

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

24.10.2025

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

Aktenzeichen
66.10.41 D (DST)
III/810-06-03 (DLT)
IV/724-11 (DStGB)

Per E-Mail: Ref-G23@bmvi.bund.de

Stellungnahme zum Entwurf der Bundesregierung für einen Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 (Redaktionsstand 17.10.2025)

Das Ziel, die Investitions-, Nutzungs- und Rahmenbedingungen für das Laden aller Elektrofahrzeuge zu verbessern, wird seitens der Kommunalen Spitzenverbände ausdrücklich begrüßt. Der konsequente und flächendeckende Ausbau sowie eine gute Erreichbarkeit von Ladeinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für den Antriebswechsel, die Transformation der Automobilindustrie und mehr Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr. Weniger Lärm und saubere Luft sorgen für lebenswerte Kommunen. Die Städte, Landkreise und Gemeinden sowie ihre kommunalen Unternehmen haben bereits erhebliche Anstrengungen unternommen, um Elektromobilität zunächst modellhaft und mittlerweile im Alltagsbetrieb zu ermöglichen und vor Ort sichtbar zu machen. Dazu zählen neben der Umstellung kommunaler Fuhrparks und dem Aufbau und Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur auch die Unterstützung des privaten Ladeinfrastrukturausbaus. Wir unterstützen daher ausdrücklich die Ziele der Bundesregierung, die Elektromobilität in Deutschland weiter voranzubringen.

Die Schaffung entsprechender Ladeinfrastruktur ist keine primär kommunale Aufgabe. Gleichwohl hat die Rolle der Kommunen und kommunalen Unternehmen erheblichen Einfluss auf den Erfolg. Der Aufbau und Betrieb öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur müssen in erster Linie durch die Privatwirtschaft erfolgen. Bund und Länder sollten den Ausbau durch Erleichterungen und Vereinfachungen im Genehmigungsrecht fördern und zugleich – wo erforderlich – durch regulatorische Vorgaben und Förderprogramme sicherstellen, dass ein bedarfsgerechter, flächendeckender Auf- und Ausbau sowohl privater als auch öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur erfolgt. Klar ist: Die Kommunen sind dabei wichtige Akteure und Ansprechpartner – nicht zuletzt als Planungs- und Genehmigungsbehörden sowie bei der Bereitstellung öffentlicher Flächen.

Dabei zeichnen sich unterschiedliche Entwicklungen bei den Kommunen ab, denen der Bund durch Maßnahmen angemessen begegnen muss. Während in Metropolregionen und Großstädten ein großes Eigeninteresse von Betreibern ggf. zu lenken und zu leiten ist, ist in dünn besiedelten Regionen, Landkreisen und in kleineren Kommunen der wirtschaftliche Betrieb von Ladeinfrastruktur bis auf weiteres kaum kostendeckend möglich. Das Deutschlandnetz des Bundes sehen wir als wichtigen Baustein zur Deckung eines grundlegenden Bedarfs. Es darf jedoch – auch abseits der

Hauptverkehrsachsen – keine Situation entstehen, in der die Kommunen am Ende, wie beim Breitbandausbau erlebt, als „Lückenbüsser“ einspringen müssen, um Versorgungslücken von öffentlicher Seite mühsam zu schließen.

Die Kommunen benötigen auch weiterhin gezielte und selektiv wirkende Unterstützung durch Bund und Länder, um ihre Rolle beim Ausbau der Ladeinfrastruktur – insbesondere angesichts einer extrem angespannten kommunalen Finanzlage und oftmals knapper Personalressourcen – wahrnehmen zu können. Konkrete finanzielle und personelle Unterstützungsmaßnahmen werden im Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 erneut nicht berücksichtigt.

Hinweisen möchten wir auf den fehlenden Bezug zum aktuellen, sich noch in der Umsetzung befindlichen Masterplan Ladeinfrastruktur II (MP II). Eine Bilanzierung des Umsetzungsstands der dort aufgeführten 58 Maßnahmen wäre ein wichtiges Signal, dass in den vergangenen Jahren bereits viel erreicht wurde. Die heute verfügbare Ladeinfrastruktur ist Ergebnis einer gemeinsamen Kraftanstrengung von Bund – darunter der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) –, Ländern, Kommunen, kommunalen Unternehmen und nicht zuletzt der Privatwirtschaft. In der nächsten Phase gilt es, bestehende Hemmnisse und notwendige Maßnahmen nicht nur erneut zu benennen, sondern sie in einem konkreten Umsetzungsplan gezielt anzugehen. Der im Entwurf des Masterplans mehrfach betonte Haushaltsvorbehalt erweckt hierbei den Eindruck, dass Erwartungen bereits gedämpft werden sollen.

Die kommunalen Spitzenverbände stehen weiterhin bereit, die Arbeit des BMV und BMWF sowie der NLL zu unterstützen, die fachliche Expertise und Praxiserfahrungen der kommunalen Akteure einzubringen und das Thema Elektromobilität im Rahmen eigener Veranstaltungen und als Multiplikatoren zu fördern. Als essenziell erachten wir auch weiterhin die Arbeit des Beirats der NLL.

Kritisch anmerken müssen wir daher die **zu kurze Stellungnahmefrist**, die eine engere Einbeziehung unserer Mitgliedschaft und von Fachgremien nahezu ausschließt und eine Abstimmung erschwert. Bei der Erarbeitung des MP II wurde die verschiedenen Stakeholder und der Beirat der NLL umfassend eingebunden.

Im Gegensatz zum management-orientierten MP II vermissen wir im vorliegenden Entwurf die Bestimmung von Fristen und Verantwortlichkeiten, um Maßnahmen zu priorisieren und zügig umzusetzen.

Im Folgenden gehen wir im Einzelnen auf die Kapitel des Entwurfs zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 ein und fügen abschließend weitergehende Hinweise an. Die Rolle von Kommunen wird bei den Maßnahmen 11, 12, 17, 29 und 37 ausdrücklich benannt. Daneben gibt es weitere Maßnahmen mit hoher Kommunalrelevanz.

Kapitel „I. Nachfrage und Investitionen stärken“

In Satz 1 der Einleitung des Kapitels sollte auch das Laden auf privaten Flächen Erwähnung finden, da insbesondere bei Handel und Arbeitgebern aus unserer Sicht weiterhin die größten Potenziale zur Sicherung des Ladebedarfs im halböffentlichen und im öffentlich-zugänglichen Raum bestehen. Potentielle Standorte beschränken sich bei weitem nicht auf den öffentlichen Straßenraum, der bereits jetzt vielfältige Funktionen zu erfüllen hat.

Zu 1. Mehr Nachfrage nach Ladestrom durch mehr Elektrofahrzeuge

Neben den privaten Investitionen sollten auch die kommunalen Investitionen genannt werden. Nicht zuletzt die Vorreiterfunktion vieler Stadtwerke und Kommunen hat geholfen, ein Initialangebot an Ladeinfrastruktur praktisch in allen Städten und Landkreisen zu schaffen. Neben der Förderung wurden entsprechende Investitionskosten auch kommunal getragen. In vielen Bereichen ist die öffentliche Hand beim Ausbau der LIS in die Vorleistung gegangen, so dass es nun darum geht, die geschaffenen Ladeleistungen effizient auszunutzen und gleichzeitig weitere Vorsorge für Wachstum und Transformation zu treffen. Insofern ist die Darstellung der grundlegenden Maßnahme Nr. 1 aus kommunaler Sicht erfreulich formuliert.

Zu 3. Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern

Wir teilen die Einschätzung, dass insbesondere das Laden in Mehrparteienhäusern noch stärker unterstützt werden muss. Ein Fokus sollte aus unserer Sicht auch auf der Rolle und Unterstützung der Wohnungswirtschaft / Wohnungsbaugesellschaften liegen, um Flächen im privaten Raum zu mobilisieren. Das Laden in Quartieren mit fehlendem Zugang der Fahrzeugnutzer/innen zu einer privaten Lademöglichkeit beschäftigt auch unsere Mitgliedschaft. Die Bürgerinnen und Bürger beschwerten sich heute bei der Kommune, wenn Ladeinfrastruktur nur begrenzt verfügbar ist. Diese Erwartungen allein im öffentlichen Straßenraum abzubilden, ist jedoch nicht realistisch. Neben Förderprogrammen sollten auch rechtlich-regulatorische Vereinfachungen geprüft werden.

Zu 4/5. Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen für Nutzfahrzeuge/Busse mit alternativen Antrieben

Die unabhängig von der wichtigen Fahrzeugförderung vorgesehene Förderung von Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen wird ausdrücklich unterstützt. Die Umrüstung auf Elektromobilität erfordert oftmals, dass ganze Betriebshöfe der (oftmals kommunalen) Unternehmen umgeplant oder neu gebaut werden müssen. Diese teils enormen Investitionskosten erschweren den Umstieg auf Elektromobilität im ÖPNV, der in einer massiven Finanzierungskrise steckt. Auch eine Erfüllung der Vorgaben aus dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz darf nicht zu Lasten kommunaler Haushalte führen und darf nicht durch Angebotsreduzierungen querfinanziert werden müssen. Ferner sind Fördermaßnahmen bei Bussen und Nutzfahrzeugen hocheffizient. Die Fahrzeuge sind häufig täglich im Einsatz und daher als Ersatz für Verbrennerfahrzeuge besonders klimawirksam. Seit der Förderung im Sofortprogramm Saubere Luft (2017), waren diese Förderungen stets sehr erfolgreich und überzeichnet. Die Wiederaufnahme einer Förderung des Bundes seit Mitte 2025 nach einem Förderstopp infolge des KTF-Urteils Ende 2023 wird begrüßt. Wir begrüßen ferner ausdrücklich, dass effektive und effiziente Fördermaßnahmen vorgesehen werden sollen, die die Hemmnisse der initialen Investitionskosten adressieren, den Aufbau von Lademöglichkeiten in Depots und auf eigenen Betriebshöfen unterstützen und dass dabei auch die Kosten für die Ertüchtigung des Netzanschlusses berücksichtigt werden sollen.

Zu 9. Aufwandsarme und bedarfsgerechte Umsetzung des Art. 14 EPBD

Die Umsetzung von Artikel 14 der EPBD führt auch bei kommunalen Nichtwohngebäuden zu erheblichen zusätzlichen Aufwendungen für das Errichten bzw. Vorhalten von Ladeinfrastruktur. Pooling-Lösungen und Flexibilisierungen halten wir bei kommunalen Flächen für sinnvoll und notwendig. So befinden sich beispielsweise Stellplätze verschiedener kommunaler Gebäude häufig in unmittelbarer Nähe, was eine gemeinsame Erfüllung der Ladevorgaben erleichtert. Solche Stellplätze kommunaler Gebäude sollten daher – neben den Parkplätzen des Handels – ausdrücklich im entsprechenden Kapitel Erwähnung finden. Eine zusätzliche Erfüllungsoption an einem anderen Ort sollte aufgegriffen werden.

Aus den Rückmeldungen unserer Mitglieder zur EPBD wurde deutlich, dass es zahlreiche Besonderheiten und Fälle gibt, die die Sinnhaftigkeit einer strikt gebäudebezogenen Umsetzung der Vorgaben infrage stellen. So muss beispielsweise selbst beim Neubau oder der Sanierung von Feuerwehrgerätehäusern zahlreiche Ladeinfrastruktur vorgesehen werden, obwohl ein Großteil der geplanten Stellplätze für die Anfahrt des ehrenamtlichen Feuerwehrpersonals im Einsatzfall vorgesehen ist – eine Nutzung der Ladeinfrastruktur ist dort also faktisch ausgeschlossen. Die zwingende Anforderung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur würde in solchen Fällen entsprechende Fehlinvestitionen auslösen.

Zu 10. Privilegierung Lade-Hubs im Außenbereich

Der Schutz des Außenbereichs ist ein wichtiger bauplanungsrechtlicher Grundsatz, der Landschaft, Landwirtschaft und Heimat sichert. Er soll die Bebauung und Zersiedelung von Freiflächen vermeiden. Daher ist eine Privilegierung an enge Voraussetzungen der technischen Anlagen zu binden (vgl. Privilegierung von Windkraft). Voraussetzung sollte daher sein, dass die Hubs in unmittelbarer Nähe zu vorhandenen Verkehrswegen mit entsprechend hoher eigener Verkehrsleistung liegen und nicht zusätzliche Verkehrsströme erzeugen. Am Ende des Vorschlags wird insoweit eingeschränkt, dass solche Hubs nur in unmittelbarer Nähe von Bundesfernstraßen entstehen dürfen. Das ist einerseits richtig, andererseits zu eng und planungsrechtlich zu stark generalisiert, da verkehrswichtige Straßen und Verbindungen in Gemeinden, die geeignet für die Anlage von Hubs sind, nicht zwingend die Klassifizierung Bundesfernstraße aufweisen müssen. Umgekehrt wäre es baurechtlich und verkehrsplanerisch ebenfalls unerwünscht, wenn ein Lade-Hub zusätzlichen Verkehr in den Außenbereich verursacht. Ladestationen könnten sehr schnell mit zusätzlicher „Konsum-Infrastruktur“ ausgestattet werden, Kioske dann als sog. „mitgezogene Nutzungen“ auch privilegiert sein, da man während dem Laden vielleicht noch einen Kaffee trinken, etwas essen, vielleicht sogar etwas einkaufen will. Wir sehen daher erheblichen Diskussionsbedarf zur näheren Konkretisierung und Ausgestaltung eines solchen Privilegierungstatbestands. Aus bauplanungsrechtlicher Sicht wäre etwa eine Flächenbegrenzung (effiziente, kompakte Anlage) und ein Mindestabstand zur nächsten Wohnbebauung sinnvoll festzulegen.

Zu 11. Ladeinfrastruktur in der BauNVO

Der Umgang mit Ladeeinrichtungen in den verschiedenen Gebietstypen ist aus unserer Sicht baurechtlich geklärt. Sie gelten überwiegend als nicht störende gewerbliche Anlagen oder Nebenanlagen nach § 14 BauNVO und sind damit in Misch-, Gewerbe- und Industriegebieten regelmäßig zulässig. In reinen und allgemeinen Wohngebieten sind sie ebenfalls als Nebenanlage zulässig oder wenn sie nicht störend sind, was in der Regel bei einzelnen Ladesäulen immer anzunehmen ist. Eine Häufung von Schnellladeeinrichtungen, die das Ausmaß einer Tankstelle erreichen und größeres Verkehrsaufkommen verursachen, können und sollten wie eine Tankstelle behandelt werden und wären dann im reinen und allgemeinen Wohngebiet nicht zulässig, in den übrigen Gebieten ausnahmsweise oder auch regelhaft zulässig. Aus unserer Sicht ist die Einteilung im Hinblick auf die extrem große Varietät an Ladeinfrastrukturtechniken sinnvoll und kann so bleiben. Sie erlaubt ein flexibles Vorgehen und bereitet nach unserer Wahrnehmung in der Praxis keine Probleme. Eine Behandlung durch die „FK Städtebau“ zur Erstellung von Mustererlass / Musterbeispielen wird von uns unterstützt. Sie könnte dafür sorgen, dass trotz Abweichungen der Bauordnungen der Länder Einstufungen im Wege der Baunutzungsverordnung bundeseinheitlich erfolgen, und die baurechtliche Zulässigkeit typenspezifisch vereinheitlicht wird. Dabei muss trotz allem auch aus unserer Sicht klar bleiben, dass eine tankstellenähnliches Ladehub auch tankstellenähnlich eingestuft werden muss, und im reinen Wohngebiet eine solche Anlage bauplanungsrechtlich nicht zulässig bleibt.

Zu Nr. 12 Berücksichtigung in Stellplatzsatzungen

Das Ziel der vollwertigen Anrechnung auf die erforderlichen Stellplätze ist richtig und wird von uns unterstützt. Die Problembeschreibung ist uns allerdings aus der kommunalen Praxis so nicht bekannt. In der Regel werden Stellplätze mit Ladeinfrastruktur auf die Zahl der erforderlichen Stellplätze normal angerechnet, sei es nach einer StellplatzVO des Landes oder den kommunalen Satzungen. Sofern diese Vorgehensweise nicht in allen Ländern verbreitet ist, schadet die vorgeschlagene Klarstellung in der MBO jedenfalls nicht.

Zu 15. Nutzung bundeseigener Flächen für Ladeinfrastruktur

Die Nutzung bundeseigener Flächen ist beim Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur bislang deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Diese Flächen wurden bisher nicht systematisch in das etablierte FlächenTool der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) eingepflegt. Die Nutzbarmachung dieser Flächen – bereits in früheren Masterplänen zur Ladeinfrastruktur als Auftrag an den Bund formuliert – muss nun zeitnah und strukturiert vorangetrieben werden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum von Kommunen und Ländern erwartet wird, ihre Flächen bereitzustellen, während der Bund seine eigenen Potenziale bisher unzureichend nutzt. Hinzukommt ein erneuter aktueller „Flächenbereitstellungsstopp“ der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA).

Auch kommunale Flächen stellen ein knappes Gut dar. Die Bereitstellung öffentlichen Verkehrsraums für Ladeinfrastruktur kann den verkehrspolitischen Zielen der Städte, Landkreise und Gemeinden widersprechen – etwa dann, wenn verstärkt der ÖPNV oder der Radverkehr gefördert werden sollen und der öffentliche Straßen- und Parkraum ohnehin begrenzt ist.

Zu 17. Unterstützung von Kommunen

Die vorgesehene Unterstützung der Kommunen wird grundsätzlich begrüßt. Die Herausforderungen gerade bei kleineren und mittleren Kommunen werden zutreffend beschrieben. Positiv hervorzuheben ist auch, dass die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) praxisnahe Unterstützungsangebote entwickelt hat und auch weiterhin entwickeln soll. Diese Hilfsmittel können insbesondere Kommunen mit begrenzten personellen und fachlichen Kapazitäten eine wertvolle Orientierung bieten und dazu beitragen, Planungs- und Genehmigungsprozesse zu vereinheitlichen und zu beschleunigen. Auch hinsichtlich der fortgeschrittenen Kommunen ist der Erfahrungsaustausch und das „Voneinander Lernen“ in den technischen Entwicklungsprozessen und praktischen Anwendungen vor Ort weiterhin hilfreich und nicht obsolet. Kritisch anzumerken ist im Vergleich zum Masterplan Ladeinfrastruktur II, dass einzelne „Tools“ der NLL nicht genauer beschrieben und mit Umsetzungsschritten beschrieben und operationalisiert werden. Viele Kommunen benötigen neben Informationsmaterialien letztlich auch operative Unterstützung. Diese Bedarfe werden im Text bislang nicht adressiert. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass ohne ergänzende finanzielle und personelle Förderung die Nutzung der angebotenen Unterstützungsinstrumente in vielen Kommunen leider nur eingeschränkt möglich sein wird. Wir weisen daher weiterhin auf unser Grundanliegen hin, LIS-Manager für den befristeten Einsatz vor Ort zu fördern in Anlehnung an das sehr erfolgreiche Konzept der „Klimaschutzmanager“.

In die Erstellung der Unterstützungsprodukte sollten die kommunalen Spitzenverbände zwingend eingebunden werden, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen den tatsächlichen Anforderungen der kommunalen Praxis entsprechen und breit anwendbar sind. Der Hinweis auf Austausch auf Landesebene ist zu begrüßen, aber aus unserer Sicht nicht ausreichend. Auch die kommunalen Spitzenverbände sollten explizit in der Maßnahmenbeschreibung selbst benannt werden. Sie können über ihre Mitglieder und Fachgremien Erfahrungen der Praxis in die Entwicklung der Angebote einfließen lassen und letztlich wichtige Synergien schaffen.

Zu 20. Wettbewerbliche Vergabe im öffentlichen Straßenraum

Ein wesentlicher Grund für die bisherige Konzentration einzelner Betreiber in bestimmten Regionen und einer Unterversorgung in anderen Regionen war und ist die teilweise weiterhin bestehende fehlende Wirtschaftlichkeit des Betriebs von Ladeinfrastruktur. Insbesondere kommunale Unternehmen sind durch eigene Aktivitäten und Investitionen beim Ladeinfrastrukturausbau in den vergangenen zehn Jahren umfangreich in Vorleistung gegangen.

Klar muss zudem sein, dass auch kommunale Flächen für Ladeinfrastruktur nur begrenzt zur Verfügung stehen. Umso wichtiger sind daher konzeptionelle Vorüberlegungen und lokale Konzepte, die auch politisch vor Ort mitgetragen werden müssen. Ein „Rosinenpicken“ einzelner privater Anbieter bei öffentlichen Flächen ist zu vermeiden. Die Anregungen des letzten Sektorgutachtens der Monopolkommission, die Kommunen seitens Bund und Ländern in einer koordinierenden Rolle stärker als bisher zu unterstützen, teilen wir grundsätzlich.

Kapitel „IV. Integration ins Stromnetz verbessern“

Nicht ausreichende Stromnetzkapazitäten stellen für viele Akteure beim Ladeinfrastrukturausbau weiterhin ein Problem dar. Dabei könnte für den anstehenden Zeitraum auf Bedarfe durch besondere Kapazitätserweiterungen fokussiert werden, etwa beim Lkw-Laden. Die Netzkapazitäten dürften gerade an Betriebshöfen von schweren Nutzfahrzeugen nicht ausreichen, um ganze Flotten umzurüsten. Es bedarf einer verbesserten Informationsbereitstellung zu den Anforderungen an die Netze. Insbesondere an Standorten mit sehr hohen Ladeleistungen sollten zudem Puffersysteme (zum Beispiel Batteriespeicher) zur Netzstabilisierung sowie Eigenstromerzeugung an Standorten mitgedacht werden, um Lade-Peaks entgegenwirken zu können.

An Standorten, an denen ausreichender Nutzfahrzeugverkehr vorherrscht oder zu erwarten ist, muss eine Hochrüstfähigkeit auf ein „Megawatt Charging System“ (MCS) mitgedacht werden, um bei der Einführung des neuen Standards möglichst kosteneffizient und zügig nachrüsten zu können. Bei einer Hochrüstung sollte dann nur der Austausch von neuen Steckern und Ladekabeln notwendig sein. Für den gezielten Aufbau von Ladeinfrastruktur sollten Ladebedarfe v.a. auch stärker themenübergreifend – also insbesondere für private Logistikunternehmen ebenso wie für ÖPNV, Abfallwirtschaft, und Ladebedarfe für private Fahrzeuge – zusammengedacht werden.

Das Lkw-Laden steht auch in Fokus der Fortentwicklungen der europäischen Rechtsvorschriften AFIR und ist von den Kommunen bevorzugt durch Unterstützungsprogramme der Mitgliedstaaten umzusetzen. Deutschland sollte nicht verabsäumen, eine ausreichende Mittelausstattung für den CEF-Finanzrahmen ab 2027 anzumelden und auch zukünftig selbst verstärkt in Anspruch zu nehmen. Dazu zählt auch fachliche und inhaltliche Unterstützung der Kommunen etwa bezüglich der prioritären Umsetzung in SUMP / urbanen Knoten.

Zu 29. Elektromobilitätsgesetz erweitern und verlängern

Die Kommunalen Spitzenverbände bieten für die anstehende Novelle des bis 31.12.2026 befristeten Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) ihre Expertise und Mitwirkung in einem Beirat an. Dabei geht es aus Sicht der Kommunen aber nicht darum, den Nutzerinnen und Nutzern von Elektrofahrzeugen umfangreiche zusätzliche Bevorrechtigungen einzuräumen, sondern einen klaren Plan für befristete wirksame und strategische Anreize zu schaffen. Dabei erscheint der Hinweis auf „kostenloses Parken in Innenstädten“ nicht neu; dies ist bereits heute grundsätzlich nach

§ 3 Abs. 4 Nr. 4 EMOG möglich. Ausgewählt wird damit auch nicht das beste und unumstrittenste Beispiel, da der Flächenbedarf eines Elektroautos nicht geringer ist als der eines Verbrenners. Unter dem eingeschlagenen Weg, den wirtschaftlichen Wert des Parkraums stärker zu bepreisen und den Straßenraum qualitativ aufzuwerten, ist zusammen mit dem in Innenstädten übermäßig knappen Parkraum der Handlungsspielraum für diese Form der Erleichterung eher gering. Interessant wäre die verstärkte Flächenbereitstellung für elektrische Lieferfahrzeuge, die Durchfahrt solcher Fahrzeuge zu erleichtern und die Reservierung von Ladeinfrastruktur und Belieferung durch Elektrofahrzeuge nicht nur auf privaten Flächen und hinsichtlich von in Nr. 32 genannten Datenschnittstellen zu regeln, sondern auch im öffentlich gewidmeten Straßenraum als Ausnahme vorzusehen. Im Gegensatz zum „kostenfreien Parken“ werden Flächen so auch einer lukrativen, wirtschaftlichen und selbsttragenden Nutzung zugeführt. Wir unterstützen entsprechend auch das in Nr. 35 genannte Vorhaben, einen solchen Privilegierungsstatbestand einzuführen und dafür eine Beschilderung im öffentlichen Straßenraum vorzusehen.

Zu Nr. 37 Ladeinfrastruktur für Fern- und Reisebusse

Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Fern- und Reisebusse ist tatsächlich bereits erprobt und kann auf Erfahrungen zurückblicken. Eine Förderung ist das Pendant zur Förderung von Bussen im ÖPNV und Nutzfahrzeugen. Hinsichtlich des Einsatzes und der Klima-/Umweltwirkungen ist diese Maßnahme nahezu gleich relevant. Als Kommunale Spitzenverbände beteiligen wir uns gern daran, mit Verkehrsunternehmen und Branchenverbänden über die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur datenbasierte Ausbauszenarien zu erstellen und diese zusammenhängend mit dem Nutzfahrzeugsektor zu betrachten.

Zum Kapitel „Maßnahmenumsetzung und Zusammenarbeit

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

Den Wissenstransfer an die Kommunen in Bezug auf Technologien, Genehmigungsprozesse, Betreiber- und Konzessionsmodelle sowie Fördermöglichkeiten sehen wir als zentrale Aufgabe der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur in Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden. Den Austausch hierzu sowie die Erstellung gemeinsamer Empfehlungen möchten wir weiter pflegen und intensivieren.

Weitere Maßnahmen aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände

Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände sollte die mit einer beabsichtigten Änderung des GEIG bzw. GEG vorgesehene Verpflichtung, dass Tankstellenunternehmen einer bestimmten Größe an ihren öffentlichen Tankstellen ein Mindestmaß an Schnellladeinfrastruktur („ein Ladepunkt pro Tankstelle“) schaffen und vorhalten sollen, als Maßnahmen im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 aufgegriffen werden.

Aus dem Kreis unserer Mitglieder wurden Fälle gemeldet, dass im Rahmen des Förderprogramms „Ladeinfrastruktur vor Ort“ Schnellladepunkte mit 50 kW errichtet und gefördert wurden, der jeweilige Netzanschluss jedoch technisch eine höhere Leistung (z. B. 150 kW) zulässt. Nach der Förderrichtlinie wurden Ladepunkte nur bis einschließlich 50 kW gefördert. Unklar ist, ob bei einer nachträglichen Aufhebung der Leistungsbegrenzung auf über 50 kW eine Rückforderung der Fördermittel erfolgen würde bzw. ob eine Änderung erst nach Ablauf des sechsjährigen Mindestbetriebszeitraums möglich ist. Aus kommunaler Sicht sollte die Möglichkeit einer technischen Leistungsanpassung eröffnet werden, um die vorhandene Ladeinfrastruktur „aufwerten“

zu können. Entsprechend bitten wir um Prüfung, eine Erhöhung der Ladeleistung über 50 kW nach Abschluss der Fördermaßnahme für zulässig zu erklären, sofern der geförderte Ladepunkt weiterhin betrieben und öffentlich zugänglich bleibt.

Dem Stichwort „Dual Use“ wird im vorliegenden Entwurf leider keine nähere Aufmerksamkeit mehr geschenkt, obwohl die Fragen zur Anordnung und doppelten Nutzung von privaten Stellplätzen etwa zum Aufladen in der Nacht und als Kundenparkplatz untertags nicht hinreichend aufgearbeitet erscheint. Wir schlagen daher vor, das Thema einer zur Verfügungstellung sowohl öffentlicher als auch privater Stellplätze mit Ladeinfrastruktur (z.B. auf Flächen des Bundes, der Länder und der Kommunen als auch des Handels) für private Nutzerinnen und Nutzer in Form eines Handlungsleitfadens der NLL aufzubereiten.

Ferner wird die Anforderung von Seiten der Personenbeförderung und gewerblichen Nutzung nicht aufgegriffen, Förderung von Ladeinfrastruktur auch hinsichtlich von privaten Fahrzeugflotte (Taxi, Carsharing-Fahrzeuge, KEP-Dienste) auch im öffentlichen und halböffentlichen Raum vorzuhalten. Bisher sehen Förderbestimmungen immer vor, dass geförderte Ladepunkte grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmenden und nicht nur gezielt für den Aufbau einzelner Flottenangebote zur Verfügung gestellt werden, obwohl letztere als Maßnahme klimapolitisch bedeutend relevanter sein könnten.

Viele touristisch geprägte Kommunen stehen vor der Herausforderung, die Entwicklung von Ladeinfrastruktur so zu unterstützen, dass sowohl die Nachfrage der Wohnbevölkerung als auch der Gäste gedeckt wird. Nach Rückmeldungen vieler Tourismusgemeinden ist aufgrund der saisonal stark schwankenden Nachfrage ein wirtschaftlicher Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur jedoch nur schwer möglich. In solchen Anwendungsfällen sehen wir Fördermittel für die Planung, den Bau und den laufenden Betrieb in solchen Gebieten mit schwankender Nachfrage als erforderlich an.