

STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR: „MASTERPLAN LADEINFRASTRUKTUR 2030“

Veröffentlichung via Presse und Website

Redaktionsstand: 05. November 2025

charGER Verband begrüßt Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 – fordert aber verbindlichere Umsetzung, einfachere Genehmigungen und stärkere Unterstützung der Kommunen

Berlin, 5. November 2025 – Der **charGER e.V.** begrüßt die Zielsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030, den Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur in Deutschland weiter voranzutreiben. Der Verband sieht in den vorgesehenen Maßnahmen wichtige Schritte zur Stärkung von Investitionssicherheit, Netzintegration, Nutzerfreundlichkeit und Innovation – mahnt jedoch mehr Verbindlichkeit, klare Zuständigkeiten und eine stärkere Unterstützung der Kommunen an. „Der Masterplan setzt die richtigen Schwerpunkte und zeigt, dass Deutschland beim Ausbau der Ladeinfrastruktur insgesamt gut vorankommt“, erklärt Eduard Schlutius, Vorstandsvorsitzender des **charGER e.V.** „Entscheidend ist nun, dass die Umsetzung nicht an Bürokratie, unklaren Zuständigkeiten oder fehlenden Ressourcen in den Kommunen scheitert.“

Bürokratieabbau und beschleunigte Genehmigungen entscheidend

Ein zentrales Hemmnis für den Ausbau der Ladeinfrastruktur bleibt der hohe bürokratische Aufwand. Der **charGER e.V.** unterstützt daher ausdrücklich die Forderungen der kommunalen Spitzenverbände und der Wirtschaft nach einem konsequenten Bürokratieabbau.

- **Vereinfachung und Standardisierung:** Die geplanten Maßnahmen zur Vereinfachung von Meldepflichten, zur Digitalisierung und Standardisierung von Netzanschlussverfahren sowie zur Flexibilisierung der Bauleitplanung sind wichtige Schritte. Es braucht jedoch eine noch stärkere

Verbindlichkeit und klare Fristen für Genehmigungsbehörden, um Planungs- und Umsetzungszeiten spürbar zu verkürzen.

- **Kommunale Unterstützung:** Gerade kleinere und mittlere Kommunen benötigen gezielte finanzielle und personelle Unterstützung, um ihre Rolle als Planungs- und Genehmigungsbehörden wahrnehmen zu können. Die Einrichtung von dedizierten, entscheidungsbefugten Verantwortlichkeiten sowie Ansprechpartnern für den Auf- und Ausbau von öffentlichen Ladeinfrastrukturprojekten innerhalb der Kommunen wird ausdrücklich empfohlen.
- **Praxisnahe Hilfsmittel:** Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur sollte gemeinsam mit den Verbänden praxisnahe Tools und Leitfäden entwickeln, die bundesweit einheitlich anwendbar sind und den Erfahrungsaustausch fördern.

Wirtschaftlichkeit sichern – auch außerhalb urbaner Räume

Die Wirtschaftlichkeit des Ladeinfrastruktur-Betriebs bleibt insbesondere in ländlichen und touristischen Regionen eine Herausforderung. Der Verband fordert daher:

- **Anreize:** Der Masterplan muss gezielt Maßnahmen vorsehen, die den wirtschaftlichen Betrieb auch dort ermöglichen, wo die Auslastung schwankt oder gering ist. Dazu gehören Investitionszuschüsse und die gezielte Einbindung halböffentlicher Ladepunkte (z.B. bei Handel, Arbeitgebern, Hotels).
- **THG-Quote als Förderinstrument:** Die THG-Quote sollte als marktwirtschaftliches Förderinstrument weiterentwickelt und so ausgestaltet werden, dass sie Fehlanreize vermeidet und den Ausbau der Ladeinfrastruktur wirksam und haushaltsneutral unterstützt.

Innovation, Transparenz und Kooperation stärken

Darüber hinaus würdigt der **charGER e.V.** die geplanten Maßnahmen zur Netzintegration, Innovationsförderung und Kommunikation, betont jedoch die Notwendigkeit klarer Strukturen und regelmäßiger Abstimmung:

- **Netzintegration:** Die Transparenz über verfügbare Netzkapazitäten muss durch einheitliche Online-Tools verbessert werden. Puffersysteme und Eigenstromerzeugung sollten stärker gefördert werden, um Netzengpässe zu vermeiden.
- **Kommunikationskampagne:** Die Öffentlichkeitsarbeit sollte gezielt die Vorteile und Möglichkeiten der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in den Vordergrund stellen, um Akzeptanz und Vertrauen weiter zu stärken.
- **Blockiergebühren:** Blockiergebühren sind ein wichtiges Steuerungsinstrument, sollten aber ausschließlich vom Betreiber bzw. Eigentümer der Stellfläche erhoben werden dürfen.

- **Cybersicherheit:** Die Anforderungen an die Cybersicherheit müssen innovationsfreundlich und praxisnah ausgestaltet werden.
- **Zusammenarbeit und Steuerung:** Die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Kommunen, Wirtschaft und Verbänden muss kontinuierlich und verbindlich erfolgen. Die sollte mindestens halbjährlich tagen, um den Fortschritt zu sichern.

Fazit

Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 ist aus Sicht des **charGER e.V.** ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur umfassenden Elektrifizierung des Verkehrssektors. Entscheidend wird jedoch sein, dass die Maßnahmen konsequent, verbindlich und mit klarer Verantwortlichkeit umgesetzt werden.

„Nur wenn Bürokratie abgebaut, Kommunen gestärkt und Innovationen gefördert werden, kann die Ladeinfrastruktur in Deutschland zukunftsfest ausgebaut werden“, so Constantin Schwaab, **charGER e.V.** „Wir stehen bereit, diesen Prozess mit unserer Expertise konstruktiv zu begleiten.“

Über charGER e.V.

Der **charGER e.V.** bringt sich aktiv in die laufende Verbändebeteiligung zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 („MLIS2023“) ein. Ziel ist es, die Interessen unserer Mitglieder einzubringen und die Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen Ladeinfrastruktur in Deutschland mitzugestalten.

Gleichzeitig laden wir alle engagierten Akteure herzlich ein, Mitglied im **charGER e.V.** zu werden und gemeinsam mit uns die Zukunft der Ladeinfrastruktur zu gestalten. Unsere detaillierten Vorschläge zum - Masterplan Ladeinfrastruktur 2023 - können gerne direkt beim **charGER e.V.** angefordert werden.