

# STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR: „MASTERPLAN LADEINFRASTRUKTUR 2030“

*Referat G 23 - Elektromobilität und Ladeinfrastruktur  
Bundesministerium für Verkehr (BMV)*

- Versand per E-Mail an [Ref-G23@bmv.bund.de](mailto:Ref-G23@bmv.bund.de) -

Berlin, 24. Oktober 2025

Der **charGER e.V. Verband** bringt sich mit diesem Schreiben an der laufenden Verbändebeteiligung zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 („MLIS2023“) wie folgt ein:

REFERENZ/ ABSCHNITT	ABSCHNITT	PRIORITÄT DER BERÜCK- SICHTIGUNG	ÄNDERUNGSANLIEGEN & FORMULIERUNGSVORSCHLÄGE
I.	Nachfrage und Investitionen stärken	<b>HOCH</b>	<p><b>Sie schreiben:</b> <i>Die Umsetzung aller finanzwirksamen Maßnahmen des Masterplans ist dabei abhängig von den verfügbaren Haushaltsmitteln.</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b> <i>Die Umsetzung aller finanzwirksamen Maßnahmen des Masterplans wird aus verfügbaren Haushaltsmitteln und dem Sondervermögen des Klima- und Transformationsfonds (KTF) bedient.</i></p>
I.x	Wirtschaftlichkeitssteigerung durch Wiederherstellung der THG-Quote	<b>HOCH</b>	<p><b>Neuer Punkt zu I. Nachfrage und Investitionen stärken</b></p> <p><b>Präambel:</b> Die THG-Quote als marktwirtschaftliches Förderinstrument ist ein zentraler Mechanismus, um die Wirtschaftlichkeit kapitalintensiver Investitionen in Ladeinfrastruktur abzusichern. Die Maßnahmen zur Stärkung der Nachfrage nach grünem Ladestrom sollte explizit die THG-</p>

			<p>Quote als zentrales, marktwirtschaftliches Förderinstrument aufnehmen und deren Funktionsfähigkeit absichern. Dazu braucht es auch klare, eindeutige und umfassende Bestimmungen der „Öffentlichen Zugänglichkeit der Allgemeinheit von Ladepunkten“ so dass weitere Anreize entstehen, Ladeinfrastruktur auch im (halb-)öffentlichen Raum wirtschaftlich zu errichten und weitere Lademöglichkeiten für Endnutzer an den Zielorten zu schaffen.</p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Die Rolle der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) als marktwirtschaftliches Förderinstrument wird gestärkt. Durch die gezielte Weiterentwicklung der THG-Quote werden Fehlanreize und Preisverzerrungen korrigiert. Die Quote wird so ausgerichtet, dass sie den Ausbau der Ladeinfrastruktur wirksam und haushaltsneutral unterstützt.</i></p> <p><i>Parallel dazu wird die Definition der „Öffentlichen Zugänglichkeit von Ladepunkten“ in der Ladesäulenverordnung (LSV) angepasst. Halböffentliche Ladepunkte – etwa auf Unternehmens-, Kunden-, Hotel- oder Mitarbeiterparkplätzen – werden künftig explizit in den Anreizmechanismus einbezogen. Dadurch entsteht ein zusätzlicher Investitionsimpuls für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, der über die THG-Quote refinanziert wird, ohne dabei den Bundeshaushalt zu belasten.</i></p>
<b>Uote</b>	Kommunikationskampagne zur Elektromobilität	<b>MITTEL</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Mit diesem Ziel wird das BMV in seiner Öffentlichkeitsarbeit gezielt über die Elektromobilität informieren und eine entsprechende Kommunikationskampagne entwickeln.</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Mit diesem Ziel wird das BMV in seiner Öffentlichkeitsarbeit gezielt über die <b>Ladeinfrastruktur für Elektromobilität</b> informieren und eine entsprechende Kommunikationskampagne entwickeln.</i></p>
<b>I.3.</b>	Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern	<b>HOCH</b>	<p><b>Bemerkung:</b>  Investitionen in Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern scheitert häufig an steuerlichen Unsicherheiten für die Betreiber der Ladeinfrastruktur (z.B. Wohnungseigentümer-</p>

			<p>gemeinschaften und Hausverwaltungen). Diese steuerlichen Hemmnisse (Umsatzsteuerpflicht, ggf. Gewerbesteuerpflicht) müssen abgebaut werden, um einen sicheren rechtlichen Rahmen zu schaffen und Investitionen zu beschleunigen.</p> <p><b>Formulierungs- &amp; Ergänzungsvorschlag charGER:</b>  <i>Darüber hinaus werden die steuerrechtlichen Hemmnisse für die Betreiber von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern, wie Wohnungseigentümergeinschaften (WEGs) oder Hausverwaltungen analysiert und abgebaut, um sichere rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen und den Ausbau zu beschleunigen.</i></p>
1.X.	Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz	HOCH	<p><b>Neuer Punkt zu I. Nachfrage und Investitionen stärken</b></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Das Laden am Arbeitsplatz ist insbesondere für Beschäftigte ohne eigene Lademöglichkeit zu Hause ein wesentlicher Bestandteil einer alltagstauglichen Elektromobilität. Arbeitgeberparkplätze bieten ein erhebliches Potenzial, um den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen und Netzlasten besser über den Tag zu verteilen.</i></p> <p><i>Um die Investitionsbereitschaft von Unternehmen zu steigern, wird das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geeignete Fördermechanismen entwickeln. Diese sollen sowohl die Investitionskosten für Ladepunkte und Netzanschlüsse als auch die Integration von Lastmanagement- und Backend-Systemen berücksichtigen. Ergänzend prüft die Bundesregierung die Einführung steuerlicher Sonderabschreibungen für Investitionen in Ladeinfrastruktur auf betrieblichen Parkplätzen.</i></p> <p><i>Das BMV wird im Jahr 2026 Details der Förderung und steuerlichen Rahmenbedingungen veröffentlichen. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine ausreichende Mittelausstattung im Bundeshaushalt 2026.</i></p>
II.	Umsetzung vereinfachen und beschleunigen	MITTEL	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Dazu sollen Meldepflichten vereinfacht, Unsicherheiten in der Bauleitplanung ausgeräumt und der Außenbereich für Ladeinfrastruktur geöffnet werden.</i></p>

			<p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Dazu sollen Meldepflichten vereinfacht, Unsicherheiten in der Bauleitplanung wie notwendige Gutachten wie zum Beispiel über Lärmschutz, Windlasten, Bodenversiegelung und Wurzelschutz temporär ausgesetzt bzw. ausgeräumt und der Außenbereich für Ladeinfrastruktur geöffnet werden.</i></p>
III.	Wettbewerb und Preistransparenz erhöhen		
III.19.	Preisentwicklung bei Ladeinfrastrukturbetreibern, Mobilitätsdienstleistern und Endnutzern	<b>Klarstellung</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Laut Vorgaben der AFIR müssen die von Ladepunktbetreibern (engl. Charge Point Operators (CPOs)) gegenüber Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern (EMP) sowie von EMPs gegenüber Endnutzern berechneten Preise angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nicht-diskriminierend sein (Artikel 5 Absatz 3 und Absatz 5 AFIR).</i></p> <p><b>Bemerkung:</b>  <b>Diese Handhabe betrifft nur das Ad-hoc laden, beim Roaming ist eine Preistransparenz zwischen dem CPO und dem Endnutzer nicht möglich.</b></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <b>Variante A:</b>  <i>Laut Vorgaben der AFIR müssen <u>beim Ad-hoc Laden</u> die von Ladepunktbetreibern (engl. Charge Point Operators (CPOs)) gegenüber Endnutzern (...)</i>  <b>Variante B:</b>  <i>Laut Vorgaben der AFIR müssen die von Ladepunktbetreibern (engl. Charge Point Operators (CPOs)) gegenüber <del>Endnutzern</del> und Mobilitätsdienstleistern (...)</i></p>
21.	Markterkundungsgespräche	<b>MITTEL</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Das BMV führt zu diesem Zweck regelmäßige sowie anlassbezogene Markterkundungsgespräche und regelmäßige kartellrechtskonforme Abfragen zum Fahrzeughochlauf mit Pkw-, Lkw- und Bushersteller sowie CPOs und Ladeinfrastrukturherstellern (sogenannte „Cleanroom-Gespräche“).</i></p>

			<p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Das BMV führt zu diesem Zweck regelmäßige sowie anlassbezogene Markterkundungsgespräche und regelmäßige kartellrechtskonforme Abfragen zum Fahrzeughochlauf mit Pkw-, Lkw- und Busherstellern sowie zum Ladeinfrastrukturausbau mit CPOs, EMP's, Fachverbänden und Ladeinfrastrukturherstellern (sogenannte „Cleanroom-Gespräche“).</i></p>
IV.	Integration ins Stromnetz verbessern		
23.1	Transparenz über und Auskünfte zur Netzanschlusskapazität	<b>Klarstellung</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Diese Praxis ist sowohl für den Anschlusspetenten als auch für den Netzbetreiber ineffizient. Netzbetreiber sehen sich mit einer hohen Anzahl an Netzanschlussanfragen konfrontiert, deren Realisierungswahrscheinlichkeit gering ist.</i></p> <p><b>Bemerkung:</b> Diese Formulierung ist irreführend und abschließend formuliert. Ist die Realisierungswahrscheinlichkeit gering auf Grund</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A) des fehlenden Netzes gegeben, wenn ja müsste dies ja zu einem Ausbau des Verteilnetzes führen</li> <li><b>B) die Ernsthaftigkeit des Antragstellers =&gt; Dies wäre eine Unterstellung</b></li> </ul> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Diese Praxis ist sowohl für den Anschlusspetenten als auch für den Netzbetreiber ineffizient. <del>Netzbetreiber sehen sich mit einer hohen Anzahl an Netzanschlussanfragen konfrontiert, deren Realisierungswahrscheinlichkeit gering ist.</del></i></p>
23.2	Transparenz über und Auskünfte zur Netzanschlusskapazität	<b>HOCH</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Um Transparenz über die Verfügbarkeit von Netzkapazitäten zu schaffen, sollen Netzbetreiber ein kostenloses und einheitliches Online-Tool bereitstellen, um schnelle und unverbindliche Auskünfte zu möglichen Netzverknüpfungspunkten zu ermöglichen. Dies erleichtert dem potenziellen Anschlussnehmer die Bewertung verschiedener</i></p>

			<p>Anschlussoptionen und verringert die durch Netzbetreiber zu bearbeitenden Anfragen.</p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Um Transparenz über die Verfügbarkeit von Netzkapazitäten zu schaffen, sollen Netzbetreiber ein kostenloses und einheitliches Online-Tool in Form zum Beispiel einer Ampel oder Deutschland-Netz-Karte bereitstellen, um schnelle und unverbindliche Auskünfte zu möglichen Netzverknüpfungspunkten zu ermöglichen und verfügbare Anschlussleistungen problemlos und unbürokratisch abzufragen.</i>  <u>Grün:</u> Angefragte Leistung vorhanden.  <u>Orange:</u> Geringere Anschlussleistung vorhanden, Netzverstärkung notwendig  <u>Rot:</u> Keine Kapazität vorhanden.  <i>Diese Ampel erleichtert dem potenziellen Anschlussnehmer die Bewertung verschiedener Anschlussoptionen und verringert die durch Netzbetreiber zu bearbeitenden Anfragen.</i></p>
26.	Förderung von innovativen, bidirektionalen Ladelösungen	HOCH	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Bidirektionale Ladelösungen stehen aktuell noch am Anfang der Markteintritts. Zur Unterstützung der Einführung und Skalierung bidirektionaler Ladevorrichtungen wird das BMV diese in zukünftigen Förderprogrammen im Rahmen einer Innovationskomponente berücksichtigen. Insbesondere im Rahmen der beabsichtigten Förderprogrammen in Mehrparteienhäusern sowie bei Depots und Betriebshöfen wird das BMV die Pilotierung bidirektionaler Ladelösungen zur Optimierung des Energieverbrauchs und von Betriebsabläufen unterstützen. Die Innovationskomponente wird als Investitionszuschuss die entstehenden Mehrkosten bidirektionaler Ladevorrichtungen angemessen abbilden.</i></p> <p><b>Bemerkung:</b>  <b>Bidirektionale Ladelösungen werden aktuell in anderen europäischen Ländern eingesetzt, eine Einstufung als Pilotprojekte ist nicht mehr notwendig.</b></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Bidirektionale Ladelösungen sind wichtiger Bausteine zur Netzstabilität. Zur Unterstützung der Einführung und Skalierung bidirektionaler Ladevorrichtungen wird das BMV diese in zukünftigen Förderprogrammen im Rahmen einer</i></p>

			<p><i>Innovationskomponente berücksichtigen. Insbesondere im Rahmen der beabsichtigten Förderprogrammen in Mehrparteienhäusern sowie bei Depots und Betriebshöfen wird das BMV die <del>Pilotierung</del> bidirektionaler Ladelösungen zur Optimierung des Energieverbrauchs und von Betriebsabläufen berücksichtigen. Die Innovationskomponente wird als Investitionszuschuss die entstehenden Mehrkosten bidirektionaler Ladevorrichtungen angemessen abbilden.</i></p>
27.	Bidirektionales Laden als Geschäftsmodell	HOCH	<p><b>Bemerkung:</b> Das Hervorheben der herausragenden Rolle der durch die Ladeinfrastruktur bereitgestellten Flexibilität ist wichtig und korrekt, dabei bleiben aber wichtige Flexibilitätsvermarktungsoptionen wie der deutsche Regelleistungsmarkt unerwähnt. Hier ist eine Teilnahme der E-Mobilität (über die Schnittstelle Ladeinfrastruktur) durch die regulatorischen Rahmenbedingungen weiterhin nahezu unmöglich. Dies wäre ein erster, wichtiger Schritt in die richtige Richtung.</p> <p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Dies betrifft sowohl die Fahrzeugseite als auch die energiewirtschaftliche Seite. Mit Blick auf die Nutzung...</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Dies betrifft sowohl die Fahrzeugseite als auch die energiewirtschaftliche Seite. Darüber hinaus wird geprüft und gefördert, in welchem Umfang die Elektromobilität Zugang zum deutschen Regelleistungsmarkt erhalten kann. Damit wird ein zentraler Schritt vollzogen, um die durch Ladeinfrastruktur bereitstellbaren Flexibilitäten des Energiesystems nutzbar zu machen. Mit Blick auf die Nutzung (...)</i></p>
27.	Bidirektionales Laden als Geschäftsmodell	MITTEL	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>FCA können für die Netzbetreiber sicherstellen, dass das Lade- bzw. Einspeiseverhalten netzverträglich erfolgt. Erforderlich ist hierfür eine messtechnische Trennung des zwischengespeicherten Stroms vom Fahrstrom.</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>FCA können für die Netzbetreiber sicherstellen, dass das Lade- bzw. Einspeiseverhalten netzverträglich erfolgt. Erforderlich ist hierfür eine einfache und anwenderfreundliche</i></p>

			<i>und nachvollziehbare messtechnische Trennung des zwischengespeicherten Stroms vom Fahrstrom.</i>
<b>V.</b>	Nutzerfreundlichkeit und Innovation steigern		
<b>30</b>	Keine Blockiergebühren in der Nacht	<b>HOCH</b>	<p><b>Bemerkung: Es fehlt ein Passus mit allgemeinen Blockiergebühren</b></p> <p><b>Formulierungs- &amp; Ergänzungsvorschlag charGER:</b>  <i>Blockiergebühren stellen ein wesentliches Steuerungsinstrument zur Sicherung der Verfügbarkeit sowie zur Gewährleistung einer bedarfsgerechten Auslastung von Ladepunkten dar. Künftig ist ausschließlich der Betreiber (CPO) der Ladeinfrastruktur bzw. der Eigentümer der Stellfläche berechtigt, eine solche Blockiergebühr zu erheben. Dadurch soll eine erhöhte Auslastung, eine effizientere Nutzung der Ladeinfrastruktur sowie die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Betreibers gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Ladepunktbetreibern (CPO) und/oder Stellplatzeigentümern vorbehaltene Blockiergebühren dürfen von Elektromobilitätsdienstleistern (EMP) an Endnutzer weiterberechnet, aber nicht als eigenständige tarifliche Zusatzkomponente in Rechnung gestellt oder vertraglich ausgewiesen werden.</i></p>
<b>33</b>	Offensive gegen Kabeldiebstahl	<b>MITTEL</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Die Bundesregierung wird in Abstimmung mit den Strafverfolgungsbehörden gegen diese systematische Kriminalität vorgehen.</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Die Bundesregierung wird in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Justiz den Kabeldiebstahl als Angriff auf die kritische Infrastruktur einstufen und einen entsprechenden eigenen Straftatbestand schaffen und in Abstimmung mit den Strafverfolgungsbehörden gegen diese systematische Kriminalität vorgehen.</i></p>
<b>34</b>	Anforderungen an die Cybersicherheit	<b>HOCH</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Im Auftrag von BMI und BMV sowie im Rahmen der verfügbaren Personal- und Sachressourcen definiert das BSI</i></p>

			<p><i>Anforderungen an Hersteller und Betreiber von Ladeinfrastruktur sowie an Backend-Systeme.</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Im Auftrag von BMI und BMV sowie im Rahmen der verfügbaren Personal- und Sachressourcen definiert das BSI Anforderungen an Hersteller und Betreiber von Ladeinfrastruktur sowie an Backend-Systeme. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass Sicherheitsvorgaben innovationsfreundlich und praxisnah ausgestaltet werden.</i></p>
	Maßnahmenumsetzung und Zusammenarbeit		
	Interministerielle Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur	<b>MITTEL</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Die Arbeitsebene soll monatlich zusammentreffen. Die Leitungsebene der beteiligten Ressorts soll auf Ebene der beamteten Staatssekretäre einmal jährlich zusammentreffen.</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Die Arbeitsebene soll monatlich zusammentreffen. Die Leitungsebene der beteiligten Ressorts soll auf Ebene der beamteten Staatssekretäre halbjährlich zusammentreffen.</i></p>
	Zusammenarbeit mit Ländern, Kommunen, Wirtschaft und Verbänden	<b>HOCH</b>	<p><b>Sie schreiben:</b>  <i>Die Bundesregierung wird daher kontinuierlich die enge Abstimmung mit den jeweils relevanten Akteuren suchen, um möglichst breit getragene Lösungen zu entwickeln, umzusetzen und kommunikativ positiv zu begleiten.</i></p> <p><b>Formulierungsvorschlag charGER:</b>  <i>Die Bundesregierung wird daher kontinuierlich die enge Abstimmung mit den jeweils relevanten Fachverbänden und etablierten Akteuren suchen, um möglichst breit getragene Lösungen zu entwickeln, umzusetzen und kommunikativ positiv zu begleiten.</i></p>

+++ ENDE STELLUNGNAHME +++