Stellungnahme

Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

Stellungnahme zum Entwurf eines neuen Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 des Bundesministeriums für Verkehr

Der VDIK

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) vertritt seit 1952 die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland. Dazu gehören 38 Marken aus 14 verschiedenen Ländern. Sie verkaufen hierzulande jährlich über 1,2 Million Pkw. Das ist ein Marktanteil von rund 43 Prozent. Außerdem setzen die VDIK-Mitglieder rund 120.000 Nutzfahrzeuge ab.

Die internationalen Hersteller sind in Deutschland schon seit Jahrzehnten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie arbeiten mit rund 12.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen. Dort und in ihren deutschen Vertriebszentralen beschäftigen sie über 100.000 Mitarbeiter. Die VDIK-Mitglieder investieren in Infrastruktur und errichten europäische Logistik-, Schulungs- und Entwicklungszentren. Die VDIK-Mitglieder haben frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Markt gebracht. Elektroautos sind heute für Kunden in Deutschland, auch dank des breiten Angebots der internationalen Marken, in großer Vielfalt verfügbar.

Einführung

Mit dem Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 legt die Bundesregierung einen Fahrplan vor, um den weiteren Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur in Deutschland zu steuern. Ziel ist, sicherzustellen, dass das Laden für Pkw, Lkw, Busse und Nutzfahrzeuge gleichermaßen komfortabel, zuverlässig und transparent möglich ist, im öffentlichen Raum ebenso wie an Depots, Betriebshöfen oder am Arbeitsplatz.

Der Entwurf betont den Vorrang eines marktwirtschaftlichen, wettbewerblich organisierten Ladeinfrastrukturausbaus, flankiert durch klare Rahmenbedingungen für technische Vereinheitlichung, Preistransparenz und neue Technologien wie das bidirektionale Laden. Zugleich hebt die Bundesregierung hervor, dass Deutschland die europäischen Mindestziele gemäß AFIR-Verordnung bereits deutlich übertrifft und der Ausbau künftig weiterhin vorausschauend gegenüber dem Fahrzeughochlauf erfolgen soll.

Damit verknüpft der Masterplan den Anspruch, Elektromobilität als selbstverständlichen Bestandteil des Alltags zu verankern, mit dem Ziel, individuelle Mobilität und Klimaschutz in Einklang zu bringen und zugleich den Automobilstandort Deutschland zu stärken.

Vor diesem Hintergrund begrüßt der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) den Masterplan-Entwurf grundsätzlich als wichtigen Orientierungsrahmen für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. In der folgenden Stellungnahme bewertet der VDIK den Entwurf mit Blick auf Umsetzbarkeit, Wettbewerbsneutralität und Praxistauglichkeit – insbesondere im Hinblick auf die Rolle internationaler Hersteller und die erforderlichen Rahmenbedingungen für einen beschleunigten Markthochlauf der Elektromobilität.

Executive Summary

Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) begrüßt den Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 ausdrücklich als wichtigen Schritt, um Deutschland auf dem Weg zu einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen und wettbewerblich organisierten Ladeinfrastruktur weiter voranzubringen.

Die Bundesregierung bekennt sich zu Marktprinzipien, Technologieneutralität und Preistransparenz. Viele Anregungen des VDIK wurden bereits aufgegriffen. Dennoch bleibt der Entwurf in zentralen Punkten zu unverbindlich. Es fehlen klare Fristen, quantitative Zielwerte und messbare Erfolgsindikatoren, insbesondere auf kommunaler Ebene. Für den Hochlauf der Elektromobilität braucht es jetzt Verbindlichkeit statt weiterer Absichtserklärungen.

Kernforderungen des VDIK:

1. Lkw-Laden priorisieren: Verbindlicher Ausbau- und Netzfahrplan für MCS-Korridore, Depots und Off-Highway-Laden mit klaren Service-Level-Fristen für Netzanschlüsse.
2. Kommunale Verantwortung stärken: Einführung eines bundesweiten Ladeindikators, Einführung von KPI-basierten Mindestzielen für Kommunen und Verpflichtung zu wettbewerblichen Vergaben im öffentlichen Straßenraum bis 2026.
3. Transparenzpaket 2026: Zentrale Veröffentlichung von Preisen und Verfügbarkeiten (Uptime-Daten), einheitliche Regelung der Blockiergebühren und Echtzeit-Preisweitergabe an MSPs.
4. Private Ladeinfrastruktur fördern: Kombination aus Investitions-, Steuer- und Rechtsanreizen, inklusive Recht auf Wallbox, ermäßigter Umsatzsteuer und steuerfreies Arbeitgeberladen. Verbindliche Anforderungen für Ladeinfrastruktur an Mehrfamilienhäusern.
5. Technologieoffenheit sichern: Förderlinien ausdrücklich für Induktiv-, Plug & Charge-, bidirektionale und wechselbare Systeme öffnen, Interoperabilität verbindlich nach DIN/ISO-Standard verankern.

Fazit: Der Entwurf weist die richtige Richtung, aber Deutschland braucht jetzt Tempo, Verbindlichkeit und Transparenz. Nur mit klaren Zielen, belastbaren Fristen und fairen Rahmenbedingungen kann der Markthochlauf der Elektromobilität gelingen – und der Automobilstandort Deutschland gestärkt werden. Der VDIK steht bereit, diesen Prozess mit seiner internationalen Erfahrung aktiv zu begleiten.

Stellungnahme des VDIK

Der VDIK begrüßt, dass der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 den Aufbau einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen und wettbewerblich organisierten Ladeinfrastruktur als prioritäres Ziel definiert. Positiv hervorzuheben sind die Einbindung des Expertenforums EKMI, die stärkere Verknüpfung von Pkw- und Lkw-Laden sowie die Betonung marktwirtschaftlicher Instrumente.
Gleichzeitig bleibt der Entwurf in zentralen Punkten unverbindlich: **Es fehlen klare Ausbauziele, verbindliche Zeitpfade und überprüfbare Indikatoren auf kommunaler Ebene**. Auch werden wichtige Hemmnisse, etwa lange Netzanschlusszeiten, bürokratische Genehmigungsverfahren und unzureichende Anreize für private Ladepunkte, nur unvollständig adressiert.

Der Masterplan sollte in der finalen Fassung mit konkreten Zielgrößen, Fristen und Verantwortlichkeiten unterlegt werden, um Fortschritte messbar zu machen.
Der Masterplan muss auf einer quantitativen Planung auf Basis eines klar definierten Fahrzeugvolumens basieren. Für eine verlässliche Umsetzung ist eine verzahnte Volumen- und Maßnahmenplanung notwendig: Ausbau- und Förderziele müssen jährlich an den realen Fahrzeughochlauf angepasst werden. Nur durch diese enge Kopplung zwischen Fahrzeughochlauf und Ladeinfrastruktur-Förderung kann Versorgungssicherheit gewährleistet und Über- oder Unterförderung vermieden werden.

Lkw- und Nutzfahrzeugladen als Priorität

Die Elektrifizierung des Güterverkehrs entscheidet über den Erfolg der Verkehrswende. Ein batterieelektrischer 40-Tonner ersetzt pro Jahr bis zu 80.000 Liter Diesel, bei einem Einsparpotenzial von rund 220 t CO_2 pro Fahrzeug und Jahr. Ohne eine leistungsfähige Lkw-Ladeinfrastruktur wird dieser Markt jedoch nicht skalieren.

Der Entwurf nennt MCS-Korridore und Depotförderung, bleibt aber ohne quantifizierte Ausbauziele. Heute existieren in Deutschland **weniger als 20 öffentliche Lkw-HPC-Standorte**, während laut NLL-Bedarfsszenarien **mindestens 4 000 bis 8 000 Standorte bis 2030** erforderlich sind.

Ein zentraler Ansatz zur Stärkung des Wettbewerbs und zur Begrenzung überhöhter Preise ist das **Durchleitungsmodell**. Es ermöglicht, dass verschiedene Betreiber den gleichen Ladeparkstandort gemeinsam nutzen und so mehrere Anbieter über eine einzige physische Ladeinfrastruktur agieren können. Dieses Modell reduziert das Risiko **monopolartiger Preisbildung** an Schnelllade-Hubs und erhöht gleichzeitig die Auslastung der Ladepunkte.
Der VDIK empfiehlt, das Durchleitungsmodell als **Best-Practice-Ansatz** im Masterplan zu verankern.

Auch die Netzanschlusszeiten liegen derzeit teils bei über 18 Monaten, was Investitionen in Depot- und Fernverkehrsladen ausbremst.

Empfehlungen:

- **Festlegung quantifizierter Ziele** mit Zwischenzielen pro Jahr.
- **Service-Level-Agreements für Netzanschlüsse** (Antwort ≤ xx Arbeitstage, Realisierung ≤ x Monate)
- Ausbaupflichten für Netzbetreiber an TEN-V-Korridoren
- Prioritäre Förderung von **Off-Highway-Laden** (Baustellen, kommunale Depots, Logistikareale) mit kombinierter Netzförderung.

Kommunale Steuerung, Planung und Vergabe

Die Kommunen sind das Rückgrat der Ladeinfrastruktur, verfügen aber häufig nicht über die Mittel oder das Know-how zur strategischen Planung. Rund **70% der Kommunen haben laut NLL-**

Kommunalbefragung 2024 keine Ladeinfrastrukturstrategie, und nur etwa ein Drittel nutzt Förderprogramme systematisch.

Ohne verbindliche Zielgrößen und Anreize entsteht eine starke Ungleichverteilung, sei es im Vergleich der Städte untereinander oder im Vergleich mit den Landkreisen. Die OEMs können ihre Quotenvorgaben nur erfüllen und die Durchdringung der Elektromobilität vorantreiben, wenn in der Fläche eine ausreichende Ladeinfrastruktur funktioniert.

Jede Kommune sollte verpflichtet werden, einen eigenen Infrastrukturplan Elektromobilität zu erstellen. Dieser Plan soll den lokalen Bedarf auf Basis von Fahrzeugbeständen, Siedlungsstruktur, touristischem Verkehr und Netzkapazität quantifizieren und verbindliche Ausbauziele enthalten. Ein solcher Plan ermöglicht, dass Ladeinfrastruktur nicht zufällig, sondern vorausschauend, bedarfs- und ortsgerecht entsteht. Kommunale Infrastrukturpläne würden die Grundlage bilden, um Fördermittel gezielt einzusetzen, Flächen zu priorisieren und Netzbetreiber frühzeitig einzubinden. Der VDIK empfiehlt, diese Pflicht im Rahmen des Masterplans oder einer begleitenden Verordnung rechtlich zu verankern und mit einer jährlichen Fortschrittsberichterstattung an die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur zu verbinden.

Empfehlungen:

- **Kommunaler Ladeinfrastruktur-Indikator** (Ladepunkte pro 1.000 Ew.), Einführung von KPI-basierten Mindestzielen pro Kommune flankiert durch verpflichtende Infastrukturpläne
- Gesetzliche Verankerung **wettbewerblicher Vergaben im öffentlichen Raum** flankiert durch Musterverträge der NLL
- **Bundesweite Schulungs- und Beratungsoffensive** über ISLa zur Professionalisierung der kommunalen Ladeplanung

Netzanschluss und Netzausbau

Der Netzanschluss ist aktuell die größte strukturelle Hürde beim Ausbau. Betreiber berichten von **Wartezeiten von 6 bis 18 Monaten**, teilweise sogar länger. In 40% der Fälle entstehen Zusatzkosten durch Netzverstärkungen, die nicht planbar sind.

Ohne verbindliche Fristen und Transparenz drohen massive Verzögerungen, vor allem beim Lkw-Laden, bei dem Ladeleistungen von 700 kW bis 1 MW üblich sind.

Neben klaren Fristen braucht es konkrete Zielgrößen, messbare Indikatoren und verbindliche Kontrollmechanismen, um Fortschritte beim Netzausbau und -anschluss transparent zu überwachen. Bislang fehlen im Entwurf definierte Zielwerte zur durchschnittlichen Anschlusszeit, zur Zahl der bearbeiteten Anfragen oder zur Umsetzungsquote von Netzanschlüssen.
Der VDIK hält es für zwingend notwendig, dass alle Netzbetreiber verpflichtet werden, diese Kennzahlen regelmäßig zu melden und öffentlich zu machen. Nur wenn die Marktteilnehmer über

klare Berichtspflichten und Zielerreichungsquoten verfügen, wird der Netzausbau die notwendige Geschwindigkeit erreichen.
Fortschritt darf nicht nur angekündigt, sondern muss jährlich überprüft und bei Bedarf sanktioniert werden.

Empfehlungen:

- Verbindliche Prozess- und Fristenregelung
- Aufbau **einer bundesweiten Kapazitätsauskunfts-Plattform** bis Ende 2026 (analog zur Netzentwicklungsplanung Strom).
- **Gesetzliche Ausbaupflicht der Netzbetreiber** entlang TEN-V-Achsen.

Preistransparenz, Nutzerfreundlichkeit und Strompreis

Preistransparenz ist ein zentraler Hebel für Akzeptanz. Laut Erhebungen geben **über 60% der Nutzer an, dass sie die Preisstruktur beim Laden nicht nachvollziehen können**. Große Unterschiede zwischen Anbietern (teilweise über 100 %) und unklare Blockiergebühren erzeugen Unsicherheit.

Der Strompreis an der Ladeinfrastruktur stellt zunehmend eine Markthemmnis dar. Während Haushaltsstrom im Durchschnitt bei rund 30 ct/kWh liegt, zahlen Nutzer an öffentlichen Schnellladern häufig 60 bis 80 ct/kWh. Diese Differenz hemmt die Wirtschaftlichkeit von E-Fahrzeugen und gefährdet die soziale Akzeptanz. Die Strompreisstruktur für Ladeinfrastruktur sollte deshalb überprüft werden, insbesondere Netzentgelte, Umlagen und Abgaben. Entscheidend ist, mehr Wettbewerb unter den Betreibern zu fördern, etwa durch einheitliche, vergleichbare Preisdaten in Echtzeit, offene Schnittstellen und ein leicht zugängliches Preisinformationssystem. Ein sinkender Strompreis durch Wettbewerb und Transparenz ist die Grundvoraussetzung, damit Elektromobilität langfristig kostengünstiger als der Verbrenner wird.
Zudem fehlen öffentlich zugängliche Informationen über Verfügbarkeit („Uptime“) .

Empfehlungen:

- Einrichtung eines **Preis- und Uptime-Dashboards** über den Nationalen Zugangspunkt (Mobilithek)
- **Verpflichtende Echtzeit-Preisweitergabe** durch CPO an MSP und Veröffentlichung der Uptime-KPI
- Einheitliche Regelung für **Blockiergebühren** (nur nach Ladeende, kein Start vor 9 Uhr).

Private Ladeinfrastruktur und Quartiere

Über 80% aller Ladevorgänge erfolgen derzeit zu Hause oder am Arbeitsplatz. **Gleichzeitig lebt rund die Hälfte der Bevölkerung in Mehrfamilienhäusern,** wo die Installation einer privaten Ladeeinrichtung oft scheitert, an Eigentümerbeschlüssen, fehlenden Netzkapazitäten oder Kosten.

Hier liegt das entscheidende Nadelöhr des Markthochlaufs: Ohne einfach zugängliches Laden für Mieter und Stadtbewohner stagniert die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen. Besonders betroffen sind einkommensschwächere Haushalte und Pendler in urbanen Räumen, also genau jene Zielgruppe, die über Sozial- oder Einsteigerprogramme erreicht werden soll. Die 1:1 Überführung der EPBD bis April 2026 in nationales Recht allein reicht nicht aus, da dort für Bestandsgebäude praktisch keine verpflichtenden Vorgaben vorhanden sind.

Empfehlungen:

- Start des MFH-Förderprogramms 2026 mit klarer Priorisierung von Quartiers- und Gemeinschaftslösungen
- Verbindliche Anforderungen für Ladeinfrastruktur an Mehrfamilienhäusern im Bestand festlegen, die über die EU-Mindestvorgaben der EPBD hinausgehen
- Einführung steuerlicher Anreize: ermäßigte Umsatzsteuer, Sonder-AfA für Ladepunkte, steuerfreies Arbeitgeberladen
- Weitere zivilrechtliche Vereinfachungen im Miet- und WEG-Recht („Recht auf Wallbox 2.0“)
- Aufnahme von Quartiers-Ladehubs als förderfähige Standardmaßnahme in künftige Bundesprogramme (ähnlich KfW 432-Energieeffizienzquartiere)

Innovation, Technologieneutralität und Bidirektionalität

Innovation sichert Akzeptanz und Zukunftsfähigkeit. Deutschland braucht technologieoffene Förderansätze, um neue Marktmodelle zu erproben. **Während die EU bereits Pilotprojekte für batteriegestützte Wechselstationen und autonomes Laden fördert, fehlt im Masterplan eine vergleichbare Öffnung.**

Bidirektionales Laden kann zum entscheidenden Baustein der Energiewende werden: Wenn 10% der BEV-Flotte (2025 ≈ 1,2 Mio. Fahrzeuge) ihre Batterien netzdienlich einbringen, entspricht das einer Speicherkapazität von über 12 GWh – genug, um Lastspitzen an ganzen Tagen auszugleichen.

Empfehlungen:

- Aufnahme einer **Technologie-Offenheits-Klausel** in alle Förderlinien
- Förderung innovativer Systeme wie Induktiv-, Plug & Charge-, autonomes Laden sowie Wechsel- und automatisierten Systemen mit Pilotquoten
- Sicherstellung der **Interoperabilität** durch verpflichtende Umsetzung von ISO 15118 / DIN 70121 in allen öffentlich geförderten Ladepunkten

Governance, EU-Hebel und Förderinstrumente

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) hat sich als zentrale Koordinierungsstelle bewährt. Ihre Aufgaben müssen langfristig gesetzlich verankert werden.

Gleichzeitig ist die europäische Förderung entscheidend: Deutschland hat im AFIF-Programm bislang **nur rund 12 % der verfügbaren Mittel abgerufen**, während Frankreich und Italien bereits über 40% nutzen.

Empfehlungen:

- Zertifizierung der **KfW als Implementing Partner für AFIF-Mittel** bis Q2 2026, um nationale Projekte direkt über EU-Mittel kofinanzieren zu können
- Ziel: Deutschland bis 2027 unter die **drei führenden Mitgliedstaaten beim AFIF-Mittelabruf** in Europa
- Einführung eines **öffentlichen Fortschritts-Dashboards** mit nationalen und kommunalen Kennzahlen zu Ladepunkten, Netzanschlüssen, Preisen und Mittelabrufen

Der Masterplan Ladeinfrastruktur deckt ein breites Spektrum an Rahmenbedingungen ab, bleibt jedoch bei der **Einbindung der Stromerzeuger** und der **strategischen Preisgestaltung von Ladestrom** unvollständig.

Um Elektromobilität wirtschaftlich attraktiv zu machen, ist ein **quantifizierter Ausbauplan für erneuerbare Stromerzeugung und Netzkapazität** erforderlich – insbesondere mit Blick auf die Versorgung der Ladeinfrastruktur mit günstigem Grünstrom.

Nur durch eine enge Verzahnung von **Ladeinfrastruktur- und Erzeugungsplanung** kann der Strompreis langfristig sinken und die Wettbewerbsfähigkeit der Elektromobilität gesichert werden. Der VDIK fordert daher, den Masterplan Ladeinfrastruktur zu **einem integrierten „Masterplan Elektromobilität“** weiterzuentwickeln, der auch die Erzeugungsseite systematisch einbezieht – wie es der Verband seit Langem fordert.

Nur durch die enge Verknüpfung von Erzeugung, Netzinfrastruktur und Fahrzeughochlauf kann der Masterplan Ladeinfrastruktur zu einem echten Masterplan Elektromobilität werden.
Der VDIK steht bereit, diesen integrierten Ansatz gemeinsam mit Politik, Energiewirtschaft und Automobilindustrie weiterzuentwickeln.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.
Berlin im Oktober 2025

Ansprechpartner:
Carsten Bamberg, Leiter Mobilität, Umwelt und Energie