Im Februar diesen Jahres hatte die Westfalen AG die Gelegenheit sich mit Ihnen bezüglich der Marktentwicklung alternativer Antriebsenergien auszutauschen und unsere Sichtweise als mittelständischer Tankstellenversorger und Energieanbieter zu teilen.

Dafür möchten wir uns nochmal herzlich bedanken.

Gerne möchten wir daran anknüpfend den am 20.10.2025 durch das BMV veröffentlichen Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 wie folgt kommentieren:

Wir begrüßen einen Großteil der im Masterplan angesprochenen 40 Punkte.

Ganz besonders teilen wir die Einschätzung, dass öffentliche Lademöglichkeiten für LKW, Busse und Nutzfahrzeuge zügig ausgebaut werden müssen und es hierbei einer (finanziellen) Unterstützung zum bedarfsgerechten Aufbau der entsprechenden Infrastruktur bedarf. (Vgl. Punkte 4,5 und 6)

Als mittelständisches Unternehmen planen wir in den kommenden Jahren auf unseren bestehenden Tankstellengrundstücken, die nicht in die Ausschreibung der Autobahn GmbH fallen aber gleichzeitig verkehrsgünstig und autobahnnah gelegen und TEN-V konform sind, öffentliche Ladeinfrastruktur für LKW und Nutzfahrzeuge zu errichten (LKW-Ladeparks). Wir berücksichtigen in der Planung bereits die Ausbaustufe des Megawatt-Charging.

Angesichts hoher Investitionssummen und einem heute noch schwer zu kalkulierendem Betreiberrisiko würde eine finanzielle Unterstützung unsere Vorhaben beschleunigen und damit insgesamt zum Markthochlauf von batterieelektrischen LKW und Nutzfahrzeugen beitragen.

Des weiteren sehen wir ebenfalls dringenden Handlungsbedarf bei der Digitalisierung, Vereinheitlichung und Transparenz im Bereich der Netzanschlüsse (Vgl. 22 und 23).

Wir begrüßen das Vorhaben die technischen Anschlussbedingungen (TABs) bundesweit zu vereinheitlichen.

Dies hätte zur positiven Folge, dass Transformatoren, die für den Betrieb von Ladeinfrastruktur benötigt werden, schneller produziert, Projektvorhaben damit verkürzt und Ladeinfrastruktur zügiger aufgebaut werden kann. Der heute hohe Abstimmungsaufwand zwischen Ladeinfrastrukturbetreiber, Transformator-Produzent und Netzbetreiber würde zudem deutlich reduziert werden.

Gleichzeitig würde die Digitalisierung von Netzanschlussanfragen und verbindliche Reaktions- und Bearbeitungszeiten die Transparenz und Planungssicherheit für Investoren deutlich erhöhen.

Die Effizienz im gesamte Antragsverfahren steigt.

Bezüglich des in Punkt 9 angesprochenen Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) weisen wir darauf hin, dass die Regelungen marktwirtschaftlich und bedarfsgerecht ausgestaltet sein sollten.

Grundsätzlich begrüßen wir einen beschleunigten Netzausbau im öffentlich Raum, halten es aber für wichtig, dass der Netzausbau bedarfsgerecht erfolgt und Betreiberrisiken kalkulierbar bleiben.

Zu strikte Auflagen für Stellplätze im öffentlichen Raum kann die Betreiberrisiken von CPO unter Umständen negativ beeinflussen und zu Ineffizienzen zwischen Angebot und Nachfrage führen.

Uns ist bewusst, dass die Verfügbarkeit und Verlässlichkeit von Ladeinfrastruktur insbesondere für Speditionen und Logistikunternehmen heute und auch zukünftig von wichtiger Bedeutung sind.

Hierbei können Reservierungsfunktionen (Punkt 32) das Risiko von unkalkulierbaren Lade- und Wartezeiten für Anwender reduzieren. Die verbindliche Reservierung von Ladeplätzen kann die Planungssicherheit sowohl für den Ladeinfrastrukturbetreibern als auch den Anwender erhöhen.

Aus heutiger Sicht sind in dem Zusammenhang noch viele Fragestellungen zu klären. So gilt u.a. zu definieren, welche zeitlichen Kulanzen bei einer Reservierung eingeräumt werden und wie sich etwaige Ausfallrisiken auf die einzelnen Marktakteure verteilen.

Wir bedanken uns für die praxistaugliche und marktgerechte Ausrichtung, die wir im Masterplan deutlich erkennen können.

Für eventuelle Rückfragen oder weiterführende Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.