

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

19.09.2022

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G 23 - Elektromobilität, Ladeinfrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

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

Per E-Mail

Stellungnahme zum

Entwurf der Bundesregierung für einen „Masterplan Ladeinfrastruktur II“

I. Grundlegende Anmerkungen

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 in den Kommunen vor Ort sichtbar zu machen. Hierzu zählt neben der Umstellung kommunaler Fuhrparks insbesondere der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Die Kommunen sehen einen zügigen und flächendeckenden Ausbau und eine gute Erreichbarkeit von Ladeinfrastruktur als wichtige Voraussetzung für mehr Klimaschutz im Verkehr und unterstützen insoweit die Ziele des Bundes.

Deutlich betonen möchten wir allerdings, dass wir in der Schaffung entsprechender Ladeinfrastruktur keine „kommunale Gewährleistungsaufgabe“ sehen. Der Aufbau und der Betrieb von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur müssen vielmehr durch die Privatwirtschaft erfolgen. Wir sehen Bund und Länder insoweit in der Pflicht, den Ausbau von Ladeinfrastruktur durch Erleichterungen und Vereinfachungen im Genehmigungsrecht zu befördern, gleichzeitig aber auch - wo erforderlich - durch regulatorische Vorgaben und Förderung sicherzustellen, dass es zu einem bedarfsgerechten flächendeckenden Auf- und Ausbau von privater und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur kommt. Insbesondere in dünn besiedelten bzw. kleineren Kommunen wird der wirtschaftliche Betrieb von Ladeinfrastruktur absehbar noch nicht die Regel sein, weswegen es hier der gezielten Unterstützung bedarf. Es darf insoweit keine Situation eintreten, bei der am Ende, wie beim Breitbandausbau erlebt, die Kommunen als „Lückenbüßer“ einspringen müssen, um von

öffentlicher Seite mühsam Versorgungslücken zu schließen in Bereichen, die wirtschaftlich weniger attraktiv waren und unterversorgt geblieben sind. Die für den Aufbau des Deutschlandnetzes gebildeten „Regionallose“, die gesamthaft zu versorgende Bereiche mit wirtschaftlich attraktiven und weniger attraktiven Standorten definieren, halten wir insoweit für einen grundsätzlich geeigneten Ansatz.

Es bedarf eines fortwährenden Monitorings der tatsächlichen Nachfrage und der Prognose künftiger Bedarfe, um staatliches Eingreifen in einen sich entwickelnden Markt zu begrenzen und sich unter anderem auf die Schließung von Versorgungslücken zu fokussieren.

Die Kommunen dürfen aus unserer Sicht keinesfalls in eine Erfüllungsverantwortung zur Sicherstellung der örtlichen Ladeinfrastruktur gedrängt werden. Der anfängliche Versuch des Bundes, den Kommunen insoweit eine Gewährleistungsaufgabe zu übertragen, wäre ein Verstoß gegen das Verbot des Bundesdurchgriffs (Art. 84 Abs. 1 Satz 7 GG) und damit schon verfassungsrechtlich unzulässig. Eine solche Aufgabenübertragung könnte allenfalls durch die Länder erfolgen, die dann allerdings auch in der Verantwortung stünden, alle Kosten für Planung, Bau, Betrieb und Folgekosten zu finanzieren.

Klar ist, dass die Kommunen wichtige Akteure und Ansprechpartner für den flächendeckenden Aufbau der Ladeinfrastruktur sind, nicht zuletzt als Genehmigungsbehörden und bei der Bereitstellung öffentlicher Flächen. Die Kommunen können insoweit den Ladeinfrastrukturausbau vor Ort koordinieren, private Akteure (u.a. Einzelhandel, Immobilienwirtschaft, Verkehrsunternehmen, Carsharing-Anbieter, Handwerk etc.) ansprechen und zusammenbringen und sie bei der Bereitstellung/Akquise von privaten und öffentlichen Flächen unterstützen. Ferner ist innerhalb der Kommunalverwaltungen für die Genehmigungsprozesse und deren Beschleunigung zu sensibilisieren und das erforderliche Knowhow und Personal aufzubauen. Die Kommunen können dies jedoch nicht allein stemmen, sondern bedürfen hier der gezielten Unterstützung durch den Bund und v.a. die Länder. Der flächendeckende Ausbau von Ladeinfrastruktur darf nicht an der finanziellen und personellen Leistungsfähigkeit einzelner Städte, Landkreise und Gemeinden scheitern.

Denn auch wenn im Entwurf zum Masterplan viele Maßnahmen zur fachlichen Unterstützung durch Bund und Land dargestellt werden, verbleibt die Hauptlast für einen koordinierten und sachgerechten Ladeinfrastrukturausbau bei den Kommunen. Konkrete finanzielle und personelle Unterstützung wird im Masterplan nicht abgebildet, so dass davon auszugehen ist, dass zahlreiche der dargestellten Maßnahmen in Kommunen mit eingeschränkten Ressourcen nicht umgesetzt werden können. Wir erneuern insoweit unsere langjährige Forderung nach zusätzlichen finanziellen wie personellen Mitteln, welche direkt den Kommunen zugutekommen, um die bevorstehenden Aufgaben zu erfüllen. Die Etablierung von „Regionalen Ladeinfrastrukturmanagern/-managerinnen“ bei der Nationalen Leitstelle sehen wir insoweit nicht als ausreichend an. Die erwähnte Schlüsselrolle der Kommunen muss zwingend mit angemessenen Mitteln und Programmen von Bund und Ländern hinterlegt werden. Dabei sind insbesondere auch Personalkosten zu fördern, wie das beispielsweise mit der Förderung von Klimaschutzmanagern/innen und Klimaschutzkoordinator/inn/en bereits erfolgreich praktiziert wurde.

Es bedarf ferner einer grundsätzlichen Neuausrichtung der Förderprogramme für öffentliche Ladeinfrastruktur, die wir weiterhin als notwendig ansehen. Anstelle eines Zuschlags für Anträge mit geringem Förderbedarf sollte ein Förderschwerpunkt gerade auf Bereiche mit nachgewiesener Unterversorgung gelegt werden. Dies stärkt den marktlichen Ansatz und schafft anderenorts Spielräume für privatwirtschaftliche Investitionen.

Es darf zudem nicht einseitig auf das öffentliche Laden am Straßenrand gesetzt werden. Denn Flächen gerade im öffentlichen Raum der Städte und Gemeinden sind begrenzt. Aufgrund der Nutzungskonflikte wird der Ladeinfrastrukturausbau gerade dort mehr Zeit in Anspruch nehmen. Vielmehr müssen Schnellladehubs, beispielsweise in Quartieren mit Geschosswohnungsbau, in den Zentren und entlang bedeutender Verkehrsachsen, den Bedarf bündeln. Die Potenziale für das Laden auf privaten Flächen, insbesondere bei Handel, Gastronomie und Wohnungswirtschaft wie auch bei Arbeitgebern, sind zu heben, um den Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur auf ein umsetzbares Maß zu senken. Aus kommunaler Sicht abzulehnen sind daher pauschale Zielgrößen, die ohne kleinräumige Bedarfsanalysen auf einzelne Kommunen heruntergebrochen werden. Zu berücksichtigen sind stets die Verhältnisse vor Ort und der regionale Kontext.

Viele touristisch geprägte Kommunen stehen darüber hinaus vor der Herausforderung, die Ladeinfrastruktur so zu planen, 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 kaum möglich. Um die Ziele der Bundesregierung zu erfüllen, sind daher Fördermittel für die Planung, den Bau und den laufenden Betrieb in solchen Gebieten mit schwankender Nachfrage gezielt erforderlich.

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 intensivieren.

II. Hinweise zu einzelnen Kapiteln

Zu Kapitel 1 – Ziel und Motivation des Masterplans II

Der Masterplan sollte einen gesamtheitlichen Rahmen für Elektromobilität schaffen, der alle Teilbereiche vom Hochlauf von Fahrzeugen, dem Ausbau der Ladeinfrastruktur bis zu kundenfreundlichen Dienstleistungen sowie der Integration in das Energiesystem umfasst.

Die Zielstellungen des Koalitionsvertrages zur Unterstützung des privatwirtschaftlichen Ausbaus und die schnellstmögliche Erreichung von Wirtschaftlichkeit sind stärker zu betonen. Ziel des Masterplans sollte daher sein, die Marktakteure (Ladeinfrastrukturbetreiber, Elektromobilitätsprovider, Netzbetreiber, Kommunen und Flächeneigentümer) beim privatwirtschaftlichen Ausbau und der wettbewerblichen Weiterentwicklung nutzerfreundlicher Ladeinfrastruktur und Services bestmöglich zu unterstützen.

In diesem Zusammenhang sollten von Seiten des Bundes gemeinsam mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden sowie mit den Vertretern des Einzelhandels, der Wohnungswirtschaft regulatorische Hemmnisse für den Aufbau von Ladeinfrastruktur identifiziert und gezielt abgebaut werden. Gleichzeitig ist ein flächendeckender Aufbau von Ladeinfrastruktur von vornherein auch gezielt durch flankierende regulatorische Vorgaben sicherzustellen, z.B. durch Vorgaben für aufzubauende Ladepunkte an öffentlichen und privaten Parkplätzen. Ähnlich wie für Behördenparkplätze schon praktiziert wäre u.E. etwa denkbar, dass jeweils ein bestimmter Prozentsatz der Parkplätze mit Lademöglichkeit auszurüsten ist.

Zu Kapitel 3.1 – Maßnahmen zur Kooperation und Koordination

Maßnahme 5 – Monitoring-Konzept

Aufgabe des Monitorings ist es, Fehlentwicklungen und etwaige Ausbaulücken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden und effiziente sowie zielgerichtete Maßnahmen und Instrumente zu ergreifen.

Das Stichwort „Versorgungsaufgabe“ passt nicht unter die Maßnahme 5. Es wäre zu klären, unter welchen Voraussetzungen von dem Instrument einer Versorgungsaufgabe Gebrauch gemacht werden kann.

Maßnahme 8 / 9 – Transparenz über alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte / Meldung privater Ladepunkte

Die Maßnahmen werden als wesentliche Grundlage für die örtliche Bedarfsermittlung und für die erforderliche vorauslaufende Ladenetzplanung begrüßt.

Aus der Praxis wurde uns zurückgemeldet, dass die derzeitige Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur teilweise unvollständig ist und Anbieter wie „goingelectric“ oder „chargemap“ diesbezüglich im Moment besser aufgestellt sind. Es bedarf geeigneter Maßnahmen und Vorgaben, hier künftig für einen einheitlichen Informationsstand zu sorgen.

Auch die Kenntnis privater Ladeinfrastruktur ist für die Bedarfsplanung von maßgeblicher Bedeutung. Es sollte allerdings dringend darauf geachtet werden, dass für Errichter privater Ladeinfrastruktur auf Niederspannungsebene durch die Maßnahme keine zusätzlichen Kosten entstehen. Die Meldung sollte technisch so einfach wie möglich sein, um hier keine „Umsetzungsdefizite“ entstehen zu lassen.

Zu Kapitel 3.2 – Den Bedarf, den Ausbau und die Nutzung datenbasiert überwachen und steuern

Maßnahme 13 – Bündelung Datenübermittlung und -bereitstellung

Der Nationale Zugangspunkt erscheint auch im Sinne einer einheitlichen Stelle für Ladeinfrastrukturdaten der geeignete Ort für die Datenbündelung und -bereitstellung. Die einzelnen Anbieter von Ladeinfrastrukturdaten sollten die ihnen gegenüber erfolgten Meldungen von Ladeinfrastruktur bündeln und in den Nationalen Zugangspunkt spiegeln.

Zu Kapitel 3.3 – Die finanzielle Unterstützung des Bundes effektiver gestalten

Wie eingangs ausgeführt, bedarf es einer grundsätzlichen Neuausrichtung der Förderprogramme für öffentliche Ladeinfrastruktur, die wir weiterhin als notwendig ansehen.

Es bedarf einer stärker an die örtlichen Gegebenheiten angepassten Förderung anstelle pauschaler Fördersätze. Wir sehen ansonsten die Gefahr, dass gerade dort, wo ein besonderer Unterstützungsbedarf besteht, nicht ausreichend Ladeinfrastruktur errichtet werden kann.

Maßnahme 16 – Finanzielle Unterstützung des Aufbaus in dicht besiedelten Gebieten

Der Ansatz des Bundes, in dichter besiedelten Bereichen besonders zu unterstützen, wird begrüßt. Es sollte allerdings durch eine geeignetere Formulierung der Überschrift ausdrücklich klargestellt werden, dass es insoweit nicht um eine Gegenüberstellung von städtischen und ländlichen Räumen geht, sondern mit der Maßnahme gleichermaßen kleinere und mittlere Städte und Gemeinden in der Fläche in den Blick genommen werden sollen. Wir schlagen daher die Formulierung „in dicht besiedelten Quartieren und Ortsteilen“ vor.

Ein Fokus sollte auch hier auf der Rolle und Unterstützung der Wohnungswirtschaft / Wohnungsbaugesellschaften liegen, um Flächen im privaten Raum zu mobilisieren.

Öffentliche und halböffentliche Ladelösungen sind insbesondere dort notwendig, wo Fahrzeugnutzer/innen keinen Zugang zu einer privaten Stromquelle haben und einen solchen nicht schaffen können. Insofern wird der Ansatz des „Ladens im Quartier“ ausdrücklich unterstützt. Wir regen an, wegen der besseren Verständlichkeit die Worte „Quartiersladen“ durch „Laden im Quartier“ zu ersetzen.

Sofern mit dem „Quartiersbezug“ auch eine stärkere Sektorkoppelung unterstützt werden soll, darf allerdings kein zu enger Quartiersbegriff Anwendung finden. Gerade mit Blick auf die kleinteiligeren Siedlungsstrukturen in der Fläche und die mögliche Kopplung auch mit Windenergieanlagen sollte stattdessen ein „räumlich-funktionaler Zusammenhang“ genügen.

Wir begrüßen, wenn die Bundesressorts hier rechtliche Umsetzungsdefizite ermitteln und hierzu unter Beteiligung aller Akteure Gesetzgebungsvorschläge unterbreiten.

Maßnahme 17 – Ausschreibung weiterer Schnellladepunkte

Eine Ausschreibung weiterer Schnellladepunkte ab 2023 sollte sich auf das Schließen von Versorgungslücken konzentrieren.

Zu Kapitel 3.4 – Die Kommunen als Schlüsselakteure befähigen und stärker einbinden

Die einleitende Formulierung zu Beginn des Kapitels („Derzeit gibt es jedoch in rund der Hälfte der Kommunen noch keine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur“) ist hochgradig irreführend und zu streichen. Offenbar wird insoweit auf die Gesamtheit der rund 11.000 Kommunen Bezug genommen. Rund 4.000 Städte und Gemeinden haben jedoch weniger als 1.000 Einwohner. Mit der Bezugnahme auf die Gesamtheit aller Kommunen wird derzeit der Eindruck erweckt, es bestünde auch in jeder Kleinstgemeinde ein gleichartiger Bedarf an öffentlich-zugänglicher Ladeinfrastruktur. Dies halten wir für viel zu undifferenziert, da die unterschiedlichen Gemeinde- und Siedlungsstrukturen mit z.T. höchst unterschiedlichen Eigenheimanteilen und vorhandener privater Ladeinfrastruktur nicht berücksichtigt werden. Stattdessen sollte auf bestehende oder prognostizierte Versorgungslücken in den einzelnen Teilräumen hingewiesen werden. Diese können mit regionaler Betrachtung identifiziert und geschlossen werden.

Maßnahme 21 - Gewährleistungsaufgabe der Länder für die Versorgung mit lokaler Ladeinfrastruktur

Der Weg einer Ausgestaltung des Ladeinfrastrukturausbaus als eine Pflichtaufgabe und als vorgebliche Aufgabe der Daseinsvorsorge wird von uns ausdrücklich abgelehnt. Wir regen an, statt von einer Gewährleistungsaufgabe einzelner Akteure, die zudem finanziell nicht unterlegt ist, von einer gesamtgesellschaftlichen Aufgabe zu sprechen und die Möglichkeiten und Beiträge hierzu besser auszuloten.

Maßnahme 22 – Kommunale Masterpläne

Der Entwurf sieht weiterhin die Erstellung von „Kommunalen Masterplänen“ für den Ladeinfrastrukturausbau vor Ort vor. Wir regen an, in Abgrenzung zum Masterplan des Bundes von „kommunalen Ladeinfrastrukturkonzepten“ zu sprechen. Dies würde auch begrifflich unterstreichen, dass es insoweit maßgeblich um die konzeptionelle Einbindung auch privater Akteure gehen muss.

Die Erstellung von Ladeinfrastrukturkonzepten durch die Kommunen wird grundsätzlich als ein sinnvolles Instrument gesehen, den Ladeinfrastrukturausbau vor Ort zu koordinieren, private Akteure (u.a. Einzelhandel, Immobilienwirtschaft, Carsharing-Anbieter, Verkehrsunternehmen, Handwerk etc.) anzusprechen und zusammenzubringen, sie bei der Bereitstellung/Akquise von privaten und öffentlichen Flächen zu unterstützen sowie innerhalb der Kommunalverwaltungen für die Genehmigungsprozesse und deren Beschleunigung zu sensibilisieren. Die Konzepterstellung kann insoweit als Initialzündung vor Ort wirken.

Eine Erstellung solcher Konzepte ist jedoch weder finanziell noch personell flächendeckend leistbar, insbesondere nicht bis Q3/2023. Auch die Beauftragung von externen Büros ist in diesem Zeitraum nicht realistisch. Das vorgesehene bundesweite Beratungspersonal (Maßnahme 23) wird nicht ausreichen, eine intensive Betreuung aller Kommunen zu gewährleisten und die Kommunen beim Erstellen der örtlichen Konzepte nicht entscheidend unterstützen können.

Die Kommunen bedürfen insoweit der gezielten Unterstützung durch Bund und Länder, nicht zuletzt in finanzieller Hinsicht, um erforderliche Personalkapazitäten aufbauen zu können. Dies wird im Entwurf des Masterplans derzeit nicht ausreichend adressiert. Zudem ist die missverständliche Formulierung *„Die Kommunen oder Zusammenschlüsse von Kommunen werden deshalb gebeten, ...“* zu ersetzen. Sie impliziert einen Weisungszusammenhang, der so nicht besteht. Von uns unterstützt und mitgetragen würde eine Formulierung wie z.B.

„Es wird angeregt, dass Kommunen in eigener Verantwortung zeitnah Konzepte für den Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort erarbeiten und so einen Beitrag für die gesamtgesellschaftliche Aufgabe leisten.“

Neben Leitfäden und Mustern sollte der Bund einen Anreiz durch eine gezielte Konzept- und Prozessförderung setzen. Der gezielte Aufbau von Ladeinfrastruktur sollte dabei v.a. auch themenübergreifend, d.h. für den Bereich privater Fahrzeuge wie auch den Bereich der Nutzfahrzeuge (private Logistikunternehmen, aber auch ÖPNV, Abfallwirtschaft etc.) zusammengedacht werden.

Der Entwurf des Masterplans des Bundes spricht unscharf von „kommunalen“ Masterplänen und lässt damit offen, auf welcher kommunalen Ebene die Erstellung von

Ladeinfrastrukturkonzepten erfolgen soll. Bei kleinteiligen Gemeindestrukturen in der Fläche wird diese Koordinierung vielfach nur auf übergemeindlicher Ebene durch die Landkreise oder gemeinsame kommunal getragene Regionale Energieagenturen oder andere regionale Zusammenschlüsse unter engem Einbezug der Gemeindeebene sinnvoll zu leisten sein. In diesem Zusammenhang müssen in den Ländern gerade für den kreisangehörigen Raum eine sinnvolle Verteilung der Zuständigkeiten und Handlungsmöglichkeiten geklärt werden, damit sich eine Konzepterstellung durch die Kommunen nicht verzögert.

Maßnahme 23 – Regionale Ladeinfrastrukturmanager/innen

Zur Erreichung der Ziele des Masterplans halten wir die Förderung von Ladeinfrastrukturmanager/innen unmittelbar in den Kommunalverwaltungen für sinnvoll und erforderlich. Sie könnte sich an dem erfolgreichen Vorbild der Klimaschutzmanager/innen und Klimaschutzkoordinatoren orientieren.

Wir bedauern deshalb, dass die dringend benötigte Personalförderung in den Kommunalverwaltungen im Entwurf des Masterplans keine Berücksichtigung findet. Die vorgesehenen 30 Stellen bei der Nationalen Leitstelle werden nicht ausreichen, um die Realisierung von Ladeinfrastruktur bundesweit substanziell in die Fläche zu bringen.

Hauptaufgabe der Ladeinfrastrukturmanager/innen sollte die Betreuung eines festen Gebietes und die Erstellung der entsprechenden Ladeinfrastrukturkonzepte sein. Die Manager/innen müssen hierzu in die Kernverwaltungen der Kommunen integriert werden, um innerhalb der Verwaltung vernetzen zu können, und auf entsprechende Fördermittel zurückgreifen können. Es braucht weniger externe „Berater“, sondern qualifiziertes und finanziertes Personal in den Kommunen selbst, die die eigentlichen Aufgaben vor Ort stemmen können.

Im Falle der Beschäftigung über die Nationale Leitstelle bei der NOW GmbH sind wichtige Maßgaben die Ortsnähe, die örtliche Ausschreibung zur Gewinnung des Personals sowie die Sicherstellung eines guten Kontakts bzw. einer örtlichen Verankerung.

Maßnahme 24 – Digitales Schulungsinstrument LadeLernTOOL

Das Tool als solches wird begrüßt und sollte aufgrund des Bedarfs an Knowhow in den Kommunen schnellstmöglich bereitgestellt werden. Wir sehen es als notwendig an, dass die kommunalen Spitzenverbände in die Erstellung eingebunden werden.

Maßnahme 25 – ProzessTOOL für Genehmigungsverfahren

Grundsätzlich wird auch das ProzessTOOL unterstützt. Auch hier bedarf es zur näheren Ausgestaltung allerdings der Einbindung der kommunalen Spitzenverbände.

Maßnahme 26 – Leitfaden für Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen

In die Erstellung des Leitfadens, der grundsätzlich unterstützt wird, sind zwingend auch die kommunalen Spitzenverbände einzubinden.

Maßnahme 27 – Ausschreibungsmuster und -leitlinien für Kommunen

Auch in die Erstellung von Ausschreibungsmustern und -leitlinien sind zwingend die kommunalen Spitzenverbände einzubinden.

Zu Kapitel 3.5 – Mehr Flächen verfügbar machen

Maßnahme 28 – Prüfung der eigenen Flächen durch den Bund

Der Bund sollte eigene Flächen nicht nur „prüfen“, sondern auch in größerem Umfang tatsächlich bereitstellen. Bundeseigene Flächen wurden bislang nicht systematisch in das FlächenTool eingepflegt.

Maßnahme 33 – Prüfung der eigenen Flächen durch die Länder und Kommunen

Die kommunalen Spitzenverbände halten das FlächenTOOL für ein geeignetes Instrument, um Flächen von Bund, Ländern und Kommunen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur zu identifizieren und an potenzielle Betreiber zu kommunizieren. Die meisten im FlächenTOOL eingetragenen Potenzialflächen für Ladeinfrastruktur wurden bislang von Kommunen gemeldet. Die kommunalen Spitzenverbände werden weiter für das Instrument werben.

Wie bei Maßnahme 22, regen wir an, die missverständliche Formulierung „... und die Kommunen werden gebeten, ...“ zu ersetzen, da sie einen Weisungszusammenhang impliziert, der so nicht besteht. Von uns unterstützt und mitgetragen würde eine Formulierung wie z.B. „Es wird angeregt, dass Länder und Kommunen in eigener Verantwortung bis Ende 2023 dahingehend prüfen, ...“

Zu Kapitel 3.7 – Die Ladeinfrastruktur in das Stromsystem integrieren

Die nicht ausreichenden Stromnetzkapazitäten stellen für viele Akteure ein Problem dar. Die Netzkapazitäten dürften an den meisten Depots (Betriebshöfen von Schwerlast-Fahrzeugen) aktuell für den Betrieb einer elektrischen Flotte nicht ausreichend sein. Eine Verstärkung des Netzanschlusses wird daher für viele Unternehmen notwendig sein.

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. Es ist nicht hilfreich, den Ausbau von Lade- oder Wasserstoffinfrastrukturen bestimmten Einzelakteuren mit ihren jeweils auf Einzelthemen fokussierten Interessen zu überlassen.

Zu Kapitel 3.8 – Das Straßen-, Bau- und Immissionsschutzrecht für das Laden weiterentwickeln

Wie bereits ausgeführt, sehen wir Bund und Länder in der Pflicht, den Ausbau von Ladeinfrastruktur insbesondere auch durch Erleichterungen und Vereinfachungen im Genehmigungsrecht zu befördern. Bestehende regulatorische Hemmnisse sollten seitens des Bundes und der Länder gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden und den Vertretern des Einzelhandels, der Immobilienwirtschaft und der Energiewirtschaft analysiert werden, um Maßnahmen zu ihrer Beseitigung zu ergreifen.

Dabei ist gleichzeitig, wo erforderlich, durch regulatorische Vorgaben sicherzustellen, dass es zu einem bedarfsgerechten und flächendeckenden Auf- und Ausbau von privater und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur kommt.

Maßnahme 44 – Vereinheitlichung der Beschilderung für Elektrofahrzeuge

Die Ausführung, dass gegen das Falschparken an Ladesäulen „nur unzureichend“ vorgegangen wird, ist pauschal. Stattdessen sollte eine „einheitliche und konsequente Kontrolle angestrebt werden“.

In die avisierte Vereinheitlichung der Beschilderung sollten neben den Ländern zwingend auch die Kommunalen Spitzenverbände eingebunden werden.

Zu Kapitel 3.9 – Das Laden an Gebäuden einfacher möglich machen

Maßnahme 48 – Überarbeitung GEIG

Im Rahmen weiterer Anpassungen des GEIG sollten flexible Lösungen für Quartiere oder angrenzende öffentliche Gebäude ermöglicht werden, wenn dabei vor Ort die Gesamtziele zur Vorhaltung von Ladeinfrastruktur erreicht werden.

Maßnahme 51 – Nutzung von PV-Strom auch für Fahrzeuge Dritter

Das Abbauen von Hemmnissen, um dezentral erzeugten PV-Strom zum Laden zu nutzen und diesen für Fahrzeugnutzer/innen im Umfeld (Hausbewohner/innen, Bruchteils- und Miteigentümer/innen, Beschäftigte, Kundschaft, Nachbarschaft) zur Verfügung zu stellen, wird begrüßt.

Wir bedanken uns für die inhaltliche Einbindung im Rahmen der Stakeholder-Gespräche im September und freuen uns über die Berücksichtigung unserer Anmerkungen.