

STELLUNGNAHME

Förderung eines Basisnetzes für das öffentliche Laden von E-Lkw in Baden-Württemberg (BASE)

Stuttgart, 16.07.2025

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) vertritt über 1.500 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit mehr als 300.000 Beschäftigten wurden 2021 Umsatzerlöse von rund 141 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 17 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen große Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 66 Prozent, Erdgas 60 Prozent, Trinkwasser 89 Prozent, Wärme 88 Prozent, Abwasser 45 Prozent. Sie entsorgen jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und tragen durch getrennte Sammlung entscheidend dazu bei, dass Deutschland mit 67 Prozent die höchste Recyclingquote in der Europäischen Union hat. Immer mehr kommunale Unternehmen engagieren sich im Breitbandausbau. 190 Unternehmen investieren pro Jahr über 450 Mio. EUR. Sie steigern jährlich ihre Investitionen um rund 30 Prozent. Beim Breitbandausbau setzen 93 Prozent der Unternehmen auf Glasfaser bis mindestens ins Gebäude.

In Baden-Württemberg sind 216 kommunale Unternehmen im VKU organisiert. Die VKU-Mitgliedsunternehmen in Baden-Württemberg leisten jährlich Investitionen in Höhe von über 2 Milliarden Euro, erwirtschaften einen Umsatz von mehr als 19 Milliarden Euro und sind wichtiger Arbeitgeber für über 38.000 Beschäftigte.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. Landesgruppe Baden-Württemberg · Königstraße 4 · 70173 Stuttgart
Fon +49 711 229317-70 · Fax +49 711 229317-99 · lg-bw@vku.de · www.vku.de/bw

Der VKU ist mit einer Veröffentlichung der Stellungnahme einverstanden.

Sofern Kontaktdaten von Ansprechpartnern enthalten sein sollten, bitten wir, diese vor einer Veröffentlichung zu schwärzen.

Bedeutung des Vorhabens für kommunale Unternehmen

- › Die kommunalen Unternehmen Baden-Württembergs sind wie folgt von der BASE-Förderung bzw. dem Vorhaben des Landes, den Hochlauf von Ladeinfrastruktur für E-Lkw anzureizen betroffen.

Die kommunalen Energieversorger, Netzbetreiber und Mobilitätsdienstleister sind ein unverzichtbarer Bestandteil der baden-württembergischen Versorgungsinfrastruktur. Das Land formuliert den Wunsch, diese Akteure in den Hochlauf der E-Lkw-Ladeinfrastruktur einzubinden. Kommunale Unternehmen sollen als Energieversorger, Netzbetreiber und Ladesäulenbetreiber tätig werden.

Positionen des VKU in Kürze

- › **Wir begrüßen grundsätzlich**, dass der Hochlauf der öffentlichen E-Lkw-Ladeinfrastruktur durch ein entsprechendes Förderprogramm unterstützt wird und insbesondere die breite Zuwendungsfähigkeit.
- › **Herausforderung durch § 7c EnWG:** Die gesetzliche Trennung von Netzbetrieb und Ladeinfrastruktur erschwert die Teilnahme kommunaler Unternehmen, da viele sich aktuell in der Umstrukturierung befinden.
- › **Investitionsdruck in kommunalen Unternehmen:** Kommunale Unternehmen stehen vor enormen Investitionen in Energie, Netze und Mobilität. Ohne allgemein tragfähige Finanzierungsmodelle und Rahmenbedingungen bleibt die BASE-Förderung für viele wirtschaftlich nicht umsetzbar.
- › **Kritik am Regionallos-Modell:** Die Losstruktur benachteiligt regionale Anbieter. Die Anforderung, sieben Standorte pro Los zu bedienen, schließt viele kommunale Unternehmen faktisch aus – trotz vorhandener Expertise. Vorschlag: Flexible Standortlisten mit Einzelbewerbungen ermöglichen.
- › **Wettbewerb und Wirtschaftlichkeit:** Eine zu starke Gewichtung des Preisfaktors bei der Zuwendungshöhe birgt das Risiko wirtschaftlich nicht tragfähiger Projekte durch Unterkalkulation.
- › **Technische Anforderungen:** Die Mindestanforderung von 1.200 kW pro Standort ist in Regionen mit schwacher Netzinfrastruktur schwer realisierbar.
- › **Verfügbarkeitsvorgaben unklar:** Die 98%-Verfügbarkeit ist ambitioniert. Unklar bleibt, ob geplante Wartungen oder fremdverursachte Ausfälle einbezogen werden.
- › **Zu knappe Fristsetzung:** Die kurzen Fristen zur Stellungnahme und Umsetzung benachteiligen kleinere, regionale Anbieter.
- › **Fehlende Erfahrung mit Durchleitungsmodell:** Es ist unklar, ob der Strom für den Verbraucher tatsächlich günstiger wird. Ein reiner (idealerweise lokal erzeugter) Grünstrombezug ist so zudem schwer zu garantieren.

Stellungnahme

- › Unbenommen der konkreten Ausgestaltung des Förderprogramms, trifft dieses auf ungünstige Rahmenbedingungen durch die EU-Gesetzgebung. Gem. § 7c Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) dürfen Netzbetreiber nicht mehr Eigentümer von Ladeinfrastruktur sein. Gegenwärtig befinden sich viele kommunale Unternehmen in der Anpassung auf diese Gesetzgebung: Ladeinfrastruktur wird entweder veräußert, rückgebaut oder in eine eigene Gesellschaft ausgegründet. Das BASE-Förderprogramm kommt folglich nur für jene Unternehmen in Betracht, die bereits eine eigene Gesellschaft für Ladeinfrastruktur realisiert haben.

- › Kommunale Unternehmen sind in vielen Unternehmenssparten tätig (Energieversorgung, Wärmeversorgung, Netzbetrieb, Wasserversorgung, ÖPNV usw.). In allen Sparten stehen bis 2030 und darüber hinaus massive Investitionen an: 353 Mrd. EUR in die Energieerzeugung, 140 Mrd. EUR in die Verteilnetze, 17 Mrd. EUR in Energiespeicher und 9 Mrd. EUR in die Elektromobilität (vgl. [VKU, BDEW & Deloitte \[2024\]: Kapital für die Energiewende – Die EWF-Option](#); [VKU, BDEW & Deloitte \[2023\]: Kapital für die Energiewende](#)).
 Der Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Lkw ist derzeit für kaum ein kommunales Unternehmen ein rentierlicher Business Case. Solange generell keine in der Breite tragfähigen Finanzierungslösungen für die Transformation der Versorgungsinfrastrukturen geschaffen wurden, ist trotz der BASE-Förderung nicht mit Investitionen in der Breite zu rechnen.

- › Das gewählte Verfahren mit Regionallosen kritisieren wir wie auch bereits bei der Ausschreibung des Deutschlandnetzes durch den Bund deutlich. Es benachteiligt kleinere und mittlere regional tätige Anbieter wie es kommunale Unternehmen in der Regel sind und erschwert so den flächendeckenden Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes für E-Lkw. Dies wird bei einer zentralen Förderbedingung besonders deutlich: Es müssen über das gesamte Landesgebiet sieben Standorte pro Los erschlossen werden. Das schließt faktisch lokal/regional tätige kommunale Unternehmen aus, auch wenn diese nachweislich über hohe Kompetenz und viel Erfahrung beim Ladeinfrastrukturausbau verfügen. Wirtschaftlich und organisatorisch ist dies für den überwiegenden Teil unserer Mitgliedsunternehmen nicht abbildbar. Auch wenn vermutlich hierdurch eine Konzentration auf wenige Ballungsräume vermieden werden soll, steht dies im Widerspruch zu den Vorteilen lokaler/regionaler Anbieter (bspw. kurze Reaktionszeiten, CO₂-ärmere Serviceeinsätze durch kürzere Einsatzstrecken und bestehende lokale/regionale Servicestützpunkte). Es widerspricht zudem dem dezentralen Charakter der Energiewende allgemein.

Dieses Vorgehen benachteiligt die Stadtwerke weiterhin massiv, obwohl die Branche bereits bei der Pkw-Ladeinfrastruktur ihre Leistungsfähigkeit und

Vorteile bewiesen hat. Stadtwerke verfügen vor Ort über ein dichtes Dienstleisternetzwerk und haben eine sehr große Kenntnis über die lokalen Gegebenheiten wie bspw. Nutzlastverkehre und Standortfaktoren. Baden-Württemberg verfügt über eine hervorragend organisierte Stadtwerke-Landschaft, deren Potenziale mit der vorliegenden Ausgestaltung des Förderprogramms nicht ansatzweise genutzt werden. Die Chance eines höheren regionalen Wettbewerbes durch niedrigere Eintrittsbarrieren und damit verbunden niedrigeren Förderkosten wird so nicht genutzt.

Als Alternative schlagen wir vor, diese Struktur zu überdenken und durch eine flexible Standortliste zu ersetzen. Interessenten könnten hier in präferierter Reihenfolge Standorte angeben. Es muss möglich sein, sich auch nur auf einen Standort zu bewerben.

- › Die kommunalen Unternehmen bekennen sich zum marktwirtschaftlichen Wettbewerb. Unbenommen davon birgt die stark preisgetriebene Gewichtung der Zuwendungshöhe das Risiko einer Unterkalkulation. In der Folge könnten durch die Investitionsförderung angereizte Projekte im Betrieb wirtschaftlich schwer tragfähig sein.
- › Der Aufruf sieht strenge technische Mindestanforderungen vor. Mindestens vier Ladepunkte pro Standort mit einer Gesamtleistung von 1.200 kW sind ambitioniert, insbesondere in Regionen mit einer ausbaubedürftigen Netzinfrastruktur. Eine Realisierung dürfte daher nur an Standorten in Frage kommen, die bereits über ein entsprechend ausgebautes Netz verfügen.
- › Die geforderte Verfügbarkeit von 98 % je Ladepunkt stellt eine hohe Hürde für Betreiber dar – insbesondere im laufenden Betrieb. Der Förderaufruf lässt offen, ob geplante Wartungen oder nur ungeplante Ausfälle berücksichtigt werden. Ebenso bleibt unklar, wie Ausfälle bewertet werden, die nicht im Verantwortungsbereich des Betreibers liegen, etwa durch Vandalismus, Unfälle oder Fehlbedienung. Diese Unschärfen erschweren die Planungssicherheit und erhöhen das wirtschaftliche Risiko.
- › Bei der Nutzung des Durchleitungsmodells fehlt es noch an Erfahrung, um zu beurteilen, ob dadurch der Ladestrom für Verbraucher tatsächlich günstiger wird. Zudem steht es im Widerspruch zur favorisierten Nutzung lokal erzeugten Grünstroms. Der Grünstrombezug im Rahmen der Durchleitung ist für den Antragssteller nicht zu garantieren. Die Stromeigenschaft ist vom gewählten Tarif des Nutzers abhängig und liegt nicht im Einflussbereich des Infrastrukturbetreibers.

- › Sowohl die Frist zur Stellungnahme als auch die Frist zur Umsetzung der Projekte sind deutlich zu kurz und bevorteilen überregionale Anbieter. Die Einhaltung der Fristsetzung bis zum 30. November 2025 ist vollkommen unrealistisch, wenn in allen Suchräumen nicht schon Projektplanungen vorliegen und Flächensicherungen stattgefunden haben. Dieses Vorgehen benachteiligt die Stadtwerke massiv, da diese in der Regel bei einem komplexen Business Case wie einer öffentlichen E-Lkw-Ladeinfrastruktur nicht „auf Vorrat“ geplant haben.

Wenn am Regionallos-Verfahren festgehalten wird, ist eine Frist von mindestens neun Monaten vorzusehen. Nur so kann die Bildung eines Konsortiums und die Flächensicherung realistisch gelingen. Bei verkleinerten Losgrößen und der von uns vorgeschlagenen flexiblen Standortliste ist eine Frist von mindestens sechs Monaten notwendig.

Bei Rückfragen oder Anmerkungen stehen Ihnen zur Verfügung:

Dr. Tobias Bringmann
Geschäftsführer der VKU-Landesgruppe Baden-Württemberg
Telefon: +49 711 22 93 17 70
E-Mail: lg-bw@vku.de