

Berlin, 30. Januar 2026



**BDEW Bundesverband  
der Energie- und  
Wasserwirtschaft e. V.**  
Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin

[www.bdew.de](http://www.bdew.de)

## Stellungnahme

# Impulse für bidirektionales Laden in Deutschland

Versionsnummer: 1.0

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten mehr als 2.000 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu über-regionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeab-satzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 95 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessen-vertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Re-gister der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

## Zusammenfassung

Die Energie- und Ladebranche zählt zu den wichtigsten Treibern der Elektromobilität in Deutschland und betrachtet bidirektionales Laden als einen klaren Mehrwert – sowohl als zusätzliche Flexibilitätsoption für das Energiesystem als auch als konkreten Nutzenhebel für Kundinnen und Kunden. Einerseits eröffnet bidirektionales Laden das Potenzial für neue und weiterentwickelte Geschäftsmodelle wie Smart Charging, Energy Sharing oder den Energiehandel. Andererseits profitieren Elektrofahrzeugnutzer – von Privathaushalten bis zu Flottenbetreibern – von der Optimierung des Eigenverbrauchs, Senkung der Stromkosten oder die Inanspruchnahme zusätzlicher Flexibilitätsdienstleistungen wie netzdienlichem Laden.

Bidirektionales Laden ermöglicht es Elektrofahrzeugen nicht nur Strom aus dem Netz oder von der eigenen PV-Anlage zu beziehen, sondern auch Energie aus der Fahrzeugbatterie in das Stromnetz einzuspeisen. Je nach Verwendungszweck bzw. Ort der Stromeinspeisung erfolgt bidirektionales Laden grundsätzlich entweder als „vehicle to home“ (V2H), wenn Strom aus der Fahrzeugbatterie in ein lokales Gebäude oder lokales Netz hinter dem Netzanschlusspunkt eingespeist oder als „vehicle to grid“ (V2G), wenn Strom in das öffentliche Stromnetz rückgespeist wird. Öffentliches Laden spielt beim bidirektionalen Laden eine untergeordnete Rolle.

Insbesondere V2G kann finanzielle Vorteile bieten und zugleich einen Beitrag zur Netzstabilität leisten. Elektrofahrzeugnutzerinnen und -nutzern können ihre Fahrzeugbatterie über Aggregatoren gebündelt als flexible Speicherressource vermarkten und so netzdienliche Leistungen für Übertragungs- und Verteilnetzbetreiber oder Bilanzkreisverantwortliche bereitstellen. V2H bietet dagegen über Smart-Charging-Services oder Home-Energy-Management-Systemen vor allem die Möglichkeit zur Optimierung des Eigenverbrauchs und der Reduktion der Stromkosten. Mit der Einführung des Energy Sharings über die EnWG-Novelle aus Dezember 2025 können perspektivisch auch sog. „Peer-to-Peer“-Plattformen entstehen, über welche Nutzerinnen und Nutzer überschüssige Energie verkaufen können.

Notwendig sind rechtssichere Rahmenbedingungen und Anreize für die wirtschaftliche Nutzung von bidirektionalem Laden. Der BDEW unterstützt daher grundsätzlich das BNetzA-Festlegungsverfahren zur Marktintegration von Speichern und Ladepunkten (MiSpEL) sowie die im „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ vorgeschlagenen Maßnahmen zur Realisierung von bidirektionalem Laden. Trotz dieser positiven Schritte bestehen jedoch weitere rechtliche wie auch technische Handlungsbedarfe, die zeitnah angegangen werden sollten. Um die Marktdurchdringung bidirektionalen Ladens erfolgreich zu gestalten, bedarf es vor allem der Verfügbarkeit eines nicht-proprietären und interoperablen Ökosystems<sup>1</sup> - vom Fahrzeug, über den Ladepunkt und das Energiemanagementsystems bis hin zum Netzanschlusspunkt.

---

<sup>1</sup> Wirklich interoperable, nicht-proprietäre - d.h. nicht nur exklusiv durch den Eigentümer nutzbare – Lösungen werden, abhängig vom regulatorischen und technischen Fortschritt, voraussichtlich erst zwischen 2027 und 2030 verfügbar sein.

Dies erfordert allgemein nutzbare Batteriedaten und eine standardisierte Kommunikation auf der gesamten Strecke vom Fahrzeug bis ins Backend des Flexibilitätsdienstleisters, ggf. unter Einbindung der Anschlussnetzbetreiber.

**Zur Realisierung von bidirektionalem Laden im Massenmarkt müssen aus Sicht des BDEW rechtliche wie auch technische Handlungsbedarfe angesprochen werden:**

## **1 Umsetzung der Vorgaben zum bidirektionalen Laden der RED III und EPBD**

Zentraler Ansatzpunkt für die breite Markteinführung ist die Verfügbarkeit kompatibler, V2G-fähiger Fahrzeuge und Wallboxen, deren V2G-Funktionalität durch die Eigentümer und Nutzer von Elektrofahrzeugen diskriminierungsfrei und kostenlos genutzt werden können. Ebendies wird durch die europäischen Direktiven Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) und EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) vorgegeben.

### **Zugriff auf Batterie- und Fahrzeugdaten**

Gemäß Art. 20a Absatz 3 Satz 2 der RED III werden Fahrzeughersteller verpflichtet, Nutzerinnen und Nutzern, Elektrizitätsmarktteilnehmern und Anbietern von Elektromobilitätsdienstleistungen, fahrzeuginterne Daten in Bezug auf Alterungs- und Ladezustand, die Leistungseinstellung und Kapazität der Batterie sowie den Fahrzeug-Standort in Echtzeit kostenlos und diskriminierungsfrei bereitzustellen.

Der Zugang zu Daten ist für viele Anbieter von Ladeangeboten von umfassender Relevanz, um Ladevorgänge optimal zu steuern und sinnvoll mit weiteren Anwendungen im HEMS wie z.B. Wärmepumpen oder PV-Anlagen kombinieren zu können. Während durch Anbieter weitere Smart-Charging-Produkte (z.B. Ladepläne, dynamische Tarife) entwickelt werden können, stehen Nutzerinnen und Nutzern zentrale Mehrwerte wie Eigenverbrauchsoptimierung oder Erlöse aus Flexibilitätsdienstleistungen zur Verfügung.

Über die in Art. 20a Abs. 3 Satz 2 RED III genannten Datenpunkte hinaus werden für energiewirtschaftliche Anwendungen und die Entwicklung praxistauglicher Lade- und Flexibilitätsprodukte weitere Fahrzeugdaten benötigt. Hierzu gehören u.a. durchschnittlicher, tatsächlicher Verbrauch der letzten 100km, Informationen über Vorkonditionierung der Batterie, zu erwartende Ladekurve, maximal mögliche Ladeleistung des Fahrzeugs, Abruf Ladehistorie, Schnittstelle zum Installieren und Verwalten des Plug&Charge-Vertrages etc. Weitere Datenpunkte, die bei einer nationalen Gesetzgebung berücksichtigt werden sollten, finden sich im [Abschlussbericht](#) der „Coalition of the willing on bidirectional charging“.

**Deutschland sollte sich daher auf EU-Ebene für die Entwicklung eines umfassenden In-Vehicle-Data-Acts einsetzen, der den diskriminierungsfreien, standardisierten Zugang zu allen relevanten Fahrzeugdaten regelt.** Ziel muss eine einheitliche, rechtsverbindliche Lösung sein, die über Herstellergrenzen hinweg gilt, den Datenaustausch mit Energiedienstleistern und anderen berechtigten Akteuren erleichtert und damit die Voraussetzung für sektorübergreifende Anwendungen wie bidirektionales Laden schafft.

Bei der Umsetzung ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich aus der Verordnung (EU) 2023/2854 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung (Datenverordnung) ebenfalls Ansprüche und Anforderungen der Nutzer\*innen auf den Datenzugang (Art. 4 Data Act), die Datenweitergabe an Dritte (Art. 5 Data Act) und technische Vorgaben an die Bereitstellung (Art. 6 Data Act) ergeben. Die Anwendungsbereiche dieser Europäischen Vorgaben überschneiden sich. Eine ähnliche Herausforderung ergibt sich aus der Überschneidung der Anwendungsbereiche der Binnenmarktrichtlinie Strom und des Data Act. Dies ist bei der konkreten Umsetzung der Vorgaben der RED III zu berücksichtigen, damit die Pflichten der Hersteller erfüllbar bleiben.

### Non-proprietäre, interoperable Lösungen - Umsetzung und Implementierung der ISO 15118-20

Art. 14 Absatz 4 der EPBD gibt vor, dass bidirektionales Laden auf Grundlage nichtproprietärer und diskriminierungsfreier Kommunikationsprotokolle und Standards, auf interoperabler Weise sichergestellt werden muss. Erst ein interoperables Gesamtsystem ermöglicht es, Marktteilnehmer aus dem Mobilitäts- und Energiesektor sinnvoll miteinander zu vernetzen sowie Flexibilitäts- und Optimierungspotenziale zu heben.

**Sowohl die RED III als auch die EPBD müssen durch die Mitgliedsstaaten in nationales Recht überführt werden.** Da es um eine Integration V2G-fähiger Fahrzeuge ins Stromsystem geht, müssten die Vorgaben im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) umgesetzt werden. Es bedarf dabei sowohl einer **Regelung hinsichtlich der einzuhaltenden technischen Anforderungen der an das Stromnetz angeschlossenen bidirektionalen Wallboxen und Elektrofahrzeuge (Umsetzung in § 49 EnWG)** als auch eines **Anspruchs der Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer auf die massengeschäftstaugliche Übermittlung der Daten zum Zwecke der Nutzung für den Energiemarkt (Umsetzung in §§ 41 ff. EnWG).**

Die Anpassung des EnWG ist ein unumgänglicher zentraler erster Schritt für einen funktionierenden Massenmarkt von bidirektionalem Laden. Dies sollte als „no regret“-Maßnahme in der anstehenden EnWG-Novelle erfolgen. Bei der Anpassung sollten zudem entsprechende Ermächtigungen für die Bundesnetzagentur für Detailregelungen vorgesehen werden. Im Sinne eines ganzheitlichen regulatorischen Rahmens sollte anschließend geklärt werden, inwieweit noch Anpassungsbedarfe bspw. im Mobilitätsdatengesetz oder Batteriegesetz bestehen.

Voraussetzung hierfür ist jedoch eine einheitliche Implementierung der ISO 15118-20 in Elektrofahrzeugen. **Die EU sollte daher analog zur verpflichtenden Einführung bei Ladeinfrastruktur ab 2027, die Implementierung der ISO 15118-20 auch für alle neu zugelassenen Fahrzeuge vorschreiben, als Grundlage für Plug & Charge, netzdienliches und bidirektionales Laden.** Der BDEW weist darauf hin, dass mit der Verabschiedung des Automotive Package, die Europäische Kommission zudem die Befugnis erhalten hat, im Rahmen der derzeitigen Überarbeitung der Typgenehmigungsvorschriften, einen delegierten Rechtsakt zur verpflichtenden Anwendung von ISO 15118-20 für OEMs zu erlassen. Gleichmaßen sehen Delegated Acts der AFIR von Dezember 2024 eine verpflichtende Implementierung der ISO 15118-2 (-20,-200) vor. **Deutschland sollte sich auf sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen.**

Der BDEW verweist darauf, dass für ein non-propriitäres und interoperables „V2G-Ökosystem“ die Anpassung und Implementierung weiterer technischer Regelwerke notwendig ist (siehe auch BDEW [2023]: [“Bidirektionales Laden – Attraktiver Mehrwert für ElektromobilistInnen und zusätzliche Flexibilitätsoption für das Energiesystem”](#); Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, NOW GmbH [2024]: [Positionspapier Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen](#)).

## 2 Befreiung von zwischengespeichertem Strom von der Stromsteuer

Trotz der in der EnWG-Novelle (insb. § 118 Abs. 6 EnWG) vorgesehenen Entlastung bei Netzentgelten bleibt die stromsteuerliche Doppelbelastung von zwischengespeichertem und später ins Netz zurückgespeistem Strom bestehen. Um das Marktpotential, das sich vor allem aus dem Zugang zu Fahrzeugdaten für das bidirektionale Laden ergibt, in einen Markimpuls umzusetzen, bedarf es Anpassungen der fiskalischen Rahmenbedingungen. Die faktische Doppelbesteuerung von Ladestrom bei Rückspeisung ins Netz sollte daher durch entsprechende Anpassungen im Stromsteuergesetz beseitigt und V2G ausdrücklich in den Anwendungsbereich des §5a StromStG aufgenommen werden. Während das Stromsteuerrecht in § 5 Abs. 4 StromStG derzeit im Kern stationäre netzgekoppelte Stromspeicher privilegiert, werden mobile Speicher (bidirektionale Elektrofahrzeuge) nicht ausreichend erfasst, sodass Strom beim Laden/Bezug und anschließend beim erneuten Verbrauch nach Rückspeisung faktisch doppelt belastet wird. Diese Doppelbelastung beeinträchtigt die Wirtschaftlichkeit von V2G-Anwendungen.

Zur Problemlösung wäre eine **Erweiterung des Speicherbegriffs im Stromsteuergesetz (StromStG) auf mobile Speicher zielführend, vorzugsweise über eine Erweiterung bzw. Neuregelung in § 5a StromStG für bidirektionales Laden**, die ausdrücklich V2G-Anwendungsfälle mit Rückspeisung (und nicht wie aktuell geregelt nur V2H) einbezieht.

## 3 Anwendung der Netzentgeltbefreiung gemäß EnWG-Novelle

Im Zuge der letzten EnWG-Novelle ist Klärungsbedarf zum Zusammenspiel der Netzentgeltbefreiung nach § 118 Abs. 6 EnWG und dem Anspruch auf ein reduziertes Netzentgelt nach § 14a EnWG (insb. Speicher/Wallbox) entstanden. Beide Regelungen standen bisher alternativ nebeneinander und waren nicht kombinierbar. Unklar ist derzeit, ob und in welcher Weise die BK6-Festlegung zu § 14a EnWG die Anwendung des § 118 Abs. 6 EnWG berührt oder einschränkt – oder ob beide Regelungskomplexe so ausgestaltet sind, dass sie nebeneinander anwendbar sind. Praktische Fragen ergeben sich dabei vor allem mit Blick auf die praktische Anwendung von Modul 3.<sup>2</sup> Die Bundesnetzagentur hat angekündigt hier die erforderliche Klärung herbeizuführen.

## 4 Anpassung steuerrechtlicher Rahmenbedingungen

Nach aktueller Rechtslage kann die Vergütung aus dem bidirektionalen Laden (Rückspeisung aus dem Fahrzeugakku) bei Nutzerinnen und Nutzern als Einkunft aus einem Gewerbebetrieb qualifiziert werden.

---

<sup>2</sup> Modul 3 nach Festlegungen der Bundesnetzagentur zur Umsetzung von § 14a EnWG: Option eines zeitvariablen Netzentgelts mit unterschiedlichen Preis-/Zeitfenstern

Demnach wäre eine Gewerbeanmeldung beim zuständigen Gewerbeamt sowie eine steuerliche Erfassung beim Finanzamt erforderlich. In der Folge müssten die Betroffenen nach dem Einkommenssteuergesetz entweder eine Einnahmen-Überschuss-Rechnung erstellen (§ 4 Abs. 3 EStG), eine buchhalterische Gewinnermittlung vornehmen (§ 5 EStG), den Gewinn in der persönlichen Einkommensteuererklärung erklären und zusätzlich eine Gewerbesteuererklärung abgeben. Dies führt zu einem unverhältnismäßigen administrativen Aufwand im Vergleich zu den realistisch erzielbaren Umsätzen und Gewinnen aus V2G-Anwendungen.

Hier sollte eine Vereinfachung erwirkt werden, vergleichbar mit der Regelung für PV-Kleinanlagen. **Bidirektionales Laden sollte hierfür als "Steuerfreie Einnahme" in § 3 EStG und § 3 GewStG aufgenommen werden.**

## 5 Rollout intelligenter Messsysteme beschleunigen

Intelligente Messsysteme (iMS) bzw. Smart Meter sind die technische und energiewirtschaftliche Grundlage für bidirektionales Laden. Der Rollout intelligenter Messsysteme sowie die Sicherstellung einer hohen Datenqualität durch Smart Meter sind notwendige Voraussetzungen für eine massentaugliche Verbreitung von bidirektionalem Laden im Markt.

Mit der Novelle des Messstellenbetriebsgesetz (MsbG) wurde der Smart-Meter-Rollout in Deutschland konsequent auf die Herstellung von Steuerungsfähigkeit ausgerichtet und wird im vorgesehenen Rahmen weiter vorangetrieben. Wettbewerbliche Messstellenbetreiber leisten dabei durch Innovation und zusätzliche Umsetzungskapazitäten einen wichtigen Beitrag, um die Ausstattung zügig zu beschleunigen, während der bestehende Rechtsrahmen zugleich bereits wirksame behördliche Sanktionsmechanismen vorsieht, sofern grundzuständige Messstellenbetreiber ihren Pflichten nicht nachkommen. Änderungen des Rechtsrahmens sind insoweit nicht notwendig.

### Ansprechpartner

Paul Leon Wagner  
Energieeffizienz, Vertrieb, Mobilität  
Telefon: +49 30 300199-1126  
paul.leon.wagner@bdew.de

Geertje Stolzenburg  
Recht  
Telefon: +49 30 3001199-1513  
geertje.stolzenburg@bdew.de

Jakob Weißinger  
Strategie und Politik  
Telefon: +49 30 300199-1062  
jakob.weissinger@bdew.de