Stellungnahme der BP Europa SE zum BMV-Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des *Masterplans Ladeinfrastruktur 2030* vom 17.10.2025 Stellung zu beziehen.

Insgesamt bewerten wir den Entwurf sehr positiv. Besonders begrüßen wir, dass die Bundesregierung in **Maßnahme Nr. 1** die zentrale Rolle des privatwirtschaftlichen Ausbaus hervorhebt und die dringend notwendige Steigerung der Auslastung – und damit der Wirtschaftlichkeit – der Ladeinfrastruktur ausdrücklich anerkennt. Ebenso hervorstehend sind die **Maßnahmen Nr. 22 bis 25** zur Verbesserung der Netzanschlussprozesse. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass alle Akteure beim Ausbau von Ladeinfrastruktur eng zusammenarbeiten und insbesondere die Verteilnetzbetreiber ihrer Verantwortung stärker gerecht werden. Diese Maßnahmen sollten daher mit hoher Priorität und größtmöglicher Geschwindigkeit umgesetzt werden.

Darüber hinaus halten wir es für essenziell, dass die Wirksamkeit und Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen messbar gestaltet werden. Zwar zielen viele der vorgesehenen Schritte auf den Abbau von Bürokratie und die Beschleunigung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur ab, jedoch fehlt ein nachvollziehbarer und verbindlicher Umsetzungszeitplan. Wir regen daher an, dass die Bundesregierung zeitnah konkrete Fristen für die Umsetzung festlegt.

Nachfolgend möchten wir zu ausgewählten Maßnahmen unsere Anmerkungen mit Ihnen teilen:

- **Maßnahme Nr. 6 – E-Lkw-Schnellladenetz entlang der Bundesautobahnen:** Wir nehmen mit großer Zustimmung zur Kenntnis, dass in diesem Zusammenhang das Durchleitungsmodell weder als obligatorisches noch als fakultatives Förderkriterium erwähnt wird. Eine verpflichtende Einführung – insbesondere eine Ausweitung auf den Pkw-Bereich – wäre unverhältnismäßig und würde bestehende sowie geplante privatwirtschaftliche Investitionen gefährden. Das Modell sollte, wie bereits seit dem Beschluss der Bundesnetzagentur von 2020, weiterhin ausschließlich auf freiwilliger Basis Anwendung finden. Den Marktakteuren muss die Entscheidung überlassen bleiben, ob diese Bezahlmethode für sie wirtschaftlich sinnvoll ist.

- **Maßnahme Nr. 7 – Förderung öffentlich zugänglicher E-Lkw-Ladeinfrastruktur:** Angesichts der hohen Investitionskosten für E-Lkw-Ladeinfrastruktur ist eine staatliche Förderung – insbesondere im Bereich der Netzanschlusskosten – unabdingbar. Die Finanzierung dieser Maßnahme sollte in den Haushaltsberatungen entsprechend priorisiert werden. Neue Förderprogramme sollten möglichst unbürokratisch und praxisnah ausgestaltet sein, etwa durch die Möglichkeit eines vorzeitigen Vorhabenbeginns, eine Mindestlaufzeit des Vorhabens von 24 Monaten sowie die Einreichung des Verwendungsnachweises erst sechs Monate nach Projektabschluss.

- **Maßnahmen Nr. 10 und Nr. 11 – Ladeinfrastruktur im Außenbereich / Ladeinfrastruktur in der Baunutzungsverordnung:** Es ist sehr zu begrüßen, dass Ladeinfrastruktur und die dazugehörigen technischen Nebenanlagen künftig als privilegierte Vorhaben im Sinne des § 35 BauGB gelten sollen. Ebenso hilfreich ist die geplante Initiative des BMWSB, durch die Fachkommission Städtebau einen Auslegungshinweis zu erarbeiten, der klarstellt, dass Ladeinfrastruktur nicht als „Tankstelle“ im Sinne der Baunutzungsverordnung einzustufen ist und somit grundsätzlich in allen Baugebieten zulässig bleibt. Dieser Auslegungshinweis sollte nach seiner Veröffentlichung verbindlich angewendet werden. Bis zur Umsetzung dieser Regelungen empfehlen wir ergänzend die Einführung eines vereinfachten Genehmigungsverfahrens in Form einer **Genehmigungsfiktion**: Erfolgt innerhalb von drei Monaten keine behördliche Entscheidung, gilt der Antrag als genehmigt.

- **Maßnahme Nr. 17 – Unterstützung von Kommunen:** Ausschreibungs- und Verfahrensmuster, Leitlinien, FAQs, Checklisten oder Factsheets sind von erheblichem Mehrwert, bergen jedoch das Risiko einer uneinheitlichen oder unvollständigen Anwendung. Um eine verlässliche Umsetzung

sicherzustellen, sollten diese Instrumente durch verbindliche (Mindest-)Vorgaben ergänzt werden – etwa durch die verpflichtende Digitalisierung der Genehmigungsverfahren.

- **Maßnahme Nr. 18 – Preistransparenz beim Ad-hoc-Laden:** Die Einrichtung einer Preistransparenzstelle für Ad-hoc-Preise halten wir für wenig zielführend, da über 90 % der Ladevorgänge ohnehin vertragsbasiert erfolgen. Der Nutzen einer solchen Stelle steht somit in keinem angemessenen Verhältnis zum Aufwand und könnte zu einer zusätzlichen Verunsicherung der Kundinnen und Kunden führen.

Unter dem Kapitel **„Wettbewerb und Preistransparenz“** fehlen uns Maßnahmen für eine umfassende Reform der Stromabgaben, -entgelte und -umlagen. Diese stellen einen entscheidenden Hebel zur Senkung der Ladepreise dar. Insbesondere eine Reduzierung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß – auch für Endkundinnen und Endkunden – wäre ein wirkungsvolles Instrument, um die Kosten an den Ladesäulen langfristig zu senken. Entlastungen bei den Abgaben könnten von den Ladeinfrastrukturbetreibern direkt an die Nutzerinnen und Nutzer weitergegeben werden.

Besonders erfreulich ist schließlich, dass der Entwurf – anders als der *Masterplan Ladeinfrastruktur II* – keine wettbewerbsverzerrende Verpflichtung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellen vorsieht. Es sollte weiterhin den wirtschaftlich handelnden Unternehmen überlassen bleiben, bedarfsgerecht und marktorientiert Ladeinfrastruktur zu errichten – im Sinne der unternehmerischen Freiheit.

Wir blicken mit großem Interesse auf die finale Fassung des *Masterplans Ladeinfrastruktur 2030* und sind überzeugt, dass dessen konsequente und praxisnahe Umsetzung die Elektromobilität in Deutschland nachhaltig voranbringen kann.