



Thematische Schwerpunkte, politische und regulatorische Handlungsempfehlungen

# “Den flächendeckenden Ausbau von Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur treiben wir voran und erhöhen die Förderung”

Verantwortung für Deutschland, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 21.Legislaturperiode

Wir, charGER, der Deutsche Ladeinfrastruktur Verband, vertreten die führenden Unternehmen der Branche und setzen uns für den Ausbau einer bedarfsgerechten, effizienten und klimafreundlichen Ladeinfrastruktur ein. Als unabhängige und lösungsorientierte Stimme gestalten wir die politischen Rahmenbedingungen aktiv mit, um die Elektromobilität als Schlüsseltechnologie der klimaneutralen Mobilität zu stärken.

Um dem Koalitionsvertrag gerecht zu werden und den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland bedarfsgerecht voranzutreiben, sehen wir unter anderem die folgenden Punkte als essenziell an:

## 1. Transparenz und Verbindlichkeit beim Netzanschluss

Ein flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur benötigt vereinfachte und beschleunigte Verfahren bei der Beantragung von Netzanschlüssen und dem Anschluss ans Netz über alle Netzebenen.

### Unsere Empfehlung an die Politik:

- Erhöhung der flächendeckenden Transparenz der Netzverfügbarkeit, inkl. der verpflichtenden Digitalisierung und Bereitstellung von Netzauskunftskarten
- Auskunftspflicht über verfügbare Netzkapazität innerhalb von 2 Monaten nach Antragstellung über alle Netzebenen
- Anschlusspflicht auf allen Netzebenen (inkl. Niederspannung) innerhalb von 6 Monaten nach Antragsstellung

## 2. Wiederherstellung der Funktionalität der THG-Quote

Aus unserer Sicht ist es die effizienteste Art der Förderung zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Prinzipien der ökologischen Marktwirtschaft zu stärken und die Funktionsweise des THG-Quotenhandels wieder herzustellen. Das Instrument schafft, bei richtiger Ausgestaltung, Anreize für neue Investitionen in Ladeinfrastruktur, ohne dabei öffentliche Gelder in Anspruch zu nehmen.

### Unsere Empfehlung an die Politik:

- Sicherstellung der Funktionsweise des THG-Quotenhandels entsprechend der ursprünglichen Intention, beispielsweise durch eine ambitioniertere Quote die Nachfrageimpulse setzt und das Preisniveau stabilisiert, einen dynamischen Mindestpreis, um Planungssicherheit für Marktakteure zu schaffen, oder die marktdienliche Handhabung von Übererfüllungen aus den Vorjahren.
- Einführung von sofort greifenden Schutzmechanismen zur Verhinderung von Missbrauch.

## 3. Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen

Beim Ausbau Ladeinfrastruktur wurde sich bewusst für eine wettbewerbliche Lösung entschieden (siehe EnWG). Um diese durchzusetzen, müssen faire Bedingungen geschaffen werden.

### Unsere Empfehlung an die Politik:

- Klare Trennung von Netzbetrieb und Ladeinfrastruktur nötig Um faire Wettbewerbsbedingungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zu schaffen, muss die gesetzlich vorgeschriebene Trennung zwischen Netzbetreibern und Ladepunktbetreibern konsequent umgesetzt werden. Nach § 7c EnWG dürfen Stromnetzbetreiber keine Ladepunkte besitzen, entwickeln oder betreiben – dennoch kommt es in der Praxis immer wieder zu Verstößen. Hier braucht es eine wirksame Durchsetzung der Entflechtung, damit Ladeinfrastruktur ausschließlich im Wettbewerb und nicht unter Kontrolle der Netzbetreiber entsteht.

## 4. Kommunale Ausschreibung-Beratung und Erstellung von Leitfäden

Deutliche Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren bei der Beantragung und Vergabe von Sondernutzungen zur Installation und dem Betrieb von öffentlichen Ladesäulen.

#### Unsere Empfehlung an die Politik:

- Ein strukturierter Leitfadens für Kommunen zur Planung, Vergabe und Umsetzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Ziel ist eine effiziente, rechtskonforme und bedarfsgerechte Versorgung mit Ladepunkten.
- Vergabe Prozesse auf kommunaler Ebene müssen beschleunigt werden.
- Die Kommune sollte klare, transparente Prozesse etablieren, auf digitale Tools und Partner (z. B. CPOs) setzen und Fördermittel nutzen. Ziel ist eine nachhaltige, bedarfsgerechte und zukunftsfähige Ladeinfrastruktur mit minimalem Verwaltungsaufwand. Ziel ist auch eine Vereinheitlichung der Verfahren bei Anträgen und Ausschreibungen.

## 5. Kommunikation zum Nutzer - Einfach Laden / Ladeinfrastruktur als Lösung

Eine bedarfsgerechte und verlässliche Ladeinfrastruktur ist der integrale Baustein für den Hochlauf der E-Mobilität und damit für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu ermöglichen. Die bisherige Berichterstattung hat in erster Linie die Schwächen von Netzwerken und bestehenden Technologien herausgearbeitet. Um den Sprung in den Massenmarkt zu schaffen, braucht es daher eine positive/ konstruktive Berichterstattung rund um die Ladeinfrastruktur. Unsere Ambition ist es hier mit endkundenrelevanten Informationen bereitzustellen.

#### Unsere Empfehlung an die Politik:

- Politik und Gesellschaft sollten nicht dem Narrativ der Ladeinfrastruktur als Bremsklotz des Markthochlaufs folgen, die Zahlen der BNetzA sprechen eine andere Sprache und stellen die ausreichende Abdeckung mit Ladeinfrastruktur unter Beweis.
- Um die Komplexität für die Kunden noch weiter zu reduzieren, sollte die Verbreitung von Plug & Charge unterstützt werden, und das sowohl auf Seiten (öffentlich geförderter) Ladeinfrastruktur, als auch das Fahrzeugangebot der OEMs betreffend.
- Der von erneuerbaren Energien dominierte Strommarkt verlangt dringend nach zusätzlicher Flexibilität. Das enorme Flexibilitätspotenzial der E-Mobilität muss durch die politischen Rahmenbedingungen zugänglich gemacht werden. Dies betrifft u.a. die Stärkung dynamischer Stromtarife und Netzentgelte, den Smart Meter Rollout, die Öffnung des Regelleistungsmarktes oder den Abbau von Hemmnissen zum flächendeckenden Einsatz von V2G.

## 6. Entbürokratisierung & Standardisierung bei Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern

Die Möglichkeit, Fahrzeuge günstig zu Hause zu laden ist ein starker Treiber für den Hochlauf der E-Mobilität der aktuell nur unzureichend genutzt wird. Entscheidend für die Erschließung dieses Potenzials sind Strukturen, die es Vermietern und Hauseigentümergeinschaften (wirtschaftlich) erleichtern die entsprechende Leistung ins Gebäude zu bringen und auf die vorhandenen Stellplätze zu verteilen.

### Unsere Empfehlung an die Politik:

- Vermieter sollten zur Bereitstellung der nötigen Infrastruktur (Vorrüstung für den Einbau von Ladestationen, Lastmanagement etc.) verpflichtet werden. Um die wirtschaftlichen Herausforderungen zu begrenzen, kann dies durch geeignete staatliche Förderung, bzw. erhöhte steuerliche Abschreibungen ergänzt werden.
- Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur spürbar zu beschleunigen, bedarf es klarer, standardisierter Prozesse für Eigentümer, Mieter, Installateure und Hausverwaltungen insbesondere hinsichtlich der oft lähmenden Genehmigungsprozesse.
- Darüber hinaus sollten Verteilnetzbetreiber vereinfachte Anschlussprozesse bereitstellen und Anschlüsse für Ladeinfrastruktur priorisiert ermöglichen.

## Der Vorstand

---

Eduard Schlutius  
Vorstandsvorsitzender



---

Constantin Schwaab  
Stellvertretender Vorsitzender



---

Hans Beck  
Vorstandsmitglied / Schatzmeister

