

Stellungnahme zur Verbändeanhörung

Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 setzt das Bundesministerium für Verkehr ein wichtiges Signal für den Ausbau einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen und zukunftsfähigen Ladeinfrastruktur. Wir begrüßen ausdrücklich das Ziel, die Rahmenbedingungen für Investitionen zu verbessern und die Ladeinfrastruktur mit dem Hochlauf der Fahrzeugflotten zu entwickeln. Von entscheidender Bedeutung ist jedoch, dass der Ausbau alle relevanten Akteure und insbesondere zentrale Mobilitätsknotenpunkte einbezieht, damit Elektromobilität flächendeckend praktikabel und wirtschaftlich tragfähig bleibt.

Der Masterplan sieht gezielte Förderungen für Ladepunkte an Mehrparteienhäusern, Depots und Betriebshöfen sowie einen Schwerpunkt auf Lkw-Ladepunkte an Bundesautobahnen vor. Aus unserer Sicht greift dieser Fokus zu kurz: Flughäfen und Bahnhöfe sind zentrale Mobilitätsknotenpunkte von nationaler Bedeutung, an denen ein erheblicher Anteil der Fahrzeugübernahmen und -rückgaben von Autovermietungen stattfindet. Rund 50 Prozent der Mietwagenkunden beginnen oder beenden ihre Reise an Flughäfen. Gerade dort fehlt es bislang an einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur, die für einen schnellen Fahrzeugumschlag im Mietwagengeschäft jedoch zwingend erforderlich ist. Ohne den gezielten Ausbau dieser Standorte wird der Umstieg auf batterieelektrische Flotten nicht gelingen. Daher sollte der Bund die Länder und Kommunen verpflichten, Mobilitätsknoten wie Flughäfen und Bahnhöfe prioritär in den Ausbauplan einzubeziehen.

Die Autovermietungsbranche ist ein zentraler Hebel für die Skalierung der Elektromobilität in Deutschland: Mit ihren großen, häufig erneuerten Flotten können Autovermieter die Verbreitung von E-Fahrzeugen in kurzer Zeit deutlich beschleunigen und einer breiten Kundengruppe zugänglich machen. Voraussetzung dafür ist jedoch eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur an den entscheidenden Schnittstellen der Mobilität.

Wir begrüßen das Ziel, die Wirtschaftlichkeit und Investitionsbereitschaft der Privatwirtschaft durch gezielte Zuschüsse zu stärken – insbesondere dort, wo hohe Anfangsinvestitionen erforderlich sind. Aus unserer Sicht müssen alle relevanten Akteure förderfähig sein, darunter Autovermieter, Flughäfen, Parkhausbetreiber und Energieversorger, die maßgeblich am Aufbau der Ladeinfrastruktur beteiligt sind. Nur wenn sie als förderfähige Investoren anerkannt werden, kann der Ausbau durch staatliche Anreize effektiv vorangetrieben werden. Angesichts der geringen wirtschaftlichen Rentabilität beim Betrieb von Ladestationen an Mobilitätsknotenpunkten ist eine Förderquote von mindestens 60 % notwendig, um bestehende Investitionshemmnisse zu überwinden.

Ebenso zentral ist der vorausschauende Netzausbau, der für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs unverzichtbar ist. Neben dem physischen Ausbau müssen auch die

Planungsleistungen, Gutachten und Lastmanagementanalysen als förderfähige Kosten anerkannt werden, da sie eine optimierte Ausbauplanung ermöglichen und die Netzbelastung reduzieren.

Wir begrüßen die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung von Preistransparenz und Wettbewerb. Insbesondere bei Ad-hoc-Ladevorgängen müssen die Preise klar und fair angegeben werden, damit Kundinnen und Kunden die anfallenden Kosten nachvollziehen können und Elektromobilität attraktiv bleibt.

Kritische Anmerkungen:

Allerdings sehen wir mit Blick auf die Umsetzung des Masterplans folgende Herausforderungen:

- Fehlende Maßnahmen für Mobilitätsknotenpunkte: Kritisch sehen wir, dass der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 bislang keine expliziten Maßnahmen für Mobilitätsknotenpunkte wie Flughäfen und Bahnhöfe vorsieht. Gerade an diesen Standorten entscheidet sich, ob der Hochlauf der Elektromobilität in der Breite gelingt. Wir fordern daher, Mobilitätsknotenpunkte als eigene Kategorie im Masterplan zu verankern und deren Ausbau prioritär zu fördern.
- Finanzierungsvorbehalt: Sämtliche Förderprogramme für Ladeinfrastruktur stehen unter Finanzierungsvorbehalt. Laut Entwurf des Bundeshaushalts 2026 sowie der langfristigen Haushaltsplanung sind die Mittel in diesem Bereich begrenzt. Dies gefährdet die notwendige Planungssicherheit für Investitionen und den zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Unzureichende Maßnahmen zur Nachfragesteuerung: Die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen zur Steuerung des Fahrzeugabsatzes sind aus unserer Sicht nicht ausreichend, um eine signifikante Nachfragesteuerung für Elektrofahrzeuge auszulösen. Hier bedarf es gezielterer und wirksamerer Anreize, um den Markthochlauf zu beschleunigen.
- Zukunft der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur: Zwar wird die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur mit ihren Aufgaben im Masterplan erwähnt, es fehlt jedoch ein ausdrückliches Bekenntnis zur Weiterfinanzierung und damit zur langfristigen Sicherung ihrer Arbeit.

Diese Punkte sind aus Sicht des VIA entscheidend, um die ambitionierten Ziele des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 tatsächlich erreichen zu können.