

en2x-STELLUNGNAHME zum Entwurf „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ vom 20.10.2025

Wir brauchen messbare Ziele und klare Fristen

Der Entwurf greift viele Vorschläge und Herausforderungen unserer Mitgliedsunternehmen, die u.a. als Betreiber öffentlicher Ladesäuleninfrastruktur für Pkw und Lkw frühzeitig in die Elektromobilität investiert und den Hochlauf maßgeblich vorangetrieben haben, sowie ihrer Kundinnen und Kunden, auf.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 zeigt, dass die Bundesregierung die Erfolge der Ladeinfrastrukturbranche anerkennt und greift insgesamt notwendige Maßnahmen auf, die die Marktbedingungen sowie das Nutzererlebnis insgesamt verbessern können.

Im Rahmen der Verbändeanhörung ist en2x auf allgemeine sowie maßnahmenspezifische Punkte eingegangen, die den folgenden Seiten zu entnehmen sind:

1. Ausbaugeschwindigkeit durch Bürokratieabbau erhöhen

Unsere Mitglieder begrüßen es ausdrücklich, dass der Fokus des Masterplans auf einer Vereinfachung und Entbürokratisierung der Planungs- und Installationsherausforderungen liegt, insbesondere auch im Hinblick auf Netzanschlüsse und die Integration der Ladeinfrastruktur ins Stromnetz. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Planungsphase zu straffen und die Ausbaugeschwindigkeit zu erhöhen.

2. Förderprogramme konkretisieren und systematisieren

Ferner könnte die Ausbaugeschwindigkeit dadurch erhöht werden, dass die in Aussicht gestellten Förderprogramme alsbald konkretisiert, systematisiert und so unbürokratisch wie möglich (vorzeitiger Vorhabenbeginn, Vorhabenlaufzeit mind. 24 Monate, Verwendungsnachweis erst nach 6 Monaten einreichen) ausgestaltet werden. Die Förderprogramme sollten in ihrer Ausgestaltung ungefördernde Marktaktivitäten nicht benachteiligen und in ihren Vorgaben den Marktakteuren weitestgehenden Gestaltungsspielraum überlassen, denn sie verstehen die jeweiligen Kundenbedürfnisse. Hier kann es helfen, prognostizierte Ladepunktbedarfe in einer Region zusammen mit einem erwarteten Hochlauf dynamisch über einen Expansionszeitraum zu benennen und die tatsächliche Errichtung phasenweise entlang der Marktentwicklung anzupassen.

3. Ladestrom kann Kaufpreisdifferenz nicht kompensieren

Ladestrompreise befinden sich über alle Anwendungsfälle betrachtet auf einem Niveau, der mit dem Tanken von Verbrennerfahrzeugen vergleichbar ist. Eine Kompensation der Kaufpreisdifferenz zwischen Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb bzw. Elektroantrieb kann nicht ausschließlich über eine vermeintliche Reduktion des Strompreises erfolgen. Eine Senkung der Ladepreise ist zwar durch umfassende Reformen bei Abgaben, Entgelten und Umlagen für Strom erzielbar. Derartige Kostenvorteile können von den Ladeinfrastrukturbetreibern direkt weitergegeben werden – auch staatliche Zuschüsse zu den Netzentgelten wären eine zielführende Maßnahme zur Kostensenkung. Dennoch lassen sich durch diese Kostenreduktion in der Nutzungsphase nicht die Anschaffungskosten spürbar kompensieren.

4. Den weiteren Hochlauf sinnvoll messen

In der Einleitung wird erwähnt, dass „der vorliegende Masterplan der Fahrplan ist, um die Ziele der Bundesregierung im Bereich der Ladeinfrastruktur zu konkretisieren und umzusetzen.“ Es wäre wünschenswert, wenn in diesem Zusammenhang eine bessere Verortung stattfindet, wie sich das relative Verhältnis zwischen Ladeinfrastruktur und Fahrzeugzulassungszahlen entwickeln soll. Ladeinfrastruktur kann vorauslaufend ausgebaut werden, bei weiterhin niedriger Auslastung öffentlicher Ladeinfrastruktur muss aber der Verkauf und die Nutzung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben nachlaufen.

Auch die Anzahl öffentlicher Lkw-Ladepunkte kann nicht als einziger Gradmesser für die Bewertung eines flächendeckenden Ausbaus dienen, da das Laden im Depot eine hohe Relevanz besitzt. Von der Bundesregierung erwarten wir daher, auch den Hochlauf nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur in Depots bei zukünftigen Veröffentlichungen zu berücksichtigen. Gleichzeitig muss wissenschaftlich ermittelt werden, wie ein optimales Verhältnis auch zwischen verfügbarer Ladeinfrastruktur und zugelassenen elektrischen Lkw in den verschiedenen Anwendungsfällen aussehen kann.

5. Marktkräfte beim LIS-Ausbau nutzen

Tankstellen können in Zukunft gute Ladeorte sein. Aber nicht jede Tankstelle ist auch ein guter Ladeort. Es muss den wirtschaftlich handelnden Unternehmen überlassen werden, wo Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht bereitgestellt wird. Die Kaufentscheidung für ein Elektroauto wird nicht an einer Tankstelle getroffen, die Ladeinfrastruktur bereitstellt. Insofern begrüßen wir ausdrücklich, dass die Bundesregierung auf Marktkräfte setzt – und nicht Tankstellenbetreiber zu einem Ausbau von Ladeinfrastruktur verpflichten will.

6. Maßnahmen auf Wirksamkeit überprüfen

Die im Rahmen des Masterplans gesetzten Maßnahmen müssen derart ausgestaltet sein, dass sie hinsichtlich ihrer Zielerreichung und Wirksamkeit messbar sind. Ein Großteil der Maßnahmen – hier können 9.-11., 16., 22., 23. und 33. hervorgehoben werden – sind zwar dem Abbau von Bürokratie und der Beschleunigung des Ladeinfrastrukturausbaus zuzuschreiben, aber es fehlt an einem nachvollziehbaren, bestenfalls unmittelbaren Umsetzungszeitplan. Hier wäre es wünschenswert, wenn die Bundesregierung zeitnahe und bestenfalls konkrete Fristen benennt anstatt lediglich von „zeitnahen Plänen“ zu sprechen.

7. Aufgrund der angespannten Haushaltslage sinnvoll priorisieren

Innerhalb der einzelnen Maßnahmen wird immer wieder deutlich, dass die Finanzierung für alle Maßnahmen noch nicht gesichert und abhängig von der Haushaltslage ist. Daher wäre es wünschenswert, wenn bereits im Masterplan eine Priorisierung der Maßnahmen abhängig von der Haushaltslage vorgeschlagen würde.

Im Folgenden möchten wir zu ausgewählten einzelnen Maßnahmen wie folgt Stellung beziehen:

(2.) Kommunikationskampagne zur Elektromobilität

Nicht nur E-Autos haben sich bereits etabliert, sondern auch die dazugehörige Ladeinfrastruktur. Dies sollte in dieser Maßnahme festgeschrieben werden, damit es auch in den zu konzipierenden Kampagnen kommunikativ aufgenommen wird. Investoren, Betreibern und auch Nutzerinnen sowie Nutzern muss deutlich gemacht werden, dass eine Investitionssicherheit für elektrische Antriebe und die dazugehörige Ladeinfrastruktur existiert.

(3.) Ladeinfrastruktur an Mehrfamilienhäusern

In der Marktwahrnehmung ist die Ausgestaltung von Parkplätzen im Bestand mit Ladeinfrastruktur häufig zögerlich, weil die Genehmigungsprozesse im Spannungsverhältnis zwischen Eigentümern und Stellplatz-nutzern schwierig und langwierig sind. Es wirkt weniger der Investitionswille hemmend, als die grundsätzlichen gesetzlichen Hindernisse. Hier können durch die Umsetzung der Vorgaben der EPBD in nationales Recht viele Hürden abgebaut werden, die die Investitionsbedingungen und -pflichten für Eigentümer straffen und die Rechte für Stellplatznutzer stärken würden.

Auch sollte die Bundesregierung in diesem Zusammenhang prüfen, wo die Förderung eines Ladepunktes seine Wirksamkeit besser entfalten kann. Ein privater Ladepunkt in einem Mehrparteienhaus hat eine deutlich geringere Auslastung als ein Normalladepunkt auf einem öffentlich zugänglichen Stellplatz. Und dieser kann möglicherweise auch mit geringerem finanziellen Aufwand realisiert werden, insbesondere im Bestand. Zudem bieten öffentliche Ladepunkte stets einen diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur insbesondere für Menschen ohne Zugang zu einem privaten Stellplatz.

(4., 5.) Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen

Grundsätzlich ist eine Förderrichtlinie für das Laden in Depots und auf Betriebshöfen begrüßenswert. Hierbei sollte insbesondere die flächendeckende Verteilung der Fördermittel im Fokus stehen. Gleich-zeitig sollte den Marktakteuren die konkrete räumliche Allokation der Ladeinfrastruktur überlassen werden. Bisherige Förderprogrammen zeigten auch, dass eine überkomplexe Ausschreibungskonzeption eher verzögernd wirkt. Daher sollte die Bundesregierung von umfangreichen technischen Vorgaben zu Bezahlarten und Ladeleistungen absehen, da die Betreibenden sowie Nutzerinnen und Nutzer in gemeinsamer Abstimmung die bestmögliche Konfiguration für ihre individuellen Anwendungsfälle bestimmen können. Gerade bei den Kosten für Netzanschlüsse sollte die Bundesregierung im Rahmen von Förderungen gezielt auf regionale Kostenunterschiede schauen und diesen wirksam mit Maßnahmen entgegenreten.

Depots und Betriebshöfe befinden sich oftmals in räumlicher Nähe gebündelt zu Logistikflächen bzw. Gewerbegebieten und sogar Autohöfen. Ein intensiver Wettbewerb um begrenzte Ressourcen wie Netzanschlusskapazitäten kann zu regionalen Konflikten führen. Priorisierungen und Fördermaßnahmen sollten daher berücksichtigen, dass ausschließlich öffentliche Ladeinfrastruktur einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Nutzergruppen bietet.

(6.) E-Lkw-Schnellladenetz entlang der Bundesautobahnen

Die frühzeitige Allokation von Netzanschlusskapazitäten für Lkw-Ladeinfrastruktur ist grundsätzlich positiv und sehr gut geeignet für die Beschleunigung des Markthochlaufs. Jedoch muss es die Bundesregierung den Marktakteuren überlassen, eigenständige Entscheidungen basierend auf wirtschaftlichen und kundenorientierten Interessen zu treffen. Hierzu gehören insbesondere die anzubietenden Bezahlarten und die Entscheidung über den systematischen Ausbau der Ladepunkte eines Standortes entlang des Fahrzeughochlaufs und der Auslastung. In der aktuellen Ausgestaltung wirken die Fördergelder wettbewerbs-verzerrend und es erfolgt eine regulatorische Bevorteilung von Standorten mit eingeschränktem Zugang.

(7.) Förderung Lkw auch für Autohöfe und Gewerbegebiete

Den Betreiberinnen und Betreibern von Autohöfen sollte die Möglichkeit gegeben werden, von der gleichen Förderung zu profitieren, wie sie entlang der Bundesautobahnen gewährt werden – insbesondere im Hinblick auf die Kostenübernahme für etwaige Netzertüchtigungen. Autohöfe bieten den Vorteil, dass sie von beiden Seiten der Autobahn angefahren werden können und zudem auch den regionalen Lkw-Verkehr bedienen können. Somit kann im Vergleich zur Rastanlage eine deutlich bessere Auslastung erzielt und die (auch durch den Bund durch Förderungen gewährten) Investitionen besser abgesichert werden.

(11.) Ladeinfrastruktur in der Baunutzungsverordnung

Erneut sei zu betonen, dass es eines bundesweit einheitlichen, vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens bedarf. Solange die generelle Verfahrensfreiheit weiterhin nicht bundesweit einheitlich implementiert wurde, braucht es wenigstens die Genehmigungsfiktion nach drei Monaten.

Der Vorstoß, Ladeparks nicht als Tankstelle sondern als sonstigen Gewerbebetrieb einzuordnen, ist begrüßenswert. Im Umkehrschluss muss aber auch deutlich gemacht werden, dass alle Bebauungspläne explizit für Ladepunkte geöffnet werden. Zudem muss eine verbindliche und zeitnahe Anwendung des Auslegungshinweises in den Genehmigungsbehörden durch die Bundesregierung sichergestellt werden.

(12.) Berücksichtigung von Ladeplätzen in Stellplatzsatzungen

Ladeplätze müssen als Stellplätze gewertet werden. Insbesondere im Bestand muss zusätzlich Berücksichtigung finden, dass ein Flächenmehrbedarf zu einer Reduktion der Gesamtzahl von Stellplätzen führen darf.

(14.) Langzeitkonzept zum Laden an der Autobahn

Die dargestellte Maßnahme berücksichtigt nicht, dass das Laden von Lkw auch außerhalb von Rastanlagen stattfinden kann. Hier bedarf es einer ganzheitlichen Betrachtung, die Lkw-Parkplätze, Gewerbehöfe und Autohöfe mit Anbindung an die Autobahn in gleicher Weise einbeziehen – insbesondere aufgrund der bereits unter Punkt (7.) genannten Standortvorteile.

(17.) Unterstützung von Kommunen

In den Kommunen braucht es ein Verständnis darüber, nicht nur sehr kleinteilige technische Vorgaben in Ausschreibungen zu fordern, sondern sich mit anderen Kommunen zusammenzuschließen, um Ladeinfrastruktur paketweise auszuschreiben – auch dadurch können innerhalb einer Kommune Zeit und Kosten gespart werden. Nur bei kommunenübergreifender Planung, Installation und Betrieb kann die Ladeinfrastruktur betreiberseitig kosteneffizient den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung gestellt werden. Empfehlungen, Checklisten und Workshop helfen nur bedingt weiter. Eine verbindliche, regulierte Standardisierung und Beschleunigung von transparenten Genehmigungsprozessen werden dringender benötigt.

(18.) Preistransparenz beim Ad-hoc-Laden

Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Nationalen Zugangspunktes sollte sich Deutschland stark machen für eine europaweit einheitliche Meldestelle. Es bleibt ineffizient und herausfordernd, wenn pan-europäisch agierende Ladeinfrastrukturbetreiber ihre Preis- und Verfügbarkeitsignale über verschiedene Schnittstellen an unterschiedliche Nationale Zugangspunkte melden müssen, wenn eine direkte Anbindung an den EAP möglich gemacht werden könnte. Zudem finden über 90 Prozent der Ladevorgänge vertragsbasiert statt – insofern sind die Erfolgsaussichten für nachhaltige Effekte auf die Ladepreistransparenz durch die Einrichtung des NAP eher skeptisch zu beurteilen.

(19.) Preisentwicklung bei Ladeinfrastrukturbetreibern, etc.

Unsere Mitgliedsunternehmen begrüßen die Preistransparenz auch auf dem Lademarkt ausdrücklich. Mit der AFIR und dem bestehenden Wettbewerbsrecht ist bereits ein ausreichender regulatorischer Rahmen geschaffen, der sowohl für Preistransparenz als auch für fairen Wettbewerb sorgt. Für weitergehende regulatorische Interventionen in den Preismechanismus – erst recht wenn sie ausschließlich auf dem deutschen Markt Anwendung finden sollen – sehen wir grundsätzlich keine Veranlassung. Auch die Monopolkommission erkannte in ihren regelmäßigen „Sektorgutachten Energie“ bisher keinen Ansatz, um gegen etwaige Verstöße in Bezug auf die AFIR-Vorgaben vorzugehen.

(20.) Wettbewerbliche Vergabe im öffentlichen Straßenraum

Da die Sektorenuntersuchung der Monopolkommission bereits in mehreren Gutachten feststellte, dass insbesondere bei der kommunalen Vergabe von Flächen im öffentlichen Straßenraum eine wettbewerbliche und diskriminierungsfreie Nutzung der Ladeinfrastruktur nicht mehr gewährleistet ist, geht die Maßnahme 20 nicht weit genug, wenn lediglich eine Prüfung einer gesetzlichen Regelung in Aussicht gestellt wird. Hier wäre zu erwarten, dass eine Erarbeitung einer gesetzlichen Regelung zur Verbesserung der Nutzung öffentlichen Straßenraums für den Betrieb von Ladeinfrastruktur durch wettbewerbliche Vergabe in Aussicht gestellt wird.

(22.) Digitalisierung und Standardisierung des Netzananschlussverfahrens

Es ist zu begrüßen, dass die Bundesregierung weiterhin anerkennt, dass die Bearbeitung von Netzananschlussbegehren zu einer wesentlichen Verzögerung bei der Planung und Installation von Ladeinfrastrukturvorhaben führt. Es ist in diesem Zusammenhang dringend notwendig, dass den Netzbetreibern konkrete Fristen gesetzt werden, bis zu derer die Netzananschlussbegehren digital gestellt werden können – also Netzbetreiber ein entsprechendes, bundesweit einheitliches, bestenfalls gemeinsames System implementiert haben. Dabei bleibt zu betonen, dass digitale Prozesse und Portale nicht zu einer wesentlichen Verbesserung führen werden, wenn sie weiterhin netzbetreiberspezifisch sind. Das BMWF und die BNetzA sollten entsprechende Vorschläge zeitnah (bestenfalls mit konkreter Frist) vorlegen.

(23.) Transparenz über und Auskünfte zur Netzananschlusskapazität

In der Ausgestaltung dieser Maßnahme sollte bereits im Masterplan deutlich gemacht werden, dass es der Wunsch der Bundesregierung ist, Netzbetreiber mit einer konkreten Frist zu verpflichten, „ein kostenloses und einheitliches Online-Tool bereitzustellen, um schnelle und unverbindliche Auskünfte zu möglichen Netzverknüpfungspunkten zu ermöglichen“. Selbstverständlich muss sich das BMWF mit der BNetzA auf eine entsprechend zeitnahe Umsetzung einer Regelung einlassen.

(24.) Rückmeldefristen und -pflichten zum Status des Netzananschlussbegehrens

Entgegen dem bisherigen Vorschlag sind nicht nur „bei der Nichteinhaltung der Rückmeldefristen [...] Sanktions- bzw. Beschwerdemöglichkeiten vorzusehen“, sondern auch, wenn installierte Ladeinfrastruktur nicht in Betrieb gehen kann aufgrund eines fehlenden Netzanchlusses oder wenn der zwischen den Parteien vereinbarte Inbetriebnahmezeitpunkt nicht eingehalten wird. Hier würden wir uns wünschen, wenn die Bundesregierung im BMWF einen Vorschlag erarbeitet, der Netzbetreibern eine angemessene Frist zur Herstellung eines Netzanchlusses bei installierter Ladeinfrastruktur setzt und auch Maßnahmen beinhaltet, wenn diese Frist nicht eingehalten wird.

(30.) Keine Blockiergebühren in der Nacht

Betreiber von Ladeinfrastruktur sind darauf angewiesen, dass die im öffentlichen Raum installierten Normalladepunkte ausgelastet sind. Gleichzeitig ist erkannt, dass eine Vergütung der Standzeit für Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raumes unkomfortabel ist, insbesondere wenn in Nachtstunden ein neuer Parkplatz gesucht werden müsste. Dieses Spannungsfeld kann nicht vollständig zu Betreiberlasten aufgelöst werden, wenn zu fast der Hälfte des potenziellen Nutzungszeitraumes (also innerhalb von 10 Stunden eines Tages) keine Blockiergebühr erhoben werden darf. Auch darf dies nicht abhängig gemacht werden vom Ladezustand, da fahrzeugseitig durchaus eine geringe Ladeleistung eingestellt werden kann, was das fahrzeugseitige Beenden des Ladevorgangs über einen längeren Zeitraum verhindert. Daher muss eine Regelung erarbeitet werden, die sowohl verbraucher- als auch betreiberfreundlich ist.

(31.) Stärkung der Barrierefreiheit

Es ist zu begrüßen, dass allen Nutzerinnen und Nutzern das Laden ermöglicht werden soll. Dabei ist aber deutlich zu machen, dass diese barrierefreien Ladepunkte nicht exklusiv zur Verfügung gestellt werden können, sondern bevorzugt für diese Nutzergruppen freizuhalten sind. Hierzu muss auch ein entsprechender Vorschlag für eine neuartige Beschilderung erarbeitet werden, der bereits in der DIN SPEC 91504 gemacht wurde. Auch muss der zusätzliche Flächenbedarf für die Ausgestaltung eines barrierefreien Stellplatzes in der Stellplatzsatzung Berücksichtigung finden.

(32.) Reservierungsfunktion für Ladeinfrastruktur

Die Auslastung der Ladeinfrastruktur ist für Betreiberinnen und Betreiber von größter Priorität. Insofern ist davon auszugehen, dass eben diese weiteren Mehrwerte für Nutzerinnen und Nutzer selbständig und marktmotiviert entwickelt werden. Hierzu gehört unter anderem auch eine Reservierungsfunktion. Die Bundesregierung sollte daher weder zeitliche noch finanzielle Ressourcen in die Entwicklung eines einheitlichen Reservierungssystems stecken und dies dem europäisch denkenden Markt überlassen. Bereits bei Parkplätzen gibt es etablierte Systeme und funktionierenden Wettbewerb um Lkw. Lediglich hinsichtlich der Durchsetzung eines gemeinsamen, europäischen Standards, so dass anbieterübergreifende Reservierungen auch aus EMP-Angeboten heraus möglich sind, sollte die Bundesregierung aktiv werden.

(34.) Anforderungen an die Cybersicherheit

Viele Ladeinfrastrukturbetreiber sind in verschiedenen Ländern Europas aktiv. Die begrüßenswerte Initiative zur Härtung des Netzes gegenüber Cyberattacken muss daher nach europäisch einheitlichen Maßstäben und Vorgaben erfolgen. Dass sich der Ausbau der Ladeinfrastruktur wie beim Smartmeter-Rollout verzögert, sollte dabei unbedingt vermieden werden.

Stand: 28.10.2025