



# Aktualisierte Klarstellung zur „öffentlichen Zugänglichkeit“ im Sinne der LSV und der 38. BImSchV

**Stand: 06.09.2022**

Aus gegebenem Anlass sehen sich die Bundesnetzagentur und das Umweltbundesamt veranlasst, folgende Klarstellung zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Sinne der Ladesäulenverordnung (LSV) und der 38. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (38. BImSchV) zu verfassen.

Die **Bundesnetzagentur** weist darauf hin, dass Ladepunkte in Carports, Garagen, Garageneinfahrten oder auf sonstigen Parkflächen von Privatpersonen (natürlichen Personen) grundsätzlich keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte sind (vgl. BR-Drs. 406/21, S. 18).

Die Ladesäulenverordnung verfolgt das übergeordnete Ziel, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur einer möglichst großen Anzahl an Verbrauchern nutzbar zu machen. Hierbei ist nicht nur von Relevanz, dass nach LSV ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt mit dem Elektrofahrzeug auch tatsächlich befahrbar sein muss. Gleichmaßen bedeutsam ist, dass der Ladepunkt seine Funktion erfüllen kann, das Elektrofahrzeug mit Strom (wieder)aufzuladen. Zur Erfüllung dieser Funktion ist eine ausreichende zeitliche Verfügbarkeit eines Ladepunktes erforderlich. Selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Elektrofahrzeuge in vielen Fällen nur zu geringeren Anteilen aufgeladen werden, muss im Bereich des Normalladens (bis 22 kW) mit einer Standzeit eines einzelnen Elektrofahrzeugs von mehreren Stunden gerechnet werden. Die „Öffnung“ der privat genutzten Ladeeinrichtung für wenige Minuten am Tag erfüllt den Sinn und Zweck einer öffentlichen Ladeeinrichtung offenkundig nicht. Sie trägt nicht zur Befriedigung des Ladebedarfs der Öffentlichkeit bei und ist nach Auffassung der Bundesnetzagentur nicht mit der LSV vereinbar.

In Abgrenzung zu rein privaten Ladepunkten müssen aus Sicht der Bundesnetzagentur öffentlich zugängliche Ladepunkte auch als solche erkennbar sein, sodass der Ladepunkt tatsächlich von Dritten genutzt werden kann.

Insbesondere bei Privatgrundstücken und privaten Wohngebäuden ist dies für potentielle Nutzer in der Regel nicht ohne Weiteres der Fall. Die Erkennbarkeit kann sich aus den äußeren Umständen (z.B. Raststätten), aus einer gut sichtbaren Kennzeichnung am Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer räumlicher Nähe oder der Veröffentlichung auf der Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur ergeben.

In Bezug auf die potentiellen Nutzer reicht es dabei nicht aus, Dritten den Zugang zu gewähren, die dem Betreiber des Ladepunktes bekannt sind (z. B. Nachbarn oder Mitarbeiter). Parkplatz und Ladepunkt müssen von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis, also auch von Personen genutzt werden können, die dem Betreiber nicht bekannt sind (§ 2 Nr. 5 LSV).

Zudem fordert die LSV für öffentlich zugängliche Ladepunkte verschiedene technische Mindestanforderungen. Dazu gehören unter anderem:

- Eine standardisierte Datenschnittstelle, die etwa dynamische Daten (bspw. Belegungszustand) an ein Backend System kommunizieren können muss.
- Das punktuelle Aufladen, bei dem die Ladung entweder kostenlos, per Barzahlung oder mittels gängigem kartenbasierten Zahlungssystem oder gängigem webbasierten System (auch App) erfolgt.

Detaillierte Ausführungen hierzu können dem Kurzleitfaden für Betreiberinnen und Betreiber öffentlicher Ladepunkte, abrufbar unter <https://www.bundesnetzagentur.de/ladeinfrastruktur> entnommen werden.

Ladepunkte, die die Anforderungen der Ladesäulenverordnung nicht vollumfänglich umsetzen, werden nicht in das Ladesäulenregister aufgenommen. Auch eine für die Anmeldung von energetischen Mengen im Rahmen des § 6 Abs. 2 der 38. BImSchV beim Umweltbundesamt relevante Bestätigung der erfolgreichen Anzeige bei der Bundesnetzagentur, wird in diesen Fällen nicht ausgestellt.

Das **Umweltbundesamt** vertritt die Auffassung, dass das Deklarieren privater Wallboxen als öffentliche Ladepunkte zum Zwecke der Bescheinigung entnommener Strommengen nicht im Sinne des Instruments der THG-Quote ist und zu einer missbräuchlichen Doppelanrechnung entnommener Strommengen auf die THG-Quote führt. Dieses Vorgehen widerspricht der vom Gesetzgeber bewusst gestalteten Systematik: Diese unterscheidet grundlegend zwischen dem Laden an öffentlichen Ladepunkten sowie dem privaten Laden an der eigenen Wallbox. Um letzteres abzubilden besteht für Personen, auf die reine E-Fahrzeuge zugelassen sind, bereits die Möglichkeit, sich pro Fahrzeug und Jahr einen pauschalen Schätzwert bescheinigen zu lassen. Mit diesem Schätzwert wird also schon die Strommenge berücksichtigt, die durch das private Laden (in der Regel an der eigenen Wallbox zuhause) entnommen wird. Ein Vorgehen, das dazu führt, dass diese über private Wallboxen entnommenen Strommengen zusätzlich zum pauschalen Schätzwert bescheinigt werden, untergräbt diese Systematik. Des Weiteren zielt das dargestellte System darauf ab, dass eine Anrechnung des Schätzwertes für privates Laden nur möglich ist, wenn die Zulassung eines reinen Batterieelektrofahrzeugs nachgewiesen werden kann. Durch das dargestellte Unterlaufen der Systematik würden unter Umständen auch solche privaten Ladepunkte profitieren, an denen keine reinen E-Fahrzeuge, sondern beispielsweise Plug-in-Hybride laden. Auch dies sollte mit Blick auf die geltenden gesetzlichen Regelungen ausgeschlossen sein.