

Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung - LSV)

Stellungnahme des ADAC

Die fossilen Kraftstoffe Benzin und Diesel sind mittelfristig Auslaufmodelle. Energieträger wie Strom aus erneuerbaren Quellen, Wasserstoff, treibhausgasneutral erzeugte flüssige oder gasförmige Kraftstoffe und CNG/Biomethan stellen deutlich klimafreundlichere Alternativen dar. Die Nutzungshürden für diese Alternativen müssen allerdings möglichst gering gehalten werden, um die Akzeptanz der Verbraucher zu steigern und die Marktdurchdringung alternativer Kraftstoffe und Antriebsarten deutlich zu erhöhen. Nicht zuletzt aufgrund der beschlossenen Klimaschutzziele kommt der Thematik im Verkehrssektor eine hohe Bedeutung zu.

Wesentlich im Bereich der Elektromobilität – im Falle der Ladesäulenverordnung (LSV) konkret der batterieelektrischen Mobilität – ist es, leicht zugängliche und unkompliziert nutzbare Möglichkeiten zu schaffen, ein Elektrofahrzeug aufzuladen. Der Ladevorgang darf im Vergleich zu einem Tankvorgang an einer Tankstelle grundsätzlich nicht unkomfortabler sein. Die Bezahlung muss sich ebenfalls an den hier gegebenen Standards messen lassen. Diesbezüglich nimmt der vorliegende Entwurf der LSV einige sinnvolle Anpassungen vor. So sieht der ADAC die überarbeitete LSV insgesamt positiv und als Schritt in die richtige Richtung, allerdings könnten einige Regelungen noch verbraucherfreundlicher ausgestaltet sein.

Im Detail nimmt der ADAC zu den aus seiner Sicht besonders wichtigen Punkten wie folgt Stellung:

§ 2 Begriffsbestimmungen

Die in § 2 Nr. 1 getroffene Definition eines Elektromobils erscheint sinnvoll bezüglich der LSV. Im Sinne einer einheitlichen gesetzlichen Definition sollte allerdings eine Anpassung erfolgen und auf § 2 Nrn. 2. und 3. Elektromobilitätsgesetz Bezug genommen werden.

Die Neuregelung der Definition in § 2 Nr. 9 zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist aus Sicht des ADAC eine deutliche Verbesserung zum Status quo und hat im Idealfall eine Erhöhung der Installation von weiteren Ladepunkten im öffentlichen Raum zur Folge. Durch die bislang gültige Regelung waren Besucherparkplätze an Firmen, Geschäften oder auch Hotels als öffentlich kategorisiert, mit der Folge, dass deren Betreiber zwecks Vermeidung der aus der LSV resultierenden Anforderungen gar keine Ladepunkte installiert haben. Durch die im Entwurf vorgeschlagene pragmatische Lösung – beispielsweise durch den Hinweis „nur für Kunden“ oder „nur für Hotelgäste“ statt ehemals Schranken, Poller oder dergleichen – kann der Zugang nun vergleichsweise einfach geregelt werden, ohne die LSV-Vorgaben im Übrigen erfüllen zu müssen. Davon verspricht sich der ADAC, dass der Aufbau von Ladesäulen bzw. Ladepunkten an Betrieben, Geschäften und Hotels vermehrt vorgenommen und letztlich die Elektromobilität insgesamt weiter vorangebracht wird.

§ 3 Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität

Aus Sicht des ADAC ist die in Absatz 1 vorgenommene Anpassung sinnvoll, dass beim Aufbau von Normladedepunkten, an denen das Wechselstromladen möglich ist, jeder Ladepunkt aus Gründen der Interoperabilität „mindestens mit Steckdosen oder mit Kupplungen jeweils des Typs 2“ ausgerüstet werden muss. Bisher waren Ladesäulen mit einer Ladebuchse auszustatten, ein Ladekabel war nur zusätzlich zulässig. Dies war der Tatsache geschuldet, dass es vor einigen Jahren noch viele Fahrzeuge mit Typ 1 Stecker gab, die nur an einer Buchse laden konnten. Inzwischen sind fast alle Fahrzeuge mit Typ 2 ausgerüstet, so dass es sinnvoll erscheint, dem Betreiber der Ladestation freizustellen, ob er eine Buchse oder ein Kabel anbringen möchte. Aus Nutzersicht ist die Kabellösung zweifelsohne komfortabler und wird daher durch den ADAC unterstützt.

§ 4 Punktueller Aufladen

Nach Ansicht des ADAC ist es notwendig, an dieser Stelle der LSV das Thema „Preistransparenz“ an der Ladesäule aufzunehmen, die ein zentraler Schritt hin zu höherer Verbraucherfreundlichkeit wäre. Einerseits sollte bereits vor einem Ladevorgang an der Ladesäule ersichtlich sein, welchen Preis eine Kilowattstunde (kWh) an der jeweiligen Ladesäule kostet. Andererseits muss auch unmittelbar nach einem Ladevorgang eine Abrechnung und der Hinweis an den Verbraucher erfolgen, wie viel Strom er soeben in sein Fahrzeug geladen hat und welchen Betrag er dafür entrichten muss.

Ferner sollte im Sinne eines einheitlichen Gebrauchs und zur Vermeidung von Unklarheiten vom „punktuellen Aufladen (ad-hoc-Laden)“ gesprochen werden.

Außerdem setzt sich der ADAC dafür ein, die Bezahlung nicht nur per Kreditkarte, sondern zudem auch per Girokarte (Maestro, VPay) an einem Kartenleseterminal verpflichtend im Sinne einer Grundversorgung mit Ladestrom vorzusehen. Hingegen betrachten wir die Zahlung mit Bargeld sowie ggf. die Bezahlung via kostenloser mobiler Website (Nr. 2 c) als zusätzliche Optionen. In diesem Zusammenhang verweist der Club darauf, dass an Tanksäulen herkömmlicher 24/7 Tankstellen in vielen Ländern der EU weit verbreitet ist, die Bezahlung ausschließlich an einem Kartenterminal mit Giro- oder Kreditkartenlesegerät vorzunehmen.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der Kartenzahlung spricht sich der Club deutlich für Variante 2. b) aus, also die Bezahlung via Giro-/Kreditkartenterminal mit allgemein gebräuchliche Kartenzahlungsfunktionen, an dem auch Bezahlfunktionen von Smartphones (d.h. Google Pay bzw. Apple Pay) genutzt werden können. Die weiteren Varianten 2. a) bzw. 2. c) sind als ergänzende Alternativen zu sehen, wobei zu letzterer Option positiv hervorzuheben ist, dass ein möglicherweise notwendiger Download bzw. eine Registrierung ausgeschlossen wurden. Dieser Priorisierung folgend, sollte Bezahlmöglichkeit 2. b) – also ein kontaktloses NFC-Lesegerät für Giro-/Kreditkarten – angesichts ihrer Bedeutung in der Reihenfolge zuerst aufgeführt werden.

§ 8 Übergangsregelung

Der ADAC kann die Absicht nachvollziehen, für bereits aufgestellte Ladeinfrastruktur abgestuften Bestandsschutz zu schaffen und Nachrüstungen im Sinne der angedachten LSV nicht verpflichtend vorzuschreiben. Hierzu regt der Club an, in einigen Jahren eine Überprüfung dieses Bestandsschutzes vorzusehen, so dass auch bei älteren Ladesäulen ein gewisses Maß an Nutzerfreundlichkeit gegeben ist und diese nicht vollkommen anachronistisch und entsprechend unkomfortabel bzw. sogar unbenutzbar werden.

Speziell bezüglich der Frist, kartenbasiertes Bezahlen nach § 4 Nummer 2 a - c für alle Ladepunkte vorzuschreiben, die nach dem 31.12.2022 in Betrieb genommen werden, rät der ADAC allerdings dringend

dazu, eine ambitioniertere Regelung (angemessen erscheint ein Zeitraum bis ca. ein Jahr nach Inkrafttreten der aktualisierten LSV) vorzusehen.

Darüber hinaus empfiehlt der ADAC zumindest eine Nachrüstpflicht für Schnellladesäulen, damit der Nutzer sich gerade an neuralgischen Punkten (Autobahnen etc.) darauf verlassen kann, immer und unkompliziert zahlen zu können.

Kontakt:

ADAC e.V.

Büro Berlin

Unter den Linden 38

10117 Berlin

E-Mail: buero-berlin@adac.de