



HINTERGRUNDPAPIER

Stellungnahme zum Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030

Eingereicht im Rahmen der Verbändebeteiligung beim
Bundesministerium für Verkehr

Impressum

ERSTELLT VON

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Kerstin Meyer

kerstin.meyer@agora-verkehrswende.de

Version: 1.0

Veröffentlichung: 24.10.2025

Inhalt

1. Investitionen in Ladeinfrastruktur in Kommunen vereinfachen..... 4

2. Preistransparenz: Markttransparenzstelle einführen.....5

3. Netzanschlüsse und Lkw-Ladeinfrastruktur beschleunigen..... 6

4. Bidirektionales Laden 6

Um die Klimaziele im deutschen Verkehrssektor zu erreichen, ist ein schneller Hochlauf der Elektromobilität unabdingbar. Grundlage dafür ist eine ausreichende kundenfreundliche Ladeinfrastruktur. Derzeit findet zwar der Großteil der Ladevorgänge zu Hause oder beim Arbeitgeber statt. Doch gerade Menschen, die über keinen eigenen Stellplatz verfügen, sind auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen. Für eine sozialverträgliche Verkehrswende ist es daher besonders wichtig, dass eine gut ausgebaut öffentliche Ladeinfrastruktur zu bezahlbaren Preisen zur Verfügung steht. Deutschland ist bei der Zahl der Ladepunkte im Vergleich zu den zugelassenen Elektrofahrzeugen derzeit zwar auf einem guten Weg, muss dieses Tempo aber auch in Zukunft beibehalten. Die Geschwindigkeit des Zubaus an Ultra-Schnellladepunkten sollte weiter steigen. Agora Verkehrswende begrüßt die Möglichkeit, zum Entwurf des Masterplans 2030 Stellung zu nehmen. Der Masterplan schlägt ein umfassendes Maßnahmenbündel vor. Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass die Bundesregierung beim Thema Ladeinfrastruktur einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt und ressortübergreifend arbeitet. Dabei ist es wichtig, schnell zur Umsetzung der Maßnahmen zu kommen, insbesondere um bestehende Investitionshürden zu beseitigen und größere rechtliche Klarheit zu schaffen.

1. Investitionen in Ladeinfrastruktur in Kommunen vereinfachen

Grundsätzlich ist es sinnvoll, für mehr Lademöglichkeiten im privaten Raum zu sorgen und diese einfach für unterschiedliche Nutzergruppen zugänglich zu machen, um Flächenkonflikte im öffentlichen Raum zu vermeiden und diesen für die Allgemeinheit attraktiv zu gestalten. Dazu gehören auch weitere Lademöglichkeiten für Mehrparteienhäuser (Maßnahme 3) und Quartiere. Dabei sind rechtliche Klarstellungen, die zu einer bundesweit einheitlicheren Auslegung des Rechts beitragen können, ebenfalls sinnvoll. Dabei sollte allerdings auch die kommunaleninterne Willensbildung gewahrt bleiben. Da die Ladeinfrastruktur in Städten und Wohngebieten vor allem auf privatem Grund eingerichtet werden sollte, ist die geplante Klarstellung der Musterbauordnung in Maßnahme 12 (Berücksichtigung von Ladeplätzen in Stellplatzsatzungen) eine notwendige Anpassung. Demnach sollten auch Parkplätze, die ladenden Fahrzeugen vorbehalten sind, in die Gesamtrechnung aller verfügbaren Stellplätze eingehen. Ansonsten entstehen ungewollte Hemmnisse für private Investitionen in Ladeinfrastruktur. Angesichts des Hochlaufs der Elektromobilität ist die existierende Definition nicht mehr zeitgemäß. Die vorgeschlagene Pooling-Lösung im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) bei der Umsetzung der EPBD (Maßnahme 9) ist zu begrüßen, da Schnellladepunkte beispielsweise auf Handelparkplätzen sinnvoll sind, um diesen Lade-Use-Case voranzutreiben und da diese potenziell für Nutzer:innen ohne eigenen Stellplatz verhältnismäßig kostengünstige Lademöglichkeiten ermöglichen. Allerdings ist im Entwurf nicht mehr die Rede von der Notwendigkeit für Tankstellen, Schnellladeinfrastruktur auf ihrem Grund bereitzustellen. Die Bundesregierung sollte im Rahmen der EPBD-Umsetzung für Tankstellen ebenfalls verbindliche Vorgaben zur Schaffung von Ladeinfrastruktur verabschieden. Allerdings gehört zu einer bedarfsgerechten Umsetzung auch die Möglichkeit, über die EU-Mindestvorgaben hinauszugehen, um dem Leitgedanken des vorauslaufenden Ausbaus von Ladeinfrastruktur Rechnung zu tragen.

In diesem Zusammenhang ist die Mehrfachnutzung von Stellplätzen ein weiterer wichtiger Stellhebel, um Ladeinfrastruktur für Nutzer:innen ohne eigenen Stellplatz bereit zu stellen. Damit ist gemeint, dass Parkplätze auf privatem Grund (zum Beispiel bei Supermärkten oder Bürogebäuden) nachts von einer anderen Nutzergruppe (zum Beispiel Anwohnenden oder Handwerk) genutzt werden, als tagsüber und somit die Auslastung und Wirtschaftlichkeit der dort existierenden Ladeinfrastruktur deutlich erhöht werden kann. Die Mehrfachnutzung wird oft aufgrund von Lärmschutzbedenken verwehrt, obwohl Fahrzeuge, Park- und Ladevorgänge inzwischen durchwegs leiser sein können als zum Zeitpunkt der Erstellung der heute weiterhin herangezogenen Berechnungsgrundlagen für Lärmemissionen. Der Bund kann (etwa durch die Beauftragung eines Gutachtens) eine Aktualisierung dieser Berechnungsgrundlagen für Lärm, der beim Parken und E-Laden auftritt, anstoßen. Gegebenenfalls kann der Bund auch durch gesetzliche Klarstellungen oder Ausnahmen (etwa in der Musterbauordnung) die Handlungsgrundlagen für Kommunen und Liegenschaftseigentümer vereinfachen. Die Kommunen könnten außerdem dazu ermächtigt werden, bei der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen E-Fahrzeuge zu priorisieren. Der Masterplan enthält in Maßnahme 15 (Nutzung bundeseigener Flächen für Ladeinfrastruktur) wichtige Ansatzpunkte, die sich mit dem Konzept der Mehrfachnutzung von Stellplätzen kombinieren ließen. Auch Maßnahme 17 (Unterstützung der Kommunen) könnte dahingehend ergänzt werden, dass die Leitstelle Ladeinfrastruktur Leitfäden für Kommunen erarbeitet, wie Mehrfachnutzung von Stellplätzen in Kommunen konkret vorangetrieben werden kann. Grundsätzlich bleibt die Unterstützung von Kommunen (Maßnahme 17) weiterhin wichtig. Daher sollte die Bundesregierung ebenfalls die Finanzierung eines Förderprogramms für das Erstellen von Ladeinfrastrukturkonzepten in Kommunen sowie eines Förderprogramms für E-Carsharing-Flotten in Erwägung ziehen. Die kommunalen Konzepte sollten zum Ziel haben, Ladeinfrastruktur für eine zu hundert Prozent elektrische Fahrzeugflotte zu planen.

2. Preistransparenz: Markttransparenzstelle einführen

Kapitel III des Entwurfs des Masterplans identifiziert das Thema Preistransparenz als relevant für die weitere Entwicklung und stärkere Nutzung von Ladeinfrastruktur. Preistransparenz ist ein wichtiger Bestandteil, um öffentliches Laden bezahlbar zu machen. Bezahlbares öffentliches Laden wiederum ist wichtig für eine sozialverträgliche Antriebswende. Dies ist insbesondere relevant für Menschen, die über keinen eigenen Stellplatz verfügen. Es ist daher wichtig, dass ihnen öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu bezahlbaren Preisen zur Verfügung steht. Zur Durchsetzung der AFIR-Vorgaben ist die Einrichtung einer staatlichen Behörde sinnvoll, die eventuelle Verstöße sanktioniert. Diese sollte analog zur bewährten Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) funktionieren. Darüber hinaus sollten Charge Point Operators (CPOs) für mehr Preistransparenz alle Preisänderungen in Echtzeit an die Markttransparenzstelle melden, die diese Informationen an Betreiber von Vergleichsportalen weiterleitet. Die rechtliche Grundlage ist bereits vorhanden. Artikel 20 der AFIR-Verordnung sieht mit dem National Access Point (NAP) eine staatlich koordinierte Schnittstelle zur Bereitstellung von Ladepunktdateien vor. Diese bestehende Infrastruktur kann für die Weitergabe von Ladepreisen erweitert werden.

Ungeachtet der in Maßnahme 18 (Preistransparenz beim Ad-hoc-Laden) ausgeführten Vorhaben ist die Schaffung einer eigens für dieses Thema verantwortlichen Markttransparenzstelle anzuraten, die analog zur bewährten Stelle für fossile Kraftstoffe operiert. Eine solche Stelle sollte auch die Möglichkeiten haben, eventuelle Verstöße gegen die AFIR-Vorgaben zu sanktionieren.

3. Netzanschlüsse und Lkw-Ladeinfrastruktur beschleunigen

Ein lückenloses Netz an öffentlicher Ladeinfrastruktur für Lkw ist notwendig und wird durch die europäischen Vorgaben auch gefordert. Dazu bedarf es weiterer Finanzierung öffentlich zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur auf Bundesflächen und auf Flächen Dritter. Zusätzlich ist die Förderung des gewerblichen Schnellladens in Betrieben essenziell. Auch für Lkw-Ladeinfrastruktur braucht es eine Beschleunigung und Vereinfachung der Netzanschlussverfahren. Insofern haben die Maßnahmen 4, 6 und 7 eine große Bedeutung. Die angekündigte Förderung sollte möglichst schnell konkretisiert und beschlossen werden, um einem Aufschieben von Investitionsentscheidungen für E-Lkw möglichst effektiv entgegenzuwirken und das Vertrauen in die Technologie zu stärken.

Der Anschluss von Ladeinfrastruktur an das Stromnetz sollte so schnell und einfach möglich sein, dass gewerbliche Betreiber ausreichend Ladeinfrastruktur anbieten können und privaten Nutzer:innen zeitnah eigene Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht. Die Bundesregierung sollte dafür verschiedene Maßnahmen umsetzen. Insbesondere sollte sie Stromnetzbetreiber dazu verpflichten, eine digitale Karte mit verfügbaren Netzkapazitäten bereitzustellen. So können Betreiber von öffentlicher Ladeinfrastruktur Netzanschlussbegehren für Ladestandorte zielgerichtet stellen und Netzanschlussprozesse deutlich verkürzt werden. Entsprechend ist die Umsetzung von Maßnahme 23 (Transparenz über und Auskünfte zur Netzanschlusskapazität), die spezifiziert, dass die Netzbetreiber ein kostenloses und einheitliches Online-Tool bereitstellen sollen, um schnelle und unverbindliche Auskünfte zu möglichen Netzverknüpfungspunkten zu ermöglichen, von besonderer Dringlichkeit. Auch regulatorische Vorgaben für die Digitalisierung und Standardisierung der Netzanschlussverfahren (Maßnahme 22) ist eine besonders dringend umzusetzende Maßnahme. Die momentane Situation ist ein Investitionshemmnis für die Privatwirtschaft.

4. Bidirektionales Laden

Elektrofahrzeuge stellen ein wertvolles Speicherpotenzial für das Stromsystem dar. Das gezielte Laden und Entladen von Elektrofahrzeugen beschleunigt die Energiewende zu möglichst niedrigen Kosten. Entsprechend sind auch die skizzierten Maßnahmen zum bidirektionalen Laden (Maßnahmen 25 – 28) Schritte in die richtige Richtung. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung den Fokus auf einen schnellen Ausbau intelligenter Messsysteme legen. Dies ist die Grundlage dafür, dass das Speicherpotenzial von Fahrzeugbatterien für den Ausgleich volatiler, erneuerbarer Energien und einen effizienten Netzbetrieb eingesetzt werden kann.