffentlichen Tankstellen werden Verstöße gegen die Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 und gegen vollziehbare Anordnungen nach § 14e Absatz 4 in den Katalog der Ordnungswidrigkeitstatbestände des § 15 Absatz 1 aufgenommen. Dazu werden die Nummern 5 und 6 ergänzt. Die Aufnahme gesonderter Bußgeldnormen für die neuen Regelungen in Bezug auf Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt ist mit Blick auf die mit einer Bußgeldandrohung intendierte Abschreckungswirkung sowie die im Vergleich zu Normalladepunkten deutlich höheren Errichtungs- und Betriebskosten von circa 54 300 Euro pro Schnellladepunkt

erforderlich. Dagegen liegen die Errichtungs- und Betriebskosten für einen AC-Ladepunkt der Leistungsklasse bis 22 kW im Median bei circa 8 000 Euro.

Auch bezüglich der Zuwiderhandlung gegen eine vollziehbare Anordnung nach § 14e Absatz 4 bedarf es einer Bußgeldandrohung, da die Erteilung von Auskünften sowie die Übermittlung von Daten durch das jeweilige Tankstellenunternehmen für das Funktionieren dieses Gesetzes von grundlegender Bedeutung sein kann.

### **Zu Buchstabe b (§ 15 Absatz 2)**

§ 15 Absatz 2 Satz 1 erweitert die bestehende Vorschrift um die Bußgeldrahmen in Bezug auf Absatz 1 Nummer 5 (Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 Satz 1) und Nummer 6 (vollziehbare Anordnung nach § 14e Absatz 4).

Aufgrund der hohen Bedeutung der Verpflichtung zum Betrieb von Schnellladepunkten nach § 14a Absatz 1 Satz 1 im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele sowie die Höhe der durchschnittlichen Errichtungs- und Betriebskosten von Schnellladepunkten (im Median circa 54 300 Euro) wird der Verstoß gegen diese Verpflichtung mit einer Geldbuße bis zu fünfhunderttausend Euro bewehrt.

Verstöße gegen vollziehbare Anordnungen nach § 14e Absatz 4 werden mit einem Bußgeld bis zu 30 000 Euro bedroht, da die ordnungsgemäße Erteilung der Auskünfte nach § 14e für eine effektive Umsetzung des Gesetzes in der Praxis grundlegende Voraussetzung sein kann. Zuwiderhandlungen, auch in Form von Verzögerungen, könnten den Vollzug des Gesetzes erheblich erschweren und dessen praktische Wirksamkeit gefährden. Unter Berücksichtigung möglicher ersparter Aufwendungen in Höhe von rund 53 400 Euro pro Ladepunkt ist der Bußgeldrahmen zur Durchsetzung der Regelung des § 14e Absatz 4 höher anzusetzen als der Rahmen für die übrigen Fälle nach den bestehenden Regelungen des Gesetzes (10 000 Euro).

§ 15 Absatz 2 Satz 2 regelt, dass § 30 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 5 (Verpflichtung nach § 14a Absatz 1 Satz 1) anzuwenden ist. Danach verzehnfacht sich das Höchstmaß der Geldbuße gegen juristische Personen und Personenvereinigungen. Diese Regelung ist notwendig, um sicherzustellen, dass die Verpflichtung nach Absatz 1 Satz 1 beachtet und das Regelungsziel des Gesetzes im Sinne des Klimaschutzes tatsächlich erreicht wird. Mit dem Verweis soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass es sich bei den Adressaten der Verpflichtung um große Unternehmen handeln dürfte. Diese müssen wirksam vor einer Erfüllung der Tatbestände abgeschreckt werden. Auch handelt es sich bei den betroffenen Ordnungswidrigkeitstatbeständen um solche, die typischerweise vom Personenkreis des § 30 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 des OWiG unter Verletzung von Pflichten, welche das Unternehmen treffen, erfüllt werden. Die Abschöpfung ersparter Aufwendungen ist nach den allgemeinen Regeln des Ordnungswidrigkeitsrechts möglich.

Sollte ein Tankstellenunternehmen durch eine Zuwiderhandlung einen wirtschaftlichen Vorteil (zum Beispiel die Einsparung von Errichtungs- und Betriebskosten) 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 Buchstabe c (§ 15 Absatz 3)**

Die Zuständigkeitsregelung des § 14f erfasst nicht die Bußgeldvorschriften des § 15. Daher bedarf es einer spezialgesetzlichen Zuständigkeitsregelung.

### **Zu Nummer 6 (§ 16 Übergangsvorschriften)**

Durch die Einfügung eines neuen Absatz 2 in § 16 wird der Anwendungszeitraum der durch das Gesetz eingeführten Regelungen, die die Ausstattung von öffentlichen Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur betreffen, festgelegt. Die Regelungen sind danach bis zum Ablauf des 31. Dezember 2035 anzuwenden.

Hintergrund ist, dass Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in den 2030er Jahren voraussichtlich fest etabliert sein 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 Etablierung der Elektromobilität hinzuwirken. Der Anwendungszeitraum soll daher mit dem Ablauf des Jahres 2035 enden.

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

**Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Das Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

Tabele-Briefings