

Bundesrat stimmt Ladesäulenverordnung zu

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Pressemitteilung, 26.2.2016

Der Bundesrat hat am 26.2.2016 mit Maßgaben der Ladesäulenverordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zugestimmt. Die Verordnung enthält Mindestanforderungen zum Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sowie klare und verbindliche Regelungen zu Ladesteckerstandards.

Der Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Matthias Machnig: "Die Einigung auf einen gemeinsamen Standard bei den Ladesteckern ist ein großer Erfolg und eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz der Elektromobilität. Denn unser Ziel ist es, dass jeder an jedem öffentlich zugänglichen Ladepunkt sein Elektrofahrzeug unkompliziert aufladen kann. Die Ladesäulenverordnung ist hierfür ein wichtiger Schritt, der mit einem einheitlichen Ladesteckerstandard Rechtssicherheit schafft. Ich danke daher insbesondere den Bundesländern für ihr konstruktives Mitwirken. Jetzt sind weitere Schritte notwendig, damit der Hochlauf für die Elektromobilität gefördert wird und sich umweltschonende Elektrofahrzeuge im Markt durchsetzen. Das erfordert weiter gemeinsame Anstrengungen von Bund, Ländern und der Wirtschaft. Zudem wollen wir auch, dass jede Nutzerin und jeder Nutzer eines Elektrofahrzeugs an jeder öffentlich zugänglichen Ladesäule unkompliziert bezahlen kann. Dafür muss der Zugang zur Ladeinfrastruktur durch Authentifizierung und Bezahlung anbieterübergreifend verwendbar sein. Wir werden im Dialog mit den Bundesländern hierfür nun zügig einen Vorschlag erarbeiten und die weiteren Umsetzungsschritte besprechen."

Mit der Ladesäulenverordnung erhält Deutschland gemäß der EU-Richtlinie (2014/94/EU) verbindliche technische Mindestvorgaben für Steckdosen und Fahrzeugkupplungen für das Laden von Elektromobilen. Das garantiert, dass Ladesteckerstandards herstellerübergreifend eingesetzt werden können. Nutzerinnen und Nutzer werden mit dem "Combined Charging System" an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten den gemeinsamen europäischen Ladesteckerstandard vorfinden.

Zudem regelt die Verordnung, dass die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte deren Aufbau sowie Außerbetriebnahme der Bundesnetzagentur anzeigen müssen. Auch die Einhaltung der technischen Anforderungen müssen sie beim Betrieb von Schnellladepunkten regelmäßig gegenüber der Bundesnetzagentur nachweisen.

In einem nächsten Schritt muss das Bundeskabinett die heute vom Bundesrat vorgelegten Maßgaben formal annehmen, danach kann die Verordnung voraussichtlich noch im März 2016 in Kraft treten. Drei Monate nach Inkrafttreten müssen alle neu zu errichtenden öffentlich zugänglichen Ladesäulen mindestens den europäischen Ladesteckerstandard erfüllen. Bereits bestehende, unveränderte Ladepunkte genießen Bestandsschutz und bleiben von dieser Verpflichtung unberührt.

Die Ladesäulenverordnung im Wortlaut

Quelle: http://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2015/0501-0600/507-15.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung-LSV)¹. Auf Grund des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 4 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), der zuletzt durch Artikel 6 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung

1. ist ein Elektromobil ein reines Batterieelektrofahrzeug oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug der Klassen

¹ Notifiziert gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.07.1998, S. 37), zuletzt geändert durch Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

- M1 und N1 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S.1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172) geändert worden ist; Fahrzeuge der Klasse N2 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG sind umfasst, soweit sie im Inland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen;
2. ist ein reines Batterieelektrofahrzeug ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, bei dem
 - a) alle Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und
 - b) alle Energiespeicher ausschließlich elektrisch wieder aufladbare Energiespeicher sind;
 3. ist ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten verfügt von
 - a) Energiewandlern, davon mindestens ein Energiewandler als elektrische Antriebsmaschine, und
 - b) Energiespeichern, davon mindestens einer von einer außerhalb des Fahrzeuges befindlichen Energiequelle elektrisch wieder aufladbar;
 4. sind Energiewandler die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden;
 5. sind Energiespeicher die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden;
 6. ist ein Ladepunkt eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann;
 7. ist ein Normalladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von höchstens 22 Kilowatt an ein Elektromobil übertragen werden kann, mit Ausnahme von Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 3,7 Kilowatt, die in Privathaushalten installiert sind oder deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektromobilen ist und die nicht öffentlich zugänglich sind;
 8. ist ein Schnellladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt an ein Elektromobil übertragen werden kann;
 9. ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann; unterschiedliche Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung sowie alle Maßnahmen, die ausschließlich oder überwiegend dazu bestimmt sind, anderen Fahrern von Elektromobilen den Zugang zum Ladepunkt zu verwehren, bleiben für die Zuordnung eines Ladepunkts als öffentlich zugänglich außer Betracht;
 10. ist der Aufbau eines Ladepunkts dessen Errichtung oder Umbau;
 11. ist Regulierungsbehörde die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen.

§ 3 Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten

- (1) Beim Aufbau von Normalladepunkten, an denen das Wechselstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit Steckdosen oder mit Steckdosen und Fahrzeugkupplungen jeweils des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014, ausgerüstet werden.
- (2) Beim Aufbau von Schnellladepunkten, an denen das Wechselstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit Kupplungen des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014, ausgerüstet werden.
- (3) Beim Aufbau von Normal- und Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012, ausgerüstet werden.
- (4) Sonstige geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen gemäß § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) geändert worden ist, bleiben unberührt. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes ist entsprechend anzuwenden.
- (5) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht für kabellos und induktiv betriebene Ladepunkte anzuwenden.
- (6) Die in den Absätzen 1 bis 3 genannten DIN EN-Normen sind im Beuth Verlag GmbH, Berlin, erschienen und in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig gesichert hinterlegt.

§ 4 Anzeige- und Nachweispflichten

- (1) Betreiber von Normal- und Schnellladepunkten haben der Regulierungsbehörde den Aufbau und die Außerbetriebnahme von Ladepunkten schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Die Anzeige soll erfolgen:
 1. mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn des Aufbaus von Ladepunkten oder
 2. unverzüglich nach Außerbetriebnahme von Ladepunkten.
- (2) Betreiber von Schnellladepunkten haben der Regulierungsbehörde durch Beifügung geeigneter Unterlagen die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 nachzuweisen:
 1. beim Aufbau von Schnellladepunkten und
 2. auf Anforderung der Regulierungsbehörde während des Betriebs von Schnellladepunkten.
- (3) Betreiber von Schnellladepunkten, welche vor Inkrafttreten dieser Verordnung in Betrieb genommen worden sind, haben der Regulierungsbehörde den Betrieb anzuzeigen und die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 4 durch Beifügung geeigneter Unterlagen nachzuweisen.
- (4) Die Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden, wenn bestehende Ladepunkte öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung werden. Absatz 1 ist entsprechend beim Betreiberwechsel von Ladepunkten anzuwenden.

§ 5 Kompetenzen der Regulierungsbehörde

- (1) Die Regulierungsbehörde kann die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 an Schnellladepunkten regelmäßig überprüfen.
- (2) Die Regulierungsbehörde kann den Betrieb von Ladepunkten untersagen, wenn die technischen Anforderungen gemäß § 3 Absatz 1 bis 4 nicht eingehalten oder die Einhaltung der Anforderungen gemäß § 4 nicht nachgewiesen wird.

§ 6 Übergangsregelung

Ladepunkte, die vor dem 16.6.2016 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 3 ausgenommen.

§ 7 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 16.3.2016 in Kraft.

BSM begrüßt LSV-Änderung des Bundesrats

Quelle: <http://www.bsm-ev.de/emog/lsv-jan15/889-br-aendert-lsv>

Die Ausschüsse des Bundesrats haben entschieden, die vom BSM und anderen Verbänden angeregten Änderungen in der LSV zu berücksichtigen. In dem verhandelten Text formuliert der Bundesrat wichtige Ergänzungen und weist die Richtung. Der BSM hatte sich gemeinsam mit LEMnet, Park+Charge und TFF für diese Änderungen engagiert.

„Wir begrüßen den Kompromissvorschlag des Bundesrats in Sachen Ladesäulenverordnung. Die elektromobile Ladeinfrastruktur in Deutschland kann sich gemäß den bekannten Anforderungen der Elektrofahrzeug-Fahrerinnen und – Fahrer nunmehr zukunfts-fähiger entfalten. Die Betreiber von Stromtankstellen dürfen auf klare Regeln hoffen“, heisst es in einer gemeinsamen Verbände-Stellungnahme, welche LEMnet-Europe e.V. und deren Präsident, Andreas-Michael Reinhardt, gemeinsam mit BSM, Park+Charge und TFF Ende Februar 2016 veröffentlichten.

Ja zur Standardisierung - aber auch zur Vielfalt und Marktorientierung

Es heisst in der Stellungnahme seitens LEMnet, BSM, Park+Charge und TFF weiter: „Sollte der Bundesrat den Empfehlungen seiner drei Fachausschüsse am 26. Februar folgen, womit bei 16:01 Stimmen in den Ausschüssen gerechnet werden darf, dann hat die Ausbreitung der Ladeinfrastruktur in Deutschland jetzt eine reelle Chance, sich gem. den Vorgaben der EU-Richtlinie 2014/94/EU vom 22.10.2014 zu entwickeln und zugleich bei aller angemessenen Standardisierung von Ladesteckern bzw. -konnektoren Vielfalt und Marktorientierung auch in Deutschland sicherzustellen. Das nutzt den heutigen Elektromobilisten mit ihren unterschiedlichsten Lade-Steckern und -Bedarfen.

Ebenso bringt das aber auch die Ausbreitung und Installation von Ladesäulen insgesamt im öffentlichen Raum voran, sofern, wie angekündigt - in 2016 - sämtliche rechtlichen Voraussetzungen zum Ausbau weiterer neuer 15.000 Ladesäulen im öffentlichen Bereich geschaffen werden können. Der Bundesrat hat dem Bund aufgegeben, die bereits angekündigte II. Ladesäulenverordnung bis zum 18. November 2016 zur Beschlussfassung der Länderkammer vorzulegen. Wir danken dem Bundesrat für seinen konstruktiven Änderungsvorschlag zur LSV. Zugleich hoffen wir, das die II. Verordnung durch den BMWi im Sinne einer konsensfähigen und an der EU-Richtlinie eng orientierten Rahmenvereinbarung als bald vorgestellt und diskutiert wird.“

Der BSM hatte sich gemeinsam mit Lemnet Europe e.V., Park+Charge e.V. und TFF- Tesla Fahrer und Freunde e.V. in den letzten Monaten gegenüber den 16 Bundesländern breit und öffentlich engagiert gegen den vom Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) erarbeiteten Entwurf einer Ladesäulenverordnung (LSV).

„Nachdem der BMWi auf die Änderungsvorschläge an seinem Referentenentwurf im 1. Quartal 2015 nicht eingegangen war, haben wir uns an die Länder und den Bundesrat gewandt, um der Verabschiedung der LSV in der vorliegenden Form durch den Bundesrat entgegen zu wirken. Die Verordnung ist bekanntlich zustimmungspflichtig, und die Länder waren konstruktiv. Es freut mich, dass ein für alle Seiten guter Kompromiss gefunden wurde, mit dem der Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur im Sinne der E-Mobilität für alle voran gebracht wird,“ sagte der BSM-Vorsitzende Thomic Ruschmeyer zugleich auch im Namen seiner Kollegen.

„In diesem Zusammenhang wurde durch die Verbände auch eine Online-Petition aufgesetzt, welche inzwischen von mehr als 2.300 Bürgerinnen und Bürgern gezeichnet wurde und den Vertretern der Länder bekannt ist. Die Unterschriftenliste wird zum 26. Februar nunmehr übergeben werden an den amtierenden Bundesratspräsidenten“, kündigte der TFF-Vorsitzende Eberhard Mayer an.

„Ein Dankeschön sagen wir allen Mitzeichnern der Online-Petition und den Engagierten, welche unermüdlich seit mehr als ein Jahr im Gespräch mit Freunden, Kollegen und der Politik für unsere Sichtweise geworben und sich für eine Veränderung der LSV eingesetzt haben. Mit dem Kompromiss können wir leben und hoffen auf eine ausgewogene LSV II bis zum 18. November 2016,“ heisst es abschließend seitens des P+C-Vorsitzenden Patrick Zankl.

gez.: Andreas-Michael Reinhardt (LEMnet), Thomic Ruschmeyer (BSM), Patrick Zankl (P+C), Eberhard Mayer (TFF)

BSM-Mitglieder kommentieren den Entwurf einer LSV des BMWi

Quelle: BSM, Anlage zur BSM-Stellungnahme zur LSV des BMWi:

„Betroffene“ BSM Mitglieder hatten im Vorfeld Stellung genommen und z.T. sehr ausführlich und fundiert den Entwurf kommentiert. Dies war dem BMWi zur Kenntnis gebracht worden, die Einwände wurden aber kaum oder nur zu einem kleinen Teil berücksichtigt. Hier die Kommentare im einzelnen.

Ubitricity / Niklas Schirmer

Wir begrüßen das Engagement des BSM. Aus Sicht von ubitricity sind einer überzeugenden Stellungnahme noch zwei wesentliche Punkte hinzuzufügen.

I. Die Verordnung kann nur eine Mindestladeinfrastruktur betreffen. Andernfalls ist an bezahlbare flächendeckende Ladeinfrastruktur nicht zu denken.

Zunächst weist ubitricity darauf hin, dass nach Sinn und Zweck der umzusetzenden Richtlinie nur eine Mindestladeinfrastruktur von der Verordnung geregelt sein kann, welche „öffentlich zugänglich“ i.S.d. § 2 Nr. 9 des Entwurfs sein muss. Die Richtlinie soll einer unionsweiten Verbreitung der Elektromobilität dienen. Dafür normiert die Richtlinie technische Mindestanforderungen. Sie darf aber keinesfalls allumfassende, nicht erforderliche Regelungen treffen, die Innovationen verhindern und damit letztlich dem Ziel, effiziente und flächendeckende Ladeinfrastruktur zu schaffen zuwiderlaufen. Deshalb ist es nicht zweckmäßig, vorzuschreiben, dass sämtliche Ladepunkte im öffentlichen Raum mit teurer Abrechnungs- und Kommunikationstechnik ausgestattet sein müssen, so wie der Entwurf es in seiner derzeitigen Fassung nahelegt. Vielmehr ist dies nur für eine Mindestladeinfrastruktur, ein „Notfallnetz“, sinnvoll. Eben dies beziffert der Entwurf ja auch selbst: Es sollen 28.000 Normalladepunkte und 7.000 Schnellladepunkte aufgebaut werden. Zahlenmäßig reicht das gerade mal für eine Mindestladeinfrastruktur – und nur diese soll die Verordnung auch regeln. Denn warum sollten darüber hinaus nicht auch kostengünstige und unkomplizierte Systeme im öffentlichen Raum zulässig sein? Dies leuchtet nicht ein. Über eine Mindestladeinfrastruktur hinaus müssen deshalb im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Innovation auch andere Modelle zulässig bleiben. Innovative Modelle schon in Zeiten des Markthochlaufs regulatorisch zu hemmen ist weder wirtschaftlich sinnvoll, noch gesellschaftspolitisch vertretbar.

II. Zukünftige Verordnungsvorhaben müssen gleich mitgedacht werden, um Europarechtsverstöße zu verhindern.

Ein Verständnis, welches nicht von der oben dargestellten Mindestladeinfrastruktur ausgeht, wird zu Regelungen führen, die nicht nur den Zielsetzungen von Deutschland und der EU zuwiderlaufen, sondern sogar geltendem Gemeinschaftsrecht widersprechen.

Auch wenn er noch nicht Gegenstand dieses Verordnungsvorhabens ist, so muss doch auf Art. 4 Abs. 9 der Richtlinie 2014/94/EU hingewiesen werden. Dieser spricht ebenfalls von „öffentlich zugänglichen“ Ladepunkten und verlangt für diese die Möglichkeit des punktuellen Ladens ohne vorherigen Vertragsschluss. Hier wird es evident, dass dabei nur eine Mindestladeinfrastruktur gemeint sein kann. Wenn eine einheitliche Richtlinienumsetzung gewollt ist, so müsste sich später auch eine Umsetzung von Art. 4 Abs. 9 RL auf alle Ladepunkte im öffentlichen Raum beziehen.

Diese müssten dann alle mit Abrechnungs- und Kommunikationstechnik ausgestattet sein, um alle punktuellen Laden zu ermöglichen. Das Ergebnis wäre untragbar und widerspräche allen Zielen der Richtlinie: Es entstünde ein völlig ineffizientes, Subventionen forderndes, unselbstständiges System. Im Zuge dessen würden Bund, Länder und Kommunen gezwungen, bei der Vergabe von Aufträgen zur Errichtung von Ladepunkten die schon heute existierenden wirtschaftlichen und innovativen Modelle zu ignorieren. Ein solch weitgehender Eingriff in die mitgliedstaatliche Selbstbestimmung ist durch die Richtlinie nicht bezweckt und verstieße auch gegen das unionsrechtliche Subsidiaritätsprinzip. Eine weitergehende Umsetzung als von der Richtlinie gewollt verstieße auch gegen das europäische und deutsche Vergaberecht, welches dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit folgt, sowie gegen die Dienstleistungsfreiheit aus Art. 56 AEUV und die unionsgrundrechtlich (Art. 16 Grundrechte-Charta) und grundgesetzlich geschützte unternehmerische Handlungsfreiheit. Insgesamt würde der (Innovations-) Binnenmarkt in der Union unverhältnismäßig Weise beschränkt.

III. Ferner ist aus Sicht von ubitricity zu empfehlen, den Änderungsvorschlag zu § 3 Abs. 3 des Entwurfs noch einmal zu konkretisieren.

Aus Sicht von ubitricity ist es nach dem oben Gesagten nicht nur wichtig, dass klargestellt wird, dass es sich nur um eine Mindestladeinfrastruktur handeln kann und europarechtliche Erwägungen in die Stellungnahme aufgenommen werden, sondern auch, dass § 3 Abs. 3 LSV dies berücksichtigt. Folglich ist folgender Zusatz im Rahmen des Änderungsvorschlags empfehlenswert:

„(3) Beim Aufbau von Normal- und Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität je ein Ladepunkt (statt jeder Ladepunkt) mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 nach der Norm DIN EN 62196-3; Ausgabe Juli 2012, ausgerüstet werden, sofern dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.“

So könne auch hier generalisierende Regelungen vermieden werden, die über eine Mindestladeinfrastruktur hinaus nicht erforderlich sind und innovativen Modellen den Weg in den öffentlichen Raum versperren. Dies ist wie gezeigt weder von der Richtlinie gewollt, noch überhaupt europarechtlich zulässig.

Dr. Niklas Schirmer, Senior Project Manager Grid Services
ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme mbH
Torgauer Str. 12-15 D-10829 Berlin
niklas.schirmer@ubitricity.com / <http://www.ubitricity.com>

EnergyBus & ExtraEnergy / Hannes Neupert

Das Problem welches ich hier sehe, ist das nach der IEC auch Pedelecs 25 und Pedelecs 45 Elektrostrassenfahrzeuge sind. Und weder Typ2 noch Combo, Chademo oder Tesla Infrastruktur macht hier Sinn. Daher gibt es ja eine entsprechende Normungsarbeit zu einem hierfür passenden Standard. Übrigens auch finanziert von dieser Bundesregierung... naja Logik ist hier halt nicht

akut angewendet worden. Ich fände es aber gut wenn Ihr dies auch im Statement des BSM mit einbringt.

herzliche Grüße, Hannes Neupert
ExtraEnergy.org & EnergyBus.org

eAuto.TV / Uwe Nehr Korn (Blog)

Der Referentenentwurf einer Ladesäulenverordnung (LSV) (Stand 09.01.2015) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/94/EU in deutsches Recht ist aktuell in der Abstimmung mit den Verbänden. Aus Sicht eines Beraters und Praktikers der mittelständischen Wirtschaft möchte ich meine Anmerkungen zur weiteren öffentlichen Diskussion stellen.

1. Grundsätzliches

Die Festlegung von einheitlichen Rahmenbedingungen zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Deutschland ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Zum aktuellen Zeitpunkt sollten Regelungen aber insbesondere so ausgelegt werden, dass dadurch keine zusätzlichen Investitionshemmnisse entstehen. Im vorliegenden Entwurf ist dies an einigen Stellen der Fall.

2. Definition "öffentlicher Ladepunkt"; §2 beschreibt

"9. ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, wenn dieser von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich betreten und genutzt werden kann;"

Der Hintergrund dieser sehr weit gefassten Definition wird begründet mit "Das Abstellen auf eine rein räumliche Zugänglichkeit des Ladepunktes soll verhindern, dass sich Betreiber eines Ladepunktes der Anwendbarkeit der Verordnung [...] entziehen können"

Diese Regelung vergisst die bisher sogenannte "halböffentliche Ladeinfrastruktur". Es handelt sich um Ladesäulen, die im Regelfall aus primär betrieblichem Interesse in Unternehmen installiert werden zur Versorgung der eigenen Fahrzeugflotte. Zusätzlich werden diese Lademöglichkeiten Besuchern und Durchreisenden (häufig kostenlos) ebenfalls zur Verfügung gestellt. Diese Ladepunkte sind dadurch gekennzeichnet, dass sie auf einem privaten Grundstück so installiert wurden, dass sie barrierefrei (ohne Schranke) von außen erreichbar sind, oft aber nur während der normalen Geschäftszeiten aktiviert sind. Einige Beispiele zur Verdeutlichung:

Autohäuser (insbesondere Nissan und Renault, aber auch immer mehr BMW und VW) nutzen Ladepunkte insbesondere zur Versorgung der eigenen Vorführ-Elektroautos, sind aber offen für Besucher sowohl der eigenen Marke als auch Fremdmarken. Außerhalb der Geschäftszeiten sind die Säulen zugesperrt oder deaktiviert. Handwerksbetriebe stellen aktuell auf elektrifizierte Fahrzeuge um (Nissan e-NV200, Renault Kangoo Z.E., Citroen Berlingo électrique, Peugeot Partner electric), lokale Dienstleister (Pflegedienste, Logistik) erkennen die Stärken. Auch diese Unternehmen investieren in (Schnell-)Ladeinfrastruktur. Die Gestaltung der LSV wird dafür sorgen, ob diese neuen Ladepunkte zukünftig vor oder hinter den Zäunen der Unternehmen stehen werden. Gastronomen, Hotels und Supermärkte erkennen Ladepunkte als Kundenbindungsmittel. Explizit sind diese nur für die jeweiligen Kunden vorgesehen, stehen aber nach der Definition des aktuellen LSV-Entwurfes öffentlich zur Verfügung. Arbeitgeber installieren auf ihren Mitarbeiter-Parkplätzen (günstige Schuko-) Ladeinfrastruktur für Elektroautos. Diese sind nach aktueller Definition der LSV in vielen Fällen aber öffentlich und somit nicht mehr zulässig. Private Initiativen wie das Drehstromnetz, Park+Charge (General-schlüssel-System) des LEMnet sowie weitere frühe Nutzer von

Elektroautos haben auf Privatgrundstücken ebenfalls öffentlich zugänglich einzelne Ladepunkte (bis zu AC 43 kW) installiert, die diese anderen Fahrern des Netzwerkes öffnen. Auch diese rein privaten Anwendungsfelder werden durch die LSV öffentlich.

Es besteht die Gefahr, dass diese Ladepunkte durch den Geltungsbereich der LSV rein aus Kosten- und Verwaltungsgründen nicht mehr der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden und damit eine wesentliche Säule bei der Verbreitung der Ladeinfrastruktur wegbricht. Ich rege daher an, diese Definition noch einmal komplett zu überarbeiten und nicht weiter zu fassen, als die EU-Richtlinie dies vorsieht.

3. Mindestanforderungen an den Aufbau [...] von Ladepunkten

Hier ist zusammenfassend definiert, dass bei Normalladepunkten immer auch ein Typ-2-Anschluss vorhanden sein muss und bei Schnellladepunkten immer auch ein CCS-Combo-2-Stekker (neben CHAdeMO, AC-43, Tesla-SC) angeboten wird.

Diese zu enge Auslegung behindert die zukünftige Entwicklung von alternativen Ladeformen.

Schon jetzt existieren Prototypen von Schnellladepunkten für Busse und LKW, die (noch) proprietär über Dachaufbauten oder andere Anschlüsse geladen werden. Auch diese sind in der aktuellen Definition der LSV (> 22 kW Leistung, räumlich öffentlich zugänglich) enthalten.

Daneben gibt es seriennahe Installationen von berührungslosen Ladepunkten per Induktion, zum Beispiel von Karabag oder Prototypen von Fraunhofer bzw. Qualcomm. Auch diese Ladeinfrastruktur müsste parallel mindestens Typ-2-Buchsen vorhalten. Überhaupt nicht sinnvoll, da ein ganz anderer technischer Ansatz als Grundlage dient.

4. Anzeige- und Nachweispflichten

Richtig genutzt und sehr kostengünstig gestaltet kann eine Anzeigepflicht von Ladepunkten sehr sinnvoll sein. Dies insbesondere, wenn die so gewonnenen Daten über Open-Data und offene Schnittstellen der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden. Bereits vorhandene Ladeinfrastruktur-Verzeichnisse können so ihren Datenbestand optimieren, neue Anbieter die Daten nutzen, Fahrzeughersteller die Daten in ihre Elektroauto-Navigationssysteme einbinden.

Die §4 (1) 1. vorgesehene Meldung bereits acht Wochen vor Installation ist jedoch absolut praxisfremd. Installationstermine werden in den seltensten Fällen eingehalten. Bis zur tatsächlich öffentlichen Freigabe vergehen oft Monate. Die Bestimmung sollte daher so geändert werden, dass spätestens acht Wochen nach technischer Freigabe und störungsfreiem Pilotbetrieb die Meldung erfolgen muss. Es gibt vereinzelt Ladepunkte, die nach Installation nie in einen Realbetrieb gestartet sind.

Die Meldung einer Außerbetriebnahme ist wiederum aus Verzeichnissicht sinnvoll, aber wie soll mit temporären Störungen (ein Tag, eine Woche, ein Monat, unbestimmte Reparaturzeit) umgegangen werden? Dies lässt sich keinesfalls über so eine Registrierung sinnvoll verwalten und stellt damit die Qualität der Datenbank insgesamt in Frage.

Nach §4 (2) sollen alle Schnellladepunkte regelmäßig die technische Fehlerfreiheit nachweisen. Begründet wird dies mit einem erhöhten Gefährdungspotenzial durch die hohen Ladeleistungen, die fachlich nicht kundige Nutzer abrufen. Meines Erachtens ist diese zusätzliche Kosten auslösende Prüfung aus mehreren Gründen nicht notwendig.

Schnellladesäulen dürfen nur durch geeignetes Fachpersonal installiert und in Betrieb genommen werden. Sämtliche Ladesäulen

lenhersteller stellen dazu enge Vorgaben auf und schulen die Installateure an deren Anlagen. Eine Inbetriebnahme ohne diese Auflage würde zum Verlust der Gewährleistungen führen, also wird allein dadurch die fachkundige Installation garantiert.

- Bei offenem Stromkreis sorgen die Signalkontakte aller Stekertypen der IEC 62196-2 dafür, dass diese Ladestationen grundsätzlich spannungsfrei sind und bleiben. Erst wenn die Stecker korrekt verriegelt wurden, wird überhaupt der Übertragungsimpuls gestartet. Fehler innerhalb der Stromkreise führen sofort zum Auslösen der integrierten Sicherungen und FI-Schutzschalter. Der technische Aufbau der Schnellladestationen ist so sehr auf Sicherheit ausgelegt, dass eine zusätzliche stichtagsbezogene Regelprüfung keinen Mehrwert bringt, sondern nur Kosten und Verwaltungsaufwand auslöst (-> Investitionshemmnis).

- Schnellladesäulen-Betreiber haben ein natürliches Interesse daran, dass die hohen Investitionskosten (> 30.000 ! aktuell) zumindest zum Teil wieder eingespielt werden. Modelle für einen wirtschaftlichen Betrieb existieren weiterhin bisher nicht. Allein aus diesem Interesse wird die Säule in technisch gutem Zustand betriebsbereit gehalten werden.

Um diese Melde- und Prüfungsregelung zu umgehen und damit schlicht (Verwaltungs- und Prüfungs-) Kosten zu sparen, werden Unternehmen tendenziell ihre eigenen neuen Schnellladesäulen nur auf privat zugänglichem Gelände installieren. Als Signal habe ich dies innerhalb von 48 Stunden bereits zwei Mal gehört. Dies hemmt eindeutig die gewünschte Verbreitung der Ladepunkte in Deutschland.

5. Neu: Beschilderungsregeln

Bisher nicht vorgesehen, aber aus praktischer Sicht extrem sinnvoll, wäre eine Beschilderungspflicht für Ladesäulenbetreiber in öffentlichem Parkraum. Diese sollte ein absolutes Halteverbot, ausgenommen ladende Elektrofahrzeuge, beinhalten, so dass die Belegung durch Fremdarker auf Ladesäulenplätzen in öffentlichem Raum verhindert werden kann. Halböffentliche Ladepunkte wiederum sind davon ausgeschlossen, da sie sowieso über ihr Hausrecht tätig werden können.

Zusammenfassung

Die vorgenannten Ausführungen bitte ich in den entsprechenden Anhörungen mit aufzunehmen, kritisch zu prüfen und den LSV-Entwurf möglichst entsprechend anzupassen. Für weitere Rückfragen stehe ich natürlich gerne zur Verfügung. Uwe Nehr Korn e-Auto.tv

TTF-Forum.de / Yellow

Persönliche Stellungnahme zum Entwurf der Ladesäulenverordnung (LSV) vom 09.01.2015

(<http://tff-forum.de/download/file.php?id=7382>)

Die EU-Richtlinie 2014/94 (<http://tff-forum.de/download/file.php?id=7394>) hat den Gegenstand

„Einen gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union zu schaffen, um die Abhängigkeit vom Erdöl soweit wie möglich zu verringern und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu begrenzen. Mit dieser Richtlinie werden Mindestanforderungen für die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe einschließlich Ladepunkten für Elektrofahrzeuge und Erdgas- (LNG und CNG) und Wasserstofftankstellen festgelegt, die von den Mitgliedstaaten durch ihre nationalen Strategierahmen umzusetzen sind, sowie gemeinsame technische Spezifikationen für diese Ladepunkte und Tankstellen sowie Vorgaben für die Nutzerinformation.“

In Teil 1 Absatz 13 der EU-Richtlinie 2014/94 heisst es

„Zur Förderung alternativer Kraftstoffe und zum Aufbau der entsprechenden Infrastruktur können die nationalen Strategierahmen mehrere Pläne, Strategien oder sonstige Planungsunterlagen umfassen, die gesondert oder integriert oder in anderer Form und auf der von den Mitgliedstaaten gewählten Verwaltungsebene erarbeitet werden.“

Die LSV setzt also nur den Teil aus den europäischen Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU hinsichtlich der Vorgaben für Steckerstandards für das Laden von Elektromobilen in deutsches Recht um. Dieser Teil wurde korrekt übernommen und beinhaltet alle Vorgaben aus der EU-Richtlinie. Allerdings ist die LSV bei der Definition von „öffentlich zugänglichen Ladepunkten“ weit über die Vorgabe (und die Intention) der EU-Richtlinie hinausgeschossen und verstößt damit sogar gegen das Strafgesetzbuch!

In der EU-Richtlinie heißt es: In Teil 1, Absatz 23:

„Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einem angemessenen Abdeckungsgrad errichtet werden, damit Elektrofahrzeuge zumindest in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten sowie gegebenenfalls in Netzen, die von den Mitgliedstaaten bestimmt werden, verkehren können.“

In Teil 1, Absatz 26 wird erklärt, was ein „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ ist (ungekürzt):

„Ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder eine öffentlich zugängliche Tankstelle können z. B. ein Ladepunkt, eine Tankstelle oder eine Vorrichtung sein, die sich im Privateigentum befinden und über Ladekarten oder Entgeltzahlung öffentlich zugänglich sind, oder ein Ladepunkt oder eine Tankstelle einer Car-Sharing-Organisation, bei der Dritten der Zugang durch Mitgliedschaft ermöglicht wird, oder ein Ladepunkt oder eine Tankstelle auf einem öffentlichen Parkplatz. Ein Ladepunkt oder eine Tankstelle, zu der private Nutzer aufgrund einer Genehmigung oder Mitgliedschaft physischen Zugang haben können, sollte als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder eine öffentlich zugängliche Tankstelle gelten.“

Der erste Satz (gekürzt): „Ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt kann z. B. ein Ladepunkt sein, der sich im Privateigentum befindet und über Ladekarten oder Entgeltzahlung öffentlich zugänglich ist.“

Das bedeutet, dass ein privater Betreiber eines Ladepunktes diesen explizit als „öffentlich zugänglich“ deklariert hat indem er ein Laden über Ladekarten oder Entgeltzahlung ermöglicht.

Ganz entscheidend ist aber der letzte Satz (gekürzt): „Ein Ladepunkt, zu der Nutzer aufgrund einer Genehmigung physischen Zugang haben können, sollte als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten.“

Das bedeutet, dass der Nutzer die Genehmigung haben muss, um den physischen (räumlichen) Zugang zu erhalten, damit der Ladepunkt als „öffentlich zugänglich“ gilt!

Zudem steht in der EU-Richtlinie „sollte als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten.“ und nicht „muss als ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt gelten.“

Die EU-Richtlinie 2014/94 definiert den Begriff eines „öffentlich zugänglicher Ladepunktes“ also so, wie es sein sollte:

Ein privater Betreiber legt fest, ob sein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“ ist!

Artikel 2, Nummer 7 der EU-Richtlinie definiert den Begriff noch einmal:

„Öffentlich zugänglicher Ladepunkt oder öffentlich zugängliche Tankstelle ist ein Ladepunkt oder eine Tankstelle, an der ein alternativer Kraftstoff angeboten wird und zu der alle Nutzer aus der Union nichtdiskriminierend Zugang haben. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen.“

Das bedeutet also: Ein Ladepunkt ist „öffentlich zugänglich“, wenn

- der Kraftstoff (Strom) angeboten wird (nicht nur physisch vorhanden ist!),
- alle Nutzer Zugang (eine Genehmigung!) haben.

Diese Definition der EU-Richtlinie hat die LSV ausgehebelt und schreibt dazu in der Begründung B, „Zu Paragraph 2, Zu Nummer 9“:

„Die Regelung definiert den Begriff „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ im Sinne dieser Verordnung.

Dabei soll entsprechend den Vorgaben in Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2014/94/EU, jedermann diskriminierungsfrei Zugang zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten gewährleistet werden. Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich allein nach dessen tatsächlicher Zugänglichkeit im räumlichen Sinne. Nutzungsbezogene Aspekte, wie zum Beispiel das gewählte Abrechnungssystem, sind für die Begriffsdefinition ohne Bedeutung. Dabei ist entscheidend, dass der Ladepunkt – gleich, ob im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund – von einem unbestimmten oder nach allgemeinen Kriterien bestimmbaren Personenkreis tatsächlich betreten und genutzt werden kann (zum Beispiel Geschäftshaus- oder Kundenparkplätze). Eine etwaige Notwendigkeit des vorherigen Erwerbs einer Zutrittsberechtigung schließt die öffentliche Zugänglichkeit eines Ladepunktes nicht aus, sofern die Möglichkeit des Erwerbs der Zutrittsberechtigung dem Grunde nach jedem eröffnet ist. Wird der Zugang dagegen nur einer von vorneherein bestimmten oder bestimmbaren Personengruppe eingeräumt, liegt kein öffentlich zugänglicher Ladepunkt im Sinne dieser Verordnung vor. Dies ist zum Beispiel bei einem durch eine Schranke gesicherten Firmenparkplatz, für welchen der Arbeitgeber von vorneherein nur seinen Arbeitnehmern einen Zugang ermöglicht, der Fall.

Das Abstellen auf eine rein räumliche Zugänglichkeit des Ladepunktes soll verhindern, dass sich Betreiber eines Ladepunktes der Anwendbarkeit der Verordnung dadurch entziehen können, dass sie ein Authentifizierungs- und Abrechnungssystem wählen, welches den Kreis der Nutzungsberechtigten derart einschränkt, dass eine diskriminierungsfreie Nutzungsmöglichkeit im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU nicht mehr besteht.“

Was würde die o.g. Definition in der Praxis bedeuten? Drei Beispiele:

Ein Arbeitgeber möchte auf dem Firmenparkplatz, der „im räumlichen Sinne“ von jedem zu erreichen ist, Schuko-Steckdosen zum Laden von Elektro-Fahrzeugen installieren.

Lt. LSV nicht erlaubt! Er muss Typ2-Ladestationen installieren, diese anmelden und jedem öffentlich zugänglich machen! Ein Arbeitgeber, der glücklicherweise eine Schranke vor dem Firmenparkplatz hat, darf hingegen installieren, was er möchte und muss die Ladepunkte auch nicht anmelden!?

Wie ist „tatsächliche Zugänglichkeit im räumlichen Sinne“ genau definiert? Zugänglichkeit für einen PKW oder einen Menschen? Was ist, wenn eine der Steckdosen durch ein langes Kabel von außerhalb des Firmenparkplatzes erreichbar ist? Ist der Ladepunkt

dann plötzlich „tatsächlich zugänglich im räumlichen Sinne“ und damit ein „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“?

Eine Gaststätte besitzt 3 Gästeparkplätze vor dem Haus, die nur durch ein Schild „Nur für Gäste“ gekennzeichnet sind und möchte diese mit Typ2-Ladestationen ausstatten, um ihren Kunden, die ein Elektroauto fahren, das Laden während des Essens zu ermöglichen. Aber die Gaststätte möchte natürlich, dass dort nur Gäste parken.

Lt. LSV nicht erlaubt! Die Gaststätte muss Typ2-Ladestationen installieren, diese anmelden und jedem öffentlich zugänglich machen!

Eine Privatperson möchte auf seinem Grundstück an dem PKW-Stellplatz, der nicht durch ein Tor gesichert ist, eine Schuko-Steckdose zum Laden seines Elektroautos installieren.

Lt. LSV nicht erlaubt! Er muss eine Typ2-Ladestation installieren, diese anmelden und jedem öffentlich zugänglich machen!

Die Definition

„Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich allein nach dessen tatsächlicher Zugänglichkeit im räumlichen Sinne - gleich, ob im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund.“

Dies verstößt gegen § 123, StGB „Hausfriedensbruch“!

„Wer in die Wohnung, in die Geschäftsräume oder in das befriedete Besitztum eines anderen oder in abgeschlossene Räume, welche zum öffentlichen Dienst oder Verkehr bestimmt sind, widerrechtlich eindringt, oder wer, wenn er ohne Befugnis darin verweilt, auf die Aufforderung des Berechtigten sich nicht entfernt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.“

Die LSV schießt mit dieser Definition weit über das Ziel der EU-Richtlinie hinaus und verstößt zudem gegen Eigentumsrecht!

Dabei ist der Punkt eigentlich korrekt in der LSV enthalten:

„Wird der Zugang dagegen nur einer von vorneherein bestimmten oder bestimmbaren Personengruppe eingeräumt, liegt kein öffentlich zugänglicher Ladepunkt im Sinne dieser Verordnung vor.“

Die zusätzliche Einschränkung „auf eine rein räumliche Zugänglichkeit des Ladepunktes“ ist unzulässig!

Nach der Intention und Definition der EU-Richtlinie bestimmt der Betreiber eines Ladepunktes (und niemand anders!), ob dieser „öffentlich zugänglich“ ist!

Ist ein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“, dann greifen die weiteren Regelungen der EU-Richtlinie bzw. der LSV.

Resümee:

Die Ladesäulenverordnung darf dem Betreiber eines Ladepunktes nicht vorschreiben, ob sein Ladepunkt öffentlich zugänglich ist! Andernfalls wird die LSV den Aufbau von Lademöglichkeiten behindert anstatt fördern!

MoveAbout / Markus Spiekermann:

Hallo, zunächst einmal vielen Dank für die Vorbereitung der Stellungnahme.

I) Eine Frage: sind damit immer nur Ladepunkte im öffentlichen Raum (Kommunaleigentum) oder auch öffentlich zugängliche Systeme im privaten Raum (z.B. auf dem Parkplatz einer Firma) gemeint?

II) eine Gleichstromsäule immer auch mit einem Typ2 Stecker auszurüsten bedeutet das „Langsamlader“ einen sehr, sehr teuren Ladepunkt für Stunden blockieren (können!), wenn sie nur mit 3,7 kw laden. An diesen Säulen will/muss man aber „Durchsatz“ erzielen und möchte keine „Dauerparker“ haben. Die könnten ja 10 m daneben einen Platz bekommen. Dies wäre technisch gesehen aber ein weiterer Ladepunkt!

Insofern wäre eine Trennung zwischen externen Ladern (Chademo / CCS) und internen Ladern (Schuko, CEE blau Typ1 und Typ2) besser, denn die Leistung der internen Lader ist für einen Ladepunktbetreiber nicht vorhersehbar und könnte wie o.a. den Ladepunkt sehr lange blockieren.

III) Bei „ChaDeMo“ müsste es eher für Nissan, Mitsubishi, Citroen und Peugeot heißen (anstatt Renault heißen, da Renault ja kein ChaDeMo verwendet). Insbesondere PSA als ein europäisches Unternehmen kann kein Interesse daran haben durch eine EU Regelung diskriminiert zu werden. Allgemein sind alle Autobauer heutzutage nicht mehr als National anzusehen, weshalb Protektionismus abzulehnen ist.

5.Kritikpunkt: Lex Tesla

Der BSM hat die Wahrnehmung, dass mit der LSV nebenbei eine „Lex Chademo“ und „Lex Tesla“ geschaffen werden soll, denn bei strikter Auslegung müsste jeder neu errichtete Ladepunkt „Chademo“ (Japan) für Nissan und Renault“ und „Tesla“ (USA) jeweils mit einem „COMBO2“ ausgerüstet werden, was diskriminierende Auswirkungen haben würde. Die LSV ist also keineswegs technologieneutral!

Dipl.-Kfm. Markus Spiekermann, Projektleiter, Move About Germany, Zero Hassle - Zero Emissions
<http://www.moveabout.biz>
<http://www.move-about.de> (Public CarSharing in Deutschland)

Nachtrag zur Investitionssicherheit:

-„Investitionssicherheit“ – wir haben als early adopter sehr früh in Fahrzeuge investiert. Ein solche Verordnung würde einerseits den Wert unserer Investitionen senken und auch unsere Nutzer (private und gewerbliche Fahrzeugnutzer) verunsichern.

-„Diskriminierungsfreiheit“ und „Wettbewerb“ – wir sind herstellernerutral und setzen die Fahrzeuge ein, die unsere Kunden wünschen – somit die aller Hersteller –

Dirk Dressler, EV 4 Germany Consulting

Ich halte die Verordnung für sehr gut und umfassend kommentiert! Besten Dank an den BSM.

Drei Aspekte möchte ich dennoch hinzufügen:

1. Flottenbetreibern wird eine zügige Integration von Fahrzeugen in Ihren Fuhrpark schwer gemacht, da insbesondere LCV (light commercial vehicles) derzeit nicht mit der CCS Technik erhältlich sind (aus deutscher Produktion).

Alle LCV haben den CHAdeMO Standard on-board.

Beispiel Nissan eNV200 und Citroen Berlingo / Peugeot Partner

Hier stehen Entscheidungen über etliche Fahrzeuge mit DC Schnellladung in den von mir begleiteten Projekten an!

2. Private Investoren die zur Zeit über 10000 Schnellladepunkte planen werden zusätzliche Kosten auferlegt, hier könnten die Investitionen zum Aufbau dieser zusätzlichen Infrastruktur scheitern !

3. Infrastrukturanbietern ist mit der Verordnung auch nicht geholfen, Sie planen ihre Produkte für einen Weltmarkt oder für Europa.

Hier wird zwingend auch CHAdeMO verlangt. Somit wurden Entwicklungen bereits abgeschlossen und getätigt, die nicht mehr in Deutschland absetzbar sind.

Kunden werden durch die Verordnung stark verunsichert !

Dirk Dressler Berater, EV 4 Germany Consulting
 Timmermannsredder 10, D - 22175 Hamburg

Tomi Engel

Eure Stellungnahme ist gut. Ich hätte folgende Anmerkungen:

- Die EU und das BMWi gehen nur auf die Stecker-Formen ein ... ich habe bei Leuten von DG ENER schon auf den Schwachsinn hingewiesen (aber das interessiert ja dann doch niemanden), aber ... ohne das Kommunikationsprotokoll ist der Stecker „tot“.

Also entweder 61851 oder/und 15118 ... aber in welcher der (kapputten - unfertigen) Ausformulierungen denn bitte?

Es geht nicht, dass „sie“ Gesetze schreiben für Standards, die weder fertig noch tauglich sind.

- Es heisst "interoperablen Aufbau und Betrieb ...

„Interoperabel“ ist nicht definiert ... die sollen gemäß Smart Grid Coordination Group „WG Interoperability“ (SGCG_WGInteroper_Sec0077_INF etc.) mal bitte die Testverfahren dafür benennen (sonst passiert der gleiche Blödsinn wie bei Smart Metern ... 5 Jahre nachdem das EU Gesetz geschrieben wurde fällt denen auf, dass es gar keine eindeutige Definition der Anforderungen gibt)

....."öffentlich zugänglichen" ...

- Ist eine Park und Charge "öffentlich zugänglichen" ?? Das ist ein geschlossener Verein, an die Box darf niemand ran.

- Ist das Tesla Ladenetz "öffentlich zugänglichen"? OK .. jeder kann da hinlaufen ... aber die stehen in der Regel auf "Privatgrund" und wurden mit privaten Mitteln bezahlt etc.

Wenn, dann würde ich das Gesetz so umschreiben ... Ladepunkte die "aus öffentlichen Mitteln finanziert bzw. bezuschusst werden"

Dann kann ich damit leben. Dann verhindert die Verordnung, dass mit öffentlichen Gelder "exklusiver" Schickschnack cofinanziert wird.

Somit würde ich auf eine Änderung der grossen Überschrift und von §2 Abs 9 drängen.

Tomi Engel, Objectfarm

Josef Busch

wir sollten in der Verordnung § 2 Begriffsbestimmungen 6.1 hinzu bringen

Ich glaube das die Verfasser sich in der Begriffsbestimmung nicht ganz sicher waren.

So habe ich selber eine Stromtankstelle (siehe lemnet) mit der P&C Box , der DSK , und seit einigen Tagen auch eine Typ 2 (Lolo Smart 3.7 kW) von TheNewMotion im Angebot. Somit kann bei uns Jeder laden, der sich die passende Zugangsberechtigung beschafft hat.

Auch ist bei Gruppen (mit den jeweiligen Verteilern) bis 12 x 3.7 kW am 63A Anschluss fast jeder Wunsch zu erfüllen.

Das ist mit (nur) einen Typ 2 Anschluss nicht zu machen.

Zu den Fixkosten:

die P&C haben da Null Euro an Standby,

die Lolo hat 5 Watt Standby Verbrauch: $5 \times 24 \times 365$ macht 43.8 kW im Jahr (für nix)

dann kommt noch das "Plus Abo" (4 Euro/Mon.+Mwst, = 57.12 Euro/Jahr) zur Abrechnung hinzu.

Also,: nur der Typ 2 mit seinen (nur) 1 mal 3.7 kW macht im Jahr 57.12 Euro + (43.8 kW x 0.3 Euro/kW =13.14 Euro) = 70.26(T)Euro.

Einen Typ 2 mit 22 kW hat ca. 20 Watt Standby Verbrauch. Das macht so viel wie 2 Kühlschränke im Jahresverbrauch!!!!

Und dann spricht die Politik von Energiewende oder was ????????

Ebenso ist es mit dem Verwaltungsaufwand:... also das muss ich hier nicht auch noch schreiben, das wisst Ihr beide doch sicher noch besser.

Mein Vorschlag: Die P&C Box mit den Anschlüssen Schuko/Camping/CEE 16A sollten aus den bekannten Gründen von jeder Regelung ausgenommen bleiben, die zusätzliche Kosten und Aufwand bedeuten.

Hier ist eine Grenze zu ziehen ab der die Verordnung greifen kann. Kleinverbrauch muss ohne Regelung so weiter laufen.

Als Beispiel: 6.1 würde die Lage schon sehr entschärfen

§ 2 Begriffsbestimmungen

6. ist ein Ladepunkt eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann;

6.1 ist ein Ladehalt eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist

und an der zur gleichen Zeit ein oder mehrere Elektromobil(e) aufgeladen werden kann (können);

(vergleichbar mit einer konventionellen Tankstelle die auch mehrere Kraftstoffe anbietet: Benzin , Diesel ,E10 , Super , Auto-gas , Erdgas - und dann auch Strom über: AC einphasig: Schuko , Camping , dreiphasig CEE, Typ 2, DC: Chademo, COMBO2 usw.)

Josef Busch, Möllenwegg 1, 48691 Vreden

PSC Service GmbH / Bernd Mittelstedt:

LSV Unsinn, bezogen auf die Betreiber von E-Tankstellen absolut kontraproduktiv, Wirklichkeitsfremd und Praxisfern habt Ihr ja schon selbst erkannt.

(nach meinem Kenntnisstand bestehen gravierende Probleme mit dem Type2 Stecker (Kontaktandruck, und damit Strombelastbarkeit, Stecker brennen ab).

DIN VDE 0100 regelt schon seit Jahren die Errichtung und den Betrieb von elektrischen Anlagen ausreichend präzise.

Ladepunkte §2 Nummer 2 heißt für meine P&C Ladestation (3 Steckdosen) = 3 Ladepunkte = 3 * Gebühr = 3 mal TÜV usw.

Macht keine privat Person und auch kein kleiner Handwerksbetrieb etc. (P&C und viele andere „Kleine“ werden wie Ihr schon festgestellt habt ausgegrenzt)

Alle e-mobil 2 Rad Fahrer (Rentner = zunehmende Klientel in Deutschland) e-mobil Krankenstühle, viele kleine e-Mobile z.B. Renault Twizy können mit einem Type 2 Stecker nicht geladen

werden. Es werden quasi alle Kurzstrecken e-Mobile ausgegrenzt. Das ist aber genau die Klientel die die Elektromobilität voranbringen wird. Es kann und wird nicht jeder einen Tesla fahren können oder wollen.

Ich möchte, wenn ich meinen Strom schon verschenke, die Ladesäule auf meinem Grundstück stehen und bezahlt habe, die DIN Norm VDE 0100 anwenden dürfen um einen Service mit zugelassen Steckvorrichtungen (CEE Steckdosen) anbieten zu können.

CEE 230 / 400V ist Norm und funktioniert immer. Type2 kommuniziert mit dem Fahrzeug und damit sind alle Fahrzeuge, die das nicht können, zukünftig in Deutschland ohne Lademöglichkeit, da ein Adapter wie das bei CEE (230V Schuko / auf 230V CEE) mit Type2 nicht funktioniert.

Der guten Ordnung halber nochmals Euer Punkt:

Normung Type2 etc. wird momentan überarbeitet. Es steht also keineswegs fest, dass dieser Stecker in seiner jetzigen Form Bestand haben wird.

Auch wenn dem nicht so ist, macht es keinen Sinn, das Deutschland einen Außenseiter Weg einschlägt.

Mein Argumentationsschwerpunkte :

- Ausgrenzung aller e-Fahrzeuge die, die Bedingungen Type2 Kommunikation etc. nicht erfüllen können.

- Abwürgen aller privaten Lademöglichkeiten wenn zusätzliche TÜV und Zulassungsgebühren anfallen.

(Mit BGVA3 - Messungen alle 2 (4) Jahre wie am Arbeitsplatz vorgeschrieben kann ich mich noch anfreunden).

Bernd Mittelstädt, c/o PSC Service GmbH

Kinzigweg 32, 63071 Offenbach/M

Michael Bucketin

Weiter sende ich hier mein Verständnis und meine Bedenken zu diesem Entwurf.

Unter öffentlich zugänglichen Anschlüssen versteht der Entwurf nach §2 (9) auch Anschlüsse im Semi-öffentlichen Bereich (Firmen, Parkplatz, etc.), oder Privaten Bereich, welche der Betreiber / Besitzer zur Unterstützung der Ladeinfrastrukturverfügbarkeit auch der Öffentlichkeit zugänglich machen möchte (Lemnet, goingelectric, elaad,...).

Die VO ist auf Anschlüsse im öffentlichen Raum zu beschränken.

Anschlüsse im privaten, als auch Semi-öffentlichen Bereich mit über 22kW Leistung Einzelanschlussleistung sind eine Meldepflicht aufgrund des Netzbetriebs bereits vorgeschrieben. Hier sind keine weiteren Anforderungen zur Vorgabe der verwendeten Technik insb. für DC Ladestromlösungen vorzugeben.

Die Aufnahme im §3(3) des Type 2 Combo als Schnellladung diskriminiert technisch sinnvolle Lösungen, wie z.B. von Tesla, welche mit der Type 2 auch als Lösung für eine Schnellladung >22kW vorsieht.

Auch sind mit dieser Verordnung alle Chademo Ladestellen mit einem Combo nachzurüsten.

Ein Bestandsschutz ist in der Verordnung nicht formuliert.

Aus meiner Sicht diskriminiert der Entwurf die rein Wechselstrom beziehende Elektromobile, welche nur mit einem Schukostecker ausgestattet sind dadurch, dass eine Mindestleistung nicht definiert ist. So sind im Bereich von <22kW auch Fahrzeuge wie Roller, Motorräder, Leichtfahrzeuge, e-Fahrräder, welche i.d.R. unter 3kW (13A x230V) Leistung beziehen. Somit sind Gastronomen

nicht in der Lage, einfache Anschlüsse an Velorouten, etc. anzubieten.

Es ist daher für die Anzeigepflicht eine Mindestleistung von >3kW aufzunehmen.

Diese VO ist eine Verhinderung aller Akteure für die Elektromobilität. Der „Mindeststandard“ Combo 2 ist eine Farce und unterstützt nur wirtschaftliche Interessen Einzelner. Die Vorgabe muss auf den EU-Standard Type 2 für AC beschränkt werden.

Noch ein Punkt zur Meldepflicht:

Nach §2 (9) sind öffentlich zugängliche Anschlüsse auch semi-öffentliche und Anschlüsse auf privaten Grund.

Eine öffentliche Nutzung z.B. als Ladeanschluss kann auch bei CEE rot nicht ausgeschlossen werden, da mit Verlängerungskabeln CEE rot leicht öffentlich zugänglich gemacht werden kann.

Die Umsetzung von CEE rot auf einen Ladeanschluss Type 2 ist mit geringen technischen Aufwand leicht möglich. Daher muss die Erfassung von CEE rot ebenfalls erfolgen.

Ebenfalls ist für CEE rot in diesem Bezug zu überlegen, ob ausreichend Sicherheit an diesen Anschlüssen gewährleistet werden kann und wie diese wiedergehend geprüft werden muss.

Nur für Ladeinfrastrukturanschlüsse ein Melderegister zu erheben ist im Bezug auf CEE rot Anschlüsse welche zu Millionen in der deutschen Industrie, im Gewerbe und Haushalt existieren nicht nachvollziehbar. Energieanschlüsse mit >22kW in der Bauform CEE rot sind nach technischer Anschlussbedingung (TAB) dem Netzbetreiber anzuzeigen.

Bei Bedarf kann daher die BNetzA vom Netzbetreiber die gemeldeten Anschlüsse CEE rot (>22kW) erfahren.

Diese Meldepflicht reichte bisher aus. Eine Meldepflicht des Betreibers bei der BNetzA scheint hier bis dato nicht erforderlich.

Michael Buckentin

Christoph Schaller

Vollkommen richtig. Deutschland wird durch die deutsche Auto-lobby unter Druck gesetzt, und läuft dadurch komplett in die falsche Richtung. Ein Alleingang in Europa ist dumm, und wird den Rückstand in der Entwicklung nur noch vergrößern. Die meistverbreitete DC Ladeinfrastruktur weltweit CHAdeMO zu forcieren wäre den klügere Weg.

Christoph Schaller

Bernd Lieneweg / I.S.O.R. eV

Bei der Ladesäulenverordnung muss bei den Schnellladesäulen eine Diskriminierung der Pioniere, die in der Regel oft japanische Fahrzeuge (Vorreiter)fahren, vermieden werden. Der CHAdeMO-Standard sollt unbedingt Berücksichtigung finden. Nach derzeitiger Sachlage bedeutet das, dass Schnellladesäulen mindestens 3 Stecker haben sollten.

Bernd Lieneweg

Henning Betterman, RTP

Der bisher bekannt gewordene Entwurf der Ladesäulenverordnung LSV stellt nach unserer Auffassung einen Versuch dar, über

das Gesetzgebungsverfahren einheimische Fahrzeug- und Ladesystemhersteller gegenüber ausländischer Konkurrenz zu bevorzugen. Im Hinblick auf die Supercharger der Firma TESLA würde es sogar technisch unterlegene Systeme zum Standard erheben. Ganz allgemein sind in der aktuellen Phase schneller technischer Entwicklung Festlegungen durch den Gesetzgeber auf ein Mindestmaß zur Gewährleistung der Gerätesicherheit zu beschränken, um den Fortschritt nicht zu behindern. Die bisher vorliegenden Festlegungen haben sich bewährt und bedürfen keiner Ausweitung oder Verschärfung!

Wir fordern den BSM auf, dem Gesetzgeber unmissverständlich auf unsere Bedenken bezüglich des vorliegenden Entwurfs der LSV hinzuweisen und die rechtliche Prüfung durch zuständige nationale und internationale Gerichte anzukündigen. Als erfahrene Nutzer elektrischer Fahrzeuge und Ladesysteme stehen wir klar auf der Seite derer, die durch mögliche zukünftige unsachgemäße Ge- oder Verbote in der Nutzung, Entwicklung oder Verkauf vielfältiger Ladesysteme behindert werden.

Henning Bettermann

Wolfgang Köhn:

§ 3 Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten

(3) Beim Aufbau von Normal- und Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012, ausgerüstet werden.

der Absatz (3) ist zu ersetzen durch: Beim Aufbau von Normal- und Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, ist sicherzustellen, dass stets auch die Möglichkeit besteht, mit mindestens 22 kW auch an Wechselstrom zu laden. Aus Gründen der Interoperabilität muss dazu jeder Ladepunkt mindestens mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014, ausgerüstet werden.

Die Schaffung einer ausschließlich auf Gleichstrom basierenden Schnellladung ist zu vermeiden.

Dadurch soll verhindert werden, dass Ladestationen entstehen wie z.B. an der A9 in Linthe auf dem Parkplatz nahe McDonalds und gegenüber dem Sex-Shop, wo gar kein Wechselstrom geladen werden kann. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass diese Station kaum benutzt wird und ist fast immer mit Verbrennern zugeparkt ist.

.. mir geht es eigentlich nicht primär um die Ladedauer, sondern darum, dass man an Autobahnen mit einem AC-Ladegerät im Auto überhaupt laden kann, auch wenn ich dazu bis zu 2h benötige.

So werden wir mit den AC-Autos wohl immer einen Wechselrichter mitschleppen müssen, um an Autobahnen die ersehnte Lademöglichkeit zu erhalten - Schade um den verlorenen Platz im Kofferraum!

Zumindest für mich persönlich ist es von immenser Bedeutung, dass ich an Autobahnen alle 50-60 km eine AC-Lademöglichkeit (außer Schuco) finden kann. Lademöglichkeiten in Innenstädten kann ich kaum verwenden, lohnt nicht.

Wolfgang Köhn

LemNet-Kommentar zur Ladesäulenverordnung

Von Andreas-Michael Reinhardt, Präsident LEMnet Europe e.V, www.lemnet.eu

Aus dem Anlass der 942. Sitzung des Bundesrats am 26. Feb. 2016, TOP 26: Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV), Drucksache: 507/15 erreichte uns dieser Kommentar von LEMnet Europe e.V.

Aus unserer Sicht ist durch den Bundesrat wenigstens in §2(9) eine wichtige Änderung erfolgt bei der Ladesäulenverordnung, welche heute der Bundesrat mit Änderungen und Maßgaben angenommen hat. Es heisst jetzt bei §2 im Punkt: 9. „ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis tatsächlich befahren werden kann“. Der 2. Absatz des Pkt. 9 wurde vom Bundesrat gestrichen und bleibt einer 2. Ladesäulenverordnung vorbehalten, welche noch in 2016 bis 18. November dem Bundesrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden muß. Der Bund bzw. das BMWi als zuständiges Ressort hat für Deutschland leider einen Weg eingeschlagen, den man auf der Grundlage der EU- Richtlinie 2014/94 leider nicht gutheißen kann, zumal jetzt erstmals Ladedosen bzw. Stromsteckdosen erstmals reguliert werden. Der BMWi holte das „Totschlagsargument“ „Sicherheit“ aus dem Sack, als ob wir nicht bereits hunderttausende von

Stromsteckdosen im Feld hätten, die vergleichbaren Strom abgeben und nicht reguliert werden.

Aber weder die Nationale Plattform Elektromobilität, noch der BDEW, noch VKU noch der VDE konnten bzw. wollten den Regulierungsdrang des BMWi sich hartnäckig entgegenstellen und den Ländern war dieser Punkt der Kontroversen reichen LSV- Debatte eher egal. Aus Sicht der Verbände LEMnet Europe e.V., BSM – Bundesverband Solare Mobilität e.V. , Park + Charge e.V. und TFF – Tesla- Fahrer und –Freunde e.V. ist es am Wichtigsten gewesen, das abgesichert ist, daß bestehende Ladesäulen im Bestand abgesichert sind und neue Ladesäulen auch dann mit weiteren und anderen Ladesteckern ausgestattet werden dürfen in Zukunft, sofern sie bestimmt sind hinsichtlich Nutzerkreis (OEM-gebundene Ladesäulen z.B.) und aus so beschildert sind (nur für Fahrzeug-Marke) oder Anbieterseitig bestimmt sind für Fahrzeugtypen und auch mit besonderen Merkmalen versehen werden. (CHAdeMO- Standard, andere Standards....) Wir hoffen, daß die Beratungen zwischen BMWi und Verbänden und Zivilgesellschaft kooperativer laufen, als die Beratungen zur LSV I.

Kurzkommentar der Redaktion zur LVO

Von R. Reichel

Fazit der Redaktion:

1. **Definition Öffentlich:** Was ist öffentlich, was nicht. Hier muss dringend nachgebessert werden.
Beispiel: auf meinem Hof gibt es Nachlademöglichkeiten für (meine) Elektroautos. Es ist Privatgelände, aber öffentlich zugänglich, da kein Tor vor dem Hof ist. Ich verwahre mich gegen die LVO-Definition, dass das eine öffentliche Ladestation ist.
Vorschlag: Öffentlich, halböffentlich und privat neu definieren in der Ladesäulenverordnung. Privatgelände muss Privatgelände bleiben und nicht per Ladesäulenverordnung öffentlich werden.
2. **Definition Ladepunkt:** Ladestation gegen Ladepunkt: Eine Ladestation kann viele Ladepunkte (Steckdosen) enthalten. **Pro Ladestation eine TYP2 Dose, das macht Sinn, pro Ladepunkt nicht.** Auch hier muss dringend nachgebessert werden.
Beispiel: Meine derzeitige Station hat 5 Ladepunkte: 3x Schuko, 1x CEE blau und 1x CEE rot 16A. Gesamtleistung 11 kW oder 400V/16A. Fünf Ladepunkte? Fünfmal Typ2 nachrüsten? Unsinn. Es ist eine Ladestation. Einmal Typ2 nachrüsten bei Umbau würde Sinn machen.

Vorschlag: Unterscheiden zwischen Ladestation und Ladepunkten. Ein Anschluss = ein Ladepunkt. Eine Ladestation kann viele Ladepunkte haben. Neu definieren auch in Zeichnungen, Statistiken u.s.w.

3. **Ladestationen mit 20 kW Anschlüssen, Beispiel ALDI Ladesäulen oder mobile e8Chademo Lader:** Die sind mit max. 20 kW pro Anschluss laut Verordnung keine Schnellladepunkte und unterliegen damit nicht der Verordnung nach §4 Abs. 2 und 3 (Meldepflichten, technische Anforderungen) sowie §5 Abs. 1. (regelmäßige technische Überprüfung). Es könnte sein, dass das Schule macht und nur noch Anschlüsse knapp unter 22 kW gebaut werden. Sicher eine Vereinfachung für viele Betreiber, aber ob das so gewollt und vorhergesehen war? Na ja, zumindest eine gewisse Vereinfachung.
4. **TESLA Supercharger:** Kein Problem, hat einen modifizierten TYP2 Stecker. Wenn andere da nicht laden können, ist das deren Problem, sollen sie sich an die Spezifikation halten.
5. **Das Letzte im System**
Und im übrigen bin ich der Meinung, dass auch alle deutschen Elektroautos die große Anzahl der 22 kW Typ2 Ladepunkte mit 22 kW nutzen können müssen.

Ladesäulenverordnung – Geschichte und Widersprüche

Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Ladesäulenverordnung>

Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile, Geltungsbereich: Bundesrepublik Deutschland, Erlassen aufgrund von: § 49 Abs. 4 EnWG am 9. März 2016, (BGBl. I S. 457), Inkrafttreten am 17. März 2016

Die Ladesäulenverordnung (LSV) ist eine vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) erlassene Verordnung, mit deren Vorgaben der Ausbau von Stromtankstellen in Deutschland beschleunigt und Rechtssicherheit geschaffen wurde.[1] Die Verordnung regelt laut ihrem Titel „technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile“.[2]

Die Verordnung, deren Rechtsgrundlage § 49 Abs. 4 des Energiewirtschaftsgesetzes ist, wurde am 9. März 2016 erlassen. Sie trat am 17. März 2016 in Kraft.

Mit der Verordnung sollen die europäischen Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU[3] in Bezug auf Vorgaben für Ladestecksysteme an Ladepunkten für Elektromobile in deutsches Recht umgesetzt werden. Deutschland beschließt mit der LSV zusätzliche, weitergehende Festlegungen zur Ladeinfrastruktur. Begründet werden diese Erweiterungen im Entwurf der Verordnung mit der Feststellung, dass private Investitionen in die Ladeinfrastruktur hinter den Erwartungen zurückbleiben, weil die notwendige Investitionssicherheit in Form von einheitlichen Steckerstandards nicht gegeben ist und branchenübergreifend eine verbindliche Festlegung der technischen Standards für das Laden von Elektromobilen gefordert wurde.[4]

Neben der Definition von Ladepunkten im Sinne der Verordnung ist ein zentraler Bestandteil die Vorgabe von genormten Stecker- und Kupplungssystemen nach DIN EN 62196 Teil 2 und Teil 3, in Form von Typ-2- und Combo-2-Steckern, für neu zu errichtende Ladestationen. In der umzusetzenden Richtlinie 2014/94/EU wird dabei gefordert:

- jeder Ladepunkt mit >3,6 kW Wechselstromladeleistung (AC) hat einen Anschluss nach IEC 62196 Typ 2 zu erhalten
- jeder Ladepunkt mit >22 kW Gleichstromladeleistung (DC) hat einen Anschluss nach Combined Charging System (CCS) zu erhalten

Diese Anschlussmöglichkeiten sind an jedem Ladepunkt vorzuhalten. Ein Ladepunkt wird als Einrichtung definiert, an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann. Ladesäulen an denen mehrere Fahrzeuge gleichzeitig laden können bestehen demnach aus mehreren Ladepunkten, die alle mindestens jeweils die geforderten Steckverbindungen aufweisen müssen.

Zusätzlich zum EU-Beschluss wird in der LSV gefordert:

- Einrichtung eines lückenlosen Ladepunktverzeichnis bei der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNA) mit Meldefristen bei Inbetriebnahme, Veränderungen und Außerbetriebsetzung

- zusätzliche Nachweise /Prüfpflichten gegenüber der BNA zur Einhaltung der in der LSV gestellten technischen Anforderungen

In der Begründung der LSV (VI. Gesetzesfolgen /1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung) wird ausgeführt: „Eine Anzeige an die Bundesnetzagentur ist notwendig, um eine lückenlose Erfassung aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte in der Bundesrepublik zu gewährleisten. Die Überwachung durch die Bundesnetzagentur ist erforderlich, da aufgrund des großen Gefährdungspotentials eine rechtliche Selbstverpflichtung der Betreiber zum sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von Ladepunkten nicht ausreichend ist.“

In der Verordnung sollen ausschließlich öffentlich zugängliche Ladepunkte reguliert werden. Der Definition der öffentlichen Zugänglichkeit kommt daher besondere Bedeutung zu. In den Erläuterungen zur LSV wird ausgeführt: Ladepunkte, die sich „auf privaten Carports oder privaten Garageneinfahrten befinden“ sind grundsätzlich keine öffentlichen Ladepunkte im Sinne dieser Verordnung (B. Besonderer Teil: Zu Nummer 9). Induktive und kabellose Systeme werden von der Verordnung ausdrücklich nicht erfasst.

Weiterhin werden den Betreibern verbindliche Vorgaben und Fristen für die Anzeige der Errichtung und die technische Prüfung von Ladepunkten gemacht. Regulierungsbehörde ist die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen.

Geschichte und Widersprüche

Die rechtliche Grundlage der Verordnung findet sich im § 49 (Anforderungen an Energieanlagen) Absatz 4 Satz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, wonach das BMWi ermächtigt ist, mit Zustimmung des Bundesrates die zur Gewährleistung der technischen Sicherheit sowie der Interoperabilität von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile erforderlichen Regelungen zu treffen.[2]

Am 22. Oktober 2014 trat die EU-Verordnung „Richtlinie 2014/94/EU des europäischen Parlamentes und Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“[3] in Kraft. Die Umsetzung in nationales Recht obliegt den Mitgliedsstaaten.

Schon Anfang 2015, kurz nach der Vorstellung des Entwurfes einer „Ladesäulenverordnung“ durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, übten verschiedene Interessenvertreter und Verbände wie der Bundesverband Solare Mobilität (BSM), der Bundesverband Neuer Energieanbieter (bne), der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) und der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) in Stellungnahmen Kritik am Referentenentwurf.[5][6][7][8] Kritisiert wurde vor allem, dass sich der Entwurf der LSV zwar auf die Umsetzung der EU-

Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 (ABl. L 307 vom 28. Oktober 2014, S. 2) beruft, der Entwurf der LSV aber in wichtigen Punkten abweichend formuliert wurde und weit stärker regulieren soll, als es die EU-Vorgaben vorsehen.

Im September 2015 erfolgte die Notifikation des deutschen LSV-Entwurfes bei der EU, worauf die Institutionen Änderungs- und Klarstellungsbedarf anmahnten. „Mehrere Mitgliedstaaten (Großbritannien, Finnland, Schweden und Dänemark) und die Kommission haben die deutsche Ausweitung der Definition, wann eine Ladesäule öffentlich zugänglich ist, bemängelt. Die Fehlinterpretation werde sich negativ auf private Investitionen in Technologie und Infrastruktur auswirken, obwohl eben diese nach der Richtlinie besonderen Schutz genießen.“[9]

Trotzdem wurde der Entwurf am 28. Oktober 2015 unverändert von der Regierungskoalition beschlossen.[10] Roger Kohlmann, Mitglied der BDEW-Hauptgeschäftsführung, äußerte: „Statt bestehende Hemmnisse abzubauen und europaweit einen einheitlichen Rahmen für die Elektromobilität zu schaffen, würde die geplante Ladesäulenverordnung in ihrer jetzigen Fassung sogar neue Hürden für den Aufbau der Infrastruktur in Deutschland bedeuten. Der Entwurf weist zahlreiche Mängel und Versäumnisse auf: Diverse Grundannahmen sind nicht nachvollziehbar, branchenübergreifende Empfehlungen der Nationalen Plattform Elektromobilität werden nicht berücksichtigt und neue bürokratische und kostenintensive Auflagen prägen den Entwurf.“[11] Andreas-Michael Reinhardt, Präsident des LEMnet-Europe e.V. als zentrale Übersicht von Ladestationen in Europa, äußerte: „Ärgerlich ist, dass das BMWi mit seinen Festlegungen sowohl gegen die EU-Richtlinie selbst verstößt als auch Maximalfestlegungen erreichen will, wo lediglich Mindestanforderungen laut EU-Kommission notwendig sind. Die erhoffte Wirtschaftlichkeit alter wie neuer Ladeinfrastruktur wird aussichtsloser und Investitionssicherheit wird ausgerechnet durch einen Wirtschaftsminister abgeschafft.“[12]

Vor der geplanten Verabschiedung durch den Bundesrat im November 2015 kritisierten nochmals führende Verbände und Vereine der E-Mobilität, Handwerk und Industrie in Deutschland die LSV. Vor allem die Definition der „öffentlichen Ladestelle“, die nach der LSV alle Steckdosen/Lademöglichkeiten auch auf privatem Grund und mit ausgrenzenden Zugangssystemen erfasst wenn sie nicht durch bauliche Maßnahmen vom öffentlichen Verkehrsraum abgetrennt sind, wird kritisiert. Die LSV bezieht so ausdrücklich private und halböffentliche Ladestellen an Gaststätten, Hotels und bei Gewerbetreibenden in die Regulierung ein, ohne dass es dafür eine Notwendigkeit gäbe. Auch die bürokratische, technische und Kostenbelastung wird kritisiert und der Sinn einer solchen weitreichenden Regulierung angezweifelt. Die neutrale Gleichbehandlung verschiedener technischer Lösungen, wie sie die EU-Richtlinie anmahnt, wird bei Schnellladern mit einer Leistung von über 22 kW zugunsten des Combined Charging System umformuliert.[13][14] In einem Brief an den Wirtschafts- und Verkehrsausschuss im Bundesrat wurden Korrekturen vor der Verabschiedung angemahnt.[15] Auch im Ausland wurde die LSV als deutsche Umsetzung der EU-Richtlinie kritisch aufgenommen.[16] Onoph Caron von der in den Niederlanden landesweit einheitlich betriebenen Ladesinfrastrukturplattform macht für die schon vor der Verabschiedung der LSV teils doppelten Kosten der Ladeinfrastruktur in Deutschland das strengere Regelwerk verantwortlich: „Ich glaube nicht, dass wir so etwas in den Niederlanden haben.“ Auch die negativen Auswirkungen der LSV auf einen freien, marktwirtschaftlichen Wettbewerb werden kritisiert.[17][18]

Auf Antrag der Bundesländer Berlin, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern wurde die Verabschiedung der LSV durch den Bundesrat auf Februar 2016[veraltet] vertagt.[19] Robert Busch (Geschäftsführer des Bundesverband Neuer Energieanbieter bne) sagte: „Mit der Verschiebung des Beschlusses bietet sich nun der notwendige Raum, die größten Fehler der Verordnung auszubügeln. Dafür sollten alle Beteiligten an einen Tisch geholt werden, um eine wirklich tragfähige Lösung zu finden, die die Elektromobilität voranbringt“[20] Im Internet wurde eine online-Bürgerpetition gegen die verabschiedete Ladestellenverordnung gestartet.[21]

Die Ladesäulenverordnung wurde zum 17. März 2016 ohne größere Veränderungen in Kraft gesetzt.

Einzelnachweise

1. Bundesregierung standardisiert Ladesäulen. In: Handelsblatt. Verlagsgruppe Handelsblatt, 8. Januar 2016, abgerufen am 19. Januar 2016.
2. BMWi: Beschlussvorlage Ladesäulenverordnung,PDF, aufgerufen 7. Dezember 2015
3. Richtlinie 2014/94/EU (PDF)
4. BMWi, 29. Oktober 2015: Beschlussvorlage Ladesäulenverordnung beim Bundesrat, PDF, aufgerufen 10. Dezember 2015
5. BSM, 14. Januar 2015: BSM befürchtet Ausgrenzung durch geplante Ladesäulenverordnung, aufgerufen 7. Dezember 2015
6. bne, 21. Januar 2015: Stellungnahme zum Verordnungsentwurf vom 9. Januar 2015, aufgerufen 11. Dezember 2015
7. BDEW, 16. Februar 2015: Politik verursacht neue Hürden für den Aufbau der Ladeinfrastruktur, aufgerufen 7. Dezember 2015
8. VKU, 21. Januar 2015: Stellungnahme LSV, aufgerufen 11. De. 2015
9. Thomas Volland, Martin Gerig: Elektroautos ausgebremst? politik&kommunikation, 29. Oktober 2015
10. BMWi, 28. Oktober 2015: BMWi-Ladesäulenverordnung im Kabinett, aufgerufen 8. Dezember 2015
11. energiezeitung, 30. Oktober 2015: Branche kritisiert Ladesäulenverordnung, aufgerufen 11. Dezember 2015
12. Andreas-Michael Reinhardt und Thomic Ruschmeyer: BSM zur Ladesäulenverordnung: Politischer Kurzschluss beim Laden von Elektrofahrzeugen?, eMobilServer (Heindl Service GmbH), 11. 12.2015
13. BSM, Park&Charge, LEMnet, 20. Oktober 2015: Politischer Kurzschluss beim Laden von Elektrofahrzeugen?, aufgerufen 7. 12.2015
14. ecomento.tv, 2. November 2015: Geplante Ladesäulenverordnung sorgt für Verstimmung, aufgerufen 11. Dezember 2015
15. BSM, u.a., 2. Dezember 2015: Betreff: Bundsrats-Drucksache 507/15. Ladesäulenverordnung (LSV), aufgerufen 7. Dezember 2015
16. OekoNews.at, 21. November 2015: Deutschland und seine umstrittene Ladestellenverordnung: An der Praxis vorbei!, aufg. 7.11.2015
17. Verkehrsbrief, 27. November 2015: Deutsche Ladesäulen zu teuer?, aufgerufen 11. Dezember 2015
18. portal21/BDEW: BDEW geht mit Entwurf zur Ladesäulenverordnung hart ins Gericht, aufgerufen 11. Dezember 2015
19. electricrive.net: Ladesäulenverordnung, Berlin, Clever, Regensburg, Norwegen., aufgerufen 7. Dezember 2015
20. ecomento.tv, 8. Dezember 2015: Bundesrat vertagt umstrittene Elektroauto-Ladesäulenverordnung, aufgerufen 11. Dezember 2015
21. avaa.org, Oktober 2015: Bundesrat: Änderung der Bundsrats-Drucksache 507/15. BMWi- Ladesäulen-verordnung (LSV)., aufgerufen 30. Dezember 2015
22. e-auto.tv: Kritik am Entwurf Ladesäulenverordnung, aufg. 3.12.15
23. BSM, Anmerkungen zur Kritik an der LSV: Communication from the Commission – TRIS/(2015) 01766. Directive 98/34/EC. Notification: 2015/0120/D, aufgerufen 10. Dezember 2015
24. BSM: Kommentar zum LSV-Entwurf, abgerufen am 2. Februar 2015
25. BMWi, 28. Oktober 2015: Ladesäulenverordnung – LSV, Abschnitt E: Erfüllungsaufwand; 900.000 € für die Industrie (in Abschnitt E.2) und ca. 300.000 € für die Verwaltung (in Abschnitt E.3), PDF, aufgerufen 8. Dezember 2015
26. BSM, 20. Oktober 2015: Zur Erläuterung: Lex Tesla, aufgerufen 10. Dezember 2015
27. BSM, Park&Charge, LEMnet, 20. Oktober 2015: Stellungnahme, Abschnitt: LSV ist kontraproduktiv, aufgerufen 10. Dezember 2015