



Bern, 2. April 2026

Schnellladestationen (SLS) für E-LKW – 2. Fragerunde

Fragen und Antworten

Dokumentnummer: ASTRA-D-0B253501/1659

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	2
2. Antworten auf Fragen	2
Kapitel 2: «Einleitung»	2
Kapitel 3: «Formelles»	6
Kapitel 4: «Verfahrensbeschrieb»	9
Kapitel 5: «Anforderungen an die Gesuchsteller»	9
Kapitel 6: «Anforderungen an das Gesuchdossier»	9
Anhang 3: «Datenblätter zu den Standorten»	13

1. Allgemeines

grobe Kostenschätzung der Strominfrastruktur:

Das ASTRA hat in enger Abstimmung mit den Verteilnetzbetreiber (VNB) eine erste grobe Kostenschätzung für die Stromanschlüsse und die Trafostation aufgestellt, dies exklusive der Kosten für die anfallenden Tiefbauarbeiten. Die angegebenen Beträge pro Los sind ausschliesslich als Richtwerte zu verstehen und erfolgen unverbindlich und ohne Gewähr. Es zeigt sich, dass die Kosten von Standort zu Standort stark variieren können, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und den erforderlichen Anschlussleistungen. Zudem liegen für die optionalen (Ausnahme: SVKZ Rothenburg) und vereinzelt für bestehende Standorte zu wenige Informationen für eine erste grobe Kostenschätzung vor.

Basierend auf der ersten Einschätzung ergeben sich für die einzelnen Lose folgende Kosten (exkl. optionale und bestehende Standorte ohne Informationen):

Los	Kosten	Standorte ohne Kostenschätzung
1	Ca. 5.00 Mio.	Pierre Féline Jura, Concise, Raron
2	Ca. 5.09 Mio.	Büsisee Nord/Süd, St-Prex Lac
3	Ca. 4.18 Mio.	Forrenberg Nord, SVKZ Chavornay

Hinsichtlich der bestehenden Standorte ohne Kostenschätzung lassen die bisherigen Abklärungen darauf schliessen, dass betreffend die Strominfrastrukturkosten im Vergleich mit den weiteren Standorten nicht mit übermässigen Kosten zu rechnen ist.

Die oben genannten Informationen und Schätzungen erfolgen unter Ausschluss jeglicher Gewährleistung. Das ASTRA lehnt jegliche Haftung im Zusammenhang mit den oben genannten Informationen und Schätzungen ab.

2. Antworten auf Fragen

Kapitel 2: «Einleitung»

	Fragen	Antworten
1.	Wird für LKW-Ladestationen grundsätzlich ein eigener Transformator errichtet?	Ja, für die E-LKW-Ladestationen wird grundsätzlich eine eigene Trafostation errichtet. Lediglich für Rastplätze mit noch zu realisierenden SLS für PKW wird eine Synergienutzung beim Bau der Trafostation geprüft.
2.	Wie wird verfahren, wenn am Standort bereits PKW-Ladestationen vorhanden sind – wird die Leistung des bestehenden Transformators anteilig aufgeteilt?	Siehe Frage 1
3.	Welche Kommunikationswege und -pflichten gelten bei Erweiterungen (wer informiert wen, wann und in welcher Form)?	Die Entscheidung über allfällige Erweiterungen der Ladeinfrastruktur liegt beim ASTRA. Es informiert die betroffenen Betreiber schriftlich über dessen Entscheid. Gegebenenfalls werden auch weitere Beteiligte wie die VNB einbezogen.
4.	Was genau ist unter dem Begriff «optionaler Standort» zu verstehen, und bis wann ist mit deren Realisierung voraussichtlich zu rechnen?	Die «optionalen» Standorte sind geplante Standorte, die idealerweise in den kommenden Jahren entlang der Nationalstrassen realisiert werden sollen. Die aktuell angegebenen Standorte stellen keine exakten Standortangaben dar, sondern dienen ausschliesslich der geografischen Orientierung. Der Realisierungszeitpunkt der optionalen Standorte ist derzeit nicht bekannt. (vgl. Frage 1 aus der 1. Fragerunde)

5.	Dürfen auch Personenwagen mit Anhänger die E-LKW-Ladestationen nutzen?	Die Ladestationen sind ausschliesslich für E-LKW vorgesehen und dienen primär dem Ladevorgang. Sie können dabei auch zur Einhaltung von Ruhezeiten genutzt werden. Eine Belegung ohne aktiven Ladevorgang ist unzulässig, da sie die Verfügbarkeit für andere E-LKW einschränkt. Personenwagen – auch mit Anhänger – sind von der Nutzung ausgeschlossen.
6.	Können Grünflächen oder unbebautes Land (innerhalb der Ein- und Ausfahrtsbereiche) für Ladeplätze oder Infrastrukturelemente wie Batteriespeicher genutzt werden?	Im Einzelfall sollte dies grundsätzlich möglich sein, insbesondere für die Infrastrukturelemente. Die Abstände zu den Fahrzeugrückhaltsystemen sind einzuhalten. Bei Ein- und Ausfahrten sind zusätzlich die geltenden VSS-Normen zu berücksichtigen. Je nach dem kann die Ladesäule als Hindernis gelten, weshalb diese gesichert werden muss (z.B. Anprallschutz). Zudem müssen der Unterhalt und Betrieb der Grünflächen möglich sein. Die Lage der Ladesäule ist daher entscheidend, weshalb eine Einzelfallprüfung unerlässlich bleibt.
7.	Kann der Betreiber mehr Leistung installieren als vom ASTRA vorgeschlagen?	Ja (vgl. Frage 8)
8.	Falls der Betreiber mehr Leistung installieren möchte, als das ASTRA bereitstellt: Müssen die Mehrkosten für die Erschliessung direkt vom Betreiber getragen werden, oder besteht die Möglichkeit einer Vorfinanzierung über das ASTRA?	Wünscht der Betreiber an einem Standort eine höhere Leistung als die festgelegte Anschlussleistung (z. B. Ausstattung mit MCS), trägt er die daraus entstehenden Mehrkosten für die Bereitstellung der Strominfrastruktur vollständig selbst. Diese Mehrleistung wird nicht durch das ASTRA vorfinanziert.
9.	Die Rückerstattung der durch das ASTRA vorfinanzierten Netzanschlüsse (bzw. Trafostationen) ist gemäss Ausschreibung geschuldet: Bezieht sich dies ausschliesslich auf jene Standorte, an denen effektiv gebaut wird, oder auf alle Standorte des Loses?	Es besteht die Verpflichtung, alle Standorte eines Loses auszurüsten. Das Entgelt wird mit der Inbetriebnahme der einzelnen Standorte fällig.
10.	Wer legt den Umfang des Ausbaus fest – der Betreiber oder das ASTRA?	Die abschliessende Entscheidung liegt beim ASTRA.
11.	Gibt es bereits Anhaltspunkte oder Richtwerte zur Bestimmung des «Marktpreises» für die einzelnen Standorte?	Die Nutzung der Flächen ist für den aktuellen Projektauftrag nicht zusätzlich zu entgelten (vgl. auch Fragen 8. & 17. aus der 1. Fragerunde)
12.	Ist für alle Standorte eines Loses eine Miete geschuldet, oder nur für jene, an denen effektiv gebaut wird?	Vgl. Fragen 9 und 11
13.	Ab welchem Zeitpunkt wird die Miete fällig?	Vgl. Fragen 9 und 11
14.	Segmentierung der Nutzergruppen: Wie wird technisch und regulatorisch sichergestellt, dass die spezifische LKW-Ladeinfrastruktur nicht durch PKWs zweckentfremdet wird? Angesichts der zu erwartenden Preisdifferenzen zwischen PKW- und LKW-Tarifen sehen wir hier ein	Das ASTRA arbeitet derzeit intern an einer Regulierung (Signalisation und Markierung) der SLS für den Schwerverkehr, sodass klar hervor geht, dass die Ladestationen exklusiv dem Schwerverkehr vorenthalten ist. Darüber hinaus kann auch die bauliche Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur (z. B. Anordnung der Ladeplätze, Zufahrtsführung oder Dimensionierung der

	erhebliches Konfliktpotenzial. Welche konkreten Anforderungen stellt das ASTRA an die CPOs, um diese Trennung dauerhaft zu gewährleisten? Können Sie uns bitte Beispiele nennen?	Stellflächen) dazu beitragen, eine Nutzung durch PKW zu vermeiden. Die Umsetzung und Gewährleistung der Trennung aus technischer und betrieblicher Sicht erfolgt durch die Betreiber. Dabei unterliegen sie jedoch (insbesondere hinsichtlich baulicher Massnahmen und der Signalisation) den Vorgaben und den Anforderungen des ASTRA.
15.	Integration und Flächenmanagement: Die Kapazitäten auf bestehenden Rastplätzen sind bereits heute hochgradig ausgelastet. Wie gestaltet sich die Kooperation mit den bereits vor Ort tätigen CPOs? Gibt es klare Richtlinien zur Priorisierung der Flächennutzung und zur Vermeidung von Engpässen bei der Energiebereitstellung? An einigen Standorten ist nur noch begrenzte Kapazität in kW verfügbar.	Grundsätzlich wird für die SLS für E-LKW eine eigene Trafostation vorgesehen, sodass die zusätzliche Ladeinfrastruktur unabhängig von der bestehenden Ladeinfrastruktur für PKW betrieben werden kann. Eine Priorisierung der Flächennutzung zwischen Ladeinfrastruktur für PKW und E-LKW erfolgt nicht. Bei der Planung der Standorte werden die bestehende Verkehrsführung sowie die räumlichen Gegebenheiten des jeweiligen Standortes berücksichtigt. Die konkrete Abstimmung mit bereits vor Ort tätigen Betreibern erfolgt standortspezifisch im Rahmen der Projektplanung. Allfällige Priorisierungen bei Netzengpässen liegen in der Zuständigkeit der jeweiligen VNB.
16.	Darf der an einem Standort vom örtlichen VNB errichtete Netzanschluss und Trafo durch einen am Standort ggf. durch den Auftragnehmer errichteten Pufferspeicher auch für eine Einspeisung in das Netz und damit die Teilnahme am Energiemarkt (z. B. Day Ahead, Intraday sowie Systemdienstleistungen wie Regelenergie) genutzt werden bzw. ist es möglich, dass diese vom örtlichen VNB darauf ausgelegt werden?	Nein, der Netzanschluss und der Trafo sind derzeit ausschliesslich für den Betrieb der Ladeinfrastruktur vorgesehen. Eine Einspeisung ins Netz oder die Nutzung für Marktaktivitäten ist nicht zulässig und wird durch den VNB nicht dafür ausgelegt.
17.	Der Fokus der Ausschreibung liegt auf Schnellladestationen für e-LKW. Sind elektrisch betriebene (Reise-) Busse berechtigt, die Ladeinfrastruktur zu nutzen? Falls elektrisch betriebene Busse grundsätzlich zur Nutzung berechtigt sind: Sind diese in künftigen Reservierungssystemen gegenüber e-LKW gleichzustellen oder zu depriorisieren?	Obwohl der Fokus der Ausschreibung auf dem E-LKW liegt, besteht zum heutigen Zeitpunkt die Absicht die Nutzung der SLS dem gesamten Schwerverkehr zu ermöglichen. Eine allfällige, zukünftige Priorisierung wird zu gegebener Zeit geprüft.
18.	Gemäss Ausschreibungsunterlagen sowie den publizierten Fragen & Antworten der ersten Fragerunde erfolgt die Refinanzierung der durch das ASTRA vorfinanzierten Infrastrukturkosten über Reservationsverträge während der 22-jährigen Betriebsdauer. Ist die Auslegung korrekt, dass die vertragliche Refinanzierung 100 % der vom ASTRA vorfinanzierten Infrastrukturkosten (gemäss den in den Unterlagen definierten	Ja, das ASTRA strebt eine 100% Refinanzierung über die Laufzeit der Bewilligungsdauer an. Die Refinanzierung umfasst alle Kosten, die dem ASTRA für die Bereitstellung der Strominfrastruktur (Transformationsstation, Netzanschluss) anfallen. Über die Bewilligungsdauer hinweggesehen, beteiligt sich das ASTRA finanziell nicht an den SLS.

	Kostenpositionen) durch den Betreiber umfasst?	
19.	<p>Sofern Trafostationen oder Netzanschlusspunkte durch mehrere Betreiber gemeinsam verwendet werden (z.B. E-LKW SLS, PKW-Ladeinfrastruktur oder weitere Anlagen):</p> <p>Nach welchen Grundsätzen erfolgt die Kosten- und Entgeltbelastung zwischen den jeweiligen Nutzern?</p>	Grundsätzlich wird die Infrastruktur getrennt. Falls Synergien genutzt werden müssen, wird es fallspezifisch entschieden.
20.	Ist nach erfolgreicher Zuteilung eines Loses ein vollständiger Rücktritt seitens des Betreibers aus betriebswirtschaftlichen oder unvorhergesehenen sonstigen Rahmenbedingungen möglich?	Nach der Zuteilung eines Loses und vor der Unterzeichnung der Reservationsvereinbarung erhält der Betreiber ein Formular zur Bestätigung seines Interesses. Solange die Bestätigung nicht erfolgt, kann der Betreiber das Los ablehnen. Nach der Bestätigung und Unterzeichnung ist ein vollständiger Rücktritt grundsätzlich nicht möglich.
21.	Ist es zulässig, zusätzlich zu den vorgesehenen Ladeplätzen für E-LKW auch Ladeinfrastruktur für Personenwagen (PKW) an denselben Standorten zu errichten und zu betreiben? Wenn nein, planen Sie zukünftig an diesen Standorten Betriebsbewilligungen für PKWs zu vergeben?	Eine Ausschreibung für SLS für PKW auf Rastplätzen ist bereits erfolgt. Es ist voraussichtlich kein weiterer Aufruf zum Bau von SLS für PKW entlang der Nationalstrassen geplant. Zudem ist der Bau und Betrieb von SLS für PKW im Rahmen dieses Projektauftrags nicht erlaubt.
22.	Wie hoch ist der Durchschnittspreis für in der Schweiz erzeugten Strom aus erneuerbaren Energien?	Leider können wir Ihnen zu diesem Punkt keine Auskunft geben, da dies nicht in unserem Kompetenzbereich liegt.
23.	Wie hoch ist der durchschnittliche Abgabepreis für den Strom an öffentlichen Ladestationen?	Leider können wir Ihnen zu diesem Punkt keine Auskunft geben, da dies nicht in unserem Kompetenzbereich liegt.
24.	Können die Anlagen nach Ablauf der 22-jährigen Bewilligungsdauer wieder zurückgenommen werden?	Nach Ablauf der Bewilligungsdauer hat der Betreiber sämtliche Anlageteile der SLS auf eigene Kosten zurückzubauen und vom jeweiligen Rastplatz zu entfernen. Ebenfalls hat er bauliche Anpassungen an der Rastplatzinfrastruktur auf eigene Kosten rückgängig zu machen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Vorbehalten bleiben anderweitige Abmachungen mit dem ASTRA zum Zeitpunkt des Rückbaus.
25.	Welcher Gleichzeitigkeitsfaktor wird für die Dimensionierung der elektrischen Installationen angewendet?	Für die Dimensionierung wird grundsätzlich von der Nennladeleistung der Ladepunkte ausgegangen. Die tatsächlich verfügbare Anschlussleistung hängt jedoch von den lokalen Netzkapazitäten ab und kann im Einzelfall in Abstimmung mit dem zuständigen VNB abweichen.
26.	Wie wird das tägliche Schwerverkehrsaufkommen berechnet? Wird dabei nur der Binnenverkehr oder auch der internationale Transitverkehr berücksichtigt?	Der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) basiert auf der schweizerischen automatischen Strassenverkehrszählung (SASVZ, vgl. Monats- und Jahresergebnisse) und beinhaltet sowohl den Binnenverkehr als auch den Transitverkehr auf einem bestimmten Verkehrsabschnitt.
27.	Das ASTRA behält sich das Recht vor, das Detailprojekt für einen Standort zu prüfen. Welcher Mechanismus ist vorgesehen, falls zwischen dem	Grundsätzlich erfolgt die konkrete Realisierung eines Standorts in Zusammenarbeit zwischen dem Betreiber und den zuständigen Stellen in den ASTRA-Filialen. Sofern keine gemeinsame Lösung

	ASTRA und dem Betreiber keine Einigung über das Detailprojekt erzielt werden kann? Ein Beispiel: An einem Standort müssten zwei Parkplätze aufgehoben werden, um unverhältnismässig hohe Kosten zu vermeiden. Das ASTRA genehmigt jedoch nur die Aufhebung eines Parkplatzes.	gefunden werden kann, erfolgt eine abschliessende Entscheidung durch das ASTRA.
28.	Falls der Betreiber eine erhöhte Anschlussleistung wünscht und die Mehrkosten trägt, wie verhält es sich mit den Kosten, welche durch das ASTRA bei einem allfälligen Ersatz getragen werden (Materialschäden oder Erneuerung)?	Das ASTRA trägt lediglich die Kosten für den Ersatz der Basisvariante.
29.	Das Bewilligungsverfahren umfasst mehrere Gesuche. Wie schätzt das ASTRA auf Basis seiner Erfahrungen die Wahrscheinlichkeit ein, dass an einem Standort sämtliche erforderlichen Bewilligungen erteilt werden und das Projekt letztlich umgesetzt werden kann?	Aufgrund der Erfahrungen im Projekt «SLS für PKW auf Rastplätzen» schätzt das ASTRA die Erteilung sämtlicher Bewilligungen auf Rastplätzen und Schwerverkehrskontrollzentren als sehr hoch ein. Die Angabe erfolgt unverbindlich und ohne Gewähr.

Kapitel 3: «Formelles»

	Fragen	Antworten
30.	Gibt es eine Kostenobergrenze für umfangreiche Abklärungen, die durch das ASTRA durchgeführt werden?	Allgemeine Voruntersuchungen und Abklärungen durch das ASTRA werden aus dessen Budget getragen. Kosten, die im Rahmen der Prüfung des Detailprojekts und der Bewilligungserteilung anfallen, bestimmen sich anhand der GebV-ASTRA und sind vom Betreiber zu tragen. Die Kostenobergrenze liegt bei CHF 5'000 (Anhang 5.2 der GebV-ASTRA)
31.	Liegt die Entscheidung über die Realisierung der «optionalen Standorte» beim Betreiber, oder besteht eine Verpflichtung zur Umsetzung?	Sofern die optionalen Standorte realisiert werden, sind die Betreiber verpflichtet diese umzusetzen.
32.	Die Ausschreibung verlangt, dass Ladevorgänge auch bei Unterbruch der Backend-Anbindung möglich sein müssen. Dies kann zu erheblichen Zahlungsausfällen führen. Übernimmt das ASTRA die Haftung für solche Ausfälle und garantiert eine entsprechende Kompensation?	Nein, die Anbindung ist Sache der Betreiber. Das ASTRA übernimmt keine Haftung für allfällige Zahlungsausfälle.
33.	Wird die Reservierungsvereinbarung vor Abgabe des Gesuchsdossiers veröffentlicht?	Eine vorgängige Veröffentlichung der Reservationsvereinbarung ist nicht vorgesehen.
34.	Gibt es Vertragsstrafen, wenn die in Ziffer 3.8 genannte Umsetzungsfristen aus Gründen, die im Einflussbereich des Betreibers liegen, nicht eingehalten werden und die Ausrüstung dadurch später erfolgt als in Ziffer 3.8 vorgesehen? Wie verhält es sich außerdem, wenn	Es besteht die Verpflichtung der Anbieter, alle Parzellen eines Loses zu realisieren. Allfällige Konsequenzen bei Rücktritt oder schuldhaftem Nichtrealisieren durch die Betreiber werden in der Reservationsvereinbarung verbindlich festgelegt. Es wird jeweils dem Einzelfall Rechnung getragen.

	Ladepunkte defekt sind und erst verspätet instandgesetzt werden?	
35.	<p>Gemäss Ausschreibungsunterlagen ist eine Übertragung der Bewilligung nach Ablauf der Reservierungsdauer möglich.</p> <p>Welche Kriterien wendet das ASTRA bei der Prüfung und Bewilligung einer solchen Übertragung an, insbesondere bei einer Übertragung auf mit dem bisherigen Betreiber verbundene Unternehmen?</p>	<p>Die Übertragung der Reservationsvereinbarung und aller Bewilligungen erfolgt in Ausnahmefällen. Bei der Übertragung spielt die Eignung des neuen Betreibers eine wesentliche Rolle (vgl. Ziff. 5 der Teilnahmebedingungen) und der neue Betreiber hat grundsätzlich den durch die Ausschreibungsunterlagen auferlegten generellen Anforderungen an die Gesuchsteller zu genügen.</p> <p>Der Zustimmungsvorbehalt dient primär dazu, auf marktbezogene Veränderungen – Veränderungen bei der Losverteilung oder den Betreiberwechsel an unabhängige Unternehmen – reagieren zu können. Er zielt weniger auf interne Verschiebungen von Besitzverhältnissen innerhalb einer Unternehmensgruppe ab.</p> <p>Dennoch erfolgt eine individuelle Prüfung, um dem Einzelfall angemessen Rechnung zu tragen.</p>
36.	<p>Die aktuellen Betreiber der SLS für PKW auf den Rastplätzen des ASTRA verfügen über statistische Daten der Nutzung von deren PKW-SLS.</p> <p>Für die Berechnung des (internen) Business-Case sind diese Daten von Interesse.</p> <p>Wir bitten das ASTRA diese statistischen Daten der Nutzung der PKW-SLS zur Verfügung zu stellen, damit kein Wettbewerbsvorteil für die Betreiber der PKW-SLS entsteht.</p>	<p>Das ASTRA stellt keine firmenspezifischen, internen Daten der Betreiber von SLS für PKW zur Verfügung.</p>
37.	<p>Für die Berechnung des (internen) Business-Case spielen die von ASTRA vorfinanzierten Kosten für Erschliessung und Trafostation eine wesentliche Rolle.</p> <p>Wir bitten das ASTRA, für alle Standorte gemäss Anhang 3 bzw. Anhang 4 eine verbindliche Angabe dieser Erschliessungskosten zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Wie gedenkt das ASTRA bei Abweichungen – insbesondere Mehrkosten – umzugehen? Werden diese vom ASTRA bzw. Bund übernommen?</p>	<p>Vgl. Abschnitt 1 «Allgemeines»</p>
38.	<p>Liegen seitens der zuständigen Verteilnetzbetreiber bereits konkrete Angaben zur möglichen bzw. maximal verfügbaren Anschlussleistung pro Standort vor? Diese Informationen sind für die technische Auslegung der Ladeinfrastruktur sowie für die Projekt- und Investitionsplanung von zentraler Bedeutung.</p>	<p>Die Verfügbarkeit der vom ASTRA festgelegten Anschlussleistungen für sämtliche Standorte wurden mit den zuständigen Verteilnetzbetreibern (VNB) bereits vertieft abgeklärt. Die festgelegten Anschlussleistungen werden von den VNB bereitgestellt. Die zuständigen Personen der VNB sind über die Projekte informiert und die Kontaktpersonen werden nach der Vergabe der Lose den Betreibern mitgeteilt.</p>
39.	<p>Können Sie zum aktuellen Zeitpunkt bereits weiterführende Informationen zur geplanten Ausgestaltung der Rückzahlungsmodalitäten der</p>	<p>Das ASTRA strebt eine Amortisierung der geleisteten Vorfinanzierung über die Laufzeit der Bewilligungsdauer an. Das Entgelt wird voraussichtlich jährlich fällig und steigt mit</p>

	<p>Vorfinanzierung geben? Insbesondere interessiert uns deren Höhe und nach welchem Modell die Amortisation über die Bewilligungsdauer vorgesehen ist. Diese Information ist für die wirtschaftliche Bewertung und Angebotskalkulation von zentraler Bedeutung.</p>	<p>fortlaufender Dauer progressiv an. Zur Höhe des Entgelts kann zum heutigen Zeitpunkt keine Auskunft gegeben werden. (vgl. auch: Abschnitt 1 «Allgemeines»)</p>
40.	<p>In der Antwort aus der ersten Fragerunde wurde festgehalten, dass zum heutigen Zeitpunkt keine spezifischen, verbrauchsabhängigen Abgaben auf den Ladestrom vorgesehen sind. Zur Planungssicherheit bitten wir um konkretere Informationen wie diese möglichen Leistungsabgaben zukünftig gestaltet werden könnten, und wie dieses Thema in den Bewilligungen integriert wird.</p>	<p>Zum heutigen Zeitpunkt sind keine spezifischen, verbrauchsabhängigen Abgaben auf den Ladestrom vorgesehen. Entsprechend ist auch keine Integration solcher Abgaben in die Bewilligungen geplant.</p>
41.	<p>In Ihrer Antwort aus der ersten Fragerunde halten Sie fest, dass die Bewilligung in der Regel 22 Jahre ab Unterzeichnung der Reservationsvereinbarung dauert und dass sich das ASTRA vorbehält, die Bewilligungsdauer, um bis zu fünf Jahre zu verlängern, wobei die konkrete Handhabung zu gegebener Zeit festgelegt werden soll. Wurde inzwischen definiert, nach welchen Kriterien und unter welchen Voraussetzungen eine solche Verlängerung der Bewilligungsdauer gewährt wird und wie die konkrete Handhabung dieser möglichen Verlängerung ausgestaltet ist?</p>	<p>Eine konkrete Ausarbeitung zur Handhabung der Bewilligungsverlängerung liegt derzeit noch nicht vor. Diese dürfte sich unter anderem im Zuge der Zusammenarbeit mit dem entsprechenden Betreiber ergeben.</p>
42.	<p>Kann der Gesuchsteller davon ausgehen, dass Unterhaltsarbeiten, welche ohnehin heute schon anfallen, auch weiterhin durch betreffende Stellen ohne Kostenfolge für den Gesuchsteller ausgeführt werden? Dies betrifft insbesondere (aber nicht nur):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schneeräumung der Abstellplätze (welche dann zu Ladeplätzen werden) • Leerung von bereits vorhandenen oder zusätzlichen Abfalleimern 	<p>Der Betreiber ist für den Betrieb und den Unterhalt seiner Anlagen, inkl. Ladefelder, verantwortlich. Daraus entstehende Kosten hat er selbst zu tragen. Ausgenommen hiervon sind der Winterdienst und die Reinigung der Belagsflächen, einschliesslich der Ladefelder. Diese Aufgaben werden von der Gebietseinheit übernommen und vom ASTRA finanziert.</p>

Kapitel 4: «Verfahrensbeschrieb»

	Fragen	Antworten
43.	Die Übersetzung der Fragen und Antworten in «Französisch» und «Italienisch» wurde erst verzögert zur Verfügung gestellt. Wird der Abgabetermin deswegen verschoben?	Nein, dieser Umstand führt nicht zu einer Verschiebung des Abgabetermins.
44.	Können sie die Experten zum jetzigen Zeitpunkt benennen?	Die Expertengruppe wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

Kapitel 5: «Anforderungen an die Gesuchsteller»

	Fragen	Antworten
45.	Können Referenzen von verbundenen Unternehmen (= rechtlich selbständige Unternehmen, die zueinander in einem Beteiligungs-, Abhängigkeits- oder Konzernverhältnis stehen) zum Nachweis der technischen Leistungsfähigkeit des Gesuchstellers (des offerierenden Unternehmens) herangezogen werden oder ist hierfür die Bildung einer Bietergemeinschaft der verbundenen Unternehmen erforderlich?	Nein die Referenz muss vom sich «bewerbenden» Unternehmen nachgewiesen werden. Wir empfehlen in dieser Situation daher die Bildung einer offiziellen Bietergemeinschaft. Mehrfachbewerbungen sind jedoch ausgeschlossen.
46.	Ist es möglich, Referenzen zwischen miteinander verbundenen Unternehmen auszuleihen?	Nein, das Ausleihen einer Referenz eines anderen Unternehmens ist nicht möglich. Das Bilden einer Bietergemeinschaft ist jedoch möglich. Mehrfachbewerbungen sind jedoch ausgeschlossen.

Kapitel 6: «Anforderungen an das Gesuchdossier»

	Fragen	Antworten
47.	Wie wird bei Punktegleichstand bei der Losvergabe entschieden?	Ein exakter Gleichstand ist in der Praxis sehr unwahrscheinlich, da die Bewertungen mit Dezimalstellen erfolgen. Bei absolutem Punktegleichstand zweier Dossiers, erfolgt die Vergabe mittels Losentscheids (Auslosung).
48.	Bestehen Einschränkungen beim Einsatz von Batteriespeichern, abgesehen von allfälligen Platzrestriktionen?	Ja, vgl. Frage 16
49.	Darf die Ladegebühr an unterschiedlich attraktiven Standorten innerhalb desselben Loses unterschiedlich hoch sein?	Das Preis- und Abrechnungsmodell muss innerhalb eines Loses identisch sein. Dies bedeutet, dass an allen Standorten innerhalb eines Loses die gleichen Preise angeboten werden müssen. (vgl. Antwort auf Frage 59 aus der 1. Fragerunde)
50.	Sind dynamische Preismodelle zulässig, bei denen die Tarife je Standort in Abhängigkeit der Auslastung oder des Stromeinkaufspreises (inkl. Leistungspreis) variieren?	Nein, vgl. Frage 49
51.	Weshalb wird ausschliesslich Strom aus 100 % erneuerbarer Schweizer	Für die SLS für E-LKW wird Strom aus 100 % erneuerbarer Schweizer Produktion verlangt, um die

	Produktion verlangt – würde Strom aus 100 % europäischer Produktion nicht genügen?	Schweizer Energie- und Klimaziele zu unterstützen und eine vollständig nachvollziehbare Herkunft sicherzustellen.
52.	Kann der lokale Stromversorger die Verfügbarkeit von ausreichend erneuerbarem Strom in der geforderten Menge gewährleisten?	Die Versorgung mit 100 % erneuerbarem Schweizer Strom hängt vom lokalen EVU ab. Ab einem Jahresverbrauch von 100'000 kWh kann der Strom auch auf dem freien Markt eingekauft werden.
53.	Muss der Strom vom lokalen Stromversorger bezogen oder kann er auf dem freien Markt eingekauft werden?	Ab einem Jahresverbrauch von 100'000 kWh kann der Strom auf dem freien Markt eingekauft werden.
54.	Ist es zulässig, die Anzahl bestehender Parkplätze zu reduzieren (z. B. durch Einbau von Inseln), um Platz für die Ladeinfrastruktur zu schaffen?	Der Verlust von bestehenden Parkplätzen muss möglichst gering gehalten werden und kann, wo erforderlich, nur in Absprache mit dem ASTRA erfolgen.
55.	Die Ausschreibung erwähnt Plug & Charge: Muss diese Technologie bereits heute vollständig implementiert und betriebsbereit sein, oder genügt es, wenn die Unterstützung zu dem Zeitpunkt erfolgt, zu dem sie zum etablierten Industriestandard wird?	Jede Ladeeinrichtung muss hardwareseitig für ISO 15118-20 Kommunikation (ausgenommen der Funktion «bidirektionales Laden») vorbereitet sein. «Plug & Charge» muss nicht zwingend bereits bei Inbetriebnahme vollständig implementiert sein. Es ist jedoch sicherzustellen, dass ein Software-Update auf ISO 15118-20 möglich ist und die Funktion zeitnah implementiert werden kann, sobald sich diese am Markt für LKW etabliert hat.
56.	Die Ausschreibung sieht vor, dass Schäden, welche einen Ladevorgang behindern oder verunmöglichen, innerhalb von 24 Stunden zu beheben sind. Bei bestimmten Schadensfällen – z. B., wenn eine Ladestation umgefahren wurde und ein Spezialteam aufgeboden werden muss – ist diese Frist faktisch nicht einzuhalten. Besteht diesbezüglich Handlungsspielraum, sodass die 24-Stunden-Frist lediglich als Richtwert gilt («in der Regel»)?	Es wird jeweils dem Einzelfall Rechnung getragen. Grundsätzlich ist die Frist von 24 Stunden einzuhalten.
57.	Planungssicherheit durch Reservierung: Ist die Implementierung eines verbindlichen Reservierungssystems vorgesehen oder gar verpflichtend, um den strikten Zeitplänen der Logistikbranche (Stichwort: Lenk- und Ruhezeiten) gerecht zu werden?	Das ASTRA begrüsst eine Implementierung eines Reservationssystems. Entsprechend wird dies in der Bewertung der Gesuchkonzepte berücksichtigt. Sobald am Markt etablierte nationale oder internationale Plattformen verfügbar sind, muss der Gesuchsteller eine Reservation anbieten und an einer dieser Plattformen teilnehmen (siehe Anforderung T5). Dadurch wird die Planungssicherheit für die Logistikbranche gewährleistet.
58.	Welchen Mehrwert bietet die Anforderung, dass die Hardware mit dem OCPP-Protokoll arbeiten muss?	OCPP ist kein offizieller Standard, gilt aber als De-Facto Standard bis zur Veröffentlichung von IEC 63110. Aktuell wird eine Überführung von OCPP in die IEC 63110 angestrebt. In der Einladung zur Gesuchstellung des ASTRA sind sowohl OCPP als auch IEC 63110 als mögliche Standards aufgeführt.
59.	Würde Hardware, die OCPP-Kommunikation ermöglicht, das Protokoll aber nicht ausführt, berücksichtigt werden, wenn die	Ja, sobald jedoch IEC 63110-1 bis 3 (Teile in Bearbeitung) veröffentlicht sind, muss dieser Standard zur Anwendung kommen.

	Kommunikationsfähigkeit über OCPP nachgewiesen werden kann?	
60.	Ist es für die Erfüllung und Bewertung des Kriteriums 2 „Bau und Betrieb von Ladepunkten mit einer Ladeleistung von mindestens 350 kW“ relevant, ob die betreffenden Ladepunkte an einem Referenzstandort in einem LKW-Ladebereich oder in einem PKW-Ladebereich errichtet und betrieben werden, oder ist ausschließlich die nachgewiesene Ladeleistung je Ladepunkt maßgeblich, unabhängig von der Zuordnung zum Ladepark?	Das Bewertungskriterium „Bau und Betrieb von Ladepunkten mit einer Ladeleistung von mindestens 350 kW“ wird im Hinblick auf die Ladeleistung je Ladepunkt bewertet. Im Rahmen dieses Bewertungskriteriums erfolgt die Bewertung unabhängig der Zuordnung des Ladeparks.
61.	Die Ladeinfrastruktur für E-LKW befindet sich in der Schweiz derzeit noch in einem sehr frühen Entwicklungsstadium. Bis heute existieren im öffentlichen Bereich kaum bzw. keine grossflächigen Anlagen für das Laden von E-LKW. Gemäss Anforderungskatalog der Ausschreibung wird jedoch Erfahrung anhand von zwei Referenzprojekten verlangt, wobei diesem Kriterium eine relativ hohe Gewichtung zukommt. Für Unternehmen mit Sitz in der Schweiz ist es aufgrund der bislang noch wenig entwickelten Marktstruktur nur eingeschränkt möglich, entsprechende Referenzprojekte vorzuweisen. Wie wollen Sie in der Ausschreibung sicherstellen, dass CH Unternehmen gegenüber grösseren Anbietern aus dem EU-Raum gleiche Chancen haben?	In Anlehnung an das öffentliche Beschaffungsrecht wird keine Bevorzugung aufgrund der geografischen Herkunft von Produkten, Technologien oder Unternehmen vorgenommen. Die Bewertung der Projekte erfolgt ausschliesslich auf Grundlage der in den Ausschreibungsunterlagen definierten Anforderungen und Kriterien. Sodann ist in Bezug auf das Bewertungskriterium «6.3.1: Erfahrung des Gesuchstellers» zu erwähnen, dass es sich bei den Referenzprojekten nicht zwingend um E-LKW-Ladepunkte handeln muss. Ein Referenzprojekt im Bereich der Personenwagen würde die allermeisten Kriterien – ausgenommen Kriterium 4). erfüllen. Zudem muss das Referenzprojekt nicht zwingend öffentlich zugänglich sein. Es liegt an den Gesuchstellern, mit der Wahl der Referenzprojekte möglichst viele Punkte zu sammeln.
62.	Können wir bei der Platzierung der Ladeinfrastruktur auf Rasenflächen zugreifen? Gibt es hier standardmässige Limitationen, die bereits bekannt sind? z.B. Abstände zu Fahrbahnen.	Vgl. Frage 6
63.	Die Ladepunkte sind mit 350 kW (CCS) und 800 kW (MCS) vordefiniert. Je nach Spannung am Fahrzeug ist der Strombedarf unterschiedlich hoch. Wie hoch ist der minimal erforderliche dauerhafte Strom bei einem CCS und einem MCS-Ladepunkt?	CCS-Ladeleistung: Es muss ein Spannungsbereich von mindestens 200 V bis 920 V für das Laden sichergestellt werden, sodass Fahrzeuge mit 400-V- und 800-V-Batteriesystemen geladen werden können. MCS-Ladeleistung: Es muss ein Spannungsbereich von mindestens 500 V bis 1000 V für das Laden sichergestellt werden.
64.	Sind die angegebenen Leistungen pro Ladepunkt-Typ als Maximalwert zu verstehen oder sollte der Ladepunkt diese Leistung auch dauerhaft (z.B. während 1h) erbringen können?	Jeder Ladepunkt muss technisch in der Lage sein, die definierten Nennladeleistungen durchgängig abgeben zu können.
65.	In welchem Temperaturbereich muss die Ladeinfrastruktur ohne	Die Nennladeleistung muss mindestens kontinuierlich in einem Umgebungstemperaturbereich von - 5 °C bis 40 °C zur

	Leistungsreduktion funktionieren (vorgeschriebene Mindestleistung)?	Verfügung stehen. Bei Verlassen des Umgebungstemperaturbereichs muss die Ladeeinrichtung in einem angemessenen Bereich funktionsfähig bleiben (Derating).
66.	Was muss das Gesuchsdossier konkret beinhalten? Ist ein allgemeines Konzept einzureichen, das für alle Standorte und Lose gilt? Falls ja, bedeutet dies, dass das Konzept nur theoretischer Natur sein muss? Was ist genau unter einem «Konzept» zu verstehen und welcher Detaillierungsgrad wird erwartet?	Im Gesuchsdossier ist ein allgemeines, typisiertes Konzept einzureichen, das das Layout der Ladeplätze sowie die Platzierung der Ladeinfrastruktur (inklusive Technikschränke und Trafostationen) beschreibt. Dieses Konzept muss nicht standortspezifisch sein und dient als theoretische, schematische Darstellung. Dabei sollte jeweils eine Variante für Schrägparkfelder und eine für Längsparkfelder enthalten sein. Detaillierte Pläne für einzelne Standorte müssen erst nach Zuteilung der Lose innerhalb von drei Jahren eingereicht werden.
67.	Zum Aspekt «Erzeugung und Speicherung von Strom vor Ort»: In der Einladung zur Gesuchstellung wird darauf hingewiesen, dass im Konzept festzuhalten ist, wie der erzeugte Strom aus Photovoltaikanlagen des ASTRA für den Betrieb der Ladeinfrastruktur genutzt wird. Was wird konkret erwartet? Eine theoretische Beschreibung? Ein Dimensionierungsvorschlag am Beispiel eines bestimmten Standorts, aller Standorte eines Loses oder aller Lose?	Im Konzept ist theoretisch darzustellen, wie der aus Photovoltaikanlagen erzeugte Strom für den Betrieb der Ladeinfrastruktur genutzt wird. Es muss nicht für jeden einzelnen Standort ein konkretes Dimensionierungsszenario erstellt werden. Ziel ist, zu zeigen, dass die lokale Stromerzeugung und mögliche Speicherung (z. B. mit Pufferspeichern) grundsätzlich umgesetzt werden kann und wie sie in das Betriebskonzept integriert wird.
68.	Muss im Gesuchsdossier auf alle Anforderungen einzeln (z. B. T1, T2 usw.) eingegangen werden oder reicht ein Gesamtkonzept aus, das die Erfüllung der Anforderungen insgesamt aufzeigt?	Im Gesuchsdossier muss ein Konzept eingereicht werden, das auf alle Mindestanforderungen eingeht und darlegt, wie diese umgesetzt werden. Detaillierte Pläne für einzelne Standorte sind nicht erforderlich, das Konzept muss jedoch klar und nachvollziehbar sein.
69.	In den unter T4 der Ausschreibung genannten Werksvorschriften CH (WV CH 2025) wird im Kapitel 12 ein lokales, dynamisches Lastmanagementsystem beschrieben, welches die Ladeleistung überwacht und steuert. Ist die Auslegung korrekt, dass ein dynamisches Lastmanagement für die Schnellladestationen im Rahmen dieser Ausschreibung zulässig ist, sofern die in den Ausschreibungsunterlagen geforderten Leistungs- und Verfügbarkeitsanforderungen eingehalten werden? Oder sind lediglich lokal installierte on-premises Lösungen erlaubt?	Ja, ein dynamisches Lastmanagement für die SLS ist zulässig, sofern die in den Ausschreibungsunterlagen geforderten Leistungs- und Verfügbarkeitsanforderungen eingehalten werden.

Anhang 3: «Datenblätter zu den Standorten»

	Fragen	Antworten
70.	<p>Im Anhang 4 wird der DTV SV angegeben. Kann das ASTRA für alle Standorte gemäss Anhang 3 bzw. Anhang 4 statt dem DTV SV auch den DWV SV angeben?</p>	<p>Diese Angaben werden jährlich veröffentlicht. Auf unserer Webseite befinden sich die Jahresergebnisse (Monats- und Jahresergebnisse), sowie den Standort der Zählstelle (SVZ Data Dashboard).</p>