

en2x-POSITION

## Marktwirtschaftlichen Aufbau von Ladeangeboten durch gezielte Maßnahmen flankieren

**Als Betreiber von Ladesäuleninfrastruktur für Pkw und Lkw haben die en2x-Mitgliedsunternehmen frühzeitig in die Elektromobilität investiert und den Hochlauf maßgeblich vorangetrieben. Das Ladeangebot in Deutschland ist heute flächendeckend verfügbar und leistungsfähig ausgebaut.**

Entscheidend für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität ist jedoch nicht zusätzliche Regulierung, sondern die konsequente Verbesserung der Rahmenbedingungen. Dazu zählen insbesondere Bürokratieabbau, Planungsbeschleunigung sowie die gezielte Reduktion von Investitionsrisiken.

Diese Maßnahmen stärken die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Ladeinfrastruktur, erhöhen die Investitionsbereitschaft der Unternehmen, wirken sich nicht auf den Haushalt aus und tragen dazu bei, die Kosten entlang der Wertschöpfungskette für die Unternehmen zu reduzieren.

**Mehr Markt!**  
Weniger Bürokratie

### Kurz und knapp

Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 enthält zahlreiche sinnvolle Ansätze zur Weiterentwicklung der Elektromobilität in Deutschland. Aus Sicht von en2x kommt es nun jedoch entscheidend darauf an, die **Marktbedingungen für Investitionen zu verbessern, anstatt zusätzliche regulatorische Vorgaben zu schaffen**. Das Ladeangebot in Deutschland ist bereits flächendeckend ausgebaut, wächst weiterhin schneller als der Fahrzeugbestand und weist zugleich eine geringe Auslastung auf. Vor diesem Hintergrund **sollte sich die Politik in Bezug auf die Ladeinfrastruktur darauf konzentrieren, bestehende Investitionshemmnisse abzubauen, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Betreiber zu stärken**. Flankierend bedarf es weiterhin eines raschen Hochlaufs an Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, um die Ladepunkte wirtschaftlich betreiben zu können.

Grundsätzlich muss der weitere Ausbau des Ladeangebotes marktwirtschaftlich und bedarfsorientiert erfolgen. Staatliche Vorgaben sollten sich auf die Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen beschränken und keine zusätzlichen Standortverpflichtungen oder Ausbauzwänge schaffen. Insbesondere eine Ausweitung der AFIR-Mindestziele wird abgelehnt, da die deutliche Übererfüllung auf funktionierende Marktmechanismen hindeutet. **Die derzeitige Systematik der AFIR, bestandsbezogene Leistungsziele (Kilowatt pro Elektrofahrzeug) mit TEN-T-netzbezogenen Mindestzielen zu kombinieren, sollte beibehalten werden**. Gleichzeitig spricht sich en2x für die Einführung eines automatischen Sunset-Mechanismus aus, der regulatorische Ausbauziele mit zunehmender Marktreife der Elektromobilität auslaufen lässt.

Eine zentrale Voraussetzung für weitere Investitionen ist der **Abbau bürokratischer Hemmnisse. Genehmigungsverfahren** müssen bundesweit **vereinfacht und bestenfalls vereinheitlicht** werden, um effizient und zügig skalieren zu können. Ebenso entscheidend ist eine grundlegende **Verbesserung der Netzanschlussverfahren**. Lange Bearbeitungszeiten, fehlende Transparenz bei Kosten und Kapazitäten sowie mangelnde Planbarkeit stellen große

Investitionshemmnisse dar. Netzanschlüsse müssen schneller, verlässlicher und wirtschaftlich kalkulierbar bereitgestellt werden, um den marktgetriebenen Ausbau zu beschleunigen. Für den Hochlauf der Elektromobilität im schweren Straßengüterverkehr sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Für den flächendeckenden Ausbau leistungsfähiger öffentlicher Ladeangebote entlang der TEN-T-Korridore müssen insbesondere **Netzanschlüsse beschleunigt und finanzielle Risiken** in der frühen Marktphase **reduziert werden**. Die Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) sollte deshalb gestärkt werden. Gleichzeitig müssen regulatorische Unsicherheiten bei Reservierungssystemen, der Anrechnung von Ladestrom auf die THG-Quote sowie bei Lenk- und Ruhezeiten beseitigt werden. Technologieneutrale und innovationsfreundliche Rahmenbedingungen sind dabei wichtiger als starre technische Mindestvorgaben.



Bei der Weiterentwicklung der regulatorischen Anforderungen an Ladeinfrastruktur fordert en2x Bestandsschutz und Planungssicherheit. **Verpflichtende Nachrüstungen bestehender Ladepunkte**, etwa im Bereich von Bezahlterminals, **werden abgelehnt**. Neue Anforderungen müssen sich an der tatsächlichen Marktreife, Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit entsprechender Technologien orientieren. Nutzerfreundliche und sichere Bezahlmöglichkeiten sind bereits heute gewährleistet; zusätzliche nationale Sondervorgaben sollten vermieden werden.

Auch bei der **Ausgestaltung des Wettbewerbs** sieht en2x keinen Bedarf für weitergehende Eingriffe. Die bestehenden AFIR-Vorgaben gewährleisten einen diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur. Zusätzliche Regulierungen der Vertragsbeziehungen zwischen Charge Point Operator (CPO) und E-Mobility Providern (EMP) würden die notwendige Flexibilität kommerzieller Geschäftsmodelle einschränken und Investitionsanreize schwächen. Gleiches gilt für weitergehende Vorgaben zur Preisgestaltung. Aus Sicht von en2x sorgen Wettbewerb, Tarifvielfalt und bestehende Transparenzinstrumente bereits heute schon für ausreichende Markttransparenz.

Im Bereich der Datennutzung sollte die europäische Regulierung auf bestehenden Marktlösungen aufbauen. Offene Standards wie OCPI müssen anerkannt und ein europäisch harmonisierter „report once“-Ansatz etabliert werden: **Unternehmen sollten Daten nur einmal bereitstellen müssen**, während nationale und europäische Stellen die Weiterverarbeitung und Verfügbarkeit sicherstellen.

**Das Durchleitungsmodell sollte nicht verpflichtend eingeführt werden.** Zwar kann es in bestimmten Anwendungsfällen sinnvoll sein, für den öffentlichen Ladebereich bietet es jedoch keinen erkennbaren Mehrwert, würde die Komplexität erhöhen und zusätzliche Kosten verursachen. Auch das Bundeskartellamt sieht hierin keinen geeigneten Weg zur Senkung der Ladepreise.<sup>1</sup>

Schließlich müssen die Verfügbarkeit und die Betriebssicherheit der Ladeinfrastruktur stärker in den Fokus rücken. **Kabeldiebstahl ist bereits heute ein relevantes Problem** für nahezu alle Betreiber, aber auch Nutzerinnen und Nutzer. Nach Reparaturen oder dem Austausch beschädigter Komponenten sollten Ladepunkte daher schneller wieder in Betrieb genommen werden können, ohne unverhältnismäßige eichrechtliche Anforderungen auszulösen. Dies entlastet nicht nur die Unternehmen, sondern auch die Landeseichbehörden. Ergänzend sind Maßnahmen zur Diebstahlprävention sowie eine konsequentere Strafverfolgung erforderlich.

Insgesamt fordert en2x einen ordnungspolitischen Rahmen, der auf Wettbewerb, Technologieoffenheit und Investitionssicherheit setzt. Die Politik sollte bestehende Marktbarrieren abbauen, Netz- und Genehmigungsprozesse beschleunigen sowie regulatorische Belastungen vermeiden. Auf diese Weise kann der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur effizient, bedarfsgerecht und ohne zusätzliche Belastungen für öffentliche Haushalte erfolgen.

## Betrieb eines elektrischen Pkw ist günstig

Ladestrom ist nicht gleich Haushaltsstrom. Ein unmittelbarer Vergleich greift zu kurz. Je nach zeitlichem oder räumlichem Angebot sowie abhängig von der Ladegeschwindigkeit handelt es sich um qualitativ unterschiedliche Wirtschaftsgüter, die sich preislich nur schwer miteinander vergleichen lassen. Nach jüngeren Marktanalysen liegt der durchschnittliche Preis für öffentliches Schnellladen derzeit bei rund 65 Cent pro kWh.<sup>2</sup> Dies entspricht Kosten von knapp 11,70 Euro pro 100 Kilometer<sup>3</sup>, wenn ausschließlich öffentlich geladen wird. Strom an Normalladestationen ist zudem im Durchschnitt etwas günstiger, auch weil hier deutlich geringere Investitionen notwendig sind und der Ladevorgang mehr als fünf Mal so lang dauert. Zudem können Nutzerinnen und Nutzer an Ladepunkten des Arbeitgebers oder an privaten Ladepunkten wesentlich günstiger laden. Zum Vergleich der Ladepreise von öffentlichen Ladepunkten stehen zahlreiche Apps zur Verfügung und die Vielzahl an Angeboten von Ladestromtarifen sprechen für einen funktionierenden Markt. Der Betrieb eines Elektroautos bewegt sich damit – über viele Anwendungsfälle hinweg – im wettbewerbsfähigen Kostenbereich gegenüber Verbrennerfahrzeugen und kann wirtschaftliche Vorteile bieten.

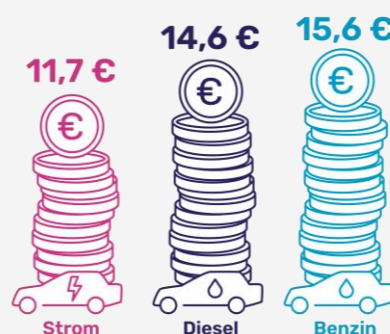


Abbildung 1 Fahrtkostenberechnung für 100 km

<sup>1</sup> Bundeskartellamt „Sekturuntersuchung zur Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur“ (01.10.2024)

<sup>2</sup> Cirrantic Charging Radar Marktanalyse in <https://www.automobilwoche.de/autohandel/amw-preiskampf-lademarkt-marktkonsolidierung/> (Mai 2026, Paywall)

<sup>3</sup> Berechnung der durchschnittlichen Fahrtkosten (Kraftstoffkostenmittelwert auf Basis ADAC-Meldungen für Jan-Jun 2026): Strom 65 ct/kWh \* 18 kWh/100 km | Diesel 2,00 €/l \* 7,3 l/100 km | Benzin 2,00 €/l \* 7,8 l

## Ladepunkte stehen flächendeckend und bedarfsgerecht zur Verfügung

Zum Stichtag 1. August 2026 sind laut Bundesnetzagentur 9 GW Ladeleistung an über 210.000 öffentlichen Ladepunkten verfügbar, etwa 155.000 davon sind Normalladepunkte und etwa 55.000 sind Schnellladepunkte. Gleichzeitig hat sich auch die Ladeleistung pro Ladepunkt deutlich erhöht. Die bestehende Infrastruktur ist im Verhältnis zum Fahrzeugbestand großzügig dimensioniert: Auf einen Schnellladepunkt kommen im Durchschnitt lediglich rund 40 batterieelektrische Fahrzeuge.

Der Aufbau öffentlicher Ladepunkte entwickelt sich weiterhin mindestens ebenso schnell wie der Fahrzeugbestand und stellt damit kein Hemmnis für deren Markthochlauf dar. Zusammen mit der bisher noch geringen durchschnittlichen Auslastung von etwa 15 Prozent im Tagesverlauf<sup>4</sup> belegt dies außerdem, dass der Ausbau des Ladeangebotes vorauslaufend erfolgt.

In Deutschland kann innerhalb von acht Minuten der nächste Schnellladepunkt erreicht werden. Zum Vergleich: Die nächste Tankstelle ist in etwas weniger als sechs Minuten erreichbar. Damit ist die Versorgungsdichte auf einem Niveau, das dem klassischen Tankstellennetz nahekommt.

### VERGLEICH DER ERREICHBARKEIT VON ZAPF- UND SCHNELLLADESAÜLEN



Durchschnittliche Erreichbarkeit Schnellladesäule

8,0 Min.



Durchschnittliche Erreichbarkeit Zapfsäule

5,3 Min.

- 89 % der Bevölkerung erreichen die nächste Schnellladesäule in **unter 10 Minuten**
- 97% der Bevölkerung erreichen die nächste Zapfsäule in **unter 10 Minuten**

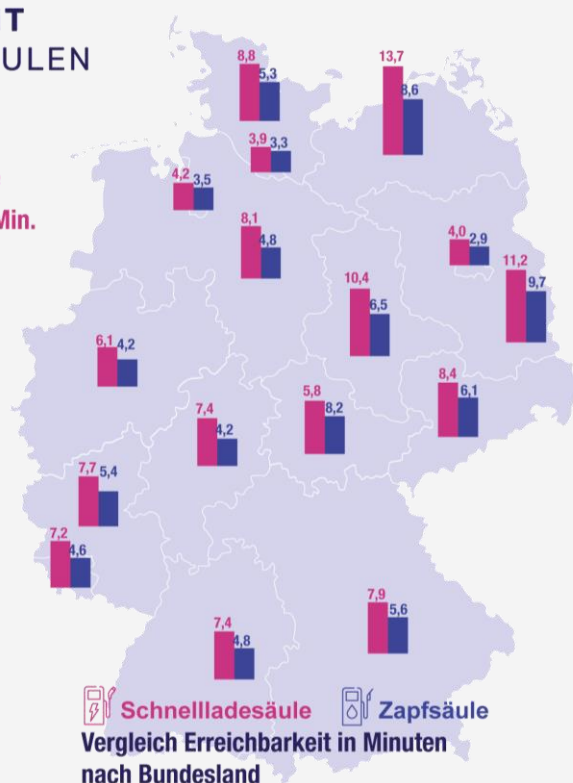


Abbildung 2 Neumeier, S. / Thünen-Erreichbarkeitsmodell (Tankstellen 09.2021, Ladesäulen 02.2025); Grafik (Nr. 586): en2x

Vor diesem Hintergrund ist eine weitere regulatorische Ausweitung der AFIR-Ausbauziele nicht sachgerecht und bedarf einer kritischen Überprüfung.

<sup>4</sup> [BDEW-Elektromobilitätsmonitor: Zahlen, Trends & Insights](#)

## Standortauflagen für Ladeangebote sind unnötig

Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030<sup>5</sup> zeigt, dass die Bundesregierung die Erfolge der Ladeinfrastrukturbranche anerkennt. Er enthält notwendige Maßnahmen, die die Marktbedingungen sowie das Nutzererlebnis weiter verbessern können. Es muss allerdings den wirtschaftlich handelnden Unternehmen überlassen werden, wo Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht bereitgestellt wird. Tankstellen und Autohöfe sind aufgrund ihrer Lage in Innenstädten, an Verkehrsknotenpunkten oder entlang von Verkehrsachsen auch in Zukunft wichtige Orte für die Mobilität. Aber nicht jede Tankstelle ist automatisch ein guter Ladeort. Unsere Mitgliedsunternehmen haben frühzeitig erkannt, dass das Laden an verschiedenen Orten stattfindet. Sie sind Standortpartnerschaften mit Arbeitgebern, Supermarktbetreibern oder Immobilieneigentümern eingegangen. Insofern war es auch folgerichtig, dass die derzeitige Bundesregierung von einer pauschalen Verpflichtung von Tankstellenbetreibern zum Aufbau von Ladepunkten an Tankstellen absieht.

## Leistungsbasierte Ziele in der AFIR<sup>6</sup> sind beizubehalten und um automatischen Sunset-Mechanismus zu ergänzen

Die Bundesregierung sollte sich im Rahmen der AFIR-Revision dafür einsetzen, dass die bestehende AFIR-Systematik aus leistungs-, distanz- und flottenbasierten Ausbauzielen<sup>7</sup> für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen beibehalten bleibt. Sie stellt einen grundsätzlich sachgerechten Rahmen dar, weil sie den Ausbau der Ladeinfrastruktur an den tatsächlichen Markthochlauf der Elektromobilität koppelt und damit eine bedarfsgerechte Entwicklung ermöglicht. Gerade vor dem Hintergrund, dass die aktuellen Hochlaufzahlen von Elektrofahrzeugen weiterhin deutlich hinter früheren Prognosen zurückbleiben und die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte weiter abgesenkt werden sollen, ist es erforderlich, regulatorische Zielvorgaben eng an die reale Marktentwicklung anzupassen.

Die heutige, im Vertrauen auf einen schnellen Hochlauf elektrischer Flotten und die Umsetzung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte erzielte Übererfüllung der Ausbauziele in Deutschland und vielen anderen europäischen Staaten bedeutet für die Betreiber eine erhebliche finanzielle Belastung, die an der geringen durchschnittlichen Belegung der Ladepunkte sichtbar wird. Eine weitere Anhebung der Ziele ist daher eindeutig abzulehnen. Dies gilt umso mehr, als die bestehenden Vorgaben in Deutschland und vielen anderen Mitgliedstaaten bereits heute deutlich übererfüllt werden (vgl. Abbildung 3).

Die Entwicklung am Beispiel Deutschlands zeigt auch, dass ein überproportionaler Ausbau des öffentlich zugänglichen Ladeangebots nicht automatisch zu einer schnelleren Elektrifizierung der Fahrzeugflotte führt, sondern vor allem zu einer geringen Auslastung, steigenden spezifischen Kosten und damit zu der Tatsache, dass verhältnismäßig wenige Nutzerinnen und Nutzer die Kosten des Ladeangebots tragen bzw. die Ladeinfrastrukturbetreiber die Investitionen über längere Zeiträume abschreiben oder gar Verluste in Kauf nehmen müssen. Solange die Nachfrage nach Ladestrom hinter den Erwartungen zurückbleibt, kann ein regulatorisch vorgegebener

---

<sup>5</sup> [Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung](#) (November 2025)

<sup>6</sup> [Alternative Fuel Infrastructure Regulation](#) (September 2023)

<sup>7</sup> Die AFIR, insbesondere Art. 3, koppelt Infrastruktur an Bedarf (Fahrzeugbestand) und Erreichbarkeit (Netzabdeckung) – um sowohl Unterversorgung als auch „weiße Flecken“ zu vermeiden. Flottenbasierte Ziele sorgen auf Basis einer verbindlichen Mindestleistung (kW) pro zugelassenem Fahrzeug für ausreichende Gesamtleistung in jedem Mitgliedstaat auf Basis der Zulassungszahlen, während distanz- und leistungsbasierte Ziele die räumliche Verfügbarkeit und Qualität entlang der Hauptverkehrsachsen („TEN-T-Verkehrsachsen“) absichern.

Ausbau der Ladeinfrastruktur die Wirtschaftlichkeit bestehender Standorte gefährden. Die begrenzte Nachfrage verteilt sich auf zusätzliche Ladepunkte, wodurch die Auslastung sinkt und notwendige Folgeinvestitionen erschwert werden. Der Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sollte deshalb weiterhin marktbasiert, bedarfsorientiert und mit Blick auf wirtschaftlich tragfähige Auslastungen erfolgen.

## GESAMTLEISTUNG PRO AFIR-FLOTTENZIEL

**Ausbauziele deutlich übererfüllt – Mehr Infrastruktur ≠ automatisch mehr Elektroautos**

In Tsd. kW

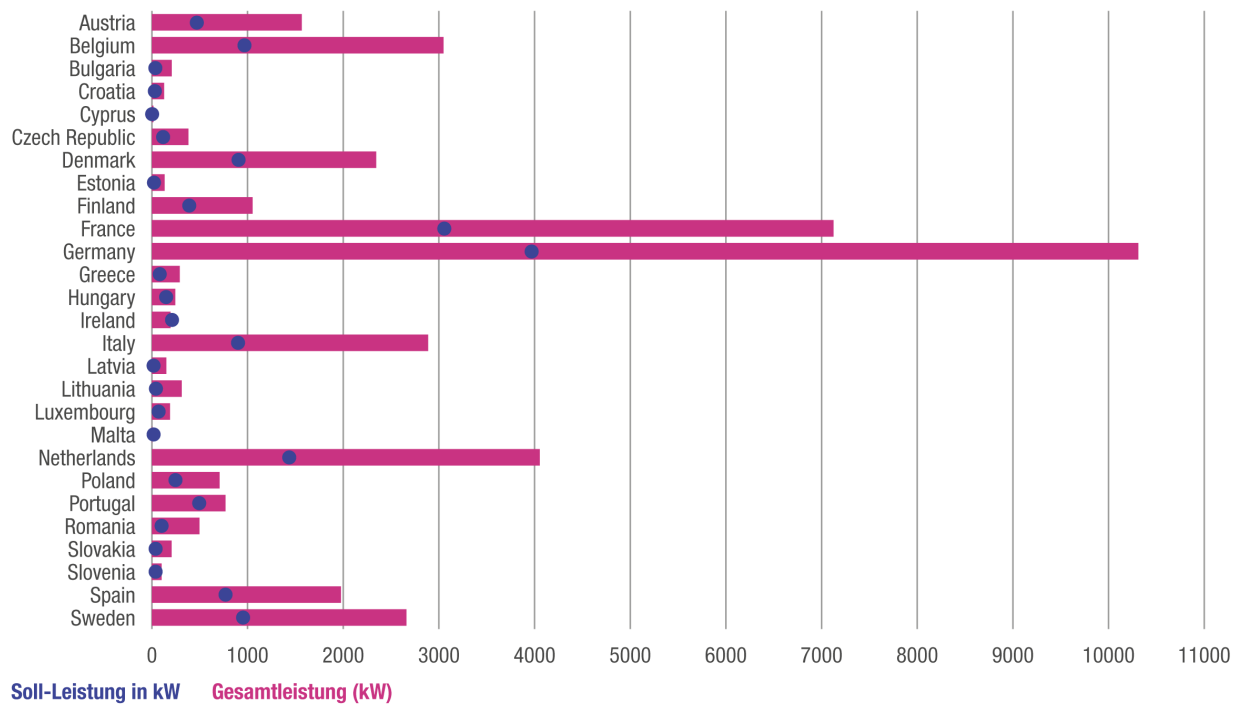


Abbildung 3 Erfüllung der leistungsbasierten Ziele in der EU (Quelle: EAFO Target Tracker; Grafik (Nr. 606): en2x)

Daher sollte mit der nächsten AFIR-Novelle ein automatischer „Sunset-Mechanismus“ für die Zielwerte eingeführt werden, so dass diese Zielwerte ab einem Anteil der vollelektrischen Pkw am gesamten nationalen Pkw-Markt von zehn Prozent automatisch entfallen. Ab da kann die weitere Entwicklung von Infrastruktur, Preisen und Qualität effizient über Wettbewerb gesteuert werden.

## Auch distanzbasierte Ziele sind in der AFIR beizubehalten

Der marktbasierter Ausbau ist die zentrale Voraussetzung für ein erfolgreiches, bedarfsorientiertes und kostengünstiges Ladeangebot. Es ist nicht erkennbar, dass staatliche Ausbauziele, die zunehmend technisch detaillierter werden, mit dem technologischen Fortschritt und der Marktdynamik (steigende Reichweiten, neue Ladeleistungen, neue Kundengruppen und Bedarfe) Schritt halten können, geschweige denn diese positiv steuern können. Damit das Ökosystem Elektromobilität in der EU erfolgreich und kompetitiv ist, muss der Markt und der Wettbewerb auch beim Ausbau des Ladeangebots im Vordergrund stehen. Für das TEN-T-Netz<sup>8</sup> bedeutet dies, dass die Mitgliedstaaten, die an diesen Netzen Flächen besitzen, diese dem Markt zur Bebauung mit geeigneten Ladeangeboten zur Verfügung stellen.

Bereits im Jahr 2025 erreichten 96 % der Mitgliedstaaten die für 2026 gesteckten AFIR-Ziele<sup>9</sup>. Die gem. Artikel 3 und 4 geforderte Mindestabdeckung im TEN-T-Kernnetz wurde Ende 2025 zu 83 % erreicht, neun Mitgliedstaaten erfüllten die gesetzten Ausbauziele sogar zu 95 %. Auch gem. EAFO-Monitor<sup>10</sup> werden in Deutschland und anderen Mitgliedstaaten die AFIR-Ziele deutlich übererfüllt. Es gibt daher keinen Anlass, die aktuelle Regelung abzuändern. Im Gegenteil: Das Beibehalten der bisherigen Ziele trägt zur Planungssicherheit für die Unternehmen bei.

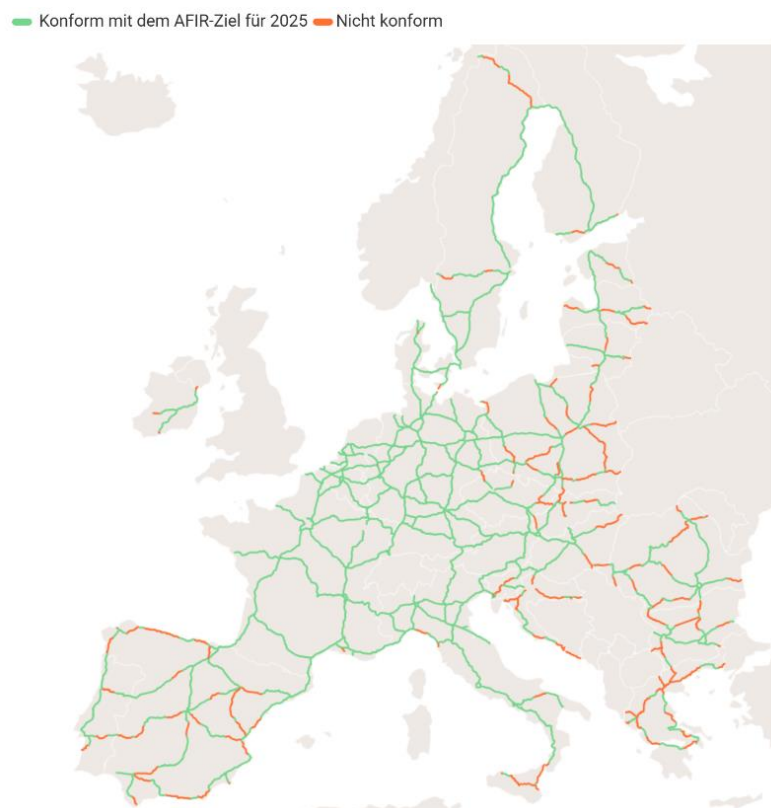


Abbildung 4 Modellierung der Erfüllung der gem. Art. 3 geforderten Mindestabdeckung (Quelle: Transport & Environment)

---

<sup>8</sup> Trans-European Transport Network (deutsch: Transeuropäisches Verkehrsnetz). Es ist das zentrale europäische Netz aus Straßen, Schienen, Häfen, Flughäfen und Logistikknoten, das die wichtigsten Verkehrsachsen der EU verbindet.

<sup>9</sup> [Transport & Environment EV Progress Report](#) (März 2026)

<sup>10</sup> [EAFO Target Tracker](#) (Mai 2026)

## Weniger Bürokratie und schnelle Genehmigungen für effizienten Ausbau

Beim weiteren Aufbau von Ladestandorten mangelt es weniger am Investitionswillen, vielfach verzögern sich Projekte durch uneinheitliche Anforderungen von Seiten der Baugenehmigungsbehörden. Die bereits im alten Masterplan Ladeinfrastruktur II adressierte Maßnahme zur Implementierung einer Verfahrensfreiheit<sup>11</sup> für Transformatorstationen im Rahmen von Ladeinfrastrukturprojekten ist bisher erst in sechs Bundesländern vollumfänglich umgesetzt worden. Zudem sind die Kosten für Planung, Installation und Inbetriebnahme durch regulatorische und bürokratische Hürden erhöht, was im Umkehrschluss auch Einfluss auf die Preisgestaltung am Ladepunkt hat. Prozessuale Standardisierungen und regulative Vereinfachungen würden zu deutlichen Kostenreduktionen und Effizienzsteigerungen führen.

## Viele Herausforderungen beim eLkw-Hochlauf sind noch ungelöst

Es ist zu begrüßen, dass die Ladeinfrastrukturziele für schwere Nutzfahrzeuge an den TEN-T-Korridoren orientiert sind. Dies ist für den Lkw-Ladebedarf sachgerecht. Die Mitgliedstaaten sind dadurch aufgefordert, entsprechende Flächen in staatlicher Hand für einen marktwirtschaftlichen und wettbewerblichen Ausbau bereitzustellen. Dabei sollten neben den Standorten, die sich direkt an Autobahnen befinden, auch Autohöfe gleichberechtigt berücksichtigt werden. Sie sind sowohl von beiden Seiten der Autobahn als auch vom Regionalverkehr anfahrbar und bieten meist Expansionspotential auf angrenzenden Flächen. Ein regelmäßiges öffentliches Monitoring durch die EU-Kommission kann helfen, fehlende Aktivitäten seitens der Mitgliedstaaten transparent zu machen. Auch sollte hierbei eine koordinierte, grenzüberschreitende Planung berücksichtigt werden.

Sowohl die Hersteller als auch die Nutzerinnen und Nutzer von Lkw und Sattelzugmaschinen sind davon überzeugt, dass batterieelektrische Antriebe bis zum Jahr 2030 die führende alternative Technologie für Neufahrzeuge sein werden.<sup>12</sup> Der Aufbau eines flächendeckenden Hochleistungsladenetzes erfordert erhebliche Vorlaufinvestitionen bei gleichzeitig unsicherem Hochlauf der Nachfrage. So wurden in der EU im ersten Halbjahr 2026 lediglich etwas mehr als 8.000 eLkw neu zugelassen.<sup>13</sup> Das allein reicht allerdings nicht aus, um den kapitalintensiven Aufbau eines flächendeckenden Lkw-Ladenetzes anzureizen. Daher sind ergänzende Instrumente erforderlich, die das Auslastungsrisiko in der frühen Marktphase mindern und Investitionssicherheit schaffen. Soll ein vorauslaufender Ausbau sichergestellt werden, müssen insbesondere die Netzanschlüsse schneller und zu planbaren sowie wirtschaftlich tragfähigen Konditionen zur Verfügung gestellt werden, um die deutlich höheren Netzanschlussleistungen zu realisieren. Flankiert werden sollte der europaweite Ausbau des Lkw-Ladeangebots angesichts der hohen Ausbaukosten sowie derzeit noch bestehenden Nachfragerisiken zudem durch eine Aufstockung der Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF), insbesondere zur Unterstützung von Standorten mit hohen Netzanschlusskosten sowie entlang strategisch notwendiger, aber initial gering ausgelasteter Korridore. Komplementiert wird ein leistungsfähiges öffentliches Lkw-Ladeangebot durch die Verknüpfung mit einem starken Depotladeangebot. Denn ein nicht unerheblicher Anteil von Fahrten findet zwischen Depots statt, ohne dass die Fahrzeuge auf öffentliche Ladeangebote angewiesen sind.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> Verfahrensfreiheit meint die Reduktion von Genehmigungsaufwänden, ohne dabei auf die Einhaltung von baulichen und technischen Vorschriften zu verzichten

<sup>12</sup> [NOW GmbH "Marktentwicklung klimafreundlicher Technologien im schweren Straßengüterverkehr"](#) (November 2024)

<sup>13</sup> <https://www.acea.auto/cv-registrations/new-commercial-vehicle-registrations-vans-1-9-trucks-9-8-buses-22-7-in-h1-2026/> (Juli 2026)

<sup>14</sup> BCG Studie (IAA Transportation, 17.09.2024)

Damit eLkw sicherstellen können, dass während der Ruhepause auch ein freier Ladepunkt zur Verfügung steht, sind insbesondere bei den Reservierungsfunktionalitäten noch Herausforderungen zu lösen. Umweltbundesamt und Bundesnetzagentur müssen einen zweifelsfreien und nachvollziehbaren Handlungsrahmen aufstellen, der verschiedene Nutzungskonzepte berücksichtigt, um Investitionssicherheit zu schaffen und den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu unterstützen. Eine rechtssichere und klare Definition des Status „öffentlich zugänglich“ ist dabei von zentraler Bedeutung. Die bloße Nutzung einer Reservierungsfunktion darf den Status eines Ladepunktes als „öffentlich“ nicht beeinflussen, sofern allen Nutzerinnen und Nutzern ein gleichberechtigter Zugang gewährt wird.

Die in diesen reservierten Zeiträumen abgegebenen Strommengen müssen auf die THG-Quote in Deutschland angerechnet werden können. Denn die THG-Quote ist ein wesentlicher Hebel zur Beschleunigung der Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs.

Es ist nachvollziehbar, dass während der reservierten Ladepause auch die für den nächsten Fahrzyklus benötigte Energiemenge zur Verfügung gestellt werden muss. Anders als im Individualverkehr kommt es beim Schwerlastverkehr darauf an, dass die Ruhepause effizient genutzt wird. Hinsichtlich der Leistungs- bzw. Energiebereitstellung können CPOs nicht in die alleinige Verantwortung gezogen werden, da die Anschlussleistung maßgeblich durch den Netzbetreiber beeinflusst wird.

Für Nutzfahrzeuge sollte – um Gebühren zu vermeiden und die Ladeinfrastruktur nicht unnötig zu blockieren – nach Beendigung des Ladevorgangs ein Umparken während der gesetzlich geregelten Ruhepause möglich sein. Dafür sind die gesetzlichen Regelungen bzgl. der Lenk- und Ruhezeiten anzupassen und das Umparken nach Beendigung des Ladevorgangs bspw. mit der Ausfahrt des Lkws von einer Fähre gleichzusetzen.

Neben den Investitionskosten sind auch die laufenden Betriebskosten ein entscheidender Faktor für die Wirtschaftlichkeit des Lkw-Ladens. Insbesondere Strompreise, Netzentgelte sowie staatlich induzierte Abgaben und Umlagen beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit des elektrischen Straßengüterverkehrs maßgeblich und sollten entsprechend berücksichtigt werden.

## **Keine Nachrüstpflicht bei Bezahlterminals – Planungssicherheit gewährleisten**

Durch den technologischen Fortschritt erneuert sich die Ladeinfrastruktur ohnehin kontinuierlich. Gleichzeitig müssen umfangreiche Bestandsportfolios, deren technische Lebenszyklen und Abschreibungszeiträume berücksichtigt werden. Eine verpflichtende Nachrüstung bestehender Anlagen ist daher unverhältnismäßig und strikt abzulehnen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Investitionskosten sowie der bereits getätigten Vorleistungen im Rahmen bestehender regulatorischer Anforderungen.

Bei eventuellen Neuregelungen ist obendrein grundsätzlich zu prüfen, ob die Verfügbarkeit entsprechender Produkte im Markt gegeben ist, ob große Stückzahlen verfügbar und betrieblich skalierbar sind, ob die Kosten für eine Systemumstellung vertretbar sind und ob neue oder neu zu integrierende Technologien verlässlich funktionieren. Dabei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass eventuelle Marktentwicklungen keine unmittelbaren Anpassungen des Rechtsrahmens mit dem Ziel der Etablierung eines neuen Standards rechtfertigen. Hier ist der wettbewerblichen Entwicklung des Marktes und der Systeme grundsätzlich Vorrang einzuräumen.

Im Rahmen der Überarbeitung der Payment Service Regulation<sup>15</sup> sollte geprüft werden, inwieweit in den Regulatory Technical Standards zusätzliche Ausnahmen für das Bezahlen von Ad-hoc-Ladevorgängen mittels Zahlungskartenleser oder mit einem Gerät mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest Zahlungskarten gelesen werden können, aufgenommen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass bestehende, etablierte und weit verbreitete Zahlungsmethoden wie App-basierte Lösungen, RFID oder Plug & Charge weiterhin vollumfänglich nutzbar bleiben. Das Ziel muss sein, dass der Bezahlvorgang aus Sicht von Verbraucherinnen und Verbrauchern einfach und trotzdem sicher ist, ohne die Ladesäulenbetreiber unnötig finanziell zu belasten. Zugleich sollte die Interoperabilität zwischen verschiedenen Anbietern und Systemen weiter gestärkt werden, um einen diskriminierungsfreien Zugang für Nutzerinnen und Nutzer unabhängig vom gewählten Serviceanbieter sicherzustellen.

Neben den Investitionskosten für die Nachrüstung sind auch die laufenden Betriebs- und Wartungskosten zu berücksichtigen. Insbesondere zusätzliche Hardwarekomponenten wie Kartenterminals erhöhen die Komplexität des Betriebs, die Störanfälligkeit sowie die laufenden Kosten erheblich und können somit die Wirtschaftlichkeit von Ladeinfrastrukturprojekten negativ beeinflussen. Die AFIR hat bereits einen europäischen Rahmen für nutzerfreundliche und interoperable Bezahlmöglichkeiten geschaffen. Nationale Verschärfungen oder zusätzliche Anforderungen sollten daher vermieden werden, um regulatorische Fragmentierung zu verhindern.

---

<sup>15</sup> [https://finance.ec.europa.eu/consumer-finance-and-payments/payment-services/payment-services\\_en](https://finance.ec.europa.eu/consumer-finance-and-payments/payment-services/payment-services_en)

## **Tiefere Regulierung von CPO-EMP-Verträgen nicht notwendig**

Die AFIR-Regelungen bzgl. der Nicht-Diskriminierung sind hinreichend konkret. Sie schaffen einen europaweit harmonisierten Rahmen für diskriminierungsfreien Zugang zu Ladeinfrastruktur und damit Rechtssicherheit für Marktteilnehmer. Sie sind (erst) seit einem Jahr in Kraft und sind gerichtlich überprüfbar. Ihre Anwendung und Auslegung befindet sich noch in der Entwicklungspraxis.

Eine Konkretisierung in der Regulierung oder den FAQs würde nicht dafür sorgen, dass uneingeschränkte Klarheit in der Auslegung von Verträgen besteht. Dies gilt insbesondere für bilaterale, kommerziell ausgehandelte Verträge zwischen Marktteilnehmern, die bewusst Raum für differenzierte Geschäftsmodelle lassen müssen.

Wichtig für den Elektromobilitätsmarkt ist, dass sich die Ladeangebote und die darauf aufbauende Preisgestaltung im Wettbewerb entwickeln können. Dies betrifft insbesondere Roaming- und Zugangsmodelle zwischen CPOs und EMPs, die eine zentrale Grundlage für die Skalierung des Marktes darstellen. Die Überwachung des Wettbewerbs obliegt in Deutschland der Monopolkommission bzw. dem Bundeskartellamt, die in regelmäßigen Abständen den Sektor untersuchen und bei festgestellten Verfehlungen eigene Handlungsmöglichkeiten zum Eingriff haben. Differenzierte Preise sollen auf transparenten, objektiv messbaren Kriterien basieren dürfen, die sich etwa an Netzwerkgröße, Serviceangebote, Nutzungszeiten oder Vertragsdauern orientieren. Eine regulatorische Einschränkung dieser Differenzierungsmöglichkeiten würde die Entwicklung effizienter Marktstrukturen behindern und die Refinanzierung von Ladeinfrastruktur erschweren. Unternehmen brauchen hier Rechtssicherheit.

Zusätzliche regulatorische Vorgaben für Vertragsinhalte würden die Investitionssicherheit beeinträchtigen und könnten den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur verzögern. Für EMPs ist ein diskriminierungsfreier, aber zugleich wirtschaftlich tragfähiger Zugang zu Ladeinfrastruktur essenziell, um innovative Endkundenangebote und europaweite Mobilitätslösungen entwickeln zu können. Nationale Alleingänge bei der weiteren Regulierung von CPO-EMP-Beziehungen sollten vermieden werden, um eine Fragmentierung des europäischen Binnenmarktes zu verhindern.

## **Preistransparenz bei EMP-Preisen: marktbasierte Lösungen bevorzugen**

Ein EMP, der kein wettbewerbsfähiges Angebot unterbreitet, wird sich im Markt langfristig nicht durchsetzen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich Wettbewerb im Elektromobilitätsmarkt über mehrere Dimensionen erstreckt: Preis, Netzabdeckung, Zuverlässigkeit, Interoperabilität und Servicequalität.

Der durchschnittliche E-Mobilist bewegt sich regelmäßig ausschließlich innerhalb eines geringen Radius (Pendeln, Hobbys, Einkauf). In diesem Rahmen ist klar, an welchen Orten und mit welcher Bezahlart ein jeweils attraktives Ladeangebot besteht.<sup>16</sup> Zahlreiche Vergleichsangebote sowohl für Ad-hoc-Ladungen als auch für EMP-Verträge unterstützen die Entscheidungsfindung. Diese Angebote werden gem. BDEW-Monitor von rund 50 % der Nutzerinnen und Nutzer verwendet.<sup>17</sup> Der Markt für Vergleichs- und Transparenztools entwickelt sich dynamisch weiter und reagiert unmittelbar auf Nutzerbedürfnisse. Über Ladeapps profitieren Nutzerinnen und Nutzer

---

<sup>16</sup> <https://uscale.digital/charging-tariff-pricing-study/#inhalte-der-studie> (2025)

<sup>17</sup> [BDEW Elektromobilitätsmonitor](#) (2026)

von einem einfachen Zugang zu Ladeinfrastruktur und weitgehend planbaren, transparenten und stabilen Preisen – sowohl im In- als auch im Ausland. Die Möglichkeit, mehrere Tarife parallel zu nutzen und je nach Ladesäule den jeweils günstigsten Tarif auszuwählen, schafft zusätzliche Flexibilität und Preisvergleichsmöglichkeiten – ähnlich zu den akzeptierten Gewohnheiten im Lebensmitteleinzelhandel. Darüber hinaus ermöglichen Roamingplattformen einen Zugang zu einem breiten, europaweiten Ladenetz, wodurch Nutzerinnen und Nutzer standortunabhängig Preise und Angebote vergleichen können.

Fahrerinnen und Fahrer, die berufsbedingt in Deutschland unterwegs sind, verfügen mehrheitlich über Flottenladekarten.<sup>18</sup> Dabei spielt der Preisvergleich eine eher untergeordnete Rolle. Vielmehr sind es Faktoren wie Zuverlässigkeit oder Verfügbarkeit der Ladepunkte sowie Zusatzangebote am Ladestopp.

EMP-Ladetarife bieten im Vergleich zu kurzfristig schwankenden Kraftstoffpreisen tendenziell eine höhere Planbarkeit. Die Ladepreise können zu jeder Zeit für jeden (vertraglich verbundenen) Ladepunkt in den Apps der EMP angezeigt werden. Die EMP-Preise unterliegen bisher keinen täglichen Schwankungen. Ladekosten sind somit leicht kalkulierbar.

Eine staatliche Plattform birgt das Risiko von Marktverzerrungen und könnte bestehende wettbewerbliche Angebote verdrängen. Außerdem ist eine Vergleichbarkeit zwischen Tarifen schwierig, denn sie unterscheiden sich in der Höhe der monatlichen Grundgebühr, verschiedenen Ladeleistungsklassen, angebotenen Nachtтарifen, der Netzabdeckung des Anbieters etc. Darüber hinaus würde die Standardisierung komplexer Tarifmodelle zu einer Vereinfachung führen, die die tatsächlichen Marktgegebenheiten und die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse nicht adäquat abbildet.



Eine funktionierende Preisgestaltung ist zudem zentrale Voraussetzung für die Refinanzierung der erheblichen Investitionen in Ladeinfrastruktur. Zusätzliche regulatorische Eingriffe in Preisstrukturen könnten die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen und Investitionsanreize schwächen.

## Keine zusätzliche Regulierung bei Ad-hoc-Preisen

Die bestehenden und erst kürzlich eingeführten regulatorischen Vorgaben für Ad-hoc-Ladepreise sind ausreichend und müssen zunächst wirken können. Sie gewährleisten bereits heute ein hohes Maß an Preistransparenz für Nutzerinnen und Nutzer. Kurzfristige Anpassungen würden die notwendige Planungssicherheit untergraben und sind daher abzulehnen.

---

<sup>18</sup> <https://www.dataforce.de/news/dataforce-studie-nutzung-von-tank-und-ladekarten-in-deutschen-fuhrparks/>

## Netzanschlussverfahren beschleunigen und planbar gestalten

Der Ausbau leistungsfähiger Netzanschlüsse ist eine zentrale Voraussetzung für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass nicht der Investitionswille der Unternehmen den Ausbau von Ladeinfrastruktur begrenzt, sondern vielfach die mangelnde Verfügbarkeit, lange Bearbeitungszeiten und fehlende Planbarkeit von Netzanschlüssen.

Die Anschlussprozesse sind derzeit häufig durch uneinheitliche Verfahren, lange Prüf- und Genehmigungszeiten sowie eine geringe Transparenz hinsichtlich der Anschlusskosten und Zeitpläne geprägt. Dies führt dazu, dass sich Projekte erheblich verzögern oder wirtschaftlich nicht darstellbar sind. Für die Betreiber von Ladeinfrastruktur entsteht damit ein wesentliches Investitionsrisiko, das den Markthochlauf unnötig hemmt. Mit dem steigenden Leistungsbedarf von Ladeinfrastruktur, insbesondere für den Hochlauf elektrischer Nutzfahrzeuge, verschärft sich diese Problematik weiter. Die hierfür notwendigen Netzanschlusskapazitäten stellen einen erheblichen Planungs- und Investitionsaufwand dar und erfordern eine frühzeitige und verlässliche Koordination zwischen Netzbetreibern und Infrastrukturbetreibern.



**Schnellere  
Netzanschlüsse = Effizienterer  
Infrastrukturausbau**

Vor diesem Hintergrund besteht dringender Handlungsbedarf, die Rahmenbedingungen für Netzanschlüsse grundlegend zu verbessern:

Für Netzanschlussanfragen müssen klare und verbindliche Rückmeldefristen sowie transparente Informationen zu Kosten, Kapazitäten und Zeitplänen etabliert werden. Die derzeit häufig schwer kalkulierbaren Anschlusskosten stellen ein erhebliches Investitionshemmnis dar. Eine nachvollziehbare und möglichst standardisierte Kostenstruktur ist erforderlich, um wirtschaftliche Entscheidungen treffen zu können. Dabei sollten die Netzanschlussprozesse bundesweit stärker standardisiert und vereinfacht werden. Einheitliche technische und administrative Anforderungen können dazu beitragen, Planungs- und Genehmigungszeiten deutlich zu verkürzen.

Der Ausbau der Netzinfrastuktur muss frühzeitig an die zu erwartende Entwicklung der Elektromobilität angepasst werden. Gerade entlang von Verkehrskorridoren und an hochfrequentierten Standorten sind ausreichende Kapazitäten vorauslaufend bereitzustellen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur kann nur dann weiterhin marktwirtschaftlich und bedarfsgerecht erfolgen, wenn Netzanschlüsse schnell und planbar verfügbar sind. Ohne entsprechende Verbesserungen im Netzanschlussbereich droht der Ausbau von Ladeangeboten hinter den tatsächlichen Möglichkeiten und Investitionsbereitschaften der Unternehmen zurückzubleiben.

## **Blockiergebühren sind wichtig für Verfügbarkeit von Ladepunkten**

Zunächst ist zwischen Parkgebühren und Blockiergebühren zu unterscheiden. Blockiergebühren nach Abschluss einer der Ladeleistung angemessenen Zeitspanne sind für die Betreiber wichtig, um das zeitnahe Verlassen des Ladepunktes anzureizen. Die Blockiergebühr sollte sich auch an örtlichen Parkgebühren orientieren bzw. diese übersteigen dürfen, da ansonsten kein Anreizeffekt zum Verlassen des Ladepunktes eintritt. Nicht nur für Betreiber von Ladepunkten ist wichtig, dass ein Ladepunkt den Großteil der Zeit eines Tages zum Laden genutzt werden kann. Auch für die von öffentlichen Ladepunkten abhängigen Nutzerinnen und Nutzer, bspw. Menschen, die in Schichtdiensten arbeiten, ist die jederzeitige Verfügbarkeit eines freien Ladepunktes relevant.

## **Datenbereitstellung europäisch und praxistauglich denken**

Die Regulierung der Bereitstellung und Auffindbarkeit von Ladeinfrastrukturdaten sollte konsequent auf bestehenden, im Markt etablierten Schnittstellen und Prozessen aufbauen. Offene Standards wie OCPI sind im europäischen Markt für den Datenaustausch zwischen CPO und EMP breit etabliert und sollten daher als zulässige Schnittstellen ausdrücklich anerkannt werden. Entscheidend ist, dass bestehende Marktlösungen ohne zusätzliche Mehrfachanbindungen in die harmonisierte europäische Datenarchitektur integriert werden können.

Gleichzeitig muss die europäische Regulierung eine Fragmentierung wirksam vermeiden. Nationale Zugangspunkte dürfen nicht zu neuen nationalen Insellösungen führen. Erforderlich ist ein „report once“-Ansatz: Betreiber sollten Daten in einem marktgängigen Standard lediglich einmal bereitstellen müssen. Die Weiterverarbeitung, Harmonisierung und Veröffentlichung im europäischen Zielstandard sollte durch die nationale bzw. europäische Dateninfrastruktur erfolgen.

Darüber hinaus sollte das bestehende System nationaler Zugangspunkte zügig zu einem interoperablen europäischen Zugangsrahmen weiterentwickelt werden. Ein Common European Access Point kann die Auffindbarkeit, Vergleichbarkeit und grenzüberschreitende Nutzbarkeit von Ladeinfrastrukturdaten deutlich verbessern und auf diese Weise die Integration in Navigations-, Flotten- und Mobilitätsdienste erleichtern. Aus Praxissicht kommt es dabei nicht nur auf den Zugang zu Daten an, sondern vor allem auf deren Qualität. Einheitliche Anforderungen an Datenformate, Aktualität, Verfügbarkeit, eindeutige Betreiber- und Standortkennungen sowie eine EU-weit konsistente Umsetzung sind zentrale Voraussetzungen für funktionierende Interoperabilität, effiziente Marktintegration und eine bessere Nutzererfahrung.

## **Freie Wahl für Bezahlmodelle: Kein Zwang zum Durchleitungsmodell**

Nutzerinnen und Nutzer profitieren bereits heute von einer Vielzahl etablierter und marktgängiger Bezahlmöglichkeiten, darunter Ad-hoc-Zahlung, Roaming-Angebote sowie vertragliche Ladeprodukte – obwohl es theoretisch möglich wäre, gehört das Durchleitungsmodell nicht dazu. Das Durchleitungsmodell erweitert die Entscheidungsstruktur am Ladepunkt, ohne dass ein klarer zusätzlicher Nutzen für den Großteil der spontanen Ladevorgänge erkennbar ist. Vielmehr könnte dies zu einer erhöhten Komplexität in der Preiswahrnehmung führen, insbesondere wenn unterschiedliche Preiskomponenten – wie Strompreis und standortspezifische Infrastrukturentgelte – transparent zusammengeführt werden müssen. Selbst das Bundeskartellamt stellt in seiner

Sektoruntersuchung fest, dass ein reguliertes Durchleitungsregime nicht zu günstigeren Ladepreisen führen würde und hält die Einführung für nicht sachgerecht.<sup>19</sup>

Auch aus wirtschaftlicher Perspektive ist eine differenzierte Betrachtung notwendig. Die Umsetzung des Durchleitungsmodells erfordert auf Betreiberseite erhebliche Anpassungen in IT-Systemen, Abrechnungsprozessen und regulatorischer Compliance. In einem Marktumfeld, das sich aktuell durch hohen Investitionsbedarf und gleichzeitig steigenden Kostendruck auszeichnet, ist es aus Sicht der Marktakteure wichtig, zusätzliche regulatorische Anforderungen eng am tatsächlichen Kundennutzen auszurichten.

Darüber hinaus stellt sich die Frage der praktischen Zugänglichkeit insbesondere für grenzüberschreitende Nutzerinnen und Nutzer. Die Notwendigkeit, ggf. zusätzliche energiewirtschaftliche Vertragsbeziehungen einzugehen, kann die Nutzung für internationale Kundengruppen erschweren und steht im Spannungsfeld mit dem Ziel eines möglichst einfachen und interoperablen europäischen Ladeerlebnisses.

Das Durchleitungsmodell kann in bestimmten Anwendungsfällen einen sinnvollen Beitrag leisten. Insbesondere im geschlossenen oder halböffentlichen Umfeld – etwa beim Laden von betrieblichen Flottenfahrzeugen, in Logistikdepots oder im privaten Bereich (z. B. Heimpladen von Dienstwagen) – ermöglicht es eine stärkere Integration in bestehende Energieversorgungs- und Abrechnungssysteme. Diese Anwendungsfälle sind jedoch derzeit noch durch offene regulatorische und technische Fragestellungen, insbesondere im Bereich der Netzzugangsregelungen, begrenzt.

Vor diesem Hintergrund ist eine verpflichtende Einführung zusätzlicher Bezahl- und Abrechnungsmodelle im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur sorgfältig hinsichtlich ihres tatsächlichen Mehrwerts für Nutzerinnen und Nutzer sowie ihres Umsetzungsaufwands abzuwägen. Dabei ist entscheidend, bestehende funktionierende Marktstrukturen nicht unnötig zu verkomplizieren. Daher ist aus heutiger Sicht ein Zwang, das Durchleitungsmodell an öffentlichen Ladepunkten anzubieten, eindeutig abzulehnen.

## **Kabeldiebstahl bekämpfen und hohen Eichaufwand reduzieren**

Mit dem massiven Ausbau des öffentlichen Ladeangebotes wächst auch die Bedeutung einer dauerhaften Verfügbarkeit. Nicht betriebsbereite Ladepunkte beeinträchtigen die Nutzerfreundlichkeit, die Akzeptanz der Elektromobilität und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Neben dem allgemeinen Vandalismus ist dabei zunehmend der gezielte Kabeldiebstahl eine zentrale Herausforderung. Kabeldiebstahl verursacht erhebliche Reparatur- und Ersatzkosten, verlängert Ausfallzeiten und beeinträchtigt die Verlässlichkeit des öffentlichen Ladenetzes. Durchtrennte oder entwendete Ladekabel können zeitnah ausgetauscht und der Ladepunkt wieder in Betrieb genommen werden. Nach derzeitiger Lage ist jedoch regelmäßig vor Wiederinbetriebnahme eine erneute Eichung notwendig. Die Sicherstellung eines jederzeit nachvollziehbaren und rechtssicheren Stromverkaufs ist auch für unsere Mitgliedsunternehmen zentral. Allerdings darf dies nicht zu Lasten der Verfügbarkeit von Ladepunkten sein.

---

<sup>19</sup> [Bundeskartellamt „Sektoruntersuchung zur Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur“](#) (01.10.2024)

Daher setzen wir uns dafür ein, dass Ladepunkte nach Wartung, Reparatur, Tausch oder Diebstahl bei gleichbleibender technischer Spezifikation ohne sofortige Nacheichung wieder den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung gestellt werden dürfen – sofern die Messrichtigkeit gewährleistet bleibt und ausschließlich befugte Instandsetzungsunternehmen die Arbeiten durchgeführt haben. Das bestehende Mess- und Eichrecht enthält bereits Anknüpfungspunkte für Instandsetzungen und befugte Instandsetzer, diese müssen nun praxistauglich weiterentwickelt werden. Der Ladepunkt kann anschließend im Rahmen der turnusmäßigen Eichintervalle überprüft werden, auch stichprobenartige Überprüfungen halten wir für angemessen. Dies würde die Wiederinbetriebnahme beschädigter Ladepunkte deutlich beschleunigen, die Verfügbarkeit der Infrastruktur erhöhen und zugleich die Landeseichbehörden entlasten. Auch würde eine bundesweit einheitliche Prüfmittelspezifikation und Vollzugspraxis helfen, eine länderübergreifende Einsatzfähigkeit sicherzustellen und unnötigen Mehraufwand für Betreiber und Behörden vermeiden.

Kabeldiebstahl darf jedoch nicht allein als Folgeproblem des Eichwesens betrachtet werden. Er ist ein eigenständiges Infrastruktur- und Sicherheitsproblem, das politisch systematisch adressiert werden muss. Ein verlässliches, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Ladenetz – wie es die Bundesregierung anstrebt – setzt voraus, dass Ladepunkte nicht nur aufgebaut, sondern auch wirksam geschützt und nach Schäden schnell wiederhergestellt werden können.

Technische und organisatorische Sicherungsmaßnahmen an Ladepunkten müssen stärker unterstützt und in Förderprogrammen ausdrücklich berücksichtigt werden. Dazu zählen insbesondere bessere Beleuchtung, Bewegungsmelder, Sensorik zur Manipulations- und Durchtrennungserkennung, Videoüberwachung im rechtlich zulässigen Rahmen sowie weitere diebstahlhemmende Schutzlösungen. Erfahrungen aus der Praxis und Hinweise der Sicherheitsbehörden zeigen, dass schlecht einsehbare und schwach beleuchtete Standorte besonders gefährdet sind. Daneben sollten die Absatzwege für Diebesgut erschwert werden, in dem der Handel wirksamer kontrolliert wird und Kabeldiebstahl in der Strafverfolgung stärker in den Fokus von Polizei und Staatsanwaltschaften rückt.

Nur wenn Ladeinfrastruktur schnell repariert, rechtssicher wieder in Betrieb genommen und wirksam vor Kabeldiebstahl geschützt werden kann, lassen sich Verfügbarkeit, Investitionssicherheit und Akzeptanz der Elektromobilität dauerhaft stärken.