

# Zweite Novelle der Ladesäulenverordnung: Einheitliches Bezahlverfahren und neue technische Vorgaben

Categories : [E-Mobilität](#), [Energie](#), [Immobilien](#), [Kommunen](#)

Tagged as : [Ad-hoc-Laden](#), [Autorisierungs- und Abrechnungsdaten](#), [Bezahlverfahren](#), [einheitliche Datenschnittstelle](#), [EnWG](#), [Kupplung](#), [Ladepunkte](#), [Ladesäulenverordnung](#), [LSV](#), [Messvorgang](#), [MsbG](#), [Normalladepunkte](#), [punktuelles Laden](#), [Smart-Meter-Gateway](#), [Steuerbare-Verbrauchseinrichtungen-Gesetz](#), [Steuerungsvorgang](#), [SteuVerG](#)

Date : 8. Juni 2021



Am [12.5.2021](#) hat das [Bundeskabinett die Novelle](#) der [Ladesäulenverordnung](#) (LSV) verabschiedet. Sie bringt nicht nur neue Vorgaben für ein einheitliches Bezahlssystem beim punktuellen Laden sowie für eine einheitliche Datenschnittstelle mit sich, sondern konkretisiert auch das Merkmal der öffentlichen Zugänglichkeit.

## Einheitliches Bezahlssystem

Derzeit können Betreiber die Bezahlung beim punktuellen Laden - sog. **Ad-hoc-Laden** - mit einem „gängigen kartenbasierten“ oder einem „gängigen webbasierten“ Bezahlssystem umsetzen. Diese Wahlfreiheit entfällt **ab 1.7.2023** zugunsten eines kartenbasierten Bezahlsystems.

In Zukunft muss der Betreiber an dem jeweiligen öffentlich zugänglichen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe die Möglichkeit anbieten, kontaktlos mit einer gängigen Kredit- und Debitkarte zu zahlen. Die Bundesregierung verspricht sich davon eine höhere Nutzerfreundlichkeit sowie einen Schritt hin zu einem einheitlichen europäischen Bezahlssystem für Ladesäulen, um das grenzüberschreitende Laden zu erleichtern.

Mehrere Ladepunkte dürfen über ein gemeinsam genutztes Terminal in ihrer unmittelbaren Nähe

verfügen, über das die Authentifizierung und Zahlung abgewickelt wird. Die Betreiber dürfen auch weitere Zahlungsmöglichkeiten anbieten, etwa über eine App oder Internetseite.

Die Regelung betrifft alle Ladesäulen, die ab dem 1.7.2023 in Betrieb genommen werden, eine Nachrüstpflicht für Bestandsladesäulen besteht ausdrücklich nicht.

### **Neue technische Vorgaben**

Zukünftig muss beim Aufbau von Ladepunkten sichergestellt werden, dass „energiewirtschaftlich relevante“ Mess- und Steuerungsvorgänge über ein Smart-Meter-Gateway abgewickelt werden können, das den Anforderungen des [Energiewirtschaftsgesetzes](#) (EnWG) und des [Messstellenbetriebsgesetzes](#) (MsbG) entspricht. Die Frage, welche Mess- und Steuerungsvorgänge energiewirtschaftlich relevant sind, sorgt in der Branche bereits jetzt für Verunsicherung. Laut Verordnungsbegründung muss die Messung zum Zweck der Netz- und Marktintegration der Ladepunkte bilanzierungs-, abrechnungs- oder netzrelevant sein. Das betrifft etwa die Messung zur Abrechnung der bezogenen Energie gegenüber dem Ladepunktbetreiber und die Abrechnung der Netznutzung, nicht aber die Abrechnung der einzelnen Ladevorgänge. Netzrelevanz wäre beispielweise gegeben, wenn die Ladeinfrastruktur netzdienlich gesteuert werden kann, wie es der erste Entwurf des [Steuerebare-Verbrauchseinrichtungen-Gesetz](#) (SteuVerG) vorsah. Eine grundsätzliche Einbaupflicht für Smart-Meter-Gateways in Ladepunkten begründet die Neuregelung hingegen nicht.

Ab dem 1.3.2022 muss beim Neuaufbau von Ladepunkten eine standardisierte Schnittstelle zur Übermittlung von Autorisierungs- und Abrechnungsdaten sowie dynamischen Daten zu Betriebsbereitschaft und Belegungsstatus des Ladepunktes vorhanden sein. Das erleichtert nicht nur den Nutzern die Auswahl einer Ladesäule und unterstützt die Vernetzung über Roaming-Plattformen, sondern ermöglicht es auch, digitale Dienste für das Laden anzubieten.

Zudem müssen Normalladepunkte nach der LSV-Novelle nicht mehr zwingend mit einer Steckdose ausgestattet sein. Nach der Neuregelung ist es ausreichend, wenn ausschließlich eine Kupplung, d.h. ein angeschlagenes Kabel, vorhanden ist.

### **Öffentliche Zugänglichkeit**

Für mehr Klarheit und Rechtssicherheit sorgt die Konkretisierung der Definition der öffentlichen Zugänglichkeit. Danach ist es ausreichend, wenn der Betreiber die Nutzung durch eine entsprechende Kennzeichnung oder Beschilderung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränken kann. Einer physischen Barriere (z.B. Schranke oder Poller) bedarf es dafür nicht. Unter einem individuell bestimmten Personenkreis sind nach dem vom [Bundeswirtschaftsministerium](#) (BMWi) zur LSV-Novelle [veröffentlichten Infopapier](#) Personen zu verstehen, die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber bei Bedarf individuell identifizieren kann.

### **Anzeigepflicht und Kompetenzen für die Bundesnetzagentur**

Künftig ist der Aufbau von Ladeeinrichtungen gegenüber der [Bundesnetzagentur](#) (BNetzA) ausschließlich elektronisch und bis zu zwei Wochen nach Inbetriebnahme anzuzeigen. Werden die technischen Anforderungen sowie jene für das Bezahlfahrer nicht erfüllt, kann die BNetzA nun auch die LSV-konforme Nachrüstung eines Ladepunktes verlangen, statt den Betrieb zu untersagen.

### **Entscheidung der EU-Kommission und des Bundesrates**

Die LSV-Novelle muss nun das [Notifizierungsverfahren](#) der EU-Kommission durchlaufen. Die Stillhaltefrist

läuft noch bis zum 30.7.2021. Sollten aus Brüssel keine Einwände erhoben werden, wird sich der Bundesrat anschließend wohl kurzfristig mit der Novelle befassen.

Ansprechpartner\*innen: [Dr. Christian de Wyl](#)/[Jan-Hendrik vom Wege](#)/[Simone Mühe](#)/[Oliver Rosenstock](#)

PS: Sie interessieren sich für dieses Thema, dann schauen Sie gern [hier](#).