

STELLUNGNAHME ZUM KABINETTSBESCHLUSS DER BUNDESREGIERUNG VOM 25. MÄRZ 2026 ZUM KLIMASCHUTZPROGRAMM 2026

Berlin, 25. März 2026

„Deutschland muss beim Hochlauf der Elektromobilität jetzt vom „Fördern“ ins „Verpflichten“ wechseln. Ohne klare, durchsetzbare Standards wird das Ziel von 7–10 Millionen E-Fahrzeugen bis 2030 nicht erreichbar sein. Das Klimaschutzprogramm 2026 der Bundesregierung ist ein wichtiger Schritt – aber noch kein Durchbruch. Technologieoffenheit darf nicht zur Verzögerungsstrategie werden“, kommentiert Constantin Schwaab, Vorsitzender des Charger e.V. Branchenverbandes, das vom Bundeskabinett am heutigen Mittwoch, 25. März, beschlossenen Klimaschutzprogramms.

Der charGER e.V. begrüßt die grundsätzliche Zielrichtung des von den Bundesministerien (BMWE, BMWSB, BMV, BMLEH, BMAS, BMF und BMUKN) gemeinschaftlich erstellten und heute vom Bundeskabinett beschlossenen Klimaschutzprogramms 2026 mit seinen 67 Maßnahmen, insbesondere die Ambitionen bis zum Jahr 2030 vier Milliarden Liter Benzin einzusparen sowie die klare Feststellung, dass der Verkehrssektor bis 2030 einen erheblichen zusätzlichen Beitrag zur Emissionsminderung leisten muss. Gleichzeitig sehen wir das Maßnahmenpaket im Bereich Verkehr – speziell im Hinblick auf die Elektromobilität – als wichtigen Schritt, der jedoch in wesentlichen Teilen nicht die notwendige Verbindlichkeit und Ambitionshöhe erreicht, um die gesetzten Ziele realistisch zu erfüllen.

Im Verkehr bleibt die Bundesregierung überwiegend bei Förderprogrammen und Absichtserklärungen. Es fehlen verbindliche, mess- und sanktionierbare Ausbau-, Qualitäts- und Umsetzungsziele für Elektromobilität und insbesondere die öffentliche Ladeinfrastruktur. Die vorgesehene Förderung von Elektro-Pkw (V34) adressiert Verteilungseffekte, ersetzt aber keine verpflichtenden Zielkorridore und keine strukturellen Beschleuniger (Genehmigungen, Netzanschluss-SLAs, kommunale Vergabeklarheit, Wettbewerbsneutralität).

1) Ausgangslage aus Sicht des charGER Verbandes

Wir begrüßen, dass das Bundeskabinett das Klimaschutzprogramm (KSP) 2026 beschlossen hat und die Umsetzungsphase eröffnet ist. Laut Regierungsdarstellung umfasst das Programm 67 Maßnahmen, u. a. eine E-Auto-Förderung für einkommensschwächere Haushalte sowie flankierende Infrastrukturbausteine. Gleichzeitig betont der Expertenrat für Klimafragen, dass das Programm die Anforderungen des KSG voraussichtlich nicht erfüllt und insbesondere die Minderungswirkung überschätzt sein könnte. Das gilt in besonderem Maße für den Verkehrssektor.

Im KSP 2026 wird für den Verkehr festgehalten: 2024 lag der Sektor bei 144,2 Mt CO₂-Äq. und überschritt die indikative Jahresemissionsmenge (125 Mt) um 19 Mt; für 2030 werden 115 Mt prognostiziert (MMS) – mithin deutlich oberhalb eines Pfads, der mit den nationalen und EU-Pflichten kompatibel wäre. Damit ist klar: Der Verkehr ist und bleibt strukturell das Sorgenkind.

Unsere eigenen, bereits öffentlich vertretenen Grundpositionen bleiben aktuell: Bürokratieabbau & Genehmigungsbeschleunigung, Transparenz und Verbindlichkeit beim Netzanschluss, faire Wettbewerbsbedingungen (v. a. konsequente Umsetzung des § 7c EnWG), Funktionalität der THG-Quote sowie praxisnahe Unterstützung der Kommunen bei Ausschreibungen

2) Bewertung der Maßnahmen mit Sektorfokus „Verkehr“ hinsichtlich der Abwägung Verbindlichkeit vs. Förderlogik

- a) **Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern** (Bestand): Richtige Stoßrichtung, da fehlende Heimplade-Optionen ein zentraler Hemmnisfaktor sind. Aber: Es bleibt förderlogisch; ohne verbindliche Vorgaben (z. B. Mindest-Erschließungsgrade pro Quartier/Kommune) droht Untererfüllung – gerade dort, wo Mieterquoten hoch sind.

- b) **EPBD-Umsetzung ins GEIG (Flexibilisierung):** Flexibilitäten (AC vs. DC) sind sinnvoll, dürfen die Mindest-Nachrüstungspflichten aber nicht verwässern. Aus LIS-Betreiber-Sicht ist eine kluge Technologieoffenheit gut; dennoch braucht es quantifizierte Mindeststandards je Nutzungstyp (Wohnen, Arbeit, öffentlich zugängliche Stellplätze).
- c) **Neuer Masterplan Ladeinfrastruktur 2030:** Als Gesamtstrategie begrüßenswert. Kritikpunkt: Der Masterplan bleibt programmatisch; rechtsverbindliche Ausbau-, Qualitäts- und Prozessziele (z. B. verbindliche Uptime-SLA, Entstörzeiten, Netzanschluss-Fristen) sind nicht normiert. charGER fordert hier mehr Verbindlichkeit und klare Zuständigkeiten – gerade in Kommunen.
- d) **Lkw-Schnellladenetz (350 Standorte, Autobahnen + private Flächen):** Positiv, weil Standortkulisse und Ausschreibungen vorliegen („Gewährleistungsaufgabe“ aus Schnellladegesetz). Aber: Auch hier fehlen verbindliche Meilensteine (jährliche Inbetriebnahmen, Mindest-Leistungsdichten, Netzanschluss-SLA) und sanktionsbewehrte Quality-Kriterien.
- e) **Steuer- und Kaufanreize**
Dienstwagenregeln & degressive AfA für BEV: Das erleichtert betriebliche Elektrifizierung, bleibt aber indirekt für die Verkehrswende-Ziele. Ohne verbindliche Flotten-Elektrifizierungsquoten bei öffentlichen Beschaffern sowie klaren KPIs für Ladeverfügbarkeit & Qualität verpufft ein Teil der Wirkung im Bestand. Gleiches gilt für die Um- und Durchsetzbarkeit der THG-Quote. Die Weiterentwicklung der THG-Quote (RED III-Umsetzung) ist notwendig und wirkstark, zugleich muss der Missbrauch konsequent verhindert und die Planungssicherheit für Betreiber gesichert werden – Kernforderungen, die charGER wiederholt erhoben hat.
- f) **Förderung von Elektroautos – warum sie kein Ersatz für verbindliche Ziele ist**
Ohne verpflichtende Zielkorridore (z. B. BEV-Quoten in öffentlichen Flotten, Mindest-Ladeabdeckung in Quartieren) bleibt die zusätzliche Elektrifizierung unsicher. Ein genereller Einbezug von PHEV in Erfüllungsziele birgt auch weitere Klimarisiken – daher sollte die Förderpriorität ausschließlich BEVs gelten –

konsistent mit Infrastruktur- und Netzintegrationszielen. Förderungen und Kaufanreize kompensieren keine Lücken bei Uptime, Preistransparenz, Zugang und Netzanschluss. Ladeinfrastruktur bleibt der limitierende Faktor. Es wird einmal mehr klar, dass kurzfristige monetäre Anreize keine strukturellen Systemanpassungen adressieren können und somit in ihrer Nachhaltigkeit verpuffen können. Daher sagen wir klar: sozial zielgenaue Förderung ja – aber nur als Ergänzung zu harten, überprüfbaren Infrastruktur- und Prozesszielen.

Was im KSP 2026 fehlt - konkrete Verbindlichkeit für die Ladeinfrastruktur

Das KSP 2026 setzt wichtige strategische Impulse für eine Dekarbonisierung des Verkehrs und erkennt die Elektromobilität als zentralen Hebel an. Dennoch bleibt das Programm nicht verbindlich genug, um die notwendige Geschwindigkeit gerade beim Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur zu erreichen.

- Versorgungsgrad-Ziele (Pkw & Lkw) bis 2030 je Landkreis/kreisfreie Stadt; jährliche Meilensteine und öffentliches Dashboard.
- Qualitäts- und Vertrauens-SLAs aus Sicht der Nutzer: Mindest-Verfügbarkeit $\geq 98\%$, max. Entstörzeit < 48 h, Preis- & Roaming-Transparenz; Sanktionsmechanismus.
- Netzanschluss-Transparenz & -Fristen: Auskunft ≤ 2 Monate, Anschluss ≤ 6 Monate auf allen Ebenen; vollständig digitale Verfahren.
- Kommunale Ausschreibungs-Guides & Standard-KPIs: bundesweit einheitliche Leitfäden, Musterverträge und Bewertungsmatrizen.
- Beschleunigungs-Set („LIS-BeschleunigungsG“): Shot-Clock-Genehmigungen und Genehmigungsfiktion
- Wettbewerbsneutralität: strikte Trennung Netz/LIS; konsequente Umsetzung § 7c EnWG.
- THG-Quote funktionsfähig halten: Betrugsprävention, Mindestpreis-Mechanik, sauberer Umgang mit Übererfüllungen.
- Strompreis-Hebel fürs Laden: ARegV-Qualitätselemente, dynamische Netzentgelte, Entlastung bidirektionalen Ladens (EW7) praxisnah umsetzen.
- Öffentliche Flotten als Anker: verbindliche BEV-Quoten & Lade-KPIs für Bund/Länder/Kommunen.

- Kommunikations-Offensive ‚Einfach Laden‘: einheitliche Nutzerinfos & Mytbusting für synchrones Wachstum von Nachfrage und Infrastruktur.

Fazit: Das Klimaschutzprogramm 2026 schafft Rahmen und Finanzpfade. Für den Verkehr braucht es zusätzlich gesetzlich verankerte Verbindlichkeit: klare Ausbau- und Qualitätsziele für die öffentliche Ladeinfrastruktur, Netzanschluss-Transparenz & -Fristen, kommunale Vergabe-Standards, Wettbewerbsneutralität und ein wirksames THG-Regime. Förderungen – einschließlich E-Auto-Zuschuss – sind hilfreich, dürfen aber nicht die Verantwortung für verbindliche Zielerreichung ersetzen.

+++ ENDE STELLUNGNAHME +++