



Bern, den 26. März 2024

# Projektaufruf für den Bau von Schnellladehubs entlang der Nationalstrassen: 1. Fragerunde

## Fragen und Antworten

Dokumentenummer: ASTRA-D-62D73401/1198

### 1 Information zu Los 2

Die Parzelle Nr. 733 in Luzern (siehe Seite 21 der Datenblätter zu den Parzellen) wird aus Los 2 herausgenommen, da sie bereits im Rahmen des vorangegangenen Projektaufrufes reserviert wurde. Da keine alternative Parzelle zur Verfügung gestellt werden kann und damit die Lose identisch bleiben, können im Los 2 die beiden Varianten Matzingen (a) und Wängi (b) (siehe Seite 15) oder die beiden Varianten Grandson (a) und (b) (siehe Seite 18) kombiniert genutzt werden, um einen Schnellladehub zu realisieren.

### 2 Antworten auf Fragen

#### 2.1 Allgemeines

Frage	Antwort
Ist das Gesuchsdossier formlos einzureichen oder gibt es neben den angegebenen Anforderungen bezüglich Schriftgrösse, Schriftart und maximaler Seitenanzahl einen spezifischen Vordruck, der ausgefüllt werden muss?	<i>Es gibt keine Formatvorlage, die genutzt werden muss.</i>
Gibt es vom ASTRA eine Formatvorlage für das Gesuchsdossier, abgesehen von der Schriftart Arial 10?	<i>siehe Antwort auf die vorhergehende Frage</i>
Sind Anhänge ergänzend zu den 20 Seiten zulässig und wenn ja, werden diese für die Bewertung berücksichtigt?	<i>Anhänge ergänzend zu den 20 Seiten des Konzepts sind zulässig, werden jedoch bei der Bewertung nicht berücksichtigt.</i>
Zählen die Unterlagen zur Checkliste in Anhang 2 und die technischen Anhänge nicht zu den maximal 20 Seiten des Dossiers gemäss Abschnitt 6.1?	<i>Das definierte 20-Seiten-Limit gilt ausschliesslich für die Anforderungen an das Konzept aus Kapitel 6. Weitere einzureichende Unterlagen, wie z.B. die geforderten Nachweise der Eignung oder die Checkliste (siehe Anhang 2), zählen nicht zu diesem 20-Seiten-Limit.</i>
Wurden nach dem Abbruch des letzten Projektaufrufs für den Bau der Schnellladehubs bereits Standorte bzw. Reservationen für Standorte vergeben oder sind in der vorliegenden	<i>Beim letzten Projektaufruf für den Bau von Schnellladehubs wurde das Prinzip «first come, first served» angewandt, wobei interessierte Unternehmen Anträge auf Reservierung von</i>



Ausschreibung alle möglichen ASTRA-Standorte enthalten?	<i>Standorten im Perimeter der Nationalstrassen stellen konnten. Bislang wurden rund 50 Parzellen reserviert. Diese sind nicht Teil des aktuellen Projektauftrags.</i>
Wann ist ca. die Verkündung für der Ergebnisse der verschiedenen Lose?	<i>Die Mitteilung der Los-Zuteilung ist im Spätsommer geplant.</i>
Wurde eine provisorische Machbarkeitsanalyse hinsichtlich der Möglichkeit durchgeführt, die Erschliessung und die Bodenbeschaffenheit der ausgewählten Parzellen zu verändern? Ist es Sache des Betreibers oder des ASTRA, allfällige Gesuche an die zuständigen Stellen zu richten?	<i>Die Durchführung einer Bodenbeschaffenheitsanalyse ist Sache des Betreibers. Das ASTRA hat keine spezifischen, standortgebundenen Analysen durchgeführt.</i>

## 2.2 Datenblätter

<b>Frage</b>	<b>Antwort</b>
Mangelnder Platz: Wie plant das ASTRA die Erschliessung von Parzellen, die von Autobahnabfahrten/Verbindungsrampen umschlossen sind, insbesondere wenn kein ausreichender Verzögerungstreifen realisierbar ist?	<i>Die strassenseitige Erschliessung der Parzellen ist Sache des Betreibers. Die Erschliessung der Schnellladehubs darf nur vom untergeordneten Strassennetz aus erfolgen und muss verkehrsverträglich sein. Zentral ist dabei die Vereinbarkeit mit der Nationalstrasse und deren Interesse: Die Sicherheit, der Betrieb sowie der Unterhalt der Nationalstrasse muss jederzeit gewährleistet sein (siehe Ziffer 2.7 Teilnahmebedingungen).</i>
Sind Abfahrten auf ASTRA-Parzellen von Autobahnabfahrten erschliessbar, auch wenn die Vorgabe besagt, dass Erschliessungen ausschliesslich vom untergeordneten Strassennetz (keine Autobahnen) aus erfolgen dürfen?	<i>Nein, die Parzellen sind nicht über Autobahnabfahrten erschliessbar.</i>
Sind die markierten Flächen auf den Parzellen sehr präzise (im Anhang 4) eingezeichnet und müssen strikt eingehalten werden für den Bau der Ladehubs? Oder stehen eventuell angrenzende Flächen, wie Grünflächen neben einem Kreisverkehr für eine gute Erreichbarkeit von beiden Fahrtrichtungen, ebenfalls zur Verfügung?	<i>Bei den gelb markierten Flächen im Anhang 4 (Datenblätter zu den Parzellen) handelt es sich um Parzellen, die im Besitz des Bundes sind. Die Prüfung allfälliger Nutzungsmöglichkeiten angrenzender Flächen ist Sache der Betreiber.</i>
Basiert auf der Ausschreibung, stehen ausschliesslich die gelb markierten Flächen zur Verfügung und diese dürfen ausschliesslich vom untergeordneten Strassennetz aus erschlossen werden. Trotzdem gibt es eine rote Markierung einer Fläche in Los 3/Ried-Brig ausserhalb der gelben Fläche. Stehen auch an anderen Standorten Flächen ausserhalb der gelb markierten Flächen zur Verfügung? Wie können diese Flächen kosteneffektiv ermittelt werden?	<i>Bei den gelb markierten Flächen im Anhang 4 (Datenblätter zu den Parzellen) handelt es sich um Parzellen, die im Besitz des Bundes sind. Die Prüfung allfälliger Nutzungsmöglichkeiten angrenzender Flächen ist Sache der Betreiber. Eine mögliche Hilfestellung für Informationen zu den angrenzenden Parzellen ist die Bundes Geodaten-Infrastruktur: <a href="https://map.geo.admin.ch">https://map.geo.admin.ch</a>. Unter der Rubrik 'Dargestellte Karten' nach weiteren Karten suchen. 'Verfügbarkeit des ÖREB-Katasters' eingeben und Karte hinzufügen. Nun können einzelne Parzellen ausgewählt werden. In der</i>

	<p><i>Objekt-Information, die sich beim Auswählen einer Parzelle öffnet, stehen Angaben, wie z.B. der ÖREB-Auszug (PDF), zur Verfügung. Für weitergehende Informationen wenden sich die Betreiber an die zuständigen kantonalen Ämter. Zusätzlich kann die Suchmaschine mit dem Begriff "ÖREB-Kataster [Name des Kantons]" direkt aufgerufen werden. Sobald Sie auf die Seite mit der Kantonskarte gelangen, haben Sie die Möglichkeit, entweder die Parzellennummer in das Suchfeld einzugeben oder durch Zoomen auf die gewünschte Fläche zu klicken. Auf diese Weise erhalten Sie Informationen darüber, wem die Fläche gehört, sowie die entsprechenden Kontaktdaten. Sie können auch direkt mit dem jeweiligen Kanton Kontakt aufnehmen und sich über die interessierte Fläche informieren lassen.</i></p>
<p>Die verfügbaren Flächen auf den Parzellen sind äusserst begrenzt für den Bau von Parkplätzen und Ladehubs. In den meisten Fällen sind die markierten Flächen hauptsächlich durch die Autobahn, Abfahrten und teilweise durch Grünflächen zwischen der Autobahn und den Abfahrten definiert. Sind die markierten Flächen auf den Parzellen im Anhang 4 präzise festgelegt und müssen strikt eingehalten werden für den Bau der Ladehubs? Oder stehen möglicherweise angrenzende Flächen, wie beispielsweise Grünflächen neben einem Kreisverkehr, zur Verfügung, um eine gute Erreichbarkeit von beiden Fahrtrichtungen zu gewährleisten?</p>	<p><i>siehe Antwort auf die vorhergehende Frage</i></p>
<p>Das ASTRA will mit der Errichtung neuer Ladehubs die bereits vorhandene oder geplante Schnellladeinfrastruktur auf Raststätten oder Rastplätzen ergänzen. Diese Ladehubs sind jedoch nicht direkt von der Autobahn aus zugänglich, sondern nur über das untergeordnete Strassennetz. Nach unserem Verständnis befinden sich die vorgeschlagenen Standorte in der Nähe von oder an Autobahneinfahrten und bieten daher nicht den Vorteil eines lokalen Monopols, wie dies bei Raststätten und Rastplätzen der Fall ist. Inwiefern wäre es von Vorteil, Hubs auf den vorgeschlagenen Parzellen zu errichten und nicht auf anderen (privaten) Parzellen in der Nähe der Autobahneinfahrt, die bereits über eine Zufahrt, Parkplätze, einen Netzanschluss und möglicherweise sogar andere Anziehungspunkte (Shop, Restaurant etc.) verfügen?</p>	<p><i>Die Parzellen des Bundes ermöglichen aufgrund ihrer Lage potenziell sowohl Ladebedürfnisse der Autofahrer auf den Nationalstrassen als auch regionale Ladebedürfnisse (z.B. im urbanen Raum) zu bedienen. Selbstverständlich können auch weitere (private) Standorte diese Funktion in der Nähe der Nationalstrassen übernehmen.</i></p>
<p>Ist es korrekt, dass alle Standorte der ASTRA Filiale 1 die Einschränkung haben: 'Biodiversitätsprogramm und ökologische</p>	<p><i>Ja.</i></p>

Ausgleichsflächen auf dem Nationalstrassengebiet'?	
Ist es überhaupt möglich, auf Parzellen, die mit der Bemerkung «Biodiversitätsprogramm und ökologische Ausgleichsflächen auf dem Nationalstrassengebiet» versehen sind, einen Schnellladehub zu realisieren, der zwangsläufig zu einer Reduzierung der Grün-/Waldflächen führt? Gibt es spezifische Vorschriften oder Anweisungen für die Realisierung von Infrastruktur auf solchen Flächen?	<i>Welche spezifischen Vorschriften auf den einzelnen Parzellen gelten, muss im Einzelfall geprüft werden. Welche Projekte auf den Parzellen realisiert werden können, hängt unter anderem von den kantonalen Baubewilligungen ab. Das ASTRA ist bemüht, dass möglichst viele Projekte umgesetzt werden können.</i>
Wurde bereits geprüft, ob Mittelspannungskabel in der Nähe der ausgewiesenen Flächen verlaufen? Falls ja, könnten Sie uns nähere Informationen dazu mitteilen?	<i>Nein.</i>
Aus welchen Gründen und nach welcher Methodik bzw. welchen Kriterien wurden diese Parzellen ausgewählt?	<i>Es wurden folgende Kriterien angewandt: Geographische Verteilung; verfügbare Fläche; Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV); Abstände zum nächsten Schnellladestandort entlang der Nationalstrassen (Rastplätze, Raststätten, bestehende Reservationsvereinbarungen für Schnellladehubs); qualitative Attraktivitätsmerkmale; Vorbehalte der zuständigen ASTRA-Filialen.</i>
Bei den Datenblättern gibt es für jedes Los mehr als 11 Standorte. Werden die Varianten 'A' und 'B' als ein Standort gezählt?	<i>Die Varianten (a) und (b) werden jeweils als ein Standort gezählt. Der Betreiber kann die besser geeignete Variante zur Realisierung eines Schnellladehubs nutzen. Die Nutzung beider Varianten an einem Standort ist aus Gründen der Gleichbehandlung nicht vorgesehen.</i>

### 2.3 Teilnahmebedingungen

<b>Frage</b>	<b>Antwort</b>
Gemäss Kapitel 6.2.1 T1 muss die Anzahl der Ladeplätze regelmässig an die Bedürfnisse des Marktes angepasst werden, um eine Skalierbarkeit bei steigender Nachfrage sicherzustellen. Durch wen, auf welcher Grundlage und in welcher Form oder Prozess wird die Skalierung festgelegt? Wie wird der Gesuchsteller in den Prozess der Anpassung einbezogen?	<i>Das geplante Vorgehen für den Aufbau zusätzlicher Ladeplätze pro Parkplatzanlage (Skalierbarkeit bei steigender Nachfrage) soll im Konzept vom Gesuchsteller aufgezeigt werden.</i>
Ist es gemäss den Bestimmungen der SLH zulässig, an den Rastplätzen Verkaufsautomaten bekannter Schweizer Firmen ohne Mobilität, aber fest auf dem Untergrund stehend, zu platzieren? Darf man auch grössere Verkaufscontainer aufstellen, die nicht fest mit dem Untergrund verbunden sind und keine eigenen Achsen haben, aber innerhalb einer angemessenen Frist	<i>Ja, es ist grundsätzlich zulässig einen solchen Verkaufsautomaten zu platzieren. Es handelt sich hierbei um Fahrnisbauten, die innerhalb von 48 Stunden entfernt werden können. Es muss in jedem Fall eine Bewilligung beim ASTRA beantragt werden.</i>

<p>entfernt werden können? Diesbezüglich beabsichtigt man, den Besuchern der SLH ein möglichst passendes Angebot zu bieten, wie es auch in den Teilnahmebedingungen unter Punkt 6.2.2 festgehalten ist: «Sie sind so zu gestalten, dass ein angenehmer Aufenthalt für die Nutzenden geboten wird.»</p>	
<p>Gelten WC-Anlagen ebenfalls unter den genannten Bestimmungen? Elektrofahrer benötigen in der Regel Strom, eine WC-Möglichkeit und eine Verpflegungsmöglichkeit. Ladeplätze ohne WC-Anlagen gelten als weniger ideal.</p>	<p><i>WC-Anlagen gelten unter die genannten Bestimmungen. Jedoch bilden sie insofern eine Ausnahme, da die sanitären Anlagen auch als feste Baute errichtet werden können.</i></p>
<p>Gilt eine Installation eines WC, das an Frisch- und Abwasser angeschlossen und auf ein Ortbetonfundament installiert werden muss, als nicht fest mit dem Boden verbunden, oder gibt es hierfür Spielraum? Muss ein Snackautomat, der ebenfalls gegen Vandalismus mit dem Boden verankert und mit Strom sowie gegebenenfalls Frischwasser versorgt werden muss, dieselben Anforderungen erfüllen?</p>	<p><i>Es sind nur Fahrnisbauten zugelassen, d.h. mobile Verpflegungseinrichtungen (z.B. Container, Marktstände oder registrierte und immatrikulierte Verkaufswagen/-anhänger), die nicht fest mit dem Boden verbunden sind (Art. 7 Abs. 5 NSV). Die Verpflegungseinrichtungen müssen jederzeit innert 48 Stunden entfernt werden können. Nach Erteilung der Bewilligung sind bauliche Anpassungen an den mobilen Verpflegungseinrichtungen (in Form von Vorbauten, wie z. B. holzartige Einrichtungen) nur mit schriftlicher Genehmigung des ASTRA zulässig. Die Gebietseinheiten nehmen die Kontrollfunktion vor Ort für das ASTRA wahr. Bei Widerhandlungen erstattet die Gebietseinheit dem ASTRA Meldung. Ausnahme: WC-Anlagen dürfen fest verbaut werden (inkl. Betonfundament und Anschlüssen).</i></p>
<p>Sind nur mobile Toiletten oder auch fest installierte sanitäre Anlagen erlaubt?</p>	<p><i>siehe Antwort auf die vorhergehende Frage</i></p>
<p>Welche Nebenanlagen dürfen fest am Boden befestigt werden?</p>	<p><i>siehe Antwort auf die vorhergehende Frage</i></p>
<p>Es sind nur mobile Verpflegungseinrichtungen erlaubt. Es wird nur erwähnt, dass diese nicht fest mit dem Boden verbunden werden dürfen. Gibt es mehr Kriterien wie z.B. wie schnell eine Verpflegungseinrichtung auf- und vor allem abgebaut werden muss.</p>	<p><i>Die Verpflegungseinrichtungen müssen jederzeit innert 48 Stunden entfernt werden können. Für weitere Kriterien kann analog die ASTRA Weisung <u>ASTRA 71001 Versorgungs- und Verpflegungsmöglichkeiten auf Rastplätzen (2021 V3.00) (PDF, 360 kB, 04.03.2021)</u> herangezogen werden.</i></p>
<p>Können Verkaufsautomaten an einem definierten Platz installiert werden und dort belassen werden?</p>	<p><i>Die Standplätze sind nur auf einem verfestigten Boden zulässig (z.B. Belag oder Rasengittersteine) und können mit der entsprechenden Bewilligung grundsätzlich vor Ort belassen werden.</i></p>
<p>Ist es erforderlich, für die Abgabe des Gesuchs bereits pro Standort eine Machbarkeitsstudie einzureichen (Layout, Anzahl geplanter Ladeplätze usw.), oder genügen lediglich die in Kapitel 6.3 erwähnten Bewertungskriterien?</p>	<p><i>Für das Konzept müssen keine Machbarkeitsstudien oder Pläne für einzelne Parzellen/Standorte eingereicht werden. Das geplante Design (Layout) der Schnellladehubs und weitere bauliche und technische Aspekte sind im Konzept nur generisch zu beschreiben. Die spezifischen Projektdossiers betreffend die</i></p>

	<i>einzelnen Parzellen sind erst nach Zuteilung der Lose innerhalb von 3 Jahren vorzulegen (siehe Ziffer 6.1).</i>
Ist es für die Bewertung zielführend, wenn für die Standorte ein Design und Pläne erstellt werden? Wie detailliert sollen die Pläne für den Standort-Ausbau erstellt werden?	<i>siehe Antwort auf die vorhergehende Frage</i>
Wie wird der Punkt 6.3.2 bewertet? Ladeleistung in Summe über den gesamten Schnellladehub, Maximale Ladeleistung einer Ladesäule, durchschnittliche Ladeleistung pro Ladesäule, oder anderes Kriterium? Hat die Anzahl der Ladeplätze in der Erstausrüstung einen Einfluss auf die Bewertung dieses Kriteriums? Hat die Höhe der Ladeleistung in der Erstausrüstung einen Einfluss auf die Bewertung?	<i>Ladeleistung: Bewertet werden die Darstellung der Erstausrüstung eines Schnellladehubs betreffend Ladeleistung (individuelle Ladeleistung je Ladepunkt) sowie des geplanten Vorgehens für deren Weiterentwicklung über die Bewilligungsdauer im Konzept. Anzahl Ladeplätze pro Schnellladehub: Die Anzahl Ladeplätze in der Erstausrüstung wird nicht bewertet. Die Mindestanforderung muss aber erfüllt werden (siehe T1). Das geplante Vorgehen für den Aufbau zusätzlicher Ladeplätze pro Parkplatzanlage soll im Konzept aufgezeigt werden und wird bewertet.</i>
Wenn die Lose für den Gesuchsteller gleichermaßen interessant sind, besteht die Möglichkeit, auf eine Priorisierung zu verzichten, oder sollte eine willkürliche Priorisierung angegeben werden?	<i>Es muss zwingend eine Priorisierung der Lose genannt werden. Dies auch für den Fall, dass mehrere Lose für den Gesuchsteller gleichermaßen interessant sind.</i>
Wir möchten uns als Arbeitsgemeinschaft bestehend aus drei Unternehmen bewerben. Ist eine gemeinsame Teilnahme zulässig, wenn alle anderen Kriterien erfüllt sind?	<i>Die Teilnahme von Arbeitsgemeinschaften ist erlaubt (siehe Ziffer 4.1.5.). Ein Unternehmen (inkl. Tochterfirmen, andere Landesniederlassungen, usw.) darf aber nur an einer Arbeitsgemeinschaft beteiligt sein. Alle Unternehmen einer Arbeitsgemeinschaft müssen dem ASTRA namentlich bekannt sein und es wird ein Handelsregister-Auszug jedes Arbeitsgemeinschaftspartners verlangt (siehe Ziffer 5.2.). Die Zusammensetzung der Arbeitsgemeinschaft darf nach Einreichung des Gesuchdossiers nicht verändert werden. Es ist ein federführender Arbeitsgemeinschaftspartner (SPOC) für eine Arbeitsgemeinschaft zu bestimmen.</i>
Muss das Gesuchsdossier zwingend Bewerbungen für alle fünf Lose umfassen oder ist es zulässig, sich für weniger Lose zu bewerben?	<i>Die Bewerbung muss nicht zwingend alle 5 Lose umfassen. Es ist möglich, die Bewerbung auf bestimmte Lose zu beschränken. Dies muss mittels Priorisierung der Lose (siehe Anhang 2) mitgeteilt werden. Es sollte in diesem Falle jedoch bedacht werden, dass je nach Platzierung des Gesuchstellers dann allenfalls keines der präferierten Lose zugeteilt werden kann, obwohl der Gesuchsteller zu den 5 bestplatzierten Gesuchstellern gehört.</i>
Ist es erforderlich, sich für alle Lose zu bewerben, oder ist es möglich, die Bewerbung nur für bestimmte Lose abzugeben (mittels Priorisierung der Lose)?	<i>Die Bewerbung muss nicht zwingend alle 5 Lose umfassen. Es ist möglich, die Bewerbung auf bestimmte Lose zu beschränken. Dies muss mittels Priorisierung der Lose (siehe Anhang 2)</i>

	<i>mitgeteilt werden. Es sollte in diesem Falle jedoch bedacht werden, dass je nach Platzierung des Gesuchstellers dann allenfalls keines der präferierten Lose zugeteilt werden kann, obwohl der Gesuchsteller zu den 5 bestplatzierten Gesuchstellern gehört.</i>
Ist es erlaubt, auf knapp bemessenen Parzellen eine reduzierte Anzahl von Ladeplätzen zu realisieren, wenn viele Parzellen nur sehr begrenzte Möglichkeiten für die Platzierung eines Schnellladehubs bieten, der mindestens 4 Ladeplätze und die entsprechenden Verkehrsflächen umfasst?	<i>Pro Schnellladehub soll immer eine Erstausrüstung mit mindestens vier Ladeplätzen realisiert werden (siehe Ziffer 6.2.1.).</i>
Ist es möglich, innerhalb der Reservationsfrist seitens des Gesuchstellers von der Reservation zurückzutreten, wenn keine Umsetzung mehr gewünscht ist?	<i>Es besteht die Möglichkeit, auf die Realisierung eines Schnellladehubs zu verzichten, falls nachgewiesen werden kann, dass ein Schnellladehub auf einer Parzelle aufgrund unverhältnismässig hoher Kosten oder anderer gewichtiger Gründe nicht realisierbar ist. Es gibt keine Strafen oder sonstige Konsequenzen. Das ASTRA behält sich vor, nicht genutzte Parzellen allenfalls erneut auszuschreiben.</i>
Was geschieht mit den Parzellen, die während des Bewertungszeitraums für die Machbarkeit eines SLH als ungeeignet befunden werden? Verfallen diese Reservierungen nach Ablauf der Frist ohne Entschädigung? Werden nicht umgesetzte Projekte erneut ausgeschrieben?	<i>Wird innerhalb von 3 Jahren ab Zuteilung des Loses kein Baugesuch eingereicht, so wird die Reservation ohne Entschädigung verfallen. Das ASTRA behält sich vor, nicht genutzte Parzellen allenfalls erneut auszuschreiben.</i>
Wer ist für die Festlegung des marktgängigen Gesamtpreises gemäss Abschnitt 6.2.3 Z2 zuständig?	<i>Der Betreiber ist für die Festlegung des Gesamtpreises verantwortlich. Der Gesamtpreis soll sich an den am Markt gängigen Preisen orientieren.</i>
Ist die Überdachung der Ladepunkte gemäss Abschnitt 6.2.2 U2 als vorübergehende oder dauerhafte Lösung zu betrachten?	<i>Ladepunkte und zugehörige Ladeplätze sollen – sofern dem keine rechtlichen oder baulichen Gründe entgegenstehen – mit einem Dach versehen werden, das fest mit dem Boden verbunden ist. Wünschenswert sind Überdachungs-Lösungen, die einfach skaliert werden können.</i>
Welches sind die Interessen der Nationalstrasse gemäss Abschnitt 2.7, die im Hinblick auf die strassenseitige Erschliessung zu berücksichtigen sind?	<i>Das ASTRA erachtet Drittnutzungen der Nationalstrasse als sinnvoll, sofern der Nationalstrasse keine Nachteile erwachsen. Es ist insbesondere die Verkehrssicherheit jederzeit zu gewährleisten, die Wohnhygiene zu berücksichtigen und es darf dem künftigen Ausbau der Nationalstrasse nichts entgegenstehen. Zudem darf der bauliche- und betriebliche Unterhalt der Strassenanlage nicht erschwert werden. (siehe Muster Reservationsvereinbarung Artikel 1).</i>
Besteht gemäss Abschnitt 2.6 die Pflicht, einen Dienstbarkeitsvertrag für die Installation von Kabinen, Leitungen etc. zugunsten des örtlichen Stromversorgungsunternehmens	<i>Durchleitungsrechte und Dienstbarkeiten (siehe Anhang 6 Muster Nutzungsbewilligung Ziff. IV. 7.) a) Der Gesuchsteller ist zuständig für die Besorgung der allenfalls notwendigen</i>

<p>abzuschliessen, in dessen Eigentum sich die Netzanlagen befinden?</p>	<p><i>Durchleitungsrechte und Dienstbarkeiten für seine Anlagen bis zum Grundstück der Nationalstrasse.</i></p> <p><i>b) Auf der Nationalstrassenparzelle werden keine Durchleitungsrechte und Dienstbarkeiten errichtet. Davon ausgenommen sind Fälle, in denen der Gesuchsteller die Eintragung eines Baurechts verlangt (vgl. Ziff. 1a).</i></p>
<p>Kann gemäss Abschnitt 2.1 ein ZEV-Modell angewendet werden, damit der E-Hub erneuerbare Energie aus PV-Anlagen auf und in der Nähe von Autobahnen beziehen kann?</p>	<p><i>Ja, bei Interesse könnten entsprechende Synergien zwischen SLH und PV-Anlagen genutzt werden. Schnellladehubs auf Parzellen in der Nähe von PV- Anlagen können potenzielle Energieabnehmer darstellen. Der Gesuchsteller ist für die Schaffung von Synergien (z.B. eine Eigenverbrauchergemeinschaft mit dem Betreiber der PV-Anlage oder die Organisation der Anschlussinfrastruktur) verantwortlich und trägt die Kosten dafür.</i></p>
<p>Kann die Bereitstellung statischer und dynamischer Daten gemäss T5 über Roaming-Hubs erfolgen oder ist ein Peer-to-Peer-Ansatz erforderlich?</p>	<p><i>Die Bereitstellung statischer und dynamischer Daten kann über Roaming-Hubs erfolgen.</i></p>

## 2.4 Nutzungsbewilligung

<b>Frage</b>	<b>Antwort</b>
<p>Kommen Ladehubs auf Parzellen des ASTRA gegenüber Parzellen in Privatbesitz in den Genuss von Vorteilen bei der Netzverfügbarkeit oder der Einspeiseleistung?</p>	<p><i>Nein.</i></p>
<p>Erhält der jeweilige Betreiber eine schriftliche Zusage, dass während der Konzessionsdauer keine geplanten Umbauten an der Nationalstrasseninfrastruktur stattfinden werden, die den Betrieb unmöglich machen und einen Abbau der Ladeinfrastruktur zur Folge hätten? Insbesondere denken wir dabei an wiederkehrende Spurausbauten der Autobahnen oder die Nutzung als Installationsplatz, wie im Muster der Nutzungsbewilligung unter Punkt 13.c erwähnt.</p>	<p><i>Nein, siehe Ziff. 3.6 der Teilnahmebedingungen.</i></p>
<p>Bewilligungsdauer: Was bedeutet es genau, wenn von einer "in der Regel 20 Jahre" dauernden Bewilligung die Rede ist? Ist es möglich, diese Frist zu verkürzen oder im Idealfall zu verlängern? Siehe auch Punkt 13.b der Nutzungsbewilligung.</p>	<p><i>Dem Gesuchsteller wird die Bewilligung erteilt, das Grundstück der Nationalstrasse (unter Berücksichtigung der geltenden Bedingungen) für den Betrieb des SLH für eine Dauer von 20 Jahren zu nutzen (Art. 29 NSV). D.h. die Bewilligung beträgt 20 Jahre ab der Inbetriebnahme des SLH. Grundsätzlich wird diese Frist nicht verkürzt. In begründeten Fällen kann die Bewilligung aus wichtigen Gründen jedoch ganz oder teilweise widerrufen werden.</i></p>



	<p><i>Als wichtige Gründe gelten insbesondere der Verstoss gegen Bewilligungsauflagen oder gesetzliche Vorgaben (siehe bspw. Ziff. 13.b und c. der Muster-Nutzungsbewilligung). Weiter kann die Bewilligung bei Änderung der rechtlichen oder tatsächlichen Voraussetzungen ganz oder teilweise widerrufen werden.</i></p> <p><i>Mit dem Ablauf der Bewilligungsdauer, kann die Bewilligung verlängert werden. Eine Bewilligungsverlängerung kann vom Gesuchsteller innert 1 Jahr vor dem Ablauf der Bewilligungsdauer beantragt werden. Es besteht kein Anspruch auf eine Verlängerungserteilung.</i></p>
<p>Was ist nach dem Ablauf der 20 Jahre Vertragslaufzeit vorgesehen?</p>	<p><i>Mit dem Ablauf der Bewilligungsdauer, kann die Bewilligung verlängert werden. Eine Bewilligungsverlängerung kann vom Gesuchsteller innert 1 Jahr vor dem Ablauf der Bewilligungsdauer beantragt werden. Es besteht kein Anspruch auf eine Verlängerungserteilung.</i></p> <p><i>Läuft die Bewilligung hat der Betreiber innerhalb von sechs Monaten sämtliche Anlageteile der Schnelladestationen auf seine Kosten zurückzubauen und vom jeweiligen Standort zu entfernen. Ebenfalls hat er bauliche Anpassungen an der weiteren Infrastruktur auf eigene Kosten rückgängig zu machen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Vorbehalten bleiben anderweitige Abmachungen mit dem ASTRA zum Zeitpunkt des Rückbaus bspw. im Falle einer Bewilligungserneuerung oder einer Übernahme der Anlagen durch einen neuen Bewilligungsnehmer.</i></p>
<p>Um welchen Zeitraum wird diese Bewilligung dann verlängert, wenn der Antrag spätestens 1 Jahr vor Ablauf der Bewilligungsdauer gestellt wird?</p>	<p><i>siehe die Antworten auf die beiden vorherigen Fragen</i></p>

## 2.5 Finanzielle Aspekte in den Teilnahmebedingungen

<b>Frage</b>	<b>Antwort</b>
<p>Können Sie uns Informationen zu den Kosten für die Erschliessung von Parzellen geben, falls die Ladehubs neben den eingezeichneten Flächen gebaut werden können? Gemäss den Teilnahmebedingungen sind wir als Betreiber der Ladehubs auch für die verkehrsverträgliche Erschliessung an das untergeordnete Strassennetz verantwortlich (das heisst, alle Kosten für den Bau von Strassen zur Parzelle). Zum Beispiel könnten Schätzungen pro Meter oder Kosten von Referenzprojekten hilfreich sein.</p>	<p><i>Zu den anfallenden Kosten können seitens ASTRA keine Schätzungen gemacht werden, da es sich um Drittprojekte handelt. Die Erschliessungskosten können je nach Standort und Ausführung variieren.</i></p>
<p>Falls es noch keine Zufahrt oder Parkplatz zu bebauen gibt (was in den meisten Fällen den</p>	<p><i>siehe Antwort auf die vorhergehende Frage</i></p>

<p>Anschein hat), wird der Betreiber der Ladehubs auch für die verkehrsverträgliche Erschliessung an das untergeordnete Strassennetz verantwortlich sein. Das bedeutet, dass sämtliche Kosten für den Bau der Strasse, Zufahrt und Parkplatz auf der Parzelle vom Betreiber übernommen werden müssen. Können Sie uns Informationen zu den Kosten für die Erschliessung von Parzellen geben? Zum Beispiel Schätzungen pro Meter oder Kosten von Referenzprojekten.</p>	
<p>Werden die sanitären Anlagen durch den Bund finanziert analog zu den Raststätten oder muss der Gesuchsteller die vollen Kosten tragen?</p>	<p><i>Das ASTRA beteiligt sich nicht an den Projektierungs-, Realisierungs- und Betriebskosten. Der Gesuchsteller trägt die vollen Kosten. Siehe auch Art. 9 der Muster Reservationsvereinbarung.</i></p>
<p>Für die Parzellen wird in der Bewertung keine Pachtzahlung erwähnt. Ist es daher so, dass keine Pacht für die Parzellen zu entrichten bzw. anzubieten ist, da es heisst: «Die Bereitstellung der einzelnen Standorte durch das ASTRA ist unentgeltlich»?</p>	<p><i>Die Bereitstellung der einzelnen Parzellen/Standorte durch das ASTRA ist unentgeltlich (siehe Ziffer 2.5.). Dies bedeutet, dass seitens Betreiber keine Pacht für die Parzellen zu entrichten ist.</i></p>
<p>Ist der Betreiber dazu verpflichtet, jede Parzelle zu bebauen? Was geschieht beispielsweise, wenn aufgrund komplizierter örtlicher Gegebenheiten an einer Parzelle unverhältnismässig hohe Kosten entstehen und daher kein Baugesuch beantragt wird?</p>	<p><i>Es ist Sache des Gesuchstellers, während des Reservationszeitraums eine Bewertung der Machbarkeit eines Schnellladehubs auf den Parzellen vorzunehmen. Dem ASTRA ist alle sechs Monate unaufgefordert ein Projektstatusbericht für jede Parzelle zu liefern (siehe Muster Reservationsvereinbarung Artikel 6). Es besteht die Möglichkeit, auf die Realisierung eines Schnellladehubs zu verzichten, falls nachgewiesen werden kann, dass ein Schnellladehub auf einer Parzelle aufgrund unverhältnismässig hoher Kosten oder anderer gewichtiger Gründe nicht realisierbar ist.</i></p>
<p>Gemäss Ziffer 5.3. der Einladung hat jeder Gesuchsteller bzw. jeder Arbeitsgemeinschaftspartner seine finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nachzuweisen. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erfordert, dass der Umsatz des Gesuchstellers (oder sämtlicher Teilnehmenden der Arbeitsgemeinschaft) mehr als 200 Prozent des budgetierten Betrags für Planung, Bewilligung und Bau der vorgesehenen Schnellladehubs beträgt. Reicht es aus, wenn einer der Teilnehmenden der Arbeitsgemeinschaft den erforderlichen Umsatz nachweist oder ob sich das Kriterium auf jeden einzelnen Teilnehmenden der Arbeitsgemeinschaft bezieht?</p>	<p><i>Es muss nicht jeder der Teilnehmer einzeln über den erforderlichen Jahresumsatz von 200% verfügen. Es reicht aus, wenn sämtliche Teilnehmenden der Arbeitsgemeinschaft gemeinsam einen Jahresumsatz von insgesamt 200% nachweisen können.</i></p>
<p>Im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gemäss 5.3 wird ein Umsatz gefordert, der mehr als 200 Prozent des</p>	<p><i>Beim Erfordernis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ist der Jahresumsatz gemeint.</i></p>

<p>budgetierten Betrags für Planung, Bewilligung und Bau der vorgesehenen Schnellladehubs entspricht. Ist mit 'Umsatz' der Jahresumsatz gemeint? Bezieht sich der 'budgetierte Betrag' auf die Realisierung aller 11 Standorte pro Los? Zum Beispiel 1 Mio. pro Standort: Muss der Jahresumsatz mindestens 20 Mio. betragen?</p>	<p><i>Der Jahresumsatz soll mindestens doppelt so hoch sein wie der budgetierte Betrag. Ja, der budgetierte Betrag bezieht sich nicht auf die einzelnen Standorte, sondern wird pro Los gerechnet (für alle 11 Standorte gemeinsam). Die Investitionskosten sollten dazu detailliert, nachvollziehbar und glaubwürdig dargelegt werden.</i></p>
<p>Für wie viele Standorte in Summe muss der Umsatz des Gestalters mehr als 200% der Investitionsausgaben betragen? Wird der Capex über alle 11 Standorte pro Los gerechnet, oder wie genau wird hier die Leistungsfähigkeit bewertet?</p>	<p><i>siehe Antwort auf die vorhergehende Frage</i></p>
<p>Darf für den Nachweis der finanziellen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gemäss Abschnitt 5.3 auf Unteraufträge zurückgegriffen werden?</p>	<p><i>Grundsätzlich darf auf ausgeführte Unteraufträge zurückgegriffen werden. Die Zusammenstellung des Umsatzes muss jedoch nachvollziehbar aufgeschlüsselt werden. Bestehen Zweifel an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Gestalters, kann das ASTRA weitere Nachweise verlangen und diese in seine Prüfung einbeziehen. Das ASTRA behält sich insbesondere vor, vom Gestalter die Vorlage von geprüften Jahresabschlüssen samt Lagebericht der letzten 3 Geschäftsjahre (einschliesslich Bestätigungsvermerk des Wirtschaftsprüfers) zu verlangen.</i></p>
<p>Gibt es einen Unterschied in der Bewertung von Referenzen und Umsätzen, je nachdem ob sie in der Schweiz oder im Ausland (EU) liegen?</p>	<p><i>Nein.</i></p>
<p>Die Kosten für die Errichtung neuer Rastplätze erscheinen uns sehr hoch. Können für bestimmte Elemente – zum Beispiel für die Anbindung der Parzellen an das Stromnetz – öffentliche Finanzierungsquellen oder Zuschüsse in Betracht gezogen werden? Ist nach Ablauf der Konzession (20 Jahre) eine Heimfallsentschädigung für die errichtete Infrastruktur vorgesehen?</p>	<p><i>Das ASTRA verfügt über keine Finanzierungsquellen oder Zuschüsse für die Anbindung der Parzellen an das Stromnetz. Ob aus der Energiegesetzgebung Beiträge möglich sind, kann durch die Gestalter direkt bei den dafür zuständigen Stellen abgeklärt werden. Nach Ablauf der Bewilligungsdauer hat der Betreiber innerhalb von sechs Monaten sämtliche Anlageteile der Schnellladestationen auf seine Kosten zurückzubauen und vom jeweiligen Standort zu entfernen. Ebenfalls hat er bauliche Anpassungen an der weiteren Infrastruktur auf eigene Kosten rückgängig zu machen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Vorbehalten bleiben anderweitige Abmachungen mit dem ASTRA zum Zeitpunkt des Rückbaus bspw. im Falle einer Bewilligungserneuerung oder einer Übernahme der Anlagen durch einen neuen Bewilligungsnehmer.</i></p>

## 2.6 Rechte und Pflichten für Gesuchsteller

Frage	Antwort
Ist eine Überdachung eine verpflichtende Anforderung oder eine freiwillige Leistung des Gesuchstellers, sofern baurechtlich und bautechnisch keine Bedenken bestehen?	<i>Ladepunkte und zugehörige Ladeplätze sollen – sofern dem keine rechtlichen oder baulichen Gründe entgegenstehen – mit einem Dach versehen werden (siehe Ziffer 6.2.2. Nr. U2).</i>
Können Sie uns die rechtliche Grundlage für das geforderte halbjährliche Monitoring angeben?	<i>Für das geforderte halbjährliche Monitoring braucht es keine rechtlichen Grundlagen, da dies in den privatrechtlichen Bereich fällt.</i>
Welche wesentlichen Gründe können zu einem Widerruf der Bewilligung und einer Rückbauverpflichtung führen?	<i>Als wichtige Gründe gelten insbesondere der Verstoss gegen Bewilligungsaufgaben oder gesetzliche Vorgaben. Weiter kann die Bewilligung bei Änderung der rechtlichen oder tatsächlichen Voraussetzungen (z.B. den Ausbau der Nationalstrasse) ganz oder teilweise widerrufen werden (siehe Ziffer 3.6. der Teilnahmebedingungen).</i>
Gibt es eine Strafe oder sonstige Konsequenzen, wenn die Reservation verstreicht und der Standort nicht realisiert wird?	<i>Dem ASTRA ist alle sechs Monate unaufgefordert ein Projektstatusbericht für jede Parzelle zu liefern (siehe Muster Reservationsvereinbarung Artikel 6). Es besteht die Möglichkeit, auf die Realisierung eines Schnellladehubs zu verzichten, falls nachgewiesen werden kann, dass ein Schnellladehub auf einer Parzelle aufgrund unverhältnismässig hoher Kosten oder anderer gewichtiger Gründe nicht realisierbar ist. Es gibt keine Strafen oder sonstige Konsequenzen.</i>
Welcher Detaillierungsgrad wird in dieser Phase des Projekts erwartet? Muss für jede Parzelle des Loses eine Machbarkeitsstudie durchgeführt und ein spezifisches vorläufiges Design erstellt werden?	<i>Für das Konzept müssen keine Machbarkeitsstudien oder Pläne für einzelne Parzellen/Standorte eingereicht werden. Das geplante Design (Layout) der Schnellladehubs und weitere bauliche und technische Aspekte sind im Konzept nur generisch zu beschreiben. Die spezifischen Projektdossiers betreffend die einzelnen Parzellen sind erst nach Zuteilung der Lose innerhalb von 3 Jahren vorzulegen (siehe Ziffer 6.1.).</i>
Muss der Betreiber nach der Reservation eines Loses innerhalb der folgenden drei Jahre ein Ausführungsprojekt für sämtliche Parzellen des Loses ausarbeiten oder kann er auf einen Teil der Parzellen verzichten?	<i>Es ist Sache des Gesuchstellers, während des Reservationszeitraums eine Bewertung der Machbarkeit eines Schnellladehubs auf den Parzellen vorzunehmen. Dem ASTRA ist alle sechs Monate unaufgefordert ein Projektstatusbericht für jede Parzelle zu liefern (siehe Muster Reservationsvereinbarung Artikel 6). Es besteht die Möglichkeit, auf die Realisierung eines Schnellladehubs zu verzichten, falls nachgewiesen werden kann, dass ein Schnellladehub auf einer Parzelle aufgrund unverhältnismässig hoher Kosten oder anderer gewichtiger Gründe nicht realisierbar ist.</i>

## 2.7 Definitionsfragen

Frage	Antwort
Ist die Autobahnausfahrt und -einfahrt Teil des 'untergeordneten Strassennetzes'?	<i>Nein, die Autobahnaus- und einfahrten gehören als Bestandteile der Nationalstrasse zum übergeordneten Strassennetz.</i>
Was genau ist die Definition des 'untergeordneten Strassennetzes'? Viele Parzellen verfügen nur über nutzbare Flächen zwischen der Nationalstrasse und den Auf-/Abfahrten. Ist es erlaubt, den Schnellladehub von den Auf-/Abfahrten aus zu erschliessen und zu befahren?	<i>Zum untergeordneten Strassennetz gehören (Perspektive Bund) die kantonalen und kommunalen Haupt- und Nebenstrassen. Nein, es ist nicht erlaubt die Schnellladehubs von den Auf-/Abfahrten aus zu erschliessen und zu befahren.</i>
Was ist unter dem Begriff «intelligentes Laden» gemäss T6 zu verstehen?	<i>«Intelligentes Laden» bezeichnet einen Ladevorgang, bei dem die Stärke des an die Batterie abgegebenen Stroms anhand elektronisch übermittelter Echtzeit-Informationen angepasst wird. An allen Ladepunkten der Schnellladehubs muss intelligentes Laden möglich sein. Deshalb müssen Kommunikationsstandards für intelligentes Laden angenommen werden, um für Interoperabilität zu sorgen (z.B. ISO 15118-20:2022).</i>
Was ist unter «Schäden [...] müssen innerhalb von 24 Stunden behoben werden» gemäss B7 zu verstehen? Ist damit der Einsatz von Wartungspersonal vor Ort oder die Behebung der aufgetretenen Probleme und die anschliessende Wiederherstellung des Ladedienstes gemeint?	<i>Schäden, die ein Aufladen an einem Ladeplatz behindern/verunmöglichen, müssen innerhalb von 24 Stunden behoben werden. Dies kann auf unterschiedliche Weise erfolgen: z.B. durch eine Remote-Störungsbeseitigung/Remote-Reparatur oder durch das Eingreifen von Service-Techniker. Schäden, die eine Ausserbetriebnahme der gesamten Ladestation zur Folge haben, müssen so schnell wie möglich behoben werden.</i>
Was ist unter «Für den Interventionsfall [...] muss die Freigabe des Ladesteckers vorgesehen werden» gemäss B7 zu verstehen?	<i>Für den Interventionsfall (z.B. Entfernung eines störungsbedingt liegengebliebenen Fahrzeugs) muss die Freigabe des Ladesteckers vorgesehen werden. Der Betreiber muss den Ladevorgang abbrechen können und damit auch die Verriegelung des Steckers am Auto lösen.</i>