

Stellungnahme des bdo zum Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von rund 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Der bdo bedankt sich für die Möglichkeit, die Verbandsposition zum Entwurf des „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ einzubringen und nimmt wie folgt Stellung:

1. Grundsätzliches

Der bdo begrüßt ausdrücklich den Entwurf zum „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“. Anders als bei den ersten beiden Masterplänen werden Fern- und Reisebusse, aber auch das Depotladen bei ÖPNV-Bussen, zum ersten Mal wirklich mitgedacht. Hervorzuheben ist, dass der Plan Fern- und Reisebusse explizit als eigene Kategorie mit spezifischen Ladebedarfen benennt, und zwar im Kontext der zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOBs), der Entwicklung kommunaler Ladeinfrastruktur sowie der Autobahnrastanlagen. Dies ist von essenzieller Bedeutung.

Mit den EU-CO₂-Flottengrenzwerten und dem „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ gibt es klare regulatorische Vorgaben für die Antriebstransformation im Busbereich. Ohne geeignete Maßnahmen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur wird die Antriebswende jedoch nicht gelingen. Entsprechend positiv bewerten wir den Maßnahmenkatalog des neuen Masterplans. Besonders zu begrüßen sind die Abschnitte, in denen die Ausstattung an branchentypischen Verkehrsknotenpunkten, insbesondere zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB), mit Ladeinfrastruktur für Fern- und Reisebusse vorgesehen ist und die Einbindung von Fernbussen in die Planung des nationalen Schnellladenetzes ausdrücklich erwähnt wird. Ebenso sinnvoll ist die geplante Reservierungsfunktion für Ladepunkte, die für den liniengebundenen Fernbusverkehr und touristischen Gelegenheitsverkehr essenziell ist. Nur so lassen sich Fahrpläne zuverlässig halten und die von den Reisenden gebuchten touristischen Programme umsetzen. Die geplanten Maßnahmen zur Steigerung der Preistransparenz werden ebenfalls ausdrücklich unterstützt.

Nichtsdestotrotz sehen wir noch einige Punkte, die konkreter ausgestaltet oder nachgeschärft werden müssen.

2. Zu Kapitel I „Nachfrage und Investitionen stärken“

Wir begrüßen ausdrücklich das Vorhaben, eine Förderrichtlinie für Ladeinfrastruktur unabhängig von Fahrzeugen zu veröffentlichen. Hier sollten insbesondere auch die Kosten für die Ertüchtigung des Netzanschlusses mitberücksichtigt werden. Darüber hinaus begrüßen wir, die Ladebedarfe von Fern- und Reisebussen bei der Ausstattung bewirtschafteter Rastanlagen zu berücksichtigen.

Wir regen an, den Unterpunkt 7 „Aufbau öffentlich zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur“ zu öffnen und dort alle schweren Nutzfahrzeuge miteinzubeziehen. Die Analyse, dass das geplante Lkw-Schnellladernetz an den Bundesautobahnen nicht die gesamten Ladebedarfe von E-Lkws im öffentlichen Raum deckt, gilt gleichermaßen für Fern- und Reisebusse. Entsprechend spricht sich der bdo dafür auf, dass das geplante Förderprogramm für die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf Flächen abseits der Bundesautobahnen sich nicht nur auf E-Lkw beschränkt, sondern allgemein für schwere Nutzfahrzeuge gilt. Da E-Reise- und E-Fernbusse die gleiche Ladetechnik wie E-Lkw nutzen und ebenfalls Lademöglichkeiten abseits der Bundesautobahnen benötigen, oftmals auch am gleichen Ort, ergibt es keinen Sinn, sich hier auf Lkw zu beschränken. Vielmehr ergäbe sich durch eine Öffnung des Förderzwecks bereits frühzeitig die Möglichkeit, auch Landeinfrastruktur für den

öffentlichen Personenverkehr mit Fern- und Reisebussen auszubauen. Damit ließe sich bereits ab dem nächsten Jahr eine Verzahnung mit der Maßnahme 37 aus Kapitel V „Ladeinfrastruktur für Fern- und Reisebusse“ erreichen. Davon unabhängig hat Maßnahme 37 natürlich auch weiterhin ihre Berechtigung und muss verfolgt werden.

Der bdo empfiehlt: Öffnung des Förderprogramms für alle schweren Nutzfahrzeuge und Bereitstellung eines Budgets auch für Ladeinfrastruktur an touristischen Sehenswürdigkeiten und ZOBs.

3. Zu Kapitel IV. „Integration ins Stromnetz verbessern“

Der bdo begrüßt alle Maßnahmen, die den Anschluss von Ladeinfrastruktur vereinfachen und Hürden aus dem Weg räumen. Immer wieder berichten uns unsere Mitglieder, dass der Anschluss ans Stromnetz der entscheidende Bremsklotz für die Elektrifizierung ihrer Betriebshöfe ist. Da absehbar ist, dass die Knappheit von Netzanschlusskapazitäten auch mit den angedachten Maßnahmen nicht zeitnah beendet werden kann, spricht sich der bdo in bestimmten Fällen für eine Priorisierung von Ladeinfrastruktur aus. Durch das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ gibt es bei öffentlichen Beschaffungen in einigen Sektoren de-facto klare Vorgaben zur Elektrifizierung der Flotten – so etwa im Busverkehr. Wir halten eine grundsätzliche Priorisierung von Ladeinfrastruktur beim Netzanschluss für nicht geboten. Aber immer dort, wo eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotte durch die Vorgaben des „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“ zwingend erforderlich ist, darf es nicht zu Verzögerungen beim Netzanschluss kommen.

Der bdo empfiehlt: Priorisierung von Ladeinfrastruktur beim Netzanschluss in den Fällen, wo gesetzliche Vorgaben eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotte fordern.

4. Zu Kapitel V. „Nutzerfreundlichkeit und Innovation steigern“

Der bdo spricht sich ausdrücklich für eine Reservierungsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur aus (Maßnahme 32). Unternehmen müssen Slots buchen können, um sicherzugehen, dass Fahrpläne oder Reiseprogramme eingehalten werden. Entscheidend ist bei der Reservierung jedoch, dass es (möglichst mehrere) zentrale Buchungssysteme gibt, über die auf alle reservierbaren Ladepunkte zugegriffen werden kann. Diese zentralen Anbieter müssen auch jeweils über ein einheitliches Abrechnungssystem verfügen. Es kann nicht sein, dass ein fragmentierter Markt entsteht und die Busunternehmen gezwungen sind, sich bei unzähligen Anbietern zu registrieren und bei jeder Reise neu recherchieren müssen, wo sie den benötigten Ladeslot buchen können. Entsprechend setzt sich der bdo dafür ein, dass die Anbieter von Ladeinfrastruktur ihre Systeme so öffnen müssen, dass auch Dritte Reservierungen für diese anbieten können.

Der bdo empfiehlt: Der Zugang zu Reservierungsmöglichkeiten von Ladeinfrastruktur muss möglichst gebündelt werden, aber gleichzeitig mehrere Anbieter ermöglichen. Über regulatorische Maßnahmen muss sichergestellt werden, dass zentrale Buchungssysteme entstehen können und eine Fragmentierung des Markts verhindert wird.

Unser Verband unterstützt die Maßnahme 37 vollumfänglich. Wer die Elektrifizierung des Fern- und Reisebusverkehrs will, muss frühzeitig die benötigte Ladeinfrastruktur errichten. Der Ansatz datenbasierte Ausbauszenarien zu erstellen, ist richtig. Gleichzeitig ist es erforderlich auch schon jetzt in den Ausbau zu gehen. Entsprechend spricht sich der bdo dafür aus, die Maßnahme 7 für alle schweren Nutzfahrzeuge zu öffnen.

Der bdo empfiehlt: Die Erstellung von datenbasierten Ausbauszenarien ist wichtig. Nichtsdestotrotz muss bereits heute mit dem Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur abseits der Autobahnen, die auch von Fern- und Reisebussen genutzt werden kann, begonnen werden.

bdo, 24.10.2025