



Bundesministerin für Wirtschaft und Energie
Frau Katherina Reiche
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Scharnhorststraße 34-37
10115 Berlin

Per E-Mail

14.04.2026

Gemeinsames Positionspapier: Mess- und Eichrecht für Ladeinfrastruktur praxistauglich ausgestalten

Sehr geehrte Frau Bundesministerin, liebe Frau Reiche,

gerade die aktuelle geopolitische Situation zeigt, wie dringend notwendig der hürdenfreie Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland ist – nicht nur aus klimapolitischen Gründen.

Für die Akzeptanz dieser Antriebsart seitens der Kundinnen und Kunden sind attraktive Ladestrompreise entscheidend. Darin spiegelt sich der Verbraucherschutz, dem sich auch das Mess- und Eichgesetz verpflichtet fühlt. Das Eichrecht ist zugleich ein Kostentreiber für die Ladestrompreise, da aktuell in Deutschland durch das Einhalten der geltenden eichrechtlichen Anforderungen für Ladesäulen bzw. durch die Maßnahmen der Marktaufsicht der Landeseichbehörden höhere Kosten entstehen als in vergleichbaren europäischen Staaten.

Durch aktuelle Maßnahmen einzelner Landeseichbehörden bzw. der AG Mess- und Eichwesen werden die ohnehin komplexen Rahmenbedingungen weiter verschärft. Die Umsetzung der Anforderungen ist gleichzeitig mit einem erheblichen Beschaffungs-, Anpassungs- und Organisationsaufwand für Betreiber verbunden. Dies wird den dringend notwendigen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur bremsen und die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen insgesamt beeinträchtigen.

Im Namen der obenstehenden Verbände bitten wir daher, die im nachfolgenden Positionspapier dargestellten Problemlagen aufzugreifen und zeitnah unsere Lösungsvorschläge zu prüfen.

ZVEI e.V.
Amelia-Mary-Earhart-Str. 12
60549 Frankfurt am Main

Lobbyregister DE
R002101

ADAC e.V.
Hansastr. 19
80686 München

Lobbyregister DE
R002184

CharIN e.V.
EUREF-Campus 10-11
10829 Berlin

Lobbyregister DE
R000533

BVES e.V.
Prinzenstraße 34
10969 Berlin

Lobbyregister DE
R002833

INSPIRE e.V.
Nehringstraße 19
14059 Berlin

Lobbyregister DE
R006379

S.A.F.E. e.V.
Pappelallee 78-79
10437 Berlin

Lobbyregister DE
R006578

e-Mobility Deutschland e.V.
Rosenstraße 2
10178 Berlin

Lobbyregister DE
R007914

Für einen fachlichen Austausch stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Weber

Vorsitzender der Geschäftsführung
ZVEI e.V. (Verband der Elektro- und
Digitalindustrie)



Karsten Schulze

Technikpräsident
ADAC e.V.



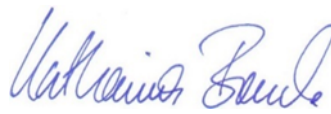
Claas Bracklo

Vorstand/Geschäftsführer
CharlN e.V. (Charging Interface Initiative)



Urban Windelen

Bundesgeschäftsführer
BVES Bundesverband Energiespeicher Systeme e.V.



Dr. Katharina Vera Boesche

Erste Vorsitzende
INSPIRE e.V. (Institut für praxisorientiertes,
integriertes Recht der Elektromobilität)



Hauke Hinrichs

Erster Vorstandsvorsitzender
S.A.F.E. e.V. (Software Alliance for E-
mobility)



Linda Boll

Vorstandsvorsitzende
e-Mobility Deutschland e.V.

Anlage:

Positionspapier „Mess- und Eichrecht für Ladeinfrastruktur praxistauglich ausgestalten“

Mess- und Eichrecht für Ladeinfrastruktur praxistauglich ausgestalten

14. April 2026

Die aktuelle geopolitische Situation zeigt, wie dringend notwendig der hürdenfreie Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland ist – nicht nur aus klimapolitischen Gründen. Für die Akzeptanz dieser Antriebsart seitens der Kundinnen und Kunden sind attraktive Ladestrompreise entscheidend. Darin spiegelt sich der Verbraucherschutz, dem sich auch das Mess- und Eichgesetz verpflichtet fühlt. Das Eichrecht ist zugleich ein Kostentreiber für die Ladestrompreise, da aktuell in Deutschland durch das Einhalten der geltenden eichrechtlichen Anforderungen für Ladesäulen bzw. durch die Maßnahmen der Marktaufsicht der Landeseichbehörden höhere Kosten entstehen als in vergleichbaren europäischen Staaten.

Durch aktuelle Maßnahmen einzelner Landeseichbehörden bzw. der AG Mess- und Eichwesen werden die ohnehin komplexen Rahmenbedingungen weiter verschärft. Die Umsetzung der Anforderungen ist gleichzeitig mit einem erheblichen Beschaffungs-, Anpassungs- und Organisationsaufwand für Betreiber verbunden. Dies wird den dringend notwendigen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur bremsen und die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen insgesamt beeinträchtigen.

Im Namen der obenstehenden Verbände bitten wir daher, die nachfolgend dargestellten Problemlagen aufzugreifen und zeitnah unsere Lösungsvorschläge zu prüfen:

1. Einführung praxisingerechter Instandsetzungsprozesse von Ladepunkten

Zügige Umsetzung der MID-Novelle (Annex Va) ins nationale Recht: Die jüngst verabschiedete Novelle der Measurement Instrument Directive (MID), insbesondere der Inhalt des Annex Va „Ladeinfrastruktur“, ist zügig in deutsches Recht umzusetzen. Ziel ist eine europaweite Harmonisierung des Eichrechts und die Vermeidung nationaler Sonderregelungen. Derzeit führen spezifisch deutsche Anforderungen zu teilweise bis zu 12 Monaten andauernden Konformitätsbewertungsverfahren sowie zu erhöhten Kosten beim Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur, die sich letztlich in höheren Ladepreisen niederschlagen. Am 1. Februar 2026 gab es in Deutschland rund 196.000 öffentliche Ladepunkte, davon knapp 50.000 Schnellladepunkte. Die von der AGME angenommene Zahl von rund 6.000 Eichungen pro Jahr auf Basis der achtjährigen Eichfrist entspricht nicht der Praxis. Durch vorgeschriebene erneute Eichungen nach Kabeltausch, Wartungen und Kabeldiebstahl – teils bis zu 100 Fälle täglich – sind mehr als 45.000 Eichungen jährlich notwendig. Bei dieser Größenordnung führen ineffiziente Prozesse unmittelbar zu Kostenbelastungen in Millionenhöhe. Die MID sieht bei bestimmten Instandsetzungen, wie etwa dem Austausch eines Ladekabels, keine erneute Eichung vor, da die Messrichtigkeit weiterhin gewährleistet ist. Würde hier weiterhin, wie bislang im deutschen Eichrecht, zusätzlich eine Eichung gefordert, böte dies keinen Mehrwert für Verbraucherinnen und Verbraucher. Die Anwendung der MID-Vorgaben beim Kabeltausch sollte so rasch wie möglich im deutschen Recht verankert werden. Durch die MID selbst ist für einen ausreichenden Schutz der Bestandslösungen gesorgt.

Vereinfachung der Instandsetzung: Zur rechtssicheren Umsetzung sollte im Mess- und Eichgesetz klargestellt werden, dass Instandsetzungen durch befugte Instandsetzer keine erneute Eichung erfordern. Hierzu sollte Nummer 2 in Absatz 5 des § 37 MessEG gestrichen werden. In der Baumusterprüfbescheinigung wird MID-konform erfasst werden, unter welchen Kriterien bspw. ein Kabeltausch nach einem Diebstahl zu erfolgen hat. Die Messprotokolle des zertifizierten Instandsetzers sollten zudem als aktuelle Prüf- und Untersuchungsergebnisse anerkannt werden.

2. Anpassung der Prüfmittelpflicht und Harmonisierung technischer Spezifikationen

Prüfung der Bereitstellung von Prüfmitteln durch die Landeseichbehörden: Gemäß Mess- und Eichgesetz müssen Ladesäulenbetreiber ihre Anlagen in vielen Fällen nacheichen, etwa nach Kabeldiebstahl oder Wartungsarbeiten. Für Schnellladesäulen (DC/HPC) verlangen die Landeseichbehörden derzeit, dass Betreiber die erforderlichen Prüfmittel selbst bereitstellen. Dies ist weder bei AC-Ladesäulen noch bei Tankstellen üblich. Die Anschaffungskosten für DC-Prüfmittel liegen häufig im sechsstelligen Bereich; eine dezentrale Beschaffung ist volkswirtschaftlich ineffizient und belastet insbesondere kleinere Betreiber unverhältnismäßig stark. Aus § 33 Abs. 4 Mess- und Eichverordnung ergibt sich für Betreiber zudem keine Pflicht zur Bereitstellung von Prüfmitteln, da das Kriterium der „besonderen Prüfmittel“ – von denen nur eine begrenzte Anzahl im Markt existiert – bei Ladesäulen aufgrund der bereits aktuell erheblichen Anzahl nicht zutrifft.

Schaffung bundesweit einheitlicher Prüfmittelspezifikationen und Abstimmung der länderübergreifenden Einsatzfähigkeit: Bislang gibt es keine bundesweit einheitlichen technischen Spezifikationen für die Prüfmittel. Daher ist unklar, ob diese länderübergreifend einsetzbar sind – ein Umstand, der erhebliche wirtschaftliche Risiken verursacht. Gleichzeitig wurden Betreiber bereits schriftlich zur Bereitstellung der Prüfmittel aufgefordert, teilweise unter Androhung erheblicher Sanktionen bis hin zur Stilllegung der Ladeinfrastruktur und Verhängung von empfindlichen Bußgeldern. Der Dialog zwischen Behörden sowie Herstellern und Betreibern sollte dringend beschleunigt werden, um die Umsetzung der Eichpflicht praktikabel und wirtschaftlich tragbar zu gestalten.

3. Einführung eines praxistauglichen Mess- und Eichverfahrens

Einführung eines gesetzlich verankerten Stichprobenverfahrens für die „Nacheichung“ von Ladesäulen: Nach Ablauf der regulären achtjährigen Eichfrist sollte eine stichprobenartige anstelle der routinemäßigen „Nacheichung“ von Ladesäulen ermöglicht werden, um den Prüfaufwand zu reduzieren.

Vereinfachung des Verfahrens bei Software-Updates: Derzeit muss gemäß § 37 Abs. 6 Nr. 1 MessEG i.V.m. § 40 MessEV die Eignung von Software und Messgeräten für das Software-Update durch die zuständige Eichbehörde geprüft werden. Dies führt zu erheblichen Verzögerungen bei der Nacheichung von Ladesäulen nach Software-Updates. Zur Vereinfachung des Prozesses sollte eine Ausnahmeregelung für Ladeinfrastruktur geschaffen werden, die ein nachträgliches Stichprobenverfahren mit Lagergeräten des Herstellers bzw. vom Hersteller benannter Geräte bekannter Betreiber ermöglicht. Dabei sollte den Betreibern eine angemessene Übergangsfrist zur Umsetzung eichrechtsrelevanter Software-Updates eingeräumt werden.

Beibehaltung der Prüfpunkte bei DC-Ladesäulen: Derzeit werden bei Eichungen von DC-Ladesäulen zwei bis drei Prüfpunkte zugrunde gelegt. Nach einem Beschluss der AGME (GM-P 6.8 vom 12.11.2025) soll diese Zahl künftig auf mindestens acht Prüfpunkte erhöht werden. Belastbare Nachweise, dass die bisherigen Prüfpunkte unzureichend sind, liegen bislang nicht vor. Bereits heute dauern Eichungen mit zwei bis drei Prüfpunkten pro DC-Ladesäule mindestens zwei Stunden und verursachen dreistellige Kosten, die Gesamtkosten bei der Eichung von DC-Ladesäulen liegen regelmäßig über 500 €. Eine Ausweitung auf acht Prüfpunkte würde den Prüfaufwand und die Kosten deutlich erhöhen, ohne erkennbaren technischen Mehrwert. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass verfügbare Prüfmittel die erhöhte Nachfrage nicht decken können, was Angebot und Wettbewerb weiter einschränken würde.

Die Unterzeichner würden es begrüßen, wenn die Bundesregierung die genannten Maßnahmen unterstützt, um die Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen und nachhaltigen Markthochlauf der Elektromobilität zu sichern.