

Berlin, 21. Dezember 2020

bdeu
Energie. Wasser. Leben.

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e. V.**
Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdeu.de

Stellungnahme

BMWi Entwurf „Ladesäulen- verordnung“

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu über-regionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärme-absatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

1. Einleitung

Der BDEW Bundesverband der Energie und Wasserwirtschaft bedankt sich für die Möglichkeit, zu dem Entwurf der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV) vom 10. Dezember 2020 Stellung nehmen zu können.

Die Energiewirtschaft steht zu dem konsequenten Ausbau klimaschonender Mobilität und hat auch in diesem Jahr den Ausbau weiter massiv vorangetrieben. Die im BDEW vertretenen Ladeinfrastrukturbetreiber betreiben mehr als 85% der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus vertritt der BDEW zahlreiche Dienstleister, die in der Elektromobilität aktiv sind und sorgt mit dem Ladesäulenregister für Transparenz im Markt.

Die Ladesäulenverordnung (LSV) setzt die europäische Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) im Bereich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in nationales Recht um, die im nächsten Jahr ebenfalls novelliert wird. Von kleineren Punkten abgesehen, hat sich die LSV in den vergangenen Jahren bewährt und den Aufbau der Ladeinfrastruktur vorangebracht.

Für den erfolgreichen Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist es von elementarer Bedeutung, dass die regulatorischen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur für die investierenden Unternehmen stabil und berechenbar sind. Dies gilt nicht nur vor dem Hintergrund der aktuell unzureichenden Wirtschaftlichkeit, sondern vor allem auch angesichts des prognostizierten massiven Ausbaubedarfs bis zum Jahr 2030. Dieser kann nur in einem stabilen regulatorischen Umfeld und positiven Investitionsklima gemeistert werden.

Grundsätzlich spricht sich der BDEW daher dafür aus, dass die LSV nur einer kleineren Überarbeitung unterzogen werden sollte, bei der grundlegende unstrittige Aspekte, die sich aus der bisherigen praktischen Umsetzung ergeben haben, berücksichtigt werden. Einen umfassenden Handlungsbedarf mit Blick auf die LSV sieht der BDEW nicht. Mit Blick auf die AFID-Novelle erwartet der BDEW, dass sich die Bundesregierung dafür einsetzt, die jetzt in der LSV anstehenden Änderungen in der AFID-Novelle zu bestätigen.

2. Überblick der Position des BDEW

- Bezüglich der Begriffsdefinition **öffentlich zugänglicher Ladepunkte** in **§ 2 Nr. 9** plädiert der BDEW dafür **zu prüfen, ob eine mögliche Klarstellung ggf. erst nach der AFID-Novelle erfolgen sollte.**
- Wir **begrüßen die Änderung des § 3 Abs. 1 zum angeschlagenen Kabel**, da diese die Weiterentwicklung des Marktes berücksichtigt.
- Wir **begrüßen den Kompromiss zu § 4 Nr. 2 bzgl. einheitlicher Bezahlssysteme.** Wir weisen dabei darauf hin, dass aus Sicht des BDEW **webbasierte Lösungen die Anforderungen** an ein Bezahlmittel für das ad-hoc Laden sowohl mit Blick auf das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** als auch der **Zukunftsfähigkeit** und **europäischen Anschlussfähigkeit** am besten erfüllen.

- Wir sehen den **aktuellen Formulierungsvorschlag zu § 3 Abs. 4 bzgl. einer standardisierten Schnittstelle kritisch**, da **derzeit kein genormter Standard verfügbar ist, der die Anforderung der LSV bereits erfüllen könnte**. Deshalb sollte in der Formulierung stattdessen auf „einheitliche technische Anforderungen“ für eine Datenschnittstelle abgehoben werden.
- Wir halten die **Regelung in § 3 Abs. 6 zur Abwicklung von Lade- und Steuerungsvorgängen über ein Smart-Meter-Gateway** für **verfrüht** und in ihrer **Formulierung inhaltlich unklar**. Wir plädieren daher dafür, diesbezüglich noch keine Regelung vorzunehmen. Hilfsweise empfehlen wir klarzustellen, dass intelligente Messsysteme entsprechend den im MsbG definierten Vorgaben zum Einsatz kommen.

Gerne steht der BDEW für weitere klärende Gespräche mit dem Ministerium zur Verfügung.

3. Konkrete Anmerkungen zu den einzelnen Regelungen der LSV

§ 2 Nr. 9: Begriffsbestimmung öffentlich zugänglicher Ladepunkte:

Der BDEW hat in der Vergangenheit auf das Problem hingewiesen, dass die aktuelle Formulierung zur Begriffsbestimmung öffentlich zugänglicher Ladepunkte unterschiedliche Auslegungen zulässt und einer Konkretisierung bedarf. Mit einer Konkretisierung sollte das Ziel verfolgt werden zum einen „Destination Charger“ (also Ladeinfrastruktur für Gäste von z.B. Hotels, Ferienwohnungen, Arztpraxen etc.) von den Anforderungen der LSV zu befreien, und zum anderen den Geltungsbereich der LSV auch für Ladeinfrastruktur auf großen Parkplätzen des Einzelhandels festzuschreiben. Mit Blick auf dieses angestrebte Ziel sehen wir in der aktuellen Formulierung des Referentenentwurfs positive und kritische Aspekte.

Positiv:

- Versuch einer Konkretisierung der Begriffsbestimmung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur.
- Befreiung der „Destination Charger“ von den Anforderungen der LSV.

Kritisch:

- Zu weite Auslegung des „individuell bestimmten“ Personenkreises möglich auf Inhaber von Kundenkarten, insbesondere – aber nicht ausschließlich – wenn diese Inhaber mit dem CPO in keinem vertraglichen oder mitgliedschaftlichen Verhältnis stehen (z.B. Payback-Card, IKEA Family-Card, etc.).
- Vorgereifen der AFID, die ggf. nochmals neue Anforderungen an eine Definition zu öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur schafft und Widersprüche klärt.

Vor diesem Hintergrund plädiert der BDEW dafür **noch einmal zu prüfen, ob eine mögliche Klarstellung ggf. erst nach der AFID-Novelle erfolgen sollte**.

§ 3 Abs. 1: Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität – Angeschlagenes Kabel

Die Anerkennung eines Ladepunkts mit einer Typ 2-Fahrzeugkupplung (mit angeschlagenem Kabel) auch ohne zusätzliche Typ 2-Steckdose, wie in der AFID vorgesehen, ist zu begrüßen, da sich inzwischen die Typ 2 Ladevorrichtung für Elektrofahrzeuge in Europa etabliert hat. Für den weiter zurück gehenden Bestand an Fahrzeugen mit Typ 1 Stecker sind zudem inzwischen Adapter erhältlich, die diesen ebenfalls das Laden an einem Ladepunkt mit angeschlagenem Kabel ermöglichen. In der Frage des angeschlagenen Kabels sieht der BDEW den regulatorischen Handlungsbedarf mit der Angleichung an die Formulierung der AFID als hinreichend adressiert an.

§ 4 Nr. 2: Punktueller Aufladen – Bezahlssysteme

Die Sicherstellung eines einheitlichen Bezahlsystems für das ad-hoc Laden über die drei gelisteten Zahlungsmethoden ist **als Kompromiss zu begrüßen**. Insbesondere unterstützen wir den Hinweis im Referentenentwurf und der Begründung, dass Kreditkarten das europaweit gängigste Kartenzahlungsmittel darstellen und somit die Mindestanforderungen im Sinne der LSV und der AFID am besten erfüllen. Gerade mit einem Blick in unsere Nachbarländer stellt die Kreditkarte sicher, dass eine grenzüberschreitende Mobilität einfach und zuverlässig möglich ist.

Wir möchte außerdem hervorheben, dass der Vorgang des ad-hoc Ladens und Bezahls verglichen mit dem vertragsbasierten Laden über Ladestromanbieter (EMP) nur einen sehr geringen Teil der Geschäftsvorgänge einnimmt. In der Regel entscheiden sich Kundinnen und Kunden nur bei 5-10 Prozent der Ladevorgänge für das ad-hoc Laden. Vor diesem Hintergrund muss die **Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen eines ad-hoc Zahlungsmittel** berücksichtigt werden. Aus diesem Grund sieht der BDEW vor allem **webbasierte Lösungen ohne dauerhafte Registrierung, als das Zahlungsmittel, das die Mindestanforderungen an ein Bezahlssystem am besten erfüllt**. Angesichts der voranschreitenden Digitalisierung sind webbasierte Lösungen zudem besonders zukunftsfähig, weisen eine hohe Anschlussfähigkeit an den europäischen Markt auf und sind besonders kundenfreundlich, da sie schnell, kontaktlos, hygienisch und bargeldlos funktionieren. Dabei sollte neben browserbasierten Systemen auch die Bereitstellung einer App im Rahmen der LSV gleichwertig behandelt werden.

Unter Berücksichtigung des aktuellen Referentenentwurfs begrüßt der BDEW außerdem die ausreichende Übergangsfrist. Sollte allerdings die Regelung noch erweitert werden, müsste erneut geprüft werden, ob diese eine längere Übergangsfrist zur Folge haben.

§ 3 Abs. 4: Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität – Schnittstelle zur Übermittlung dynamischer Daten

Mit der Aufnahme des Abs. 4 entspricht der Vorschlag der Vorgabe aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung, wonach in der überarbeiteten LSV eine Regelung aufgenommen werden soll,

dass beim Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladepunkten aus Gründen der Interoperabilität das Vorhandensein einer Schnittstelle sichergestellt wird, die genutzt werden kann, um statische und dynamische Daten zu übermitteln.

Als statische Daten werden dabei in der Begründung insbesondere die Lage und die Ladeleistung angeführt. Als dynamische Daten werden insbesondere die Betriebsbereitschaft bzw. die Besetzung der Ladesäule (Belegungsstatus), also die technische und elektrische Verfügbarkeit, angeführt. An dieser Stelle weist der BDEW darauf hin, dass Daten zum Standort- und zur Belegungsinformationen den Kunden heute i.d.R. v.a. durch die E-Mobility-Service-Provider zur Verfügung gestellt werden.

Ausgehend von der Begründung zu § 3 Abs. 4, ist anzunehmen, dass mit der aktuellen Formulierung im Referentenentwurf zur LSV die Schnittstelle zwischen CPO-Backend und Ladepunkt adressiert werden soll. Der BDEW möchte hierbei nochmals darauf hinweisen, dass dies eine andere Schnittstelle ist als die ebenfalls in der Begründung erwähnte Schnittstelle zu e-Roaming-Dienstleistern oder E-Mobility-Service-Providern.

Vor dem Hintergrund, dass sich der **Standard für die Schnittstelle zum Datenaustausch zwischen CPO-Backend und Ladepunkt noch im Konsolidierungsprozess befindet. Es ist entsprechend derzeit noch kein Standard verfügbar, der die Anforderung der LSV erfüllen könnte. Deshalb empfiehlt der BDEW, dass statt der Vorgabe einer standardisierten Schnittstelle auf „einheitliche technische Anforderungen“ für eine Datenschnittstelle** abgehoben werden sollte. Dabei ist es aus unserer Sicht unerheblich, ob sich die Schnittstelle direkt an der Ladesäule befindet, da die Datenübertragung an sich im Fokus steht. Die Schnittstelle kann entsprechend bspw. auch im CPO Backend angelegt sein.

Vorschlag des BDEW:

„§ 3 Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität

(1) – (3) [...]

(4) *Beim Aufbau von Ladepunkten muss aus Gründen der Interoperabilität sichergestellt werden, dass eine ~~standardisierte~~ **Datenschnittstelle** vorhanden ist, die **einheitlichen technischen Anforderungen genügt und** genutzt werden kann, um Autorisierungs- und Abrechnungsdaten sowie dynamische Daten zu übermitteln.*

§ 3 Abs. 6: Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität – Smart-Meter-Gateway

Positiv hervorzuheben ist, dass die Regelung ausweislich der Begründung keine neue Einbauverpflichtung für intelligente Messsysteme darstellen soll. Gleiches gilt für die Aussage, dass nicht in jedem Fall und auch nicht für jeden Ladepunkt ein Smart-Meter-Gateway erforderlich ist. Dies geht aus Sicht des BDEW in die richtige Richtung. Der Anwendungsbereich des MsbG bezieht sich nur auf die Verarbeitung und Übermittlung energiewirtschaftlich abrechnungs- oder bilanzierungsrelevante Daten. Der Verordnungstext zu § 3 Abs. 6 spiegelt dies allerdings nicht wider und unterscheidet auch nicht zwischen der Datenerhebung/-übermittlung und der Abwicklung von Lade- und Steuerungsvorgängen. Wir sehen daher bei dieser Frage noch erheblichen Klärungs- bzw. Präzisierungsbedarf, der insbesondere auch in der noch laufenden Diskussion der BMWi-BSI- Smart-Mobility Task Force geklärt werden.

Wir plädieren daher dafür, vorerst auf die Regelung in § 3 Absatz 6 zu verzichten.

Sollte dennoch eine Bezugnahme auf die Regelungen zu den intelligenten Messsystemen gewollt sein, kann diese Regelung aus Sicht des BDEW ausschließlich **klarstellender Natur** sein und darf sich nicht auf einzelne Lade- oder Steuerungsvorgänge beziehen. Dabei sollte im Sinne der Einheitlichkeit aller rechtlichen Vorgaben verdeutlicht werden, dass der Strombezug des Ladepunktes über ein intelligentes Messsystem zu erfassen ist, soweit er energiewirtschaftlich abrechnungs- oder bilanzierungsrelevant ist. Dies ist nur der Fall, wenn er zugleich den Strombezug aus dem Netz erfasst. Für diese Fälle sieht das MsbG bereits eine Einbauverpflichtung für Messsysteme mit entsprechenden Bestandschutzfristen und in Abhängigkeit von der Feststellung der technischen Verfügbarkeit des BSI vor. Daher wäre auch die Übergangsregelung in diesem Fall entbehrlich, denn diese Regeln gelten bereits.

Hilfsweise könnte folgende Formulierung für den Text und die Begründung aufgenommen werden,
(6) Beim Aufbau von Ladepunkten muss aus Gründen der Netz- und Marktintegration entsprechend und um die den Anforderungen der Digitalisierung der Energiewende sicherzustellen sichergestellt werden, dass der Lade- und Steuerungsvorgänge Strombezug des Ladepunktes, soweit dieser energiewirtschaftlich relevante ist, über ein Smart-Meter-Gateway intelligentes Messsystem entsprechend den Anforderungen Vorgaben des Messstellenbetriebsgesetzes ~~abgewickelt~~ erfasst und übermittelt werden können.“

Begründung

Die Regelung stellt klar, dass für die Erhebung, Verarbeitung und Übermittlung von Daten, die energiewirtschaftlich abrechnungs- oder bilanzierungsrelevant sind, das Messstellenbetriebsgesetz Anwendung findet. Dies gilt für Messeinrichtungen, die den abzurechnenden Bezug aus dem Netz erfassen oder die Grundlage der Energiebilanzierung werden. Dies spiegelt die Vorgaben im MsbG und im EnWG wider, dass grundsätzlich der Bezug für die Belieferung des Ladepunktes der energiewirtschaftlich relevante Letztverbrauch ist und nicht der Ladevorgang selbst.

Wesentliche Punkte für die weitere Diskussion bzgl. des Einsatzes von SMGW in öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Aus Sicht des BDEW greift der aktuelle Entwurf in der vorliegenden Fassung dem BMWi-BSI Smart Mobility-Task-Force-Prozess vor und ist bis auf weiteres nicht und auf keinen Fall zum vorgegebenen Zeitpunkt (Juli 2021) objektiv umsetzbar. Sie käme deutlich verfrüht, wäre in der vorliegenden Fassung inhaltlich unklar und gehört von ihrem Regelungsgehalt her (Abwicklung und Steuerung einzelner Ladevorgänge über das Smart-Meter-Gateway) auch thematisch nicht in die Ladesäulenverordnung, die An-

forderungen an den Ladepunkt vorsieht und nicht technische Vorgaben an die gesamte Verbrauchseinrichtung. Die Abwicklung von einzelnen Ladevorgängen und Steuerungsvorgängen muss sich in ein Gesamtsystem eingliedern, dass derzeit erst geschaffen wird.

Für die weitere Diskussion sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- **Regelung greift Task-Force Prozess vor**

Die Diskussion um den Anwendungsfall Elektromobilität in den BMWi-Task Forces zur Weiterentwicklung des Smart-Meter-Gateway entsprechend des Stufenmodells ist nicht abgeschlossen und würde durch die Vorgabe zum Teil obsolet. Das ist auch vor dem Hintergrund nicht akzeptabel, dass alle Beteiligten sich auf diesen Prozess verständigt und viel Zeit investiert haben. Das BMWi und das BSI bewerten zudem die Forschungsprojekte im „Saubere-Luft-Programm“ wie LamAConnect oder ELBE als Reallabore für das Stufenmodell der Task Force Smart Mobility und die Laufzeit der Projekte und damit der Arbeitsschritte zur Implementierung des SMGW in die Use Cases der E-Mobilität dauert bis September 2022. Es besteht auch inhaltlich keine Einigkeit, welche technischen Anforderung das Smart-Meter-Gateway erfüllen können soll und ob dazu auch Vorgaben für die öffentliche Ladeinfrastruktur gehören sollen.

- **Regelung ist deutlich verfrüht und objektiv nicht umsetzbar**

Nicht nur prozessual, sondern auch inhaltlich lehnt der BDEW die Regelung in der vorgeschlagenen Form ab. Sie ist für Ladepunktbetreiber objektiv nicht umsetzbar, denn niemand kann sicherstellen, dass Ladevorgänge ab Juli 2021 über ein Smart-Meter-Gateway gesteuert werden können. Dies gilt in besonderem Maße für den Ladepunktbetreiber. Wenn überhaupt könnte die Regelung lediglich auf die Verfügbarkeit entsprechender Smart-Meter-Gateways abstellen und eine Übergangsvorschrift vorsehen. Inhaltlich müsste dies aber abhängen von dem Ergebnis des Prozesses zum Stufenmodell für die Weiterentwicklung des Smart-Meter-Gateways. Weder das „Ob“ noch das „Wie“, also die technischen Anforderungen, sind definiert.

Es gibt daher auch keine Smart-Meter-Gateways, mit denen diese Anforderungen umsetzbar wären. An dieser Situation wird sich auf absehbare Zeit nichts ändern und sicherlich nicht bis Juni 2021.

Selbst wenn es zertifizierte Smart-Meter-Gateways gäbe, könnte darüber keine Steuerung erfolgen, weil es an Feldtests und Festlegungen zur Abwicklung von Lade- und Steuerprozessen fehlt. Für die Abwicklung einzelner Ladevorgänge fehlte es wohl auch an einer Festlegungskompetenz der Bundesnetzagentur, da der Strombezug für den Ladepunkt als Letztverbrauch nach dem EnWG gilt, nicht aber der Ladevorgang am Ladepunkt. Der Ladepunktbetreiber müsste also etwas sicherstellen, was derzeit unmöglich ist. Entsprechende Erfahrungen haben die Marktteilnehmer, die BNetzA und das BSI schon mit den nicht umsetzbaren Fristen im MsbG sammeln müssen. Die Vorgaben bzgl. eines Einsatzes des Smart-Meter-Gateways würde diese in Aufwand und Komplexität nochmals übertreffen.

Derzeit überlegt das BSI, ob und wann die vorrangige und notwendige Steuerung von EE-Anlagen technisch möglich ist. Hier ist frühestens für Januar oder Februar 2021 eine Marktanalyse mit einer entsprechend positiven Aussagen zu erwarten. Alle Marktteilnehmer und Behörden gehen aber davon aus, dass eine Markterklärung also der Start des Rollouts selbst für diese Anlage nicht vor 2022 erfolgen soll und dies obwohl hier bereits Anforderungen definiert und sogar erste Geräte zertifiziert sind.

- **Regelung ist inhaltlich unklar**

Der Wortlaut der Vorschrift stellt nicht auf den Strombezug oder die Steuerung des Ladepunktes insgesamt, sondern darauf ab, dass der einzelne Ladevorgang selbst über ein Smart-Meter-Gateway abzuwickeln ist. Dies wäre in jedem Fall ein Novum, denn für keinen anderen Verbrauchsvorgang, auch nicht für die größerer Verbrauchsanlagen, besteht eine Verpflichtung sie direkt über das Smart-Meter-Gateway abzuwickeln. Die Verpflichtungen aus dem MsbG beziehen sich auf die Datenerhebung und Übermittlung an der Entnahmestelle/Messstelle des Letztverbrauchers. Dort werden grundsätzlich nicht einzelne Ladevorgänge, sondern die Gesamtheit des Strombezugs (bzw. aller Ladevorgänge zuzüglich des Eigenverbrauchs) erfasst. Insgesamt führt deswegen auch der Verweis in § 3 Abs. 6 LSV-E auf das MsbG ins Leere. Welche Lade- und Steuerungsvorgänge energiewirtschaftlich relevant sein sollen, bleibt offen.

Der BDEW vertritt die Auffassung, dass für die Erhebung und Übermittlung von energiewirtschaftlich abrechnungs- oder bilanzierungsrelevanten Daten die Vorgaben des Messstellenbetriebsgesetzes Anwendung finden. Diese Auffassung teilen unseres Wissens ohne Ausnahme alle Marktteilnehmer sowie die Bundesnetzagentur und wohl auch das BMWi. Diesbezüglich legen das Messstellenbetriebsgesetz und die Festlegungen der BNetzA genau fest, welche Daten wofür gebraucht und an welchen Marktteilnehmer sie für die Abwicklung der energiewirtschaftlichen Prozesse übermittelt werden. Dies gilt auch für die Messeinrichtungen der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur. Der Strombezug der Ladeinfrastruktur aus dem Netz ist energiewirtschaftlich abrechnungsrelevant. Ein Ladepunkt (bzw. die entsprechende Messeinrichtung), an dem zugleich der Strombezug aus dem Netz gemessen wird, fielen also in den Anwendungsbereich des MsbG und wäre entsprechend den Vorgaben mit einem Smart-Meter-Gateway auszustatten.

Die Aussage zu den Messeinrichtungen lässt sich deswegen nicht ohne Weiteres auf Lade- und Steuerungsvorgänge übertragen, denn der Bezug des Ladepunktes umfasst wie dargestellt eine Vielzahl von einzelnen Ladevorgängen, von denen unklar ist, welche energiewirtschaftlich relevant sein soll und über ein Smart-Meter-Gateway abzuwickeln wäre. Für sie gibt es bisher keine entsprechenden Regelungen in Gesetzen, Verordnungen und Festlegungen. In verschiedenen Gesetzgebungsvorhaben werden diese z.B. zu EEG und zu § 14a EnWG erst geschaffen. Es besteht deswegen ein erheblicher Unterschied zwischen der Erhebung und Übermittlung von Daten für energiewirtschaftlich relevante Abrechnungs- oder Bilanzierungszwecke einerseits und der Abwicklung einzelner Lade- und Steuerungsvorgängen andererseits.

Selbst wenn man aber zu dem Ergebnis käme, dass ein bestimmter einzelner Ladevorgang eines Fahrzeugnutzers energiewirtschaftlich relevant wäre, würden sich weitere Fragen bei der Anwendung der Vorschrift ergeben.

Die Begründung führt dazu Folgendes aus:

„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; ...“

Problematisch ist, dass dieser Abschnitt wie der Verordnungstext selbst auf einzelne Ladevorgänge abstellt und nicht auf den gesamten Strombezug der Ladeeinrichtung (mit ggf. mehreren Ladepunkten). Ladevorgänge erfolgen immer am Ladepunkt. Diese Tatsache macht ihn per Definition zu einem Ladepunkt. Die Verpflichtung zur Sicherstellung der Abwicklung über ein Smart-Meter-Gateway am Ladepunkt würde also für jeden einzelnen relevanten Lade- und Steuerungsvorgang greifen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Steuerung einzelner Ladevorgänge von Fahrzeugnutzern z.B. durch den Netzbetreiber überhaupt sinnvoll ist und eine Steuerung an diesem Punkt ansetzen sollte.

Für jeden einzelnen relevanten Ladevorgang am Ladepunkt müsste nach dem Wortlaut und ausweislich der Begründung die Abwicklung über ein Smart-Meter-Gateway ermöglicht und dieses zugleich am Ladepunkt verbaut werden. In diesem Fall müsste auch die Authentifizierung des Fahrzeugnutzers immer über das Smart-Meter-Gateway erfolgen. Das geht weit über die Vorgaben des MsbG hinaus, das die Wahl des Einbauortes dem Messstellenbetreiber überlässt und ausschließlich die Erhebung und Übermittlung von Daten für energiewirtschaftliche Zwecke vorschreibt und sie im Übrigen der Vereinbarung zwischen den Parteien überlässt.

Pflichten des Messstellenbetreibers sieht das MsbG ausschließlich hinsichtlich der Ermöglichung der Steuerung von EEG und KWK-Anlagen vor. Der Ladepunktbetreiber hätte also auch keinen Anspruch auf den Einbau eines Smart-Meter-Gateways mit entsprechenden Funktionen zur Abwicklung einzelner Ladevorgänge, der Steuerungsprozesse und zur Authentifizierung von Fahrzeugnutzern für einzelne Ladevorgängen gegen den Messstellenbetreiber. Weder § 33 noch § 40 MsbG sehen eine entsprechende Verpflichtung für die Steuerung von öffentlichen Ladepunkten vor.

Darüber hinaus ist auch offen, in welchem Verhältnis die Regelung zu § 14a EnWG stehen wird. Bisher ist in der Diskussion zu § 14a EnWG nicht zwischen öffentlich zugänglichen und privaten Ladepunkten unterschieden worden. Es ist also davon auszugehen, dass sie wie bisher für alle Entnahmestellen von Ladepunkten gelten. Die im Zusammenhang mit § 14a EnWG diskutierten Konzepte setzen an der Steuerbarkeit des Netzbezugs und damit oft am Netzverknüpfungspunkt an und gerade nicht zwangsweise am Ladepunkt. Die Abwicklung von Ladevorgängen muss nicht über ein Smart-Meter-Gateway abgewickelt werden unabhängig davon, ob der Ladevorgang relevant ist. Blicke es bei der Regelung in der LSV würde für öffentlich zugängliche Ladepunkte ab

Juni 2021 die Steuerung über ein Smart-Meter-Gateway ermöglicht werden müssen, während für private Ladepunkte voraussichtlich ganz andere Fristen gelten. Für steuerbare Verbrauchseinrichtungen in Mittelspannung sind bisher keine Regelungen im EnWG absehbar, die zur Steuerung oder zur Duldung der Steuerung verpflichten würden.

Es stellt sich also die Frage, warum bei öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur weitergehende Anforderungen gelten sollten, zumal die Steuerung des Ladevorgangs bei öffentlich zugänglicher LIS nicht im Fokus und auch in einem gewissen Widerspruch zum Sinn steht. Anders als bei privater Ladeinfrastruktur, lässt sich hier der Ladevorgang zeitlich nicht ohne weiteres verschieben. Hier möchte der Kunde in der ihm zur Verfügung stehenden Zeit so viel wie möglich laden. Darüber hinaus sehen die technischen Mindestanforderungen auch bei privaten Ladepunkten bisher eine Steuerbarkeit erst ab einer Ladeleistung von 12 kVA vor.

Aus alledem folgt, dass sinnvolle Regelungen zur Steuerung von Ladevorgängen erst getroffen werden können, wenn klar ist, was technisch möglich und energiewirtschaftlich und zur Netzintegration erforderlich ist.

- **Gesamtkonzept zur Steuerung von Ladevorgängen erforderlich**

Die Frage, wie insbesondere die Steuerung von energiewirtschaftlich relevanten Lade- und Entladevorgängen erfolgen soll, muss perspektivisch geklärt werden. Handelt es sich um eine Fernsteuerung einzelner Lade- oder Entladevorgänge, muss diese über ein Smart-Meter-Gateway oder eine andere vergleichbar sichere Einrichtung abgewickelt werden können, auch wenn die Fernsteuerung des Ladevorgangs nicht über die Steuerung des Ladepunktes, sondern im Elektromobil erfolgt. Zum letzten Punkt trifft der vorliegende Vorschlag keine Regelung, weil die LSV Vorgaben an den Ladepunkt festschreibt. Insgesamt muss es aber ein Gesamtkonzept zum Steuern geben, in das sich sowohl die Fahrzeuge als auch die öffentliche und private Ladeinfrastruktur eingliedern. Hierbei muss auch berücksichtigt werden, dass die Ansteuerung bei mehreren Ladepunkten eines CPO an einem Ladestandort in der Regel mit Hilfe eines lokalen Leistungs-/Energiemanagementsystems erfolgt, welches eine übergreifende Ansteuerung über alle Ladepunkte ermöglicht und hierbei sowohl netzseitige als auch lokale Restriktionen berücksichtigt.

Eine solche Änderung muss kongruent zur AFID sein, um etwaige Markteintrittsbarrieren zu vermeiden. Letztlich bedeutet eine solche Änderung deutlich erhöhte technische Anforderungen an die Ladepunktbetreiber und die Geräte und wäre als eine wesentliche Änderung der LSV bei der Kommission zu notifizieren. Alle europäischen Hersteller müssten sich auf diese Anforderung einstellen, die bisher aber nur für Deutschland notwendig und nutzbar ist.

Ansprechpartnerinnen:

Christiane Kutz
Telefon: +49 30 300199-1755
christiane.kutz@bdew.de

Geertje Stolzenburg
Telefon: +49 30 300199-1513
geertje.stolzenburg@bdew.de

Amelie Thürmer
Telefon: +49 30 300199-1119
amelie.thuermer@bdew.de