

Input Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

1. Zusammenarbeit mit Städten/Kommunen bei Flächenakquise

Relevanz

Kommunen entscheiden maßgeblich über die Bereitstellung geeigneter Flächen für Ladeinfrastruktur. Besonders in Städten, wo Flächen knapp und Prozesse komplex sind, braucht es politischen Willen und frühzeitige strategische Zusammenarbeit. Schnellladehubs können dort eine effektive, platzsparende Lösung bieten – wenn die Fläche stimmt und frühzeitig politisch legitimiert ist.

Problem

- Kommunale Entscheidungswege sind oft lang und schwer nachvollziehbar.
- Es fehlt an geschulten Ansprechpartnern, die sich mit dem Deutschlandnetz, Förderlogiken und Betreiberrollen auskennen.
- Aktivitäten des Bundes, seien es Ausschreibungen (Deutschlandnetz) oder andere Pläne und Leitfäden sind oft in der Kommune völlig unbekannt.
- Kommunale Energieversorger erhalten systematisch Vorrang, oft ohne transparente Ausschreibung – was den Wettbewerb und die Innovationskraft einschränkt (siehe Sektorgutachten BKartA 2024).
- Ausschreibungsfristen und Standortgenehmigungen verzögern sich, weil verwaltungsintern keine Kapazitäten bestehen.

Fastneds Lösungsvorschläge

1. Stärkere Einbindung und Neuausrichtung bestehender Ressourcen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Unterstützung der Kommunen, insbesondere durch Bereitstellung kommunaler Ladeinfrastruktur-Koordinatorinnen und -koordinatoren, die vom Bund finanziert und lokal – etwa bei der Wirtschaftsförderung oder Stadtplanung – verankert sind.
2. Das Bundeskartellamt sollte gemeinsam mit den Landeskartellbehörden gezielt die Ladeinfrastruktur-Märkte in Großstädten untersuchen, in denen kommunale Betreiber (z. B. Stadtwerke) bevorzugt Zugang zu öffentlichen Flächen erhalten oder faktisch marktbeherrschende Stellungen einnehmen. Bei bestätigter Wettbewerbsverzerrung sollten entsprechende kartellrechtliche Schritte eingeleitet werden, um faire Marktbedingungen für alle Anbieter sicherzustellen.
3. Städte, die eine aktive Flächenstrategie für Schnellladeinfrastruktur verfolgen, zügige Genehmigungsverfahren umsetzen und klare Ansprechpersonen

benennen, sollten im Rahmen eines Pilotmodells gezielt unterstützt werden – z. B. durch Bundes- und Landesprogramme, Priorisierung bei Förderzugängen oder Know-how-Transfer. Ein solches Modell könnte an Kriterien wie Transparenz bei der Flächenvergabe, diskriminierungsfreier Zugang für CPOs, digitalisierte Antragsprozesse und Einbindung städtebaulicher Qualität geknüpft werden.

4. Zugangsrecht zu kommunalen Flächen für Betreiber des Deutschlandnetzes – gestützt durch Bundes- oder Landeserlasse.

2. Bauen

2.1 Lärmschutz

Relevanz

Schnellladehubs sind besonders in urbanen Gebieten notwendig – gerade dort greifen aber häufig strenge Lärmschutzauflagen, die auf klassische Industrieanlagen abzielen. Obwohl Ladeinfrastruktur meist geringe reale Lärmimmissionen erzeugt, werden sie oft als lärmintensive Anlagen bewertet.

Problem

- TA Lärm basiert auf überholten Kriterien, die nicht auf moderne Ladeinfrastruktur passen.
- Immissionen entstehen punktuell (z. B. durch Lüfter und Fahrzeuge bei hoher Auslastung), aber nicht dauerhaft. Hierzu gibt es bisher kaum valide Daten.
- In Genehmigungsverfahren kommt es zu Verzögerungen oder sogar Ablehnungen von Bauanträgen aufgrund der nicht angepassten Bewertungsgrundlagen für den Lärmschutz. Dies führt dazu, dass zahlreiche Deutschlandnetz-Standorte aufgrund des geforderten 24/7-Betriebs nicht umgesetzt werden können.

Fastned's Lösungsvorschläge

1. Überarbeitung der TA Lärm mit einem Sonderabschnitt für Ladeinfrastruktur, der immissionsarme Technologien differenziert berücksichtigt.
2. Einführung eines standardisierten Prüfverfahrens für Ladehubs mit typischer Betriebsweise (z. B. wenig Nachtbetrieb, geringe Geräuschentwicklung), um aufwendige Einzelgutachten zu vermeiden. Schnellladeinfrastruktur soll nicht pauschal wie lärmintensive Gewerbeanlagen behandelt werden, wenn objektiv keine relevante Immissionsbelastung vorliegt.

3. Schulung von Bauämtern und Immissionsschutzbehörden in Bezug auf Ladeinfrastruktur (z. B. durch das BMV/NLL).

2.2 Bauen im Außenbereich §35

Relevanz

Viele verkehrsgünstige Flächen für Schnellladeinfrastruktur liegen im Außenbereich (z. B. an Stadtgrenzen, Bundesstraßen, P+R-Plätzen) – also in einem baurechtlich sensiblen Bereich. Dort ist Ladeinfrastruktur aktuell nicht privilegiert und nur mit hohem Aufwand genehmigungsfähig.

Problem

- Ladeinfrastruktur fällt nicht unter die privilegierten Vorhaben nach § 35 BauGB.
- Die Genehmigungspraxis ist inkonsistent, häufig ablehnend.
- Das konterkariert den beschleunigten Infrastrukturausbau – gerade an gut erreichbaren Standorten.

Fastneds Lösungsvorschläge:

1. Erweiterung von § 35 BauGB, sodass Ladeinfrastruktur als privilegiertes Vorhaben anerkannt wird – analog zu Windkraft oder landwirtschaftlichen Anlagen.
2. Einführung eines Sondertatbestands „verkehrsnahe Ladeinfrastruktur“ mit vereinfachtem Verfahren.
3. Anpassung der BauNVO, um Ladeinfrastruktur in Sondergebieten flexibler zu ermöglichen.

2.3 Tankstellenausschluss

Relevanz

Die Bebauungspläne stellen oft eine hohe Hürde für den Aufbau von Ladeinfrastruktur dar, weil die Behörden die Schnellladehubs oftmals als Tankstelle kategorisieren. Dadurch sehen sich die Betreiber mit Auflagen konfrontiert, die für ihr Geschäftsmodell jedoch nicht zutreffen.

Problem

- In vielen Bebauungsplänen gibt es pauschale Ausschlüsse von „Tankstellen“, oft ohne differenzierte Definition, um Lärm, Emissionen oder hohes Verkehrsaufkommen zu vermeiden.
- Bauämter interpretieren Schnellladehubs häufig als gleichbedeutend mit Tankstellen, obwohl sie keine Risiken durch Kraftstoffe oder vergleichbare Betriebsrisiken aufweisen.
- Diese Gleichsetzung führt dazu, dass moderne Ladeinfrastruktur in geeigneten Gewerbegebieten nicht realisierbar ist – trotz emissionsfreier Technik, geringer Betriebsintensität und positiver städtebaulicher Wirkung.
- Gerade in Gewerbegebieten liegen viele verkehrlich gut erschlossene Grundstücke, die sich hervorragend für Schnellladeinfrastruktur eignen – aber durch diesen Ausschluss faktisch blockiert sind.
- Das steht im Widerspruch zu den Zielen der Bundesregierung, Schnellladen auch in Städten und urbanen Zonen voranzutreiben.

Fastneds Lösungsvorschläge

1. Erstellung einer eigenen baurechtlichen Kategorie für überdachte Schnellladeinfrastruktur auf Bundesebene, sodass Schnellladehubs nicht als „Tankstellen“ im Sinne klassischer B-Plan-Ausschlüsse gelten – z. B. durch eine Definition in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) oder im Baugesetzbuch (BauGB).
2. Empfehlung an Kommunen, ihre B-Pläne zu überprüfen und „Ladeinfrastruktur“ als eigenständige, zulässige Nutzung aufzunehmen – idealerweise mit dem Zusatz „auch mit baulicher Überdachung und Aufenthaltsfunktion“.
3. Einführung eines Mustertextbausteins für B-Pläne, der moderne Ladehubs differenziert beschreibt und nicht unter den Ausschluss von Tankstellen fällt.
4. Verankerung von Ladeinfrastruktur in Gewerbe-/Mischgebieten als zulässige Nebenanlage mit geringem Störpotential – ggf. privilegiert oder ausnahmsweise zulassungsfähig.
5. Mehr Aufklärung und Schulung der kommunalen Bauplanungsämter durch die NLL, um Missverständnisse bei der Auslegung von Begriffen wie „Tankstelle“ im Kontext von Elektromobilität zu vermeiden.

3. Netzanschlusskapazität, Digitalisierung & Standardisierung

Relevanz

Ohne einen leistungsfähigen, schnellen Netzanschluss kann keine Schnellladeinfrastruktur aufgebaut werden. Heute fehlt es an Transparenz, Planbarkeit und einheitlichen Prozessen im Netzanschlussverfahren – das bremst den Markt und stellt insbesondere für neue Marktteilnehmer ohne bestehende Netzanschlusstruktur oder lokale Netzkenntnisse eine massive Markteintrittshürde dar. Vereinfachte, transparente Prozesse würden den Markteintritt erleichtern und den Wettbewerb stärken.

Problem

- Die Realisierung eines Netzanschlusses dauert heute häufig 12 bis 24 Monate – selbst an Standorten mit unmittelbarer Nähe zu bestehenden Netzanschlusspunkten und geringer technischer Komplexität. Dies führt zu erheblichen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme geplanter Ladeinfrastruktur.
- Netzbetreiber arbeiten mit inkonsistenten Anforderungen und Dokumentationspflichten, was einen skalierten Aufbau in der ganzen Bundesrepublik erschwert.
- Es fehlt an digitalen Schnittstellen, um Antragsstatus, Leistungsreserven und Fristen einzusehen.

Fastneds Lösungsvorschläge:

1. Bundesweite für Netzbetreiber verpflichtende Netzanschluss-Transparenzplattform, auf der VNBs ihre verfügbaren Kapazitäten auf Standortebeine veröffentlichen müssen (ähnlich „[Netzampel](#)“ in den Niederlanden) sowie ein digitales Portal zur Verfolgung des Bearbeitungsstands und strukturierter Datenformate.
2. Standardisierte Netzanschlussprozesse mit klar definierten Fristen, idealerweise bundesrechtlich abgesichert im EnWG
3. Priorisierung für öffentliche Schnellladeinfrastruktur im § 14a EnWG (Netzanschlussprivilegien für Infrastrukturprojekte).

4. Zukunft Autobahn: Vision Rastplätze 2030+

Relevanz

Die Ladeinfrastruktur an den unbewirtschafteten Rastplätzen ist nicht kundenorientiert ausgestaltet. Um diese Standorte wirtschaftlich zum Erfolg zu führen, bedarf es einer Aufwertung. Raststätten in Europa werden inzwischen mit Blick auf die Hochskalierung der Elektromobilität geplant. In Belgien gibt es beispielsweise sog. kombinierte Ladehubs, in

denen sowohl PKW als auch LKW schnell laden können. Deutschland hat bisher nur in sehr übersichtlicher Zahl neue Konzepte erprobt.

Problem

- Der Vertrag Deutschlandnetz Autobahnlose sieht aktuell keine Möglichkeit vor, die unbewirtschafteten Rastplätze mit Ladeinfrastruktur kundenorientierter auszugestalten (z.B. unbemannte Shops mit Automatencafé). Mit dem Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur entlang der Autobahn findet mittlerweile auch die Bewirtschaftung an den unbewirtschafteten Rastplätzen statt. Faktisch ist die Aufteilung zwischen "unbewirtschaftet" und "bewirtschaftet" an den Standorten des Deutschlandnetzes nicht mehr zutreffend.
- Für den wirtschaftlichen Erfolg der bereits bis Ende 2026 umzusetzenden Ladestationen entlang der Autobahn sollten zudem größere Gestaltungsspielräume für privatwirtschaftliche Investitionen zur Sicherheit und Aufwertung des Standortes gewährt werden (z.B. Beleuchtung, klare Verkehrsführung, Kameraüberwachung, Design des Daches und Branding).
- Derzeit gibt es nach Ablauf der Deutschlandnetz-Konzession für die unbewirtschafteten Rastplätze an der Autobahn keine Planungssicherheit für die Betreiber.
- Mit Blick auf die erwartbare steigende Elektrifizierung des Verkehrs braucht es weitere Flächen entlang der Autobahn als die bisher ausgewiesenen, um die zukünftige Kundennachfrage zu bedienen.
- Rastplätze werden derzeit noch zu sehr im klassischen Sinne von Tankstellen gestaltet. Ladesäulenbetreiber müssen sich in die bestehenden Konzepte als Anhang zur bestehenden Struktur integrieren. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Tanken und Laden nicht identisch sind und auch in Zukunft die Rastplätze neu gedacht werden müssen.

Fastned Lösungsvorschläge

1. Die einfachste Lösung wäre eine nachträgliche Änderung des bestehenden Vertrags Autobahnlose oder das Erteilen einer zusätzlichen Konzession, die den Betrieb eines Kiosks an den bisherigen PWC-Standorten erlaubt. Über eine nachträgliche Vertragsänderung könnte auch der Gestaltungsspielraum für die Stationen erweitert werden, damit die Betreiber noch mehr in diese Standorte investieren können. Grundsätzlich sollten Rastplätze mit Ladeinfrastruktur als bewirtschaftete Rastplätze behandelt werden.
2. Um Planungssicherheit zu erhalten, sollte die Bundesregierung die Autobahn GmbH beauftragen, die Pläne für den Weiterbetrieb der bisherigen Deutschlandnetz-Ladestationen nach Ablauf des aktuellen Vertrags Autobahnlose unverzüglich auszuarbeiten und zeitnah zu veröffentlichen. Selbst für den Fall, dass die aktuelle Inhaber-Gestaltung mit der Autobahn GmbH als Eigentümerin der Stationen beibehalten wird, sollten diese Flächen für den privatwirtschaftlichen Wettbewerb diskriminierungsfrei und für eine Laufzeit von 15 Jahren ausgeschrieben

werden. Qualitative Aspekte sollten bei einer solchen Ausschreibung einen besonderen Stellenwert einnehmen.

3. Die Autobahn GmbH sollte von der Bundesregierung beauftragt werden, zeitnah zusätzliche Flächen an der Autobahn bereitzustellen, auf denen Konzessionen frei vergeben werden können, um dem benötigten Bedarf an zusätzlicher Ladeinfrastruktur gerecht zu werden.
4. Es bedarf einer fundierten Vision der "Zukunft der Rastplätze 2030+", losgelöst von der aktuellen Konzessionsstruktur, um dem Wandel zur E-Mobilität Rechnung zu tragen. Die Bundesregierung sollte unterschiedlichen Ladeinfrastrukturanbietern ermöglichen, neue Konzepte für zukunftssichere Raststätten zu erproben. Zudem sollte sie für zukünftige Konzessionsnehmer die Laufzeiten der Konzessionen für den Betrieb von Tankstellen, Hotels oder Ladeinfrastruktur auf 15 Jahre verkürzen und in Losen an mehrere Unternehmen vergeben, um den Wettbewerb zu entfalten.

5. Transparenz öffentlicher Ladepreise

Relevanz

- Die fehlende Transparenz bei öffentlichen Ladepreisen wird zunehmend von Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie der Politik kritisch diskutiert. Diese Debatte gefährdet den schnellen Hochlauf und das Vertrauen in die Elektromobilität.
- Ladepreise können nämlich im Zusammenspiel zwischen CPOs und MSPs deutlich voneinander variieren. Laut NOW/NLL kann die Spreizung bis zu 15 Cent / kWh betragen, je nachdem, ob eine Kreditkarte oder eine Ladekarte zum Bezahlen verwendet wird.
- Ladekarten sind nach wie vor das meistgenutzte Zahlungsmittel, die oft von einem CPO oder einer Plattform betrieben werden. In diesen Partnernetzwerken wird oftmals die eigene CPO-Marke gegenüber den angeschlossenen Partner-CPOs preislich bevorzugt.

Problem

- Durch die Nutzung einer Ladekarte und unklare AGBs auf Seiten der Ladekarten- oder Roaminganbieter, ist der Endpreis für den Ladevorgang nicht immer direkt für Verbraucherinnen und Verbraucher ersichtlich. Die Bezahlung mit einer Ladekarte führt oftmals zu deutlichen Preisaufschlägen auf den eigentlichen Ad-hoc-Preis, der direkt durch den CPO erhoben wird.
- Gleichzeitig führt dieses Zusammenspiel auch zu einer Wettbewerbsverzerrung hinsichtlich der CPO-Preise: MSPs, die gleichzeitig auch ein CPO sind, bevorzugen oftmals preislich ihre eigenen Stationen innerhalb ihres MSP-Partnernetzwerk.

Fastned Lösungsvorschlag

1. Die AFIR-Verordnung enthält bereits Vorgaben zur Preistransparenz. Jedoch sind diese unzureichend umgesetzt und es fehlt an klaren Vorgaben zur Preistransparenz im Verhältnis zwischen MSPs und CPOs, damit die Verbraucherinnen und Verbraucher in die Lage versetzt werden, informierte Entscheidungen zu treffen und gleichzeitig ein fairer Wettbewerb zwischen CPOs sichergestellt wird.
2. Das Bundesverkehrsministerium sollte sich bei der geplanten Überarbeitung der AFIR-Verordnung 2026 dafür einsetzen, die Transparenzvorgaben auf MSPs auszuweiten und diese zu nicht-diskriminierenden Praktiken gegenüber CPOs verpflichten.
3. MSPs sollten rechtlich mit Bezahldiensten gleichgesetzt werden. Dieses Modell wird bereits in anderen Branchen erfolgreich angewandt. So werden die Gebühren für Kreditkarten beispielsweise einheitlich über den Gesamtpreis im Restaurant abgerechnet. Daher sollten auch die MSPs nur den Ad-hoc-Preis des CPO berechnen und die Transaktionsgebühr den CPOs in Rechnung stellen können. Aus Sicht der Verbraucherinnen und Verbraucher würde nur ein Gesamtpreis bezahlt werden. Dadurch reduziert sich die Komplexität im derzeitigen System und macht die Preise leichter miteinander vergleichbar.
4. Die Transaktionskosten werden vom CPO zu einem nicht-diskriminierenden Satz an den MSP gezahlt. Nicht-diskriminierend bedeutet in diesem Zusammenhang, dass für jeden CPO derselbe Satz gilt. CPOs sind bereits zu einem nicht-diskriminierenden Verhalten gegenüber den MSPs verpflichtet. Es würde das derzeitige System ausbalancieren, wenn auch MSPs zu diesem Prinzip gesetzlich verpflichtet würden.