

# VERBRAUCHER:INNEN BEI ENERGIEEFFIZIENTER MOBILITÄT UNTERSTÜTZEN

13. Juli 2022

Forderungen des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zum Masterplan Ladeinfrastruktur II

**Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) begrüßt den Entwurf zum Masterplan Ladeinfrastruktur II grundsätzlich, sieht jedoch einige wichtige Punkte beim privaten Laden nicht berücksichtigt.**

Verbraucher:innen müssen bei der Installation von privater Ladeinfrastruktur mehr Unterstützung erhalten. Es braucht einen Handlungsleitfaden, der offene Fragen beantwortet sowie ein Beratungsangebot für Verbraucher:innen. Die Kosten für den Einbau beziehungsweise die Erweiterung privater Ladeinfrastruktur müssen transparenter werden, indem der Baukostenzuschuss einheitlich und einfach nachvollziehbar gestaltet wird. Zudem muss das Teilen einer Wallbox mit anderen E-Autofahrer:innen einfach möglich werden. Hierfür gilt es rechtliche und steuerliche Fragen zu klären.

## DER VZBV FORDERT

### ❖ Verbraucherorientierter Handlungsleitfaden private Ladeinfrastruktur

Verbraucher:innen müssen beim Einbau bzw. der Erweiterung von privater Ladeinfrastruktur unterstützt werden. Mit dem Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG) haben Wohnungseigentümer:innen und Mieter:innen zwar einen gesetzlichen Anspruch, in der Tiefgarage oder auf dem Grundstück eine Ladesäule zu installieren. Jedoch sind gerade bei großen Wohnanlagen und größeren Vorhaben viele Fragen offen und Eigentümergemeinschaften sowie Wohnungsbaugemeinschaften überfordert. So scheitert die Umsetzung oftmals an ungeklärten oder unterschiedlich interpretierten rechtlichen Fragen, zum Beispiel gegenüber Verteilnetzbetreibern. Verbraucher:innen benötigen hier mehr Sicherheit und Unterstützung und müssen in juristischer Hinsicht bei der Umsetzung mithilfe eines Handlungsleitfadens beraten werden. Auf europäischer Ebene ist im Novellierungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden<sup>1</sup> für Eigentümer:innen und Mieter:innen, die Ladestationen einrichten wollen, eine technische Unterstützung geplant. Dieses ausdrücklich begrüßenswerte Ziel gilt es bereits im Rahmen des Masterplan Ladeinfrastruktur II zu berücksichtigen. Vorgaben für eine niederschwellige Beratung für Verbraucher:innen, ähnlich wie die Energieberatung der Verbraucherzentralen, sollten deshalb ergänzt werden.

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2021%3A802%3AFIN>

### ❖ Privates Wallbox-Sharing berücksichtigen

Um Ladeinfrastruktur möglichst effizient einzusetzen, sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, private Ladepunkte möglichst vielen E-Auto-Nutzer:innen zugänglich zu machen. Mit digitalen Abrechnungstools können private Wallboxen nachbarschaftlich geteilt oder auch für eine breitere Nachfrage geöffnet werden.

Das Angebot hierfür existiert bereits. So gibt es verschiedene Apps zum Wallbox-Teilen sowie intelligente Ladelösungen für Mehrfamilienhäuser mit Webportal für die Verwaltung von E-Ladestationen plus App, durch welche die Kunden Zugang erhalten. Für Verbraucher:innen stellen sich jedoch viele steuerliche und rechtliche Fragen: Was muss ich beachten, wenn ich meine Wallbox teilen, den Strom aber nicht kostenlos weitergeben möchte? Ab wann wird das Ganze ein Gewerbe mit Gewinnerzielungsabsicht oder muss ich grundsätzlich ein Gewerbe anmelden? Was muss ich bei der Wallbox beachten, welche Funktionen muss sie haben? Wird meine Ladesäule somit zu einer öffentlichen Ladesäule und wann muss diese geeicht sein? Die Anbieter zum Wallbox-Teilen arbeiten mit unterschiedlichen Lösungen und so ist es anbieterabhängig, was beachtet werden muss. Zudem gibt es unterschiedliche Nutzungsfälle: „die gemeinsam genutzte Wallbox einer Wohngemeinschaft“, „die öffentliche Zurverfügungstellung einer Wallbox“ sowie „die öffentliche Zurverfügungstellung einer Wallbox mit eigenem PV-Strom“.

Im Masterplan Ladeinfrastruktur II wird jedoch nur ein kleiner Teil der beschriebenen Problematik im Punkt „Nutzung von PV-Strom auch für Fahrzeuge Dritter“ adressiert. Privates wie auch öffentliches und dabei rechtssicheres Wallbox-Sharing tauchen nicht auf. Hier besteht dringender Änderungsbedarf. Der vzbv fordert, dass privates Wallbox-Sharing und die Überprüfung und Gestaltung der rechtlichen und steuerlichen Bedingungen in den Masterplan aufgenommen werden müssen, damit privates Wallbox-Sharing einfach und rechtssicher möglich wird. Es bedarf einfacher und verbraucherfreundlicher Lösungen, die alle rechtlichen und steuerlichen Fragen berücksichtigen. Zudem darf bei einer etwaigen wiederaufgelegten öffentlichen Förderung privater Ladestationen das Wallbox-Sharing nicht verhindert werden, indem die Förderbedingungen das Teilen explizit ausschließen.

### ❖ Transparenter und fairer Baukostenzuschuss

Elektromobilität und das private Laden müssen noch einfacher und attraktiver werden. Hierzu gehören nach Meinung des vzbv transparente und kalkulierbare Kosten für den Einbau einer Wallbox. Verbraucher:innen sollten bereits vor dem Kauf einer Wallbox wissen, welche zusätzlichen Kosten auf sie zukommen. Dies wird aufgrund des uneinheitlichen Umgangs der Verteilnetzbetreiber (VNB) mit Baukostenzuschüssen erschwert. Zudem erhalten viele Verbraucher:innen diese Information vom VNB erst dann, wenn die Wallbox bestellt und die Installation beauftragt wurden. Deshalb begrüßt der vzbv, dass der neue Masterplan eine größere Transparenz bei Netzanschluss vorsieht. Für die Installation eines privaten Ladepunktes ist es wichtig, dass die Netzbetreiber in der Niederspannung verpflichtet werden, einem Anschlussuchenden bereits vor der Beauftragung Angaben zu Kosten und Dauer mitzuteilen. Um

Verbraucher:innen zusätzlich vor willkürlichen und ungerechtfertigten Kosten zu schützen, sind einheitliche und transparente Regeln für Baukostenzuschüsse notwendig.

Die Installation von privaten Ladepunkten ist in Mehrparteienhäusern auch aufgrund der in der Regel deutlich aufwendigeren elektrischen und digitalen Infrastruktur (z.B. Lademanagementsysteme zur Begrenzung der maximalen Leistungsaufnahme und somit der Erhöhung der Netzdienlichkeit) zumeist teurer, als der Einbau einer singulären Wallbox in einem Einfamilienhaus. Diese hohen Kosten und die bisherige Nichtbeachtung bei der öffentlichen Förderung bremsen den Ausbau privater Ladepunkte. Dass der Masterplan in der Einzelmaßnahme 50 „Vereinfachung und Ertüchtigung Hausanschluss sowie digitale und elektrische Gebäudeinfrastruktur“ einen entsprechenden Prüfauftrag vorsieht, der auch eine mögliche Förderung vorsieht, begrüßt der vzbv.

### ❖ **Größere Transparenz für öffentliches Laden**

Für E-Mobilist:innen ist es wichtig zu wissen, wo sich Ladepunkte befinden, welche technischen Anschlussbedingungen sie haben, ob sie belegt sind und was das Ad-hoc-Laden kostet. Derzeit müssen sich Verbraucher:innen, um einen möglichst vollständigen Überblick zu erhalten, mittels verschiedener Apps beziehungsweise Internetseiten informieren. Bezüglich der Ad-hoc-Ladepreise reicht auch dies leider oftmals nicht aus, diese Information ist in vielen Fällen erst vor Ort beim Starten des Ladevorgangs erhältlich. Ein Transparenzdefizit ist daher leider eher die Regel, als die Ausnahme.

Die in den Einzelmaßnahmen 8, 12 und 13 des Masterplans vorgestellten Maßnahmen zu Steigerung der Transparenz sind deshalb mehr als überfällig und werden begrüßt. Dies beginnt bei der verpflichtenden, diskriminierungs- und kostenfreien Zurverfügungstellung dynamischer Daten seitens der Charge Point Operators (CPO) als auch einer leistungsfähigen und möglichst in Echtzeit stattfindenden Bündelung, Übermittlung und Bereitstellung der Daten für Endkund:innen. Der vzbv fordert seit langem, Daten von Ladesäulen an eine zentrale Stelle des Bundes zu senden und die Regelungen zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) um Meldepflichten der Ad-hoc-Preise für Ladestrom zu erweitern. Die in den drei Einzelmaßnahmen aufgeführten Regelungen sind deshalb von besonderer Verbraucherinteresse und sollten schnellstmöglich umgesetzt werden.

Um das Ad-hoc-Laden einfacher zu machen, ist die gemäß novellierter Ladesäulenverordnung (LSV) beschlossene Verpflichtung zur Akzeptanz von Debit- und Kreditkarten als Bezahloption beizubehalten. Eine Verbraucherumfrage im Auftrag des vzbv ergab, dass 82 Prozent der Befragten (Mehrfachnennungen möglich) im europäischen Ausland mit Giro- oder Kreditkarte bezahlen wollen.<sup>2</sup> Bei den Jüngeren bis 29 Jahre sind es sogar 94 Prozent. Die Bezahlung mit QR-Code ist am unbeliebtesten (22 Prozent), aber auch mit der Ladekarte eines Anbieters wollen nur 50 Prozent bezahlen. Apps von digitalen Bezahl-diensten wie PayPal oder Google Pay kommen mit 62 Prozent etwas besser

<sup>2</sup> Forsa-Umfrage des vzbv im Dezember 2021: Frage F18

weg, aber die Bezahlung mit Giro- beziehungsweise Kreditkarte ist klarer Favorit.

## Kontakt

*Verbraucherzentrale  
Bundesverband e.V.*

*Team  
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17  
10969 Berlin*

*[Mobilitaet@vzbv.de](mailto:Mobilitaet@vzbv.de)*

*Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.  
ist im Deutschen Lobbyregister registriert.  
Sie erreichen den entsprechenden Eintrag [hier](#).*