

Von: Jaeger, Markus B.

Gesendet: Freitag, 24. Oktober 2025 16:57

An: 'Ref-G23' <Ref-G23@bmv.bund.de>

Betreff: AW: Verbändebeteiligung zum BMV-Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030

Sehr geehrter Herr xxxxx,

vielen Dank für Ihre Nachricht mit der Einladung zur Online-Veranstaltung zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 und der damit verbundenen Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum derzeitigen BMV-Referentenentwurf des Masterplans.

Der VDE ist unter der unten genannten Nummer im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen – siehe Signatur.

Experten des VDE haben an der gestrigen Veranstaltung teilgenommen. Wesentliche Änderungsanregungen, die auch im VDE vorgebracht werden, wurden gestern auch bei der Konferenz angesprochen.

Aufgrund des sehr kurzen Rückmeldefensters konnten die fachlich im VDE involvierten Gremien bei VDE FNN und unserer Normungsorganisation DKE keine abgestimmte Stellungnahme verfassen. Ich erlaube mir daher, Ihnen in den folgenden Zeilen eine „Wasserstandsmeldung“ aus dem VDE zu übermitteln.

Zum aktuell vorliegenden Referentenentwurf Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 gebe ich Ihnen das folgende Feedback für die Technologie-Organisation VDE:

A. Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern

- Wichtig ist, dass keine fehlgeleiteten Subventionen – wie im Falle KFW 440 – passieren, eine Förderpolitik „mit der Gießkanne“ darf nicht zu einer totalen Übersättigung des Marktes für die nächsten Jahre führen.
- Eine Förderung sollte insbesondere von technischen Mindestvoraussetzungen abhängig gemacht werden, sowie dem Vorhandensein von anerkannten Normen, Standards aus dem Bereich der vom VDE getragenen Normungsorganisation DKE und Netzanschlussbedingungen sowie ergänzenden Hinweisen von VDE FNN.
- Hinsichtlich der technischen Mindestvoraussetzungen sollten die Experten von der DKE und VDE FNN eine Mitwirkungsmöglichkeit/Mitsprachemöglichkeit haben.

3. Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern

Das Laden zu Hause am eigenen Wohngebäude ist der relevanteste und beliebteste Anwendungsfall im Bereich der privaten Nutzung von E-Autos. Bewohnerinnen und Bewohner von Mehrparteienhäusern verfügen aber häufig noch nicht über entsprechende Lademöglichkeiten. Um die Investitionsbereitschaft der Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften zu steigern und den Aufbau von Lademöglichkeiten in Mehrparteienhäusern zu beschleunigen, wird das Bundesministerium für Verkehr (BMV) diesen Aufbau finanziell unterstützen und dabei auch Kosten für die Ertüchtigung des Netzanschlusses und der elektrischen Anlagen der Gebäude berücksichtigen. Das BMV wird

6

Redaktionsstand: 17. Oktober 2025

Anfang 2026 Details der Förderung veröffentlichen. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine ausreichende Mittelausstattung im Haushalt 2026.

B. Umsetzung EPBD mit „Verhältnismäßigkeit und Flexibilität“

- Eine wesentliche Lesson Learned aus den vergangenen Jahren sollte für die Bundesregierung und den Gesetzgeber Deutscher Bundestag sein, dass Zweifel an einer gewissen Technologieoffenheit und widersprüchliche Ankündigungen zu einer maximalen Verunsicherung des Endkunden sowie der Industrie führt. Gerade die Industrie investiert im Vertrauen auf politische Rahmenentscheidungen enorme Ressourcen. Wird dieses Vertrauen gebrochen ist der Schaden enorm. Gleiches gilt für die Planung und Aufrüstung von Netzanschlüssen, die sicherlich nicht in unerheblichem Maße von Planzahlen (abgeleitet aus der Regulatorik) hervorgehen.
- An dieser Stelle ist die weiche Formulierung „setzt die Bundesregierung auf Verhältnismäßigkeit und Flexibilität“ kann irreführend sein. Geht es bei diesem Nebensatz um die Flexibilität bei der Notwendigkeit zur Umsetzung „technischer Mindestanforderungen“ oder geht es um die in der EPBD festgelegten Planzahlen? Hier sollte eine unmissverständliche Formulierung gefunden werden.

II. Umsetzung vereinfachen und beschleunigen

Als Teil ihrer Planungs- und Genehmigungsinitiative wird die Bundesregierung Verfahren und Voraussetzungen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur vereinfachen, die Voraussetzungen für Investitionen verbessern, den Aufbau von Ladeinfrastruktur beschleunigen und so dazu beitragen, das Ladeangebot im privaten, gewerblichen und öffentlichen Bereich zu steigern. Ziel ist eine Verringerung der Zeit- und Kostenaufwände, die aus bürokratieintensiven Anforderungen entstehen. Dazu sollen Meldepflichten vereinfacht, Unsicherheiten in der Bauleitplanung ausgeräumt und der Außenbereich für Ladeinfrastruktur geöffnet werden. Bei der Umsetzung der Vorschriften der europäischen Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EU – 2024/1275; EPBD) setzt die Bundesregierung auf Verhältnismäßigkeit und Flexibilität. So entsteht ein klarer Rahmen für eine pragmatische, beschleunigte und rechtssichere Umsetzung vor Ort.

C. Bidirektionales Laden

- Vom Grundsatz her ist allem zuzustimmen, was im Zusammenhang mit der Ermöglichung von Geschäftsmodellen durch die Beseitigung von regulatorischen Hürden benannt ist.
- Ein vorsichtiger Pessimismus besteht beim Ansatz der Förderung von bidirektionaler Ladeinfrastruktur, die nachweislich (siehe internationale Normenlandkarte) ausschließlich auf proprietärer Ebene stattfinden würde. An dieser Stelle ist es durchaus angemessen, neben der Notwendigkeit der Einhaltung der Netzanschlussrichtlinien auch im konkreten Fall auf die Einhaltung des FNN-Hinweises „Umsetzung des Nachweises der technischen Anforderungen der VDE-AR-N 4105 für das bidirektionale Laden von Elektrofahrzeugen“ aufmerksam zu machen. So kann ein sinnvoller Einsatz der vorhandenen Geldmittel unterstützt werden.
- Ganz konkret: Bei der Ausgestaltung der technischen Fördervoraussetzungen sollte VDE FNN zur Sicherstellung der Einhaltung der durch VDE FNN gesetzten technischen Mindeststandards berücksichtigt werden. Die Förderung sollte interoperabler und netzanschlussrichtlinienkonformer Ladeinfrastruktur vorbehalten sein, um die Inverkehrbringung proprietärer Systeme durch Steuergelder nicht zu begünstigen.

IV. Integration ins Stromnetz verbessern

Leistungsfähige Stromnetze sind von zentraler Bedeutung für die Elektrifizierung des Verkehrs. Jeder Ladepunkt benötigt einen Anschluss an das Stromnetz auf der jeweils geeigneten Spannungsebene. Insbesondere die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs erfordert sehr hohe Anschlussleistungen in Depots und Betriebshöfen sowie entlang der Autobahnen. Aufbauend auf der bereits beschlossenen Vereinheitlichung der Technischen Anschlussbedingungen (TAB) und den bestehenden Regelungen zur Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur beim vorausschauenden Stromnetzausbau verfolgt die Bundesregierung das Ziel, Transparenz und Effizienz der Verfahren zum Stromnetzanschluss von Ladeinfrastruktur weiter zu verbessern. Dabei geht es vor allem darum, den Ladeninfrastrukturbetreibern noch mehr Transparenz und Planungssicherheit zu bieten. Dies betrifft beispielsweise Rückmeldefristen für Netzbetreiber, die Transparenz über verfügbare Netzkapazitäten sowie die Vereinfachung von Anschlussverfahren durch Digitalisierung und Standardisierung. **Zusätzlich möchte die Bundesregierung die Rahmenbedingungen für das bidirektionale Laden verbessern, damit dieses zukünftig für Strommarkt- und Netzdienstleistungen genutzt werden kann.** Parallel wird die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Allgemeine Netzentgeltssystematik im Rahmen des bereits eingeleiteten „AgNes“-Festlegungsverfahren umfassend reformieren.

26. Förderung von innovativen bidirektionalen Ladelösungen

Bidirektionale Ladelösungen stehen aktuell noch am Anfang der Markteintritts. Zur Unterstützung der Einführung und Skalierung bidirektionaler Ladevorrichtungen wird das BMV diese in zukünftigen Förderprogrammen im Rahmen einer Innovationskomponente berücksichtigen. Insbesondere im Rahmen der beabsichtigten Förderprogrammen in Mehrparteienhäusern sowie bei Depots und Betriebshöfen wird das BMV die Pilotierung bidirektionaler Ladelösungen zur Optimierung des Energieverbrauchs und von Betriebsabläufen unterstützen. Die Innovationskomponente wird als Investitionszuschuss die entstehenden Mehrkosten bidirektionaler Ladevorrichtungen angemessen abbilden.

D. Integration ins Stromnetz verbessern

- Die Abstimmung bzw. Ausarbeitung konkreter Maßnahmen sollte in Zusammenarbeit mit VNB und auch den entsprechenden Gremien des VDE FNN erfolgen.
- Der Eindruck, dass der VNB als „Schuldiger“ hingestellt wird, dass alles nicht vorwärts geht, sollte sprachlich vermieden werden
- Kritisch wird vor allem Nr. 23 gesehen: hier wird a) ein weiteres Portal gefordert, was zu einem Mehr an Bürokratie und Aufwand führt, zudem erscheint es b) angesichts der aktuellen Sicherheitslage und der stetigen hybriden Angriffe auf Deutschland nicht sonderlich der Resilienz dienlich, alle Informationen öffentlich zugänglich zu machen. Der Feind hört/liest mit und freut sich über Hinweise, wo angegriffen werden kann.

23. Transparenz über und Auskünfte zur Netzanschlusskapazität

Aktuell ist für Ladeinfrastrukturbetreiber nicht immer transparent, welche Netzanschlusskapazität an einem bestimmten Ladestandort zur Verfügung steht. Dies führt dazu, dass unter Umständen mehrere Netzanschlussbegehren gestellt werden müssen, um Standorte und Kosten zu bewerten. Diese Praxis ist sowohl für den Anschlusspetenten als auch für den Netzbetreiber ineffizient. Netzbetreiber sehen sich mit einer hohen Anzahl an Netzanschlussanfragen konfrontiert, deren Realisierungswahrscheinlichkeit gering ist. **Um Transparenz über die Verfügbarkeit von Netzkapazitäten zu schaffen, sollen Netzbetreiber ein kostenloses und einheitliches Online-Tool bereitstellen, um schnelle und unverbindliche Auskünfte zu möglichen Netzverknüpfungspunkten zu ermöglichen.** Dies erleichtert dem potenziellen Anschlussnehmer die Bewertung verschiedener Anschlussoptionen und verringert die durch Netzbetreiber zu bearbeitenden Anfragen. Daneben sollen die Online-Tools nach Möglichkeit auch eine grobe Indikation der Kosten des Netzanschlusses beinhalten. Vereinzelt stellen Verteilnetzbetreiber schon heute entsprechende Online-Tools zur Verfügung. Das BMWF wird in enger Abstimmung mit der BNetzA eine Regelung erarbeiten, um verpflichtende digitale Auskunftstools auf Basis eines bundesweiten Mindeststandards zu etablieren.

D: „Maßnahmenumsetzung und Zusammenarbeit“ (Seite 17)

- Die technisch regelsetzenden Gremien der VDE Normungsorganisation DKE und das Forum Netztechnik/Netzbetrieb im VDE (VDE FNN) sollten zwingend in die Abstimmungen mit „weiteren Akteuren“ einbezogen werden. VDE FNN ist beispielsweise bereits im Beirat der NLL. Ein zusätzlicher Platz für die VDE Normungsorganisation DKE wäre ebenfalls wünschenswert.
- An dieser Stelle sei erwähnt, dass der VDE auch bei der Roadmap Systemstabilität eine tragende Rolle spielt: Von den 51 definierten Prozessen ist der VDE in 26 als Single Point of Contact im Lead (22 davon bei VDE FNN).

Mit den besten Grüßen

Markus B. Jaeger (Jurist)
Global Head of Political Affairs
Technologieorganisation VDE

VDE Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.
Bismarckstraße 33
10625 Berlin

Mobil: +49 171 7631986
markusb.jaeger@vde.com
www.linkedin.com/in/markusbjaeger
www.vde.com/politikbrief
www.vde.com

Die Technologie-Organisation VDE e.V. ist unter der Registernummer R006792 im Lobbyregister des Deutschen Bundestages registriert.