



Bern, 3. Februar 2026

Schnellladestationen (SLS) für E-LKW – 1. Fragerunde

Fragen und Antworten

Dokumentennummer: ASTRA-D-0B253501/1659

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	2
2. Antworten auf Fragen	2
Kapitel 2: «Einleitung»	2
Kapitel 3: «Formelles»	7
Kapitel 4: «Verfahrensbeschrieb»	10
Kapitel 5: «Anforderungen an die Gesuchsteller»	11
Kapitel 6: «Anforderungen an das Gesuchdossier»	12
Anhang 3: «Datenblätter zu den Standorten»	14

1. Allgemeines

Anmerkungen zu Anhang 3 «SVKZ Rothenburg»:

In den Ausschreibungsunterlagen ist für den optionalen Standort «SVKZ Rothenburg» vorgesehen, dass insgesamt zwei MCS-Ladepunkte sowie zehn CCS-Ladepunkte zu errichten sind. Diese Anforderungen stehen unter Vorbehalt.

Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse und der Funktion des Standorts ist eine geplante Umsetzung am Standort «SVKZ Rothenburg» voraussichtlich beschränkt möglich. Sofern keine überhängende MCS-Ladelösung realisiert werden kann, erlauben die örtlichen Gegebenheiten grundsätzlich lediglich die Errichtung eines einzelnen mit dem Boden verbundenen MCS-Ladepunktes. Darüber hinaus führt die Doppelfunktion des Standorts als Rückhalte- und Stellfläche dazu, dass keine bodengebundene Umgestaltung/Umnutzung von Stellplätzen möglich ist. Für die Ladung von E-LKW kommen daher für die weiteren Ladepunkte ausschliesslich überhängende Ladesysteme in Betracht.

Vor diesem Hintergrund kann nicht ausgeschlossen werden, dass am Standort «SVKZ Rothenburg» lediglich ein MCS-Ladepunkt sowie acht CCS-Ladepunkte realisiert werden können.

2. Antworten auf Fragen

Kapitel 2: «Einleitung»

	Fragen	Antworten
1.	Wo befinden sich die «optionalen» Standorte genau?	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. Die konkrete Festlegung der einzelnen Standorte erfolgt im weiteren Verlauf der jeweiligen Bau- und Projektplanung.
2.	Wie wird an Standorten, an denen bereits PKW-Ladestationen vorhanden sind, sichergestellt, dass die neue Ladeinfrastruktur ausschliesslich von Elektro-LKW genutzt wird? Dürfen die Stationen auch von PKWs genutzt werden? Wie wird zudem die betriebliche Trennung zwischen den verschiedenen Anbietern und deren Dienstleistungen (PKW vs. LKW) gewährleistet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass an den meisten Standorten 350-kW-CCS-Lader vorgeschrieben sind?	Die Infrastruktur ist ausschliesslich den E-LKW vorenthalten. Die Durchsetzung obliegt den Betreibern. Die konkrete Signalisation und Markierung der SLS, um diese Regelung durchzusetzen, ist aktuell noch in Bearbeitung.
3.	Ist der Status der Bewilligungsverfahren für alle Standorte über alle Lose hinweg vergleichbar? Dies ist für uns wesentlich, um eine faire Wettbewerbssituation ohne Vorteile durch unterschiedliche Planungsreife sicherzustellen.	Ja. Der Stand der Bewilligungsverfahren ist für alle Standorte über sämtliche Lose hinweg grundsätzlich vergleichbar. Zum Zeitpunkt der Ausschreibung wurden durch das ASTRA lediglich übergeordnete Vorabklärungen (insbesondere zu Netzanschlusskapazitäten und Platzverhältnissen) vorgenommen. Planungs- und bewilligungsrechtliche Schritte im engeren Sinne wurden noch nicht durchgeführt und sind von den jeweiligen Betreibern im Rahmen der kantonalen Bewilligungsverfahren zu erbringen.
4.	Wird das ASTRA den Betreibern Echtzeit-Verkehrsdaten der relevanten Streckenabschnitte zur	Nein, das ASTRA stellt keine Echtzeitdaten zur Verfügung. Auf unserer Website finden sie die Jahresergebnisse (Monats- und Jahresergebnisse),

	Verfügung stellen, um eine präzise Bedarfsplanung zu unterstützen?	sowie der Standort der Zählstelle (SVZ Data Dashboard).
5.	Falls es auf dem Grundstück oder daran angrenzend zukünftig die Möglichkeit der Installation einer PV Anlage gibt, sind wir als SLS Betreiber bevorzugter PV-Partner?	Nein, die SLS-Betreiber sind nicht bevorzugte PV-Partner. Die Zusammenarbeit zwischen zwei Drittprojekten bzw. externen Partnern muss zum gegebenen Zeitpunkt unter den SLS-Betreibern und den potenziellen PV-Betreibern (Drittprojekten) abgesprochen werden.
6.	Falls der PV Strom vom "lokalen" Anbieter teurer ist als der über den Versorger angebotenen erneuerbaren Strom. Sind wir frei den Stromversorger zu wählen?	Die Betreiber der SLS sind grundsätzlich frei den Stromversorger zu wählen. Die Zusammenarbeit liegt bei den privaten Betreibern. Wenn möglich werden sie angehalten den Strom beim «lokalen» PV-Betreiber zu beziehen.
7.	Gibt es eine Übersicht der installierten/zugänglichen PV Leistung auf jedem Rastplatz - zusätzlich für den Anbieter?	Bei den im Bereich der Nationalstrassen bestehenden PV-Anlagen handelt es sich um Anlagen des ASTRA, die ausschliesslich für den Eigengebrauch bestimmt sind und genutzt werden dürfen. Im Weiteren bestehen seit 2023 die für PV-Anlagen im Bereich der Lärmschutzwände und Rastplätze geeigneten Flächen (350 Lärmschutzwände und 100 Rastplätze) Reservationen zwischen Dritten und dem ASTRA. Diese Reservationen wurden nach einem öffentlichen Projektauftrag vereinbart. Auf diesen reservierten Flächen wurden bisher noch keine PV-Anlagen errichtet. Es gibt keine Übersicht über die derzeit installierte oder potenziell nutzbare Photovoltaikleistung auf Rastplätzen.
8.	Unseres Erachtens widersprechen sich die beiden Abschnitte hinsichtlich der Vorfinanzierung der Netzanschlüsse durch das ASTRA. Trägt das ASTRA die Fixkosten für den Netzanschluss (Abschnitt 2.6) oder ist die Vorfinanzierung des ASTRA durch den Betreiber zu entgelten (Abschnitt 2.5)? Falls 2.5 zur Anwendung kommt, wie ist das Entgelt geregelt (z.B. monatliche oder jährliche Zahlung mit allfälligen Zinsen)? Wird dem Betreiber eine Übersicht erstellt, mit welchen Kosten er bei den jeweiligen Standorten rechnen muss für diese Rückfinanzierung?	Während Ziff. 2.5 sich explizit auf finanzielle Belange bezieht, erläutert Ziff. 2.6 das faktische Vorgehen in Zusammenhang mit der Strominfrastruktur. Ziff. 2.6 steht daher nicht im Widerspruch sondern als informative Ergänzung zu Ziff. 2.5. Das ASTRA finanziert den Bau der Trafostation und deren Zuleitung als Vorleistung. Die vom ASTRA getätigte Vorfinanzierung der Netzanschlüsse (bzw. Trafostation) ist daher - in Form eines Entgelts - vom Betreiber ans ASTRA zurückzubezahlen. Die exakte Ausgestaltung der Rückzahlungsmodalitäten wird zurzeit geprüft. Eine einmalige Rückzahlung ist nicht vorgesehen; vielmehr strebt das ASTRA eine Amortisation der geleisteten Vorfinanzierung über die Laufzeit der Bewilligungsdauer an. Über die geschätzten Kosten bzw. Höhe des Entgelts kann derzeit keine Auskunft gegeben werden. Über weiterführende Informationen werden Sie zu gegebener Zeit informiert.
9.	Schliessen sie eine Erweiterung bestehender Rastplätze definitiv aus, oder ist es in Einzelfällen möglich diese Option mit der zuständigen ASTRA Filiale zu evaluieren?	Zum heutigen Zeitpunkt ist eine Erweiterung von Rastplätzen grundsätzlich nicht vorgesehen.
10.	Bezieht sich der angesprochene DTV nur auf LKW>12t, oder beinhaltet der DTV auch andere LKW Fahrzeugklassen?	Der DTV SV bezieht sich auf die Fahrzeugklassen 1 (Car/Bus), 8 (Lastwagen), 9 (Lastenzug) und 10 (Sattelzug).
11.	Wie soll der geschuldete Betrag für die Bereitstellung der	siehe Frage 8

	Infrastruktur inklusive Trafostation an das ASTRA zurückbezahlt werden? Ist das eine Einmalzahlung, oder wird der Gesamtbetrag über die Laufzeit (=22 Jahre) zurückbezahlt? Gibt es andere Optionen?"	
12.	Im Dokument ist von PV Anlagen an Rastplätzen/an Schnellstrassen die Rede. Können sie uns eine Aufstellung zur Verfügung stellen, auf der die geplanten oder bereits umgesetzten PV Anlagen ersichtlich sind?	Da die PV-Projekte ausschliesslich von Dritten geplant und realisiert werden, kann das ASTRA keine genauen Angaben zum Stand der Arbeiten machen. Auf diesen reservierten Flächen wurden bisher noch keine PV-Anlagen errichtet. Um detaillierte Informationen zu einem möglichen PV-Projekt auf einem Rastplatz zu erhalten, empfehlen wir, sich direkt an die Unternehmen zu wenden, die den Rastplatz in der entsprechenden Parzelle erhalten haben. Die Objektliste für jedes Los ist über diese Links verfügbar: Bewerbungsverfahren für den Bau von Photovoltaikanlagen Dritter https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strasseninfrastrukturallgemein/photovoltaik/anhang1b-objektlisten.pdf.download.pdf/Anhang%20B%20-%20Objektliste%20f%C3%BCr%20jeden%20Los.pdf
13.	Die Reservationsvereinbarung, um eine Planung vorzulegen gilt für 2 Jahre: Wenn bei nicht-realisierten Standorten nicht ausreichend Planungsunterlagen von seitens des ASTRA vorhanden sind, wird dann die Reservationsvereinbarung automatisch verlängert?	Verzögerungen, die auf Umstände ausserhalb des Einflussbereichs des Betreibers zurückzuführen sind, sollen für diese keine Nachteile nach sich ziehen. In solchen Fällen kann insbesondere eine Verlängerung der Standortreservation in Betracht gezogen werden.
14.	Worauf basieren die Entgeltzahlungen an das ASTRA für die Finanzierung des Netzanschlusses und des Trafos: • Auf den tatsächlich entstanden Kosten? • Auf einen pauschalen Wert basierend auf z.B. Netzanschlussgrösse? • Welche Kostenschätzung können Sie für die Vorfinanzierung und Entgelthöhe ungefähr abgeben? Dies ist essentiell für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Standorte.	siehe Frage 8
15.	Ab welchen Zeitpunkt und über welche Dauer wird das Entgelt erhoben? • Ab wann wird es das Entgelt fällig und in welcher Form? Ein gleicher jährlicher Betrag über 22Jahre bzw. ab Inbetriebnahme jedes Standorts? • Ist der Betrag je Standort zu entrichten und abhängig von	Grundsätzlich wird das Entgelt ab der Inbetriebnahme der einzelnen Standorte fällig. Das ASTRA strebt eine Amortisierung der geleisteten Vorfinanzierung über die Laufzeit der Bewilligungsdauer an (vgl. auch Frage 8).

	Netzanschluss und Trafofertigstellung, sprich Entgelt für einen Standort, bei dem der Netzanschluss z.B. erst 2033 fertiggestellt ist, fällt erst ab 2033 an?	
16.	Wer ist für die Niederspannungsverteilung in der Trafostation zuständig? Das ASTRA oder der Gesuchsteller?	Die Trafostation ist in der Verantwortung des Verteilnetzbetreibers und stellt dem Betreiber nur eine Abgangsklemme zum Anschluss des Versorgungskabels für die E-LKW Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Der Betreiber muss bei der E-LKW Ladeinfrastruktur eine eigene Niederspannungsverteilung für seine Bedürfnisse aufbauen.
17.	Zu Abschnitt 2.5: Welche Kosten werden im Detail vom ASTRA übernommen?	Das ASTRA beteiligt sich finanziell nicht an Drittprojekten. Es finanziert nur die Strominfrastruktur (Errichtung der Netzanschlüsse bzw. der. Trafostation) vor. Die vom ASTRA getätigte Vorfinanzierung muss in Form eines Entgelts von den Betreibern an das ASTRA zurückbezahlt werden. Jedoch ist die Nutzung der Flächen für den aktuellen Projektauftrag nicht zusätzlich zu entgelten.
18.	Wurde die Verfügbarkeit des Stromnetzes für die einzelnen Standorte bereits geprüft und/oder mit den zuständigen Verteilnetzbetreibern (VNB) besprochen?	Ja, die zuständigen Verteilnetzbetreiber (VNB) wurden vorgängig kontaktiert, und die Verfügbarkeit (Situation) des Stromnetzes abgefragt.
19.	Abschnitt 2.6, Vorleistung ASTRA: Kann der Betreiber den Bau und den Unterhalt der Trafostation und der Netzanschlüsse direkt übernehmen? Kann er so eine Mittelspannungsversorgung einrichten?	Nein, den Bau und Unterhalt übernimmt explizit der zuständige VNB. Je nach Umständen ist eine Versorgung über Mittelstromspannung vorgesehen. Der Bau der Trafostation und der Netzanschlüsse durch den Betreiber ist nicht möglich. Die anschliessenden Kosten für den betrieblichen Unterhalt der Trafostation sind Sache der Betreiber.
20.	Für gewisse Standorte in den Losen 1–3 wurden von den kantonalen Behörden bereits Konzessionen für die Installation und den Betrieb von Ladestationen für Personenwagen und/oder Lastwagen erteilt. In einigen Fällen haben sich die kantonalen Behörden und die Konzessionäre bereits mit den zuständigen VNB abgestimmt, um die erwarteten künftigen Leistungserhöhungen frühzeitig mit einzuplanen und so den Ausbau der Ladestationen des Konzessionärs zu ermöglichen. Hat das ASTRA diese Gespräche und Gesuche im Rahmen dieses Projektauftrags berücksichtigt? Wie werden die zahlreichen Gesuche um Ladestationen und Zugang zum Stromnetz priorisiert, wenn es bei der Erhöhung der Netzkapazität zu Engpässen kommt? Welche Behörde ist für Priorisierungsentscheide beim Zugang zum Stromnetz zuständig?	Die Verfügbarkeit des Stromnetzes wurde vom ASTRA pro Standort bei den jeweils zuständigen VNB abgefragt. Im Rahmen der Planung wurde auch der bereits vorgesehene Ausbau der Schnellladeinfrastruktur (für Personenwagen) berücksichtigt. Die Ausschreibung selbst begründet keinen Anspruch auf eine priorisierte Zuteilung von Netzkapazitäten. Die Prüfung der Netzanschlüsse sowie allfällige Priorisierungen bei Netzengpässen liegen in der Zuständigkeit der jeweiligen VNB.

21.	Im Abschnitt 2.6 unter «Betrieb» heisst es: «Das ASTRA trägt die Kosten bei einem allfälligen Ersatz des Trafos.» Müssen die Betreiber diese Kosten zurückzahlen?	Ziff. 2.6: Das ASTRA trägt die Kosten bei einem allfälligen Ersatz des Trafos (bei Materialschäden oder bei Erneuerung). Vorbehalten bleibt eine Kostenübernahme bei einem Defekt durch Eigenverschulden des Betreibers. Ob der Betreiber allfällige Ersatzkosten zurückerstatten muss, ist derzeit noch offen. Weitere Kosten (z.B. Energiekosten, Netznutzungsbeiträge, betrieblicher Unterhalt der Trafostation) trägt das ASTRA nicht.
22.	Zielgruppe: Gibt es Nutzungsbeschränkungen, die die SLS für E-LKW dieser Zielgruppe vorenthält, z.B. Parkverbote für PKW auf LKW Parkstreifen	Siehe Frage 2
23.	Baubestand: Dürfen die Parkflächen im Rahmen der Baumassnahmen verändert werden oder sind die Hochbaumassnahmen nur flankierend zu den bestehenden Parkflächen zu erstellen, z.B. Unterbringung von Geräten, Kabelführung oder Leerrohre für zukünftige Infrastruktur unterhalb der Parkflächen	Diese Frage lässt sich nicht pauschal beantworten. Standort, Gegebenheiten und die Vereinbarkeit des Projekts mit den technischen Vorgaben des ASTRA sind entscheidend. Im Rahmen der Vorprüfung des Detailprojekts wird das Vorhaben im Einzelfall beurteilt.
24.	Wirtschaftlichkeit: Wie wird die Abschlagszahlung für vorfinanzierte Netzinfrastruktur berechnet?	Siehe Frage 8 & 17
25.	Leistungsabgaben: Sind künftig spezifische, verbrauchsabhängige Konzessionsabgaben auf den Ladestrom geplant, die über die jährliche Entschädigung hinausgehen?	Zum heutigen Zeitpunkt sind keine spezifischen, verbrauchsabhängigen Abgaben auf den Ladestrom vorgesehen.
26.	Mit Bezug auf die Abschnitte 2.5 und 2.6 der Einladung: Welche der folgenden Kosten werden vom ASTRA übernommen? – Netzanschlusskosten (namentlich: Tiefbauarbeiten wie Aushübe, Lieferung und Verlegung von Rohren und Kabeln, Personalaufwand, Verwaltungsaufwand) – Netzkostenbeiträge – Allgemeine Überstromschutzeinrichtung Welche Kosten werden zur Festlegung des Entgelts herangezogen, das der Gesuchsteller für die Nutzung der Nationalstrasseninfrastruktur zu entrichten hat, namentlich zur Deckung der vom ASTRA übernommenen Vorfinanzierungen (gemäss Art. 7 Abs. 2 der Nationalstrassenverordnung [NSV])? Handelt es sich bei diesem Entgelt um wiederkehrende Kosten (z. B. jährlich), die der Betreiber während der gesamten Laufzeit der	Siehe Frage 8 & 17

	Bewilligung zu tragen hat, oder um eine <i>einmalige</i> Zahlung, die zu Beginn der Bewilligungsdauer zu leisten ist?	
--	---	--

Kapitel 3: «Formelles»

	Fragen	Antworten
27.	Aus welchem Grund wurde bei der Ausschreibung für E-LKW-Ladeinfrastruktur eine bedeutend kürzere Konzessionslaufzeit gewählt, wenn die Investitionen höher sind und nicht kleiner, und somit der ROI bei LKW-Anlagen länger dauern wird als bei PKW-Anlagen?	Die Laufzeit wurde den aktuellen wirtschaftlichen und tatsächlichen Gegebenheiten (z.B. gleichartige Projektaufträge im Ausland) und dem schnellen technologischen Wandel angepasst. Die Erfahrungen des ASTRA haben gezeigt, dass zu lange Laufzeiten keinen genügenden Anreiz für die zeitnahe Realisierung der Standorte bieten und zeitgleich dem aktuell raschen technologischen Wandel nicht genügend Rechnung tragen.
28.	Gibt es einen vertraglichen Mechanismus, der Upgrades der Netzkapazität vorsieht, falls der Bedarf an Schwerverkehrs-Ladevorgängen (insbesondere im Hinblick auf die Einführung des Megawatt Charging Systems – MCS) schneller steigt als ursprünglich prognostiziert?	Die Ausschreibungsunterlagen halten fest, dass technische Entwicklungen (z. B. neue Ladetechnologien wie MCS) sowie rechtliche Rahmenbedingungen über die Reservations- bzw. Bewilligungsdauer nicht vollständig vorhersehbar sind. Entsprechende Anpassungen der Ladeinfrastruktur sollen grundsätzlich im Dialog mit den Betreibern erfolgen. Das ASTRA behält sich vor, nach Konsultation der Betreiber, die Bestimmungen der Reservationsvereinbarung bzw. der Bewilligung anzupassen.
29.	Besteht bei Gewinn eines bestimmten Loses die Verpflichtung, zwingend sämtliche darin enthaltenen Parzellen baulich zu erschliessen?	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.
30.	Falls sich ein spezifischer Standort innerhalb eines Loses trotz intensiver Bemühungen als technisch oder wirtschaftlich nicht realisierbar erweist, besteht die Möglichkeit, diesen Standort innerhalb des Loses zu ersetzen oder die Verpflichtung neu zu bewerten?	Die Möglichkeit einen Standort zu ersetzen, besteht aufgrund der benötigten Dimensionen und Anschlussleistung für E-LKW-SLS sowie der begrenzten Platzverhältnisse an anderen Standorten nicht. Hingegen können die auferlegten Pflichten in expliziten Einzelfällen durch das ASTRA neu bewertet werden.
31.	<i>Ausschreibungstext: Die Nutzung des Areals im Eigentum der Nationalstrasse durch Dritte bedarf der Bewilligung des ASTRA (Abs. 1). Eine solche Nutzung ist in der Regel zum Marktpreis zu entgelten (Abs. 2).</i> Frage: Wie ist diese Formulierung zu verstehen? Gibt es ein Regelwerk, das die Preise für Nutzung (zum Marktpreis zu entgelten) und Unterhalts- und Betriebskosten definiert? So dass das Risiko in das Angebot eingerechnet werden kann.	Siehe Frage 8 & 17
32.	Gilt die Gebühr für die Bewilligung für einen Standort und muss somit bei jedem Standort eingerechnet werden,	Die Gebühr für die Nutzungsbewilligung muss jeweils pro Standort eingerechnet werden (eine separate Bewilligung pro Standort).

	oder reicht eine Bewilligung über alle Standorte eines Loses?	
33.	Wann innerhalb des Prozesses wird ein Vertrag erstellt, welcher zum Beispiel das Entgelt und die Rechte und Pflichten pro Standort regelt. Oder wird dies in der unter Punkt 3.4 erwähnten Bewilligung geregelt und würde in diesem Falle für jeden Standort eine Bewilligung ausgestellt?	Ein erster Vertrag wird in Form der Reservationsvereinbarung erstellt. Es wird insg. eine Reservationsvereinbarung pro Los erstellt. In der Reservationsvereinbarung sind bereits Rechte und Pflichten der Betreiber- und des ASTRA geregelt. Wird innerhalb von zwei Jahren ab Zuteilung des Loses ein Baugesuch eingereicht, so wird – unter der Bedingung, dass das Projekt mit den technischen Vorgaben der Nationalstrassen vereinbar ist und dass die zuständige Behörde die Baubewilligung erteilt – die für den Bau, Betrieb und Unterhalt der SLS erforderliche nationalstrassenrechtliche Bewilligung für die Nutzung des Bereichs der Nationalstrassen unterzeichnet. Die Bewilligung beinhaltet unter anderem sämtliche Punkte gemäss Ziff. 3.6 «Bedingungen für die Erteilung der nationalstrassenrechtlichen Bewilligung für die Nutzung des Bereichs der Nationalstrassen». Weitere Rechte und Pflichten werden ebenfalls dieser Nutzungsbewilligung festgehalten. Es wird pro Standort eine Nutzungsbewilligung ausgestellt.
34.	Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass die SLS nicht zugänglich sind, wenn ein Autobahnabschnitt oder die gesamte Raststätte gesperrt ist? Gibt es hierzu offizielle Statistiken oder einen Erfahrungswert über 10 Jahre?	Zu dieser Fragestellung liegen keine spezifischen Statistiken oder belastbaren Langzeiterfahrungen vor. Bei geplanten Sperrungen werden die betroffenen Betreiber frühzeitig durch die zuständige ASTRA-Filiale informiert.
35.	Wurde im Rahmen der Ausschreibung definiert, welche Regelungen gelten, falls ein Standort nicht realisiert wird?	Siehe Frage 29 & 30
36.	Wir akzeptieren einen Widerruf der Bewilligung bei Verstoss durch den Gesuchsteller und tragen dem technologischen Fortschritt Rechnung. Nicht konkret vorhersehbare Änderungen (z. B. neue Ladetechnologien oder rechtliche Vorgaben) stellen jedoch ein schwer kalkulierbares Risiko dar. Kann der Passus so präzisiert werden, dass nach dem Zuschlag die angebotene Lösung inklusive Preisstruktur verbindlich ist und Anpassungen seitens des ASTRA - nach einer allfälligen Neubeurteilung - der Zustimmung des Betreibers bedürfen?	Siehe Frage 28
37.	Welche Konsequenzen gibt es, wenn man als Betreiber für einen der Standorte innerhalb der 2 Jahre eine unzureichende oder keine Planung vorlegt.	Allfällige Konsequenzen bei unzureichender oder ausbleibender Planung durch den Betreiber werden in der Reservationsvereinbarung verbindlich festgelegt. Gem. Ziff. 3.8 gilt die Umsetzungsfrist unter Vorbehalt von Umständen und Verzögerungen ausserhalb des Einflussbereichs des Betreibers. Es wird jeweils dem Einzelfall Rechnung getragen.

38.	Kann man als CPO von der Reservierungsvereinbarung nach 2 Jahren von einem einzelnen Standort zurücktreten? Hätte dies Konsequenzen für die Reservierung von anderen Standorten in dem Los, bei dem die Planungen bereits erstellt wurden oder andere Standorte ggf. schon in Betrieb sind?	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.
39.	Die Bewilligungsdauer endet ebenfalls nach 22 Jahren für Standorte die aktuell noch nicht gebaut sind und wo die Ladestationen womöglich erst 2035 in Betrieb genommen werden? Sprich hier wäre der effektive Betriebszeitraum nur noch 14 Jahre (Annahme Vergabe am 1.1.2027 und Inbetriebnahme erst 1.1.2035)?	Ja, die Bewilligung endet in der Regel nach 22 Jahren ab Unterzeichnung der Reservationsvereinbarung. Das ASTRA behält sich vor, die Bewilligungsdauer, um bis zu fünf Jahre zu verlängern. Die konkrete Handhabung wird zu gegebener Zeit festgelegt. Es besteht von Seiten der Betreiber kein Anspruch auf eine Verlängerung der Bewilligung.
40.	Bei einer möglichen Verlängerung, welches Entgelt fällt dann an? Da die Netzanschluss- und Trafokosten ja bereits vorher vollständig erstattet worden sind.	Das Entgelt entfällt nach vollständiger Rückerstattung der Vorfinanzierung an das ASTRA. Bei einer allfälligen Verlängerung der Nutzungsbewilligung ist daher kein zusätzliches Entgelt für die Nutzung der Fläche vorgesehen. Unabhängig davon fallen Bearbeitungsgebühren gemäss GebV-ASTRA an.
41.	Bei der Frist der Realisierung von den ersten 3 Standorten bis 2030, gibt es innerhalb eines Loses eine Präferenz welche Standorte zuerst realisiert werden sollen oder eine Mindestanzahl an Ladepunkten?	Die Gesuchsteller zeigen auf, in welchem Zeitraum und nach welchen Kriterien sie die Realisierung der Ladestationen vorsehen. Die Priorisierung der Umsetzung der Ladestationen wird nach Rücksprache mit dem ASTRA festgelegt und vereinbart. Die Anzahl der Ladepunkte pro Standort wurde in den Ausschreibungsunterlagen festgelegt und ist grundsätzlich einzuhalten, wobei Änderungen aufgrund der konkreten Verhältnisse vor Ort oder der Netzkapazität vorbehalten bleiben.
42.	Welche Folgen hätte es für den Betreiber, wenn das Stromnetz an einem der Standorte nicht verfügbar wäre?	Die zuständigen VNB wurden im Vorfeld kontaktiert, um erste Abklärungen zur Netzverfügbarkeit vorzunehmen. Die Sicherstellung des Netzanschlusses und der Netzverfügbarkeit erfolgt in Zusammenarbeit mit dem zuständigen VNB. Einschränkungen oder Unterbrüche der Stromverfügbarkeit liegen ausserhalb des Einflussbereichs des ASTRA und richten sich nach den vertraglichen Regelungen sowie den Vorgaben des jeweiligen VNB.
43.	Welche Konsequenzen hat es für den Gesuchsteller, wenn trotz erteilter Nutzungsbewilligung die Standorte nicht (oder nur teilweise) innerhalb der vorgegebenen Fristen (3 Standorte bis 2030, alle bis 2035) realisiert werden?	Siehe Frage 29 & 30
44.	Kann der Gesuchsteller nach der Vergabe des Loses eine spätere Realisierung der Ladestationen an den Standorten vorschlagen? Bleiben in diesem Fall die Standorte, an denen die Umsetzung aufgeschoben wird, über die Reservationsdauer von zwei Jahren hinaus bis zum Beginn	Nein, der Betreiber kann keine spätere Realisierung vorschlagen.

	der Bauarbeiten für den Antragsteller reserviert?	
45.	Was sind die Konsequenzen, wenn ein Gesuchsteller, dem ein Los zugeteilt wurde, beschliesst, einen oder mehrere reservierte Standorte nach Ablauf der Reservationsdauer nicht zu realisieren?	Siehe Frage 29 & 30
46.	Bestätigen Sie, dass die vom ASTRA festgelegte Bewilligungsdauer 22 Jahre beträgt und maximal um 5 Jahre auf insgesamt 27 Jahre verlängert werden kann; anstelle der in Artikel 7 Absatz 1 NSV vorgesehenen 30 Jahre?	Siehe Frage 39
47.	Unter Bezugnahme auf Artikel 29 Absätze 1 und 2 NSV: Hat der Betreiber zusätzlich zum Entgelt für die Nutzung der Nationalstrasseninfrastruktur gemäss Artikel 7 Absatz 2 NSV auch ein Entgelt für die Nutzung des Areals im Eigentum der Nationalstrasse zu entrichten? Falls ja: Ist der Betreiber verpflichtet, dieses zusätzliche Entgelt nach Artikel 29 NSV auch dann zu bezahlen, wenn bei den errichteten und betriebenen Ladestationen zu 100 Prozent erneuerbare Energie zum Einsatz kommt? Sollte dies der Fall sein, bitten wir Sie klarzustellen, ob es sich dabei um wiederkehrende Kosten (z. B. jährlich) handelt, die der Betreiber während der gesamten Laufzeit der Bewilligung zu tragen hat, oder um eine <i>einmalige</i> Zahlung, die zu Beginn der Bewilligungsdauer zu leisten ist. Schliesslich bitten wir um Erläuterung, was unter einem dem «Marktpreis» entsprechenden Entgelt zu verstehen ist und wie dieses festgelegt wird.	siehe Frage 8 und 17
48.	In Bezug auf Artikel 4 der Gebührenverordnung ASTRA (GebV-ASTRA) und Ziffer 5.2 des Anhangs dieser Verordnung: Bestätigen Sie, dass die vom Betreiber zu entrichtenden Gebühren für die Erteilung der Bewilligung durch die Baupolizei des ASTRA auf 5000 Franken pro Bewilligung begrenzt sind?	Dies wird gemäss GebV-ASTRA bestätigt.

Kapitel 4: «Verfahrensbeschrieb»

Fragen	Antworten
--------	-----------

49.	In der Ausschreibung für die Schnellladestationen für E-LKW ist nicht explizit ersichtlich, in welchem Masse die Kriterien „Made in Switzerland“ und die digitale Souveränität (ganz im Sinne der <i>Digitalisierungsstrategie</i>) berücksichtigt werden. In welchem Umfang fliessen diese Überlegungen in die Ausschreibungsbedingungen ein und wie wird „Made in Switzerland“ im Auswahlprozess der Gesuchsteller gewichtet?	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. Bei den SLS für E-LKW handelt es sich um Drittprojekte. Daher sind keine (bundesinternen) Anforderungen entsprechend der Digitalisierungsstrategie des Bundes notwendig. Aspekte der Digitalisierung werden berücksichtigt, soweit sie durch die in der Ausschreibung genannten technischen Anforderungen abgedeckt sind.
50.	Können sie uns bitte die angesprochenen ExpertInnen, die für die Bewertung der Unterlagen vorgesehen sind, namentlich nennen?	Die Zusammensetzung des Bewertungsteams wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.
51.	Gehen wir richtig in der Annahme, dass das Einreichen eines Gesuchdossiers mit Frist zum 30. April 2026 noch keine Verbindlichkeit auslöst? Diese folgt erst aus den derzeit noch nicht veröffentlichten Reservationsvereinbarungen, die mit den ausgewählten Gesuchstellern abgeschlossen werden können?	Dies ist korrekt. Wir bitten jedoch von der Einreichung eines Gesuchdossiers abzusehen, wenn kein tatsächliches Umsetzungsinteresse an den Losen besteht.
52.	Fussabdruck: Wird ein regionaler Servicedienstleister und Schweizer Produktion im Hinblick auf kurze Wege bei der Verfügbarkeit und ein geringerer ökologischer Fussabdruck bei der Stellung der Infrastruktur in der Bewertung des Konzeptes berücksichtigt?	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.

Kapitel 5: «Anforderungen an die Gesuchsteller»

	Fragen	Antworten
53.	Bei Ausländischen Unternehmungen und Dokumente in Fremdsprachen, bedarf es einer beglaubigten Übersetzung oder ist das Original plus eine einfache Übersetzung des Dokumentes ausreichende (z.B. Handelsregistrauszug)	Das Originaldokument plus eine einfache Übersetzung ist ausreichend.
54.	Dürfen verbundene Unternehmen und/oder Unterauftragnehmer für die erforderlichen Referenzen herangezogen werden?	Die Referenzen müssen von den Gesuchstellern (vom offerierenden Unternehmen) selbst nachgewiesen werden können. Alternativ empfiehlt sich, das Begründen einer «Bietergemeinschaft», in welcher die Referenzen jeweils von allen beteiligten Gesuchstellern nachgewiesen werden können.
55.	In Abschnitt 5.3 der Einladung zur Gesuchstellung ist festgehalten, dass sich das ASTRA vorbehält, die Vorlage von geprüften Jahresabschlüssen samt Lagebericht der letzten drei Geschäftsjahre zu	Das ASTRA kann weitere Nachweise verlangen und diese in seine Prüfung einbeziehen, wenn Zweifel an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Gesuchstellers bestehen. Bei der allfälligen Einforderung bestimmter Dokumente und deren

verlangen. Können Sie bestätigen, dass diese Anforderung zur Gewährleistung einer möglichst breiten Teilnahme nur für Wirtschaftsakteure gilt, die gesetzlich zur Abschlussprüfung verpflichtet sind? Ist es dementsprechend ausreichend, wenn Unternehmen, die dieser gesetzlichen Verpflichtung nicht unterliegen, einen ordnungsgemäss genehmigten und hinterlegten Jahresabschluss einreichen, gegebenenfalls zusammen mit einer ersatzweisen Erklärung, aus der hervorgeht, dass keine Revisionspflicht besteht? Alternativ stellt sich die Frage, ob es zur Erfüllung dieser Anforderung genügt, die geprüften Jahresabschlüsse der Muttergesellschaft oder anderer übergeordneter Einheiten innerhalb Kontrollkette einzureichen.	Überprüfung wird dem jeweiligen Einzelfall Rechnung getragen.
---	--

Kapitel 6: «Anforderungen an das Gesuchdossier»

	Fragen	Antworten
56.	Behält der Betreiber die volle Autonomie über die Preisgestaltung, das Verfügbarkeitsmanagement, das Roaming (Interoperabilität) sowie die Nutzungsdaten, oder sieht das ASTRA hier spezifische betriebliche Einschränkungen vor?	Die Mindestanforderungen (siehe Ziff. 6.2) werden Bestandteil der Reservationsvereinbarung bzw. der Nutzungsbewilligung und müssen von den Betreibern eingehalten werden.
57.	Wie plant das ASTRA die Integration künftiger Technologien (z. B. Hochleistungs-MCS, Smart Charging, lokale Speichersysteme), ohne das wirtschaftliche Gleichgewicht zu gefährden oder dem Betreiber ungeplante Upgrade-Verpflichtungen aufzuerlegen?	Verlangt wird eine marktorientierte Ausrüstung der Ladeinfrastruktur über die Bewilligungsdauer hinweg (periodische Anpassung gemäss den Bedürfnissen des Marktes). Geplant sind regelmässige Austausche des ASTRA mit allen Betreibern, an denen u.a. gemeinsame Entscheide bzgl. künftiger Anforderungen getroffen werden.
58.	Können Updates ausgelassen werden, die weder technisch noch sicherheitstechnisch relevant sind und auch keinen wesentlichen Einfluss auf das Kundenerlebnis haben?	Grundsätzlich ist der Betreiber verpflichtet, neue Versionen aller relevanten Normen und Protokolle umzusetzen (vgl. Mindestanforderungen T6). Eine Rücksprache mit dem ASTRA ist jedoch möglich.
59.	Was ist unter einem identischen Preis- und Abrechnungsmodell innerhalb eines Loses genau zu verstehen? Müssen an allen Standorten die gleichen Preise angeboten werden, oder genügt ein einheitliches Preissystem mit standortabhängigen Parametern? Beispielsweise: Ist ein einheitliches Preissystem mit variablen, standortabhängigen Kosten zulässig?	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.

	(z. B. standortabhängiger Preis pro kWh sowie standortabhängige Standzeitkosten mit Verrechnungsbeginn nach einer definierten Zeit?	
60.	Die unter 6.3.1 aufgelisteten Unterkriterien sind mit ihrer Gewichtung notiert. Diese Gewichtung ist bei den Unterkriterien von 6.3.2, 6.3.3 und 6.3.4 nicht vorhanden. Können Sie uns die Gewichtung dieser Unterkriterien ebenfalls offenlegen?	Die einzelnen Beurteilungskriterien («Unterkriterien») werden nicht unterschiedlich gewichtet. Diese werden anhand einer Skala von 0 Punkten (mangelhaft) bis 4 Punkten (sehr gut) bewertet.
61.	E-LKW-Fahrer müssen Ruhezeiten einhalten. Ist es denkbar, dass neben der geforderten DC-Station >350kW zusätzlich auch leistungsschwächere Ladestationen installiert werden können, um diese Ruhezeiten zum Aufladen zu nutzen, solange es die Platzverhältnisse des jeweiligen Standortes zulassen?	Die sehr knappen Platzverhältnisse an den Standorten lassen aus heutiger Sicht keine zusätzlichen Ladeplätze mit geringerer Ladeleistung (<350 kW) zu. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern, kann eine entsprechende Ergänzung im Einzelfall geprüft werden.
62.	Ist eine Anforderung an die Referenzen, dass die hier beschriebenen Standorten mindestens 4 Ladepunkte besitzen (wie bei Abschnitt 5.4.1 für den Nachweis der technischen Leistungsfähigkeit). Oder reicht ggf. ein Referenzstandort der nur 2 Ladepunkt aufweist aber ansonsten die Kriterien bestmöglichst erfüllt?	Betreffend die Bewertung (vgl. 6.3.1 Erfahrung des Gestaltstellers) müssen die Referenzstandorte ebenfalls mindestens vier Ladepunkte aufweisen (vgl. Abschnitt 5.4.1).
63.	Gibt es Einschränkungen bei der Auswahl von Lieferanten (Hersteller von Ladestationen, Lastmanagementsystem usw.)?	Nein, es bestehen keine Einschränkungen.
64.	Müssen pro Kriterium zwei Referenzstandorte angegeben werden? Können dieselben Standorte für verschiedene Kriterien angegeben werden? Müssen sich die Referenzstandorte in der Schweiz befinden?	Es müssen zwei Referenzstandorte angegeben werden, die möglichst viele oder bestenfalls alle der genannten Kriterien erfüllen. Die Referenzstandorte müssen sich nicht zwingend in der Schweiz befinden. Auch Standorte in einem EU- oder EWR-Staat oder im Vereinigten Königreich (UK) sind möglich.
65.	Müssen im Gesuchdossier ein Konzept und Gestaltungspläne für jeden einzelnen Standort enthalten sein oder reichen ein allgemeines Konzept und ein schematischer Plan für die Gesamtheit der Standorte aus?	Im Gesuchdossier muss nicht für jeden einzelnen Standort ein Konzept vorgelegt werden. Das geplante Design (Layout) der Ladeplätze mit Platzierung der Ladeinfrastruktur (inkl. Technikschränke und Trafostationen) ist in typisierter, schematischer Weise im Konzept zu beschreiben (je eine Variante für Schrägparkfelder und eine für Längsparkfelder). (siehe 6.3.2.)
66.	Uptime: Werden den Betreibern Mindestverfügbarkeiten der Ladepunkte (garantierte Funktionszeit) auferlegt?	Nutzerinnen und Nutzer sollen möglichst uneingeschränkt Zugang zu funktionierenden Ladestationen haben. Das Vorgehen für die Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit der Schnellladestationen soll im Konzept beschrieben werden (inkl. Angabe von verbindlichen Reaktionszeiten bei Störungen) und ist Teil der Bewertungskriterien (siehe Ziff. 6.3.3.). Der Betreiber

	erstellt zudem halbjährlich einen Monitoringbericht zuhanden des ASTRA. Dieser beinhaltet u.a. die Betriebszeit pro Ladepunkt sowie Angaben zu Störungen mit monatlicher Aufschlüsselung (siehe Ziff. 6.2.4. Nr. B8).
--	---

Anhang 3: «Datenblätter zu den Standorten»

	Fragen	Antworten
67.	Wie hat das ASTRA der steuerliche Aspekt hinsichtlich der Vorlagen zu der Abgabe auf Elektrofahrzeuge bei der Planung berücksichtigt, und welche Annahmen lagen der Festlegung der Anzahl und Typologie der Ladepunkte zugrunde, insbesondere im Hinblick auf die MCS-Standards (welcher noch nicht wirklich im Einsatz ist und von welchem also noch keine Erfahrungswerte existieren)?	Die Planung basierte auf dem Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur entlang der Schweizer Nationalstrassen, abgeleitet aus vom Bund finanzierten Forschungsprojekten, in den auch steuerliche Aspekte (z. B. E-Abgabe für E-Fahrzeuge) berücksichtigt wurden, sowie auf einer Analyse der Bedürfnisse der in der Schweiz tätigen Logistikbranche. Auf dieser Grundlage wurden Anzahl und Typologie der Ladepunkte festgelegt, einschliesslich der gezielten Bereitstellung von MCS-Ladepunkten entlang der Transitrouten (Nord-Süd-Achse). Ebenfalls flossen die Netzanschlusskapazitäten und die Platzverhältnisse an den Standorten in die Planung ein.
68.	Bezieht sich der DTV Wert auf den Rastplatz oder auf die vorbeiführende Autobahn? Und falls letzteres, bezieht sich der DTV Wert auf die entsprechende Richtung oder auf beide Richtungen?	Der DTV bezieht sich auf die vorbeiführende Autobahn und auf beide Fahrtrichtungen.
69.	Bezieht sich der DTV Wert auf Fahrzeuge >3.5t? oder >7.5t?	siehe Frage 10
70.	Rastplatz St-Prex Lac: Das Foto ist falsch, es zeigt einen anderen Rastplatz.	Die aktuellste Version befindet sich nun auf der Website.
71.	"Haben sie pro geplanten Standort schon eine Timeline ab wann die neuen Parzellen zur Verfügung stehen?"	Es sind keine genauen Angaben möglich, da sich die Standorte noch in der Projektphase befinden (vgl. auch Frage 1).
72.	Können Sie die genaue Lage des Standorts SVKZ Rothenburg angeben? Der über den QR-Code im Datenblatt abrufbare Geoportal-Link führt zum Standort SVKZ Chavornay.	Die aktuellste Version befindet sich nun auf der Website.
73.	Sicherheit: Gibt es schwerverkehrsspezifische Sicherheitsanforderungen an die Hardware oder Kabelführung, um die Handhabung der schweren Ladesysteme zu erleichtern, Beschädigungen durch An- oder Umfahren und Beschädigungen durch Überfahren von Kabeln zu vermeiden?	Der Schutz von Kabeln und Hardware im Schwerverkehr fällt in die Verantwortung der Hersteller und Installateure, die die Systeme sicher und belastbar nach den geltenden Normen gestalten müssen.
74.	Technologie: Welcher ist der Stichtag für die Konformität der Infrastruktur bezüglich nationalen Rechts, der Tag der Vergabe, Planungszeitpunkt oder der Tag der Aufstellung und Inbetriebnahme, z.B. Metrologische Anforderungen)	Die Konformität der Infrastruktur mit den gesetzlichen und metrologischen Anforderungen muss zum Zeitpunkt der Aufstellung und Inbetriebnahme gewährleistet sein. Die Planungsphase allein reicht nicht aus, um die Konformität sicherzustellen. Es sind die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden Vorschriften einzuhalten.

75.	In Bezug auf den Standort SVKZ St-Maurice besteht eine Unklarheit zur Anzahl der Ladeplätze: Im entsprechenden Datenblatt (in Anhang 3 der Einladung) ist festgehalten, dass 4 Ladeplätze erforderlich sind, unter «Mindestanforderung Steckerstandard» wird jedoch «2x CCS» angegeben. Bedeutet das, dass insgesamt 4 Ladeplätze vorzusehen sind, von denen mindestens 2 mit CCS-Anschlüssen ausgestattet sein müssen, oder dass insgesamt nur 2 Ladeplätze geplant sind, beide mit dem Mindeststandard CCS?	Die aktuellste Version befindet sich nun auf der Website.
-----	---	--