



- Wir begrüßen die Bemühungen des Bundesministeriums für Verkehr mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 eine Strategie für den weiteren Ausbau eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladenetzes in Deutschland vorzulegen. Der Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur ist aus unserer Sicht von entscheidender Bedeutung für den erfolgreichen Markthochlauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge. Insbesondere die Entwicklung öffentlicher Ladeinfrastruktur ist unabdingbar für die Elektrifizierung von Logistikfлотten und die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor.
- **E-Lkw-Schnellladenetz (Maßnahmen 6 & 7)**
 - Die geplante Entwicklung des Schnellladenetzes für Elektro-Lkw entlang der Bundesautobahnen und abseits der Autobahnen ist ein wichtiger Schritt. Die Ausschreibung des öffentlichen Lkw-Ladennetzes für nicht-bewirtschaftete Rastanlagen im vergangenen Jahr war ein wichtiger Schritt und es ist erfreulich zu sehen, dass der Ausbau des Lkw-Schnellladenetzes fortgeführt werden soll.
 - Für den Erfolg dieser Initiative ist jedoch entscheidend, dass die Standorte auch an den unbewirtschafteten Raststätten mit der richtigen Infrastruktur ausgestattet werden, um der wachsenden Nachfrage und den Bedürfnissen der Lkw-Fahrer gerecht zu werden. Raststätten sollten mit ausreichend Ladepunkten sowie der notwendigen Sicherheits- und Serviceinfrastruktur (sanitäre Anlagen, Aufenthaltsräume) ausgestattet werden. Solche Maßnahmen, um Ladestandorte attraktiv und sicher zu gestalten, fehlen leider in der Strategie.
 - **Mehrere Ladepunkte pro Standort:** Jede Station sollte zudem über mehrere Hochleistungs-Ladeanschlüsse verfügen (z.B. Megawatt Charging System - MCS und weitere Hochleistungsladesysteme). Empfehlenswert wäre zudem eine Infrastruktur, bei der die Stromversorgung zentral erfolgt, sodass nicht an jedem Stellplatz eine separate Ladestation stehen muss, wie es bereits Industriestandard ist (Stichwort: distributed infrastructure).
 - **Skalierbare Infrastruktur:** Modulare Aufbauten und skalierbare Netzanschlüsse sollten von Beginn an mitgedacht werden, um zukünftige Erweiterungen ohne aufwendige Umbauten zu ermöglichen.
 - **Digitale Integration:** Die Einbindung der Ladeinfrastruktur in Navigationssysteme mit Echtzeitinformationen zu Verfügbarkeit, Ladegeschwindigkeiten und Reservierungsoptionen ist unerlässlich (ähnlich wie für die Preistransparenz in Maßnahme 18 vorgesehen).
 - **Lenk- und Ruhezeiten**
 - Die Ladepunkte an Raststätten müssen Fahrerinnen und Fahrern die Möglichkeit bieten, bei längeren Übernachtungspausen zu parken, ohne den Lkw nach dem Ladevorgang bewegen zu müssen. Hierfür muss ausreichend Ladeinfrastruktur vorgesehen sein. Dies ist essenziell, um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten zu können, ohne den Schlaf zu unterbrechen. Die Bedeutung der Synchronisierung von Lenk- und Ruhezeiten mit Ladevorgängen wird in der Strategie leider komplett ausgeklammert.
 - Wir empfehlen darüber hinaus eine Anpassung der Lenk- und Ruhezeiten, sodass Lkw-Fahrer die Möglichkeit erhalten, längere Ruhezeiten (z.B. tägliche Ruhezeit) zu unterbrechen, die mit dem Aufladen eines Lkw zusammenfallen. Dies ist notwendig, damit Fahrer die Ladestation verlassen können, wenn die Batterie ausreichend geladen ist, um die Ladesäule für andere Lkw freizumachen. Ähnliche Konzepte existieren bereits im Fährverkehr, wo Fahrer für die Auf- und Abfahrt auf die Fähre die Ruhezeit maximal zweimal für insgesamt eine Stunde unterbrechen dürfen. Es gibt bereits ein entsprechendes Symbol für diese Art der kurzzeitigen Ruhezeitunterbrechung im Fahrtenschreiber. Wichtig ist zu betonen, dass das Fahrpersonal mit dieser Regelung die Möglichkeit hätte, die Ladesäule freizumachen, aber die Pause bzw. Nachtruhe nicht zwingend unterbrechen müsste.



- **Koordination mit Bundes- und Nachbarländern beim öffentlichen Lkw-Ladenetz:** Die Abstimmung mit den Bundesländern und den Nachbarländern ist von großer Bedeutung beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (und der Umsetzung der AFIR-Vorgaben). Es ist wichtig, dass sämtliche Maßnahmen zum Ladeinfrastrukturausbau mit den Bundesländern und auch den Nachbarländern eng koordiniert werden, um ein homogenes und bedarfsgerechtes innerdeutsches aber auch grenzüberschreitendes Ladenetz sicherzustellen. Konkrete Maßnahmen, um dies sicherzustellen, fehlen derzeit im Masterplan.
- **Beschleunigung von Genehmigungsverfahren (Maßnahmenpaket II):**
 - **Notwendigkeit der Verfahrensbeschleunigung:** Um einen schnellen Markthochlauf zu ermöglichen, ist es unerlässlich, Ausschreibungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und bürokratische Hindernisse abzubauen.
 - **Herausforderungen bei der Standardisierung:** Während der Masterplan konkrete Vorschläge zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren macht sowie Maßnahmen zur Unterstützung von Kommunen vorsieht, bleibt die fehlende bundesweite Standardisierung der Baugenehmigungsverfahren eine zentrale Problematik. Die Fristen für Genehmigungen variieren erheblich von Gemeinde zu Gemeinde, was die Koordination mit Partnern wie Generalunternehmern, Energieversorgungsunternehmen und Ladeinfrastrukturherstellern erschwert.
 - **Transparenz im Genehmigungsprozess:** Ein weiteres Problem ist der Mangel an Transparenz im Genehmigungsprozess. Unternehmen haben oft keine klare Vorstellung davon, wann sie mit einer Genehmigung für den Auf- und Ausbau ihrer Ladeinfrastruktur rechnen können, was die Projektplanung zusätzlich erschwert.
 - **Flächenverfügbarkeit:** Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Masterplan Strategien vorschlägt, bundeseigene Flächen auch abseits von Autobahnen (u.a. Maßnahme 15) für den Aus- und Aufbau von Ladeinfrastruktur zu nutzen. Deutschlandweit fehlen allein an den Autobahnen bis zu 30.000 Abstellmöglichkeiten für Lkw. Mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur wird sich der Flächenbedarf für sichere Parkplätze weiter erhöhen. Begleitende Maßnahmen wie die Förderung zum Ausbau von Flächen an Rastplätzen und Logistikzentren sind daher weiterhin erforderlich.
- **Preisgestaltung für öffentliches Laden (Maßnahmenpaket III):**
 - Es besteht weiterhin das Problem, dass hohe Strompreise an öffentlichen Ladesäulen den wirtschaftlichen Betrieb elektrischer Logistikfleotten erschweren. Zwar enthält der Masterplan Maßnahmen zur Erhöhung der Preistransparenz und zur Konkretisierung der AFIR-Vorgaben zur Preisentwicklung, jedoch fehlen konkrete Maßnahmen zur Senkung der Strompreise beim öffentlichen Laden. Hier sollte der Masterplan entsprechend ergänzt werden.
 - Eine wirksame Maßnahme könnte unter anderem die Senkung der Stromsteuer auch für Logistikunternehmen und öffentliches Laden sein, wie sie bereits mehrfach von Verbänden gefordert wurde.
- **Verbesserung der Netzkapazität (Maßnahmenpaket IV):**
 - **Transparenz bei Netzanschlusskapazitäten:**
 - Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Transparenz der Netzanschlusskapazität (Maßnahme 23) sind begrüßenswert. Netzbetreiber sollten in Echtzeit öffentlich zugängliche Informationen über verfügbare Netzkapazitäten bereitstellen, einschließlich aktueller Kapazitätsniveaus, geschätzter Vorlaufzeiten für Anschlussgenehmigungen und potenzieller Kosten für Netzaufbrüstungen.
 - Beispiel für mangelnde Koordination: In der Vergangenheit kam es vor, dass wir bei der Inbetriebnahme eines Standortes unseren Zielbedarf an Strom dem Versorger mitteilten, der daraufhin einen Hochlaufplan mit uns teilte. Entsprechend beschafften wir Fahrzeuge und bauten Ladeinfrastruktur aus. Der Versorger teilte



uns dann kurzfristig mit (die Fahrzeuge waren bereits unterwegs zum Standort), dass nicht ausreichend Strom verfügbar sei. Somit konnten die Fahrzeuge am Standort nicht eingesetzt werden.

- **Weitere Empfehlungen**

- **Proaktive Netzverstärkung:** Die Bundesregierung sollte Netzbetreiber durch geeignete Anreizsysteme dazu motivieren, das Netz in Gebieten mit hohem Potenzial für Ladeinfrastruktur proaktiv zu verstärken, anstatt nur reaktiv auf die Bestellung von Netzanschlüssen zu reagieren.
- **Optimierte Anschlussverfahren:** Digitalisierung, Standardisierung und Straffung der Netzanschlussverfahren zur Minimierung von Verzögerungen sind unerlässlich. Verbindliche Antwortfristen für Netzbetreiber sollten eingeführt und konsequent durchgesetzt werden.

- **Reservierungsfunktion (Maßnahme 32):** Eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung öffentlicher Lkw-Ladeinfrastruktur ist ein funktionierender europaweit interoperabler Buchungs- und Bezahlmechanismus. Dieser sollte auch mit Ladeinfrastruktur abseits der Autobahn interoperabel sein und eine nahtlose grenzüberschreitende, EU-weite Nutzung ermöglichen. Entsprechende Maßnahmen dies in Deutschland umzusetzen und sich dafür auf europäischer Ebene einzusetzen, fehlen derzeit im Masterplan.