



11. Mai 2021

# Änderung der Ladesäulenverordnung

## 1. Einheitliches Bezahlungssystem beim spontanen Laden („Ad-hoc Laden“)

Ein zentrales Ziel des Gesetzesvorhabens ist es, **Bezahlungssysteme an Ladesäulen einfacher und transparenter zu gestalten**. Auf dem 3. „Autogipfel“ der Bundeskanzlerin am 8. September 2020 wurde vor diesem Hintergrund beschlossen, eine einheitliche Bezahlungsmethode für das sogenannte Ad-hoc-Laden an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur festzulegen. Bislang lässt die Ladesäulenverordnung als Mindestvoraussetzung entweder eine Bezahlung mit einem „gängigen kartenbasierten Bezahlungssystem“ oder einem „gängigen webbasierten“ Bezahlungssystem zu.

Künftig muss der Betreiber eines öffentlich zugänglichen Ladepunkts an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe mindestens einen **kontaktlosen Zahlungsvorgang mittels gängiger Kredit- und Debitkarte** anbieten. Zu den gängigen Kreditkartensystemen zählen Mastercard und VISA, die weltweit genutzt werden. Gängiges Debitkartensystem in Deutschland ist die girocard, da jeder Inhaber eines Girokontos in der Regel über mindestens eine solche Karte verfügt.

Der Betreiber muss die Bezahlung **kontaktlos durch Vorhalten der Karte** ermöglichen. Viele Zahlungskarten bieten diese Funktion an, die an einem aufgebrachten Wellensymbol erkennbar ist und auch der sog. **Near Field Communication**-(NFC-)Technologie basiert. Es ist ausreichend, wenn mehrere Ladepunkte über ein gemeinsam genutztes Terminal zur Authentifizierung und Durchführung des Zahlungsvorgangs in unmittelbarer Nähe verfügen.

Die Vorgabe ist eine **Mindestanforderung**. Dem Betreiber steht es frei, zusätzlich weitere Zahlungsmöglichkeiten anzubieten (z.B. webbasiertes Bezahlen).

Die Regelung zum einheitlichen Bezahlungssystem soll für **alle Ladesäulen gelten, die ab dem 1. Juli 2023 erstmalig in Betrieb genommen werden. Bestehende Ladesäulen müssen nicht nachgerüstet werden**. Die Neuregelung bewirkt, dass an Ladesäulen künftig ein **PIN-Pad** für die PIN-Eingabe bei der Kartenzahlung verbaut werden muss.

Die PIN-Eingabe ist wegen der Vorgaben der Zweiten Zahlungsdiensterichtlinie („Payment Service Directive II“) erforderlich. Dadurch müssen die betroffenen Ladesäulenmodelle baulich angepasst und erneut mess- und eichrechtlich zertifiziert werden. Um den Herstellern von Ladeinfrastruktur ausreichend Zeit für diese Maßnahmen zu geben, gilt die neue Regelung erst ab Mitte 2023.

Die Neuregelung ist sehr **nutzerfreundlich**. Sie gewährleistet, dass spontane Ladevorgänge **schnell und einfach bezahlt** werden können. Durch die Vorgabe der Zahlung mit gängiger Kredit- und Debitkarte wird sichergestellt, dass **nahezu jeder jederzeit** an öffentlich zugänglichen Ladesäulen Strom laden und bezahlen kann. Hierzu zählen auch solche Personen, die über keine Kreditkarte und kein Smartphone verfügen. Dies **steigert die Akzeptanz der Elektromobilität** erheblich.

Mit der Neuregelung leistet Deutschland zudem einen **Beitrag zur Etablierung eines europäischen Bezahlsystems für Ladesäulen**. Über **Kreditkarten** kann – anders als bei Debitkarten – ohne Weiteres grenzüberschreitend und weltweit gezahlt und abgerechnet werden. Das Angebot einer Kreditkartenzahlung **erleichtert** damit auch Fahrern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen aus dem europäischen Ausland **das grenzüberschreitende Laden**. Die Zahlungsmöglichkeit mit Kreditkarte trägt so dazu bei, ein **einheitliches europäisches Bezahlungssystem** bei Ladesäulen zu etablieren.

## 2. Datenschnittstelle für größere Nutzerfreundlichkeit

Bei der Auswahl einer geeigneten Ladesäule spielen für die Nutzerinnen und Nutzer Informationen zum Standort, zur Betriebsbereitschaft und zur Belegung der Ladesäule eine wichtige Rolle. Zukünftig muss daher bei neu errichteten Ladepunkten eine **Schnittstelle** vorhanden sein, **die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten zu übermitteln**.

Zu den dynamischen Daten zählen insbesondere die Betriebsbereitschaft und der Belegungsstatus der Ladesäule, also die technische und elektrische Verfügbarkeit. Die Änderung der Ladesäulenverordnung sieht vor, dass bei Ladepunkten, die **ab dem 1. März 2022** in Betrieb genommen werden, eine **standardisierte Schnittstelle vorhanden sein muss, mithilfe derer Autorisierungs- und Abrechnungsdaten sowie dynamische Daten zur Betriebsbereitschaft und zum Belegungsstatus übermittelt werden können**.

Die Daten können insb. von sog. **eRoaming-Plattformen** genutzt werden, also Vernetzungsplattformen zur Verbindung von mehreren Ladesäulenbetreibern und Mobilitätsanbietern.

Die Vorgaben zur Datenschnittstelle erhöhen die **Transparenz des Ladevorgangs, vereinfachen das Laden für die Nutzerinnen und Nutzer und ermöglichen es, digitale Dienste rund um das Laden anzubieten**.

### 3. Mehr Ladekomfort durch fest angebrachte Ladekabel

Nach der geänderten Ladesäulenverordnung sind zukünftig auch Normalladepunkte (bis 22 Kilowatt) zugelassen, die ausschließlich mit fest angebrachtem Ladekabel (sog. angeschlagenes Kabel) ausgestattet sind. Bisher war das nur bei Schnellladepunkten (über 22 Kilowatt) der Fall. Das **erhöht die Nutzerfreundlichkeit und den Ladekomfort**. Der Fahrer eines Elektromobils muss in diesem Fall kein eigenes Kabel mehr im Fahrzeug mitführen und kann direkt mit dem Ladevorgang starten.

### 4. Pragmatische Definition der öffentlichen Zugänglichkeit

Die bisherige Definition der „öffentlichen Zugänglichkeit“ in der Ladesäulenverordnung stellte für die Abgrenzung eines öffentlichen von einem privaten Ladepunkt allein darauf ab, ob der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz tatsächlich von jedermann befahren werden kann oder nicht.

Durch die Anpassung der Definition wird nun klargestellt, dass **keine physischen Barrieren wie z.B. Poller oder Schranken erforderlich sind**, um den Ladepunkt als nicht öffentlich zugänglich einzustufen. Es genügt, wenn der Betreiber den Zugang zum Ladepunkt mit Hilfe einer **deutlich sichtbaren Beschilderung oder Kennzeichnung auf einen klar abgrenzbaren, bestimmten Personenkreis beschränkt**. Unter einem individuell bestimmten Personenkreis sind Personen zu verstehen, die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber bei Bedarf individuell identifizieren kann. Dies ist typischerweise bei einer Mitgliedschaft, einer Anmeldung oder Registrierung sowie bei einem Arbeitsverhältnis der Fall.

Aktuell sind Besucherparkplätze z.B. an Firmen, Arztpraxen oder Hotels grundsätzlich als öffentlich zugänglich einzustufen und müssen sämtliche Anforderungen der Ladesäulenverordnung erfüllen. Dies kann ggf. dazu führen, dass die betreffenden Stellen darauf verzichten, Ladesäulen zu errichten. Durch die neue, **pragmatische Lösung** kann der Zugang nun vergleichsweise **niederschwellig** geregelt werden. Dadurch wird der Aufbau von Ladepunkten insb. an den genannten Orten attraktiver. Die Neuregelung ist eine **wesentliche Verbesserung zum status quo** und kann dazu beitragen, dass mehr Ladepunkte errichtet werden.

### 5. Weitere Anpassungen

Der Anwendungsbereich der LSV wird **auf Nutzfahrzeuge erweitert**.

Die **Anzeigespflicht** für neu errichtete Ladesäulen bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) wird **praxisnäher ausgestaltet**. 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.