

›STELLUNGNAHME

zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr
„Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“
vom 17.10.2025

Berlin, 24.10.2025

Der Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) vertritt 1.592 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit rund 309.000 Beschäftigten wurden 2022 Umsatzerlöse von 194 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 17 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen signifikante Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 66 Prozent, Gas 65 Prozent, Wärme 91 Prozent, Trinkwasser 88 Prozent, Abwasser 40 Prozent. Die kommunale Abfallwirtschaft entsorgt jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und hat seit 1990 rund 78 Prozent ihrer CO2-Emissionen eingespart – damit ist sie der Hidden Champion des Klimaschutzes. Immer mehr Mitgliedsunternehmen engagieren sich im Breitbandausbau: 220 Unternehmen investieren pro Jahr über 912 Millionen Euro. Künftig wollen 90 Prozent der kommunalen Unternehmen den Mobilfunkunternehmen Anschlüsse für Antennen an ihr Glasfasernetz anbieten.

Zahlen Daten Fakten 2024

Wir halten Deutschland am Laufen – denn nichts geschieht, wenn es nicht vor Ort passiert: Unser Beitrag für heute und morgen: #Daseinsvorsorge. Unsere Positionen: <https://www.vku.de/vku-positionen/>

Interessenvertretung:

Der VKU ist registrierter Interessenvertreter und wird im Lobbyregister des Bundes unter der Registernummer: R000098 geführt. Der VKU betreibt Interessenvertretung auf der Grundlage des „Verhaltenskodex für Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter im Rahmen des Lobbyregistergesetzes“.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. • Invalidenstraße 91 • 10115 Berlin
Fon +49 30 58580-0 • info@vku.de • www.vku.de

Der VKU ist mit einer Veröffentlichung seiner Stellungnahme (im Internet) einschließlich der personenbezogenen Daten einverstanden.

Der VKU bedankt sich für die Möglichkeit, zu dem Entwurf des „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) Stellung zu nehmen.

Bedeutung des Vorhabens für kommunale Unternehmen

Im Bereich der Ladeinfrastruktur (LIS) decken kommunale Unternehmen eine große Bandbreite an Leistungen ab. Sie planen, errichten und betreiben öffentlich zugängliche und nichtöffentliche Ladeinfrastrukturanlagen, sie handeln als Mobilitätsanbieter (EMP), sie schließen LIS-Anlagen an das öffentliche Stromnetz an, liefern erneuerbaren Strom und bieten Produkte und Dienstleistungen für private und gewerbliche Kunden an.

Der Entwurf des „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ adressiert in seiner nunmehr dritten Generation wichtige Punkte, die Stadtwerke und ihre Kunden in verschiedenen Marktrollen betreffen. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass einige unserer Hinweise, Vorschläge und Ideen aus den vergangenen Jahren nun offenbar Unterstützung durch das BMV und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) finden. Allen voran die Erkenntnis, dass mehr Elektrofahrzeuge notwendig sind, um die bereits jetzt gut ausgebauten Ladeinfrastruktur besser auszulasten und dass dafür eine andere Kommunikation als bisher stattfinden muss.

Wir sehen aber auch, dass Zielsetzungen aus zurückliegenden Generationen des Masterplans immer noch nicht erreicht worden sind, insbesondere, was die Bereitstellung von Flächen durch den Bund betrifft. Darüber hinaus sehen wir für unsere Mitgliedsunternehmen potenziell kritische Punkte, deren Ergebnis wir nur mittragen können, wenn unsere Interessen angemessen berücksichtigt werden.

Die kommunalen Unternehmen werden ihre Trägerkommunen und ihre vielfältigen Kundengruppen auch weiter bei der Umstellung auf klimafreundliche Mobilität unterstützen. Dafür sind sie – ebenso wie privatwirtschaftliche Akteure – auf attraktive und stabile Rahmenbedingungen angewiesen. Der VKU wird die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans im Rahmen seiner Beiratsmitgliedschaft in der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur begleiten. Wir fordern aber eine deutlich stärkere Einbindung der energiewirtschaftlichen Verbände und der kommunalen Spitzenverbände in den Konzeptionsphasen zu den einzelnen Maßnahmen, als dies leider in den vergangenen Jahren der Fall war.

Positionen des VKU in Kürze

- › Die Ziele des Kapitels „**Nachfrage und Investitionen stärken**“ tragen wir grundsätzlich mit. Hinsichtlich der Entwicklung neuer Förderprogramme fordern wir, dass diese einfach zugänglich und bürokratiearm gestaltet werden. Das schließt auch Berichtspflichten der Fördermittelempfänger ein. Zudem muss darauf geachtet werden, dass auch Unternehmen in öffentlicher Trägerschaft Zugang zu den Fördermitteln bekommen.
- › Auch die Maßnahmen des Kapitels „**Umsetzung vereinfachen und beschleunigen**“ tragen wir von ihrer Intention her grundsätzlich mit. Wir fordern aber, die Selbstverwaltungsgarantie der Kommunen aus dem Artikel 28 Absatz 2 Grundgesetz zu achten und entsprechende Maßnahmen so auszustalten, dass die Kommunen bei der Umsetzung der Maßnahmen unterstützt werden und ihre Rechte gewahrt bleiben.
- › Zum Kapitel „**Wettbewerb und Preistransparenz**“ fordern wir, weder Kommunen noch LIS-Betreiber an den Pranger zu stellen. Auch hier ist die kommunale Selbstverwaltungsgarantie zu achten. Eine Verpflichtung zur Durchleitung von Strom lehnen wir ab, hier ist ausschließlich auf Freiwilligkeit zu setzen.
- › Im Kapitel „**Integration ins Stromnetz verbessern**“ sehen wir ebenfalls positive und kritische Punkte. Eine Verbesserung der Planungsgrundlagen für Netzbetreiber begrüßen wir, ein Zuviel an Transparenz über kritische Infrastrukturen aber erachten wir angesichts der aktuellen geopolitischen Lage und vielfachen Angriffen auf Infrastrukturen als höchst riskant.
- › Die Maßnahmen des Kapitels „**Nutzerfreundlichkeit und Innovation steigern**“ gehen auf der „Flughöhe“ des Masterplans mehrheitlich in die richtige Richtung. So weit es die Geschäftsmodelle der LIS-Betreiber angeht, fordern wir aber Markt und Wettbewerb vor Regulierung.

Stellungnahme

Zu Maßnahme 1 „Mehr Nachfrage nach Ladestrom durch mehr Elektrofahrzeuge“

Als redaktionellen Hinweis zum ersten Satz möchten wir gerne in Erinnerung rufen, dass gerade kommunale Unternehmen in den frühen Jahren den Weg in die Elektromobilität geebnet haben, lange bevor privatwirtschaftliche Unternehmen die heute sichtbaren und erfreulichen Investitionen angegangen sind.

Zu Maßnahme 2 „Kommunikationskampagne zur Elektromobilität“

Der VKU fordert seit Langem eine positive Kommunikation zur Elektromobilität, die in der Zielgruppe der breiten Bevölkerung die Zuversicht erzeugt, dass Elektromobilität (mit wenigen Ausnahmen) keine Einschränkung der Mobilitätsbedürfnisse bedeutet.

Eine „konsequente Flankierung“ dieser Kommunikation bedeutet aber auch, dass Politik und Automobilwirtschaft sowie Verbände und Medien in der Öffentlichkeit nicht mehr das Gefühl wecken oder verstärken dürfen, es gebe keine ausreichende Ladeinfrastruktur. Gerade dies muss einer neuen Erzählung weichen und der Zielgruppe aufzeigen, wo überall schon öffentlich zugängliche LIS zu finden ist und wie sie funktioniert.

Zu Maßnahme 3 „Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern“

Wir sind erfreut, dass mit der geplanten Förderung auch die elektrotechnischen Infrastrukturen der Gebäude adressiert werden sollen. Seit Längerem wissen wir, dass hier das zentrale Hemmnis für LIS in Mehrparteienhäusern liegt.

Wir regen an, die Förderung an dieser Stelle durch die Beteiligung mehrerer Ressorts (Wirtschaft und Energie, Bau, Umwelt) zu bündeln und damit kraftvoll und nachhaltig zu finanzieren. Dadurch könnten Bestandsgebäude „Energiewende-ready“ gemacht werden und für den Plug-and-Play-Anschluss von Energiewendekomponenten wie PV, Speicher, elektrischen Wärmeerzeugern und eben auch LIS vorbereitet werden.

Zu Maßnahme 4 „Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen für Nutzfahrzeuge“

Auch kommunale und kommunalwirtschaftliche Fuhrparks werden sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt. Für die in Aussicht gestellte Förderrichtlinie fordern wir deshalb, dass auch öffentliche Unternehmen am Programm teilnehmen können.

Der Verweis auf die KMU-Definition nach der Empfehlung 2003/361/EG darf nicht Eingang in die Förderrichtlinie finden, auch wenn dies das Notifizierungsverfahren bei der Kommission eventuell vereinfachen würde. Wir liefern gerne Argumente für die Einbeziehung kommunaler Unternehmen, die gegenüber der Kommission vorgetragen werden können. Außerdem würden wir uns freuen, wenn wir und andere Fachverbände erste Entwürfe der Förderrichtlinie mit dem BMV und der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur diskutieren können.

Zu Maßnahme 7 „Aufbau öffentlich zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur“

Eine Förderung abseits der Autobahnen ist zu begrüßen. Hier wäre es gut, wenn nicht wieder ein hochkomplexes Förderkonstrukt wie das Deutschlandnetz – das explizit nur große Anbieter adressiert – zur Anwendung kommt. Denn gerade bei Standorten vor Ort in den Kommunen müssen auch die Stadtwerke die Möglichkeit haben, ohne große Konsortienbildung Fördermittel für Einzelstandorte zu beantragen.

Im Übrigen fordern wir, auch hier wieder, den Aufbau für die LKW-LIS dem Wettbewerbsmarkt zu überlassen. Nur dort, wo Anschubfinanzierung nötig ist, sollte unterstützt werden und die Anforderungen an die Vergabe von Fördermitteln so flexibel wie möglich gestaltet werden. Für Lkw-LIS hat sich noch kein europaweit anschlussfähiges Betriebsmodell (EMP/Durchleitung/Ad-hoc?) fest etabliert, deshalb sollte der Markt nicht zu früh in eine Richtung gedrängt werden, aus der es später kein zumutbares Zurück gibt.

Zu Maßnahme 9 „Aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung des Art. 14 EPBD“

Wir begrüßen, dass das BMV und das BMWE Teile der Forderungen mittragen (Pooling, Flexibilisierung), die der VKU zusammen mit anderen Verbänden im Herbst 2024 zur Umsetzung des Artikels 14 EPBD veröffentlicht hat.

Eine im damaligen [Positionspapier](#) geforderte dritte Erfüllungsoption (Erfüllung an anderem Ort im Nahbereich), scheint hier aber nicht aufgegriffen. Es gibt Gebäude, die gemäß dem Zweck ihrer Bewirtschaftung zwar Parkplätze vorhalten müssen, eine dort installierte LIS aber praktisch nutzlos ist und damit lediglich Investitionsmittel entwertet werden (z.B. Gerätehäuser der Feuerwehren und deren Bereitschaftsparkplätze).

Zu Maßnahme 10 „Ladeinfrastruktur im Außenbereich“

Die Beschränkung der Privilegierung auf Standorte in unmittelbarer Nähe zu Bundesfernstraßen erscheint sachgerecht, sollte aber mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt werden.

Für diese und die folgenden Maßnahmen im Kapitel, in denen die Planungs- und Genehmigungshoheit der Kommunen berührt sind, ist deren Recht auf Selbstverwaltung aus Artikel 28 Absatz 2 Grundgesetz zu beachten. Den Kommunen muss eine gewisse Flexibilität zugestanden werden, um den konkreten Gegebenheiten vor Ort gerecht werden zu können. Nur so kann nachhaltig Akzeptanz geschaffen werden.

Zu Maßnahme 13 „Bundeseigene Flächen der Autobahn GmbH des Bundes“

Wir möchten erneut darauf hinweisen, dass für den LIS-Aufbau vorgesehene Standorte zum frühestmöglichen Zeitpunkt dem zuständigen Verteilnetzbetreiber (VNB) gemeldet werden müssen, auch wenn noch kein konkreter Netzanschlussantrag gestellt wird. Nur so kann der VNB zukünftige Ausbaubedarfe antizipieren und in seine Planungen einbeziehen.

Zu Maßnahme 15 „Nutzung bundeseigener Flächen für Ladeinfrastruktur“

Aus dem Text dieses „Evergreens“ ist nicht ersichtlich, ob es im Vergleich zur gleichlauenden Maßnahme aus dem letzten Masterplan bereits Fortschritte gegeben hat. Wir möchten aber auch hier darauf hinweisen, potenzielle LIS-Standorte frühzeitig dem zuständigen VNB zu melden.

Zu Maßnahme 16 „Vereinfachung der Berichtspflichten und Datenübermittlungen für Ladeinfrastrukturbetreiber“

Diese Maßnahme ist unbedingt zu begrüßen. Außerdem ist im Dialog mit der Branche zu klären, welche weiteren Daten effizient an zentraler Stelle gesammelt, verarbeitet oder aus anderen Datenbanken, wie etwa dem Marktstammdatenregister, bezogen werden können und zentral an Akteure mit berechtigtem Interesse ausgespielt werden können.

Zu Maßnahme 18 „Preistransparenz beim Ad-hoc-Laden“

Wir fordern die Bundesregierung auf, die hier angekündigten Gesetz- und Verordnungsentwürfe (IVSG, PAngV) mit angemessenem Vorlauf anzuhören.

Zu Maßnahme 19 „Preisentwicklung bei Ladeinfrastrukturbetreibern, Mobilitätsdienstleistern und Endnutzern“

Wir sind in der Regel der Auffassung, dass auslegungsbedürftige und unbestimmte Rechtsbegriffe in Gesetzestexten so weit wie möglich konkretisiert werden sollten.

Die Lektüre der Absätze 3 und 5 des Artikels 5 der AFIR legt aber nahe, dass der europäische Gesetzgeber sich gerade nicht mit der Entwicklung handfester Kriterien beschäftigen wollte, nach denen Preise angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sind.

Stattdessen legt der Gesetzgeber diese Beurteilung in die Verantwortlichkeit der Gerichte und das, wie wir meinen, aus gutem Grund: In solchen Fragen sind individuelle Umstände würdigende Einzelfallentscheidungen die bessere Wahl. Der Verordnungsgeber hat in Artikel 5 Absatz 3 schließlich explizit geregelt, dass Differenzierungen möglich sind, solange sie verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt sind.

Artikel 5 Absatz 5 ist unserer Auffassung nach mit Blick auf die Interessen der Verbraucher durch die entsprechenden Regelungen in der Preisangabenverordnung ausreichend umgesetzt.

Im Übrigen verweisen wir gern auf unsere Antworten auf den Fragebogen zum aktuell in Erarbeitung befindlichen Sektorgutachten der Monopolkommission, die wir gerne zur Verfügung stellen.

Abschließend sei noch dargestellt, warum wir in dieser Maßnahme eine potenzielle „Black Box“ sehen: Verschiedene Akteure versuchen mit Verweis auf die in Forschungsprojekten nachgewiesene Machbarkeit, das Modell der Stromdurchleitung auf Ladepunkten zu etablieren. Wir bringen hiermit klar zum Ausdruck, dass wir eine Verpflichtung zur Durchleitung ablehnen. Wir schließen nicht aus, dass sich dieses Modell für bestimmte Anwendungen (Flotten o.ä.) etablieren kann, Regulierung lehnen wir aber ab. Im Übrigen ist uns immer noch nicht klar, welchen Nutzen dies mit Blick auf die Verbraucherpreise stiften soll.

Zu Maßnahme 20 „Wettbewerbliche Vergabe im öffentlichen Straßenraum“

Wir sehen aus mehreren Gründen keine Notwendigkeit in diesem Bereich regulierend einzutreten und verweisen dazu auf unsere Antworten auf die entsprechenden Fragen der Monopolkommission. Diese hatte nach den Gründen für die partiell hohe Marktkonzentration einzelner Akteure in einzelnen Betrachtungsräumen gefragt. Wir haben dazu ausgeführt, dass in den Anfangsjahren nur wenige Akteure in LIS investiert haben. Es gibt immer noch Regionen, in denen neue Marktakteure nur zögerlich investieren.

Unserer Meinung nach wird das vermeintliche Problem höherer Marktkonzentration durch einzelne Akteure größer dargestellt, als es tatsächlich ist, um eigene Forderungen besser platzieren zu können.

Tatsächlich zeigen die Zubauzahlen durch Akteure aller Art (voran der Einzelhandel und die Tankstellenbetreiber) insgesamt eine beachtliche Dynamik – insbesondere im Bereich der Schnellladeinfrastruktur – und diversifizieren so das Angebot an LIS.

Außerdem fragte die Monopolkommission, welche Rolle die kommunalen Gebietskörperschaften beim Zugang zu geeigneten Standorten für Ladesäulen sowie deren Vergabe an Betreiber spielen und ob wir den Eindruck hätten, dass Kommunen sich ausreichend um einen Standortwettbewerb bemühen. Dazu haben wir auf das Ermittlungsverfahren des Bundeskartellamts im Rahmen seiner Sektoruntersuchung verwiesen, infolgedessen die meisten Kommunen für diese Frage endgültig sensibilisiert wurden. Seitdem gibt es einige Möglichkeiten, wie die Vergabe durch die Kommunen gehandhabt wird, zum Beispiel Ausschreibung einer zeitlich begrenzten Konzession, Ausschreibung in Losen oder einheitlich geregelte Vergabe an alle Interessenten, die aufbauen wollen.

Wir bitten deshalb darum a) die Realitäten im Auge zu behalten und sowohl die zunehmende Angebotsdiversifizierung als auch die aus unserer Sicht wettbewerbsfördernden Vergabepraktiken der Kommunen zu würdigen und b) den Kommunen immer ausreichend Spielraum zuzugestehen, ihre jeweiligen Bedingungen vor Ort in ihre Verwaltungspraxis zu integrieren. Es gibt keinen Königsweg und man muss berücksichtigen, dass zu viel Regulierung Widerstände erzeugt, die das gewünschte Ergebnis dann auch nicht näherbringen.

Zu Maßnahme 22 „Digitalisierung und Standardisierung des Netzausschlussverfahrens“

Grundsätzlich unterstützen wir Digitalisierung und Standardisierung der Netzausschlussverfahren. Insbesondere in der Niederspannungsebene sehen wir dafür Potenzial. Ab der Mittelspannungsebene aufwärts handelt es sich aber um kundenindividuelle Projekte mit viel Kommunikations- und Abstimmungsbedarf zwischen Anschlussnehmer und Netztreiber. Wenn im Dialog mit der Branche Standardisierungspotenziale für die Prozesse in den mittleren und höheren Netzebenen identifiziert werden, so sehen wir dem durchaus konstruktiv entgegen. Wir warnen aber vor zu viel Standardisierung, die sich in Einzelfällen auf verschiedene Weise als kontraproduktiv herausstellen kann, weil die Standardprozesse nicht zu den jeweiligen Projektanforderungen passen.

Zu Maßnahme 23 „Transparenz über und Auskünfte zur Netzausschlusskapazität“

Digitale Tools, die den beteiligten Akteuren die Arbeit erleichtern sind grundsätzlich sinnvoll, für die Umsetzung dieser Maßnahme ist aber einiges im Auge zu behalten.

Zunächst handelt es sich dabei um ein komplexes IT-Projekt, dem viel Vorlaufzeit einzuräumen ist, da parallel viele andere IT-Projekte laufen. Ein zentral im Dialog mit der Branche entwickeltes Konzept würde den IT-Dienstleistern erlauben, entsprechende Projekte aufzusetzen und für die Branche zu entwickeln.

Auf einen besonders wichtigen Punkt müssen wir aber hinweisen: Aktuell sehen wir eine Vielzahl hybrider Angriffe und Ausspähaktivitäten bei kritischen Infrastrukturen. Das schließt auch die Stromnetze ein. Ein solches IT-Tool bietet, je nachdem wie es konzipiert und umgesetzt ist, potenziellen Angreifern viele verwertbare Informationen zu den Stromnetzinfrastrukturen. Deswegen muss eine gute Balance aus Transparenz und Sicherheit erreicht werden. Wir plädieren dafür, ein solches Projekt zusammen mit der Branche und unter Begleitung von Fachverbänden der IT-Sicherheit und des BSI aufzusetzen. Schnelligkeit kann fatale Folgen haben.

Zu Maßnahme 24 „Rückmeldefristen und -pflichten zum Status des Netzanschlussbegehrens“

Wir verstehen den Wunsch der Ladeinfrastrukturbranche (und vieler anderer Anschlussbegehrenden), die erforderlichen Informationen schnell zu erhalten. Die Unterstellung, dass Verzögerungen immer durch den VNB verschuldet sind, weisen wir zurück. Entsprechend sorgen auch härtere Fristen in Verbindung mit Pönalen nicht notwendigerweise dafür, dass Anfragen schneller bearbeitet werden. Vereinfachungen, Standardisierungen und Entlastungen für die VNB sollten dieser Maßnahme zeitlich vorgezogen werden.

Zu Maßnahme 25 „Vorausschauender Netzausbau: Weiterentwicklung der Bedarfsprognosen für den Verkehrssektor“

Diese Maßnahme ist zu begrüßen. Alles, was hilft, die Planungsgrundlagen für die Netzbetreiber zu verbessern, hilft auch den (potenziellen) Investoren in LIS-Standorte. Dieser Weg ist unbedingt weiter zu verfolgen.

Zu Maßnahme 26 „Förderung von innovativen bidirektionalen Ladelösungen“

Soweit wir wissen, gibt es für das bidirektionale Laden noch keine fertigen massenschäftstauglichen Standards und Prozesse für Messung und Abrechnung sowie die Marktkommunikation. Eine solche Innovationskomponente in Förderprogrammen ist grundsätzlich zu begrüßen, sollte aber erst greifen, wenn alle Akteure nach denselben Regeln spielen können. Die Förderung der Entwicklung von proprietären Ansätzen oder „Manufakturlösungen“ befürworten wir mit Blick auf den effizienten Einsatz von Fördermitteln nicht.

Zu Maßnahme 27 „Bidirektionales Laden als Geschäftsmodell“

Wir müssen darauf hinweisen, dass Messkonzepte für bidirektionale Stromflüsse schon heute hochkomplex sind. Im Rahmen des Festlegungsverfahrens der BNetzA zu MiSpeL (Marktintegration von Speichern und Ladeinfrastruktur) wurden sogar noch komplexere Modelle vorgeschlagen. Hier soll noch eine Trennung von zwischengespeichertem Strom und Fahrstrom eingeführt werden.

Das hört sich zunächst sinnvoll an, muss aber vor Ort auch zu leistbaren Kosten umsetzbar sein. Wenn die Messkonzepte zu komplex sind, kommt es zu Verzögerungen, Mehrkosten und Fehlern bei der Einführung. Hier muss aus Praxissicht gedacht werden. Der Nutzer des Elektrofahrzeugs will möglichst günstig (Kosten) laden und möglichst wenig bis gar nichts mit der Technik und den Hintergrundprozessen zu tun haben. Dann braucht er auch noch eine Abrechnung, die mit laienhaftem Wissen verständlich ist. Wir plädieren also für Augenmaß und Abstimmung mit der Branche.

Zu Maßnahme 30 „Keine Blockiergebühren in der Nacht“

Wir unterstützen den Ansatz, nachts auf Blockiergebühren zu verzichten. Nicht zielführend ist jedoch eine Regelung, die das Erheben der Gebühren während laufender Ladevorgänge einschränkt. Das geht am Markt und der Technik vorbei. Da im AC-Bereich Ladevorgänge über die Fahrzeugapp beliebig durch den Kunden gestoppt, pausiert oder in der Leistung verringert werden können, ist eine Blockiergebühr nach einer gewissen Zeit – 4h haben sich etabliert – unbedingt notwendig, um ein dauerhaftes Blockieren stark frequentierter Ladesäulen zu unterbinden. Im Übrigen fordern wir generell, Eingriffe in die Geschäftsmodelle zu unterlassen.

Zu Maßnahme 33 „Offensive gegen Kabeldiebstahl“

Förderprogramme konzentrierten sich bisher vorwiegend auf Hardware (Ladesäulen). Wesentliche Investitionshindernisse wie der Netzzanschluss, Schutztechnik und Vandalismusprävention sind nicht hinreichend abgedeckt.

Kabel- und Vandalismusschäden haben laut Branchenberichten (EnBW, 2025) inzwischen einen Schaden von mehreren Millionen Euro verursacht. Derartige Kosten übersteigen die Reserven kommunaler Betreiber deutlich. Der Entwurf des Masterplans erwähnt Kabeldiebstahl lediglich in Form von „Präventionsmaßnahmen in Abstimmung mit den Strafverfolgungsbehörden“, ohne konkrete Unterstützung für Betreiber. Aus unserer Sicht sollten Sicherheitskosten förderfähig sein, Schutzprogramme (z. B. bis 50 % Zuschuss für Sicherheits- / Überwachungstechnik) sind notwendig.

Der geplante Entfall der Pflicht zur Neueichung bei der Wiederinbetriebnahme reparierter Ladeeinrichtungen ist unbedingt zu begrüßen und auch auf den baugleichen Ersatz anderer Komponenten auszudehnen.

In dem Zusammenhang wollen wir anregen, eine weitere Maßnahme in den Masterplan einzufügen. Das Eichrecht sollte zeitnah dahingehend geändert werden, dass für die Nach-eichung nach Ablauf der gesetzlichen Eichfrist eine Stichprobeneichung stattfinden kann, deren Ergebnis dann auf den gesamten Bestand baugleicher Anlagen eines CPO angewendet wird. Andernfalls rechnen wir wegen der Kapazitäten der Eichbehörden und der zertifizierten Stellen mit erheblichen Zeitverzögerungen, bis der gesamte Bestand ordnungsgemäß nachgeeicht ist. Da Ladepunkte nach Ablauf der Eichfrist bis zum Abschluss der Nacheichung streng genommen nicht weiterbetrieben werden dürfen, ist dringend Abhilfe zu schaffen, um (auch vorübergehende) Außerbetriebsnahmen zu vermeiden.

Zu Maßnahme 34 „Anforderungen an die Cybersicherheit“

Wir bitten das BSI, die Verbände anzuhören, wenn die Maßnahme umgesetzt werden soll.