

# Stellungnahme zum BMV-Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 vom 17.10.2025

Oktober 2025

## Einleitung

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) bedankt sich für die Gelegenheit, zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr für einen Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 Stellung zu nehmen. Die Fortschreibung des Masterplans und seine Unterlegung mit weiteren konkreten Maßnahmen sind ein gutes und wichtiges Signal zur Stärkung der Elektromobilität in Deutschland. Die deutschen Automobilhersteller und -zulieferer investieren hohe Summen in die Elektromobilität, rüsten ihre Werke um und schulen ihre Mitarbeiter. Damit sind die Produktionskapazitäten für eine deutliche Steigerung der Elektromobilität im europäischen Markt geschaffen. In diesem Jahr werden bereits 40 Prozent aller hierzulande produzierten Pkw elektrisch sein.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw hat in Deutschland Fortschritte gemacht, ist insgesamt gut ausgebaut und war zuletzt signifikant höher ausgelastet. Gleichwohl besteht weiterhin Verbesserungsbedarf, insbesondere in urbanen Räumen und in einigen ländlichen Gebieten. So verfügen rund ein Drittel der Gemeinden weiterhin über keinen einzigen öffentlichen Ladepunkt.<sup>1</sup> Mit Blick auf Nutzfahrzeuge und Busse steht der Ausbau der Ladeinfrastruktur noch am Anfang und muss mit Hochdruck vorangetrieben werden. Gerade dort stellt die unzureichende Verfügbarkeit von Ladepunkten das zentrale Kaufhindernis dar.

Die Ladeinfrastruktur ist weiterhin einer der Gründe dafür, dass die Nachfrage nach Elektromobilität in Deutschland hinter den Erwartungen und politisch gesteckten Zielen zurückbleibt. Nur wenn auch Haushalte in Mehrfamilienhäusern Zugang zu Ladeinfrastruktur im privaten Umfeld und beim Arbeitgeber haben, wird die Elektromobilität für alle Teile der Gesellschaft attraktiv, zugänglich und bezahlbar. Die Verbraucherinnen und Verbraucher brauchen die Sicherheit, jederzeit und überall laden zu können.

---

<sup>1</sup> Gemeinden mit mindestens 500 Einwohnerinnen und Einwohnern

Der Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 enthält eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen, die aus unserer Sicht geeignet sind, einen Beitrag zur Attraktivität der Elektromobilität zu leisten. Dazu zählen einfachere und schnellere Genehmigungs- und Netzanschlussverfahren, niedrigere Ladepreise durch mehr Transparenz und Wettbewerb, ein verstärkter Fokus auf Ladeinfrastruktur für E-Lkw an Autobahnen und Betriebshöfen sowie angepasste Rahmenbedingungen für das bidirektionale Laden. Wichtig ist, dass auch der Stromnetzausbau Schritt hält und vorausschauend erfolgt.

## Stellungnahme

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge weiter zu beschleunigen, die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen und bezahlbare Ladepreise sicherzustellen, ist eine schlüssige, ressortübergreifende „Gesamtstrategie Laden“ unabdingbar. Vor diesem Hintergrund bewertet der VDA den Entwurf zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 insgesamt positiv. An einigen Stellen sehen wir dennoch Nachbesserungsbedarf. Aus Sicht der Automobilindustrie sind die folgenden sechs Handlungsfelder zentral:

### 1. Ladeinfrastruktur in urbanen Zentren:

In urbanen Zentren und Ballungsgebieten bleibt die Ladeinfrastruktur hinter dem wachsenden Bedarf zurück. Das geplante Förderprogramm für Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern ist daher grundsätzlich positiv. Damit das Förderprogramm einen echten Mehrwert leisten kann, muss es möglichst zielgerichtet ausgestaltet werden und Investitionen in die Zählerinfrastruktur erfassen. Um nicht-monetäre Hemmnisse zu beheben, sollte zudem ein Leitfaden „Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern“ erarbeitet werden, der der Wohnungswirtschaft Orientierung und Unterstützung leistet.

Darüber hinaus ist entscheidend, die Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an Stellplätzen von Gebäuden unverzüglich und möglichst ambitioniert in nationales Recht umzusetzen. Dabei können Flexibilisierungen zugunsten von Schnellladern in einzelnen Fällen sinnvoll sein, etwa an Stellplätzen mit geringer Standzeit wie im Einzelhandel. Allerdings drohen zu weiche Vorgaben die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur einzuschränken. So könnte ein einzelner Schnellladepunkt mit hoher Ladeleistung je nach Ausgestaltung zehn oder gar mehr als 20 Normallader „ersetzen“, sodass in der Praxis weniger Elektrofahrzeuge laden können. Angesichts des wachsenden Bedarfs sollten die Möglichkeiten zur Flexibilisierung auf öffentliche Stellplätze begrenzt werden und eine Übererfüllung der EU-Mindestvorgaben voraussetzen. An Stellplätzen mit langen Standzeiten – am Arbeitsplatz und in Wohngebieten – braucht es hingegen verlässliche Mindestmengen an Ladepunkten;

diese Orte sind zentral für alle ohne eigenen Stellplatz und bieten zudem hohes Potenzial für netzdienliche Flexibilität. Die unter dem Begriff „Pooling“ angeführte Bündelung von Ladepunkten über mehrere Standorte hinweg würde die EU-Vorgaben signifikant abschwächen und dem Ziel einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur widersprechen. Sie ist daher abzulehnen.

## **2. Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge und Busse:**

Für klimafreundliche Nutzfahrzeuge ist eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur zentral. Das Bekenntnis zum weiteren Ausbau des Ladenetzes für E-Lkw entlang der Autobahn an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen ist deshalb ausdrücklich zu begrüßen. Für wettbewerbsfähige Ladepreise sollte am Durchleitungsmodell festgehalten werden. Zudem sollte gelten, dass die Projektierer an den betreffenden Standorten in Eigenverantwortung mehr Ladepunkte errichten können sollten, als es die Bedarfsplanung der Leitstelle aktuell vorsieht. Das geplante Langzeitkonzept für Ladeinfrastruktur an Autobahnen kann den Akteuren dabei als Orientierung dienen und sollte daher zeitnah erarbeitet werden.

Im Sinne der Zukunftsfähigkeit sollte das Ladenetz für Nutzfahrzeuge die absehbare Entwicklung in Richtung autonomer Fahrzeuge und Ladefunktionen einbeziehen. Die Bedarfe von Fernbussen sind beim Lkw-Ladenetz und dem Langzeitkonzept angemessen zu berücksichtigen. Die Förderung weiterer Ladestandorte, an Autohofen, Gewerbegebieten, am Depot und Betriebshöfen, ist aus Sicht des VDA dringend geboten, um den gesamten öffentlichen Ladebedarf für Nutzfahrzeuge und Busse zu decken. Auch der Koalitionsvertrag sieht eine stärkere Förderung des gewerblichen Depotladens vor. Die geplanten Programme sollten daher wie geplant Anfang 2026 aufgesetzt und mit den erforderlichen Haushaltsmitteln ausgestattet werden.

Das stark wachsende Segment der leichten Nutzfahrzeuge wird im vorliegenden Entwurf bislang nur unzureichend berücksichtigt. Dezidierte Maßnahmen zum flankierenden Aufbau spezifischer Ladeinfrastruktur, insbesondere im urbanen Umfeld, sind dringend erforderlich. Hier gilt es vor allem, adäquate Flächen auszuweisen, die leichten Nutzfahrzeugen den benötigten Platz zum Laden bieten. Der Hochlauf leichter Nutzfahrzeuge braucht ein eigenes Maßnahmenpaket, das Lieferzonen, Gewerbegebiete und Depots kleiner und mittlerer Unternehmen in den Blick nimmt.

## **3. Netzausbau, Netzanschluss und Netzintegration:**

Für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur kommt den Stromnetzen eine Schlüsselrolle zu. Aktuell sind die deutschen Stromnetze für die Energiewende und den Hochlauf der Elektromobilität nicht gerüstet. Insbesondere mit Blick auf die hohen

Leistungsanforderungen des Lkw-Ladenetzes muss der Ausbau vorausschauend erfolgen, orientiert am künftigen Bedarf. Die Weiterentwicklung des vorausschauenden Netzausbau entlang verbesserter Bedarfsprognosen ist in dieser Hinsicht positiv zu bewerten. Zudem müssen Netzanschlussbegehren im Rahmen eines bundesweit einheitlichen, digitalen Prozesses eingereicht werden können. Auch hier legt der Entwurf mit der Ausweitung der Digitalisierung und Standardisierung auf Netzanschlussverfahren in der Mittelspannung den richtigen Schwerpunkt. Im Zielbild sollten alle Netzanschlussverfahren in Nieder- und Mittelspannung über ein bundesweit einheitliches, digitales Portal eingereicht werden. Zudem sollte geprüft werden, wie auch die Netzanschlüsse in der Hochspannung beschleunigt werden können. Darüber hinaus ist bei Netzanschlussverfahren mehr Transparenz, Standardisierung und Verbindlichkeit erforderlich, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen:

- Die Bewertung von möglichen Ladestandorten hinsichtlich der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit wird aktuell dadurch erschwert, dass Informationen zum nächsten Netzverknüpfungspunkt, der verfügbaren Netzkapazität und etwaigen Kosten für den Netzanschluss für den Projektierer nicht ohne Weiteres verfügbar sind. Eine individuelle Netzanschlussanfrage ist ebenso aufwendig wie langwierig, da die Rückmeldungen der Netzbetreiber teils Monate in Anspruch nehmen. Die geplanten digitalen Auskunftstools auf Basis eines bundesweiten Mindeststandards sind insofern ein wichtiger Schritt in Richtung mehr Transparenz und Klarheit, bergen jedoch das Risiko einer ineffizienten Fragmentierung, wenn 870 Netzbetreiber ihr eigenes Tool erarbeiten. Ziel sollte daher ein einheitliches Datenschema und idealerweise eine bundeseinheitliche, digitale Netzkarte sein.
- Mangels verbindlicher und sanktionsbewehrter Fristen warten die Projektierer teils mehrere Monate auf die Rückmeldung des Netzbetreibers zu ihrem Netzanschlussbegehren. Erhebliche Verzögerungen bei der Projektumsetzung sind die Folge. Die geplante Einführung rechtsverbindlicher Rückmeldefristen ist daher ausdrücklich zu begrüßen. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass diese Fristen seitens der Netzbetreiber auch verlässlich eingehalten werden. Beschwerdemöglichkeiten allein reichen dabei nicht aus. Denn die Erfahrung lehrt, dass bestehende Fristen im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG), etwa bei erneuerbaren Erzeugungsanlagen, seitens der Netzbetreiber regelmäßig nicht eingehalten werden. Deshalb sollten bei Fristübertretungen spürbare Pönen eingeführt werden. Ergänzend sollte eine Genehmigungsfiktion vorgesehen werden: Bleibt eine Rückmeldung länger als acht Wochen nach vollständigem

Eingang aller notwendigen Unterlagen aus, gilt ein Netzanschlussbegehren als genehmigt.

#### **4. Bidirektionales Laden:**

Das bidirektionale Laden ist eine zentrale Zukunftstechnologie. Es steigert die Attraktivität der Elektromobilität, unterstützt den Ausbau erneuerbarer Energien und trägt zur Stabilisierung der Stromnetze bei. Die Automobilindustrie hat entsprechende Lösungen zur Marktreife entwickelt: Mehr als zwanzig in Deutschland verfügbare batterieelektrische Fahrzeugmodelle sind bereits für die Rückspeisung in das Stromnetz vorbereitet. In den kommenden Monaten ist mit der Markteinführung weiterer bidirektionaler Fahrzeugmodelle und insbesondere entsprechender Ladeeinrichtungen zu rechnen.

Der Entwurf zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 setzt hier mit dem in zukünftigen Förderprogrammen geplanten „Innovationsbonus“ für bidirektionale Ladeeinrichtungen richtigerweise einen Schwerpunkt. Die Ausgestaltung des Innovationsbonus sollte in Abstimmung mit der Automobilindustrie erfolgen und auf standardisierte Lösungen setzen.

Zentral bleibt die Abschaffung der Doppelbelastungen auf zwischengespeicherten Strom, die im vorliegenden Entwurf nur unzureichend adressiert wird: Die Stromsteuer muss notwendigerweise auch im Anwendungsfall Vehicle-to-Grid entfallen, ein Prüfauftrag springt hier zu kurz. Zudem muss das bidirektionale Laden vollständig von Netzentgelten und Konzessionsabgaben befreit werden, bis die Festlegung der Bundesnetzagentur zur Weiterentwicklung der Allgemeinen Netzentgelt-Systematik (AgNeS) die Netzentgelt-Behandlung aller Arten von Stromspeichern diskriminierungsfrei regelt. Hierzu ist übergangsweise eine Regelung analog zu stationären Großspeichern in §118 EnWG für das bidirektionale Laden vorzusehen. Flexible Netzanschlussvereinbarungen, die auf der Freiwilligkeit von 870 Netzbetreibern beruhen, sind hingegen nicht geeignet, einen flächendeckend wirksamen Anreiz für die Markteinführung des bidirektionalen Ladens zu leisten. Bei der Ausgestaltung des Kapazitätsmechanismus und der Weiterentwicklung von Systemdienstleistungen (Regelenergie, Redispatch) sind die Potenziale des bidirektionalen Ladens ebenfalls zu berücksichtigen.

#### **5. Ladepreise:**

Die beste Förderung des Hochlaufs der Elektromobilität sind günstige Ladepreise. Um die Nutzer zu entlasten und die Attraktivität der Elektromobilität zu erhöhen, ist eine Senkung der Ladepreise durch mehr Transparenz, Wettbewerb und Technologie

entscheidend. Mit der Abschaffung unverhältnismäßiger, d.h. nächtlicher Stand- und Blockiergebühren, ist im Entwurf ein guter Vorschlag in Richtung bezahlbarer und nutzerfreundlicher Ladepreise gemacht. Mit Blick auf die geplante Transparenzstelle für Ladepreise sollte zusätzlich festgelegt werden, dass analog zum Haushaltsstrom sämtliche Preisbestandteile offengelegt werden müssen. Nur so können Potenziale für Kostensenkungen identifiziert und erschlossen werden.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Netzentgelte zu legen, die insbesondere beim Schnellladen einen bedeutenden Anteil an den Ladekosten ausmachen können. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Netzentgelte bei größeren AC-Ladestandorten und DC-Schnellladern aufgrund des hohen Leistungsbedarfes normalerweise als Leistungspreis erhoben werden. Dieser Leistungspreis bemisst sich entlang der Spitzenleistung des Ladestandorts, selbst wenn diese Spitzenleistung nur ein einziges Mal im Jahr anfällt.

Die Bundesregierung sollte sich daher gegenüber der Bundesnetzagentur dafür einsetzen, dass bei öffentlichen Ladepunkten ein Netzentgelt-Modell ausschließlich auf Basis von dynamischen Arbeitspreisen zur Anwendung kommt. Ziel ist, dass nur noch genutzte kWh für die Berechnung des Netzentgeltes herangezogen werden.

Zudem ist die im Koalitionsvertrag vereinbarte Stromsteuer-Senkung für die Elektromobilität schnellstmöglich umzusetzen. Im Sinne wettbewerbsfähiger Preise beim anbieterübergreifenden Laden, dem sogenannten Roaming, sollten die Möglichkeiten des Ladepunktbetreibers zur Preisdifferenzierung eng begrenzt werden. Hierfür sind eine Konkretisierung der AFIR und ggf. nationale Regelungen erforderlich.

## **6. Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR):**

In Deutschland ist die Ladeinfrastruktur für Pkw mittlerweile verhältnismäßig gut ausgebaut; Nachholbedarfe bestehen vor allem in urbanen Zentren, einige ländliche Gebiete und im Bereich der Nutzfahrzeuge. In der Europäischen Union stellt sich die Lage deutlich heterogener dar – einzelne deutsche Städte verfügen über mehr Ladepunkte als ganze Mitgliedstaaten. Die Bundesregierung sollte sich deshalb auf europäischer Ebene für ambitioniertere Ziele in der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) einsetzen. Die aktuellen AFIR-Mindestziele sind nicht ambitioniert genug und werden dem Markthochlauf der Elektromobilität in Europa nicht gerecht. Höhere Dichte- und Leistungsziele, frühere Zwischenstufen sowie einheitliche Vorgaben entlang des gesamten TEN-T-Netzes sind geboten, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur EU-weit zu beschleunigen.

Weitere Hinweise zu einzelnen im Entwurf enthaltenen Maßnahmen im Detail:

### **1. Mehr Nachfrage nach Ladestrom durch mehr Elektrofahrzeuge**

Die deutschen Hersteller und Zulieferer investieren von 2025 bis 2029 weltweit 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung sowie weitere 220 Milliarden Euro in Sachinvestitionen, insbesondere in die Werke. Dennoch bleibt die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen aktuell hinter den Erwartungen zurück. Für einen beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität ist der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur zentral: Die Menschen brauchen die Gewissheit, überall und zu jeder Zeit unkompliziert und bezahlbar laden zu können.

Die Auslastung ist aus Sicht der Automobilindustrie insofern die falsche Kategorie. Maßgeblich ist die Verfügbarkeit vor Ort: Ein freier Ladepunkt in Esslingen hilft dem Hamburger Pendler nicht; entscheidend sind wohn- und alltagsnahe Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und wettbewerbsfähige Preise. Beim richtigerweise politisch gewollten, vorauselenden Ausbau der Ladeinfrastruktur sind geringere Auslastungen in der Hochlaufphase an einzelnen Standorten systemimmanent und zu akzeptieren.

Für die Wirtschaftlichkeit der Ladeinfrastruktur bleibt die Auslastung hingegen relevant. Das Elektromobilitätsmonitoring des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) zeigt in dieser Hinsicht eine klar positive Entwicklung. So konnte die durchschnittliche Belegung der Ladeinfrastruktur in Deutschland von 11,5 Prozent im ersten Halbjahr 2023 auf 17 Prozent im zweiten Halbjahr 2024 gesteigert werden – ein Plus von rund 50 Prozent in weniger als zwei Jahren.

### **2. Kommunikationskampagne zur Elektromobilität**

Das Vertrauen in die Elektromobilität muss grundsätzlich gestärkt werden. Dazu gehört eine aktive Positivkommunikation zur Elektromobilität im Allgemeinen und zur Ladeinfrastruktur im Speziellen. Eine in dieser Hinsicht zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit durch das Bundesministerium für Verkehr und die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur ist zu begrüßen.

### **5. Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen für Busse mit alternativen Antrieben**

Für die Ladeinfrastruktur von Bussen ist im Sinne der Planungssicherheit ein bis 2030 stabiler Förderrahmen erforderlich.

### **17. Unterstützung von Kommunen**

Eine Unterstützung der Kommunen bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur ist essenziell. Auch Länder müssen stärker in die Pflicht genommen werden, bisher waren die Aktivitäten zur Aktivierung der Kommunen nicht von Erfolg geprägt.

## 18. Preistransparenz beim Ad hoc Laden

Preistransparenz ist eine notwendige Voraussetzung für bezahlbare Ladepreise. Bei der Umsetzung und weiteren Ausgestaltung der Preistransparenz ist darauf zu achten, dass keine weiteren Hürden geschaffen werden, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur verteuern.

## 19. Preisentwicklung bei Ladeinfrastrukturbetreibern, Mobilitätsdienstleistern und Endnutzern

Bezahlbare Ladepreise sind für den Hochlauf von Elektrofahrzeugen essenziell. Vertragliche Vereinbarungen zwischen Ladepunktbetreiber und Mobilitätsdienstleister werden individuell getroffen, allerdings sollten die Möglichkeiten des Ladepunktbetreibers zur Preisdifferenzierung enger begrenzt werden. Unter anderem sollten Ladepunktbetreiber nur bedingt zwischen konzerneigenen und konzernfremden Mobilitätsdienstleistern unterscheiden dürfen. Es bedarf dazu einer Konkretisierung der in Art. 5 Abs. 3 AFIR beschriebenen Differenzierung des Preisniveaus hinsichtlich „verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt“. Beim Ad-hoc-Laden sollten im Vergleich zum vertragsbasierten Laden nur gerechtfertigte Transaktionskosten (Aufpreis für Kreditkartekartenzahlung und sachgerechte Kosten) eingepreist werden dürfen.

## 21. Markterkundungsgespräche

Die Markterkundungsgespräche haben sich bewährt. Bei Nutzfahrzeugen fehlt die Perspektive der gewerblichen Nutzer, daher sollten die Logistikverbände eingebunden werden.

## 22. Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens

Die Standardisierung sollte die technischen Anschlussbedingungen umfassen, sodass Komponenten (z.B. Transformatoren oder Fernwirktechnik) im gesamten Netzgebiet eingesetzt werden können.

## 26. Förderung von innovativen bidirektionalen Ladelösungen

Der geplante Innovationsbonus für bidirektionale Ladeeinrichtungen wird begrüßt, sollte aber auf interoperable Lösungen abzielen. Bei der Ausgestaltung der technischen Fördervoraussetzungen sollten daher die relevanten technischen Gremien und Verbände eingebunden werden. Veröffentlichte Produktstandards für Ladeinfrastruktur (konkret IEC 61851-1 ED4 und IEC 61851-23) sind zu berücksichtigen.

## 29. Elektromobilitätsgesetz erweitern und verlängern

Es ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen Verbraucherinnen und Verbraucher weitere praktische Vorteile durch Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr erhalten können. Dazu sind europäische Erfahrungen auszuwerten und in angepasster

Form zu übertragen, wo es möglich und sinnvoll scheint. Das E-Kennzeichen und damit verbundene Vorteile sollten auch für Lkw gelten.

### **31. Stärkung der Barrierefreiheit**

Ladeinfrastruktur sollte wo möglich und nötig für alle zugänglich sein. Bei der Ausgestaltung entsprechender Anforderungen ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen den Investitionsbedarf und die Betriebskosten nicht negativ beeinflussen. Anforderungen an die Barrierefreiheit sollten grundsätzlich nicht für Ladepunkte vorgesehen werden, die auf die ausschließliche Nutzung durch Nutzfahrzeuge beschränkt bleiben.

### **33. Offensive gegen Kabeldiebstahl**

Kabeldiebstahl stellt ein erhebliches Problem für die Verfügbarkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur und des Nutzererlebnisses dar. Da es sich um eine europaweite Herausforderung handelt, sollten Lösungsansätze stets in Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und relevanter europäischer Behörden erarbeitet und umgesetzt werden.

### **34. Anforderungen an die Cybersicherheit**

Maßnahmen zur Stärkung der Cybersicherheit sind grundsätzlich zu begrüßen, sollten jedoch von vornherein EU-weit einheitlich vorangetrieben werden. Nationale Alleingänge sind zu vermeiden.

### **36. Erprobung von Batteriewechselsystemen für E-Lkw**

Eine Erprobung von Batteriewechselsystemen wird zum aktuellen Zeitpunkt kritisch gesehen, da es hierzu noch an Praxiswissen mangelt und keine einheitlich festgelegten Schnittstellen existieren (z. B. Maße, Befestigung, Stecker/Kommunikation, Sicherheit). Auch bei Pkw konnten sich Batteriewchselmodelle in Europa nicht durchsetzen, obwohl sie dort einfacher umzusetzen wären.

## Kontakt

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer Produkt und Wertschöpfung  
[marcus.bollig@vda.de](mailto:marcus.bollig@vda.de)

## Michael Bauer

Abteilungsleiter Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme  
[michael.bauer@yda.de](mailto:michael.bauer@yda.de)

Dr. Stefanie Wolff

Referentin Ladeinfrastruktur  
[stefanie.wolff@vda.de](mailto:stefanie.wolff@vda.de)

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Stand Oktober 2025