

05.12.24**Antrag
des Landes Niedersachsen**

**Entschließung des Bundesrates für eine verbraucherfreundliche
Preisgestaltung von Ladestrom**

Niedersächsischer Ministerpräsident

Hannover, 4. Dezember 2024

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Anke Rehlinger

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat die als
Anlage beigefügte

Entschließung des Bundesrates für eine verbraucherfreundliche
Preisgestaltung von Ladestrom

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates in die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 20. Dezember 2024 aufzunehmen und anschließend den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen
Stephan Weil

Entschließung des Bundesrates für eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom

Der Bundesrat möge beschließen:

1. Der Bundesrat begrüßt die zahlreichen Aktivitäten der Bundesregierung zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. Insbesondere mit den Masterplänen Ladeinfrastruktur I und II des Bundes sind wichtige Schritte zur Etablierung der Elektromobilität in Deutschland eingeleitet worden. Dieser Weg muss konsequent unter Einbindung der vielfältigen Stakeholder und mit den entsprechend notwendigen Finanzmitteln vorangetrieben werden. Aus Sicht des Bundesrates spielen für die Verbraucherinnen und Verbraucher beim Umstieg auf die Elektromobilität neben einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur vor allem die Kosten bei der Nutzung der Elektromobilität eine entscheidende Rolle. Wesentliches Element ist dabei der Ladestrompreis an den öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen.
2. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass die aktuelle Preisgestaltung des öffentlichen Ladestroms den Transformationsprozess hin zur Elektromobilität hemmt, weshalb das dringende Erfordernis zur Prüfung einer kostengünstigen Neugestaltung der Ladestrompreise besteht. Der Ladestrompreis muss daher so gestaltet werden, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher mit Elektrofahrzeugen einen monetären Vorteil gegenüber der Nutzung fossiler Kraftstoffe haben. Die Begrenzung der Ladestromkosten ist essenziell, um die Attraktivität von Elektrofahrzeugen weiter zu steigern und die Betriebskosten, insbesondere auch für Flottenfahrzeuge, zu senken. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher,
 - a. die Strompreise über eine konsequent auf das Ziel der Treibhausgasneutralität ausgerichtete Reform der staatlich induzierten Energiepreisbestandteile zu senken. Als erster Schritt sollte die Stromsteuer für alle Unternehmen, Stromverbraucherinnen und Stromverbraucher und damit auch für den Ladestrom auf das europarechtliche Minimum reduziert und die Netzentgelte zumindest anteilig über einen Bundeszuschuss finanziert werden.
 - b. als Grundlage für preisgünstige, passgenaue und verbraucherfreundliche öffentliche Ladestromtarife einen funktionierenden Wettbewerb dauerhaft zu gewährleisten. Die Wettbewerbssituation im Bereich der Ladeinfrastruktur und der Ladestromtarife sollte daher fortlaufend und engmaschig evaluiert werden. Darüber hinaus bittet der Bundesrat die Bundesregierung zu prüfen, wie mit Hilfe der bestehenden oder zu ergänzenden Instrumente des Wettbewerbsrechts eine bürokratiearme und wirksame Kontrolle des Ladestrompreises an öffentlichen Ladesäulen bzw. der vorherigen Preiskalkulation der Ladesäulenbetreiber realisiert werden kann.
 - c. über eine energierechtliche Definition die Einführung eines eigenen günstigen und dynamischen Ladestromtarifs auch an öffentlichen Ladesäulen zu prüfen und im EnWG zu verankern. Der Ladestrompreis in Deutschland sollte zukünftig so ausgestaltet sein, dass damit für die Verbraucherinnen und Verbraucher neben kli-

magerechterer Mobilität immer auch Kostensicherheit für den Betrieb des E-Fahrzeugs garantiert wird. Daher sollten für Ladestromtarife an öffentlichen Ladesäulen auch Preisobergrenzen geprüft werden.

- d. zu prüfen, wie im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher die freie Auswahl von Stromanbietern an den Ladesäulen ermöglicht werden kann. Der Bundesrat stellt fest, dass die Bundesregierung die genannte Bedingung bereits für das Lkw-Schnellladenetz einfordert, dies für den Pkw-Bereich aber noch nicht angedacht oder umgesetzt ist. Die freie Auswahl des Stromanbieters an den Ladesäulen erlaubt den Verbraucherinnen und Verbrauchern nicht nur die Wahlfreiheit im Bezug, sondern sie sichert darüber hinaus den ausreichenden Wettbewerb, der notwendig ist, um langfristig niedrigere Ladepreise zu erreichen. Zukünftig können so auch dynamische Ladepreise an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben werden.
 - e. zur Erhöhung der Transparenz im Kontext mit Ladestrompreisen die Etablierung eines Online-Ladestrompreismonitors analog zum Benzinpreismonitor zu prüfen. Durch Schaffung von Transparenz wird der Wettbewerb angeregt. Die Verbraucherinnen und Verbraucher sollen in die Lage versetzt werden, aktiv zu entscheiden, wo sie zu welchem Preis laden wollen. Darüber hinaus muss nachvollziehbar gemacht werden, wann, wofür und in welcher Höhe für öffentliches Laden im Vergleich zum nicht-öffentlichen Laden Aufschläge anfallen.
3. Der Bundesrat hebt hervor, dass die Maßnahmen bei Ladestrompreis und Ladeerlebnis nicht dazu führen dürfen, dass Anreize für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur abgebaut werden. Die Wirtschaftlichkeit privater Ausbauprojekte darf durch die Ausgestaltung der o.g. Forderungen nicht in Frage stehen oder der angestrebte Ausbau der Ladeinfrastruktur gehemmt werden. Gleichzeitig muss jedoch verhindert werden, dass eine missbräuchlich überhöhte Preisgestaltung der Betreiber öffentlicher Ladesäulen die Attraktivität der E-Mobilität beeinträchtigt. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung deshalb, Instrumente zu entwickeln, die für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zusätzliche Anreize setzen. Dies könnten z.B. Finanzierungsunterstützungen in Form zinsloser Kredite für den Bau von Ladeinfrastruktur und der notwendigen Netzertüchtigung sein. Es ist es darüber hinaus die Festlegung und Einführung eines geeigneten gesetzlichen Ordnungsrahmens für Flächenvergaben zur Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur wichtig, z.B. durch die befristete Vergabe öffentlicher Flächen im Wege eines transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens.
 4. Auch die Förderung und der Abbau von Marktbarrieren für neue Technologien muss stärker in den Fokus rücken. Eine Schlüsselrolle kommt beispielsweise dem bidirektionalen Laden zu. Dieses steht nicht nur für ein enormes Speicherpotential, sondern auch für die Attraktivität von privaten Investitionen in Elektrofahrzeuge und Photovoltaikanlagen. Für eine weitere Marktdurchdringung hält es der Bundesrat für wichtig, dass Netzentgelte, Abgaben und Umlagen nur noch beim Endverbrauch gezahlt werden. Die aktuelle Doppelbesteuerung von Strom im Rahmen des bidirektionalen Ladens muss aufgegeben werden.

Begründung:

Die Elektromobilität spielt eine wesentliche Rolle bei der Erfüllung der Klimaziele und der Transformation des Verkehrssektors hin zur Klimaneutralität. Es bedarf einer sinnvollen Unterstützung von staatlicher Seite zur Verbreitung einer flächendeckenden Elektromobilität. Für die Verbraucherinnen und Verbraucher sind beim Umstieg auf die Elektromobilität, neben einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur, auch die eigenen Kosten und Erfahrungen mit der Elektromobilität von Relevanz. Wesentliche Elemente sind dabei der Ladestrompreis sowie das Ladeerlebnis. Es bedarf daher bei der Definition von Maßnahmen zur Steigerung der Verbreitung der Elektromobilität eines noch stärkeren Blickes auf die Kundenbedürfnisse und den Abbau von Kundenbefürchtungen.

Die Bundesregierung hat bereits zahlreiche Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur initiiert. Insbesondere mit den Masterplänen Ladeinfrastruktur I und II des Bundes sind wichtige Schritte zur Etablierung der Elektromobilität in Deutschland eingeleitet worden. Hervorzuheben ist das „Deutschlandnetz“, mit dem auf Basis des Schnellladegesetzes insgesamt an mehr als 1.000 Standorten rund 9.000 öffentliche Schnellladepunkte in ganz Deutschland in den nächsten Monaten und Jahren entstehen sollen.

Zudem müssen Anreize für den konsequenten Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur durch privatwirtschaftliche Akteure in Form von weiteren Instrumenten (z.B. durch zinslose Kredite) geschaffen werden. Hierbei sollte beachtet werden, dass es in zahlreichen Städten und Kommunen häufig nur sehr wenige Anbieter von Ladesäulen und Ladestrom gibt. Mancherorts ist die Konzentration so hoch, dass marktbeherrschende Stellungen entstehen. Im Ergebnis haben die Verbraucherinnen und Verbraucher kaum Auswahl und die Gefahr höherer Ladestrompreise steigt, weil marktmächtige Anbieter keine Wechsel zur Konkurrenz befürchten müssen. Hier muss zukünftig stärker auf geeignete Rahmenbedingungen für Flächenvergaben hingewirkt werden, z.B. durch die befristete Vergabe öffentlicher Flächen im Wege eines transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens.

Neben dem Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur sind auch die private Ladeinfrastruktur und deren weiterer Ausbau von Bedeutung und muss verstetigt werden. Dadurch kann der Druck auf das Anwachsen der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur verringert werden und unter Berücksichtigung neuer Instrumente, wie dynamischer Stromtarife ein attraktiver Ladestrompreis für private Haushalte geschaffen werden.

Des Weiteren können beispielsweise durch die Anpassung staatlich induzierter Energiepreiskomponenten oder die Erhöhung der Transparenz im Zusammenhang mit Ladevorgängen Grundlagen geschaffen werden, welche sich nachhaltig positiv auf die Preisgestaltung des Ladestroms auswirken können und die Etablierung eines Wettbewerbs unterstützen.

Das Ladeerlebnis wird wie beispielsweise bei den Zahlungsverfahren für Ladevorgänge von Elektroautos europaweit einheitlich durch die Verordnung „Alternative Fuel Infrastructure Regulation“ (AFIR) der Europäischen Union geregelt. Sie gilt seit dem 13. April 2024 unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten für alle neu errichteten Ladesäulen. Bis diese Punkte aber in der Fläche und bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern Wirkung zeigen, wird noch viel Zeit vergehen. Gleichwohl bleibt für den Bestand an der Ladeinfrastruktur noch viel zu tun.

Auch die Förderung und der Abbau von Marktbarrieren für neue Technologien muss stärker in den Fokus rücken. In diesem Zusammenhang wird z.B. auf die Entschließung des Bundesrates zum Bidirektionalen Laden („Bidirektionales Laden als eine bedeutende Technologie für

die Energiewende auf den Weg bringen“, Drs. 496/23 vom 12.10.2023) verwiesen. Bidirektionales Laden steht nicht nur für ein enormes Speicherpotential von volkswirtschaftlicher Bedeutung, sondern auch für die Attraktivität von privaten Investitionen in Elektrofahrzeuge und Photovoltaikanlagen. Für eine weitere Marktdurchdringung hält es der Bundesrat für wichtig, dass Netzentgelte, Abgaben und Umlagen nur noch beim Endverbrauch gezahlt werden. Die aktuelle Doppelbesteuerung von Strom, der im Auto zwischengespeichert wird, macht die Rückgabe ans Netz derzeit unwirtschaftlich.