

Auf ein Watt Blog

By PwC Deutschland | 03 November 2025

Masterplan Ladeinfrastruktur 2030: Bundesverkehrsministerium treibt Ausbau der E-Mobilität weiter voran

Das Bundesverkehrsministerium (BMV) hat am 20. Oktober 2025 den Entwurf eines neuen „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ veröffentlicht. Mit rund 40 Maßnahmen plant das BMV, den Ausbau der Ladeinfrastruktur bis 2030 zu beschleunigen und die Elektromobilität insgesamt nutzerfreundlicher zu gestalten.

Der neue Masterplan Ladeinfrastruktur solle laut BMV den Weg zum Ladenetz der Zukunft in Deutschland zeigen und umfasst vor diesem Hintergrund fünf zentrale Handlungsfelder: die Stärkung von **Investitionsanreizen**, die **anwendungsfreundliche** Ausgestaltung von gesetzlichen **Rahmenbedingungen**, die Erhöhung der **Preistransparenz**, die Verbesserung der **Netzintegration** von Ladeinfrastruktur und insgesamt die **Steigerung der Nutzerfreundlichkeit**. Um dem bekannten Kausalitätsproblem der Verkehrswende zu begegnen, solle der Fokus noch zielgerichteter auf die verschiedenen Lade-Use-Cases und deren Zusammenspiel gerichtet werden. Wesentlich seien dabei unter anderem die gezielte Förderung von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern, Depots und Betriebshöfen sowie der Aufbau eines Schnellladenetzes für E-Lkw entlang der Autobahnen.

Aus Sicht verschiedener Verbände ist die gezielte Förderung von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern ein wichtiger Schritt, wobei insbesondere eine langfristige und ausreichend ausgestattete Förderung sowie eine unbürokratische Abwicklung gefordert werden. Kritisch wird jedoch angemerkt, dass die geplanten Förderprogramme auch die künftig deutlich höheren Kosten und Aufwände für Eigentümer und Entwickler adressieren müssen, die sich aus den neuen europäischen Vorgaben ergeben.

Förderung von Ladeinfrastruktur für Wohnhäuser, Busdepots und Autohöfe

Einen wichtigen Bestandteil des Plans bildet - neben der finanziellen Unterstützung beim Aufbau privater Lademöglichkeiten für Bewohner und Eigentümer von Mehrparteienhäusern - der Ausbau von Ladepunkten für Busse auf Betriebshöfen, wie bereits in der Fassung von 2022 angelegt. Auch der Aufbau eines Schnellladenetzes für E-Lkw entlang der Autobahnen, nunmehr in Form einer skalierten Umsetzung des Ausschreibungsstadiums, sowie öffentlich zugänglicher Ladepunkte durch die Setzung entsprechender Investitionsanreize sind erneut Schwerpunkte der Planung. Details zur Förderung sollen laut BMV jeweils Anfang 2026 veröffentlicht werden. Erwartungsgemäß stehen die dabei angestrebten Förderregime unter dem Vorbehalt der ausreichenden Mittelausstattung im Haushalt.

Einige Verbände begrüßen die im Masterplan vorgesehenen Flexibilisierungsoptionen, etwa die Möglichkeit, Ausbaupflichtungen künftig auch über die installierte Ladeleistung (statt nur über die Anzahl der Ladepunkte) zu erfüllen, ausdrücklich. Dies wird als wichtiger Schritt für mehr technische und wirtschaftliche Flexibilität bewertet, insbesondere für Standorte mit kurzen Standzeiten wie in den Bereichen Handel und Büro. Gleichzeitig wird auf die Notwendigkeit einer klaren, bundesweit einheitlichen Berechnungsgrundlage hingewiesen, um Planungssicherheit zu schaffen.

„Ende des Regulierungsdschungels?“ - Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen angekündigt

Auch auf regulatorischer Ebene soll der Ausbau von Ladeinfrastruktur durch die Anpassung der nationalen Rahmenbedingungen stärker vereinfacht, vereinheitlicht und dadurch letztlich gefördert werden. Ein Schritt, den viele Marktteilnehmer im „Ökosystem E-Mobilität“ für zwingend erforderlich halten. Das Ziel: Zeit- und Kostenaufwände für die einzelnen Stakeholder minimieren. Dabei sollen bürokratische Hürden abgebaut, Genehmigungsverfahren erleichtert und Berichtspflichten, z.B. nach der Ladesäulenverordnung (LSV),

vereinfacht werden; allesamt Punkte, die nicht wie wesentliche Neuerungen im Vergleich zur Vorgängerversion des Masterplans scheinen, jedenfalls aber ungebrochen relevant sind.

Im Hinblick auf etwaige „Spannungsfelder“ zwischen EU- und nationalen Vorgaben setzt das BMV auf eine aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung etwa der Vorgaben der EU-Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD), wobei weiterhin Flexibilisierungsoptionen und Pooling-Lösungen im Rahmen der Anpassung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) zur Erfüllung der Ausbaupflichtungen Berücksichtigung finden sollen.

Mit Blick auf maßgebliche Sektoren wie den Gebäudesektor sind – so bereits einige Verbände - Ansätze wie die geplanten Pooling-Lösungen, also die Möglichkeit, Ladeinfrastruktur gebäudeübergreifend zu bündeln, wesentlich. Sie regen zudem an, diese Option auf nahegelegene Standorte auszuweiten, um die Errichtung von Ladehubs zu erleichtern. Entscheidend dürfte letztlich sein, dass die nationale Umsetzung der EPBD wirtschaftlich tragfähig, praktikabel und flexibel ausgestaltet wird.

Darüber hinaus sieht ein Langzeitkonzept für das Laden an Autobahnen vor, die Dimensionierung der Stromnetzanschlüsse zu berücksichtigen und die Netzintegration zu stärken - beispielhaft für den Kraftakt zwischen Mobilitäts- und Energiewende.

Nicht zuletzt sollen im Rahmen der Fortschreibung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) und der Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen dessen Anwendungsbereich auf weitere Fahrzeugklassen ausgeweitet und die Geltungsdauer insgesamt verlängert werden.

Preistransparenz und schnellere Netzanschlüsse

Das Maßnahmenpaket setzt weiterhin, wie bereits im Masterplan Ladeinfrastruktur II aus dem Jahr 2022, die verbraucherfreundliche Nutzertransparenz für die Bezahlung bzw. die Abrechnung von Ladestrom an öffentlich zugänglichen Ladesäulen in den Fokus mehrerer Maßnahmen. So soll eine neue Preistransparenzstelle die Strompreise beim Ad-hoc-Laden erfassen und öffentlich einsehbar machen - ein Schritt, der im Einklang mit Artikel 20 der EU-Verordnung zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) steht. Darüber hinaus wird sich die Bundesregierung laut dem Entwurf für eine hinreichende Konkretisierung der Vorgaben AFIR zu Preisangaben einsetzen, die von Ladesäulenbetreibern (Charge Point Operator - CPO) zu veröffentlichen sind.

Für mehr Benutzerfreundlichkeit ist außerdem angedacht, das Netzanschlussverfahren für Ladepunkte zu vereinfachen: Mittelspannungsanschlüsse sollen künftig digital beantragt werden können und Netzbetreiber sollen verpflichtet sein, über freie Kapazitäten und Bearbeitungsfristen verbindlich zu informieren. Einheitliche Rückmeldefristen für Netzanschlussbegehren sollen zudem den Ausbau neuer Ladepunkte beschleunigen. Entsprechende Vorschläge zur rechtlichen Umsetzung sollen im Schulterschluss mit der Bundesnetzagentur erarbeitet werden. Parallel dazu werde die Bundesnetzagentur die Allgemeine Netzentgeltsystematik im Rahmen des bereits eingeleiteten „AgNes“-Festlegungsverfahrens umfassend reformieren, um die Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur weiter zu verbessern.

Derzeit sind jedoch gerade im Bereich Netzanschluss weiterhin große Herausforderungen vorhanden. Die geplante Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens sowie die Einführung verbindlicher Rückmeldefristen sind hierbei geeignete Ansatzpunkte; von Verbandsseite wird hier beispielsweise die Schaffung eines zentralen Online-Tools zur Abfrage von Netzanschlusskapazitäten als Maßnahme genannt, um mehr Transparenz und Investitionssicherheit zu schaffen.

Besonderer Schwerpunkt des Plans ist auch die Förderung und Marktintegration des sog. bidirektionalen Ladens, um dieses perspektivisch als Geschäftsmodell für die Nutzer:innen von Elektrofahrzeugen zu etablieren. Wurde im Masterplan Ladeinfrastruktur II noch die Prüfung der sinnvollen Anpassung der Rahmenbedingungen angekündigt, nennt der vorliegende Entwurf nunmehr konkrete Vorgaben zur Umsetzung. Neben der Berücksichtigung in Förderprogrammen sollen insoweit etwa stromsteuergesetzliche Entlastungen geschaffen werden, wonach der einspeisende Nutzer nicht als Versorger und damit Steuerschuldner gelten solle.

Auch die geplante Klarstellung, dass Ladeplätze künftig als reguläre Stellplätze gelten und auf die erforderliche Stellplatzzahl angerechnet werden, wird vonseiten mehrerer Verbände als wichtiger Schritt für einen Zuwachs an Rechtssicherheit und zur Vermeidung von Zielkonflikten mit der Musterbauordnung bewertet.

Gute Perspektiven und Wachstumsprognosen durch neue Impulse?

Insgesamt setzt der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 wichtige Impulse für eine zukunftsfähige, nutzerfreundliche und innovative Ladeinfrastruktur. Im Vergleich zur Vorgängerfassung sollen zahlreiche für den Erfolg der E-Mobilität und zugängliche Lademöglichkeiten wesentliche Prozesse vereinfacht, die Bedürfnisse der Nutzer:innen stärker berücksichtigt, neue Technologien und Anwendungsfelder integriert, die Netzplanung verbessert und die EU-weite Vereinheitlichung intensiviert werden.

Der Masterplan setzt wichtige Impulse für eine zukunftsfähige Ladeinfrastruktur. Ob die Maßnahmen ihre Wirkung entfalten, hängt jedoch von der konkreten Umsetzung ab – insbesondere bei Fördervolumen (Haushaltsvorbehalt), Bürokratieabbau und Netzanschluss. Mit dem anstehenden Kabinettsbeschluss wird der politische Rahmen voraussichtlich kurzfristig geschaffen, doch die eigentliche Herausforderung liegt in der schnellen und praxisnahen Implementierung. Erst wenn Förderdetails und rechtliche Anpassungen greifen, wird sich zeigen, ob die ambitionierten Ziele bis 2030 erreichbar sind.

Der Entwurf befindet sich aktuell in der Verbändeanhörung und knüpft an die im Oktober 2022 veröffentlichte Fassung an. Nach aktuellem Stand ist der Kabinettsbeschluss für den 13. November 2025 vorgesehen. Sprechen Sie uns bei Fragen hierzu und insgesamt zum Themenkomplex „E-Mobilität und Ladeinfrastruktur“ jederzeit gerne an.

Ansprechpartner

RA Philipp Landorff

Zu weiteren PwC Blogs

Keywords

Elektromobilität / E-Mobility, Energieeffizienz, Netzentgelt, Stromnetz, Strompreis, Transparenz, Wohnimmobilien

Contact



Folker Trepte

München

folker.trepte@pwc.com



Peter Mussaeus

Düsseldorf

peter.mussaeus@pwc.com