

Bundestagswahl 2025

Elli (Volkswagen Group Charging GmbH) ist eine Marke des Volkswagen Konzerns. Das Unternehmen treibt das Thema Elektromobilität seit vielen Jahren voran und hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Kunden nicht nur innovative Elektrofahrzeuge, sondern auch die dazugehörigen Produkte rund um das Ladeerlebnis aus einer Hand anzubieten.

Dafür sind uns folgende Themen wichtig:

1. **Niedrige Energiepreise**
2. **Neue Flexibilitätsoptionen**
3. **Bidirektionales Laden**
4. **Netzanschluss und Genehmigung von Ladeinfrastruktur**
5. **Finanzierung von Ladeinfrastruktur**
6. **Bezahlbares öffentliches Laden**
7. **Flächendeckendes alltagsnahes Laden**
8. **Governance**

Im Detail

1. Niedrige Energiepreise

Ziel: Energiepreise senken, speziell den Anteil von Steuern, Abgaben und Umlagen

Hintergrund: Hohe Stromnebenkosten machen strombasierte Energiewende-Anwendungen wie Elektromobilität unnötig teuer und verhindern eine Chancengleichheit gegenüber herkömmlichen Anwendungen.

Empfehlungen

- **Stromsteuer** auf europäisches Minimum absenken
- **Keine neuen Umlagen** auf den Strompreis
- **Netzentgelte senken** (bspw. durch privates Kapital, Fokus auf einen effizienteren Netzausbau oder eine öffentliche Teilfinanzierung)

2. Neue Flexibilitätsoptionen

Ziel: Mit Flexibilität Kosten sparen und Preise senken.

Hintergrund: Aufgrund der fluktuierenden Erzeugung schwanken die Preise am Strommarkt stark. Dabei ist insbesondere die Elektromobilität gut flexibilisierbar, da es egal ist, wann das Auto genau lädt, solange es bis zum nächsten Einsatz den gewünschten Ladezustand hat. Eine gute Übersetzung für diese Flexibilität sind variable Preise (Tarife und Netzentgelte), die bei den entsprechenden Rahmenbedingungen auch zur besseren Verteilung der Lasten im Stromnetz beitragen können.

Empfehlungen

- **Eingriffe in das Stromnetz nur im Notfall** über den Netzbetreiber, Präferenz für eine Verteilung mittels **zeitvariablen Netzentgelten**

- **Kosten der Messtechnik** zum Abrechnen dynamischer Tarife und zeitvariabler Netzentgelte **senken** und einfache Lösungen priorisieren (Fokus Smart Meter Light)
- Unterstützung von **Märkten für neue Flexibilitätsprodukte** (auch grenzüberschreitend); Erarbeitung von europaweit einheitlichen Vorgaben (bspw. für Präqualifikation)

3. Bidirektionales Laden

Ziel: Rahmenbedingungen für bidirektionales Laden verbessern

Hintergrund: Bidirektionales Laden bietet große Potenziale für das Stromsystem, da es Millionen Stromspeicher zu vergleichsweise geringen Kosten erschließen lässt. Neben der Herausforderung bidirektionale Fahrzeuge auf Basis interoperabler Standards bereitzustellen, gilt es den regulatorischen Rahmen in Deutschland für bidirektionales Laden zu verbessern.

Empfehlungen

- Unvollendete Bidi-Vorhaben der EnWG-Novelle und Novelle des Energie- und Stromsteuerrechts der letzten Legislatur umsetzen (Fokus: **Beibehalt EEG-Vergütung, praktikable Messkonzepte, Einspeiserecht für bidirektionale Fahrzeuge**)
- **Vermeidung von doppelten Umlagen** für in bidirektionalen Fahrzeugen gespeicherten Strom; Vorschlag: Saldierungsansatz aus dem EnFG auch für Stromsteuer und Netzentgelte nutzen

4. Netzanschluss und Genehmigung von Ladeinfrastruktur

Ziel: Aufbau von Ladeinfrastruktur erleichtern und beschleunigen

Hintergrund: Das Vorhandensein von Ladeinfrastruktur für alle Anwendungen (öffentlich, arbeiten, zuhause) ist die Grundbedingung für den Erfolg der E-Mobilität. Eine zentrale Hürde und Ursache für Verzögerungen sind dabei häufig der Netzanschluss sowie Bauvorschriften.

Empfehlungen

- **Vereinheitlichung und Standardisierung** der Bauvorschriften
- **Vereinfachung der Netzanschlussregeln** (speziell Umsetzung der Vorschläge der EnWG-Novelle II 2024 zu digitalen Prozessen, unverbindlichen Netzanschlussbegehren sowie Reservierungsmöglichkeit für Netzanschlusskapazität)
- Schaffung einer **Genehmigungsfiktion für Ladeinfrastruktur** (und Nebenanlagen)
- Weitere Verbesserungen für Netzanschlussverfahren für Ladeinfrastruktur:
 - Oberstes Ziel: **standardisierte, digitale und API-basierte Prozesse und Portale**
 - **Verbindliche Zeitpläne und Fristen für die Errichtung eines Netzanschlusses** (inkl. Zeitplan, Unterlagen zur Prüfung der Netzanschlusspunktes, Infos zur notwendigen Präsenz des Netzbetreibers bei der Herstellung des Netzanschlusses, Kostenvoranschlags), Ziel ist eine Regelung wie aktuell nach § 8 Abs. (6) Nr. 1-4 EEG 2023 für EEG-Anlagen
 - Praxisnahe Ausweitung der Antragsberechtigung für Auskünfte zu Anschlussgesuchen auf bevollmächtigte Dienstleistungsunternehmen (auch wenn kein eingetragener Elektrofachbetrieb)

5. Finanzierung von Ladeinfrastruktur

Ziel: Finanzierung für Ladeinfrastruktur verbessern und Spezialbereiche über Quoten regeln

Hintergrund: Der Aufbau ist sehr kapitalintensiv und verursacht hohe Kosten. Unterstützung durch Förderinstrumente oder Abschreibungen ist daher sehr hilfreich. In einzelnen Fällen und insbesondere beim Neubau sind verpflichtende Quoten zu empfehlen.

Empfehlungen

- **Abschreibungszeit** für Ladestationen verkürzen, beispielsweise durch pauschale “Superabschreibungen” von 10 Prozent der Investitionen (vgl. USA IRA)
- **Förderprogramme** (bevorzugt durch Sofort- und Sonderabschreibungen) für Schnellladepunkte an gewerblichen Ladestationen für Logistik (“Depotladen”) auf Betriebsgeländen und Umschlagsplätzen; ebenso an stark frequentierten Standorten wie Einkaufszentren, Restaurants und Supermärkten
- **Verpflichtende Quoten für Schnellladepunkte an Tankstellen** (Tankstellenaufgabe) und wichtigen Verkehrsknotenpunkten (Bahnhöfe, Flughäfen, Häfen)

6. Bezahlbares öffentliches Laden

Ziel: Bezahlbares Laden an öffentlicher Ladeinfrastruktur ermöglichen

Hintergrund: Öffentliche Ladepreise gelten aktuell als große Kostentreiber bei der Nutzung eines Elektroautos. Dies ist speziell für Haushalte ohne eigene Wallbox ein Problem. Auch ist für viele Verbraucher nicht verständlich, warum die Kosten des öffentlichen Ladens deutlich über den Kosten des Zuhause-Ladens liegen.

Empfehlungen

- **Spezielle, günstige Stromtarife** für Schnellladestationen
- Begrenzung der Möglichkeiten des Ladepunktbetreibers bei der “angemessenen Preisdiskriminierung” (Art. 5 Abs. 5 AFIR): Ladepunktbetreiber sollen nur bedingt zwischen konzerneigenen und konzernfremden Mobilitätsdienstleistern unterscheiden dürfen
- **Vorgaben fürs Adhoc-Laden:** Im Vergleich zum vertragsbasierten Laden dürfen nur gerechtfertigte Extrakosten erhoben werden (bspw. Aufpreis für Kreditkarten)
- **Stärkung der THG-Quoten** für E-Mobilität als zusätzliche Einnahmequelle für Ladepunktbetreiber
- **Durchleitungsmodell** (Stromlieferverträge für die Ladesäule) für einen Preiswettbewerb auf der Ladesäule: Sofern bei der Ausschreibung eines Schnellladenetzes für Nutzfahrzeuge kostensenkend, sollte eine verpflichtende Anwendung für PKW geprüft werden
- Hohe ungerechtfertigte **Blockiergebühren** verhindern
- Förderung über ein Start-**Ladestromguthaben**

7. Flächendeckendes alltagsnahe Laden

Ziel: EU-Gebäuderichtlinie ambitioniert in nationales Recht umsetzen; wohnort-, arbeitsplatz- und freizeitnahe Laden ermöglichen

Hintergrund: Die EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) setzt neue Mindeststandards für den Aufbau von Ladeinfrastruktur und die Vorbereitung von Stellplätzen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Wohngebäuden und Nicht-Wohngebäuden. Alltagsnahe Lademöglichkeiten beim Arbeitgeber, zu

Hause oder an Freizeitaktivitäten (POI) sind nutzerfreundlich und entlasten den Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Empfehlungen

- Zügige und über EU-Mindestvorgaben hinausgehende **Umsetzung der EPBD** zum Aufbau nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur beim Neubau und im Bestand
- **Ambitionierte Einbeziehung vieler Ladeszenarien** in eine nationale Umsetzung der EPBD. Neben dem Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz ergeben sich auch in vielen anderen Ladeszenarien lange Standzeiten mit einem hohen Potential für alltagsnahes Laden (an POIs, im Einzelhandel, Parkhäuser, usw.)

8. Governance

Ziel: Herausforderungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur beobachten und unterstützen

Hintergrund: Der Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie die Qualitätssicherung bei vorhandener Ladeinfrastruktur wird in den nächsten Jahren eine Herausforderung bleiben, umso wichtiger sind unterstützende Akteure und Instrumente.

Empfehlungen

- **Masterplan Ladeinfrastruktur 2.0** ist ein gutes Instrument zur Identifikation wichtiger Maßnahmen im Bereich Laden; eine Wiederauflage (MPL 3.0, inkl. finale Prüfung der Ergebnisse aus MPL 2.0) ist sinnvoll
- Die **Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL)** als zentrale Stelle in der LIS-Förderlandschaft gilt es beizubehalten und zu stärken