

FAQ: ONLINE-SEMINARREIHE ZUR NATIONALEN LEISTELLE LADEINFRASTRUKTUR

Folge #4: Leitstellen-Knowhow rund um die Ladeinfrastruktur

Wir freuen uns über Ihr Interesse an der Online-Seminarreihe zur Nationalen Leitstelle, Ihre zahlreiche Teilnahme und die Fragen an die Vortragenden. Wie bereits angekündigt, haben wir alle noch nicht beantworteten Fragen zusammengefasst und beantworten diese nachfolgend. Besuchen Sie uns auch auf www.nationale-leitstelle.de für weitere Informationen und News rund um die Leitstelle.

F: welche Form wird das einheitliche Bezahlungssystem haben? Kreditkarte? Girokarte? Einheitliche RFID?

A: Derzeit deutet es daraufhin, dass das einheitliche Bezahlungssystem mit Kreditkarte abgebildet wird. Es wird sowohl die Möglichkeit der NFC Bezahlung als auch die der mobilen Webseite gegeben sein. Eine der beiden Varianten muss angeboten werden.

F: Private Infrastruktur: darf hier trotz Status 'Privat' Gastladungen über 'eichrechtskonforme' abgerechnet werden?

A: Die private Ladeinfrastruktur-Förderung der KfW ist lediglich für den eigenen, privaten Gebrauch bestimmt. Die Nutzung der Wallbox durch Dritte (z.B. Freunde, Bekannte) ist möglich, allerdings darf der Besitzer der Wallbox kein Entgelt hierfür nehmen.

F: NUR auf Anforderung des Netzbetreibers muss die Ladestation von extern steuerbar sein, oder?

A: Das ist richtig.

F: Warum sieht man die Steuerbarkeit so sehr beim Verteilnetzbetreiber? Jeder CPO kann es doch bereits heute. Wäre es dann nicht besser, den CPO und den VNB zu verknüpfen? Das würde auch dazu führen, dass der Nutzer hinterher weiß, dass gesteuert wurde.

A: Die netzdienliche Steuerung durch den Verteilnetzbetreiber hat zum Ziel, das Verteilnetz vor Überlastung zu schützen. Für den Betrieb trägt der Verteilnetzbetreiber (VNB) die Verantwortung. Sollen Steuerungshandlungen durch Dritte durchgeführt werden, sind dazu Übereinkünfte zwischen VNB und Dritten nötig.

F: KfW: ist diese Förderung auch notwendig, wenn ein Unternehmen seinem Dienstwagenfahrer die Box für zu Hause bereitstellt? Zunächst wäre das Unternehmen Eigentümer, später Mitarbeiter. Eine Bereitstellung kann auch durch eine Leasinggesellschaft erfolgen.

A: Die Antragstellung muss über den Dienstwagennutzer erfolgen. Der Arbeitgeber kann ihm aber Vorgaben machen, welche Wallbox er beschafft und welches Abrechnungssystem zu verwenden ist.

F: KfW440: Ist es nicht ausreichend, zu bestätigen, dass 22 kW Ladepunkte abgeregelt werden können, wenn die Maximallast überschritten wird? Nur 11 kW Wallboxen zu fördern, führt zu unsinnigen Einschränkungen weniger Nutzer.

A: Es kann auch eine Wallbox mit höherer Ladeleistung beschafft werden. Sie muss aber dann durch den Elektrobetrieb auf 11 kW Ladeleistung reguliert werden. Der entsprechende Nachweis ist zu erbringen, bspw. durch einen offiziellen Vermerk auf der Rechnung.

F: Wird das im Frühjahr startende B2B Förderprogramm Eichrecht vorschreiben?

A: Das Eichrecht gilt, sobald der Strombezug abgerechnet wird. Es ist wahrscheinlich, dass in Zukunft stärker auf eichrechtskonforme Ladeeinrichtungen schon bei der Antragstellung geachtet wird. Schon heute erhalten Antragsteller im Zuwendungsbescheid den Hinweis, dass eichrechtskonforme Ladeeinrichtungen errichtet werden müssen, wenn der Ladestrom abgerechnet wird.

F: Wer ist der eine Hersteller mit den eichrechtskonformen DC-Ladelösungen? Wir würden nämlich Hypercharger von Alpitronic installieren.

A: Nach unserer Kenntnis sind derzeit keine Ladeeinrichtungen mit Ladeleistungen von mehr als 50 kW eichrechtskonform am Markt verfügbar. Setzen Sie sich dazu am besten mit Alpitronic in Verbindung und erfragen Sie, wie und bis wann eine Nachrüstung erfolgen kann. Alpitronic befindet sich nach eigenen Angaben, wie auch viele andere Hersteller, in einem Konformitätsbewertungsverfahren.

F: Gibt es eine Übersicht, welche Ladelösungen bzw. Hersteller zertifiziert sind?

A: Es gibt leider keine umfassende, frei verfügbare Übersicht über Hersteller und deren Ladeeinrichtungen, die eichrechtskonform sind. Da es kurzfristig Veränderungen gibt, ist es ratsam, sich beim jeweiligen Hersteller zu erkundigen und sich die Baumusterprüfbescheinigung bzw. die Konformitätserklärung vorweisen zu lassen. Gerade im Bereich der Gleichstromlader erwarten in der kommenden Zeit mehrere Hersteller, eichrechtskonforme Produkte anbieten zu können

F: Ab wann müssen also DC Lader ER-konform sein?

A: DC-Lader müssen schon immer eichrechtskonform sein. Es kann jedoch unter Verweis auf einen fundierten Nachrüstplan ein förmliches Verwaltungsverfahren bei der zuständigen Eichbehörde angestoßen werden, dass unter Umständen eine Duldung nicht eichrechtskonformer Messkonzepte zeitlich befristet zulassen kann.

F: Sollte es nicht grundsätzlich so sein, dass der finale Preis für Ladestrom schon VOR dem Ladevorgang feststeht und angezeigt wird?

A: Das funktioniert leider nicht, da vor dem Laden nicht feststeht, wie viel Energie tatsächlich geladen wird. Allerdings muss der Preis pro Kilowattstunde inkl. aller evtl. möglichen Nebenpreise (Grundgebühr, Parkgebühr) vor dem Laden angegeben werden.

F: Fokussierung auf Kreditkarte ist nur für Private sinnvoll. Für Unternehmen muss die Abrechnung wegen der Umsatzsteuerabzugsfähigkeit über einen Provider laufen. Unternehmen benötigen eine Sammelrechnung.

A: Aus diesem Grund wurde durch den Referenten betont, dass weiterhin auch vertragsbasiertes Laden und sogenanntes Roaming möglich sein sollte. Die Fokussierung betrifft ausschließlich die Mindestanforderung des ad-hoc-Laden. Das ist das Laden ohne Dauerschuldverhältnis („ohne EMP-Vertrag“).

F: Wird es demnach in der Neufassung der LSV eine Pflicht zum Kreditkartenleser geben oder nicht?

A: Das kann nicht beantwortet werden, da die Novelle der LSV im Geschäftsbereich des BMWi liegt. Derzeit wird am Entwurf der LSV-Novelle gearbeitet. Es ist jedoch aus unserer Sicht unwahrscheinlich, dass es mit der jetzigen Novelle eine Pflicht für einen physisch vorhandenen Kreditkartenleser geben wird.

F: KfW: Muss zwecks Ansteuerbarkeit durch den Netzbetreiber "vollständig" (Smart Meter, Lastmanagement, Verkabelung bis zur Wallbox) installiert werden oder reicht es eine intelligent ansteuerbare Wallbox zu beschaffen und auf die Anbindung zu verzichten?

A: Es ist ausreichend, wenn die Wallbox intelligent ansteuerbar ist. Dazu ist eine bidirektionale, digitale Schnittstelle nötig. Die Wallbox muss auch update-fähig sein.

F: Müsste nicht Roaming automatisch bedeuten, dass alle Verbünde von einem System aus nutzbar sind? Wie ist die Perspektive, werden die Roamingverbünde gegenseitig Laden ermöglichen und wann?

A: Es ist sicher aus Kundensicht sehr erstrebenswert, dass unabhängig von der verwendeten Roaming-Plattform im Hintergrund jeder Fahrstromvertrag an jeder Ladesäule akzeptiert wird. Es müssen jedoch grundsätzlich Vertragsbeziehungen zwischen Ladesäulenbetreiber (Backend) und Fahrstromanbieter bestehen, die die jeweiligen Plattformen organisieren können. Ob und wann sogenanntes inter-Roaming unter den in Deutschland relevanten Plattformen umgesetzt wird, lässt sich nicht beantworten.

F: §554 BGB: Bau Ladeinfrastruktur: Sofern Mehrfamilienhaus ein Grundstück ohne Parkplätze hat: Kann der Mieter den Bau eines Stellplatzes durchsetzen?

A: Das hängt maßgeblich davon ab, mit wieviel Aufwand dies für den Vermieter verbunden ist. Daher kann eine allgemeingültige Antwort hier nicht gegeben werden, da abhängig vom konkreten Einzelfall.

F: Ab 1.1.2025: Ein Ladepunkt JE 20 Stellplätze oder wirklich nur 1 Ladepunkt bei über 20 Stellplätzen? Also auch der Supermarkt mit z.B. 100 Stellplätzen muss nur 1 LP errichten?

A: Im Gesetzentwurf Stand 04.03.2020 steht: „Bis zum 1. Januar 2025 ist zudem jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stell-plätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten.“

F: Gilt das auch für öffentliche Parkhäuser?

A: Ja, das ist derzeit vorgesehen.

F: Was bedeutet Leitungsinfrastruktur? Sind damit nur Leerrohre gemeint oder müssen auch Kabel bzw. u.U. auch Datenleitungen installiert werden? Wie sieht es mit dem Anschluss an einen Zählpunkt aus?

A: Gemäß Gesetzestext ist Leitungsinfrastruktur die Gesamtheit aller Leitungsführungen zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in Gebäuden oder im räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers bis zu den Schutzelementen. Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst eine geeignete Leitungsführung für Elektro- und Datenleitungen. Die verwendete Leitungsführung muss den dafür geltenden elektro-, bau- und datentechnischen Vorschriften sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Die Umsetzung kann durch Leerrohre, Kabelschutzrohre, Bodeninstallationssysteme, Kabelpritschen oder vergleichbare Maßnahmen erfolgen. Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst mindestens auch den erforderlichen Raum für den Zählerplatz und die erforderlichen Schutzelemente.

F: Bei Nicht-Wohngebäuden: muss der mindestens eine Ladepunkt öffentlich zugänglich oder nicht öffentlich zugänglich sein?

A: Der Ladepunkt muss nicht zwingend öffentlich zugänglich sein.

F: Kann die Wohngemeinschaft darüber entscheiden, welche Wallbox ein Mieter installieren lassen soll (z.B. Wallbox mit Lastmanagement-Anschluss, damit bei wachsender Anzahl der Ladepunkte ein Lastmanagement nachträglich eingeführt werden kann?)

A: Da es einen Mehrheitsbeschluss der Wohnungseigentümergeinschaft geben muss, kann sie Einfluss auf die Beschaffung des Ladepunktes nehmen.

F: GEIG: Wohngebäude im Bestand - warum gibt es dort keine Anforderung?

A: Dies würde zu sehr hohen Kosten und in der Konsequenz zu höheren Mieten führen.

F: Bis wann ist ab 1.1.2025 bei Nicht-Wohngebäuden mindestens ein Ladepunkt zu errichten? Es gibt Irritation, ob man sich dafür nicht beliebig Zeit lassen kann.

A: In Bestand-Nicht-Wohngebäuden ist dies zum 01.01.2025 umzusetzen. Bei Neubauten oder bei Renovierung muss die Errichtung des Ladepunktes bzw. der Leitungsinfrastruktur Bestandteil von Neubau bzw. Renovierung sein, wenn die entsprechende Anzahl an Parkplätzen vorhanden ist.

F: Fallen Firmenparkplätze auch unter den Punkt nicht-wohngebäude bezüglich des gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes?

A: Ja, allerdings nicht, wenn das Nicht-Wohngebäude von einem KMU genutzt wird.

F: Was wird wenn Gebäude, Gebäude-Grundstück und Stellplätze-Grundstücke unterschiedliche Eigentümer haben?

A: In diesem Fall muss zwischen den verschiedenen Eigentümern eine Abstimmung/Einigung erfolgen.

F: Gilt die Regel für Nicht-Wohngebäude im Bestand ohne Ausnahme auch z.B. für Speditionsunternehmen, die nicht umstellen können/wollen?

A: Sie gilt nicht für Nicht-Wohngebäude im Bestand, die von KMU genutzt werden.

F: Welche Gebäude fallen unter die Richtlinie 2014? Können Sie Beispiele nennen?

A: Dafür kann kein konkretes Beispiel genannt werden. Im Richtlinienentwurf heißt es hierzu:

„Es sollte insbesondere an Haltestationen der öffentlichen Verkehrsmittel, wie etwa Fahrgastterminals in Häfen, Flughäfen oder auf Bahnhöfen, eine angemessene Zahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten installiert werden. Privateigentümer von Elektrofahrzeugen sind weitgehend vom Zugang zu Ladepunkten auf Gemeinschaftsparkplätzen, etwa von Wohngebäuden und Büro- und Geschäftsgebäuden, abhängig. Die Behörden sollten zur Unterstützung der Nutzer solcher Fahrzeuge Maßnahmen ergreifen, damit Bauherren und Immobilienverwalter die entsprechende Infrastruktur mit einer ausreichenden Zahl von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge errichten.“

Gebäudebesitzer, die auf dieser Grundlage bereits aktiv wurden und Ladeinfrastruktur aufgebaut haben, sind vom GEIG nicht erfasst.

F: Was ist mit Gebäuden, die weniger Stellplätze haben (mit bis zu 10 Stellplätzen)?

A: Diese Gebäude sind vom GEIG nicht erfasst.

F: GEIG - Nicht Wohngebäude im Bestand: Das heißt, dass unabhängig von der Anzahl der Stellplätze (sofern mehr als 20 Stellplätze) immer nur ein Ladepunkt errichtet werden muss und nicht z.B. auf jedem 20. Stellplatz?

A: Im Gesetzentwurf Stand 05.03.2020 steht:

„Bis zum 1. Januar 2025 ist zudem jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten.“

F: bezüglich der kommenden Gesetze: mit welcher Leistung sollen die neuen Ladepunkte (bei zum Beispiel einer Parkplatz-Renovierung) ausgestattet werden? 11 kW pro Ladepunkt?

A: Hierzu ist noch nichts festgelegt.

F: Ist Laden über Oberleitung für eLkw weiter ein Thema?

A: Laden über Oberleitung für eLKW wird auch weiterhin betrachtet.

F: Eine Frage zur LSV: Wie ist der Zeitplan und sind Kreditkarten grundsätzlich NFC-fähig?

A: Zur Novellierung der LSV wurde bereits ein sogenannter Referentenentwurf erstellt, der nun das parlamentarische Verfahren durchläuft und im ersten Quartal 2021 als novellierte LSV in Kraft treten soll.

Kreditkarten können, je nach Technologie der Karte und des Lesegeräts entweder in den Leser eingesteckt ausgelesen werden oder per NFC kontaktlos.

F: Welche Möglichkeit hat der Wohnungseigentümer, wenn die Eigentümergemeinschaft mehrheitlich die Ladeeinrichtung am Parkplatz des Wohnungseigentümers ablehnt? Kann der Eigentümer gegen diesen Beschluss rechtlich vorgehen?

A: Wenn die Wohnungseigentümergeinschaft die Installation einer Wallbox mehrheitlich ablehnt, ist dies auch weiterhin nicht möglich. Das Gesetz sieht vor, dass nun keine Einstimmigkeit mehr gegeben sein muss.

F: Frage zum Förderprogramm Private LiS: "Wie genau soll die "intelligente Schnittstelle" ausgestaltet werden? Wird ein Protokoll z.B. OpenADR für den Ladepunktbetreiber vorgeschrieben?"

A: Ein Blick in das KfW Merkblatt verrät, dass kein spezielles Protokoll vorgegeben wird. Die Anforderung an die Schnittstelle ist dem Merkblatt zu entnehmen.

F: Ist es sinnvoll, den Privatkunden (z. B. der Zielgruppe der KfW-Förderung 4400) eichrechtskonforme Wallboxen anzubieten?

A: Die Hersteller beantragen die Eintragung auf die Liste der förderfähigen Ladestationen. Es können sowohl eichrechtskonforme als auch nicht eichrechtskonforme Ladestationen eingesetzt werden. Wichtig sind allein die technischen Grundanforderungen des Förderprogramms.

F: Ab wann gelten die Anforderungen des neuen GEIG?

A: Die parlamentarischen Beratungen laufen noch. Ziel ist, dass das Gesetz Anfang oder Frühjahr 2021 in Kraft tritt.

A: Zur Förderrichtlinie 440 der KfW, Thema netzdienliches Laden:

Der Zuschuss-Empfänger benötigt: „Bestätigungsschreiben durch Netzbetreiber zur erfolgten Abstimmung, ob eine Vereinbarung zur Steuerung der Ladestation(en) im Sinne des §14a EnWG nötig beziehungsweise gefordert ist.“

– Bedeutet dies für den Netzbetreiber, dass zunächst eine schriftliche Vereinbarung ausreicht und die technische Umsetzung/ Einbettung in ein System für netzdienliches Laden nicht direkt bei der Installation des Ladepunkts erfolgen muss?

– Wer würde die Kosten für die Einbettung des Ladepunktes übernehmen?

A: Die Steuerung durch den Verteilnetzbetreiber (VNB) erfolgt auf freiwilliger Basis. Anliegen ist jedoch, möglichst viele private Ladeeinrichtungen steuerbar auszuführen, insbesondere an Orten bzw. in Netzgebieten, in denen in Zukunft mit Überlastungen zu rechnen ist, sollten keine

Maßnahmen seitens des VNB ergriffen werden. Aus diesem Grund ist es ratsam, sich mit dem jeweiligen VNB in Verbindung zu setzen und vor Anmeldung der Ladeeinrichtung über die Steuerbarkeit dieser zu sprechen.

Der Zuschuss zur Errichtung der Ladeeinrichtung und auch für diese selbst beträgt 900 €. Einige Netzbetreiber bieten darüber hinaus auch Boni oder Sonderkonditionen für steuerbare Verbrauchseinrichtungen.

Bei Steuerung der Ladeeinrichtung auf Grundlage des §14a EnWG als sogenannte steuerbare Verbrauchseinrichtung können Sie reduzierte Netzentgelte zahlen und sparen damit Stromkosten für das Laden.

F: Bei der Ausarbeitung von Arbeitsinhalten wurde oft OEMs eingebunden.

Gibt es von Ihrer Seite auch das Interesse KMUs einzubinden, die sich mit Zukunftsthemen aus dem Bereich Elektromobilität beschäftigen? Falls ja, an wen könnte man sich da wenden?

A: Sie können sich hierzu gerne an Herrn Lahmann oder Herrn Jacobsen wenden.
(sebastian.lahmann@now-gmbh.de; lars.jacobsen@now-gmbh.de)