

Berlin, 6. September 2022

**BDEW Bundesverband  
der Energie- und  
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin

[## Stellungnahme](http://www.bde</a>.de</p></div><div data-bbox=)

# Erfolgreichen marktgetriebenen Ausbau des Ladeangebots fortsetzen

## Forderungen des BDEW zum Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland. Die BDEW-Mitgliedsunternehmen stehen für über 80% des öffentlichen Ladeangebots und E-Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

Der **wettbewerbliche und nutzerorientierte** Ausbau des Ladeangebots **funktioniert** und ist in vollem Gange:

- Seit 2016 wird das Ladeangebot von den Ladesäulenbetreibern (CPO) kontinuierlich ausgebaut. Bis heute haben die Marktakteure, allen voran die Mitgliedsunternehmen des BDEW deutlich über **65.000 öffentliche Ladepunkte**, davon mehr als **10.000 Schnellladepunkte**, mit einer Gesamtleistung von **über 2 GW** errichtet. Dies reicht für den jährlichen öffentlichen Ladebedarf von **bis zu 6 Millionen** vollelektrischen PKW.<sup>1</sup>
- Im **Fernverkehr** wurde innerhalb von vier Jahren **Hochleistungsladen** ab 150 kW (High Power Charging, HPC) nahezu **flächendeckend** privatwirtschaftlich ausgerollt<sup>2</sup>. Verbliebene kleinere Lücken (v.a. in der Uckermark) bestehen vor allem an den Strecken, an denen keine bewirtschafteten Raststätten liegen, auf denen Ladeinfrastruktur errichtet werden darf.
- Die **installierte Leistung** von HPC hat sich von 2020 auf 2021 auf mehr als 780 MW **verdoppelt**. Damit wird über Schnelllader (HPC und DC) insgesamt mehr Ladeleistung zum Laden von batterieelektrischen PKW (BEV) zur Verfügung gestellt als von Normalladern.
- Das viel diskutierte „Ladekarten-Wirrwarr“ gehört der Vergangenheit an: Es gibt viele E-Mobilitätsdienstleister (EMP), die **über 95 % aller Ladepunkte** im Angebot haben und die Deutschlandweit einheitliche Tarife pro Kilowattstunde anbieten.<sup>3</sup>
- Die **Auslastung** des öffentlich zugänglichen Ladeangebots liegt zwischen **10 und 15 %**<sup>4</sup>, so dass weiterhin viel Luft für weitere BEV im Markt besteht.

Der Lademarkt in Deutschland gehört damit zu den leistungsfähigsten und zugleich auch zu den wettbewerbsintensivsten Märkten in Europa. Diese Entwicklung gilt es zu unterstützen, wenn Deutschland „Leitmarkt für Elektromobilität“ sein und bleiben will. Der erfolgreiche Ausbau des Ladeangebots kann nicht am Reißbrett geplant und umgesetzt werden, sondern erfordert das Engagement, die Innovation und die Risikobereitschaft privatwirtschaftlich agierender Unternehmen. Nur so wird sich das Ökosystem Elektromobilität weiter auf die – lokal durchaus unterschiedlichen – Nutzerbedarfe ausgelegt weiterentwickeln.

---

<sup>1</sup> Vgl. Nationale Plattform Zukunft Mobilität (2020) „Bedarfsgerechte und wirtschaftliche öffentliche Ladeinfrastruktur“.

<sup>2</sup> Vgl. Nationale Plattform Zukunft Mobilität (2020) „Flächendeckende Ladeinfrastruktur“.

<sup>3</sup> Vgl. emobility excellence (2022): emobility excellence Vergleich.

<sup>4</sup> Vgl. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (2022): Dashboard.

Die Marktakteure, allen voran die **Mitgliedsunternehmen des BDEW investieren massiv** – mit entsprechendem privatwirtschaftlichem Risiko – **in den Ausbau des Ladeangebots** und wollen dies weiter tun. **Netzbetreiber, Kommunen und die Unternehmen des Einzelhandels unterstützen diesen marktgetriebenen Ausbau.**

Die Bundesregierung sollte die Marktakteure dabei bestmöglich unterstützen und mit dem **Masterplan Ladeinfrastruktur II** dafür den Rahmen setzen. Der am 8. Juli an die Stakeholder verschickte Regierungsentwurf des Masterplans II greift leider jedoch nur wenige wichtige Punkte auf, die den wettbewerblichen Ausbau unterstützen. Fokus des Masterplans sind stattdessen überwiegend **zentrale staatliche Planung**, Konzeption und Koordination, **langwierige Prüfaufträge** und **teure Fördermaßnahmen**, die das Potenzial haben, die für das Deutschlandnetz vorgesehenen 2 Milliarden EUR schätzungsweise um bis zu **eine weitere Milliarde EUR** aufzustocken. Ob durch solche staatliche Intervention die Kundenbedürfnisse besser als durch den Wettbewerb gedeckt werden, muss klar in Frage gestellt werden.

Daher besteht aus Sicht des BDEW dringender Verbesserungsbedarf. Der BDEW bekräftigt seine Forderung, die optimale Unterstützung des privatwirtschaftlichen Ausbaus bei allen Maßnahmen des Masterplans II ins Zentrum zu stellen und den **Fokus auf folgende kurzfristig wirksame und nachhaltig wirkende Maßnahmen** zu legen ([BDEW 2022](#)):

1. Ein **verlässlicherer regulatorischer Rahmen** für die privatwirtschaftlichen Investitionen;
2. Die verbindliche **Mobilisierung der Flächen der öffentlichen Hand** (Bund, Länder und Kommunen) für den Ausbau des Ladeangebots und der dazugehörigen Netzinfrastruktur;
3. Die Beschleunigung der **Genehmigungsprozesse für Ladesäulen und Netzinfrastruktur**;
4. Die spürbare Steigerung der Effizienz und Effektivität der **Förderprogramme des Bundes**;
5. Die Sicherstellung der **Integration der Elektromobilität in das Stromnetz**.

Der Masterplanentwurf adressiert zwar die Bereitstellung der **Flächen** der öffentlichen Hand, was der BDEW begrüßt, allerdings als reinen Prüfpunkt, obwohl er bereits im ersten Masterplan Ladeinfrastruktur von 2019 zugesagt war. Auch die Verbesserung der **Genehmigungsprozesse** wurde bereits im ersten Masterplan adressiert, stattdessen wurden aber in der Zwischenzeit uneinheitliche und hinderliche Anpassungen in den Landesbauordnungen vorgenommen. Der BDEW erwartet, dass klargestellt wird, wie diese zentralen Punkte jetzt umgesetzt werden sollen.

**Zu begrüßen** sind die vorgesehenen Maßnahmen zur **Verbesserung der Netzanschlussprozesse** (Maßnahmen 38-40). Um pragmatische und kurzfristige Maßnahmen zu identifizieren, **müssen die Prüfaufträge** bzgl. Antragsverfahren, Transparenz und Vereinheitlichung der TAB zur Optimierung und Beschleunigung des Netzanschlusses allerdings **schnellstmöglich abgeschlossen** werden. Die Branche (insbesondere Netzbetreiber und Ladesäulenbetreiber) wird das BMWK und die BNetzA gemeinsam mit den zuständigen technischen und politischen Verantwortlichen (v.a. VDE/FNN) aktiv unterstützen.

Dabei muss auch in den Blick genommen werden, dass die Netzbetreiber die Unterstützung und Rahmenbedingungen erhalten, um sich adäquat für die zunehmenden Aufgaben im Zusammenhang mit der Energie- und Verkehrswende aufstellen können.

Kritisch sieht der BDEW, dass **eine Vielzahl der 62 Maßnahmen auf eine Bedarfs- und Ausbauplanung durch den Bund ausgerichtet ist, die keine Unterstützung für den privatwirtschaftlichen Ausbau bietet**. Dazu gehören die Erstellung verschiedener **Konzepte** (z.B. Maßnahmen 22, 32, 34), **zentrale Ausschreibungen** (z.B. Maßnahme 17, 18, 58) oder die Weiterentwicklung von Anwendungen, wie dem **StandortTOOL** (Maßnahme 6). Die **Aufgabe des Staates** sollte die **Setzung der rechtlichen Rahmenbedingungen** und – soweit nötig – die Unterstützung des Marktes sein. Auch die **Entwicklung von Komfortfunktionen, Schlüsselanwendungen und Standards erfolgt im Wettbewerb**, wo die **besten Lösungen für die Kundinnen und Kunden** entstehen.

In diesem Zusammenhang lehnt der BDEW auch **die vorgesehene Gewährleistungsaufgabe der Länder für die Versorgung mit lokaler Ladeinfrastruktur** ab (Maßnahme 21). Der Ladesäulenausbau ist keine staatliche Gewährleistungsaufgabe, da er zuverlässig durch den Markt erfüllt wird.

Auch die vorgeschlagene **Ausschreibung weiterer Schnellladepunkte** (Maßnahme 17) ist aus Sicht des BDEW abzulehnen, zumal der Bedarf einer solchen Ausweitung des „Deutschlandnetzes“ nicht belegbar ist. Das Bundeskartellamt hat in seinem Sachstandsbericht zur öffentlichen Ladeinfrastruktur (2021) die wettbewerblichen Auswirkungen des „Deutschlandnetzes“ kritisiert. Diese Kritikpunkte sind weiterhin offen und sorgen in der Branche für eine massive Verunsicherung, so dass in den kritisierten Punkten zeitnah eine Klärung herbeigeführt werden sollte. Allein die geplante Ausweitung des „Deutschlandnetzes“ um 5.000 weitere Ladepunkte könnte den Bund schätzungsweise bis zu **1 Mrd. EUR zusätzlich** kosten.<sup>5</sup>

Außerdem sieht der BDEW kritisch, dass **zentrale Punkte bisher nicht oder nicht ausreichend in den Blick** genommen worden sind:

1. Basis für eine kluge Ladeinfrastrukturpolitik ist eine **realistische Einschätzung des Ausbaubedarfs**. Diese Frage muss daher zwingend im Masterplan aufgegriffen werden.
2. **Arbeitgeberladen**, eines der größten ungehobenen Potenziale, wird im Masterplan **nicht adressiert**. Hier gilt es zeitnah gemeinsam mit den Marktakteuren (u.a. Arbeitgeber, Ladesäulenbetreiber) Ansätze zu entwickeln, wie dieses Potenzial gehoben werden kann.
3. **Größter regulatorischer Graubereich** mit Blick auf die Entwicklung digitaler Ladeservices ist die Frage des **diskriminierungsfreien Zugangs zum Fahrzeug**. Dies gilt bspw. für die Anzeige von Ladepunkten in Navigationsgeräten, den Zugang zum Fahrzeug zum Hinterlegen von

---

<sup>5</sup> Für das „Deutschlandnetz“ sind 2 Mrd. EUR angesetzt und 1.100 Standorte à 4, 8, 12 und 16 Ladepunkte ausgeschrieben.

Ladetarifen, die Möglichkeit zur Vermarktung der Speicherkapazität von Fahrzeugen oder die Anzeige des aktuellen Ladestatus während des Ladevorgangs. Die Klärung dieser wettbewerbsrelevanten Fragen ist notwendig, damit sich digitale Ladeservices weiter optimal im Markt entwickeln können.

4. Die Frage der **Besteuerung von Ladestrom** wirft wiederholt Fragen auf; auch dies wurde bereits im ersten Masterplan thematisiert. Dieser Punkt sollte zeitnah, ebenfalls gemeinsam mit der Branche adressiert werden.
5. Mit Blick auf Ladeinfrastruktur für **E-LKW** sind zwei Bottlenecks mit Blick auf die Autobahnstandorte zeitnah zu lösen: Eine – diskriminierungsfreie – **Flächenverfügbarkeit** sowie der erforderliche **Zeitaufwand** für die Realisierung des Netzanschlusses. Den Umgang mit diesen Bottlenecks müssen die Stakeholder gemeinsam mit der Autobahn GmbH zeitnah klären, damit schnellstmöglich eine verbindliche Bestellung der erforderlichen Netzanschlussleistung beim zuständigen Netzbetreiber erfolgen kann. Die genaue Standortplanung und der Aufbau der Ladeinfrastruktur müssen dann, wie bei den PKW, privatwirtschaftlich erfolgen.
6. Der privatwirtschaftliche Ausbau des Ladeangebots kommt zwar gut voran, aber **Elektromobilität** muss **ganzheitlich** betrachtet werden: Nur durch den Ausbau des Ladeangebots wird kein einziger vollelektrischer PKW zusätzlich verkauft. **Ladeinfrastrukturausbau allein spart kein einziges Gramm CO<sub>2</sub> im Verkehrsbereich**. Daher muss die Bundesregierung dringend für einen konsistenten Rechts- und Regulierungsrahmen „pro Elektromobilität“ sorgen. Aktuell werden z.B. die Rahmenbedingungen für die private Anschaffung vollelektrischer PKW eher verschlechtert (s. Umweltbonus und Innovationsprämie). Erforderlich ist ein konsistenter Rahmen für die Verkehrswende, um die privatwirtschaftlichen Investitionen optimal zu mobilisieren.

**Fazit:** Der aktuelle Entwurf des Masterplans ist leider eine **teure Schaufensterpolitik**. Die meisten Maßnahmen sind auf eine **zentrale staatliche Planung** ausgelegt kombiniert mit **langwierigen Prüfaufträgen** und **teuren Fördermaßnahmen**. Dies geht weitgehend an dem bereits erfolgreichen privatwirtschaftlichen Ausbau des Ladeangebots vorbei. Dieser wird so weder unterstützt noch beschleunigt. Der BDEW plädiert daher nachdrücklich noch einmal für eine konsequente Ausrichtung des Masterplans auf wenige, aber dafür effiziente Maßnahmen (s.o.).