

Berlin, 24.10.2025

Stellungnahme

Zum Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e.V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-300
F. (030) 755 414-559
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Bundesministerium für Verkehr
Referat G23 - Elektromobilität und Ladeinfrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 des Bundesministeriums für Verkehr, der am 20. Oktober 2025 veröffentlicht wurde, nehmen wir hiermit wie folgt Stellung und bitten darum, zukünftig bei Verbändeanhörungen zur Ladeinfrastruktur von vornherein mit eingebunden zu werden.

1. Einleitung

UNITI begrüßt das Ziel des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030, den Ausbau und die Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und dabei Preistransparenz, Nutzerfreundlichkeit und Wettbewerb zu fördern. Der Entwurf greift zentrale Vorgaben der europäischen Verordnung EU 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (hinfot AFIR) auf. Gleichwohl besteht aus Sicht von UNITI Nachbesserungsbedarf, um gleiche Wettbewerbsbedingungen und einen wirksamen Verbraucherschutz sicherzustellen.

2. Marktaufsicht und Umsetzung der AFIR-Pflichten

Der Masterplan benennt die Pflichten zur Preistransparenz und Nachrüstung von Zahlungsterminals, überträgt die Verantwortung jedoch an bestehende Behörden, ohne ein klares Aufsichts- oder Monitoring-Instrument zu etablieren.

Forderung der UNITI:

- Einrichtung einer Markttransparenzstelle Elektromobilität bei der BNetzA zur nationalen Kontrolle von Preisangaben, Datenqualität und Diskriminierungsfreiheit hinsichtlich Gleichpreisigkeit zwischen Ad-hoc-, Vertrags-, B2B- und B2C-Kunden.
- Veröffentlichung eines jährlichen Monitoringberichts zur AFIR-Konformität (z. B. Nachrüststand Zahlungsterminals > 50 kW).
- Sanktionen bei wiederholter Nichteinhaltung der AFIR-Pflichten (Preisangabe, vertragsungebundene Zahlungsoptionen, Gleichpreisigkeit).

3. Nachrüstung von Zahlungsterminals an Schnellladepunkten (> 50 kW)

Die Verpflichtung zur Kartenzahlung bleibt unstrittig. In der Praxis bestehen jedoch Lieferengpässe, Zertifizierungshürden und wirtschaftliche Belastungen, besonders für kleinere Betreiber.

Forderung der UNITI:

- Übergangsfrist bis 31. Dezember 2027 mit verbindlichem Stichtag für technische Nachweise.
- Berücksichtigung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit und technischer Realisierbarkeit.

4. Preisangemessenheit und Diskriminierungsfreiheit

Der Masterplan verweist auf die AFIR-Grundsätze, bleibt jedoch bei allgemeinen Absichtserklärungen. Die Preisunterschiede zwischen Ad-hoc- und Vertragskunden bestehen fort.

Forderung der UNITI:

- Nationale Auslegung AFIR-Vorgaben: Gleichpreisigkeit zwischen Ad-hoc-, Vertrags-, B2B- und B2C-Kunden.
- Verpflichtende Preisveröffentlichung über den NAP und am Ladepunkt.
- Prüfrechte der BNetzA zur Bewertung der Preisangemessenheit in Kooperation mit dem Bundeskartellamt.

5. Wettbewerbsstruktur und Marktvernetzung

Der Masterplan behandelt Flächenvergabe, nicht aber die Marktrollen (CPO, EMP, Roaming-Plattformen). Fragen der vertikalen Integration bleiben unbeleuchtet.

Forderung der UNITI:

- Ergänzung des Masterplans um eine strukturelle Marktanalyse zu CPO/EMP-Beziehungen und Roaminggebühren.
- Prüfung der Roaminggebühren auf kartellrechtliche Angemessenheit.

6. Preistransparenz über den Nationalen Zugangspunkt (NAP)

Die zentrale Veröffentlichung über die Mobilithek ist ein richtiger Schritt. Entscheidend sind die Datenqualität und Nutzbarkeit für Verbraucher.

Forderung der UNITI:

- Integration der Daten in Verbraucher-Apps und Navigationsdienste über offene Schnittstellen.
- Monatliche Qualitätsbewertung der Preisdaten durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur.

7. Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und Reduzierung der Onboarding-Komplexität im Ladestrommarkt

Ein wesentliches, bislang unterschätztes Hemmnis für die Akzeptanz öffentlicher Ladeinfrastruktur ist **die mangelnde Nutzerfreundlichkeit der Anmelde- und Bezahlprozesse**. Der heutige Stand zeigt, dass das Onboarding für neue Nutzer insbesondere bei App-basierten Ladeanbietern technisch komplex, zeitaufwändig und fehleranfällig ist. Dies erschwert nicht nur den Einstieg für neue E-Mobilitätsnutzer, sondern reduziert auch die Nutzungshäufigkeit im Alltag. Neben den eigentlichen Zahlungsmitteln werden zur Aktivierung auch weitere Elemente und Schritte vorausgesetzt, seien es Backend-Anbindung, die Kartenaktivierung, Zwei-Faktor-Authentifizierung oder Know Your Customer-Prozesse. **Der Nutzer muss mit Zahlungs-, Authentifizierungs- und Systemlogiken aus drei Branchen gleichzeitig umgehen, was gleich mehrere Infrastrukturen und Sicherheitslogiken beinhaltet und die organisatorische Mehrschichtigkeit des Systems aufzeigt**. Die Zahl der notwendigen Schritte ist hoch, die Fehlertoleranz gering.

Die Vielzahl an Systemübergängen und regulatorischen Prüfungen überfordert viele Verbraucher und steht im Widerspruch zum Ziel einer einfachen, diskriminierungsfreien Ladeinfrastruktur. Für viele Endnutzer – insbesondere weniger digital affine Personen – stellt dies eine erhebliche Frustrationsschwelle dar. Viele Nutzer scheuen den Aufwand, eine App vollständig einzurichten, Bankverbindungen zu hinterlegen und zusätzliche Karten zu aktivieren. **Diese Komplexität erklärt in Teilen die niedrige Anzahl an spontanen Ladevorgängen unterwegs („Ad-hoc-Laden“) – etwa bei Reisen oder Gelegenheitsfahrten.**

Zwar ist die Sicherheit der Nutzer und auch die Cybersicherheit der Lade-Apps ebenfalls wichtig für die Akzeptanz der E-Mobilität, aber ebenso muss die Nutzerfreundlichkeit mitgedacht werden. Nur wenn der Zugang zur Ladeinfrastruktur so einfach wird wie das

Bezahlen an der Tankstelle oder im Online-Shop, kann die Elektromobilität ihr volles Marktpotenzial entfalten.

Um die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen und eine breitere Akzeptanz zu erreichen, sollten aus Sicht der UNITI folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

1. Vereinfachte Registrierungs- und Zahlungsprozesse.
2. Standardisierte Schnittstellen zwischen Ladeanbietern, Banken und PSPs.
3. Möglichkeit zur direkten Kartenaktivierung am Ladepunkt.
4. One-Click-Onboarding für Ad-hoc-Laden ohne App-Registrierung.

8. Ausbaukonzept zum Laden an der Autobahn neu ausrichten

In Bezug auf die langfristigen Ausbaustufen der Ladeinfrastruktur zur Deckung des Ladebedarfs entlang von Autobahnen sollte aus Sicht von UNITI zwischen Pkw und Nutzfahrzeugen unterschieden werden. Von einem Marktversagen im Bereich der Pkw-Ladeinfrastruktur an Fernstraßen, was einen staatlichen Eingriff rechtfertigen würde, kann aus unserer Sicht nicht mehr gesprochen werden. Gründe sind die erfolgte Ausschreibung zum Deutschlandnetz, den in naher Zukunft stattfindenden Ausbau an bewirtschafteten Rastanlagen sowie verschiedene private Initiativen wie beispielsweise Ladehubs. Daher sind in diesem Bereich inzwischen private Initiativen einer detaillierten staatlichen Lenkung vorzuziehen.

Die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge dagegen befindet sich noch in einem sehr frühen Marktstadium. Wir regen daher an, dass die planerischen Kapazitäten der Nationalen Leitstelle vorrangig für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für leichte und schwere Lkw sowie Fern- und Reisebusse genutzt werden sollten.

9. Verpflichtung von Tankstellen zur Errichtung einer Schnellladesäule

Eine gesetzliche Verpflichtung zum Aufbau und Betrieb von (Schnell-)Ladesäulen an öffentlichen Tankstellen lehnen wir ab. Ein solcher Vorschlag findet sich nicht im Entwurf des Masterplans des BMV, wurde jedoch zuletzt von Seiten des Bundesumweltministers öffentlich geäußert¹. Es ist zu befürchten, dass eine solche legislative Verpflichtung in die unternehmerische Freiheit planwirtschaftlich eingreifen würde. Dieser Eingriff würde völlig unverhältnismäßig erfolgen und ist daher verfassungswidrig, wie ein 2024 erstelltes

¹ Carsten Schneider: "Tankstellen sollten verpflichtet werden, auch Strom anzubieten", 4.10.2025, [LINK](#).

Rechtsgutachten zum damaligen Vorhaben der Bundesregierung (GEIG-Änderung) bestätigt.

10. Fazit

Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 ist ein wichtiger Schritt in Richtung einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen und wettbewerblichen Ladeinfrastruktur. Damit die Ziele tatsächlich erreicht werden, müssen Marktaufsicht, Nachrüstkontrolle und Preisaufsicht verbindlich geregelt und durch klare Zuständigkeiten bei BNetzA und Bundeskartellamt flankiert werden. Aus Sicht von UNITI sollten die notwendigen regulativen Anpassungen zeitnah vorgenommen werden. Hierzu zählt u. a. auch die Ladesäulenverordnung des Bundes. Auch auf EU-Ebene sollten notwendige Anpassungen und Konkretisierungen über die AFIR erfolgen.

UNITI steht bereit, sich aktiv an der weiteren Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen zu beteiligen.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer
E-Mail: kuehn@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dipl. Verw.Wiss

Dominik Hellriegel
Leiter Politik
E-Mail: hellriegel@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414-416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822