Bundesrat **zu Drucksache 602/24 (Beschluss)**

09.10.26

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates für eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom

Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie
Parlamentarischer Staatssekretär

Berlin, 29. September 2026

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Präsident,

namens der Bundesregierung übersende ich Ihnen in der Anlage die Antwort der Bundesregierung zur Entschließung des Bundesrates für eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom (602/24 (Beschluss)) vom 21. März 2025.

Mit besten Grüßen
Johannes Steiniger

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0720-2946

Antwort der Bundesregierung zur Entschließung des Bundesrates für eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom (602/24-B)

Zu der Entschließung des Bundesrates vom 21. März 2025 wird wie folgt Stellung genommen:

In seiner Entschließung bittet der Bundesrat darum, die Strompreise über eine Reform der staatlich induzierten Energiepreisbestandteile und der Stromsteuer zu senken. Die Bundesregierung weist hierzu darauf hin, dass neben der Verstetigung der Stromsteuerentlastung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft mit dem am 1. Januar 2026 in Kraft getretenen „Dritten Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes“ unter anderem eine Reihe von Maßnahmen zum Abbau von Hemmnissen im Bereich der E-Mobilität umgesetzt wurden.

Neben Vereinfachungen bei der Steuerschuldnerschaft betrifft dies beispielsweise Regelungen zum bidirektionalen Laden, zur Integration von Stromspeichern und der vereinfachten Inanspruchnahme der Stromsteuerbefreiungen für umweltfreundlich erzeugten Strom auch an der Ladesäule. Zudem beläuft sich die Stromsteuer auch für nicht bereits begünstigten Strom nur auf einen Bruchteil der auf fossile Kraftstoffe erhobenen Energiesteuer, so dass der avisierte Vorteil für die E-Mobilität aus verbrauchsteuerrechtlicher Sicht bereits gegeben ist.

Für das Produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft hat die Bundesregierung die Stromsteuer auf das EU-rechtlich mögliche Mindestmaß gesenkt. Die im Koalitionsvertrag angelegte generelle Absenkung der Stromsteuer auf die EU-Mindeststeuersätze für alle Stromverbraucher wird nach Kabinettbeschluss und nachfolgendem Beschluss des Koalitionsausschusses vom 2. Juli 2025 nicht umgesetzt. Eine solche Absenkung auch für private Haushalte, Unternehmen aus den Bereichen Dienstleistung, Handel und nicht produzierendem Handwerk sowie aus dem Produzierenden Gewerbe unter dem Stromverbrauchsschwellenwert von 12,5 MWh/a hätte Steuermindereinnahmen von perspektivisch ca. 8 Mrd. Euro pro Jahr zur Folge.

Bezüglich des Zuschusses zu den Übertragungsnetzkosten weist die Bundesregierung darauf hin, dass im Jahr 2026 ein Zuschusses zu den Übertragungsnetzkosten des Jahres 2026 in Höhe von 6,5 Mrd. Euro gewährt wurde. Dieser senkte die Übertragungsnetzentgelte um mehr als die Hälfte im Vergleich zu 2025. Am 2. September 2026 hat

das Bundeskabinett den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes beschlossen, mit dem die Regelung zum Zuschuss zu den Übertragungsnetzkosten auch in den Jahren 2027 bis einschließlich 2029 fortgeführt werden soll. Der Zuschuss zur anteiligen Finanzierung der Übertragungsnetzkosten soll nach den beschlossenen Regelungen 5,525 Mrd. Euro pro Jahr im gesamten geregelten Zeitraum betragen. Die Mittel dazu sollen aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) bereitgestellt werden; im Regierungsentwurf zum Wirtschaftsplan des KTF 2027 sind entsprechend 5.525 Mrd. Euro vorgesehen. Ein Inkrafttreten der Regelung wird bis Ende des Jahres angestrebt.

Der Zuschuss entlastet damit unmittelbar die an das Übertragungsnetz angeschlossenen Großverbraucher. Auch die Verteilnetze sind an das Übertragungsnetz angeschlossen. Für den Bezug von Strom aus den vorgelagerten Übertragungsnetzen entrichten die Verteilnetzbetreiber (VNB) ebenfalls ein Entgelt, das sie in ihren eigenen Netzentgelten einpreisen. Mittelbar trägt die Senkung der Übertragungsnetzentgelte mittels des Zuschusses somit auch zur Senkung der Verteilnetzentgelte bei und der Zuschuss entlastet somit auch private Haushalte sowie mittlere und kleinere Unternehmen.

Eine aktuelle Analyse der BNetzA anhand von 158 Netzbetreibern zeigt für das Jahr 2026, dass die Netzentgelte im Durchschnitt auf allen Netzebenen gesunken sind; dies ist im Wesentlichen auf den Zuschuss zurückzuführen. So sind die Übertragungsnetzentgelte im Durchschnitt um ca. 57% gegenüber 2025 gesunken. Bei den VNB sinken die Netzentgelte im mengengewichteten Durchschnitt für 2026 ebenfalls deutlich: um 15,9% (-1,75 ct/kWh) für Haushaltskunden, um 20,2% (-1,76 ct/kWh) für Gewerbekunden und um 25,5% (-1,05 ct/kWh) für Industriekunden. Der Zuschuss wird auch bei veränderter Höhe im Jahr 2027 voraussichtlich zu einer spürbaren Entlastung bei den Übertragungsnetzentgelten führen.

Hinsichtlich des Wettbewerbs und der Preiskontrolle vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein funktionierender Wettbewerb die Grundlage für den Aufbau einer preisgünstigen und verbraucherfreundlichen öffentlichen Ladeinfrastruktur ist. Das Wettbewerbsrecht verfügt über geeignete Instrumente, um mögliche wettbewerbliche Probleme zu verringern oder zu vermeiden, insbesondere über eine effektive Durchsetzung des Kartellverbots durch die Landeskartellbehörden und das Bundeskartellamt gegenüber den Gebietskörperschaften, im Falle (lokal) marktbeherrschender oder relativ

machtmächtiger Ladesäulenbetreiber (charging point operator, CPO) durch das kartellrechtliche Missbrauchsverbot sowie durch die Fusionskontrolle.

Eine Regulierung der Preise für Ladestrom oder eine Preisbegrenzung lehnt die Bundesregierung ab. Preise sollen sich in einem wettbewerblichen Markt entwickeln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Markt für öffentliches Laden weiterhin in der Aufbauphase mit entsprechend hohen Investitionskosten befindet und vielfach die von den Ladestromanbietern gewünschte Auslastung mit entsprechender Rückwirkung auf die Amortisation von Investitionen noch nicht erreicht wird.

Zur Forderung nach dynamischen Tarifen verweist die Bundesregierung auf die Ausführungen des vorherigen Absatzes. Seit dem 1. Januar 2025 sind alle Stromlieferanten nach § 41a Absatz 2 EnWG verpflichtet, für Haushaltskunden mindestens einen dynamischen Tarif anzubieten. Diese Anforderung stellt nach Aussage der Branche gerade für kleine Stromlieferanten einen erheblichen Aufwand dar.

Bezüglich der freien Anbieterwahl an Ladesäulen weist die Bundesregierung darauf hin, dass die Bundesnetzagentur (BNetzA) mit der „Netzzugangsregelung zur Ermöglichung einer ladevorgangscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität“ bereits den rechtlichen Rahmen für ein Durchleitungsmodell geschaffen hat. Seit 2021 sind Verteilnetzbetreiber verpflichtet, auf Verlangen eines CPOs das beschriebene Modell zu ermöglichen. Innerhalb des Marktes von Ladeinfrastruktur für E-Pkw spielt das Durchleitungsmodell keine Rolle. Allerdings wurden Praxisprojekte durchgeführt, die den Einsatz des Durchleitungsmodells erproben, darunter das vom BMWE geförderte BANULA-Projekt. Im Rahmen der Ausschreibung zur Errichtung und Betrieb von Ladestandorten auf unbewirtschafteten Rastanlagen als Teil eines E-Lkw-Schnellladenetzes ist vorgesehen, dass die künftigen Betreiber neben den Zugängen des Ad-hoc- und des vertragsbasierten Ladens auch die Möglichkeit der Durchleitung vorsehen. Diese Vorgabe hat das BMV aufgrund der besonderen Umstände der konkreten Marktsituation gewählt, um ein zusätzliches Wettbewerbselement „an der Ladesäule“ vorzusehen.

Die folgenden wesentlichen Gründe, die die erhöhte Gefahr von Marktmacht einzelner CPO im Lkw-Bereich begründen und daher für die verpflichtende Berücksichtigung im Rahmen der konkreten Ausschreibung sprechen, sind nicht auf den allgemeinen Markt für Ladeinfrastruktur zu übertragen: Aufgrund der sehr frühen Marktphase vollelektrischer Lkw im Fernverkehr sowie hochleistungsfähiger öffentlich zugänglicher Lkw-

Ladeinfrastruktur werden die im Rahmen der Ausschreibung errichteten Standorte zunächst regional häufig die ersten und einzigen ihrer Art sein. Gleichzeitig haben Lkw-Fahrer gesetzlich vorgeschriebene Lenk- und Ruhepausen einzuhalten. Die Standorte auf den unbewirtschafteten Rastanlagen entlang der Autobahn sind räumlich limitiert. Eine Erweiterung des Angebots durch Anbietervielfalt ist daher besonders eingeschränkt.

Im Gegensatz zu einem Strom- oder Gasnetz, in dem Durchleitungsmodelle zur Anwendung kommen, handelt es sich bei Ladesäulen um kein natürliches Monopol, da diese grundsätzlich mit umliegenden Ladesäulen im Konkurrenzverhältnis stehen. Die Monopolkommission hat sich zuletzt im 10. Sektorgutachten Energie mit der Frage eines verpflichtenden staatlich regulierten Durchleitungsanspruchs im Lademarkt auseinandergesetzt. Während die Monopolkommission die oben genannten besonderen Erwägungsgründe im Rahmen der Errichtung des Lkw-Schnellladenetzes durch den Bund anerkennt, lehnt sie eine darüberhinausgehende verpflichtende Einführung eines regulierten Durchleitungsmodells ab.

Zur Transparenz und zum Online-Ladestrompreismonitor arbeitet die Bundesregierung an einer möglichst frühzeitigen Bereitstellung einer vollfunktionsfähigen Lösung zur Meldung an und Weitergabe der Ad-hoc-Ladepreise durch die Mobilithek als nationalem Zugangspunkt für Mobilitätsdaten. Der Datenabruf durch App-Anbieter wird die Verfügbarkeit der Informationen über die Ad-hoc-Ladepreise für Endnutzer, ähnlich dem bestehenden Benzinpreismonitor u.a., eröffnen.

Zudem wurde die im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 angekündigte Arbeitsgruppe aus BMV, BMWE, BMUKN und BMJV eingerichtet, deren Ziel die Entwicklung zielgenauer und konkreter Maßnahmen für mehr Transparenz und Verbraucherfreundlichkeit beim vertragsbasierten Laden von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum ist.

Hinsichtlich etwaiger „Aufschläge beim öffentlichen Laden“ weist die Bundesregierung darauf hin, dass der unmittelbare Vergleich von Haushaltsstrompreisen mit Preisen an öffentlich zugänglichen Ladesäulen wenig zielführend ist und zu kurz greift. Es muss vielmehr berücksichtigt werden, dass bei einem Vergleich der Kosten privater und öffentlich zugänglicher Infrastruktur auch alle Investitions- und Betriebskosten einbezogen werden müssen, d.h. auch Kosten für die Anschaffung, Installation und Wartung einer

Wallbox und für die Flächennutzung. Verbraucherinnen und Verbraucher haben vor allem ein Interesse an der Transparenz über den End- oder Gesamtpreis, den sie zahlen sollen.

Bei einer längerfristigen vertraglichen Beziehung („vertragliches Laden“ an Ladesäulen) wird der Endkunde direkt von seinem Anbieter bei Vertragsschluss über die Preise, bzw. Preisbestandteile informiert (je nach Vertragsgestaltung). Beim punktuellen Laden von E-Pkw an öffentlich zugänglichen Ladesäulen („Ad-hoc-Laden“) haben Anbieter den für Ladestrom geltenden Arbeitspreis sowie eventuelle weitere Entgelte am Ladepunkt anzugeben. Dies sorgt für Wettbewerb zwischen den Anbietern und verschafft Preisklarheit für Verbraucherinnen und Verbraucher. Die Anbieter von Ladestrom – ob Stromlieferanten oder Ladesäulenbetreiber – sind nicht zur Preisgabe aller Kostenbestandteile und ihrer gesamten Kalkulationsgrundlage verpflichtet. Vielmehr sind diese internen Informationen der Anbieter und auch ihr möglicher Verlust oder Gewinn als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse geschützt und müssen nicht offengelegt werden.

Zur Flächenvergabe weist die Bundesregierung darauf hin, dass Gebietskörperschaften, insbesondere Kommunen, das kartellrechtliche Missbrauchsverbot bei der Vergabe von Flächen bereits jetzt beachten müssen, sofern sie sich bei der Vergabe wirtschaftlich betätigen und eigene Stadtwerke oder einzelne CPO nicht ungerechtfertigt bevorzugen dürfen. Die Bundesregierung ist sich ferner der großen Bedeutung des Zugangs zu kommunalen Flächen für die wettbewerbliche Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur bewusst. Daher wurde die Prüfung der Aufnahme einer klarstellenden gesetzlichen Regelung für die wettbewerbliche und diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung öffentlichen Straßenraums für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur in den Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 aufgenommen.

Mit Bezug auf die Forderung des Bundesrats beim bidirektionalen Laden, dass Netzentgelte, Abgaben und Umlagen nur noch beim Endverbrauch gezahlt werden, um die aktuelle Doppelbesteuerung aufzugeben.

Netzentgelte fallen für die Nutzung der Netze an. Da sowohl beim Laden des Speichers als auch beim Verbrauch durch den Letztverbraucher, nach Wiederausspeisung des Stroms aus einem Speicher das Netze genutzt wird, fallen grundsätzlich Netzentgelte an. Eine teilweise Reduzierung der Netzentgelte für bidirektionales Laden wird durch die Festlegungen der BNetzA (BK8-22/010-A) zu § 14a EnWG für steuerbaren Verbrauchseinrichtungen ermöglicht.

Im parlamentarischen Verfahren des „Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Stärkung des Verbraucherschutzes im Energiebereich sowie zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften“ wurde zudem § 118 Absatz 6 Satz 3 EnWG dahingehend angepasst, dass der in § 21 des Energiefinanzierungsgesetzes geltende Saldierungsmechanismus auch im Rahmen der Netzentgeltbefreiung nach § 118 Absatz 6 EnWG anzuwenden ist und dazu führt, dass auch bidirektional genutzte Ladepunkte für Elektromobile entsprechend einem Stromspeicher einbezogen werden können.

Die für die Umsetzung erforderliche Festlegung zur „Marktintegration von Speichern und Ladepunkten (MiSpeL)“ wird aktuell von der BNetzA erarbeitet.