

Stellungnahme des NABU zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030



Seit 1899 setzt sich der NABU für eine lebendige, artenreiche und widerstandsfähige Natur ein. Natur- und Artenschutz bedeuten dabei auch, die Ursachen für die schlechte Entwicklung von Ökosystemen als Ganze zu identifizieren und diese Treiber gezielt zu bekämpfen. Der NABU als größter Umweltverband in Deutschland mit mehr als 960.000 Mitgliedern und Fördernden tritt dabei unter anderem dafür ein, dass die Belange des Natur- und Klimaschutzes im Verkehr maßgeblich Berücksichtigung finden und wertvolle Natur erhalten bleibt und wiederhergestellt wird, um der Biodiversitätskrise und dem Klimawandel Einhalt zu gebieten. Hierzu zählt auch, sich für eine Mobilitäts- und Antriebswende einzusetzen, die Anreize für klimafreundliche und effiziente Antriebstechnologien setzt. Der NABU bedankt sich für die Möglichkeit zum oben genannten Gesetzesentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitung

Um die deutschen, europäischen und globalen Klimaziele erreichen zu können, ist die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs eine der zentralen Maßnahmen. Die Umstellung von Verbrennertechnologie hin zu batterie-elektrischen Fahrzeugen stellt dabei die zentrale Herausforderung dar, um signifikante Einsparungen der CO₂-Emissionen zu erreichen.

Die Fortführung der bisherigen Masterpläne Ladeinfrastruktur als ein zentrales Werkzeug des Hochlaufs der Elektromobilität ist ein wichtiger Schritt, den der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) ausdrücklich begrüßt. Der Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 reißt viele wichtige Punkte an, um die Nutzerfreundlichkeit und Praktikabilität der Elektromobilität weiter voranzutreiben.

Nichtsdestotrotz sind auch angesichts der aktuellen Debatte um eine Aushöhlung der europäischen Flottengrenzwerte verschiedene Maßnahmen anpassungswürdig, um Elektromobilität weiter in der Mitte der Gesellschaft zu verankern.

NABU (Naturschutzbund Deutschland) e.V.

Berlin, 24.10.2025

Lobbyregisternummer: R001667

Ansprechpartner:



Die Abdeckung des deutschen Ladenetzes ist vor allem im Pkw-Bereich bereits weit vorangeschritten und bietet eine gute Grundlage für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität. Das Ziel des Masterplans, diese aktuelle Situation durch das Schließen von Lücken – wie etwa bei Mehrparteienhäusern sowie im Lkw-Bereich – zu verbessern, ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Grundsätzliches

Angesichts der unklaren Haushaltslage der Bundesregierung ist „die Umsetzung aller finanzwirksamen Maßnahmen des Masterplans [...] abhängig von den verfügbaren Haushaltssmitteln“. Zur Vermeidung etwaiger Kürzungen ist eine **verbindliche Zusage zur Finanzierbarkeit zentraler Maßnahmen** unabdingbar. Planungssicherheit für Investitionen ist nicht nur für Bürgerinnen und Bürger, sondern insbesondere auch für Unternehmen zentral, um den Hochlauf der Elektromobilität voranzutreiben.

Während viele Punkte des Masterplans sinnvolle Maßnahmen darstellen, fehlen teilweise **konkrete zeitliche Ziele**. Auch hier ist Planbarkeit und Verlässlichkeit seitens der Bundesregierung wichtig, um Investitionen von privater, unternehmerischer und öffentlicher Seite anzukurbeln. Die **Untermauerung der Maßnahmen mit einem konkreten zeitlichen Rahmen** würde die Wirksamkeit signifikant erhöhen.

Maßnahme 3 – Laden in Mehrparteienhäusern

Laden in Mehrfamilienhäusern ist einer der zentralen Hebel, mit dem Elektromobilität in der Breite der Gesellschaft ankommen soll. Während Punkt 3 des Masterplans die Thematik anspricht, ist an dieser Stelle mehr Ambition notwendig.

Zum einen ist durch den Hinweis auf den Finanzierungsvorbehalt zu befürchten, dass die Maßnahmen sich als unzureichend erweisen. Zum anderen ist der Hinweis auf die EPBD in Maßnahme 9 wichtig, aber nicht ausreichend.

Weil ein Großteil der Bevölkerung in Mehrparteienhäusern lebt und viele keinen privaten Stellplatz besitzen, braucht es **klare gesetzliche Vorgaben im Rahmen des GEIG bis April 2026**, die über die EU-Mindestanforderungen hinausgehen und auch **Bestandsgebäude** einbeziehen. Andernfalls drohen die Vorgaben vor allem für Bestandsgebäude deutlich zu kurz zu greifen.

Maßnahme 4 – Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen

Die geplante Förderrichtlinie für Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen ist ein zentraler Baustein für den Hochlauf der Elektromobilität im gewerblichen Straßengüterverkehr. Positiv hervorzuheben ist die geplante Berücksichtigung der Netzanschlusskosten sowie die grundsätzlich vorgesehene Förderung von Depot- und Betriebshofprojekten.

Damit die Maßnahme ihre Wirkung entfalten kann, müssen die Förderprogramme frühzeitig konkretisiert, mit ausreichenden Haushaltssmitteln hinterlegt und dauerhaft abgesichert werden. Hierfür sind **Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt** erforderlich, um eine mehrjährige Planungssicherheit für Unternehmen zu gewährleisten und zu verhindern, dass Förderzusagen an jährlichen Haushaltsverhandlungen scheitern.

Darüber hinaus ist entscheidend, dass die Förderprogramme **KMU-gerecht ausgestaltet** werden. Viele kleine und mittlere Transportunternehmen verfügen nicht über ausreichende Eigenmittel, um hohe Vorleistungen oder Eigenanteile zu erbringen.

Vor diesem Hintergrund sind folgende Punkte zentral:

1. **Gestaffelte Förderquoten nach Unternehmensgröße**
Die Förderanteile müssen verbindlich nach Unternehmensgröße differenziert werden. Kleinere Unternehmen benötigen höhere Zuschüsse, um Markteintrittsbarrieren zu senken. Eine Staffelung von beispielsweise 60 % (kleine Unternehmen), 50 % (mittlere) und 40 % (große Unternehmen) wäre sinnvoll. Diese Staffelung sollte an die EU-KMU-Definition anknüpfen und verbindlich in der Förderrichtlinie verankert werden.
2. **Reduzierte Eigenkapital- und Vorfinanzierungsanforderungen**
Um die Teilnahme auch kleiner Betriebe zu ermöglichen, müssen Eigenmittelanteile begrenzt und **Vorschüsse oder Abschlagszahlungen** zugelassen werden. Eine Teilauszahlung der Fördermittel (z. B. 50 %) nach Bewilligung würde die Liquidität der Antragsteller deutlich verbessern.
3. **Verpflichtungsermächtigungen für mehrjährige Planungssicherheit**
Förderzusagen müssen haushaltrechtlich über mehrere Jahre abgesichert werden, damit Unternehmen ihre Investitionen langfristig planen und umsetzen können.
4. **Vereinfachte und standardisierte Antragsverfahren**
Die Verfahren sollten klar strukturiert und digitalisiert sein. Ein

zweistufiges Verfahren (Vorantrag → Detailantrag) kann den Aufwand für kleinere Betriebe erheblich reduzieren.

Zusätzlich sollte die Förderung auch **Pufferspeicher und intelligente Ladesysteme** umfassen, um Netzanschlusskosten zu minimieren und die Netzstabilität zu erhöhen. Ergänzend wird ein **Recht auf Ladeinfrastruktur am Depot**, auch bei gemieteten Flächen, empfohlen. Dafür ist eine Anpassung der §§ 554 und 578 BGB erforderlich, um Eigentümer zur Duldung der Installation zu verpflichten und Eigentumsfragen zu klären.

Maßnahme 6 – Schnellladenetz für Pkw und Lkw

Die Errichtung eines flächendeckenden Schnellladenetzes entlang der Autobahnen ist von zentraler Bedeutung für den Umstieg auf batterieelektrische Lkw. Positiv ist, dass bereits Ausschreibungen für 130 unbewirtschaftete Rastanlagen laufen und weitere 220 bewirtschaftete Standorte folgen sollen.

Allerdings fehlt eine **verbindliche Roadmap** für den tatsächlichen Aufbau und die Inbetriebnahme dieser Ladepunkte. Es sollte klar festgelegt werden, **wann die 350 Standorte vollständig in Betrieb gehen**, etwa durch ein gestuftes Ausbauziel mit jährlichen Zwischenzielen.

Positiv hervorzuheben ist die Berücksichtigung von Ladebedarfen für Fern- und Reisebusse bei der Ausstattung bewirtschafteter Rastanlagen. Darüber hinaus sollte der Ausbau unter **umwelt- und naturverträglichen Gesichtspunkten** erfolgen: **Zusätzliche Versiegelung ist möglichst gering zu halten**, um Auswirkungen auf die lokale Natur zu minimieren. Die Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit muss stets gewährleistet sein.

Maßnahme 7 – Öffentlich zugängliche Lkw-Ladeinfrastruktur abseits der Autobahnen

Die geplante Förderung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Lkw an Autohöfen, Logistikzentren und Gewerbestandorten ist ein wichtiger Schritt, um Netzlücken zwischen Depot und Autobahn zu schließen. Dabei sollten insbesondere **intelligente Lade- und Speichersysteme** förderfähig sein, um Netzengpässe zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Auch hier gilt: Die Förderprogramme müssen **dauerhaft gesichert, KMU-gerecht und unbürokratisch ausgestaltet** werden.

Maßnahme 8 – Förderprogramme allgemein

Die Erhöhung der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen ist ein zentraler Baustein der Antriebswende. Fördermaßnahmen für Unternehmen und Privatleute sind ein sinnvoller Weg, müssen aber **wirksam und gerecht ausgestaltet** sein.

Der „Investitionsbooster“ ist aus unserer Sicht unzureichend. Alternative Maßnahmen wie eine **Anpassung der Dienstwagenregelung** (2 % Listenwert für Verbrennerfahrzeuge) oder die **Einführung eines Bonus-Malus-Systems** würden die Attraktivität der Elektromobilität deutlich erhöhen.

Auch die **Wiederaufnahme des Förderprogramms „sozial & mobil“** wäre sinnvoll, um den Sektor der mobilen Pflege zu elektrifizieren und die Ladeinfrastruktur in diesem Bereich zu stärken. Zudem könnte eine **Förderung von Batteriechecks für gebrauchte BEVs** das Vertrauen in die Technik erhöhen und den Gebrauchtwagenmarkt beleben.

Maßnahme 9 – Umsetzung der EPBD in das GEIG

Die geplante Umsetzung von Artikel 14 der EPBD in das GEIG bleibt hinter dem tatsächlichen Bedarf zurück. Eine „bedarfsgerechte Umsetzung“ erfordert, dass auch **Mehrparteienhäuser im Bestand** einbezogen werden, da die EPBD hierfür keine Vorgaben macht und der Ausbau bei der geringen Sanierungsrate sonst kaum vorankommt.

Die Bundesregierung muss im Rahmen der GEIG-Novelle über die EU-Mindestvorgaben hinausgehen und **verbindliche Anforderungen für Vorverkabelung und Ladeinfrastruktur in Bestandsgebäuden** verankern. Zudem sollte der **Zugang zu Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz** gestärkt werden. Für bestehende Nichtwohngebäude in Ballungsräumen muss eine verbindliche **Mehrfachnutzung der Stellplätze** vorgesehen werden.

Maßnahmen 18 / 19 – Preistransparenz

Vertrauen in Ladepreise und klare Preistransparenz ist unumgänglich, um den Hochlauf der Elektromobilität weiter voranzubringen. Wir begrüßen ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung, hier Abhilfe zu schaffen und den Endnutzer*innen klare Preise zu ermöglichen. Insbesondere barrierearm direkt ersichtliche Ladepreise ohne versteckte Gebühren können das Vertrauen steigern.

Maßnahmen 22, 23 und 24 – Netzanschlüsse und Netztransparenz

Die Maßnahmen 22, 23 und 24 greifen zentrale Herausforderungen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur auf. Damit sie ihre Wirkung entfalten können, müssen sie **verbindlich terminiert, gesetzlich abgesichert** und mit **klaren Zuständigkeiten** versehen werden.

Nur so können Netzanschlussprozesse zu einem verlässlichen Bestandteil des Infrastrukturaufbaus werden – insbesondere für Betreiber von Lkw-Depots, die auf hohe Anschlussleistungen und kurze Realisierungszeiten angewiesen sind.

THG-Quote

Der NABU weist darauf hin, dass im Rahmen der THG-Minderungsquote jährlich durch die verpflichteten Inverkehrbringer Milliardensummen zur Erfüllung der Quote verausgabt werden. Aufgrund der Ausgestaltung des Quotenmechanismus‘ profitieren derzeit zu rund 90 Prozent Unternehmen aus der Biokraftstoffbranche von diesen Einnahmen, nur 10 Prozent fließt in die Erfüllungsoption Strom. Das Geschäftsmodell der Ladeinfrastrukturbranche könnte massiv verbessert werden, wenn diese Unwucht korrigiert wird. Die Freisetzung dieser Marktkräfte hätte einen beschleunigten Ausbau von Ladeinfrastruktur zufolge, der nicht über Haushaltmittel gefördert werden muss. Der NABU plädiert daher dafür, im aktuellen Gesetzgebungsverfahren zur THG-Quote den Anrechnungsfaktor von Strom auf 5 zu erhöhen und die besonders klimaschädlichen biogenen Kraftstoffe vom Feld von der THG-Förderung auszuschließen, um die Erfüllungsoption Strom hier nicht weiter zu benachteiligen.

Darüber hinaus: Die aktuelle Pauschale für privates Laden von Lkw ist zu niedrig angesetzt, insbesondere weil ein großer Teil des Ladens im Depot erfolgt. Eine Anpassung ist erforderlich, um Investitionen in Eigenstrom und Ladeinfrastruktur wirtschaftlich zu machen.

Besonders beim Laden mit eigenem PV-Strom muss die anrechenbare Strommenge im THG-Quotenhandel angepasst werden, um den tatsächlichen Klimaschutzbeitrag der Betreiber fair abzubilden.

Zusammenarbeit mit Ländern, Kommunen, Wirtschaft und Verbänden

Für weitere Planungssicherheit beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland ist die frühzeitige und vertrauensvolle **Koordination aller beteiligten Akteure** unumgänglich. Wir plädieren in diesem Zusammenhang auch für eine **verstärkte Zusammenarbeit mit Umweltverbänden**. Durch frühzeitige Einbindung in die Planung können Verfahren beschleunigt und Konflikte vermieden werden.

Schlussbemerkung

Wir begrüßen ausdrücklich jede positive Kommunikation zur Elektromobilität, um das Vertrauen der Gesellschaft weiter zu stärken. Angesichts populistischer Debatten ist eine faktenbasierte und konstruktive Kommunikation der Bundesregierung von höchster Bedeutung.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 setzt wichtige Impulse – entscheidend ist nun, die Maßnahmen **zeitlich verbindlich, finanziell abgesichert und praxisnah umzusetzen**, damit der Hochlauf der Elektromobilität zügig und flächendeckend gelingt.