

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz zur Verordnung zur Neufassung der Ladesäulenverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 23.05.2024

Juni 2024

Einleitung

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint etwa 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Der VDA bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Stellungnahme

Die flächendeckende und bedarfsgerechte Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur spielt für den Markthochlauf der Elektromobilität eine entscheidende Rolle. Die Menschen brauchen die Gewissheit, überall und zu jeder Zeit unkompliziert laden zu können. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Die Bevölkerung erwartet vor allem von Energiewirtschaft, Bundesregierung und Ladeinfrastrukturbetreibern einen nennenswerten Beitrag. Die Automobilindustrie ihrerseits wird auch in Zukunft ihren Beitrag zum Erfolg der Elektromobilität und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur leisten.

Die Ladesäulenverordnung (LSV) gewährleistet die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Betrieb von Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw.

Der VDA befürwortet den Referentenentwurf grundsätzlich aus den folgenden Gründen:

- Der Referentenentwurf verweist auf die technischen Anforderungen der Alternative Fuel and Infrastructure Regulation (AFIR), sodass sich die LSV zukünftig darauf beschränkt, das nationale Verwaltungsverfahren durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) zu regeln.
- Die BNetzA wird weiterhin die Einhaltung der technischen Anforderungen der AFIR an öffentlich zugängliche Ladepunkte überwachen.
- Betreiber von Schnellladepunkten müssen die Einhaltung der technischen Anforderungen nur noch auf Anforderung der BNetzA nachweisen. Dies führt zu einer Bürokratieentlastung seitens des Betreibers.

- Laut der Anzeigen- und Nachweispflichten muss ein Betreiberwechsel unverzüglich angezeigt werden.
- Die BNetzA wird weiterhin statische Daten für das Ladesäulenregister erheben und der Öffentlichkeit kostenlos im Ladesäulenregister zur Verfügung stellen.

Im Detail haben wir die folgenden Anmerkungen:

§ 3 Technische Sicherheit

Der VDA empfiehlt, § 3 Absatz 3 in der gültigen LSV nicht ersatzlos zu streichen, da AFIR Anhang II Nummer 1.6 „Technische Spezifikationen für Ladestecker für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb (Laden mit Gleichstrom)“ noch nicht spezifiziert ist. Daher schlagen wir folgende Änderung von Absatz 3 vor (**fett** = hinzugefügt):

Beim Aufbau von Ladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, muss aus Gründen der Interoperabilität jeder Ladepunkt mindestens mit einer Kupplung des Typs Combo 2 nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Mai 2015, **oder mit Kupplungen des „Megawatt Charging System“ nach IEC TS 63379, wenn der Ladepunkt mit Fahrzeugen der Kategorie N2 und N3 anfahrbar ist**, ausgerüstet werden.

Begründung:

Die AFIR und die LSV (in der jetzigen gültigen Fassung) sehen beide eine verpflichtende Ausrüstung von Gleichstrom-Schnellladepunkten mindestens mit einem Stecker des Typs Combo-2 (CCS) vor. Demnach müssten auch neu zu errichtende Megawatt Charging System (MCS)-Ladepunkte mit einem Combo-2-Stecker (CCS) ausgestattet werden, was nicht immer sinnvoll scheint. Zwar basiert MCS technisch im Wesentlichen auf CCS, allerdings mit ein paar entscheidenden Anpassungen vor allem beim Stecker. Solange die AFIR im Anhang II Nummer 1.6 noch nicht spezifiziert ist, sollte die LSV das Thema abbilden. Vor allem im Hinblick auf den Aufbau eines initialen Ladenetzes für Lkw, bei dem Deutschland Vorreiter ist. Die Bundesregierung sollte sich dafür einsetzen, dass dies entsprechend in der AFIR umgesetzt wird.

§ 4 Anzeige- und Nachweispflichten

Absatz 1

Gemäß AFIR müssen „[...] den Verbrauchern klare und leicht verständliche Informationen über die an den Tankstellen verfügbaren Kraftstoffe und die Eignung ihrer Fahrzeuge für die verschiedenen Kraftstoffe bzw. Ladepunkte auf dem Unionsmarkt zur Verfügung gestellt werden“ (Erwägungsgrund 65). Darüber hinaus müssen auch Informationen zur Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden (Erwägungsgründe 67 und 69).

Der Referentenentwurf verweist in § 4 Absatz 1 auf die AFIR Artikel 20 Absatz 2. Auf Basis dessen wird die BNetzA weiterhin statische Daten erheben und diese der Öffentlichkeit kostenlos im Ladesäulenregister zur Verfügung stellen. Darin enthalten ist nun auch der Datenpunkt „Kompatibilität des Fahrzeugtyps“. Hier ist nicht zweifelsfrei geklärt, ob er auf die technische oder räumliche Kompatibilität des Fahrzeugtyps mit dem Ladepunkt abzielt. Der VDA empfiehlt, den Begriff zu erklären bzw. nachzuschärfen.

Die Nachschärfung ist wichtig, weil die aktuell im Ladesäulenregister erfassten statischen Daten zu CCS-Ladepunkten keine zweifelsfreie Aussage zulassen, ob diese von Lkw oder kleineren Nutzfahrzeugen angefahren werden können, ohne bspw. benachbarte Ladepunkte zu blockieren. Der VDA schlägt daher vor, dass die gemäß AFIR neu aufzunehmenden statischen Daten im Ladesäulenregister eine Information zur „räumlichen Lkw-Tauglichkeit von CCS-Ladepunkten“ enthalten.

Kontakt

Dr. Marcus Bollig
Geschäftsführer Produkt und Wertschöpfung
marcus.bollig@vda.de

Dr. Joachim Stilla
Fachgebietsleiter Zukünftige Antriebe & Elektromobilität
joachim.stilla@vda.de

Dr. Stefanie Wolff
Referentin Ladeinfrastruktur
stefanie.wolff@vda.de

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand Juni 2024

Registrierter Interessenvertreter - R001243

VDA | Verband der
Automobilindustrie