

Stellungnahme

zum Entwurf des Masterplan Ladeinfrastruktur 2030
vom 20. Oktober 2025

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 24. Oktober 2025

Zum Entwurf des Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 vom 20. Oktober 2025 nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wie folgt Stellung:

A. Allgemeine Anmerkungen

Die Fortschreibung des Masterplans Ladeinfrastruktur wird begrüßt. Hierdurch entsteht ein Orientierungsrahmen für den weiteren Ausbau einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge.

Kritisch ist anzumerken, dass viele im Masterplan enthaltene Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt stehen, sodass sie nicht verbindlich wirken und dadurch Planbarkeit und Investitionsbereitschaft des Logistiksektors eingeschränkt bleiben. Vielmehr bedarf es einer rechtlichen Absicherung der Vorhaben durch verbindliche Haushaltsbeschlüsse für die Jahre 2026 und folgende, verpflichtende Umsetzungsvereinbarungen zwischen Bund und Ländern einschließlich konkreter Fristen und Zuständigkeiten sowie öffentlich-rechtlicher Verträge mit Projektträgern mit Umsetzungsverpflichtungen.

Die Umsetzung bestimmter Maßnahmen bedingt eine Reihe von Änderungen in ausgewählten Rechtsgebieten, auf die im Rahmen dieser Stellungnahme hingewiesen wird.

B. Anmerkungen im Einzelnen

Kapitel I – Nachfrage und Investitionen stärken

- Zu Maßnahme 4 – Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen für Nutzfahrzeuge:

Etwa 65 Prozent aller Ladevorgänge werden zukünftig in privatwirtschaftlich betriebenen Depots und auf Betriebshöfen erfolgen – die Neuschaffung eines Förderprogramms ist deshalb zu begrüßen. Inhaltlich sachgerecht ist die Ausweitung der Fördermaßnahmen auf den Infrastrukturaufbau. Zusätzlich müssen auch die Planungskosten förderfähig werden, da diese einen erheblichen Anteil an den Gesamtkosten ausmachen. Ladeinfrastruktur muss modular und skalierbar konzipiert werden, um zukünftige Erweiterungen kosteneffizient realisieren zu können. Daher ist auch die Möglichkeit der Überbauung des aktuellen Bedarfs im Förderprogramm zu berücksichtigen.

Mit der Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs verkürzen sich (zumindest für einen noch nicht überschaubaren Zeitraum) die Reichweiten im operativen Betrieb der E-Lkw-Flotten. Bestehende, unternehmensübergreifende logistische Ketten und Prozesse müssen hieran angepasst werden. Da der Logistiksektor insgesamt hochgradig arbeitsteilig ist, ist die Dichte der betrieblichen Ladehubs an logistischen Drehkreuzen (Depots, Lageranlagen, Terminals und Betriebshöfen von Industrie, Handel und Logistik sowie Güterverkehrszentren) ebenso entscheidend für die operative Funktionalität der Elektromobilität im Schwerlastverkehr wie die Möglichkeit des Zugangs für Dritte (Transportdienstleister). Dafür sind u. a. regulatorische Rahmenbedingungen im Energiesteuergesetz und dem Energiewirtschaftsgesetz zu schaffen.

- Zu Maßnahme 6 – Hochleistungs-Ladehubs entlang logistischer Hauptachsen:

Der Aufbau eines E-Lkw-Schnellladenetzes entlang der Bundesautobahnen ist zu begrüßen. Darüber hinaus sollten Hochleistungs-Ladehubs (MCS) auch auf (mautpflichtigen) Bundesstraßen entlang logistischer Hauptachsen entstehen. Mautdaten können zur Ermittlung von Standorten herangezogen werden.

Kapitel II – Umsetzung vereinfachen und beschleunigen

Die geplanten Vereinfachungen – insbesondere vereinfachte Genehmigungsverfahren für großflächige Ladeinfrastrukturprojekte auf Betriebsgeländen – sind zu begrüßen.

Kapitel III – Wettbewerb und Preistransparenz erhöhen

- Zu Maßnahme 21 – Markterkundungsgespräche:

Die Fortführung der Clean-Room-Gespräche soll der Ermittlung der Zukunftschancen der Elektromobilität dienen. Unbedingt ist auch die Nutzerperspektive zur Ermittlung der Investitionsplanungen und Investitionshürden in der Logistikbranche einzubeziehen. Ansonsten drohen die Ergebnisse sich erneut zu einseitig an den Interessen des Anbietermarktes, nicht aber an der Nachfrageseite zu orientieren. Die Beteiligung der Logistikbranche würde die Qualität der Erkenntnisse erheblich erhöhen.

Kapitel IV – Integration ins Stromnetz verbessern

- Zu Maßnahme 22 – Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens:

Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens können entscheidende Prozessbeschleuniger im Antrags- und Anschlussprozess insbesondere oberhalb der Niederspannung sein. Logistikimmobilien, Depots und -terminals müssen bei der Priorisierung von Netzanschlüssen besonders berücksichtigt werden, da sie als logistische Drehkreuze eine besonders strategische Relevanz haben. Die im Masterplan Kapitel IV enthaltenen Maßnahmen hinsichtlich Beschleunigung, Digitalisierung, Standardisierung und einer höheren Transparenz bei Netzanschlussverfahren wurden bereits mehrfach im Rahmen unserer Kommentierung zur Novellierung des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) gefordert. Im aktuellen Entwurf der EnWG sind sie nicht enthalten. Sie müssen dort dringend gesetzlich verankert werden.

- Zu Maßnahme 23 – Transparenz über Netzanschlusskapazitäten:

Die Bereitstellung digitaler Auskunftstools zur Netzanschlusskapazität ist ebenso richtig wie dringlich. Derzeit scheitern viele Infrastrukturvorhaben an der fehlenden Transparenz seitens der Verteilnetzbetreiber. Große Logistikstandorte benötigen planbare Netzanschlussverfahren mit hoher Anschlussleistung. Diese Standorte sollten idealerweise priorisiert werden.

- Zu Maßnahme 24 – Rückmeldefristen und -pflichten:

Verbindliche Rückmeldefristen im Netzanschlussverfahren sind erforderlich, um die Planbarkeit für antragstellende Logistikunternehmen zu verbessern. Eine Angleichung der Prozesse nach dem Vorbild anderer EU- Mitgliedstaaten würde zu einer Steigerung der Effizienz beim Aufbau von Depotladelösungen führen. Frankreich schreibt beispielsweise eine Angebotsfrist von sechs Wochen vor, während in den Niederlanden für die Herstellung von Anschlüssen 18 bis 22 Wochen bindend sind.

- Zu Maßnahme 29 – Erweiterung des Elektromobilitätsgesetzes:

Die Verlängerung und Erweiterung des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) ist zu begrüßen. Bislang sind nur Fahrzeuge der Klasse N1 im EMoG berücksichtigt, die Aufnahme weiterer Fahrzeugkategorien, insbesondere der Klassen N2 und N3, ist daher dringend erforderlich, um auch schwere Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich einzubeziehen.

- Zu Maßnahme 32 – Reservierungsfunktion für Ladeinfrastruktur

Für die Nutzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist eine Reservierungsfunktion funktionell erheblich, damit eine Synchronisation mit gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten möglich wird. Die Verordnung (EG) 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ist dahingehend zu ergänzen, dass die kurze Unterbrechung der täglichen Ruhezeit des Fahrers für Zwecke der Freigabe einer Ladesäule nach dem Ladevorgang rechtlich zulässig ist. Deutschland sollte sich daher bei der Europäischen Kommission dafür einsetzen, die Ausnahmeregelungen für kurzzeitige Unterbrechungen der regelmäßigen täglichen Ruhezeit, wie bei begleiteten Fähr- und Eisenbahnfahrten nach Artikel 9 der Verordnung (EG) 561/2006 bereits möglich, zu ergänzen.

Kapitel V – Nutzerfreundlichkeit und Innovation steigern

- Zu Maßnahme 36 – Technologie- und Innovationsförderung:

Die Erprobung von Batteriewechselsystemen für E-Lkw wird begrüßt (hierbei wird auf das White-Paper des Fraunhofer IML in Zusammenarbeit mit dem DSLV und führenden Logistikunternehmen verwiesen). Neben dieser Technologie sollte auch die Pilotierung und Standardisierung von Megawatt-Ladesystemen (MCS) mit industrieller Anwendung gezielt gefördert werden.

Zur europäischen Koordination

Lade- und Abrechnungssysteme für schwere Nutzfahrzeuge müssen EU-weit standardisiert werden. Nur so können transeuropäische Verkehre effizient und rechtssicher abgewickelt werden.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird daher maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr und zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit Logistik und Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union.