

Positionspapier

„Erfolgreiche Ladeinfrastrukturkonzepte in der Praxis im öffentlichen und privaten Raum“

Oktober 2021

1. Status Quo in den Kommunen (Ergebnisse einer Abfrage bei NST-Mitgliedern)

Die gegenwärtige Situation zum Thema Ladeinfrastruktur ist in den Kommunen sehr unterschiedlich. Auf eine unter Mitgliedern des NST durchgeführte Umfrage im September 2021 haben sich mit Stand 21. September insgesamt 18 Kommunen zurückgemeldet. In 9 dieser Kommunen waren Ladeinfrastrukturkonzepte bereits Thema. Zur einen Hälfte bestehen hier bereits fertige Konzepte, zur anderen Hälfte wurden Vorarbeiten, wie bspw. Bedarfsermittlungen und Standortauswahl durchgeführt oder auf politischer Ebene Gespräche geführt.

Auch wenn zum Teil keine entsprechenden Konzepte bestehen, so sind in fast allen o.g. Kommunen E-Ladesäulen vor Ort vorhanden oder zumindest in Auftrag gegeben. Der Anteil an Schnellladesäulen ist jedoch äußerst gering. Auffallend ist, dass die Größe der Kommune nicht maßgeblich für das Vorliegen von E-Ladekonzepten ist. So gibt es Kommunen im Bereich von etwa 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die nach eigener Auskunft bereits vor 9 Jahren erste Ladepunkte im Stadtgebiet errichtet haben. Eine weitere Kommune in der gleichen Größenordnung teilte mit, dass aktuell bereits eine relativ hohe Anzahl an Ladestationen (22 Ladestationen mit 48 Ladepunkten) vorhanden sei.

Die Mehrzahl der o.g. Kommunen (11) teilte mit, dass keine eigenen Ladesäulen betrieben werden. In lediglich 5 Fällen betreiben die Kommunen die Ladesäulen selbst, wobei dies in 4 Fällen lediglich für den eigenen Fuhrpark erfolgt und somit nicht öffentlich ist. Sofern Stadtwerke vorhanden sind, sind diese in nahezu allen Fällen am Aufbau der Ladeinfrastruktur beteiligt.

Auch der Anteil von E-Fahrzeugen am eigenen Fuhrpark ist in den rückmeldenden Kommunen sehr unterschiedlich. Er reicht von 0 % über einstellige oder niedrige zweistellige Prozentwerte bis zu einem Spitzenwert von 70 bis 75 %. Auch dieser Anteil lässt sich nicht mit konkreten Einwohnerzahlen oder Stadtgrößen in Verbindung bringen. Daneben ist der Anteil auch unabhängig davon, ob bereits ein E-Ladekonzept vor Ort existiert.

Zusammenfassend lässt sich nach der Umfrage feststellen, dass die Bereiche Ladeinfrastrukturkonzepte, Anzahl der Ladesäulen und Anteil an E-Fahrzeugen im eigenen Fuhrpark voneinander absolut unabhängig sind. Lediglich für den Fall, dass Stadtwerke vorhanden sind, lässt sich eine Regelmäßigkeit in Form ihrer Beteiligung am Aufbau des Ladenetzes erkennen.

Auch im Mitgliederbereich des NSGB gibt es ein sehr differenziertes Bild. Es gibt sowohl Kommunen, die schon seit langer Zeit das Thema Elektromobilität intensiv vorantreiben oder begleiten, aber auch solche, für die das Thema noch nahezu „Neuland“ ist.

Insbesondere im ländlichen Raum berichten viele Kommunen, dass es ihnen nicht möglich ist, Betreiber für Ladesäulen zu finden und somit der Auf- oder Ausbau von Elektromobilität davon abhängig sei, ob die Kommune bereit und in der Lage ist, den Ausbauprozess eigenständig aufzunehmen und das wirtschaftliche Risiko zu tragen. Zunehmend wird an die Kommunen aus unterschiedlichsten Bereichen mit der Forderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur vor Ort herangetreten.

2. Funktion der Kommunen

• **Unterschiedliche Funktion der Kommunen je nach Größe und Verwaltungskraft**

Die Ergebnisse der unter Ziffer 1 dargestellten Umfrage zeigen, dass die Möglichkeit für Kommunen bei der Schaffung von Ladeinfrastruktur eine aktive Rolle zu übernehmen, stark von ihrer Finanzausstattung und ihrer Verwaltungskraft abhängig ist. Sehr relevant ist auch, ob die jeweilige Kommune auf Stadtwerke (eigene oder im Rahmen einer wesentlichen Beteiligung) zugreifen kann. Insbesondere kleinere Kommunen verfügen über die vorgenannten Ressourcen allesamt oftmals nicht. Daher werden viele von ihnen ohne finanzielle, personelle und fachliche Unterstützung keine aktive Rolle beim Ausbau der Ladeinfrastruktur einnehmen und ausfüllen können.

In der Mehrzahl der Fälle werden die Kommunen E-Mobilitätsmanager einstellen und externe Unterstützung einkaufen müssen. Bei kleineren Kommunen kann interkommunale Zusammenarbeit oder eine freiwillige Koordinierung auf Kreisebene sinnvoll sein.

• **Rahmensetzer und Förderer, nicht Investor und Betreiber**

Kommunen sind finanziell und personell nicht dazu in der Lage, und mit Blick auf die wirtschaftlichen Risiken auch nicht bereit, selbst als Investor und Betreiber Ladeinfrastruktur gewissermaßen als kommunale Einrichtung zu schaffen.

Eine sinnvolle Funktion von Kommunen sollte darin bestehen, den planerischen Rahmen für Ladeinfrastruktur zu setzen und die Entstehung von Ladeinfrastruktur und die Bereitstellung von geeigneten Flächen zu fördern. Als Rahmensetzer können sie sich dafür einsetzen, Genehmigungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen. Stadtwerke, Wohnungswirtschaft sowie der Einzelhandel können unter Umständen die Netz- oder Betreiberrolle ausfüllen und eine strategische Partnerschaft eingehen, in aller Regel aber ebenso wenig wie Städte eine Investoren-Rolle übernehmen.

• **Koordinierung privater und öffentlicher Aktivitäten**

Hilfreich vor Ort ist ein Dialog zwischen Handel, Wirtschaft und Kommunen. Soweit erforderlich, können daher Kommunen grundsätzlich die Funktion des Impulsgebers übernehmen und die verschiedenen Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung (bspw. Einzelhandel, Gewerbetreibende, Wohnungseigentümer, Wohnungseigentümergeinschaften und Wohnungsbaugesellschaften, Stadtwerke sowie Bürgerinnen und Bürger) zusammenzubringen und koordinieren. Hierbei wären die genannten Gruppen anzusprechen, zu sensibilisieren und zur Mitarbeit zu motivieren. Bestehende Bedarfe wären abzufragen und die Rollen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zu verteilen.

Zur Steuerung dieses Prozesses, innerhalb wie außerhalb der Verwaltung, kann es zielführend sein, Leitfäden zu erstellen und diese zirkulieren zu lassen sowie zu veröffentlichen. Die Leitfäden sollten differenziert nach Nutzergruppen erstellt werden, z.B. Privates Laden, Laden beim Arbeitgeber, Laden am Zielort mit kurzer Verweildauer oder

langer Verweildauer und Laden vergleichbar mit heutigen Tankstellen. Hierbei kann auf das Schulungs- und Wissensangebot der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zurückgegriffen werden.

- **Einbettung der E-Mobilität in den Mobilitäts-Gesamtkontext**

Kommunen sorgen im Rahmen ihrer Steuerungsfunktion dafür, die E-Mobilität in die Gesamtstrategie der Mobilität in einer Kommune einzubinden. Die E-Mobilität ist nur ein Teil der Gesamtmobilität und kann daher nur im Kontext mit den anderen Mobilitätsformen (Mobilitätsstrategie) geplant und gesteuert werden.

Als prägende Zukunftsmobilität kann die E-Mobilität zwar gewissermaßen als Teil der „Daseinsvorsorge“ betrachtet werden, feststehen muss jedoch, dass es sich nicht um eine Pflichtaufgabe der kommunalen Ebene handelt.

- **Ladepunkte/ Bedarfsanalyse/ Zurverfügungstellung öffentlicher Flächen**

Kommunen planen und bestimmen, an welchen Stellen welche Ladeinfrastruktur entsteht bzw. vorhanden sein soll. Hierzu können mit den Akteuren vor Ort die Bedarfe im Rahmen einer Bedarfsanalyse festgestellt werden. Sie bestimmen im Rahmen ihrer gesetzlich garantierten kommunalen Planungshoheit, welche Flächen bzw. Standorte für Ladeinfrastruktur infrage kommen und weisen diese Flächen entsprechend aus. Hierzu kann seitens der Kommune ein Flächenpool oder Flächenkonzept eingerichtet werden. Bei Flächennutzungsplänen sollte frühzeitig und regelmäßig das Thema Ladeinfrastruktur gezielt mitgedacht werden. Bei dem Planungsprozess kann ggf. auch das Flächentool der Nationalen Leitstelle bzw. externes Expertenwissen genutzt werden.

Durch die kommunale Planung können auch Bedarfe reguliert bzw. koordiniert und eine Lenkung von Verkehrsströmen unterstützt werden.

3. Konzessionsvergabe oder marktgetriebener Ausbau

Kommunen können entweder eine Konzession für die Errichtung und den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausschreiben oder die Errichtung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur dem Markt überlassen und lediglich entsprechende Flächen ausweisen bzw. zur Verfügung stellen.

Bei einer Konzessionsvergabe bestehen verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten. Es kann die Vorgabe gemacht werden, ein schlüssiges Konzept vorzulegen. Es kann vorgegeben werden, wo, welche (bspw. DC oder HPC) und wie viele Ladepunkte entstehen bzw. betrieben werden sollen. Eine Prüfung des halböffentlichen Raumes kann priorisiert werden. Es könnte ein Prozess angestoßen werden, in dem im Konzessionsverfahren Flächen durch einen Betreiber vorgeschlagen werden und im weiteren Verfahren gemeinsam mit der Kommune weiterentwickelt werden. Schließlich kann auch eine Konzentration der Ladeinfrastruktur in Stadtteilen erfolgen, in denen die Wohnbevölkerung nur geringe Möglichkeiten hat, im privaten Raum zu laden.

Einige Kommunen haben diese Wahl bisher nicht, da sich weder Bewerber am Markt noch im Konzessionsverfahren finden. Diese Kommunen bedürfen besonderer Unterstützung.

Das Konzessionsvergabeverfahren ist rechtlich kompliziert und nimmt einen verhältnismäßig langen Zeitraum in Anspruch. Wenn am Ende des Verfahrens nur eine Konzession an einen Konzessionär vergeben werden kann, hängt die gesamte Ladeinfrastruktur an diesem einen Konzessionär. Gerät dieser Konzessionär in wirtschaftliche Schwierigkeiten oder liegen sonstige Vertragsstörungen oder Unstimmigkeiten vor, kann dies schnell zu einem stockenden Ausbau der Ladeinfrastruktur

führen, da andere Unternehmen von der Errichtung oder dem Betrieb dieser ausgeschlossen sind.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt dürfte die Ladeinfrastruktur bei einer Konzessionsvergabe aber noch schneller entstehen als bei einer reinen Marktlösung, weil die Errichtung für den Markt vielfach noch nicht wirtschaftlich genug ist. Darüber hinaus wird der Markt immer erst dann und nur dort Ladeinfrastruktur schaffen, wo es wirtschaftlich gewinnbringend ist. Die Geschwindigkeit der Entstehung der Ladeinfrastruktur kann kaum beeinflusst werden.

4. Erwartungen an Bund und Land

- **Keine Pflichtaufgabe**

Kommunen müssen eine Rolle bekommen, in der sie handlungsfähig sind. Es gilt die Devise eines kooperativen Ansatzes: „Es wird nichts verordnet, es kann aber gefördert werden“.

- **Keine Vorgaben durch die Raumordnung**

Quantitative (Ziel-)Vorgaben durch die Raumordnung auf Landes- oder Kreisebene (vergleichbar mit den Vorgaben im Rahmen des Windenergieausbaus an Land) werden abgelehnt. Sie würden einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit bedeuten. Im Sinne eines kooperativen Ansatzes sollten die Kommunen gemeinsam mit den relevanten Akteuren vor Ort Bedarfsermittlungen vornehmen, um dann zu beurteilen und zu entscheiden, an welchen Stellen wie viel Ladeinfrastruktur geschaffen wird bzw. aus rechtlichen und technischen Gründen überhaupt geschaffen werden kann.

- **Differenzierte Förderlandschaft bei der Ladeinfrastruktur gewährleisten**

Eine differenzierte Förderlandschaft bei der Ladeinfrastruktur ist zu etablieren bzw. zu erhalten. Die beim BMVI in Planung befindliche Förderung nicht öffentlicher Ladeinfrastruktur innerhalb von Unternehmen für Mitarbeitende und Dienstfahrzeuge (zwischenzeitlich Förderung des Landes Niedersachsen) sollte verstetigt werden. Neben dem Laden Zuhause ist insbesondere das Laden beim Arbeitgeber oder beim Einkaufen ein wichtiges Angebot. Auch hier sollten entsprechende Fördertatbestände geschaffen werden.

Diese Fördertatbestände müssen flexibel und einfach gestaltet werden, um eine Anpassung sowohl an die Schnellebigkeit der Technik im Bereich der Elektromobilität, aber insbesondere auch eine Anpassung an die unter Ziff. 1 beschriebenen unterschiedlichen Gegebenheiten zu gewährleisten.

- **Besondere Fokussierung der ländlichen Räume**

Individualmobilität wird insbesondere im ländlichen Raum prägend bleiben. Daher bedarf es hier nicht nur im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse, sondern auch zur Erreichung der Umweltziele einer besonderen Fokussierung. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur und damit der Elektromobilität darf nicht an der finanziellen und personellen Leistungsfähigkeit von Kommunen scheitern. Der Druck auf die Kommunen muss reduziert werden. Gefragt sind daher realistische Betrachtungen und Prognosen. Insbesondere in kleineren Kommunen und im ländlichen Raum wird der wirtschaftliche Betrieb nicht die Regel sein, so dass es neben Investitionen und Förderungen auch einer klaren und realistischen Kommunikation bedarf.

- **Stärkere Förderung bei der Verstärkung von Netz- und Hausanschlüssen in Bestandsimmobilien**

Dies betrifft bspw. Eigentümer von Garagen auf Garagenhöfen (verbreitet u.a. in Baugebieten der 50er/ 60er Jahre) oder auch Mieter mit Stellplatz. Hierfür bedarf es attraktiver Förderungen, so dass sich der Ausbau sowie die Verstärkung von Netz-, Hausanschlüssen und Elektroinstallationen lohnt.

Zudem sollte eine Förderung für EVUs erwogen werden, die bspw. im Niederspannungsnetz aufgrund von Ladeinfrastruktur-Bedarfen in Wohngebieten einen Ausbau vornehmen müssen.

- **Stärkere Förderung von Netz- und Hausanschlüssen beim Neubau**

Ebenso wie Eigentümer von Bestandsimmobilien benötigen auch diejenigen, die ein neues Wohngebäude errichten wollen, eine stärkere Förderung von Planungs- und Beratungsleistungen sowie bei Beschaffungs-, Installations- und Baumaßnahmen der Ladeinfrastruktur und des Netzanschlusses.

- **Elektromobilitätsmanagement durch Fördergelder stärken**

Eine Ausweitung des derzeit auf Landesebene eingeführten Elektromobilitätsmanagements (Elektromobilitätsmanager) zur Beratung von Fördermittelanträgen sollte erwogen werden. Eine Beratung der Kommunen und kommunalen Unternehmen (Stadtwerke) sowie der Wohnungswirtschaft im Themenfeld Elektromobilität sollte ähnlich wie bei Klimaschutz- und Energieagenturen erfolgen (Planung, Bedarfsermittlung, Rollen, Akteure, strategische Ansätze für Kommunen). Es ist zudem auch sinnvoll, Elektromobilitätsberaterstellen in Kommunen oder kommunalen Unternehmen direkt zu fördern, auch hier analog zu Klimaschutzmanagern. Hierfür müssen entsprechende Förderprogramme geschaffen werden. Diese Förderung darf die kommunale Planungshoheit jedoch nicht einschränken und muss flexibel an die unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten und Ausgangslagen angepasst sein.

- **Umgang mit Stellplätzen vereinfachen**

Öffentliche Stellplätze, die nur für Elektrofahrzeuge ausgeschildert werden, fallen derzeit aus dem Schlüssel für nachzuweisende Stellplätze. Es sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, auch solche Stellplätze in Stellplatzschlüsseln zu berücksichtigen. Die Vorgaben des GEIG sind insofern zu begrüßen, als dass sie den öffentlichen Raum mit seinen zahlreichen Nutzungskonkurrenzen entlasten.

- **Touristische (Ausflugs-)Ziele besonders in den Blick nehmen**

Die Anschaffung von Elektro-Fahrzeugen scheitert heute häufig noch daran, dass befürchtet wird, auf längeren Strecken, insbesondere am Wochenende und im Urlaub, keine Ladeinfrastruktur vorzufinden. Daher sind touristische (Ausflugs-)Ziele und grüneblaue Infrastruktur strategisch besonders in den Blick zu nehmen. Dadurch wird nicht nur eine Attraktivitätssteigerung als Elektromobilitätsstandort Niedersachsen/ Deutschland und auch vor Ort erreicht, sondern kann auch Einfluss auf Besucherströme genommen werden.

- **Standardisierung vorantreiben**

Der Bund ist aufgefordert die Standardisierung der Standort- und Preisinformation von Ladepunkten insbesondere für das ad-hoc Laden über eine Schnittstelle voranzutreiben, damit ähnlich wie bei der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe Standort- und Preisinformationen der Ladepunkte über digitale Auskunftssysteme einheitlich genutzt werden können. Roaming mit Angeboten anderer E-Mobility Service Provider wird als Möglichkeit gesehen, um niedrige Kosten und transparente Preise für den Nutzer sicher zu stellen. Hierbei sollten bereits eingesetzte Schnittstellen genutzt werden. Außerdem sollte neben digitalen Bezahlwegen die Nutzung hergebrachter Bezahlmethoden wie Kredit- oder Debitkarten ermöglicht werden. Nicht zuletzt sollte ergänzend eine

bedarfsgerechte Beschilderung zu Schnellladestandorten erfolgen, wie bspw. in einigen Ländern an Autobahnen.

- **Förderung für E-Busse und Ladeinfrastruktur stärken**

Durch die Clean Vehicle Directive bzw. das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge werden u.a. verstärkt E-Busse im ÖPNV eingesetzt werden. Die Beschaffung und die dazugehörige Ladeinfrastruktur sollten langfristig u.a. durch die BMU-Förderung gefördert und ggf. angepasst werden. Bspw. wird darin derzeit nur eine Förderung ab 5 beschafften Fahrzeugen gewährt. Die jetzt neu aufgelegte Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr und die beiden darauf aufbauenden Förderaufrufe werden als Ergänzung begrüßt. Unabhängig davon sollte geprüft werden, diese Förderung ganzheitlich auf alle Fahrzeugkategorien zu beziehen und entsprechende Ladeinfrastruktur vorzusehen. Es sollte auch die Möglichkeit gegeben sein, neue Netz- und Taktplanungen zu fördern, wenn durch den Einsatz von E-Fahrzeugen und Ladezyklen ggf. andere Umläufe nötig werden.

- **Mobilität und Elektromobilität ganzheitlich denken**

Mobilität kann nur als Einheit gedacht werden. Notwendig sind nicht reine Elektromobilitätskonzepte, sondern ganzheitliche Mobilitätskonzepte. Aus kommunaler Sicht sind daher weitere Bausteine sinnvoll, um das Ziel der CO₂-Reduktion sowie einer stadtverträglichen Mobilität zu erreichen. Hierzu können bspw. ein Fördertopf für Kommunen für Lastenräder für Privatleute und Gewerbetreibende oder E-Carsharing und Mobilitätsstationen zählen.

- **Förderung von Standortkatastern Ladeinfrastruktur-Flächen bei Kommunen (Potenzialermittlung, Flächenkataster)**

Obwohl die Ladebedarfe derzeit vor allem im privaten oder halböffentlichen Raum (Zuhause, beim Arbeitgeber, beim Handel und Gewerbe) liegen, sollte die Erstellung und Pflege von Standortkatastern durch die Kommunen ebenso wie die Ermittlung der Flächenbedarfe durch Bund und/oder Länder gefördert werden. Auch hier kann das Flächentool der Nationalen Leitstelle genutzt werden.

Der öffentliche Raum dürfte jedoch mehr und mehr an Bedeutung gewinnen, wenn der Hochlauf der Elektromobilität weiter voranschreitet, sich vermehrt wirtschaftliche Betreibermodelle der CPO etablieren und der Bedarf an HPC-Tankstellen und -Standorten steigt. Die Kommunen und die Vermieter stehen dann vermehrten Investorenanfragen, den Bedarfen ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie zahlreichen konkurrierenden Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Raum insgesamt gegenüber. Hier kann ein rechtzeitiges Vorbereiten durch die Ermittlung von eigenen Potenzialflächen (Elektromobilitätskonzepte, GIS-gestützte Bedarfs- und Potenzialermittlung) durch eine Förderung sowie des Aufbaus eines Flächenpools/Flächenkatasers helfen. Standortpotenziale können dann auch eine Lenkungswirkung entfalten, wenn Standorte etwa dort platziert werden, wo keine Verkehrszunahme gewünscht ist oder wenn sie gezielt in Richtung Handelsstandorte, PIOs, etc. platziert werden.

- **Elektromobilität bei Bauvorhaben berücksichtigen**

Das geltende öffentliche Bau- und Immissionsschutzrecht ist nur in geringem Maße auf die besonderen Anforderungen und Rahmenbedingungen von Elektromobilität und Ladeinfrastruktur ausgerichtet. Hier müssen Bund und Länder schnellstmöglich bestehende Hemmnisse für die Errichtung und den Ausbau von Ladeinfrastruktur beseitigen. Den Kommunen könnten zudem künftig verstärkt eigene Gestaltungsmöglichkeiten eingeräumt werden, bspw., wenn sie reine e-Auto-Quartiere ggf. gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft planen.

- **Quartiersgaragen**

Quartiersgaragen sollten in neuen, aber auch in bestehenden Quartieren stärkere Berücksichtigung finden, da sie viele verkehrspolitische und kommunale Herausforderungen lösen können, wie z.B. die Reduzierung oder Vermeidung von Straßenrandparken oder die schnelle Skalierbarkeit der E-Mobilität.

- **Förderung, Ertüchtigung, Tankstellennetz (Umwandlung in E, Trafos, weniger Flächenverbrauch in Städten); „Repowering“**

Aktuell wird überwiegend doppelte Infrastruktur aufgebaut. Die herkömmlichen Tankstellen und die neuen E-Tankstellen stehen nebeneinander. Problematisch ist, dass der Neubau ökonomisch wirtschaftlicher ist, als eine Ertüchtigung der „alten“ Standorte, erst recht wenn an den alten Standorten kein Stromanschluss mit ausreichender Stärke vorhanden ist. Ökologisch bzw. nachhaltiger wird bei volkswirtschaftlicher Betrachtungsweise jedoch in der Regel ein Umbau bzw. eine Weiternutzung der alten Standorte sein. Für dieses „Repowering“ müssen Förderanreize geschaffen werden, da ansonsten davon auszugehen ist, dass der Markt sich für den ökonomischeren Neubau entscheidet.

Aus diesem Grund sollte der Ausbau insbesondere von größeren Schnelllade- oder HPC-Standorten im bestehenden Tankstellennetz gezielt unterstützt werden. Diese Standorte sind bereits gezielt ausgewählt, verfügen über Angebote während der Ladezeit (Dual Use) und entlasten durch die Vermeidung doppelter Infrastruktur den öffentlichen Raum.

- **Gestaltung und Attraktivität von Schnelladestationen**

Bei der Konzeption und Errichtung von Schnelladestationen sollten im Hinblick auf die Überbrückung von Wartezeiten nicht nur Konsum- und Gastronomiekonzepte, sondern auch Sehenswürdigkeiten, Kulturangebote, Spielplätze oder Parks berücksichtigt werden.

- **Perspektive der kommunalen Stadtwerke berücksichtigen / Belastung der Verteilnetze:**

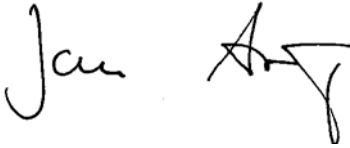
Aus Sicht der Stadtwerke und auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ist es geboten, die Verteilnetze insoweit intelligent steuern zu können, als sie für die Spitzenlasten der gleichzeitigen Ladevorgänge nicht hinreichend ausgebaut bzw. belastbar sind. Hierzu wird eine smarte Steuerung benötigt, welche marktgeleitete Eingriffe ermöglicht. Eine Verpflichtung oder Verantwortung der Endverbraucher ist in diesem Zusammenhang allerdings unangebracht. Zur Gewährleistung der Netzsicherheit muss als ultima ratio eine Eingriffsmöglichkeit für die Netzbetreiber geschaffen werden.

Dazu sind folgende Voraussetzungen zu schaffen:

- Rechtlicher Rahmen, der eine verstärkte Steuerbarkeit des Netzes ermöglicht.
- Technische Möglichkeit und rechtliche Stärkung des Ausbaus von Kommunikation und Schnittstellen (v2g, v2v, smart grids).
- Förderung von intelligenten Stromnetzen (Smart-Grids)
- Entwicklung von Angeboten an Endverbraucher oder Aggregatoren zur marktwirtschaftlichen Vergütung netzdienlicher Lastverschiebungen
- Verstärkte Berücksichtigung von Netzinvestitionen bei der Umlage auf Netzentgelte (bisher erkennt die BNetzA nicht alles an).
- Durchsetzung einer nutzerfreundlichen Meldepflicht für Wallboxen im privaten und gewerblichen Bereich als Indikator für Investitionsbedarf in die Netze.

5. Monitoring

Mit Blick auf die Umsetzung dieses Positionspapieres auf Landes- und Bundesebene bedarf es eines Monitorings im Hinblick auf die Erreichung der Mindestziele. So wird ein Verfahren für eine nachhaltige Verfolgung des Prozesses des Ausbaus der Ladeinfrastruktur geschaffen.

Handwritten signature of Jan Arning in black ink.

Dr. Jan Arning
Hauptgeschäftsführer

Handwritten signature of Susanne Schmitt in black ink.

Dr. Susanne Schmitt
Verbandsdirektorin