

Stellungnahme

Stellungnahme zum Entwurf „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ des Bundesministeriums für Verkehr

Stand: 24. Oktober 2025



I. Einleitung

Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels. Insgesamt erwirtschaften in Deutschland rund 280.000 Einzelhandelsunternehmen mit drei Millionen Beschäftigten an 400.000 Standorten einen Umsatz von rund 670 Milliarden Euro jährlich.

Der HDE bedankt sich für die Möglichkeit, Stellung bezüglich des Entwurfs „Masterplan Ladeinfrastruktur“ zu nehmen. Aufgrund der kurzen Rückmeldefrist von fünf Tagen konnte eine umfassendere Konsultation nicht ermöglicht werden.

II. Position des HDE

Allgemeine Ausführungen

Der Handelsverband Deutschland (HDE) und seine Mitglieder engagieren sich seit vielen Jahren beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Kunden auf unseren Parkplätzen sowie für unsere eigenen Fahrzeugflotten. Wir unterstützen das Ziel der Bundesregierung, die Elektromobilität in Deutschland weiter zu stärken und eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur aufzubauen. Ca. 15% aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte und jeder dritte Schnellladepunkt in Deutschland steht auf einem Handelsparkplatz. Wir begrüßen insbesondere die vorgeschlagenen Maßnahmen, die auf die **Vereinfachung der Umsetzung, die Stärkung der Investitionsbereitschaft und die Verbesserung der Netzintegration** abzielen. Ebenso begrüßen wir die im Masterplan vorgesehenen Maßnahmen zur **Finanzierung des Ladeinfrastrukturausbaus**. Viele Vorhaben stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Haushaltslage. Für die **notwendige Planungssicherheit** der Wirtschaft ist es essenziell, die entsprechenden Haushaltsmittel über mehrere Jahre zu sichern und bereitzustellen.

Der Bedarf an einer zügigen Verfahrensbeschleunigung und dem Abbau bürokratischer Hindernisse (**Maßnahmenpaket II**) wird zur Ermöglichung eines schnellen Markthochlaufs als unerlässlich betrachtet. Dabei sind u.a. die Standardisierung der Baugenehmigungsverfahren, mehr Transparenz bei Genehmigungsprozessen sowie die Erschließung zusätzlicher Flächen zentrale Punkte.

Obwohl der Masterplan Maßnahmen (**Maßnahmenpaket III**) zur Erhöhung der Preistransparenz (AFIR-Vorgaben) enthält, bleibt das Problem hoher Strompreise an öffentlichen Ladesäulen, die den wirtschaftlichen Betrieb erschweren. Als wirksame Maßnahme schlagen wir die **Senkung der Stromsteuer** für Logistikunternehmen und öffentliches Laden vor.

Das **Maßnahmenpaket IV** wird ausdrücklich unterstützt. Im Fokus der Verbesserungen muss die Erhöhung der **Transparenz und Planungssicherheit** für Ladeinfrastrukturbetreiber stehen. Dies erfordert die **Optimierung der Netzananschlussverfahren** durch konsequente **Digitalisierung und Standardisierung**, um Verzögerungen zu minimieren. Unerlässlich ist die Einführung und konsequente Durchsetzung **verbindlicher Antwortfristen für Netzbetreiber** – ein Punkt, der im Rahmen der EnWG-Novelle Beachtung finden muss.

Konkrete Anmerkungen zu den Maßnahmen im Entwurf:

- 4. Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen
- 6 & 7 E-Lkw-Schnellladenetz
- 9. Aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung des Art. 14 EPBD
- 11. Ladeinfrastruktur in der Baunutzungsverordnung
- 12. Berücksichtigung von Ladeplätzen in Stellplatzsatzungen
- 19. Preisentwicklung bei Ladeinfrastrukturbetreibern, Mobilitätsdienstleistern und Endnutzern
- 22. Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens
- 23. Transparenz über und Auskünfte zur Netzanschlusskapazität
- 24. Rückmeldefristen und -pflichten zum Status des Netzanschlussbegehrens
- 28. Bidirektionales Laden stromsteuerrechtlich weiter entlasten
- 30. Keine Blockiergebühren in der Nacht
- 31. Stärkung der Barrierefreiheit
- 32. Reservierungsfunktion für Ladeinfrastruktur
- Anpassung beim Mess- und Eichrecht zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft
- Absenkung der Stromsteuer zur Stärkung des Markthochlaufs

4. Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen für Nutzfahrzeuge: Fokus und Notwendigkeit

Die **Fokussierung auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen** für Nutzfahrzeuge wird ausdrücklich begrüßt. Im Nah- und Regionalverkehr ist die Ladeinfrastruktur in den Depots in den meisten Fällen ausreichend, um ohne die Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur zu funktionieren.

Wir begrüßen ausdrücklich den Vorschlag Fördermaßnahmen zum Aufbau von Lademöglichkeiten in Depots zu stärken. Eine strikte Abstimmung von öffentlichen Förderprogrammen für Ladeinfrastruktur mit dem Ausbau des Stromnetzes und der Netzbereitschaft ist unerlässlich. Nur so können Unternehmen auf Basis geschätzter Netzanschlusszeitpläne Zugang zu finanziellen Ressourcen erhalten und die bereitgestellten Fördermittel tatsächlich abgerufen werden.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wird angeregt, die **Ladeparks auch halb-öffentlich zugänglich** zu machen. Dies würde externen Kunden das Laden ermöglichen und somit einen positiven Effekt auf die Gesamtbilanz der Betreiber haben.

6&7 E-Lkw-Schnellladenetz

Der Deutsche Handelsverband (HDE) **begrüßt grundsätzlich den Ausbau des Schnellladenetzes für E-Lkw** als wichtigen Schritt. Allerdings sieht der HDE erhebliche Defizite im Strategieentwurf des Ministeriums, die den Erfolg der Initiative gefährden.

Dennoch sehen wir an dieser Stelle noch Defizite, die den Erfolg der Initiative gefährden. So muss die **fehlende Serviceinfrastruktur** behoben werden: Ladestandorte, insbesondere an unbewirtschafteten Raststätten, benötigen die notwendige **Sicherheits- und Serviceausstattung** (z.B. sanitäre Anlagen und Aufenthaltsräume).

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die **Synchronisierung mit Lenk- und Ruhezeiten**. Die Ladeinfrastruktur muss so konzipiert sein, dass Fahrer während der Ruhezeit parken und laden können, **ohne den Lkw nach dem Ladevorgang umparken zu müssen**. Darüber hinaus empfehlen wir eine **Anpassung der Ruhezeit-Regeln**, um eine kurzzeitige Unterbrechung der Pause zum Freimachen der Ladesäule zu ermöglichen.

Für die Sicherstellung eines homogenen und grenzüberschreitenden Ladenetzes ist schließlich eine **enge Koordination mit den Bundes- und Nachbarländern** zwingend erforderlich. Hierzu **fehlen im Masterplan bislang noch konkrete Maßnahmen**, die diesen kritischen Prozess gewährleisten.

9. Aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung des Art. 14 EPBD

Die angestrebte **aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung der Vorgaben aus Artikel 14 der EPBD** (Gebäuerichtlinie zur Ladeinfrastruktur) wird **grundsätzlich begrüßt**. Wichtig ist hier, dass es zeitnahe einen entsprechenden Gesetzesentwurf gibt, da die Deadline zur Umsetzung im Mai 2026 liegt.

Für folgende Themen wünschen wir und Konkretisierungen:

- Die **Mindestleistung** für Ladepunkte soll, in Anlehnung an die AFIR auf **3,7 kW** festgelegt werden.
- Ein bundesweites **"Pooling" bei der Anzahl der Ladepunkte** soll als Erfüllungsoption ermöglicht werden. Das hilft bedarfsgerecht und verstärkt dort Ladepunkte zu bauen, wo der Bedarf am größten ist.
- Der **Bestandsschutz und Härtefälle** müssen berücksichtigt werden: Es muss national die Möglichkeit der **Pflichtbefreiung** etabliert werden, falls die Kosten für die Erfüllung der Anforderungen eine bestimmte **Kostenschwelle überschreiten** (10 % der Gesamtkosten größerer Renovierungen), wie dies die EPBD in Art. 14 Abs. 5 b vorsieht.
- **Fehlende Netzkapazitäten** sollen als **aufschiebende Bedingung** beziehungsweise als Ausnahmetatbestand für die Pflichterfüllung gelten.
- Hinsichtlich der baulichen Vorgaben soll die **Verpflichtung zu Leerrohren oder Vorverkabelung** ausreichend weit und flexibel formuliert werden. Hierzu gehört insbesondere die **Möglichkeit, die geforderte Vorverkabelung durch die Installation zusätzlicher Ladepunkte zu ersetzen**.
- In Bezug auf die Umsetzungsdauer wird eine **Übergangslösung** angemahnt, die **Rechtssicherheit** bietet und gleichzeitig einen realistischen Zeithorizont für die notwendigen Aktivitäten gewährleistet.

11. Ladeinfrastruktur in der Baunutzungsverordnung

Die Wirtschaftlichkeit der Ladeinfrastruktur hängt maßgeblich von deren Auslastung ab. Derzeit bestehen Einschränkungen durch Betriebszeiten und Nutzung von Parkplätzen im Einzelhandel. Um die Auslastung zu erhöhen und einen potenziell wirtschaftlicheren Betrieb zu fördern, müssen **Sonderregelungen für die Parkplatznutzung außerhalb der Betriebszeiten** geschaffen werden.

12. Berücksichtigung von Ladeplätzen in Stellplatzsatzungen

In **§ 49 Abs. 1 der Musterbauordnung (MBO)** muss **klargestellt werden**, dass bei der Berechnung von Stellplätzen **nicht nur die ladenden Fahrzeuge selbst**, sondern auch die **technischen Nebenanlagen** (wie Trafostationen) für den Bau von Schnellladeinfrastruktur berücksichtigt werden können. Diese Klarstellung ist

notwendig, um die Installation leistungsstarker Ladeinfrastruktur zu ermöglichen, insbesondere wenn vor Ort keine Grünflächen für die Platzierung der Transformatoren zur Verfügung stehen.

19. Preisentwicklung bei Ladeinfrastrukturbetreibern, Mobilitätsdienstleistern und Endnutzern

Die im Masterplan angekündigte Absicht der Bundesregierung, sich gegenüber der Europäischen Kommission für eine Konkretisierung der Vorgaben aus **Artikel 5 Absatz 3 und Absatz 5 der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)** einzusetzen, muss **kritisch eingeordnet** werden.

Grundsätzlich ist die Stärkung der **Preistransparenz** durch Maßnahmen wie die Einrichtung einer Markttransparenzstelle ausdrücklich zu unterstützen. Allerdings birgt die angestrebte Konkretisierung der genannten AFIR-Artikel die Gefahr einer **einseitigen Stärkung des E-Mobility Providers (EMP) zulasten des Charging Point Operators (CPO)**. Dabei ist nicht zu erwarten, dass diese Maßnahme zu sinkenden Endkundenpreisen führt. Die Konkretisierung **verstärkt die Daseinsberechtigung und das Bezahlmonopol der Ladekarte**. Dies wiederum konserviert tendenziell **teure Ladetarife** und behindert die Etablierung einfacher, direkter und wettbewerbsfördernder Bezahlmethoden am Ladepunkt. Wir empfehlen daher, von einem solchen einseitigen Engagement abzusehen und stattdessen die **Markttransparenz durch neutrale Stellen** zu fördern, ohne die Marktbalance zwischen EMP und CPO zugunsten überteuerter Ladekartenlösungen zu verschieben.

22. Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens

Der Masterplan muss die **Digitalisierung der Netzprozesse auch auf die Niederspannungsebene** ausweiten, da dies für den Markthochlauf essenziell ist.

Die bisherigen regulatorischen Bemühungen um die **Standardisierung in der Niederspannung** sind nicht ausreichend. Die vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten werden von der **überwiegenden Zahl der Verteilnetzbetreiber (VNB)** genutzt, was in der Praxis effektiv **keine erkennbare Standardisierung** zur Folge hat. Wir fordern daher nachdrücklich, die **Standardisierung in der Nieder- und Mittelspannung ohne Ausnahmen verbindlich** zu gestalten.

Ebenso entscheidend ist die **Standardisierung der Technischen Anschlussbedingungen (TAB)**. Obwohl bereits ein Versuch unternommen wurde, die TAB für die Niederspannung zu standardisieren, wird dies in der Praxis regelmäßig von den Netzbetreibern unterlaufen. Um Verzögerungen und Komplexität bei Netzanschlüssen zu vermeiden, muss eine **verbindliche und ausnahmslose Standardisierung der TAB sowohl für die Nieder- als auch für die Mittelspannung** eingeführt werden.

23. Transparenz über und Auskünfte zur Netzanschlusskapazität

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur **Transparenz der Netzanschlusskapazität** sind **begrüßenswert, müssen aber noch verschärft und präzisiert werden**:

1. **Transparenz der Netzkapazitäten**: Es muss **explizit hinterlegt** werden, dass die Transparenz über die Verfügbarkeit von Netzkapazitäten **besonders bei der Mittelspannung von größter Wichtigkeit** ist. Netzbetreiber sollten **öffentlich und in Echtzeit** zugängliche Informationen bereitstellen, die die

aktuellen Kapazitätsniveaus, geschätzte Vorlaufzeiten für Anschlussgenehmigungen und potenzielle Kosten für Netzaufrüstungen umfassen.

2. **Verbindliche Kostenschätzung:** Die Regelung, dass der Preis „nach Möglichkeit (...) eine grobe Indikation der Kosten des Netzanschlusses beinhalten“ soll, ist **unzureichend**. Wir fordern stattdessen, dass der Netzbetreiber **verpflichtend eine Kostenschätzung** – auch unter Vorbehalt – des Netzanschlusses vorlegen muss, um eine verlässliche Projektkalkulation zu ermöglichen.

24. Rückmeldefristen und -pflichten zum Status des Netzanschlussbegehrens

Wir stellen fest, dass für die Nichteinhaltung von regulatorisch vorgesehenen Fristen durch Netzbetreiber bisher **keine Sanktions- oder Beschwerdemöglichkeiten** vorgesehen waren. Dies stellt ein erhebliches Risiko für die Planungs- und Investitionssicherheit dar. Wir fordern daher die **verbindliche Umsetzung** von klaren Mechanismen für **Sanktionen** bei Fristversäumnissen von Netzbetreibern sowie eine effektive **Beschwerdemöglichkeit** für Betroffene, angesiedelt bei der **Bundesnetzagentur**.

28. Bidirektionales Laden stromsteuerrechtlich weiter entlasten

Aus **stromsteuerrechtlicher Sicht** ist das geplante Vorhaben **ausdrücklich zu begrüßen**, da es zentrale steuerliche Klarheit schafft. Die beabsichtigten Regelungen stellen sicher, dass der Nutzer von Elektrofahrzeugen **nicht zum stromsteuerrechtlichen Versorger** wird und die eingespeisten Strommengen **stromsteuerfrei** bleiben. Diese Vorgehensweise ist von zentraler Bedeutung, da sie eine mögliche **Doppelbesteuerung** (Stromsteuer beim Laden und beim Einspeisen) folgerichtig und zielführend **vermeidet**, was die Rechtssicherheit für Betreiber und Nutzer erhöht und die Akzeptanz von E-Mobilitätskonzepten fördert.

30. Keine Blockiergebühren in der Nacht

Wir sehen in der Einführung von **Blockiergebühren** primär ein **abschreckendes Instrument** für E-Mobilisten und jene, die zum Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) motiviert werden sollen. Sollte die Bundesregierung auf eine Änderung der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) hinwirken, um Blockiergebühren zu regeln, muss dies **zwingend Lade-Use-Case-spezifisch** erfolgen. Die derzeitige **Schwarz-Weiß-Differenzierung** der AFIR zwischen privaten und öffentlichen Ladepunkten ist **unzureichend** und würde bei einer Übernahme in die Regulierung von Blockiergebühren für viele Anwendungsszenarien **erhebliche Nachteile** mit sich bringen.

Anmerkung zum Lebensmitteleinzelhandel (LEH): Basierend auf unseren vorliegenden Daten beobachten wir im LEH derzeit **keine Probleme mit überlangen Standzeiten** an den Ladepunkten. Darüber hinaus agieren viele Händler, unabhängig von der Ladeinfrastruktur, bereits mit einer **begrenzten Höchstparkdauer** im Rahmen ihrer Öffnungszeiten. Diese Parkdauer ist jedoch so bemessen, dass sie **jederzeit auch einen langen Ladevorgang ermöglicht**. Eine pauschale, zusätzliche Blockiergebühr ist daher in diesem Segment nicht notwendig und würde die Akzeptanz unnötig reduzieren.

31. Stärkung der Barrierefreiheit

Es muss zwingend ein angemessener **Bestandsschutz** für bestehende Anlagen und Bauprojekte gewährleistet werden, um Investitionssicherheit zu gewährleisten. Darüber hinaus ist ein **ausreichender zeitlicher Vorlauf**

für die Planung und Erfüllung neuer regulatorischer Anforderungen im **Neubausektor** unerlässlich. Dies dient der Schaffung realistischer Umsetzungszeiträume und der Vermeidung unnötiger Verzögerungen und Kostensteigerungen bei Bauvorhaben.

32. Reservierungsfunktion für Ladeinfrastruktur

Wir sprechen uns gegen eine generelle Verpflichtung zur Einführung einer Reservierungsfunktion aus. Eine solche Verpflichtung würde einen enormen technischen und nachträglichen Aufwand an unseren bestehenden Ladesäulen nach sich ziehen, was unmittelbar zu steigenden Kosten und potenziell höheren Endkundenpreisen führt. Zudem besteht die Gefahr, dass eine verpflichtende Einführung die Daseinsberechtigung von Ladekarten und deren Bezahlmonopol stärkt, was sich negativ auf das Ziel niedriger Ladepreise auswirken würde.

Differenzierte Forderung für den E-Lkw-Bereich: Für die öffentliche Lkw-Ladeinfrastruktur wird die Reservierungsfunktion jedoch begrüßt, da sie zur besseren Planbarkeit unerlässlich ist. Dies gilt insbesondere für die Priorisierung der eigenen Flotten, um eine Belegung durch Dritte in kritischen Ladezeiten auszuschließen.

34. Anforderungen an die Cybersicherheit

Das BSI muss die entsprechenden Anforderungen frühzeitig kommunizieren.

Fehlende Punkte

Anpassung beim Mess- und Eichrecht zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft

Es besteht die Notwendigkeit, das **Mess- und Eichrecht** pragmatisch anzupassen, um die Betriebsbereitschaft von Schnellladesäulen sicherzustellen. Derzeit führt eine Reparatur, bei der Kennzeichen im Sinne des MessEG/MessEV gebrochen werden, unmittelbar zum Erlöschen der Eichfrist, sofern sie nicht durch einen besonders qualifizierten Instandsetzer erfolgt. Dies stellt ein unnötiges Betriebsrisiko dar. Wir fordern daher die **Gestattung bzw. Ermöglichung**, dass eine betroffene Schnellladesäule für einen **definierten Zeitraum weiterbetrieben werden darf**, während die Neueichung zeitlich nachgelagert erfolgt. Dies würde die Reparaturprozesse vereinfachen und die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur erhöhen.

Absenkung der Stromsteuer zur Stärkung des Markthochlaufs

Zur Erzielung eines wichtigen Impulses für den Markthochlauf der Elektromobilität fordern wir eine **Absenkung der Stromsteuer für alle Ladevorgänge**. Im direkten Vergleich zu den Betriebskosten von Verbrennerfahrzeugen ist diese Maßnahme ein zentrales und effektives Instrument zur **Stärkung der Wirtschaftlichkeit** von E-Fahrzeugen, sowohl im Pkw- als auch im Lkw-Bereich.