

Stellungnahme

Oktober 2025

Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

Zusammenfassung

Bitkom begrüßt den Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030. Die Förderung der Elektromobilität ist ein zentraler Hebel zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und zugleich ein wichtiger Treiber der Digitalisierung. Eine flächendeckende und verlässliche Ladeinfrastruktur ist entscheidend, um den Hochlauf der Elektromobilität weiter zu stärken. Besonders begrüßenswert sind die vorgesehenen Maßnahmen zur Netzintegration, die nun zügig umgesetzt werden sollten.

Allerdings bleibt der Plan in wesentlichen Punkten noch zu unverbindlich. Nachbesserungsbedarf besteht aus Sicht des Bitkom insbesondere beim Hochlauf des Bidirektionalen Ladens, bei der Nutzung von Daten für Planung und Netzausbau und beim Infrastrukturausbau an Verkehrsknotenpunkten.

Angesichts der fünfjährigen Laufzeit der Strategie erscheint die Frist für Stellungnahmen im Sinne einer angemessenen Beteiligung der Branche zudem als sehr knapp bemessen.

Bewertung der bestehenden Maßnahmen

II. Umsetzung vereinfachen und beschleunigen

Für einen zügigen Markthochlauf ist es unerlässlich, Ausschreibungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu digitalisieren, zu beschleunigen und von übermäßiger Bürokratie zu entlasten. Der Masterplan enthält hierzu zwar konkrete Vorschläge zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, doch bleibt die fehlende bundesweite Standardisierung der Baugenehmigungsprozesse ein wesentliches Hemmnis. Die erheblichen Unterschiede bei den Genehmigungsfristen zwischen den Kommunen erschweren eine effiziente Koordination mit Partnern wie Generalunternehmern, Energieversorgungsunternehmen und Ladeinfrastrukturherstellern.

Positiv hervorzuheben ist, dass der Masterplan eine stärkere Unterstützung der Kommunen bei Genehmigungs- und Verwaltungsverfahren vorsieht. Um jedoch eine spürbare Beschleunigung zu erreichen, sind verbindliche Vorgaben zur Standardisierung und Digitalisierung der Verfahren erforderlich. Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass unverbindliche Maßnahmen allein nicht ausreichen, um die notwendigen Fortschritte zu erzielen.

III.18 Preistransparenz beim Ad-hoc-Laden

Bitkom begrüßt, dass die europäischen Vorgaben der AFIR-Verordnung zur Preistransparenz beim Ad-hoc-Laden als maßgeblicher Rechtsrahmen erachtet werden. Im Hinblick auf den bevorstehenden AFIR-Review sollte etwaiger Anpassungsbedarf erst nach dem Inkrafttreten sämtlicher bestehenden Datenbereitstellungsverpflichtungen im Frühjahr 2026 und unter Einbeziehung aller relevanter Branchenakteure sorgfältig geprüft werden.

III.19 Preisentwicklung bei Ladeinfrastrukturbetreibern, Mobilitätsdienstleistern und Endnutzern

Weitere Eingriffe in die Preisgestaltung hält Bitkom nicht für erforderlich. Die bestehenden Regelungen der AFIR-Verordnung in Verbindung mit dem nationalen Wettbewerbsrecht gewährleisten bereits einen ausreichenden regulatorischen Rahmen.

III.20 Wettbewerbliche Vergabe im öffentlichen Straßenraum

Bitkom bewertet es als positiv, dass das BMV und das BMWi eine gesetzliche Regelung für den diskriminierungsfreien Zugang zu Flächen prüfen wollen, nachdem sich der Wettbewerb unter den Ladesäulenbetreibern, insbesondere in den großen Kommunen und Metropolen, bisher nicht eingestellt hat.

IV.22,23 &24 Digitale Netzanschlussverfahren

Diese Punkte begrüßt Bitkom ausdrücklich. In der aktuellen Fassung der EnWG-Novelle werden die entsprechenden Themen jedoch nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt.

Die *Technischen Anschlussbedingungen Mittelspannung (TAB Mittelspannung)* sollten einem regelmäßigen Monitoring unterzogen werden. Bereits vor ihrem Inkrafttreten im Jahr 2026 zeichnet sich ab, dass zahlreiche Verteilnetzbetreiber von den vorgesehenen Sonderregelungen Gebrauch machen werden. Das von der Bundesregierung verfolgte Ziel einer bundesweiten Vereinheitlichung dürfte aufgrund dieser Abweichungsmöglichkeiten voraussichtlich nicht erreicht werden.

Klare zeitliche Vorgaben sowie Transparenz bei der Bestätigung des Eingangs von Netzanschlussanträgen, bei der Erstellung von Netzanschlussangeboten und bei der Umsetzung der Anschlüsse sind entscheidend für effiziente und digitale Netzanschlussprozesse. Bitkom begrüßt daher, dass das BMWF hierzu entsprechende Vorschläge erarbeiten wird.

IV.25 Vorausschauender Netzausbau: Weiterentwicklung der Bedarfsprognosen für den Verkehrssektor

Die Branche der Ladeinfrastrukturbetreiber sowie der Verteilnetzbetreiber sollte in diesen Prozess frühzeitig einbezogen werden. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die im Masterplan vorgesehenen Hochlaufziele angesichts der zu erwartenden erheblich steigenden Energiebedarfe auf unrealistischen Annahmen basieren.

Zwar verweist der Masterplan auf die räumliche Verortung von Depots und Betriebshöfen, jedoch fehlt eine systematische, GIS-gestützte Standortbewertung. Eine feinräumige, softwarebasierte Standortanalyse könnte dabei unterstützen, geeignete Flächen deutschlandweit anhand definierter Kriterien zu identifizieren und priorisierte Gebiete festzulegen. Relevante Parameter können unter anderem sein:

- Verkehrsanbindung und Nähe zu Fernstraßen,
- Flächenverfügbarkeit und potenzielle Nutzungskonflikte,
- sozioökonomische Indikatoren (z. B. Fahrzeugbestand, Einkommensstruktur),
- bestehende Infrastruktur und verfügbare Netzkapazitäten.

IV.26 Förderung von innovativen bidirektionalen Ladelösungen

Die vorgesehene Förderung ist aus Bitkom-Sicht begrüßenswert zu bewerten, da sie zur Weiterentwicklung wettbewerblicher und diskriminierungsfreier Geschäftsmodelle und Prozesse beiträgt.

IV.27 Bidirektionales Laden als Geschäftsmodell

Damit bidirektionales Laden als Geschäftsmodell erfolgreich werden und sein volles Potenzial entfalten kann, müssen noch eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt werden, wie etwa die flächendeckende Verfügbarkeit intelligenter Messsysteme.

Zudem ist ein reibungsloser Datenaustausch zwischen allen beteiligten Akteuren entscheidend. Ein offenes und kooperatives Umfeld ermöglicht es allen Marktteilnehmern, innovative Geschäftsmodelle erfolgreich umzusetzen. Ein adäquater Rahmen für den (Daten-)Austausch ist hierfür unabdingbar, um diesen für den Erfolg der Antriebs- und Energiewende wichtigen Markt dynamisch wachsen zu lassen.

IV.28 Bidirektionales Laden stromsteuerrechtlich weiter entlasten

Dieser Punkt wird ausdrücklich begrüßt, da die erforderliche finanzielle Attraktivität derzeit nicht besteht. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität der Elektromobilität sollte eine Absenkung der Stromsteuer für sämtliche Kundengruppen, einschließlich Privatverbrauchern, in Betracht gezogen werden.

V.32 Reservierungsfunktion für Ladeinfrastruktur

Bitkom begrüßt diesen Aspekt. Für die Nutzung öffentlicher Lkw- und Reise/Fernbus-Ladeinfrastruktur ist ein funktionsfähiger, europaweit interoperabler Buchungs- und Bezahlmechanismus von zentraler Bedeutung. Dieser sollte auch Ladeinfrastruktur außerhalb der Autobahnen einbeziehen und eine nahtlose, grenzüberschreitende Nutzung im gesamten EU-Raum ermöglichen. Im Masterplan fehlen bislang konkrete Maßnahmen, um die nationale Umsetzung sicherzustellen und sich zugleich auf europäischer Ebene für eine entsprechende Harmonisierung einzusetzen.

V.34 Anforderungen an die Cybersicherheit

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Steigerung der Resilienz sind grundsätzlich zu begrüßen. Maßgeblich sind jedoch die konkreten Ausgestaltungsanforderungen. Bei deren Festlegung sollte insbesondere berücksichtigt werden, dass bereits umfassende Vorgaben für KRITIS-Anlagenbetreiber bestehen, etwa durch das IT-Sicherheitskatalog-Regelwerk der Bundesnetzagentur (IT-SiKat) sowie ergänzende Sicherheits- und Sicherungsverfahren gemäß den VDE-FNN-Vorgaben für Netzbetreiber. Hierfür ist eine enge und abgestimmte Zusammenarbeit zwischen BNetzA und BSI unerlässlich. Zudem ist auf eine enge Kohärenz mit den Regelungen des NIS2-Umsetzungsgesetzes und des Cyber Resilience Act zu achten.

V.37 Ladeinfrastruktur für Fern- und Reisebusse

Bitkom begrüßt, dass der Masterplan die Bedeutung des Fern- und Reisebusverkehrs für ein vielfältiges und nachhaltiges Verkehrsangebot hervorhebt und bedarfsspezifische Ladeinfrastruktur stärkt. Mit Blick auf die Maßnahmen für Fern- und Reisebusinfrastruktur braucht es konkretere Maßnahmen, etwa mit Blick auf die Berücksichtigung der Ladebedarfe beim Neubau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOBs). Grundsätzlich muss Verkehrsknotenpunkten, wie Flughäfen und Bahnhöfen, beim Ausbau der Ladeinfrastruktur eine elementare Rolle zukommen. Letztere werden im Masterplan bedauerlicherweise nicht berücksichtigt.

Vorschläge für weitere Maßnahmen

Integration von Umwelt- und Klimadaten

Der ökologische Kontext findet im Masterplan bislang nur unzureichend Berücksichtigung. Räumliche Analysen können jedoch wesentlich dazu beitragen, Ladeinfrastruktur gezielt dort zu errichten, wo sie auch ökologische Verbesserungen bewirkt. Dabei sollten insbesondere folgende Aspekte einbezogen werden:

- Berücksichtigung von Luftqualität, Lärmbelastung und urbanen Hitzeinseln,
- Vermeidung von Flächenkonflikten mit Naturschutzgebieten oder hochwassergefährdeten Arealen,
- Unterstützung kommunaler Klimaanpassungsstrategien und stärkere Einbindung der kommunalen Planungspraxis.

Verknüpfung mit Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung

Der Einsatz von Geoinformationssystemen (GIS) in Verbindung mit Building Information Modeling (BIM) ermöglicht eine effiziente Integration von Ladeinfrastruktur in bestehende und geplante städtebauliche Entwicklungen. Dabei bieten sich insbesondere folgende Anwendungsmöglichkeiten:

- Einbindung in übergeordnete Smart-City-Konzepte,
- Verzahnung mit der Netzausbauplanung,
- Analyse von Synergien mit ÖPNV, Carsharing und Radverkehr,
- Beteiligungstools zur räumlichen Meldung von Bedarfen (»Wo fehlt ein Ladepunkt?«),
- Unterstützung bei der Transformation von Parkraum und Verkehrsflächen.

Eichrecht

Das bestehende deutsche Eichrecht führt aufgrund uneinheitlicher und ineffizienter Vorgaben sowie unterschiedlicher Auslegungen durch die Eichbehörden für Betreiber von Ladeinfrastruktur regelmäßig zu erheblichen Mehraufwänden und Kosten. Die auf europäischer Ebene geplante Novellierung der Messgeräte Richtlinie (MID) bietet die Chance, hier spürbare Entlastungen zu schaffen. Entscheidend ist, dass die Richtlinie nach ihrer Verabschiedung zügig und ohne zusätzliche nationale Sonderregelungen in deutsches Recht überführt wird.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Emilie Hansmeyer | Referentin Energy & Smart Grids

T +49 30 27576-334 | e.hansmeyer@bitkom.org

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliche Bitkom-Gremien

AK Smart Grids

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2025

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.