

LADEN VEREINFACHEN, ELEKTROMOBILITÄT ATTRAKTIVER MACHEN

Kurzstellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) für eine Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

4. Juli 2025

VERBRAUCHERRELEVANZ

Eine verbraucherfreundliche öffentliche Ladeinfrastruktur, bei der alle Nutzer:innen vor dem Ladevorgang wissen, was dieser kosten wird, ist für die Akzeptanz der Elektromobilität unerlässlich. Wird Ladestrom einmal nach Kilowattstunden (kWh) und ein anderes Mal nach Minuten verkauft, sind Preisvergleiche nicht möglich. Zusätzliche Kosten wie Blockiergebühren, die eine überlange Nutzung von Ladesäulen verhindern sollen, müssen ebenfalls leicht verständlich vor dem Ladevorgang transparent gemacht werden. Gleichwohl passen Blockiergebühren, insbesondere bei Normalladesäulen in Wohngebieten, oftmals nicht die Lebenswirklichkeit von E-Autofahrer:innen. Die aktuell häufig zu beobachtende Regelung, dass nach vier Stunden das Fahrzeug von der Ladesäule entfernt werden muss, zwingt Verbraucher:innen auch zu nachfrageschwachen Zeiten, zum Beispiel nachts, oder in Gebieten mit geringer Auslastung der Ladesäulen, den Wagen umzuparken.

BEWERTUNG DES VERORDNUNGSENTWURFS

Mit seinem Verordnungsvorschlag beabsichtigt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) bestehende nationale Vorgaben an die europäische Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuel Infrastructure Regulation – AFIR¹) anzupassen. Der vzbv begrüßt die EU-weite Vereinheitlichung bestimmter Definitionen und Vorgaben und dass laut Referentenentwurf einzelne Vorgaben der AFIR national ambitionierter umgesetzt werden. Dazu zählt, dass die verpflichtende Preisangabe für punktuelles Laden an öffentlich zugänglichen Schnellladepunkten auch auf Bestandssäulen ausgeweitet wird. Zudem müssen künftig der Ad-hoc-Ladepreis und mögliche Nutzungsgebühren zur Verhinderung einer langen Belegung des Ladepunktes (auch bekannt als Blockiergebühr) direkt an der Ladesäule angegeben werden. Eine Bekanntmachung mittels einer registrierungsfreien und kostenlosen mobilen Webseite reicht nicht mehr. Dies wird die Preistransparenz und Verständlichkeit aus Kundensicht deutlich verbessern. Darüber hinaus sollten die Ad-hoc-Ladepreise zentral an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe übersandt und dort den Verbraucherinformationsdiensten zur Verfügung gestellt werden. Ladestromanbieter sollten verpflichtet werden, ihre Ladetarife zentral bereitzustellen und bei Änderungen unverzüglich zu aktualisieren.

Zudem wird nochmals klargestellt, dass die Kilowattstunde (kWh) die einzige zulässige Bemessungsgröße zur Abgabe von Elektrizität ist. Dies ist entscheidend, um Verbraucher:innen Klarheit beim Strombezug zu geben und Preisvergleiche sowie Kostenprognosen überhaupt erst möglich zu machen.

VERBRAUCHERWÜNSCHE BEIM LADEN STÄRKER BERÜCKSICHTIGEN

Aus Sicht des vzbv sollte die Pflicht zur Angabe des Ad hoc-Ladepreis und möglicher Blockiergebühren direkt am Ladepunkt auch für Ladepunkte mit einer Leistung von weniger als 50 Kilowatt (kW) gelten. Eine unterschiedliche Behandlung von Schnell- und Normalladepunkten ist aus Nutzersicht nicht nachvollziehbar.

Grundsätzlich schließt sich der vzbv den Ausführungen des BMWE in der Gesetzesbegründung zur Sinnhaftigkeit und konkreten Ausgestaltung von Blockiergebühren an. Sie sind ein geeignetes Mittel, um in Gebieten mit starker Nachfrage und begrenzten Lademöglichkeiten eine überlange Belegung von Ladepunkten zu verhindern. Jedoch stehen pauschale Blockiergebühren, die unabhängig von der lokalen Situation immer erhoben werden, der Lebenswirklichkeit von E-Autofahrer:innen entgegen und können sogar ein Hinderungsgrund für den Umstieg werden. Blockiergebühren beim Normalladen, wo nach vier Stunden der Akku oft nicht ansatzweise voll ist, das Auto jedoch wegbewegt werden muss, sorgen für Frustration. Wird eine E-Auto in Wohngebieten um 22 Uhr an eine Ladesäule angeschlossen, muss es aktuell spätestens um 2 Uhr nachts fortbewegt werden, damit keine Blockiergebühr fällig wird. Dies geht völlig an der Lebensrealität der E-Mobilisten vorbei. Verbraucher:innen, die auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, empfinden diese eher als Schikane. Die grundsätzliche Abschaffung von Blockiergebühren zwischen 22 und 6 Uhr und die Beschränkung auf Gebiete mit tatsächlich hoher Nachfrage würden sowohl dem unternehmerischen Wunsch nach effizienter Nutzung als auch dem Verbraucherwunsch nach kundenfreundlichem Laden entsprechen. Zudem sollten Blockiergebühren nicht nur zeitlich, sondern auch am

¹ Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, 2023, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CONSL:PE_25_2023_REV_1, 25.06.2025

tatsächlichen Strombezug bemessen werden. Solange ein Auto – nach klar definierten Parametern – noch lädt, dürfen keine Blockiergebühren fällig werden.

BLOCKIERGEBÜHREN VERBRAUCHERFREUNDLICH REGELN

Verbraucher:innen müssen jederzeit und an allen Ladesäulen, unabhängig von der Ladeleistung, einfach verständlich über mögliche Blockiergebühren informiert werden. Blockiergebühren sollten grundsätzlich nicht nachts zwischen 22 und 6 Uhr, in Gebieten mit geringer Nachfrage nach Ladesäulen und solange noch tatsächlich geladen wird geltend gemacht werden.

PREISTRANSPARENZ VERBESSERN

Vollständige und aktuelle Informationen zu den Preisen an öffentlichen Ladepunkten sind Voraussetzung, dass Verbraucher:innen die günstigste Ladesäule oder den günstigsten Ladestromvertrag auswählen und somit überhaupt erst eine fundierte Kaufentscheidung treffen können. Dies ist aktuell nur eingeschränkt möglich.

Für das Spontan-Laden gibt die AFIR zwar vor, dass alle CPO ihre Ad-hoc-Ladepreise an die nationalen Zugangspunkte übermitteln und diese dort „allen Datennutzern“ zugänglich gemacht werden müssen (Artikel 20, Absatz 2 und Absatz 4 AFIR). Vorgaben, wie mit den dort bereitgestellten Daten umzugehen ist, macht die AFIR nicht. Verwenden Verbraucherinformationsdienste die Daten der nationalen Zugangspunkte, ist nicht garantiert, dass dies in einer neutralen, vollständigen und nichtdiskriminierenden Art passiert. Um dies sicherzustellen sollten die Ad-hoc-Ladepreise über die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) bereitgestellt werden. In der Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-Kraftstoff-Verordnung) ist festgelegt, dass die Verbraucherinformationsdienste die dort bereitgestellten Daten unverändert veröffentlichen müssen und die Daten einzelner Tankstellen oder Mineralölunternehmen nicht geändert, nicht gelöscht oder in sonstiger Weise manipuliert werden dürfen.² Weitere Vorgaben der MTS-Kraftstoff-Verordnung, wie die Sicherstellung der Datenaktualität und einer nicht irreführenden, die Entscheidungsfreiheit der Verbraucher:innen beeinträchtigenden Darstellung der Informationen, sind ebenfalls wichtig. Die identischen Vorgaben sind auch für die Ad-hoc-Ladepreise notwendig. Aus diesem Grund muss die Zuständigkeit der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe auch auf die Preise für das ad-hoc-Laden ausgeweitet werden.

Ein Informationsdefizit und mangelhafte Vergleichbarkeit der Preise sind auch für das vertragsbasierte Laden festzustellen. Zwar wissen E-Autofahrer:innen in der Regel, was es kostet, an den einzelnen Ladesäulen ihres Ladestromanbieters beziehungsweise an Fremdsäulen des jeweiligen Netzwerks zu laden. Es ist aber ungleich schwieriger oder sogar ganz unmöglich herauszufinden, was der günstigste Ladestromanbieter an spezifischen Ladesäulen ist. Ein EMP-übergreifender Vergleich, der für einzelne Ladepunkte die verschiedenen Tarife (zum Beispiel mit oder ohne Grundgebühr) beinhaltet, würde dem Informationsdefizit entgegenwirken und auch den Wettbewerb fördern. Um dies zu erreichen, sollten auch Ladestromanbieter³ verpflichtet werden, ihre aktuellen Tarifinformationen zentral bereitzustellen. Basierend auf den Tarifen und den von den E-Autofahrer:innen angegebenen Ladedetails (zum Beispiel wieviel kWh oder Prozent der Batterie eines bestimmten

² Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-Kraftstoff-Verordnung).

³ Die weiter oben geforderte Pflicht, die Ad-hoc-Ladepreise durch die Ladesäulenbetreiber an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe zu übermitteln, bleibt davon unberührt. Mit einer vergleichbaren Verpflichtung für Ladestromanbieter sollen somit die Spontanladepreise als auch die Preise für das vertragsbasierte Laden transparenter werden und einen Vergleich leichter machen.

Fahrzeugtyps geladen werden sollen) können dann die erwartbaren gesamten Ladekosten einfach darstellt werden. Vorgaben analog zu denen für die ad-hoc-Preise, wonach die Tarifinformationen unverändert veröffentlichten müssen und die Daten einzelner Ladestromanbieter nicht geändert, gelöscht oder in sonstiger Weise manipuliert werden dürfen, würden für eine größtmögliche Preistransparenz sorgen und Verbraucher:innen befähigen, das günstigste Angebot zu finden.

Die Ad-hoc-Ladepreise sollten zentral an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe übersandt und dort den Verbraucherinformationsdiensten zur Verfügung gestellt werden. Ladestromanbieter sollten verpflichtet werden, ihre Ladetarife zentral bereitzustellen und bei Änderungen unverzüglich zu aktualisieren.

Kontakt

Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.

Team Mobilität und Ressourcenschutz

Mobilität@vzbv.de

Rudi-Dutschke-Straße 17, 10969 Berlin

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. ist im Deutschen Lobbyregister und im europäischen Transparenzregister registriert. Sie erreichen die entsprechenden Einträge [hier](#) und [hier](#).