

Sekretariat des Wirtschafts- und Verkehrsausschuss im Bundesrat

An die Vorsitzenden

des Wirtschafts- und Verkehrsausschuss im Bundesrat

Frau Ministerin Ilse Aigner

Herrn Senator Dr. Joachim Lohse

an die Damen und Herren Mitglieder im Ausschuss,

mail-wi@bundesrat.de

20.11.2015/art-LEM/

Betreff: Bundesrats-Drucksache 507/15. Ladesäulenverordnung (LSV)

Sehr geehrte Frau Aigner, sehr geehrter Herr Lohse, sehr geehrte Damen und Herren Mitglieder,

Sie beraten die o.g. Drucksache 507/15. Wir bitten Sie darum, entweder diese Verordnung insgesamt zurückzuweisen mit Blick auf gravierende Mängel und die Tatsache, daß das BMWi plant, eine bereits angekündigte überarbeitete 2. LSV vorzulegen. Oder zumindest wesentliche, notwendige Änderungen in den §§ 2, 4 und 6 zu beschließen.

Bereits durch die lange, kontroverse Diskussion der aktuellen LSV ist Eines leider eingetreten: Verunsicherung bei privaten Investoren und Betreibern von Ladeinfrastruktur. Immerhin werden 85% aller Investitionen in Ladesäulen von Privatunternehmen, privaten Betreibern und viel Ladeinfrastruktur vom Mittelstand errichtet und betrieben. Wird die LSV unverändert umgesetzt, droht faktisch sogar ein Rückbau von Ladeinfrastruktur. Zudem verschrecken neue Zuständigkeiten der Bundesnetzagentur bei den Ladesäulen auch die letzten gutwilligen Privatinvestoren.

Stimme der Vernunft

Klimaschutz und Energiewende sind bekanntlich in Deutschland nationale Aufgaben doch nur regional und lokal mit Erfolg umsetzbar. Dabei haben die Länder wichtige Aufgaben, insbesondere auch beim Verkehr und damit auch bei der zu schaffenden angemessenen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die EU-Richtlinie 2014/94/EU für alternative Kraftstoffe ist mit deutscher Zustimmung und Mitwirkung im Europäischen Parlament und Rat beschlossen worden und zu Recht ist Deutschland bemüht, diese zeitnah in nationales Recht umzusetzen.

Nachdem das Bundeswirtschaftsministerium wiederholt sich den jeweiligen Ansinnen vieler Verbände, Vereine und Unternehmen versagt hat, die vorgetragenen Änderungsvorschläge zu berücksichtigen, obliegt es nunmehr den Ländern, die Einwände zu beurteilen und eventuell durch Bundesratsbeschluss in Teilen oder Gänze diesen zu folgen.

Private Investoren und Betreiber von Ladeinfrastruktur nicht hemmen!

Obgleich die EU Richtlinie 2014/94EU für alternative Kraftstoffe lediglich die Mitgliedsländer auffordert, eine flächendeckende Mindestinfrastruktur für das Aufladen von Elektrofahrzeugen aufzubauen, stellt der BMWi-Entwurf der LSV Maximalanforderungen an die Betreiber von Ladeinfrastruktur dar und bremst damit die Entwicklung der Elektromobilität im Land.

Unschwer ist erkennbar, daß § 6 LSV eine von der Definition der Richtlinie abweichende Definition der **öffentlichen Zugänglichkeit** eines Ladepunktes anbietet.

- In der **EU-Richtlinie** ist ein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“, wenn der Betreiber sich dafür entscheidet dessen Nutzung Jedem zu eröffnen - i.e. der Betreiber des Ladepunktes kann bestimmen, wer seinen Ladepunkt benutzen darf und dessen Nutzung auch auf eine bestimmte Kundengruppe limitieren.
- In der aktuellen Fassung der **LSV** hingegen ist ein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“ sobald dieser **räumlich zugänglich** ist. Die Möglichkeit einer bewussten Einschränkung dieses räumlichen Zuganges wird sogar explizit ausgeschlossen. D.h. dem Betreiber eines Ladepunktes wird die „öffentliche Zugänglichkeit“ zur Vorgabe gemacht, und dieser darf nicht entscheiden, wem er die Nutzung seines Ladepunktes ermöglicht.

Geschäftsmodelle, in denen das Laden bewusst nur einem begrenzten Personenkreis offenstehen soll, werden durch die jetzigen Begriffsbestimmungen in der LSV zukünftig obsolet gemacht. Im Gegensatz zur EU-Richtlinie riskiert deshalb die LSV mit einem Federstrich allen Hotels, Gaststätten, Dienstleistern, Autohäusern die Geschäftsgrundlage zu entziehen. Alles würde öffentlich zugänglich werden, was aktuell nur privat angeboten wird. Das betrifft Park+Charge ebenso wie Tesla oder Betriebe, etc.

Wir fordern deshalb den BUNDESRAT auf, den §6 LSV gem. der EU-Richtlinie exakt 1:1 zu formulieren d.h.:

„Im Sinne dieser Verordnung [...] ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, ein Ladepunkt zu dem alle Nutzer nichtdiskriminierend Zugang haben. Der nichtdiskriminierende Zugang kann verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen.“

Registrierung. Unbedingt regulierungsunwillig!

Die Registrierung neuer Ladesäulen lässt sich deutlich kosteneffizienter und unbürokratischer organisieren als in der aktuellen Fassung der LSV vorgesehen. Das beweisen der BDEW seit 2013 für Deutschland und LEMnet Europe e.V. für die Schweiz, deren nationale Ladesäulendatenbank der Verein seit 1.1.2015 abbildet, auf einfacher Mandatsbasis mit EnergieSchweiz. Der Staat hält sich raus!

Wir unterstützen daher auch die Kritik des BDEW. Öffentliche Ladeinfrastruktur sollte nicht reguliert werden! Bei der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur handelt es sich um einen bereits jetzt wettbewerblichen und nicht regulierten Bereich. Warum soll sich das ändern? Auch sind die hohen Administrationskosten pro Ladepunkt ein Hemmnis für jeden Betreiber und die Ausbreitung der notwendigen Ladeinfrastruktur. Wie bereits ausgeführt, Private werden sich nicht mehr engagieren.

Politischer Kurzschluss beim Laden.

Wir hatten unsere Kritik im Oktober 2015 unter die Überschrift gestellt: „Politischer Kurzschluss beim Laden von Elektrofahrzeugen?“

http://www.bsm-ev.de/emog/lsv-jan15/stellungnahme_bsm-lemnet-park-charge

Damit infolge der eingetretenen Verunsicherung bei den in der Elektromobilität engagierten Branchen, Unternehmen und Verbänden alsbald neues Vertrauen entstehen kann, bitten wir den BUNDESRAT darum, im Sinne der Ihnen vorliegenden Änderungsbegehren zu beraten und sich zu entscheiden. Wir bitten Sie wenigstens darum, die vorgetragenen Änderungen in den §§ 2,4, und 6 zu beraten und zu beschließen.

Zu guter Letzt!

Es darf unserer Meinung nach nicht sein, daß die Ladesäulenverordnung behauptet, die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu regeln, jedoch im Ergebnis – entgegen der EU-Richtlinie 2014/94 – erheblich eingreift in Bestand und Ausbau privater Aufstellorte, der 85% ausmacht in Deutschland.

Das sog. „10.000“- (Lade-) Säulenprogramm, welche zwischen Bund / Länder und Industrien und Verbänden im Grundsatz konsensual diskutiert wird, sieht initiale Investments von ca. 50 Mio. € für die öffentlichen Hände und den gleichen Betrag für die Wirtschaft vor bei Kosten-/ Degressionsannahmen von 5.000€ Förderung / Ladesäule im Schnitt. Die LSV gefährdet das Programm jetzt!

Bundesrat. Stecker in der Hand.

Der BUNDESRAT hat es nunmehr in der Hand, einen Vertrauen schaffenden Impuls im Dezember zu setzen mit Beratung der Ladesäulenverordnung (LSV) anhand der Drucksache 507/15. Entweder gibt es einen Neustart bei der LSV oder wenigstens wesentliche Veränderungen oder die Privatwirtschaft bleibt irritiert zurück, denn sie wird nicht mehr investieren angesichts verschlechterter wirtschaftlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen. Wir vertreten Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen seit über 25 Jahren und den Mittelstand, welcher in Ladeinfrastruktur und bei Services seit Anbeginn Vorreiter war.

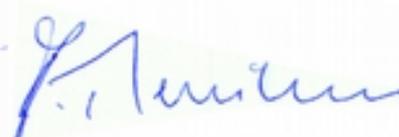
Das TFF- Forum (Tesla Fahrer und seine Freunde, Vorsitzender Eberhard Mayer) unterstützt dieses Schreiben ebenso wie der Fachausschuss (Vorsitzender Tomi Engel) solare Mobilität der DGS- Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie e.V.

Wir stehen für Gespräche und Informationen gerne zur Verfügung.
(bundesrat@bsm-ev.de, Tel. 0151 156 38 794)

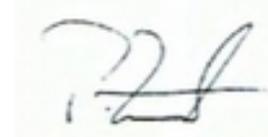
Freundliche Grüße



Thomic Ruschmeyer



Andreas-Michael Reinhardt



Patrick Zankl