

ZVEI-Stellungnahme

Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr: „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“

Der Entwurf zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 enthält eine Reihe von Maßnahmen, die geeignet sind, den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland zu unterstützen. Positiv hervorzuheben sind insbesondere die vorgesehenen Vereinfachungen und Beschleunigungen von Genehmigungsverfahren, der zügigere Ausbau von Netzen und Netzanschlüssen, die Schaffung größerer Preistransparenz und Wettbewerbsfähigkeit, der verstärkte Fokus auf Ladeinfrastruktur für E-Lkw und Busse an Autobahnen und Betriebshöfen sowie die geplante Anpassung der Rahmenbedingungen für das bidirektionale Laden.

Der Entwurf schärft Zuständigkeiten, fördert die Verzahnung von Verkehrs- und Energiewirtschaft und zielt darauf ab, Planung, Genehmigung und Betrieb von Ladeinfrastruktur verlässlicher zu gestalten. Der ZVEI bewertet diesen Ansatz der Bundesregierung insgesamt positiv. Zugleich sieht der Verband an mehreren Stellen ergänzenden Handlungsbedarf, um die im Masterplan formulierten Ziele effizient und zukunftsicher umzusetzen.

Kapitel I Nachfrage und Investitionen stärken

Die im Entwurf des Masterplan vorgesehenen ersten acht Maßnahmen – die sämtlich unter Haushaltsvorbehalt stehen – sind inhaltlich weitgehend bekannt, aber sinnvoll angelegt und werden vom ZVEI grundsätzlich begrüßt. Aus Sicht des ZVEI bleibt insbesondere die Ladeinfrastruktur im Gebäudebereich ein entscheidender Schlüssel für den Hochlauf der Elektromobilität, um Verbraucherinnen und Verbraucher von der Elektromobilität zu überzeugen. Die im Entwurf enthaltenen Vorhaben werden vom ZVEI ausdrücklich unterstützt. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine ausreichende Mittelausstattung im Haushalt 2026.

Zu Kapitel I hat der ZVEI folgende Vorschläge:

- **Fördermaßnahmen:** Aus Sicht des ZVEI ist sicherzustellen, dass Förderungen verbindlich an technische Mindestanforderungen sowie an das Vorhandensein anerkannter Normen und Standards geknüpft sind. Ein anderes Vorgehen gefährdet den erfolgreichen Ausbau der Ladeinfrastruktur und untergräbt das Vertrauen von Investoren und Marktteilnehmern. Grundlage der hier geplanten Förder- oder Regulierungsmaßnahme muss die Einhaltung der bestehenden technischen Mindeststandards sein, wie sie in einschlägigen Normen und Netzanschlussrichtlinien festgelegt sind. Dazu zählen insbesondere IEC 61851-1 (AC-Ladestationen), IEC 61851-23 (DC-Ladestationen), VDE-AR-N 4100 (Bezug in der Niederspannung) sowie VDE-AR-N 4105 (Erzeugung in der Niederspannung). Nur auf dieser Basis kann eine sichere, interoperable und zukunftsfähige Ladeinfrastruktur gewährleistet werden.
- **Frühzeitige und klare Standardisierung von Schnittstellen und Anforderungen.** Der Masterplan spricht von der Notwendigkeit von MCS-Ladepunkten (Megawatt Charging System) für E-Lkw (Maßnahme 6), die eine DIN SPEC erfordern. Auch für bidirektionales Laden (Maßnahmen 26-28) sind einheitliche Daten- und Marktstandards entscheidend. Um Herstellern die notwendige Planungssicherheit für Forschung, Entwicklung und Produktion zu geben, sollte die Bundesregierung schnellstmöglich die Festlegung und Kommunikation von verbindlichen technischen Standards und Schnittstellen (z.B. für MCS, ISO 15118-20 für V2G, standardisierte APIs für die Mobilität) priorisieren. Dies reduziert Entwicklungsrisiken und beschleunigt die Markteinführung interoperabler Produkte. Eine enge Einbindung der Industrie in diese Standardisierungsprozesse ist dabei unerlässlich.
- **Verbraucherperspektive:** Die geplante Kommunikationskampagne des BMV zur Förderung der Elektromobilität sollte angesichts der angespannten Haushaltslage nicht prioritär behandelt werden. Zwar stellt die negativ konnotierte Diskussion zur Elektromobilität weiterhin ein großes Problem dar, wesentlich zielführender wäre jedoch eine klare politische Positionierung, die die anhaltende Debatte um Flottengrenzwerte beendet. Nur so kann bei Verbraucherinnen und Verbrauchern das Vertrauen entstehen, dass die Mobilität der Zukunft elektrisch ist. Voraussetzung für die eine nachhaltige Marktdurchdringung der

Elektromobilität bleibt eine bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur für PKW und LWK. Ladesäulen sollten dort installiert werden, wo ein tatsächlicher Bedarf besteht.

- **Weitere Anmerkungen:** Der Entwurf des Masterplans sieht Fördermaßnahmen derzeit ausschließlich für Betreiber und Eigentümer vor. Finanzierende Akteure, die Kapital für Ladeinfrastrukturprojekte bereitstellen, bleiben unberücksichtigt. Der Bund sollte prüfen, inwieweit Förderprogramme um Kategorien für Finanzierungspartner und Contracting-Modelle erweitert werden können, um privates Kapital für Ladeinfrastrukturprojekte stärker zu mobilisieren.

Kapitel II Umsetzung vereinfachen und beschleunigen

Der ZVEI begrüßt die Maßnahmen 10–13 sowie Maßnahme 17 ausdrücklich, da sie einen wesentlichen Beitrag zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren leisten können. Im Hinblick auf die Bereitstellung geeigneter Flächen entlang der Bundesautobahnen ist es zudem erforderlich, bewirtschaftete Rastanlagen frühzeitig einzubeziehen. Hierfür sollte ein Konzept entwickelt werden, das nach Abschluss der rechtlichen Klärungen eine zügige Umsetzung ermöglicht. Gleichzeitig ist die Komplexität der Ausschreibungsverfahren zu verringern; technische und organisatorische Detailfragen, wie etwa zur Durchleitung, sollten dabei nachrangig behandelt werden. Ziel muss eine effiziente und wettbewerbliche Errichtung von Ladeinfrastruktur sein.

Zu den einzelnen Maßnahmen im Kapitel II haben wir folgende Anmerkungen:

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

- Die in Maßnahme 9 angekündigte „bedarfsgerechte Umsetzung“ des Artikels 14 EPBD in nationales Recht lässt offen, ob die verbindlichen Mindestanforderungen der Richtlinie – insbesondere nach Artikel 14 Absätze 1, 2, 4 und 6 EPBD – vollständig übernommen oder gegebenenfalls abgeschwächt werden sollen. Aus Sicht des ZVEI ist entscheidend, dass die verbindlichen Mindestanforderungen der EPBD vollständig und fristgerecht in nationales Recht umgesetzt werden, um den Hochlauf der Elektromobilität und den Ausbau der Ladeinfrastruktur langfristig zu sichern. Dies erfordert eine Anpassung und gegebenenfalls Verschärfung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG), um die in Artikel 14 EPBD festgelegten Vorgaben zu Ladepunkten, Vorverkabelung und Leitungsinfrastruktur 1:1 zu übernehmen.
- Unklar ist, ob die im Entwurf angekündigte Flexibilität die technischen Mindestanforderungen oder die in der EPBD definierten Zielzahlen betrifft. Eine derart offene Formulierung birgt das Risiko, die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit für Hersteller und Investoren zu beeinträchtigen.
- Zur weiteren Vereinfachung und Verbesserung der Kosteneffizienz sollten bei Neubauten und größeren Renovierungen vorbereitende bauliche Maßnahmen wie die Verlegung von Leerrohren und Kabelkanälen vorgesehen werden. Diese ermöglichen eine spätere Nachinstallation von Ladeinfrastruktur ohne aufwändige bauliche Eingriffe und tragen zur langfristigen Umsetzungsfähigkeit der Ausbauverpflichtungen bei. Eine bauliche Vorbereitung durch Leitungsinfrastruktur und Vorverkabelung reduziert zudem die Kosten für spätere Nachrüstungen, verhindert doppelte Bauaufwände und erhöht die Investitionssicherheit im Gebäudesektor. Vorverkabelung und Leitungsinfrastruktur stellen sicher, dass Ladepunkte ohne zusätzliche Bau- und Netzmaßnahmen installiert werden können. Dadurch wird eine koordinierte und netzfreundliche Lastverteilung sowie eine bessere Dimensionierung der Netzanschlüsse ermöglicht.
- Die Anforderungen nach Artikel 14 EPBD sind verpflichtend auch auf Gebäude des zukünftigen Gebäude-E-Standards anzuwenden. Gebäude müssen zugleich E-Mobility-Ready sein. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Energie- und Mobilitätswende kohärent umgesetzt wird und zukünftige Ladebedarfe ohne bauliche Eingriffe und ggf. erhöhte Nachrüstkosten realisiert werden können. Der Gebäude-E-Standard ohne E-Mobility-Ready-Komponente wäre technisch unvollständig und klimapolitisch inkonsistent.

Zu Maßnahme 12 Berücksichtigung von Ladeplätzen in Stellplatzsatzungen

Der ZVEI schlägt vor, dass auch Stellplätze, die baulich für Ladeinfrastruktur vorbereitet sind – etwa durch Leerrohre oder Kabelkanäle – als vollwertige Stellplätze gelten sollen. Dies verhindert eine Zweckänderung im Sinne der Stellplatzsatzungen und fördert die vorausschauende Planung. Die Bundesregierung sollte Ländern und Kommunen im Rahmen der Zusammenarbeit mit Ländern, Kommunen, Wirtschaft und

Verbänden empfehlen, bei der Bauleitplanung und Genehmigung von Neubauten die bauliche Vorbereitung für Ladeinfrastruktur durch Leerrohre und Kabelkanäle verbindlich vorzusehen. Diese Maßnahme erleichtert die spätere Nachrüstung und reduziert langfristig Kosten und Genehmigungsaufwand.

Kapitel III Wettbewerb und Preistransparenz erhöhen

Laden muss in den Alltag integrierbar und so einfach wie Tanken werden. Aus Sicht des ZVEI sind Preistransparenz und ein diskriminierungsfreier Zugang zentrale Voraussetzungen für eine breite Akzeptanz der Elektromobilität, da dies ein zentrales Element für die Akzeptanz und Nutzerfreundlichkeit von Ladeinfrastruktur ist. Die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung von Wettbewerb und Preistransparenz sind daher ausdrücklich zu begrüßen. Technologien wie „Plug&Charge“ sind bereits vorhanden und werden zusätzlich Abhilfe leisten. Hierzu ist es notwendig, dass auch die Fahrzeuge solche Funktionen für alle Ladearten (AC- und DC-Laden) unterstützen.

Zu den einzelnen Maßnahmen schlägt der ZVEI folgende Ergänzungen vor:

Zu 18 Preistransparenz beim Ad-hoc-Laden

Der ZVEI begrüßt ausdrücklich, dass durch die Umsetzung von Artikel 20 AFIR über die Mobilität als nationaler Zugangspunkt eine Preistransparenzstelle für Ad-hoc-Preise entstehen soll, die eine wettbewerbliche, transparente und verbraucherfreundliche Preisangabe öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ermöglicht. Mit Blick auf die Preistransparenz sollte sichergestellt werden, dass auf nationaler Ebene keine zusätzlichen Anforderungen eingeführt werden, die über die Regelungen der AFIR hinausgehen. Nur so können Einheitlichkeit, Planungssicherheit und fairer Wettbewerb für Hersteller gewährleistet werden. Eine verpflichtende Nachrüstung bestehender Hardware ist daher dringend zu vermeiden, da sie erhebliche zusätzliche Kosten und technischen Aufwand verursachen und deutsche Hersteller im europäischen Wettbewerb unnötig belasten würde. Bereits heute sind Hersteller von Ladeinfrastruktur in Deutschland durch nationale Sonderanforderungen, beispielsweise im Eichrecht, zusätzlich belastet.

Kapitel IV Integration ins Stromnetz verbessern

Die im Kapitel IV geplanten Maßnahmen sind sehr zielführend und werden vom ZVEI begrüßt. Folgende weitere Empfehlungen wollen wir dem Bund mitgeben:

- **Leistungsfähigkeit und Intelligenz der Stromnetze:** Die Leistungsfähigkeit und Intelligenz der Stromnetze ist eine zentrale Voraussetzung für den erfolgreichen Ausbau und den zuverlässigen Betrieb der Ladeinfrastruktur. Um die steigende Zahl an Ladepunkten sicher und effizient zu integrieren, ist eine gezielte Ertüchtigung der Mittel- und Niederspannungsnetze erforderlich. Diese Verteilnetze bilden das Rückgrat der Ladeinfrastruktur und müssen entsprechend ausgebaut und modernisiert werden, um den wachsenden Leistungsanforderungen gerecht zu werden. Darüber hinaus sind intelligente Netzführung und Automatisierung entscheidend. Digitale Steuerungssysteme, Echtzeitüberwachung und automatisierte Netzprozesse ermöglichen eine flexible, effiziente und stabile Integration der Ladeinfrastruktur in das bestehende Stromnetz. Sie tragen dazu bei, Netzengpässe zu vermeiden und Lastflüsse optimal zu steuern. Schließlich ist eine sektorübergreifende Netzplanung notwendig, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur mit dem Ausbau erneuerbarer Energien und Energiespeichertechnologien verknüpft. Eine integrierte und vorausschauende Planung über Sektorgrenzen hinweg stellt sicher, dass Synergien genutzt, Netzkapazitäten optimal eingesetzt und die Energiewende insgesamt effizient vorangebracht werden können.
- **Berücksichtigung der Rolle der Messstellenbetreiber:** Der § 14a EnWG regelt die Steuerbarkeit von Letztverbrauchseinrichtungen über intelligente Messsysteme (iMSys). Das Messstellenbetriebsgesetz (MsbG) definiert hierzu die Aufgaben der grundzuständigen (gMSB) und wettbewerblichen Messstellenbetreiber (wMSB). Diese Regelungen gelten jedoch nur, wenn Ladepunkte als steuerbare Verbrauchseinrichtungen klassifiziert sind. Im Masterplan wird die Rolle der iMSys und der MSB nicht berücksichtigt. Wir halten es daher für erforderlich, die Einbindung intelligenter Messsysteme als verpflichtende Standardkomponente für Ladepunkte >50 kW aufzunehmen, um eine vollständige Integration in Smart-Grid- und § 14a-EnWG-Strukturen sicherzustellen.
- **Intelligentes Laden und Lastmanagement:** Ladeinfrastruktur in Mehrparteianlagen sollte grundsätzlich so ausgelegt sein, dass sie in Lastmanagementsysteme eingebunden werden kann. Dadurch lassen

sich unnötiger Netzausbau sowie hohe Baukostenzuschüsse vermeiden und die Energieeffizienz im Gebäudebereich verbessern. Der ZVEI empfiehlt, entsprechende Anforderungen klar zu definieren und mit bestehenden Standards und Kommunikationsschnittstellen zu verknüpfen, um praxisingerechte und skalierbare Lösungen zu fördern (siehe unsere Anmerkungen zu Kapitel IV Integration ins Stromnetz verbessern). Intelligente Lade- und Lastmanagementsysteme (Smart Charging) sind nicht nur eine Option, sondern sollten ein **Standardbestandteil** von geförderten Ladeinfrastrukturlösungen sein, insbesondere in Depots/Betriebshöfen (Maßnahmen 4, 5), aber auch für die Unterstützung bidirektionaler Ladelösungen (Maßnahmen 26-28) und die Optimierung des Energieverbrauchs. Gemäß § 14a EnWG *Mitteilung Nr. 5* zum *Beschluss BK6-22-300* der Bundesnetzagentur ist die netzorientierte Steuerung nach den Empfehlungen des VDE FNN (Tenorziffer 2a) umzusetzen. Als technischer Mindeststandard muss die Steuerung nach § 14a EnWG – sowohl für unidirektionale als auch bidirektionale Ladeeinrichtungen – mit einer digitalen Schnittstelle auf Basis der VDE-AR-E 2829-6 realisiert werden. Dies stellt sicher, dass die Systeme netzdienlich, interoperabel und zukunftsfähig ausgelegt sind. Dies stellt die Netzverträglichkeit sicher, optimiert die Betriebskosten und schafft einen Anreiz für die Entwicklung und den Einsatz fortschrittlicher Hard- und Software.

- **Definition interoperabler Standards:** BNetzA und BSI entwickeln mit der Branche im Rahmen der § 14a-EnWG-Festlegungen sowie der BSI-TR 03109/5 interoperable Steuerungs- und Kommunikationsstandards. Der Masterplan sollte erwähnen, die Ergebnisse dieser Verfahren als verbindliche technische Mindestanforderung für Ladeinfrastruktur in Förderprogrammen und Zulassungsprozessen festzuschreiben.
- **Verknüpfung zwischen Lade- und Energiedatenmanagement:** Der Masterplan behandelt Ladeinfrastruktur überwiegend als Mobilitätskomponente, nicht als Teil betrieblicher Energiesysteme. Für eine effiziente Laststeuerung und Energieoptimierung ist jedoch die Einbindung in Energiemanagementsysteme nach ISO 50001, EnEFG und DIN EN 16247/1 erforderlich. Wir empfehlen daher die Ergänzung eines Maßnahmenfelds „Energie- und Lastmanagement“, das eine Datenanbindung von Ladepunkten an betriebliche Energiemanagementsysteme vorsieht.

Zu den einzelnen Maßnahmen schlägt der ZVEI folgende Ergänzungen vor:

Zu Maßnahme 22 Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens

Die derzeitige Standardisierung der Netzanschlüsse umfasst bislang nicht die Anpassung der Technischen Anschlussbedingungen (TAB) mit dem Ziel, eine möglichst einheitliche Nutzung von Hardwarekomponenten – etwa bei Transformatoren oder Fernwirktechnik – zu ermöglichen. Eine solche Harmonisierung würde jedoch wesentlich dazu beitragen, Hardware frühzeitig zu beschaffen, Planungsprozesse zu beschleunigen und Lieferkettenengpässe zu reduzieren. Zudem sind einige TAB derzeit zu detailliert ausgestaltet, teils bis hin zu Vorgaben zu Kabelfarben. Hier wäre eine sinnvolle Entschlackung angebracht, um den technischen Fortschritt zu erleichtern und mehr Flexibilität in der Umsetzung zu schaffen.

Der ZVEI begrüßt es, wenn Netzbetreiber ihre Technischen Anschlussbedingungen (TAB) und ggf. weitere Spezifikationen in digitalisierter, maschinenlesbarer Form bereitstellen. Eine Stärkung der Digitalisierung der Genehmigungs- und Inbetriebnahmeprozesse von Stromnetzelementen ist zu unterstützen. Der Handlungsrahmen sollte auch einen Fokus auf durchgängige Datenarchitekturen, maschinenlesbare Schnittstellen und Interoperabilität über Systemgrenzen hinweg setzen. Technologische Voraussetzungen für Sektorkopplung, Demand Side Management und automatisiertes Energiemanagement sind zu stärken. Ein ganzheitlicher Digitalisierungsansatz muss sowohl das Mittel- als auch das Niederspannungsnetz adressieren. Die digitale Ertüchtigung von Ortsnetzstationen ist auch eine Voraussetzung für die netzdienliche Steuerung von Ladevorgängen bei E-Mobilität und Wärmepumpen, die Integration von Erzeugung auf Niederspannungsebene, die Überwachung von Spannungs- und Lastverläufen in Echtzeit und den Netzwiederaufbau und Störungsmanagement bei extremen Wetterlagen.

Zu Maßnahme 26. Förderung von innovativen bidirektionalen Ladelösungen

Nach aktuellem Stand erfolgt die Umsetzung bidirektionaler Ladelösungen – wie auch die internationale Normenlandkarte zeigt – ausschließlich auf proprietärer Basis. Der ZVEI hält es daher für wichtig, auf diesen Punkt ausdrücklich hinzuweisen, um sicherzustellen, dass Fördermittel zielgerichtet und im Sinne eines technologieoffenen, standardbasierten Markthochlaufs eingesetzt werden. Hier sollte aus Sicht des ZVEI festgehalten werden, dass es sich bei ISO 15118-20 um einen reinen Kommunikationsstandard handelt. Die für das bidirektionale Laden notwendige Applikation wird über IEC 61851 und ISO 5474 definiert, wo die Hardware-Anforderungen für elektrische Fahrzeuge (EV) sowie für die Ladeeinrichtungen (EVSE) festgelegt werden. Daher sollte eine Förderfähigkeit an veröffentlichte Produktstandards – insbesondere IEC 61851-1 Ed.4

und IEC 61851-23 Ed. 3 – geknüpft werden. Mit einer Förderung sollte daher mindestens bis zum 2027/2028 gewartet werden, wenn internationale Normungsgremien die Arbeit an den relevanten Systemstandards fertiggestellt haben. Ziel sollte es sein, Fördermittel zielgerichtet, nachhaltig und im Sinne der Markt- und Technologieoffenheit einzusetzen. Eine geplante Förderung sollte ausschließlich interoperabler Ladeinfrastruktur vorbehalten bleiben, um sicherzustellen, dass die eingesetzten Systeme elektrisch sicher, netzverträglich und perspektivisch interoperabel sind.

Bei einer möglichen Förderung bidirektionaler Ladelösungen sollten AC- und DC-Technologien gleichbehandelt werden – sowohl hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Berücksichtigung als auch der Förderhöhe. Eine Benachteiligung der AC-Ladeinfrastruktur wäre nicht sachgerecht, da sie einen kostengünstigeren und bedarfsgerechten Infrastrukturaufbau ermöglicht.

Sollte der Bund eine Förderung anstreben, bevor die notwendigen interoperablen Standards vollständig vorliegen, ist sicherzustellen, dass als zentrales Förderkriterium die Netzanschlussrichtlinienkonformität insbesondere unter Beachtung des FNN-Hinweises „Umsetzung des Nachweises der technischen Anforderungen der VDE-AR-N 4105 für das bidirektionale Laden von Elektrofahrzeugen“ gilt. Von einer Förderung vor Fertigstellung der internationalen Normungsarbeit ist aus Sicht des ZVEI dringend abzuraten.

Kapitel V Nutzerfreundlichkeit und Innovation steigern

Insgesamt ist positiv hervorzuheben, dass die Verbraucherperspektive, deren stärkere Berücksichtigung der ZVEI bereits seit Langem fordert, an mehreren Stellen des Entwurfs aufgenommen wurde.

Der ZVEI begrüßt ausdrücklich, dass sich die Bundesregierung im Rahmen der technischen Änderung der europäischen Messgeräte Richtlinie (MID) dafür einsetzt, dass der Austausch beschädigter Ladekabel künftig keine erneute behördliche Eichung der gesamten Ladeeinrichtung erfordert. Um die in Kapitel V angesprochene Nutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur zu erhöhen, sollte sich die Bundesregierung für ein Instrument einsetzen, das die Bereitstellung von Personal und Ersatzteilen für Wartung und Reparaturen sicherstellt. Eine zeitnahe Instandsetzung defekter Ladepunkte sowie deren Kennzeichnung in entsprechenden Anwendungen ist wesentlich, um das Vertrauen und die Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer zu gewährleisten. Gleiches gilt für das unberechtigte Blockieren von Ladepunkten – z.B. durch Fahrzeuge, die nicht mit der Ladeeinrichtung verbunden sind. Dies sollte konsequenter geahndet werden.

Zu Maßnahme 30 Keine Blockiergebühren in der Nacht

Mit Blick auf die Verbraucherperspektive ist die geplante Abschaffung von Blockiergebühren an Ladesäulen während der Nachtstunden besonders begrüßenswert. Verbraucherinnen und Verbraucher sollten nach dem Ladevorgang am späten Abend nicht gezwungen sein, ihr Fahrzeug noch umzuparken. Der ZVEI regt an, diese praxisnahe Maßnahme zeitnah umzusetzen und nicht erst den Review der AFIR abzuwarten, um Verbraucherfreundlichkeit und Akzeptanz der Elektromobilität kurzfristig zu stärken.

Zu Maßnahme 31 Stärkung der Barrierefreiheit

Barrierefreie Ladeinfrastruktur ist ein wichtiges Anliegen und sollte angemessen und praxisgerecht ausgestaltet werden. Personen, die eine Ladesäule nutzen, müssen stets auch in der Lage sein, ein Fahrzeug zu führen – dementsprechend sollten die Anforderungen an die Barrierefreiheit realistisch und funktional ausgelegt sein. Zu restriktive Vorgaben würden den Ausbau der Ladeinfrastruktur unverhältnismäßig verteuern und könnten damit negativ auf die Geschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit des weiteren Hochlaufs wirken. Ziel muss daher eine ausgewogene und praxistaugliche Regelung sein, die Inklusion und Ausbauziele gleichermaßen berücksichtigt.

Zu Maßnahme 34 Anforderungen an die Cybersicherheit

Die deutsche Ladeinfrastrukturbranche hat bereits erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Anforderungen der Radio Equipment Directive (RED) zu erfüllen. Gleichzeitig sieht der Cyber Resilience Act (CRA) auf europäischer Ebene neue regulatorische Anforderungen vor, deren konkrete Auswirkungen derzeit noch nicht vollständig absehbar sind. Mit Blick auf die Anforderung an die Cybersicherheit für Ladeinfrastruktur ist sicherzustellen, dass nationale Alleingänge in Deutschland für eine mindestens europäisch aufgestellte Ladeinfrastrukturindustrie vermieden werden. Eine weitere rein nationale Regulierung in diesem Themenfeld, die möglicherweise innerhalb kurzer Zeit im Widerspruch zu den europäischen Vorgaben des CRA stehen

könnte, ist unbedingt zu vermeiden. Nur durch eine europäisch abgestimmte Regulierung kann Planungssicherheit gewährleistet und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie langfristig gesichert werden.

Kontakt

Azar Mottale • Leiterin • Bereich Mobilität

Tel.: +49 30 3069601-12 • Mobil: +49 162 2664-934 • E-Mail: azar.mottale@zvei.org

Felix Disson • Manager Mobilität • Bereich Mobilität

Tel.: +49 69 6302-203 • Mobil: +49 162 2664-920 • E-Mail: felix.disson@zvei.org

ZVEI e. V. • Verband der Elektro- und Digitalindustrie • Charlottenstr. 35/36 • 10117 Berlin

Lobbyregisternr.: R002101 • EU Transparenzregister ID: 94770746469-09 • www.zvei.org

Datum: 24.10.2025