

Referentenentwurf der Bundesregierung

Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

A. Problem und Ziel

Der Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung vom 18. November 2019 sieht u.a. vor, dass das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in einer Überarbeitung der Ladesäulenverordnung (LSV) aufnehmen wird, dass beim Aufbau von öffentlichen Ladepunkten aus Gründen der Interoperabilität sicherzustellen ist, dass eine Schnittstelle vorhanden ist, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln. Weiter strebt die Bundesregierung nach dem Masterplan Ladeinfrastruktur an, Authentifizierung und Bezahlsysteme besser, d.h. einfacher und transparenter, für die Nutzung durch den Verbraucher zu regeln.

Ein Ergebnis des Koalitionsausschusses vom 3. Juni 2020 („Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“) war, dass die Bundesregierung ein einheitliches Bezahlsystem für Ladesäulen umsetzen wird. Dies wurde durch das 3. Spitzengespräch der Konzierten Aktion Mobilität („Gestärkt aus der Krise, gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten“) am 8. September 2020 dahingehend konkretisiert, dass die Bundesregierung eine einheitliche Bezahlmethode für das sogenannte ad hoc Laden an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur festlegen wird.

B. Lösung

Die vorliegende Änderungsverordnung legt fest, dass neu errichtete Ladepunkte über eine Schnittstelle verfügen müssen, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln.

Weiter sieht die Änderungsverordnung vor, dass der Betreiber eines öffentlichen Ladepunkts an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen Kreditkartensystems anbieten muss.

C. Alternativen

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die die mit dem Entwurf angestrebten Ziele, eine Schnittstelle für dynamische Daten sowie ein einheitliches Bezahlsystem für das sog. ad hoc-Laden an öffentlichen Ladesäulen zu etablieren, in vergleichbarer Weise erreichen könnten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Neuregelungen und die sehr hohen Fallzahlen aufgrund der politischen Zielsetzung für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur entstehen für die Bundesnetzagentur jährliche Kosten in Höhe von insgesamt 1.041.597 Euro.

Hinzu tritt ein einmaliger Aufwand in Höhe von 40.000 Euro für Sachkosten zur Einrichtung der erforderlichen IT-Unterstützung.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Die gesetzlichen Neuerungen bewirken keine Änderungen des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund + 2.431 Tsd. Euro. Die Änderungen wirken sich nicht auf die Bürokratiekosten aus Informationspflichten aus. Insgesamt entsteht einmaliger Aufwand von rund 44.075 Tsd. Euro. Diese sind der Kategorie Anschaffung oder Nachrüstung von Maschinen, Anlagen, Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen zuzuordnen.

Diese Mehrkosten ergeben sich aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung beim Ad-hoc-Laden im Falle einer bargeldlosen Bezahlung ein gängiges Kreditkartensystem anbieten zu müssen. Den geschätzten 44.075 Tsd. Euro liegt die Annahme zugrunde, dass die Ziele des Masterplans umgesetzt werden, d. h. die Neuzulassung von 10 Mill. E-Fahrzeugen und der Aufbau von 1 Mill. öffentlichen Ladepunkten bis Ende 2030. Ferner wird davon ausgegangen, dass 20 % der Ladesäulen künftig mit einem Terminal zum kontaktlosen Bezahlen ausgestattet sein werden.

Die Kompensation dieses Erfüllungsaufwandes im Rahmen der von der Bundesregierung beschlossenen Bürokratiebremse nach dem „One in, one out“-Prinzip wird mit einem anderen Vorhaben aus dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erreicht.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 122 Tsd. Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 40 Tsd. Euro. Dies ist vor allem auf den erhöhten Prüfaufwand bei registrierten Normal- und Schnellladesäulen seitens der Bundesnetzagentur zurückzuführen. Die Länder und die Kommunen sind von den Regelungen nicht betroffen.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf der Bundesregierung

Zweite Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

Vom ...

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 1 Nummer 15 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1786) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie:

Artikel 1

Änderung der Ladesäulenverordnung

Die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach den Wörtern „Im Sinne dieser Verordnung“ werden die Wörter „ist oder sind“ angefügt.
 - b) In Nummer 1 wird das erste Wort „ist“ gestrichen. Die Wörter „der Klassen 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 selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU (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“ werden gestrichen und durch die Wörter „im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG“ ersetzt.
 - c) In Nummer 2 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
 - d) In Nummer 3 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
 - e) In Nummer 4 wird das erste Wort „sind“ gestrichen.
 - f) In Nummer 5 wird das erste Wort „sind“ gestrichen.
 - g) Nummer 6 wird wie folgt geändert:
 - „6. ein Ladepunkt eine Einrichtung, an der gleichzeitig nur ein Elektromobil aufgeladen oder entladen werden kann und die geeignet und bestimmt ist zum

- a) Aufladen von Elektromobilen oder
 - b) Auf- und Entladen von Elektromobilen;“
 - h) In Nummer 7 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
 - i) In Nummer 8 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
 - j) In Nummer 9 werden die Wörter „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“ durch die Wörter „wenn der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, es sei denn, der Betreiber hat am oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränkt“ ersetzt.
 - k) In Nummer 10 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
 - l) In Nummer 11 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
 - m) In Nummer 12 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
 - n) In Nummer 13 wird das erste Wort „ist“ gestrichen.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „mindestens mit Steckdosen oder mit Steckdosen und Fahrzeugkupplungen jeweils des Typs 2 gemäß der Norm“ durch die Wörter „mindestens mit Steckdosen oder mit Kupplungen jeweils des Typs 2 nach der Norm“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014“ durch die Wörter „nach der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe November 2017“ ersetzt.
 - c) In Absatz 3 werden die Wörter „gemäß der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012“ durch die Wörter „nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Mai 2015“ ersetzt.
 - d) Folgender Absatz 4 wird eingefügt:
 - „(4) Beim Aufbau von Ladepunkten muss aus Gründen der Interoperabilität sichergestellt werden, dass eine standardisierte Schnittstelle vorhanden ist, die genutzt werden kann, um Autorisierungs- und Abrechnungsdaten sowie dynamische Daten zu übermitteln.“
 - e) Folgender Absatz 6 wird eingefügt:
 - „(6) Beim Aufbau von Ladepunkten muss aus Gründen der Netz- und Marktintegration entsprechend den Anforderungen der Digitalisierung der Energiewende sichergestellt werden, dass energiewirtschaftlich relevante Lade- und Steuerungsvorgänge über ein Smart-Meter-Gateway entsprechend den Anforderungen des Messstellenbetriebsgesetzes abgewickelt werden können.“

- f) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5. Die Absätze 5 und 6 werden die Absätze 7 und 8.
- g) In Absatz 4 werden die Wörter „gemäß § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Januar 2017 (BGBl. I S. 130) geändert worden ist“ durch die Wörter „nach § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 249 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist“ ersetzt.

3. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Die Wörter „an dem jeweiligen Ladepunkt“ werden gestrichen.
- b) In Nummer 1 werden den Wörtern „keine Authentifizierung“ die Wörter „an dem jeweiligen Ladepunkt“ vorangestellt.
- c) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

„2. an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mindestens mittels eines gängigen Kreditkartensystems angeboten

- a) über ein Kartenterminal mit Lesegerät oder
- b) kontaktlos durch Vorhalten einer Karte oder eines mobilen Endgeräts, jeweils mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation oder
- c) browserbasiert über eine kostenlose mobile Webseite, die keine dauerhafte Registrierung erfordert.

Zusätzlich kann die Bezahlung mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht werden, wobei in der Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind. In diesem Fall muss in den Fällen des § 4 Nummer 2 Buchstabe a oder b mindestens eine Variante des Zugangs zu einem webbasierten Zahlungssystem kostenlos ermöglicht werden.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „den Aufbau“ durch die Wörter „die Inbetriebnahme“ ersetzt. Die Wörter „schriftlich oder“ werden gestrichen.
- b) In Absatz 1 werden folgende Sätze 2 und 3 eingefügt:

„Die Regulierungsbehörde kann Vorgaben zu Art und Weise und zum Umfang der zu übermittelnden Anzeige machen. Stellt sie Formularvorlagen bereit, sind die Daten in dieser Form elektronisch zu übermitteln.“
- c) In Absatz 1 Nummer 1 werden die Wörter „mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn des Aufbaus“ durch die Wörter „spätestens zwei Wochen nach Inbetriebnahme“ ersetzt.
- d) In Absatz 2 werden die Wörter „gemäß § 3 Absatz 4“ durch die Wörter „nach § 3 Absatz 2 bis 5“ ersetzt.

- e) In Absatz 3 werden die Wörter „gemäß § 3 Absatz 4“ durch die Wörter „nach § 3 Absatz 5“ ersetzt.
5. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „gemäß § 3 Absatz 2 bis 4 an Schnellladepunkten“ durch die Wörter „nach § 3 Absatz 1 bis 5 und die Anforderungen nach § 4“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „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“ durch die Wörter „eine Nachrüstung von Ladepunkten verlangen, wenn die technischen Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 5 oder die Anforderungen nach § 4 nicht eingehalten werden“ ersetzt.
- c) Es wird folgender Absatz 3 angefügt:
- „(3) Die Regulierungsbehörde kann den Betrieb von Ladepunkten untersagen, wenn die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 5 Absatz 2 nicht nachgewiesen oder der Aufforderung zur Nachrüstung nach Absatz 2 nicht nachgekommen wird.“
6. § 8 wird wie folgt geändert:
- a) Dem Satz „Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 4 ausgenommen“ wird folgender Satz vorangestellt: „Ladepunkte, die vor dem 17. Juni 2016 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 1 bis 3 ausgenommen.“
- b) Es werden folgende Sätze 3 und 4 angefügt:
- „Ladepunkte, die bis zum 30. Juni 2021 in Betrieb genommen worden sind, sind von den Anforderungen nach § 3 Absatz 4 und 6 ausgenommen. Die Verpflichtung, ein kartenbasiertes Bezahlen nach § 4 Nummer 2 Buchstaben a bis c zu ermöglichen, gilt für alle Ladepunkte, die nach dem 31. Dezember 2022 in Betrieb genommen werden.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 55 bis 56% gegenüber 1990 zu senken. Im Verkehrssektor soll bis 2030 eine Reduktion um 40 bis 42% erfolgen. Für die Erreichung dieser Ziele ist die zumindest teilweise Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs unerlässlich. Für den Hochlauf der Elektromobilität wiederum bedarf es insbesondere einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Ladeinfrastruktur. Dabei muss ein sicherer Aufbau und Betrieb von Ladepunkten gewährleistet werden. Darüber hinaus ist das Vorhandensein einer harmonisierten interoperablen Ladeinfrastruktur erforderlich. Die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 2) über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe legt deshalb verbindliche technische Vorgaben für Steckdosen und (Fahrzeug-)Kupplungen für das Laden von Elektromobilen fest.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Nutzer von Elektromobilen müssen die Gewissheit haben, ihr Fahrzeug immer, verlässlich und überall in Deutschland und Europa laden zu können. Der Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung vom November 2019 sieht daher u.a. vor, dass beim Aufbau von öffentlichen Ladepunkten aus Gründen der Interoperabilität sicherzustellen ist, dass eine Schnittstelle vorhanden ist, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln.

Für ein nutzerfreundliches Laden müssen Ladevorgänge schnell und einfach bezahlt werden können. Die Bundesregierung strebt daher gemäß dem Masterplan Ladeinfrastruktur an, Authentifizierung und Bezahlssysteme besser im Sinne des Verbrauchers zu regeln. Dabei muss das europaweite Laden mitgedacht werden, um einheitliche europäische Bezahlssysteme zu ermöglichen. Dies bedeutet insbesondere, dass Authentifizieren, Freischalten, Bezahlen und Abrechnen des Ladevorgangs deutschland- und europaweit ohne Probleme erfolgen muss und gängige Zahlungsmöglichkeiten genutzt werden können.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im Einzelnen soll die LSV wie folgt geändert werden:

Der Anwendungsbereich der LSV wird auf Nutzfahrzeuge erweitert.

Die Definition der „öffentlichen Zugänglichkeit“ von Ladesäulen wird konkretisiert, um Abgrenzungsschwierigkeiten bei der bestehenden Regelung zu reduzieren. Es wird klargestellt, dass keine physischen Barrieren wie z.B. Poller oder Schranken erforderlich sind, um den Ladepunkt unzugänglich zu machen. Es genügt, wenn der Betreiber den Zugang zum Ladepunkt mit Hilfe einer deutlich sichtbaren Beschilderung oder Kennzeichnung auf einen klar abgrenzbaren, individuellen Personenkreis beschränkt.

Die Errichtung von Normalladepunkten, die ausschließlich mit fest angebrachtem Ladekabel (sog. angeschlagenes Kabel) ausgestattet sind, wird zugelassen.

Neu errichtete öffentlich zugängliche Ladepunkte müssen über eine Schnittstelle verfügen, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln.

Betreiber eines öffentlich zugänglichen Ladepunkts müssen an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen Kreditkartensystems anbieten.

Die Anzeigepflicht für neu errichtete Ladesäulen bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) wird geändert. Künftig besteht diese spätestens zwei Wochen nach Inbetriebnahme statt bisher mindestens vier Wochen vor Aufbau.

Die Kompetenzen der BNetzA werden dahingehend erweitert, bei Nichteinhaltung technischer Vorgaben statt einer Stilllegung auch eine Nachrüstung von Ladesäulen verlangen zu können.

III. Alternativen

Es sind keine Alternativen ersichtlich, die die mit dem Entwurf angestrebten Ziele, eine Schnittstelle für dynamische Daten sowie ein einheitliches Bezahlssystem für das sog. ad hoc-Laden (punktuelle Aufladen) an öffentlich zugänglichen Ladesäulen zu etablieren, in vergleichbarer Weise erreichen könnten.

IV. Regelungskompetenz

Die vorgesehenen Regelungen stützen sich auf die Verordnungsermächtigung nach § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 4 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG). Danach wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ermächtigt, zur Gewährleistung der technischen Sicherheit, der technischen und betrieblichen Flexibilität von Energieanlagen sowie der Interoperabilität von Ladepunkten für Elektromobile durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderungen an die technische Sicherheit dieser Anlagen, ihre Errichtung und ihren Betrieb festzulegen, das Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung dieser Anforderungen zu regeln, Überprüfungen der Anlagen vorzusehen sowie festzulegen, behördliche Anordnungsbefugnisse festzulegen, insbesondere die Befugnis, den Bau und den Betrieb von Energieanlagen zu untersagen, wenn das Vorhaben nicht den in der Rechtsverordnung geregelten Anforderungen entspricht.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Die vorliegende Änderungsverordnung legt fest, dass neu errichtete Ladepunkte über eine Schnittstelle verfügen müssen, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln.

Weiter sieht die Änderungsverordnung vor, dass der Betreiber eines Ladepunkts an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen Kreditkartensystems anbieten muss.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Entwurf reduziert bislang bestehende Unsicherheiten bei der Auslegung und Anwendung des Begriffs der öffentlichen Zugänglichkeit von Ladepunkten und vereinfacht so den Vollzug durch die BNetzA.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 55 bis 56% gegenüber 1990 zu senken. Im Verkehrssektor soll bis 2030 eine Reduktion um 40 bis 42% erfolgen. Für die Erreichung dieser Ziele ist die zumindest teilweise Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs unerlässlich. Zwingende Voraussetzung hierfür ist insbesondere der Aufbau einer flächendeckenden, leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Neuregelungen und die sehr hohen Fallzahlen aufgrund der politischen Zielsetzung für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur entstehen für die BNetzA jährliche Kosten in Höhe von insgesamt 1.041.597 Euro. Davon entfallen insgesamt 585.850 Euro auf Personalkosten zur Wahrnehmung der neuen- und der bei Berücksichtigung der hohen Fallzahlen aufwendiger gewordenen bestehenden Fachaufgaben. Hinzu kommen nach Maßgabe des Rundschreibens für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen des BMF vom 18. Juni 2020 (Gz.: II A 3 - H 1012-10/07/0001 :016) Sacheinzelkosten in Höhe von 207.746 Euro, Gemeinkosten in Höhe von 223.001 Euro sowie laufende Sachkosten in Höhe von 25.000 Euro für den Betrieb und die Weiterentwicklung erforderlicher IT-Verfahren. In den jährlichen Personal- und Gemeinkosten sind die Kosten für insgesamt 13.374 Arbeitsstunden enthalten, dies entspricht insgesamt 10,5 Stellen (2 hD, 5 gD, 3,5 mD), davon 8 Stellen (1,5 hD, 4 gD, 2,5 mD) für die Wahrnehmung der Fachaufgaben und 2,5 Stellen (0,5 hD, 1 gD, 1 mD) für den Querschnittsbereich.

Hinzu tritt ein einmaliger Aufwand in Höhe von 40.000 Euro für Sachkosten zur Einrichtung der erforderlichen IT-Unterstützung.

4. Erfüllungsaufwand

Die gesetzlichen Neuerungen bewirken keine Änderungen des Erfüllungsaufwands der Bürgerinnen und Bürger.

Insgesamt ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft um + 2.431 Tsd. Euro.

§ 8 LSV sieht eine Übergangsregelung vor. Die Verpflichtung, ein kartenbasiertes Bezahlen nach § 4 Nr. 2 Buchstaben a bis c zu ermöglichen, gilt für alle Ladepunkte, die ab dem Jahr 2023 in Betrieb genommen werden. Daher entsteht kein einmaliger Erfüllungsaufwand für bestehende Ladestationen.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 1 (Weitere Vorgabe): Einrichten eines bargeldlosen Zahlungsvorgangs mittels eines gängigen Kreditkartensystems beim Ad-hoc-Laden; § 4 Nr. 2 LSV

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
88.000			500		44.000
25			3.000		75
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				44.075	

Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser einer oder mehreren Kategorien zugeordnet:

Kategorie des einmaligen Erfüllungsaufwand	Anteil der Kategorie am einmaligen Erfüllungsaufwand	
	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
Anschaffung oder Nachrüstung von Maschinen, Anlagen, Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen		44.075

Laut einer Erhebung, in deren Rahmen insgesamt 13 Akteure (Betreiber und Hersteller) am Markt befragt wurden, verfügen die bisher verbauten Ladesäulen nur in einem sehr geringen Anteil über ein kartenbasiertes Bezahlsystem. Der überwiegende Teil der befragten Betreiber stellt für das Ad-hoc-Laden App-basierte Bezahlsysteme zur Verfügung. Diese Variante kann auch in Zukunft angeboten werden, entspricht jedoch nicht mehr den Mindestanforderungen des neuen § 4 LSV. Daher rechnen Betreiber und Hersteller bei der Neuanschaffung von Ladesäulen zukünftig mit höheren Investitionskosten.

Die neuen gesetzlichen Anforderungen sollen für alle ab 2023 in Betrieb genommenen Ladepunkte gelten. Die LSV selbst enthält keine Regelungen über die Anzahl der bis zu einem bestimmten Zeitpunkt zu errichtenden Ladepunkten. Auf Basis des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung wird angenommen, dass bis Ende 2030 pro Jahr durchschnittlich 100.000 Ladepunkte bzw. 55.000 Ladesäulen neu errichtet werden.

Da die Neuerungen erst ab 2023 gelten sollen, werden ab diesem Zeitpunkt bis Ende 2030 etwa 440.000 Ladesäulen neu errichtet werden (55.000*8=440.000).

Auch zukünftig wird es Ladesäulen geben, an denen das Aufladen für alle Nutzer kostenlos möglich sein wird. Zudem wird es weiterhin Standorte geben, an denen das kartenbasierte Bezahlen (oder auch Barzahlen) „in unmittelbarer Nähe“ zum Ladepunkt erfolgen wird. Daher wird hier davon ausgegangen, dass die gesetzliche Neuerung in etwa 20 % der Fälle keine Auswirkung haben wird.

80 % der Ladesäulen werden künftig über ein „gängiges Kreditkartensystem“ verfügen müssen. Es wird davon ausgegangen, dass ein kontaktloses Bezahlsystem (NFC- Near Field Communication) oder eine mobile Webseite die bevorzugten Varianten sein werden (§ 4 Nr. 2 Buchstaben b und c). Trotz der zunächst höheren Investitionskosten (im Vergleich zu einer mobilen Webseite) wird der Anteil an NFC-Bezahlsystemen im Vergleich zu

heute zunehmen, da die laufenden Kosten im Vergleich zu PayPal (eine heute häufig angebotene App-basierte Variante) geringer sind und sog. mobile wallets im Trend liegen. Der Anteil wird auf 20 % geschätzt (440.000*20% =88.000). Das Starten eines Zahlvorgangs über eine mobile Webseite wird zukünftig an etwa 60 % der Ladesäulen möglich sein (440.000*60% =264.000).

Es wird davon ausgegangen, dass Betreiber bei einer Neuanschaffung einer Ladesäule mit Terminal, das ein kontaktloses Zahlen ermöglicht, mit zusätzlichen Investitionskosten in Höhe von durchschnittlich 500 Euro rechnen müssen. In den Jahren 2023 bis Ende 2030 sollen 88.000 Ladesäulen mit kontaktloser Bezahlungsfunktion via Kreditkarte errichtet werden, bis ein adäquates Niveau an Ladepunkten erreicht ist. Hierfür fällt einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von insgesamt 44 Mill. Euro an.

Es wird angenommen, dass 264.000 von 480.000 Ladesäulen, die in den nächsten Jahren neu errichtet werden sollen, mit einem QR-Code oder NFC-Tag versehen werden, über den die Kundin bzw. der Kunde auf eine hinterlegte mobile Webseite gelangt. Von dieser erfolgt dann die Verlinkung auf die jeweiligen Bezahlungsmöglichkeiten, die der Betreiber anbietet.

Als Betreiber verfügt man entweder über ein eigenes Backend oder hat einen entsprechenden Vertrag mit einem Backenddienstleister abgeschlossen. D. h. nicht jeder Betreiber wird bzw. muss eine eigene Webseite einrichten, sondern der Backendanbieter stellt diese Zahlungsoption zur Verfügung. Dazu wird dieser eine Weboberfläche / ein Webportal einrichten. Die meisten Backendbetreiber müssen bereits nach bestehender LSV ad-hoc-Bezahlverfahren anbieten und tun dies vielfach über die QR-Codelösung und Kreditkartenzahlung. Vielfach werden diese Weboberflächen als sogenannte White-Lable-Lösungen angeboten, die dann ggf. nur noch im Design des jeweiligen Betreibers angepasst werden.

Wie viele Betreiber insgesamt bereits über diese Zahlungsoption verfügen, ist nicht bekannt. Es wird angenommen, dass 50 der 75 größten Betreiber mit 30 und mehr Ladesäulen, die heute etwa zwei Drittel des Marktes abdecken, bereits über eine mobile Webseite verfügen und 25 der größten Betreiber diese Zahlungsoption noch einrichten werden. Die einmaligen Kosten für das Einrichten der Zahlung über eine mobile Webseite werden auf Basis der Aussagen verschiedener Betreiber auf 3.000 Euro geschätzt. Bei einer angenommenen Fallzahl von 25 würden die gesamten Kosten 75.000 Euro betragen.

In Summe entsteht den Betreibern damit in den Jahren 2023 bis Ende 2030 durch die neuen gesetzlichen Auflagen einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 44,1 Mill. Euro.

Vorgabe 2 (Weitere Vorgabe): Anbieten eines bargeldlosen Zahlungsvorgangs mittels eines gängigen Kreditkartensystems beim Ad-hoc-Laden; § 4 Nr. 2 LSV

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
12.480.000*			0,19		2.371
25			2.400		60
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				2.431	

*ab 2031 beträgt die jährliche Fallzahl 19,2 Mill. und die lfd. Sachkosten 3,6 Mill. Euro pro Jahr

Bei jedem Lade- und damit auch Zahlungsvorgang, sofern das Laden nicht kostenfrei oder gegen Barzahlung erfolgt, entstehen dem Betreiber laufende Kosten für die Zahlungsabwicklung. Die Anzahl an Zahlungsvorgängen pro Jahr wurde wie folgt ermittelt.

Die durchschnittliche Fahrleistung eines Pkw und Kombis liegt laut einer Veröffentlichung des BMVI bei 13.700 km im Jahr. Laut einer weiteren Studie, in der die Autofahrer über die von ihnen gefahrenen Kilometer pro Jahr befragt wurden, legen 49 % täglich rund 27 km zurück, 33 % circa 55 km pro Tag sowie 18 % etwa 91 km pro Tag. Insgesamt beträgt die jährliche Fahrleistung durchschnittlich 17.454 km. Im Mittel kann daher von einer Fahrleistung von rund 16.000 km pro Auto und Jahr ausgegangen werden.

Die durchschnittliche Reichweite eines Elektroautos beträgt derzeit 303 km. Unter Berücksichtigung einer Restreichweite von 29 km kann angenommen werden, dass ein E-Fahrzeug nach einer durchschnittlichen Fahrleistung von 274 km getankt wird. Somit finden rund 60 Ladevorgänge pro Auto und Jahr statt ($16.000/274 \approx 60$).

Der Ladevorgang eines E-Autos findet, anders als die Betankung eines Verbrenners mit Otto- oder Dieselmotorkraftstoff, im privaten Bereich zu Hause oder auf den Arbeitnehmerparkplätzen der Unternehmen/Arbeitgeber sowie an öffentlich zugänglichen Ladepunkten statt. Laut dem Masterplan der Bundesregierung wird der Anteil an Ladevorgängen an öffentlich zugänglichen Standorten auf 15 bis 40 % prognostiziert. Im Mittel könnte der Anteil bei 27,5 % liegen, was einer Anzahl von rund 17 Ladevorgängen entspricht. Für die weitere Berechnung wird angenommen, dass 17 von 60 Ladevorgängen pro Auto zukünftig an öffentlich zugänglichen Ladepunkten stattfinden könnten.

Derzeit erfolgen ca. 10 % der Ladevorgänge ad hoc, d. h. spontan ohne vertragliche Bindung. Ziel und Motivation des Masterplans Ladeinfrastruktur ist die „Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs“. Entsprechend „bedarf es einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Ladeinfrastruktur“. Um den Kauf von E-Fahrzeugen für den Kunden bzw. die Kundin attraktiver zu gestalten, muss auch der Lade- und Bezahlvorgang einfach und schnell durchzuführen sein. Die Einführung der neuen Mindestanforderung soll den Bezahlvorgang beim Ad-hoc-Laden vereinfachen und damit die Attraktivität der E-Mobilität erhöhen. Das wird den Effekt haben, dass die Ad-hoc-Ladevorgänge gegenüber heute ansteigen werden. Es wird von einer Verdopplung des Anteils von aktuell 10 % auf künftig 20 % ausgegangen. Weiter wird für den Zeitraum 2023 bis 2030 angenommen, dass mindestens 20 % der 17 Ladevorgänge pro Auto und Jahr ad hoc erfolgen werden. Dies entspricht jährlich etwa 4 Ladevorgängen. Längerfristig betrachtet ist anzunehmen, dass der Anteil des Ad-hoc-Laden eher noch höher ausfallen wird.

Geht man im Weiteren gemäß Masterplan Ladeinfrastruktur von 10 Mill. E-Fahrzeugen und 1 Mill. Ladepunkten ab Ende 2030 aus und nimmt 4 Ad-hoc-Ladevorgänge im Jahr pro E-Auto an öffentlichen Ladepunkten an, dann errechnen sich jährlich 40 Ladevorgänge pro Ladepunkt ($10 \text{ Mill.} \cdot 4/1 \text{ Mill.} = 40$).

Wie bereits dargestellt wird an schätzungsweise 20 % der Ladepunkte das Aufladen kostenlos möglich sein bzw. wird die Bezahlung „in unmittelbarer Nähe“, also nicht direkt am Ladepunkt erfolgen. Demzufolge werden an etwa 80 % der Ladepunkte (entspricht 800.000 Ladepunkte ab Ende 2030) Zahlungsvorgänge im Sinne des § 4 Nr. 2 LSV stattfinden. D.h. dass ab Ende 2030, wenn die erste signifikante Ausbaustufe erreicht sein soll, mit etwa 32 Mill. Zahlungsvorgängen jährlich zu rechnen wäre.

$1 \text{ Mill.} \cdot 80\% = 800.000 \cdot 40 = 32 \text{ Mill.}$ Zahlungsvorgänge pro Jahr

Dabei wird pro Jahr betrachtet die Anzahl der Zahlungsvorgänge mit der Anzahl der neu zugelassenen E-Autos bzw. neu errichteten Ladepunkte in den nächsten Jahren kontinuierlich ansteigen. Zur vereinfachten Darstellung wird dabei ein linearer Anstieg von jährlich

80 Tsd. Ladepunkten bzw. 3,2 Mill. Zahlungsvorgängen in den Jahren 2023-2030 unterstellt (siehe Tabelle 1). Die Anzahl an Zahlungsvorgängen würde demnach bis Ende 2030 kontinuierlich bis auf 32 Mill. Zahlungsvorgänge ansteigen. In den ersten acht Jahren nach Inkrafttreten der gesetzlichen Neuerungen wären es durchschnittlich rund 20,8 Mill. Zahlungsvorgänge pro Jahr.

In der Praxis wird es so sein, dass nicht alle Bezahlvorgänge kreditkartenbasiert i. S. d. § 4 Nr. 2 Buchstaben a bis c LSV erfolgen werden. Letztendlich entscheidet der Kunde bzw. die Kundin, welches an der Ladesäule angebotene Bezahlssystem er/sie nutzen möchte. Demnach kann, sofern es von dem Ladesäulen-Betreiber angeboten wird, auch per Girokarte, App etc. gezahlt werden. Wie hoch zukünftig der Anteil an kreditkartenbasierten Zahlungsvorgängen tatsächlich sein wird, ist sowohl vom Angebot des Ladesäulen-Betreibers als auch von dem Verhalten der Kundinnen und Kunden abhängig und damit schwer abschätzbar. Nimmt man einen Anteil von 60 % an, dann beträgt die Anzahl der tatsächlich erfolgten kreditkartenbasierten Zahlungsvorgänge in den ersten acht Jahren nach Inkrafttreten der gesetzlichen Neuerungen durchschnittlich rund 12,5 Mill. Zahlungsvorgänge pro Jahr und ab 2031 rund 19,2 Mill. jährlich.

Tabelle 1: Berechnung der Anzahl an kreditkartenbasierten Zahlungsvorgängen beim Ad-hoc-Laden

Jahr	Ladevorgänge ad hoc pro LP	Anzahl neu errichtete LP „kreditkartenbasiert“	Summe LP „kreditkartenbasiert“	Anzahl mgl. Zahlungsvorgänge insges. „kreditkartenbasiert“	davon vom Nutzer gewählte Bezahlfunktion „kreditkartenbasiert“
2021	20	80.000	80.000	1.600.000	960.000
2022	20	80.000	160.000	3.200.000	1.920.000
2023	40	80.000	240.000	9.600.000	5.760.000
2024	40	80.000	320.000	12.800.000	7.680.000
2025	40	80.000	400.000	16.000.000	9.600.000
2026	40	80.000	480.000	19.200.000	11.520.000
2027	40	80.000	560.000	22.400.000	13.440.000
2028	40	80.000	640.000	25.600.000	15.360.000
2029	40	80.000	720.000	28.800.000	17.280.000

2030	40	80.000	800.000	32.000.000	19.200.000
Durchschnitt 2023-2030				20.800.000	12.480.000

Je nach Zahlungsform entstehen den Betreibern unterschiedlich hohe laufende Kosten für die Zahlungsabwicklung. Tabelle 2 zeigt eine Übersicht der Kosten pro Ladevorgang. Dargestellt sind die tatsächlichen Kosten ohne Berücksichtigung der abzuschreibenden Investitionskosten. Bei kartenbasierten Bezahlssystemen zahlen die Betreiber, neben den Transaktionskosten, ein vom Umsatz abhängiges Disagio (= Servicegebühr) an die jeweilige Händlerbank. Die Höhe des Disagios ist abhängig von der Lademenge sowie dem Preis und kann daher sehr stark variieren. Für die weitere Berechnung wird angenommen, dass unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Kilometerleistung bzw. des entsprechenden Ladebedarfs sowie des Preises pro Ladevorgang, die Höhe des Disagios durchschnittlich 15 Cent beträgt.

Unter Berücksichtigung aller Zahlungsformen wären die Kosten bei Kassen-/ Terminalbasierten Lösungen vergleichsweise geringer. Da der neue § 4 LSV (ausschließlich) ein gängiges Kreditkartensystem als Mindestvoraussetzung vorschreibt, sind die Debitkartensysteme und Bezahl Dienstleister (in Tabelle 2 grau hinterlegt) für die weitere Betrachtung jedoch auszuklammern. Damit ergeben sich durchschnittliche Kosten pro Ladevorgang in Höhe von 19 Cent. Neben den zu erfüllenden Mindestanforderungen laut § 4 Nr. 2 LSV steht es dem Betreiber offen, welche weitere Zahlungsform er anbieten wird. Realistisch ist, dass er mehrere anbieten wird um auch den Bedürfnissen des Kunden gerecht zu werden.

Tabelle 2: Übersicht zu Kosten pro Ladevorgang nach Zahlungsform

Zahlungsform		Tatsächliche Kosten pro Ladevorgang
Kassen-/Terminalbasierte Lösung	<i>Girokarte</i>	<i>14 ct + 15 ct Disagio</i>
	Kreditkarte	14 ct + 15 ct Disagio
	<i>Girogo</i>	<i>0-4 ct</i>
	<i>Giro-e</i>	<i>29 ct</i>
Smartphone-/ Webbasierte Lösung	Mobile Payment	14 ct
	<i>Lastschrift</i>	<i>14 ct</i>
	Kreditkarte	14 ct
	<i>PayPal</i>	<i>36-37 ct</i>
	<i>Paydirekt</i>	<i>30-35 ct</i>

Betrachtet man den Zeitraum von 2023 bis 2030, dann betragen die laufenden Kosten bei einer Anzahl von jährlich durchschnittlich 12,5 Mill. Zahlungsvorgängen rund 2,4 Mill. Euro pro Jahr. Wie oben dargestellt, werden die Kosten jährlich steigen und Ende 2030 etwa 3,6 Mill. Euro betragen (19,2 Mill.*0,19).

Diese Mehrkosten gegenüber den Bezahl Dienstleistern ergeben sich aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung beim Ad-hoc-Laden im Falle einer bargeldlosen Bezahlung ein gängiges Kreditkartensystem anbieten zu müssen. Die bisher überwiegend angebotenen Web-/App-basierten Bezahlssysteme würden zukünftig nicht mehr den Mindestanforderungen des § 4 LSV entsprechen. Um gesetzeskonform zu handeln, müssen die Betreiber daher zusätzlich ein kartenbasiertes System anbieten.

Hinzu kommen Kosten gegenüber den Backend-Anbietern, welche u. a. das Laden und den Bezahlvorgang über eine mobile Webseite für die Ladesäulen-Betreiber als eine Funktion im Rahmen der Verwaltung, Steuerung und Überwachung von Ladesäulen managen.

Wie bereits dargestellt wird im Folgenden angenommen, dass 25 der 75 größten Ladesäulen-Betreiber noch keine mobile Webseite anbieten und damit noch keine Backend-Dienstleister beauftragt haben. Die Geschäftsmodelle der Backend-Dienstleister in diesem Bereich sind vielfältig und heterogen.

Ein Anbieter verlangt seinen Angaben zufolge rund 50 Euro pro Monat für jede angebotene Bezahlmethode (unabhängig von der Anzahl an Ladesäulen). Unterstellt man, dass eine Ladesäule vier Bezahlssysteme über die mobile Webseite anbietet (bspw. mobile Payment, Kreditkarte, PayPal und Paydirekt), ergeben sich gegenüber dem Backenddienstleister laufende Kosten in Höhe von 60 Tsd. Euro.

50 Euro *4 Bezahlssystem *12 Monate *25 Ladesäulen-Betreiber =60.000 Euro

Gesetzlich vorgeschrieben ist mindestens ein gängiges Kreditkartensystem, sodass hier nur 15 Tsd. Euro als zusätzlicher Erfüllungsaufwand anzusetzen wären.

Ein weiterer Anbieter verlangt 5 Euro für diese Dienstleistung pro Ladepunkt und Monat für die Vermittlung an PayPal oder einen von drei Kreditkartengesellschaften. Die 25 (kleineren Ladesäulen-Betreiber, welche vermutlich noch keine mobile Webseite anbieten) der 75 größten Ladesäulen-Betreiber unterhalten im Mittel 35 Ladesäulen, also etwa 70 Ladepunkte. Dies ergäbe Kosten von rund 105 Tsd. Euro monatlich.

5 Euro *70 Ladepunkte *12 Monate *25 Ladesäulen-Betreiber =105.000 Euro

Der Durchschnitt beider Anbieterangaben ergibt somit jährliche Kosten in Höhe von etwa 60 Tsd. Euro für eine Direktbezahlfunktion via mobiler Webseite (dies entspricht 2.400 Euro pro Betreiber).

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 1: Anlassbezogene Überprüfung der Einhaltung der (technischen) Anforderungen bei Normalladepunkten; § 6 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 2 bis 5 und § 4 LSV

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
----------	-----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	---------------------------

2.010	15	43,40		21,8	
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				21,8	

Für Normalladepunkte erfolgte bisher keine anlassbezogene Überprüfung. Die BNetzA als Regulierungsbehörde erhält nun die Befugnis, die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 Abs. 2 bis 5 sowie die Anforderungen an das punktuelle Aufladen nach § 4 LSV regelmäßig zu überprüfen.

Ein Normalladepunkt ist gemäß § 2 Nr. 7 LSV ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von höchstens 22 kW an ein Elektromobil übertragen wird. Der Anteil an Normalladesäulen wird mittelfristig etwa zwei Drittel betragen. Geht man in den nächsten Jahren von einer Anzahl von 100.000 neuen Ladepunkten pro Jahr aus, dann entsprechen zwei Drittel einer Anzahl von etwa 67.000 Ladepunkten. Der Anteil für eine anlassbezogene Überprüfung liegt laut Einschätzung der BNetzA bei 3 %, d. h. es wird mit einer Anzahl von 2.010 anlassbezogenen Überprüfungen gerechnet.

Die Prüfung bedarf eines durchschnittlichen Zeitaufwandes von 15 Minuten und wird von Sachbearbeiterinnen bzw. Sachbearbeitern des gehobenen Dienstes vorgenommen (Lohnsatz 43,40 Euro pro Stunde).

Der laufende Erfüllungsaufwand beträgt rund 21,8 Tsd. Euro pro Jahr.

Vorgabe 2: Anlassbezogene Überprüfung der Einhaltung der (technischen) Anforderungen bei Schnellladepunkten; § 6 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 2 bis 5 und § 4 LSV

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
990	20	43,40		14,3	
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				14,3	

An Schnellladepunkten werden bereits anlassbezogene Überprüfungen vorgenommen. Neu ist, dass die Prüfung der Anforderungen an die standardisierte Schnittstelle nach § 3 Abs. 4 sowie an das punktuelle Aufladen nach § 4 LSV hinzukommen.

Der Anteil an Schnellladesäulen wird mittelfristig etwa ein Drittel betragen. Geht man in den nächsten Jahren von einer Anzahl von 100.000 neuen Ladepunkten pro Jahr aus, dann entspricht ein Drittel einer Anzahl von rund 33.000 Ladepunkten. Eine anlassbezogene Überprüfung findet in etwa 3 % der Fälle statt, d. h. es wird mit einer Anzahl von 990 anlassbezogenen Überprüfungen gerechnet.

Der zusätzliche Zeitaufwand liegt bei durchschnittlich 20 Minuten. Bei einem Lohnsatz von 43,40 Euro pro Stunde für Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des gehobenen Dienstes beträgt der zusätzliche Erfüllungsaufwand rund 14,3 Tsd. Euro pro Jahr.

Vorgabe 3: Verlangen von Nachrüstung der Einhaltung der technischen Anforderungen an das punktuelle Laden; § 6 Abs. 2 LSV

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
50	240	65,40		13,1	
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				13,1	

Die BNetzA kann zukünftig eine Nachrüstung von Ladepunkten verlangen, wenn die technischen Anforderungen nach § 3 Abs. 1 bis 5 oder die Anforderungen an das punktuelle Aufladen nach § 4 LSV nicht eingehalten werden.

Die BNetzA geht von 50 Fällen pro Jahr aus und schätzt den Zeitaufwand auf 240 Minuten pro Fall. Sie gab an, dass die Vorgänge überwiegend von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des höheren Dienstes bearbeitet werden (Lohnsatz 65,40 Euro pro Stunde). Somit errechnen sich laufende Kosten in Höhe von rund 13 Tsd. Euro pro Jahr.

Vorgabe 4: Überprüfung der Einhaltung der technischen Anforderungen an das punktuelle Laden sowie an die standardisierte Schnittstelle; § 5 i. V. m. § 4 und § 3 Abs. 4 LSV

Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
100.000	1	43,40		72,3	
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				72,3	

Die BNetzA prüft die Einhaltung der (technischen) Anforderungen anhand der gemeldeten Daten bei Inbetriebnahme eines Normal- oder Schnellladepunktes. Im Rahmen der Anzeige der Inbetriebnahme entsteht zusätzlicher Prüfaufwand, da zukünftig auch die Anforderungen der §§ 4 und 3 Abs. 4 LSV berücksichtigt werden müssen.

Der zusätzliche Zeitaufwand für die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des gehobenen Dienstes beträgt 1 Minute (Lohnsatz 43,40 Euro pro Stunde). Dieser ist im Vergleich zur anlassbezogenen Überprüfung deutlich geringer, da die Daten direkt vorliegen und nicht erst vom Betreiber der Ladesäulen angefordert werden müssen.

Bei einer Anzahl von 100 Tsd. zu erwartenden Anzeigen im Jahr kann der zusätzliche Erfüllungsaufwand mit rund 72 Tsd. Euro pro Jahr beziffert werden. Ende 2030 wird eine erste

Ausbaustufe erreicht sein. Wie sich ab 2031 die Zahlen entwickeln, ist heute schwer abschätzbar, vermutlich werden sie sich auf ein niedrigeres Niveau einpendeln.

Vorgabe 5: Registrierung und Überprüfung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten durch die BNetzA; § 5 Abs. 1 LSV

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1			40.000		40
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				40	

Die Anzeige bei Inbetriebnahme konnte bisher schriftlich oder elektronisch erfolgen und ist nun verpflichtend elektronisch durch den Betreiber der Ladesäulen vorzunehmen. Entsprechend sind die Formularvorlagen und IT-Prozesse den neuen technischen Anforderungen anzupassen. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt laut BNetzA schätzungsweise 40 Tsd. Euro.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Regelungsfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Von einer Befristung wird aus Gründen der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit abgesehen.

Eine Evaluierung der Änderungen erfolgt fünf Jahre nach Inkrafttreten. Hierfür wird das Ressort in fachlich geeigneter Weise prüfen (z. B. Befragungen), ob und inwieweit die beabsichtigten Wirkungen auf die Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit des Bezahlers beim ad hoc-Laden erreicht worden sind. Die Evaluierung wird die Frage nach der Akzeptanz und Praktikabilität der Regelungen einschließen. Die Wirkung der Neuregelung wird durch die Einholung von Stellungnahmen der sachlich betroffenen Wirtschafts- und Verbraucherverbände ermittelt.

B. Besonderer Teil

Zu § 2 Nummer 1

Schätzungen zufolge werden in der EU bis zum Jahr 2030 insgesamt ca. 110.000 batterieelektrisch betriebene Nutzfahrzeuge zugelassen sein. Hierbei handelt es sich um 8 Prozent der dann zugelassenen Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen und 15 Prozent der zugelassenen

Nutzfahrzeuge unter 16 Tonnen. Eine engere Anbindung der LSV an die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 2) über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID), die alle Fahrzeugklassen erfasst, ist ein wichtiger Schritt, um die Elektromobilität auch im Bereich der Nutzfahrzeuge entschieden weiter voranzubringen.

Zu § 2 Nummer 6

Die Einfügung der Variante des Entladens hat lediglich klarstellenden Charakter und dient dazu, auch solche Ladepunkte zu erfassen, die in der Lage sind, Strom aus der Batterie des Elektromobils aufzunehmen. Die Formulierung erfasst Ladepunkte, die sowohl zum Auf- als auch zum Entladen geeignet und bestimmt sind als auch solche Ladepunkte, die nur eine der beiden Funktionen anbieten.

Zu § 2 Nummer 9

Die Änderung soll die bestehende Definition zur öffentlichen Zugänglichkeit konkretisieren. Die bisherige Regelung stellte für die Abgrenzung eines öffentlichen von einem privaten Ladepunkt allein darauf ab, ob der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann oder nicht.

Viele Parkplätze an Ladepunkten, die für eine bestimmte Person oder ein bestimmtes Fahrzeug reserviert sind (z.B. für Mitarbeiter oder Nutzer von Car-Sharing-Diensten) sind tatsächlich befahrbar, aber nicht für eine öffentliche Benutzung vorgesehen. Eine streng am Wortlaut der bestehenden Regelung orientierte Auslegung könnte den Schluss zulassen, dass die Betreiber in diesem Fall gezwungen sind, den allgemeinen Zugang z.B. durch eine Schranke auszuschließen, damit die Ladepunkte als privat eingestuft werden. Es sollte daher klargestellt werden, dass konkrete Zugangsbeschränkungen auch über die Befugnis zur Nutzung der Parkfläche und des Ladepunktes erfolgen können und keine physischen Barrieren, wie Poller oder Schranken, erforderlich sind, um den Ladepunkt unzugänglich zu machen. Dazu muss der Betreiber den Zugang zum Ladepunkt auf einen bestimmten, klar abgrenzbaren Personenkreis beschränken.

Unter einem individuell bestimmten Personenkreis sind Personen zu verstehen, die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber auf diese Weise bei Bedarf individuell identifizieren kann. Dies ist typischerweise bei einer Mitgliedschaft, einer Anmeldung oder Registrierung, die aufgrund eines von dem Betrieb des Ladepunktes eindeutig abgrenzbaren, primären Geschäftsbetriebs erforderlich ist (z.B. bei Hotels, (stationsbasiertem) Car-Sharing und Arztpraxen) sowie bei einem Arbeitsverhältnis der Fall. Parkflächen auf einem Firmengelände, die nur mit konkreter Berechtigung (z.B. als Mitarbeiter oder berechtigte Gäste) befahren werden können, sind daher nicht als öffentlich zugänglich einzustufen. Da das Gelände grundsätzlich nicht öffentlich zugänglich ist, sind auch darauf befindliche Ladepunkte ohne weitere zusätzliche physische Beschränkungen oder Beschilderungen ebenfalls nicht öffentlich zugänglich.

Es soll eine möglichst breite Anwendung des § 4 LSV gewährleistet werden. Daher soll sich ein Betreiber von Ladepunkten den Anforderungen der Ladesäulenverordnung nicht allein dadurch entziehen können, dass er die Nutzung seiner Ladepunkte von einer vorherigen Anmeldung oder Registrierung abhängig macht und so den Kreis seiner Kunden erstmals individuell bestimmbar macht, es sei denn, die Anmeldung oder Registrierung dient dem Abschluss eines nicht primär auf die Nutzung von Ladepunkten ausgelegten Vertragsverhältnisses.

Ladepunkte etwa auf Supermarkt- oder Kundenparkplätzen oder in Parkhäusern, die grundsätzlich für jedermann zugänglich sind, also auch für solche Personen, die dem Betreiber

nicht individuell bekannt sind, stellen hingegen keinen individuell bestimmten Personenkreis dar und sind daher als öffentlich zugänglich einzustufen. Dies gilt auch für Beschilderungen, die die Nutzung von Parkflächen nur für Kunden ausweisen.

Ladepunkte, die als privat gekennzeichnet sind oder sich auf Carports, Garageneinfahrten oder sonstigen Parkflächen von Privatpersonen (natürlichen Personen) befinden, sind keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte.

Der Betreiber muss die Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis für potentielle Nutzer des Ladepunkts deutlich sichtbar machen. Dies kann durch eine Kennzeichnung, z.B. eine gut wahrnehmbare Bodenmarkierung oder durch das Aufstellen eines Schildes erfolgen, das die Nutzung z.B. auf Mitglieder, Gäste oder Mitarbeiter beschränkt.

Eine etwaige zeitliche Beschränkung der Nutzung durch den Betreiber aufgrund betrieblicher Gründe, insbesondere der Geschäftszeiten, oder zwingender versicherungstechnischer oder bauordnungstechnischer Gründe beseitigt die Eigenschaft als öffentlich zugänglich nicht.

Zu § 3 Absatz 1

Gemäß der aktuellen Fassung der LSV sind Normal-Ladepunkte an denen Wechselstrom-Laden möglich ist und die ausschließlich mit Kupplungen ausgestattet sind, nicht LSV-konform. Kupplungen sind die Komponente eines Ladekabels, die in fest im Elektromobil integrierte Fahrzeugstecker eingesteckt werden. Die neue Regelung erlaubt nun auch bei Normal-Ladepunkten die Anbringung von ausschließlich fest an der Ladesäule montierten Kabeln mit Typ-2-Steckerverbindung. Ein derartiges sog. angeschlagenes Kabel erhöht die Kundenfreundlichkeit und den Ladekomfort. Der Fahrer eines Elektromobils muss kein eigenes Kabel mehr mitführen und kann, wie bereits heute beim Schnellladen üblich, direkt mit dem Ladevorgang starten.

Der Typ-2-Stecker ist mittlerweile europäischer Standard für das Normalladen. Die meisten europäischen Automodelle und öffentlich zugänglichen Ladestationen sind daher heute mit einer Typ-2-Steckdose ausgestattet. Entsprechend ist festzustellen, dass der Bestand an Elektromobilen mit Typ-1-Ladevorrichtung abnimmt bzw. diese Fahrzeugmodelle zunehmend mit Typ-2-Stecker angeboten werden. Bei Bedarf sind am Markt Adapter verfügbar, um ein Fahrzeug mit Typ-1-Ladevorrichtung an einem angeschlagenen Ladekabel mit Typ-2-Stecker zu laden.

Sofern in § 3 Abs. 1 von „Steckdosen“ die Rede ist, ist dies dahingehend zu verstehen, dass auch Lademöglichkeiten erfasst sind, die nur eine einzelne Steckdose vorhalten.

Zu § 3 Absatz 4

Mit § 3 Abs. 4 Nummer 1 wird eine Vorgabe des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung umgesetzt. Sie sieht vor, dass beim Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladepunkten aus Gründen der Interoperabilität sicherzustellen ist, dass eine Schnittstelle vorhanden ist, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln.

Bei der Auswahl einer geeigneten Ladesäule spielen für die NutzerInnen Informationen in Form von statischen aber auch dynamischen Daten eine wichtige Rolle. Zu den statischen Daten zählen insbesondere die Lage und die Ladeleistung, zu den dynamischen Daten insbesondere die Betriebsbereitschaft bzw. der Belegungsstatus der Ladesäule, also die technische und elektrische Verfügbarkeit. Da die Daten von unterschiedlichen Marktakteuren stammen, erfordert ihre Bereitstellung für die NutzerInnen das Zusammenspiel mehrerer Marktteilnehmer. Insbesondere müssen die genannten Daten hierfür auch an übergeordnete Systeme übermittelt werden können. Hierzu zählen z.B. eRoaming-Plattformen, also

Vernetzungsplattformen zur Verbindung von mehreren Ladesäulenbetreibern und Mobilitätsanbietern zu einem eRoaming-Netzwerk.

Um das Zusammenspiel mehrerer Marktteilnehmer zu ermöglichen, muss ein Ladepunkt technisch an ein zentrales Managementsystem („Backend-System“) angebunden werden können. Das zentrale Managementsystem verwaltet die Ladesäulen und unterstützt insbesondere den Betrieb des Ladeinfrastrukturnetzes. Dabei übernimmt es unterstützende Funktionen bei der Verwaltung, Überwachung, Service, Wartung, Monitoring, Steuerung der Ladeinfrastruktur sowie der Abrechnung und dem eRoaming von Ladevorgängen. Beispielsweise können über das Backend Status-Abfragen sowie Remote-Dienste ausgeführt oder Auswertungen und Statistiken über die Belegung der Ladeinfrastruktur erfasst werden. Weiterhin ist eine Steuerung und ein Lastmanagement bis hin zu Reservierungsfunktionen über das Backend möglich.

Für ein reibungsloses technisches Zusammenspiel müssen sowohl der Ladepunkt als auch das Backend-System miteinander kompatibel sein. Dafür bedarf es einer standardisierten Schnittstelle, die dynamische Daten wie den Belegungsstatus an das zentrale Managementsystem übermitteln kann.

Weiter kann die Schnittstelle die Basis dafür bilden, dass am Display des Ladepunkts Preisinformationen und Kosten bereitgestellt und dass mit zentraler Unterstützung intelligente Ladefunktionen unterstützt werden. Hierdurch kann die Transparenz des Ladevorgangs erhöht werden.

Für die Netzwerkkommunikation zwischen Ladepunkt und Backend-System stehen diverse Kommunikationslösungen zur Verfügung. Ein weit verbreitetes Protokoll für diesen Anwendungszweck ist etwa das Open Charge Point Protocol (OCPP). Es ist vorgesehen, OCPP in die zukünftige Norm DIN EN 63110 bzw. IEC 63110 zu überführen.

Standards im Sinne dieser Vorschrift sind sowohl konsensbasierte Standards als auch Industriestandards.

Zu § 3 Absatz 6

Die Regelung in § 3 Abs. 6 gewährleistet zweierlei: technischen Spielraum und die Einhaltung der Anforderungen der Digitalisierung der Energiewende nach dem Messstellenbetriebsgesetz (MsbG). Sichergestellt wird, dass energiewirtschaftlich relevante Lade- und Steuerungsvorgänge über ein Smart-Meter-Gateway entsprechend den spezialgesetzlichen Anforderungen des MsbG abgewickelt werden. Hierzu zählen insb. bilanzierungs-, abrechnungs- oder netzrelevante Lade- und Steuerungsvorgänge. Solange und soweit nicht solche energiewirtschaftlich relevanten Lade- und Steuerungsvorgänge beim öffentlichen Laden am Ladepunkt selbst vorgenommen werden, bedeutet das auch, dass in Anwendung des MsbG der Ladepunkt nicht direkt mit einem Smart-Meter-Gateway verbunden oder ein Gateway im Ladepunkt verbaut sein muss und die notwendige Authentifizierung von Fahrern von Elektromobilen nicht über das Smart-Meter-Gateway laufen muss; in solchen Fällen ist der Netzanschlusspunkt der richtige Einbauort. Die Vorschrift formuliert keine neuen Einbauverpflichtungsfälle, sondern enthält technische Vorgaben zur Ausgestaltung von Ladeeinrichtungen für das öffentliche Laden.

Zu § 4 Nummer 2

§ 4 sah in der bisherigen Fassung die Auswahl zwischen vier verschiedenen Bezahlmöglichkeiten beim punktuellen Aufladen vor. Wurde eine der vier Varianten an einem öffentlich zugänglichen Ladepunkt angeboten, so erfüllte dieser Ladepunkt die Anforderungen an das punktuelle Aufladen.

Die Ergebnisse des 3. Spitzengesprächs der Konzentrierten Aktion Mobilität („Gestärkt aus der Krise, gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten“) am 8. September 2020 sehen vor, dass die Bundesregierung eine einheitliche Bezahlmethode für das sogenannte ad hoc Laden an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur festlegen wird.

Zu diesem Zweck sieht die Änderung vor, dass der Betreiber eines öffentlich zugänglichen Ladepunkts an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mindestens mittels eines gängigen Kreditkartensystems anbieten muss. Zu den gängigen Kreditkartensystemen zählen insbesondere Mastercard und VISA, die weltweit genutzt werden. Das Angebot einer Kreditkartenzahlung erleichtert auch Fahrern von Elektromobilen aus dem europäischen Ausland das grenzüberschreitende Laden. Die Zahlungsmöglichkeit mit Kreditkarte trägt so dazu bei, ein einheitliches europäisches Bezahlssystem bei Ladesäulen zu etablieren.

Der Betreiber muss für die Kreditkartenzahlung aus den in den Buchstaben a, b und c genannten Umsetzungsvarianten mindestens eine auswählen und anbieten:

Erstens kann die Bezahlung über ein stationäres Kartenterminal mit einem Chip- und Magnetstreifenleser erfolgen, bei dem die jeweilige Karte physisch eingeführt wird.

Zweitens kann die Bezahlung kontaktlos erfolgen. Viele Kreditkarten bieten diese Funktion, die an einem aufgebracht Wellensymbol erkennbar ist, an. Sie basiert auf der sog. Near Field Communication-(NFC-)Technologie, die für die Kommunikation im Nahbereich (Near Field), d.h. über Distanzen von nur wenigen Zentimetern, optimiert ist. Für den Bezahlvorgang wird die Karte kurz vor das NFC-Lesegerät gehalten oder dort aufgelegt. Die Zahlung wird mit einem optischen oder akustischen Signal bestätigt.

Das kontaktlose Bezahlen ist auch über das Vorhalten eines Smartphones oder eines sonstigen mobilen Endgeräts, z.B. eines Tablets, möglich. Hierzu muss das jeweilige Gerät NFC-fähig sein und die Kreditkarte virtuell in einer sog. Mobile Wallet (z.B. Apple Pay, Google Pay) hinterlegt werden. Die Verwendung eines Smartphones oder eines anderen mobilen Endgeräts im Zusammenhang mit Bezahlvorgängen wird auch Mobile Payment genannt.

Drittens ist eine Bezahlung über eine mobile Webseite möglich. Ein typischer Ablauf dieses webbasierten Bezahlvorgangs gestaltet sich wie folgt: Der Nutzer scannt per Smartphone einen QR-Code an der Ladesäule oder berührt mit dem Smartphone einen dort angebrachten Aufkleber mit integriertem NFC-Chip. Dadurch wird er auf dem Smartphone auf eine kostenlose browserbasierte Webseite geleitet. Diese sollte im Sinne der Nutzerfreundlichkeit auf allen gängigen Smartphones funktionieren, einfach und klar verständlich in der Bedienung sein und nur die absolut notwendigen Daten für die Abwicklung der Zahlung erfassen. Der Nutzer kann direkt das gewünschte Bezahlfahrer auswählen, ohne dass hierfür eine dauerhafte Registrierung erforderlich ist. Eine solche Registrierung kann jedoch optional angeboten werden. Im Falle der Kartenzahlung kann der Nutzer die Kartenummer direkt auf der mobilen Webseite eingeben. Er bestätigt das Bezahlfahrer und legt die Art der Übermittlung des Belegs fest (z.B. per Rechnungsportal, SMS, E-Mail oder als Download). Anschließend wählt der Nutzer den Tarif aus und startet den Ladevorgang. Nach dem Ladevorgang wird der Beleg dem Nutzer auf dem gewählten Weg übermittelt.

Zusätzlich zu den genannten Varianten kann die Bezahlung optional mittels eines gängigen webbasierten Systems (z.B. per App, PayPal, Sofortüberweisung) ermöglicht werden, wobei in der Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind. Sofern keine kostenlose mobile Webseite angeboten wird, muss in diesem Fall der Zugang zu mindestens einer Variante des webbasierten Direktbezahlers kostenlos ermöglicht werden.

Ausgenommen von der Verpflichtung zur kreditkartenbasierten Bezahlung sind solche Ladepunkte, an denen oder in deren unmittelbarer Nähe der Strom verschenkt oder eine Barzahlung angeboten wird.

Die Verpflichtung, ein gängiges Kreditkartensystem anzubieten, ist eine Mindestanforderung. Dem Betreiber steht es frei, zusätzlich weitere Kartenzahlungsmöglichkeiten, insbesondere mittels Debitkarte (z.B. Girocard) oder ein sms-Payment anzubieten. Das neben dem ad-hoc Laden regelmäßig angebotene vertragsbasierte Laden ist von den Regelungen der LSV weiterhin nicht erfasst.

Zu § 5 Absatz 1

Bislang mussten Ladepunkte mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn des Aufbaus bei der BNetzA angezeigt werden. Die Praxis hat gezeigt, dass der Zeitpunkt des Aufbaus und insbesondere der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur von vielen Faktoren abhängig ist und mehrere Wochen im Voraus häufig noch nicht exakt bestimmt werden kann.

Um eine nachträgliche Korrektur der angezeigten Daten und damit einen erhöhten Verwaltungsaufwand zu vermeiden, erscheint es sinnvoll, die Anzeige der Inbetriebnahme bis spätestens zwei Wochen nach Aufbau bei der BNetzA zuzulassen. Dies unterstützt insbesondere die Errichtung von Schnellladepunkten, da hier das geforderte Inbetriebnahmeprotokoll als zusätzlicher Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen erst nach der Inbetriebnahme übermittelt werden kann. Eine Registrierung und Bestätigung von Anzeigen dauern in der Praxis nicht länger als eine Woche. Eine schnelle und rechtzeitige Registrierung des Ladepunkts ist damit weiterhin möglich.

Um ein einheitliches und effizientes Anzeigeverfahren sicherzustellen, wird nun ausdrücklich in der LSV festgelegt, dass die Ladesäulenbetreiber das auf der Homepage der BNetzA bereitgestellte Formular zur Anzeige nutzen und ihre Angaben elektronisch übermitteln müssen.

In § 5 Abs. 2 kann die Nachweispflicht auf die Einreichung eines Nachweises der technischen Sicherheit nach § 49 EnWG beschränkt werden. Zusätzliche Nachweise der Interoperabilitätsanforderungen, die von Betreibern von Normalladepunkten nicht gefordert werden, sind bei Schnellladepunkten ebenso wenig erforderlich und werden in der Praxis durch die BNetzA nicht gefordert.

Zu § 6

Die Änderung von § 6 Abs. 1 ermöglicht der BNetzA, alle von der LSV erfassten Ladepunkte regelmäßig dahingehend zu überprüfen, ob die technischen Anforderungen nach § 3 Abs. 1 bis 5 und die Anforderungen an das punktuelle Aufladen nach § 4 eingehalten werden.

Im Falle eines Verstoßes gegen diese Anforderungen ermöglichte § 6 Abs. 2 bislang lediglich die Stilllegung einer Ladeeinrichtung. Mit der Änderung in § 6 Abs. 2 wird es der BNetzA ermöglicht, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes auch weniger eingriffsintensive einzelfallbezogene Anordnungen zu treffen. Hierzu zählt beispielsweise, Betreiber zur Anzeige bzw. zur Nachrüstung von Typ-2-Steckdosen zu verpflichten. Die Anordnung derartiger milderer Maßnahmen kann im Einzelfall genauso geeignet sein, eine flächendeckende und funktionierende Ladeinfrastruktur aufzubauen und damit die Elektromobilität in Deutschland weiter voranzutreiben.

Zu § 8

In § 8 wird seit der letzten LSV-Änderung vorgeschrieben, dass Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen wurden, von den Anforderungen nach § 4 ausgenommen sind. In der ersten gültigen Fassung der LSV war vorgeschrieben, dass alle Ladepunkte, die vor dem Inkrafttreten der LSV in Betrieb genommen worden sind, von den Anforderungen des § 3, also den Steckerkonformitätsregelungen, ausgenommen sind. Dieser Absatz sollte wieder eingefügt werden, da der Bestandsschutz nach wie vor gültig ist und für ältere Ladepunkte keine Verpflichtung zum Austausch bereits vorhandener Stecker besteht.

Für die Implementierung der Datenschnittstelle gemäß § 3 Abs. 4 wird eine Übergangsfrist bis zum 30. Juni 2021 gewährt.

Für die Implementierung des einheitlichen Bezahlsystems wird eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2022 gewährt, damit im Falle einer erforderlichen Neukonstruktion der Ladesäule die Durchführung eines mess- und eichrechtlichen Zertifizierungsverfahrens gewährleistet werden kann.