



Aktenzeichen: Pet 1-19-09-761-046165

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.02.2022 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird der Abbau von Hemmnissen beim Bau privater E-Ladestationen für Autos durch Versicherungsschutz in der Gebäudeversicherung sowie Regelungen zu einer Werkscodierung gegen Diebstahl gefordert.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass zum privaten Aufladen von Elektroautos häufig an der Einfahrt eine Ladesäule gebaut werde. Die E-Ladesäulen würden jedoch schnell gestohlen, da der vorgeschriebene FI-Schalter beim Durchschneiden der Kabel gefahrlos abschalte und der Dieb das Gerät einfach mitnehmen könne. Die Aufladeeinheiten seien zum einen nicht über die Gebäudeversicherung automatisch mitversichert. Zum anderen verfügten die Geräte auch nicht über eine Werkscodierung ähnlich wie bei Autoradios, bei denen nur nach Eingabe des richtigen Codes ein weiterer Betrieb möglich sei. Vor diesem Hintergrund werden gesetzliche Regelungen gefordert, damit E-Ladesäulen an Einfahrten gefahrloser montiert werden können.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 39 Mitzeichnungen und zehn Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist zunächst darauf hin, dass auf dem Versicherungsmarkt die Nachfrage nach Absicherung bestimmter Risiken grundsätzlich auf ein entsprechendes Angebot seitens der Versicherer trifft. Sofern es sich nicht um systemische Risiken handelt, nimmt der Gesetzgeber keinen Einfluss auf die vom Markt angebotenen Versicherungen.

Ferner stellt der Ausschuss fest, dass der Versicherungsmarkt für Wandladestationen für Elektroautos (Wallboxen) bereits spezielle Versicherungen anbietet, z. B. „Wallbox-Versicherungen“. Der Leistungsumfang dieser Versicherungen richtet sich nach den Bedingungen des Versicherers. So unterscheiden Versicherungsanbieter beispielsweise Teilkaskoversicherungen, die auch Überspannungsschäden beim Ladevorgang absichern, und Vollkaskoversicherungen, die eine zusätzliche Absicherung, z. B. gegen Vandalismus an der Ladesäule, enthalten. Daneben ist es grundsätzlich auch möglich, Wallboxen (ähnlich wie Photovoltaik-Anlagen) in Gebäudeversicherungen aufzunehmen.

Weiterhin bietet der Markt bereits verschiedene Möglichkeiten, um Wallboxen zu schützen bzw. nach einem Diebstahl wieder aufzufinden. Beispielhaft genannt seien hier die folgenden:

Das Ladekabel kann nach dem Ladevorgang eingerollt und unter speziellen Schutzdächern eingeschlossen werden. Weitere Möglichkeiten sind u. a. verschließbare Schutzsäcke oder Vorhängeschlösser sowie die Installation von Bewegungsmeldern, Kameras und Leuchtvorrichtungen. Auf dem Markt besteht ein Angebot entsprechender Produkte.

Eine frei zugängliche Wallbox sollte immer mit Authentifizierung (RFID-Karte oder Schlüssel) gesichert werden, damit niemand kostenfrei an einer fremden Wallbox laden kann.

Einige Modelle verfügen über einen Passwortschutz, mit dem weitere RFID-Karten und/oder neue Fahrzeugzertifikate (Plug&Charge) angelernt werden können. Dies bedeutet, dass es für alle gängigen Authentifizierungsmittel (RFID-Transponder, Plug&Charge, Schlüsselschalter) nicht genügt, die Wallbox mitzunehmen. Die Wallbox ist



ohne Authentifizierungsmittel nicht verwendbar, also auch nicht nach einer unbefugten Wegnahme an einem neuen Standort.

Weiterhin merkt der Ausschuss an, dass Wallbox-Modelle üblicherweise eine Seriennummer haben, über die man sie ähnlich einer Fahrzeug-Id-Nr. identifizieren und wiederfinden kann. Diese Seriennummer ist häufig auch in der Software gesichert abgelegt.

Falls die Wallbox über eine Kommunikationsanbindung (TCP/IP, Modbus TCP, WLAN, UMTS, GSM) verfügt und online gehen kann (und dies vom Eigentümer in der Konfiguration aktiviert worden ist), wird sie sich mit dem Hersteller-Backend verbinden. Über das Backend kann man in Erfahrung bringen, ob die Wallbox wieder in Betrieb gegangen ist.

Zudem macht der Ausschuss darauf aufmerksam, dass es bei Wallboxen mit Hersteller-Controllern die Möglichkeit gibt, die gestohlene Wallbox über Mobilfunk zu orten (UMTS, GSM muss vom Eigentümer in der Konfiguration eingeschaltet sein).

Aufgrund der oben dargestellten, bereits gegenwärtig am Markt verfügbaren Schutz- und Identifizierungsmechanismen würde die mit der Petition geforderte gesetzliche Regulierung nach dem Dafürhalten des Petitionsausschusses keinen erheblichen zusätzlichen Nutzen bieten. Sie erscheint daher nicht geboten.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen der Petition teilweise entsprochen worden ist.