

# Stellungnahme

Entwurf Ladesäulenverordnung  
Berlin, Dezember 2020

Ansprechpartner zum Thema

Claas Bracklo

## Zusammenfassung

Herzlichen Dank für die Zusendung des Entwurfes der Zweiten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung (LSV) vom 10. Dezember 2020 und die Möglichkeit zur Stellungnahme aus Sicht der Automobilindustrie.

Die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur spielt für den im Rahmen der Dekarbonisierung des Verkehrssektors erforderlichen Markthochlauf der Elektromobilität eine entscheidende Rolle. Durch das breiter werdende Modellangebot und die deutlich steigenden Zulassungszahlen bekommt der Gesetzesentwurf zur Vorbereitung und Mindestausstattung von Ladeinfrastruktur zunehmend Bedeutung und sollte die Entwicklung des Fahrzeughochlaufs entsprechend flankieren.

Wir unterstützen die Festlegungen der aktuellen LSV und die Aktivitäten zur Aktualisierung sowie Anpassungen an die Marktgegebenheiten. Insbesondere begrüßen wir die Erweiterung des Anwendungsbereiches auf Nutzfahrzeuge und die Möglichkeiten zur Errichtung von Normal-Ladesäulen mit ausschließlich fest angebrachtem Ladekabel.

Regelung zum Einsatz eines Smart-Meter-Gateways sollten so ausgestaltet werden, dass die dadurch resultierenden Änderungsaufwände nicht zu einem Investitionshemmnis führen und den dringend benötigten steilen Hochlauf von Ladeinfrastruktur zusätzlich negativ beeinflussen.

Regelung zum Einsatz eines Smart-Meter-Gateways sollten in den entsprechenden Gesetzen EnWG und MStbG verankert werden. Zusätzliche und ggf. abweichende Festlegungen in der LSV wären nicht im Sinne einer einheitlichen Definition von Anforderungen.

Grundsätzlich sollten alle Regelungen in der LSV so ausgestaltet werden, dass die dadurch resultierenden Änderungsaufwände nicht zu einem Investitionshemmnis führen und den dringend benötigten steilen Hochlauf von Ladeinfrastruktur zusätzlich negativ beeinflussen.

## VDA Position

Wir befürworten die Ausführungen im vorliegenden Referentenentwurf zur LSV:

- Festlegungen zum kreditkartenbasierten Bezahlssystem für öffentliche Ladepunkte beim ad-hoc Laden entsprechend der drei Umsetzungsoptionen. Wir empfehlen die Nutzung einer App als zusätzliche Option
- Regelung zur standardisierten Schnittstelle zur Übermittlung dynamischer Daten
- Erweiterung des Anwendungsbereiches der LSV auf Nutzfahrzeuge
- Konkretisierung der „öffentlichen Zugänglichkeit“ von Ladesäulen
- Regelung zur Errichtung von Normal-Ladesäulen mit ausschließlich fest angebrachtem Ladekabel

Vorgaben zum SMGW sehen wir nicht als Bestandteil der LSV

## VDA-Position im Detail

### § 4 Nr. 2: Punktueller Aufladen - Bezahlssysteme

Die Umsetzung eines einheitlichen kreditkartenbasierten Bezahlsystems für das ad-hoc Laden über alternative Mindestausstattungen (Kartenleser oder NFC oder mobile Webseite) wird unterstützt. Jedoch sollte neben der mobilen Webseite auch die Bereitstellung einer App als gleichwertig behandelt werden.

### § 3 Abs. 4: Schnittstelle zur Übermittlung dynamischer Daten

Die Forderung nach einer einheitlichen Schnittstelle wird unterstützt, da über diese die Grundlage für eine transparente und systemübergreifende Signalisierung der technischen und elektrischen Verfügbarkeit ermöglicht wird und der Nutzer über die Betriebsbereitschaft bzw. die Besetzung der Ladesäule (Belegungsstatus) informiert werden kann.

### § 2 Nr. 1, Anwendungsbereich

Die Erweiterung des Anwendungsbereiches auf Nutzfahrzeuge wird aufgrund der steigenden Bedeutung und zunehmenden Zulassungen dieses Fahrzeugsegmentes begrüßt.

### § 2 Nr. 9: Begriffsbestimmung öffentlich zugänglicher Ladepunkte:

Die Anpassung präzisiert die aktuelle Beschreibung, ermöglicht aber viele Ausnahmen durch die Beschränkung der Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis. Um jegliche Ladeinfrastruktur für alle Kundengruppen zugänglich zu machen, sollte offensichtlich öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auch tatsächlich für die Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Einfache Schilder sind ggf. nicht ausreichend, um den potentiellen Nutzern die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit zu verdeutlichen.

### § 3 Abs. 1: Fest angebrachtes Ladekabel

Wir befürworten die Anpassung an die Festlegung der AFID zur freien und alternativen Auswahl der Ausführung von Normalladepunkten (Steckdose oder Kupplung). Durch die europäische Konsolidierung auf die Typ 2 Ladevorrichtung an allen neu in den Verkehr gebrachten Elektrofahrzeugen bietet sich dadurch die Möglichkeit, den Ladekomfort aus Nutzersicht zu erhöhen.

### § 3 Abs. 6: Smart-Meter-Gateway

Eine Verkomplizierung des Aufbaus öffentlicher Ladepunkten und daraus resultierende Investitionszurückhaltung sind zu vermeiden. Wir sehen die Forderungen zum Einbau eines SMGW nicht im Kontext der LSV und kann zu widersprüchlichen Regelungen führen. Regelungen dazu sollten im Rahmen der entsprechenden relevanten Kapitel in der Novellierung des EnWG und im MsbG erfolgen, die Diskussion hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Es besteht Konkretisierungsbedarf, ob die Anfrage während, oder vor dem Ladevorgang erfolgt.

### § 8 Übergangsregelung

Wir empfehlen eine Verlängerung der Übergangsfrist über den Juni 2021 hinaus.