

Mustermaßnahmen für Lokale Masterpläne zum Ladeinfrastrukturausbau

Dezember 2024

| | |
|---------------------------------------------------|-----------|
| Einleitung | 1 |
| Hinweise zur Nutzung | 2 |
| Weitere Unterstützungsangebote | 3 |
| Phase 1: Orientierung und Vernetzung | 3 |
| Phase 2: Planung | 8 |
| Phase 3: Vergabe und Genehmigung | 12 |
| Phase 4: Errichtung und Betrieb | 14 |

Einleitung

Der Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für den breiten Umstieg auf die batterieelektrische Mobilität. Nutzerinnen und Nutzer müssen sowohl im alltäglichen Umfeld als auch auf der Mittel- und Fernstrecke darauf vertrauen können, dass sie bei Bedarf komfortabel laden können. Die Kommunen spielen hierfür eine wichtige Rolle, denn sie fungieren als Multiplikatoren, um Elektromobilität sichtbar zu machen und so das Vertrauen und die Akzeptanz in die Technologie zu erhöhen. Für den Aufbau der Ladeinfrastruktur im kommunalen Umfeld ist die Mitarbeit und Unterstützung der Kommunen unentbehrlich.

Gerade kleine und mittlere Kommunen stellt dies vor erhebliche Herausforderungen. Einerseits sind unterschiedliche Verwaltungseinheiten mit der Genehmigung von Ladeinfrastrukturprojekten befasst und müssen sich die notwendige Expertise dafür zunächst aneignen. Andererseits liegt es im Verantwortungsbereich der Kommune, zu entscheiden, wie aktiv sie selbst den Aufbau mitgestalten möchte – sei es beispielsweise durch eine Ausschreibung auf ihren Flächen. Da der bedarfsgerechte Aufbau vor Ort nur dann gelingt, wenn öffentliche und nicht öffentliche Ladeinfrastruktur aufeinander abgestimmt errichtet werden, ist die Vernetzung der lokalen Akteure über die kommunale Verwaltung hinaus entscheidend.

Im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung ist deshalb – neben einer Reihe weiterer Unterstützungsangebote – der dezidierte Auftrag an die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur formuliert, Muster für die Erstellung sog. „Lokaler Masterpläne“ für Kommunen zu erstellen. Das vorliegende Dokument stellt das erste Ergebnis dieses Auftrags dar. Darauf aufbauend wird im nächsten Schritt ein digitales Tool entwickelt, das Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommunaler Verwaltungen bei der Erstellung eines individuellen Lokalen Masterplans zur Planung und Errichtung von Ladeinfrastruktur auf Basis der vorliegenden Muster unterstützt.

Grundlage ist, dass sich Kommunen mit dem Thema Ladeinfrastruktur entlang von vier zentralen Phasen befassen:

1. **Orientierung und Vernetzung:** Die Kommune schafft die Grundlagen und Strukturen.
2. **Planung:** Es werden grundlegende planerische Entscheidungen getroffen.
3. **Vergabe und Genehmigung:** Die Verwaltung gestaltet die formalen Prozesse aus.
4. **Errichtung und Betrieb:** Der Bau und der Betrieb werden von der Kommune begleitet.

Welche Initiativen eine Kommune in jeder dieser Phasen ergreifen kann, um das Thema Ladeinfrastruktur vor Ort voranzutreiben, wird durch die folgenden insgesamt 64 Mustermaßnahmen aufgezeigt. Die Maßnahmen sind dabei grundsätzlich auf die Errichtung von Ladeinfrastruktur für PKW und Lkw anwendbar, der implizite Fokus liegt jedoch auf dem Pkw-Bereich.

Hinweise zur Nutzung

Der erste Nutzen der folgenden Übersicht besteht in der strukturierten Darstellung der Handlungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten der Kommune. Um Redundanzen zu vermeiden ist jede Mustermaßnahme genau einer Phase zugeordnet worden. In der Realität sind Maßnahmen ggf. auch in anderen Phasen von Bedeutung.

Der zweite Nutzen besteht darin, dass die Mustermaßnahmen die wesentlichen Aktivitäten knapp beschreiben und somit rasch zu erfassen sind. Dieser Ansatz wurde gewählt, weil die Situation vor Ort ohnehin von Gemeinde zu Gemeinde so unterschiedlich ist, dass konkrete Maßnahmen individuell formuliert werden müssen.

Der dritte Nutzen und das zentrale Anliegen des Dokuments besteht darin, dass die verantwortlichen Personen vor Ort – die zunächst in der Orientierungsphase zu bestimmen sind – auf Basis der Mustermaßnahmen einen individuellen Lokalen Masterplan formulieren. Hierfür können die Maßnahmen aus der Textfassung kopiert werden und in ein eigenes Dokument eingefügt werden. Ein digitales Tool, das die Auswahl der Maßnahmen und deren Anpassung unterstützt, befindet sich in der Entwicklung.

Wofür ein solcher Lokaler Masterplan im Einzelnen genutzt wird, ist ebenfalls eine Entscheidung der Verwaltung vor Ort. Dies reicht von der Strukturierung der Arbeit innerhalb der Verwaltung bis hin zur Vorlage im Gemeinderat oder den kommunalen Ausschüssen. Auch eine Veröffentlichung ist möglich.

Es ist davon auszugehen, dass nicht jede Maßnahme für jede Kommune gleichermaßen relevant ist. Eine Entscheidung, welche Aktivitäten vor Ort notwendig sind, variiert von Kommune zu Kommune. Um den fachlichen Einstieg zu erleichtern, wurden im Folgenden **13 Mustermaßnahmen als Basismaßnahmen in Grün kenntlich gemacht**.

Einige Mustermaßnahmen beschreiben Verfahren, die bereits zu den etablierten Aufgaben der Verwaltung gehören – beispielsweise die Genehmigung eines Antrags auf Sondernutzung oder die Erteilung einer Baugenehmigung. Sie sind dennoch aufgenommen worden, um kenntlich zu machen, inwiefern Ladeinfrastruktur hier spezifische Anforderungen an diese Verfahren mit sich bringt, oder bereits explizit Gegenstand einer Regelung, beispielweise im Landesrecht, ist.

Darüber hinaus hängt die Relevanz vieler Maßnahmen davon ab, welche Rolle die Kommune beim Ladeinfrastrukturausbau spielen möchte, und, damit verbunden, welches Betreibermodell gewählt wird. Beispielsweise könnte eine Kommune Flächen zur Verfügung stellen, alle weiteren Planungen aber einem privatwirtschaftlichen Betreiber überlassen. Damit wäre der Gestaltungsraum der Kommune deutlich reduziert, und in der Planungsphase wären einige Maßnahmen gar nicht relevant. Der sehr seltene Fall, dass eine Gemeindeverwaltung selbst – also nicht durch Inhouse-Vergabe an einen Eigenbetrieb – Ladeinfrastruktur errichtet oder betreibt, wurde in der Betrachtung ausgeschlossen.

Weitere Unterstützungsangebote

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bietet bereits ein breites Portfolio von digitalen Werkzeugen und Veröffentlichungen für die Unterstützung der Kommunen an. Die E-Learning Plattform LadeLernTOOL¹ führt in Grundlagenkursen kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in das Thema Ladeinfrastruktur ein und vertieft verwaltungsrelevante Aspekte in weiteren Kursen. Das StandortTOOL² bietet über einen eigenen Log-in-Bereich für Kommunen eine Umgebung für die standortscharfe Bedarfsermittlung und Planung von Ladeinfrastruktur. Das FlächenTOOL³ unterstützt bei der Bekanntmachung geeigneter Flächen und schafft den Kontakt zu möglichen Investoren und Betreibern. Eine Reihe von Veröffentlichungen bereitet das Thema Ladeinfrastruktur für den kommunalen Kontext auf. Zu nennen sind der einführende Leitfaden „Einfach Laden in der Kommune“⁴ sowie der Leitfaden „Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen“⁵ – im Folgenden kurz „Genehmigungsleitfaden“. Beide Publikationen sind im LadeLernTOOL als Kurse aufbereitet worden. Weitere Publikationen finden sich auf der Webseite der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur.⁶

Die zentralen Erkenntnisse aus diesen Angeboten wurden in den Mustermaßnahmen aufgenommen. In den Mustermaßnahmen wird im Einzelnen benannt, wann welches Angebot zum Tragen kommt.

Phase 1: Orientierung und Vernetzung

Mit dem Einstieg in den Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort besteht zunächst ein hoher Bedarf an Orientierung für die verantwortlichen Personen. Gleichzeitig müssen die Zuständigkeiten in der Verwaltung geklärt werden. Die Vernetzung untereinander bildet einen Schwerpunkt – auch zumal die Praxis zeigt, dass das Thema oft zunächst relativ überschaubar für die Verwaltung wirkt, etwa durch den Antrag auf Errichtung einzelner Ladesäulen, dann jedoch rasch zu einer arbeits- und zeitintensiven Aufgabe anwächst. Ziel dieser ersten Phase ist es deshalb, sich schon früh darauf vorzubereiten und zeitliche sowie personelle Ressourcen entsprechend zuzuweisen.

¹ www.ladelerntool.de

² www.standorttool.de

³ www.flaechentool.de

⁴ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.) (2022) „Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure“, abrufbar unter: https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf

⁵ NOW GmbH (Hrsg.) (2024): „Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen – Ein Leitfaden für die Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen“, abrufbar unter <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/06/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-in-Kommune-aufbauen.pdf>

⁶ www.nationale-leitstelle.de/downloads/

Grundlegende Orientierung und Kompetenzaufbau

1. Orientierungsangebote der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur nutzen

Das Unterstützungsangebot der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur hilft beim Einstieg in das Thema. Die E-Learning Plattform LadeLernTOOL bietet einen anschaulichen und interaktiven Einstieg in die Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur sowie in die Handlungsfelder als Kommune. Mit dem StandortTOOL können der Bestand und der Bedarf an Ladeinfrastruktur im Gemeindegebiet eingeschätzt werden.

2. Bestandsaufnahme durchführen

Eine Bestandsaufnahme gibt Ihnen ein Gesamtbild der Situation vor Ort: Gibt es bereits bestehende oder in Planung befindliche Ladeinfrastruktur? Liegen bereits Anfragen von Betreibern vor? Sind für Ladeinfrastruktur relevante Verwaltungseinheiten und Satzungen bekannt?

3. Kommunale Rolle festlegen

Zunächst ist der gewünschte Grad des kommunalen Engagements zu klären (siehe Leitfaden „Einfach Laden in der Kommune“). Die Bandbreite ist groß: von einer rein reaktiven Bearbeitung eingehender Anfragen von Betreibern (sog. passive Rolle) bis hin zur aktiven Steuerung des Ladeinfrastrukturaufbaus durch eigene Konzepte und Ausschreibungen (sog. aktive Rolle). Auch eine Mischform mit definierten Schwerpunktbereichen ist denkbar.

4. Zentrale Koordination aufbauen

Die Erfahrung zeigt, dass die Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle den Prozess deutlich beschleunigt. Als erste Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger sowie Betreiber bietet sie nicht nur Orientierung, sondern vernetzt auch die verschiedenen Verwaltungsbereiche. Netzbetreiber sollten frühzeitig zur Abstimmung mit einbezogen werden.

5. Feste Arbeitsgruppe innerhalb der Verwaltung schaffen

Es bewährt sich, die Ansprechpersonen in den verschiedenen Verwaltungseinheiten früh zu einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe zusammenzubringen. In der Regel sind dies Straßenbau, Bauaufsicht, Tiefbau, Ordnungsamt, Stadtplanung und Klimaschutzmanagement. Regelmäßige Abstimmungsrunden eröffnen die Chance, aktuelle Fälle gemeinsam zu besprechen und Prozesse kontinuierlich zu verbessern. Bearbeitungsfristen helfen.

6. Kompetenz auf Landesebene einbeziehen

Es ist sinnvoll, die Energieagenturen der Länder und Klimaschutzmanagerinnen und -manager in der Landesverwaltung für den Kompetenzaufbau in der Kommune einzubeziehen, da hier Kenntnisse über die regionalen Gegebenheiten und das anzuwendende Landesrecht vorliegen.

7. Kollegiale Netzwerke nutzen

Der direkte Austausch mit anderen Kommunen ist ein effektiver Weg, um das Thema Ladeinfrastruktur rasch erfassen und in die bestehenden Verwaltungsprozesse einordnen zu können. Auf benachbarte Kommunen sollte früh zugegangen werden. Auch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur und die Landesenergieagenturen organisieren regelmäßig Netzwerkveranstaltungen. Das StandortTOOL bietet über den Log-in-Bereich für Kommunen die Möglichkeit, die eigene mit anderen – beispielsweise den benachbarten oder schon weit fortgeschrittenen – Kommunen zu vergleichen und im Kurzprofil Kontaktdaten zu erfahren.

8. Landes- und bundesbaurechtliche Anforderungen erfassen

Baubehörden, die sich neu mit dem Thema Ladeinfrastruktur befassen, seien darauf hingewiesen, dass gerade das Landesbaurecht unter Umständen wichtige Festlegungen für Ladeinfrastruktur trifft und sich beständig weiterentwickelt. Wie im „Genehmigungsleitfaden“ beschrieben, sind Ladesäulen bereits in vielen Bundesländern verfahrensfrei – auch die Verfahrensfreiheit von Trafos ist aktuell in der Umsetzung. Darüber hinaus macht auf Bundesebene das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) Vorgaben für die Errichtung an Gebäuden.

9. Kommunale baurechtliche Anforderungen erfassen

In der Regel sind auch auf kommunaler Ebene bereits vor der Befassung mit dem Thema Ladeinfrastruktur Regelungen getroffen worden, die dieses Thema berühren. Dies sind beispielsweise Gestaltungssatzungen, die eine bestimmte Erscheinung des öffentlichen Raums festlegen, oder auch Denkmalschutzaufgaben. Eine frühzeitige Auseinandersetzung mit diesen Regelungen Aspekten kann spätere Verzögerungen vermeiden.

Vorbereitung der Genehmigungsprozesse für Ladeinfrastruktur

10. Genehmigungswege vorstrukturieren

Als einer der ersten Schritte raten wir, sich eine Übersicht der Genehmigungswege unterschiedlicher Beantragungsfälle zu verschaffen. Im öffentlichen Straßenraum steht meist die Sondernutzungserlaubnis im Fokus. Auch hier lohnt sich ein Blick auf bestehende Satzungen. Im halböffentlichen Raum sind je nach Bundesland unterschiedliche baurechtliche Anforderungen relevant. Die Identifikation der zuständigen Stellen erleichtert die späteren Prozesse. Der „Genehmigungsleitfaden“ bietet hierzu auf S. 39-46 Unterstützung.

11. Sondernutzungssatzung schafft Transparenz

Eine kommunale Satzung für die Sondernutzung des öffentlichen Raums durch Ladeinfrastruktur vereinfacht und beschleunigt den Genehmigungsprozess. In der Satzung lassen sich etwa die Anforderungen an Antragsunterlagen, technische Standards und Betriebskonzepte, Gebühren oder auch Kriterien für die Standortauswahl regeln. Dies schafft Transparenz für alle Beteiligten und ermöglicht eine einheitliche Bearbeitung der Anträge.

12. Ein Antragsleitfaden spart Zeit und reduziert Rückfragen

Ein eigener Leitfaden, beispielsweise veröffentlicht auf der Internetseite der Kommune, erleichtert Antragstellern den Weg durch den Genehmigungsprozess vor Ort. Sofern vorhanden, sollte hier eine Sondernutzungssatzung aufgegriffen werden. Im Leitfaden lassen sich verschiedene Anwendungsfälle anschaulich skizzieren – von einzelnen Ladepunkten im öffentlichen Raum, über Ladestationen auf Parkplätzen, bis hin zu größeren Ladehubs – sowie die jeweils nötigen Antragsunterlagen darstellen.

13. Prüfschritte durch interne Checklisten vereinfachen

Zur Vereinfachung und Qualitätssicherung der wiederkehrenden Prüfung von Anträgen sind Checklisten hilfreich. Einen Mustervorschlag findet sich im „Genehmigungsleitfaden“ auf S. 26-27.

14. Digitale Antragsprozesse vereinfachen die Bearbeitung

Möglich ist hier ein schrittweiser Einstieg – zunächst über die Online-Bereitstellung von Formularen, dann über digitale Einreichungsmöglichkeiten bis hin zu einem kompletten Workflow-System. Jeder dieser Schritte trägt bereits zur Beschleunigung bei.

Einbindung und Koordination der Akteure vor Ort

15. Lokale Stakeholder vernetzen

In der Praxis zeigt sich, dass der Aufbau besonders dann gut gelingt, wenn nicht nur die relevanten Verwaltungseinheiten eng miteinander vernetzt sind, sondern wenn alle Stakeholder vor Ort in regelmäßigem Austausch stehen, einschließlich der Verwaltung. Dies sind insbesondere auch die kommunalen Gremien, die Netzbetreiber und Stadtwerke aber auch die lokale Wirtschaft oder Tourismusverbände. Denkbar ist beispielsweise ein halbjährlicher Runder Tisch.

16. Kommunale Gremien beteiligen

Die Einbindung politischer Gremien kann die Unterstützung für den Ladeinfrastrukturausbau stärken. Regelmäßige Berichte zum Planungsstand und zu realisierten Projekten bieten die Möglichkeit, Ziele und Strategien zu diskutieren. Auch fließen so Anregungen aus den Gremien in die weitere Planung mit ein.

17. Wirtschaftsakteure als Partner einbinden

Erfahrungsgemäß erschließt die Zusammenarbeit mit dem lokalen Einzelhandel, Gewerbe und der Hotellerie neue Standortpotenziale. Gemeinsame Gespräche bieten die Gelegenheit, Vorteile von Ladeinfrastruktur für Kunden und Mitarbeiter zu erörtern. Auch lassen sich Erfahrungen mit bereits realisierten Projekten teilen.

18. Netzbetreiberabstimmung organisieren

Ein enger Austausch mit dem lokalen Netzbetreiber erleichtert die Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromnetz. Gemeinsame Gespräche machen die frühzeitige Berücksichtigung von Netzkapazitäten und Netzausbauplanungen möglich. Hier lohnt es sich, auch innovative Lösungen wie intelligentes Lastmanagement anzusprechen. Regelmäßige Abstimmungsformate verbessern die Koordination mit den Netzbetreibern. Ein fester Jour fixe bietet die Möglichkeit, aktuelle Vorhaben frühzeitig zu besprechen. Prozesse für Netzanfragen und vorausschauende Analysen helfen, Engpässe rechtzeitig zu erkennen und Lösungen zu finden.

19. Öffentlichkeitsarbeit

Eine transparente Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern steigert die Akzeptanz für neue Ladestationen. Über die kommunale Website, lokale Medien oder Informationsveranstaltungen können der Bedarf an Ladeinfrastruktur und die geplanten Maßnahmen erläutert und zu den verschiedenen Lademöglichkeiten und deren Nutzung aufgeklärt werden. Eine Kommunikation, die den Aufbau systematisch und positiv begleitet, kann das Vorhaben wirksam unterstützen.

20. Bürgerbeteiligung erhöht Akzeptanz

Die Bedürfnisse von Bürgerinnen und Bürgern sollten mit den Ausbauplänen in Einklang stehen. Beteiligungsformate leisten hier Unterstützung und können dazu beitragen, auch eventuell aufkommende Widerstände frühzeitig abzuwenden.

21. Abstimmung mit Nachbarkommunen koordinieren

Eine regionale Abstimmung ermöglicht es, Überangebote an Ladeinfrastruktur zu vermeiden und sie sinnvoll in den regionalen Verkehrsfluss zu integrieren. Dies ist insbesondere für die Planung von Lade-Hubs wichtig. Auch lassen sich so im direkten Austausch Erfahrungen mit Betreibern austauschen.

Phase 2: Planung

Die Planungsphase legt die Grundlagen für den konkreten Aufbau der Ladeinfrastruktur. Sie baut auf den in der Orientierungsphase geschaffenen Strukturen auf und konzentriert sich auf die fachliche und räumliche Planung. Die Kommune hat dabei verschiedene Instrumente zur Verfügung, um den Ausbau aktiv zu gestalten. Wie eingangs beschrieben, hängt deren Relevanz davon ab, wie hoch der Gestaltungsanspruch der Kommune ist.

Bedarfsanalyse und Standortplanung

22. Bedarfe systematisch ermitteln

Ausgangspunkt der Planung ist die Ermittlung des aktuellen und zukünftigen Bedarfs an Ladeinfrastruktur in der Kommune. Neben kommerziell verfügbaren Dienstleistungsangeboten gibt das StandortTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur hierzu Auskunft auf Basis lokaler Kenngrößen wie dem Verkehrsaufkommen und der Anzahl elektrischer PKW vor Ort. Darüber hinaus sind auch Befragungen oder Verkehrszählungen eine sinnvolle Ergänzung.

23. Flächen identifizieren und zur Verfügung stellen

Geeignete Flächen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur sind oft ein rares Gut – und selbst wenn es sie gibt, müssen sie zunächst möglichen Betreibern bekannt gemacht werden. Für die strukturierte Erfassung und Beschreibung der Flächen bietet sich beispielsweise das FlächenTOOL an, das Flächenanbieter mit Nachfragern vernetzt. Kommunen können auch aktiv private Flächeninhaber anregen, ihre Flächen auf Eignung zu prüfen und der Nutzung für die Deckung des lokalen Bedarfs zu Verfügung zu stellen.

24. Standorte bewerten

Nicht jede Fläche ist bei genauerer Betrachtung für die Errichtung von Ladesäulen geeignet, beispielsweise weil sie An- und Abfahrtverkehre in Wohngebieten induzieren würde oder Naturschutzauflagen einzuhalten sind. Gerade für Schnellladesäulen spielt der Immissionsschutz eine wichtige Rolle. Der FlächenCHECK bietet hierfür eine Übersicht von Prüfkriterien. Je besser die Vorqualifikation vor der Bekanntgabe einer Fläche ist, desto attraktiver ist das Angebot für interessierte Betreiber – und desto besser kann die Kommune in einer Ausschreibung eine angemessene Konzessionshöhe festlegen. Gleichwohl ist die genaue Prüfung von Flächen auch Aufgabe der Betreiber selbst.

25. Ausbauziel definieren

Die Definition eines Ausbauziels ist wesentlicher Ausgangspunkt für die Errichtung vor Ort. Dies sollte Angaben zur Kategorie (Normal- oder Schnellladen bzw. High-Power-Charging), Anzahl und den Standorten der Ladepunkte enthalten.

26. Ladeinfrastrukturtypen zuordnen

Die Auswahl des passenden Ladeinfrastrukturtyps und der Anzahl von Ladepunkten hängt vom Standort ab – auch hierfür liefert der FlächenCHECK eine Einordnung. In Wohngebieten und an Orten mit längeren Verweilzeiten bietet sich Normalladen (AC) an. Für Verkehrsknotenpunkte oder Einzelhandelsstandorte empfehlen sich Schnellladepunkte (DC). An hochfrequentierten Standorten

können Lade-Hubs mit mehreren Ladepunkten eine effiziente Lösung darstellen. Im Bereich AC-Ladeinfrastruktur sind i.d.R. Flächen in der Größe ab vier Stellplätzen relevant, um mindestens zwei AC-Ladestationen errichten zu können.

27. Priorisierung der Errichtung festlegen

Die reale Umsetzungsdauer kann sich von Standort zu Standort sehr unterscheiden, da etwa unterschiedlicher Aufwand für seine Erschließung oder die Herstellung des Netzanschlusses anfällt. Zusammen mit der Dringlichkeit des Bedarfs ist es deshalb ratsam, eine Priorisierung für die Errichtung festzulegen und zu dokumentieren.

28. Netzanschlusskapazität vorprüfen

Wenn die Errichtung an konkreten Standorten bereits relativ eng ins Auge gefasst wird, ist es möglich, dass auch die Kommune beim Netzbetreiber vorab die Netzanschlusskapazität prüfen lässt. Darüber hinaus bieten manche Netzbetreiber die Möglichkeit einer unverbindlichen Abfrage über ihre Internetseite an.

29. Gemeinsame genutzte Ladeinfrastruktur unterstützen

Häufig steht in Gewerbegebieten nicht ausreichend Netzanschlusskapazität zur Verfügung, um die Flotten aller Betriebe mit eigener Ladeinfrastruktur zu versorgen. Ladeinfrastruktur, die von mehreren Betrieben gemeinsam genutzt wird, kann hier Abhilfe schaffen. Dies kann die Kommune im Verbund mit der lokalen Wirtschaft durch Koordination unterstützen.

30. Technische Standards festlegen

Je nach Betreibermodell kann eine Kommune durch technische Standards direkt Einfluss auf die Qualität des Ladeangebots nehmen. Beispielsweise kann in einer Ausschreibung festgelegt werden, dass jeder AC-Ladepunkt 11 kW Ladeleistung aufweist und in welchem Umfang barrierefreie Ladeplätze errichtet werden. Auch über die Sondernutzungssatzung lassen sich Mindeststandards festlegen. Wichtig ist jedoch, dass diese stets dem Bedarf entsprechend angelegt werden – also etwa keine zu hohen Ladeleistungen an Standorten mit langer Verweildauer gefordert werden.

31. Digitale Zugänglichkeit sicherstellen

Es ist darauf zu achten, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für viele E-Mobility Provider (EMP) verfügbar zu machen. Das kann zum Beispiel durch die Anbindung an Roaming-Plattformen erfolgen. Die Auffindbarkeit und Auslastung der Ladepunkte können so deutlich erhöht werden.

32. Standorte nutzerfreundlich gestalten

Verschiedene Maßnahmen unterstützen die Nutzerfreundlichkeit und gewährleisten die Barrierefreiheit der Ladeinfrastruktur: Beschilderungen und Markierungen, eine angemessene Beleuchtung, aber auch Lärmschutzmaßnahmen und die Gestaltung von Nebenanlagen.

Ladeinfrastruktur in bestehende Planungen integrieren

33. Verkehrsplanung abstimmen

Eine Integration der Ladeinfrastruktur in bestehende verkehrliche Konzepte kann wertvolle Synergien schaffen. Dabei bietet sich die Verknüpfung mit Park-&-Ride-Standorten (P+R) und die

Berücksichtigung bei der Parkraumbewirtschaftung an. Die Abstimmung mit Rad- und Fußverkehrsplanungen sowie die Einbindung in Mobilitätsstationen tragen zu einem stimmigen Gesamtkonzept bei.

34. Klimaschutzaspekte berücksichtigen

Eine enge Verzahnung mit der kommunalen Klimaschutzplanung kann die Wirksamkeit der Maßnahmen verstärken. Die Integration in bestehende Klimaschutzkonzepte und Quartiersplanungen schafft wichtige Grundlagen. Die Verknüpfung mit erneuerbarer Energieversorgung und die Berücksichtigung bei der kommunalen Wärmeplanung eröffnen zusätzliche Potenziale.

35. Stadtentwicklung einbeziehen

Eine vorausschauende Integration in die Stadtentwicklung kann Flächenkonkurrenzen minimieren. Die frühzeitige Berücksichtigung in der Bauleitplanung und bei Quartiersplanungen schafft Planungssicherheit. Die Abstimmung mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen und die Prüfung zu einer möglichen Erweiterung und Ergänzung vorhandener bzw. geplanter Ladestandorte vermeiden Fehlplanungen.

36. Versorgungsplanungen koordinieren

Erdarbeiten fallen nicht nur bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur, sondern auch bei anderen Infrastrukturen wie Gasleitungen oder beim Glasfaserausbau an und sollten deshalb aufeinander abgestimmt erfolgen. Denn in vielen Gemeinden stellt die Verfügbarkeit ausführender Bauunternehmen einen Verzögerungsgrund für die Umsetzung dar.

37. Wirtschaftsförderung einbinden

Eine aktive Verknüpfung mit der Wirtschaftsförderung kann zusätzliche Potenziale erschließen. Die Abstimmung bei der Gewerbegebietsentwicklung, die Integration in Einzelhandelskonzepte stärken den Standort. Die Verknüpfung mit Tourismusplanungen und die Berücksichtigung bei der City-Entwicklung schaffen neue Chancen.

Wirtschaftlichkeit und Betreibermodell

38. Betreibermodelle festlegen

Nimmt die Kommune eine aktive Rolle beim Aufbau von Ladeinfrastruktur ein (vgl. „Genehmigungslaufplan“), muss sie im nächsten Schritt ein Betreibermodell festlegen. Hier reicht die Spanne von der Ausschreibung des Betriebs durch private CPOs bis zum Betrieb durch kommunale Eigenbetriebe wie den Stadtwerken. Öffentlich-private Modelle, Konzessionsmodelle oder Pachtmodelle erweitern die Optionen. Jedes Modell unterscheidet sich durch Investitionsbedarf, Steuerungsmöglichkeiten und Risiken für die Kommune.

39. Betreibermodell: Errichtung und Betrieb in Eigenregie

Eine Kommune kann entscheiden, die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur in Eigenregie bzw. durch kommunale Eigenbetriebe zu organisieren, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Insbesondere muss die Inhouse-Fähigkeit geprüft sowie allgemeine vergaberechtliche Anforderungen erfüllt werden.

40. Betreibermodell: Errichtung durch Dritte und Eigenbetrieb

Abweichend von einer vollständigen Bereitstellung durch Eigenbetriebe können auch Teilleistungen wie die Errichtung ausgelagert werden, während eine kommunale Gesellschaft den Betrieb übernimmt. Für die Leistungen des Eigenbetriebes gelten weiterhin die Anforderungen an die Inhouse-Fähigkeit sowie allgemeine vergaberechtliche Anforderungen. Denkbar sind darüber hinaus zahlreiche Mischformen wie öffentlich-private Partnerschaften.

41. Betreibermodell: Errichtung und Betrieb durch Dritte

Neben der Beteiligung von Eigenbetrieben können Kommunen die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur auch vollständig Dritten, insbesondere professionellen Ladeinfrastrukturbetreibern, überlassen. Der Kommune obliegt in diesem Fall vor allem die Organisation des Auswahl- und Vergabeprozesses.

42. Rolle als Gesellschafter bei Eigenbetrieb ausfüllen

Wird Ladeinfrastruktur von einem kommunalen Eigenbetrieb betrieben, kommt der Kommune eine wichtige Aufsichts- und Steuerungsrolle als Gesellschafter zu. Deshalb ist es für sie wichtig, vorab und auch während des Betriebs dessen wirtschaftliche Folgen für den Gemeindehaushalt zu bewerten. Hierzu zählen die Bewertung des Finanzierungskonzeptes, eine Analyse der Kostenfaktoren sowie des Gebührenmodells und eine Risikoabschätzung.

Phase 3: Vergabe und Genehmigung

In der Vergabe- und Genehmigungsphase kommen die Kernaufgaben kommunaler Verwaltung zum Tragen. Die Kommune hat hier sowohl als Genehmigungsbehörde als auch als möglicher Auftraggeber wichtige Gestaltungsmöglichkeiten. Die Herausforderung besteht darin, dass die Verwaltungen bereits mit einer Vielzahl von Aufgaben betraut sind. Gleichzeitig wird die Dauer von Verwaltungsprozessen häufig von Betreibern von Ladeinfrastruktur beklagt. Die Gestaltung effizienter Prozesse ist also in allseitigem Interesse und sollte im Fokus dieser Phase stehen.

Gestaltung der Vergabeverfahren

43. Vergabeverfahren sachdienlich auswählen

Umfang und Art des Vorhabens bestimmen die Wahl des passenden Vergabeverfahrens. Bei kleineren Aufträgen bietet sich eine Direktvergabe an, während für einzelne Standorte eine beschränkte Ausschreibung in Frage kommen kann. Zum Beispiel eignet sich ein Interessenbekundungsverfahren gut zur Markterkundung. Für größere Pakete ist eine europaweite Ausschreibung zu prüfen, während für längerfristige Betreibermodelle eine Konzessionsvergabe interessant ist.

44. Präzise Leistungsbeschreibung entwickeln

Wie detailliert die Leistungsbeschreibung ausfällt, beeinflusst die Qualität der späteren Angebote: Die technischen Spezifikationen der Ladepunkte ebenso wie Anforderungen an Lage und Standort sowie an Service und Wartung sollten definiert werden. Vorgaben zum Betriebskonzept, Regelungen zur Verfügbarkeit sowie Berichtspflichten und Monitoring sind ebenfalls wichtige Bestandteile. Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung finden sich in der DIN SPEC 91504.

45. Zuschlagskriterien transparent festlegen

Ein ausgewogener Kriterienkatalog erleichtert die Auswahl des besten Angebots. Neben der Wirtschaftlichkeit des Angebots sollten dabei die technische Qualität und das Betriebskonzept bewertet werden. Die Erfahrung des Bieters, Nachhaltigkeitsaspekte und die Bewertung der Abrechnungssysteme sind möglicherweise weitere wichtige Kriterien. Eine transparente Gewichtung der einzelnen Aspekte schafft Klarheit für alle Beteiligten.

46. Vertragsunterlagen sorgfältig gestalten

Eine sorgfältige Gestaltung der Verträge mit den Betreibern vermeidet einen wirtschaftlichen Nachteil oder Schaden sowie spätere Konflikte. Sinnvoll ist es, Leistungsumfang und Standards sowie die Pflichten des Betreibers zu präzisieren. Laufzeiten und Kündigungsrechte sollten ebenso geregelt werden wie Berichtspflichten und das Vorgehen im Störfall. Vorgaben zum Datenschutz und zur Datennutzung sind zu beachten.

47. Einhaltung des Vergaberechts ist essenziell

Die sorgfältige Beachtung vergaberechtlicher Anforderungen ist für die rechtssichere Vergabe essenziell. Dies betrifft u.a.: die Einhaltung der Schwellenwerte; die Sicherstellung, dass alle Anbieter stets die gleichen Informationen haben; die lückenlose Dokumentation der Entscheidungen; oder auch Regelungen für eventuelle Nachprüfungsverfahren.

Etablierung der Genehmigungsprozesse

48. Vorhabenanträge effizient genehmigen

Für alle weiteren Schritte ist die Genehmigung des Vorhabens selbst die Voraussetzung. Dies betrifft sowohl die Errichtung im öffentlichen Raum über eine Sondernutzungserlaubnis als auch die Baugenehmigung für den nicht öffentlichen Raum. Eine rasche und intern effiziente Genehmigung ist für alle Beteiligten wichtig – indem etwa Reihenfolge und Fristen für die beteiligten Verwaltungseinheiten vereinbart werden. Auch wenn zu Beginn eventuell nur wenige Fälle bearbeitet werden müssen, ist davon auszugehen, dass die Antragslast in den nächsten Jahren deutlich anwächst. Deshalb sollten von Beginn an regelmäßig Verbesserungsmöglichkeiten der Prozesse geprüft werden.

49. Netzanschlussprozess berücksichtigen

Neben den kommunalen Genehmigungen ist der Netzanschluss ein zweiter wesentlicher Zeitfaktor für die Realisierung von Ladeinfrastruktur. Die kommunale Verwaltung sollte in ihren Verfahren den Genehmigungsprozess des Netzanschlusses berücksichtigen und idealerweise die Prozesse und Fristen mit dem Netzbetreiber aufeinander abstimmen.

50. Prüfschritte parallelisieren und bündeln

Die Koordination der verschiedenen Prüfungen spart in paralleler Bearbeitung Zeit. Gemeinsame Ortsbesichtigungen und koordinierte Stellungnahmen vermeiden Doppelarbeit. Die Zusammenfassung ähnlicher Vorhaben und eine abgestimmte Vorgehensweise bei Rückfragen optimieren den Prozess zusätzlich.

Phase 4: Errichtung und Betrieb

Auch für die Errichtung hat die kommunale Verwaltung als Genehmiger einen wichtigen Einfluss auf die Umsetzungsgeschwindigkeit der Vorhaben. Während des Betriebs sollte ihr Fokus darauf liegen, die Nachhaltigkeit des Aufbaus vor Ort sicherzustellen. So ist beispielsweise eine anfängliche positive Stimmung in der Bevölkerung rasch vergangen, wenn Ladesäulen längere Zeit defekt sind oder das Angebot nicht dem wachsenden Bedarf gerecht wird.

Begleitung der Errichtung

51. Errichtungsmaßnahmen effizient genehmigen

Für die eigentlichen Baumaßnahmen müssen – wie bei jedem Bauvorhaben – eigene Genehmigungen eingeholt werden. Dies sind insbesondere Aufbruchgenehmigungen für Tiefbauarbeiten und verkehrsrechtliche Anordnungen. Ladeinfrastruktur weist jedoch einige Besonderheiten auf. Anders als beispielsweise Automaten, die ebenfalls auf kleiner Grundfläche im öffentlichen Raum errichtet werden, ist ein Fundament und i.d.R. bei DC-Ladesäulen ein Netzanschluss an der Mittelspannung notwendig. Die Erdarbeiten und auch der Eingriff in den Straßenverkehr können also erheblich sein.

52. Ladeinfrastruktur abnehmen

Die Kommune nimmt in unterschiedlichen Konstellationen die Ladeinfrastruktur nach der Errichtung ab. Im Fall einer Beschaffung ist dies die Abnahme der Leistungserbringung. Darüber hinaus nimmt die Baubehörde genehmigungspflichtige Vorhaben ab. Auch hier sind die spezifischen Eigenschaften von Ladeinfrastruktur zu beachten. So ist beispielsweise die Kabelführung während des Ladens über den Gehweg eine Besonderheit.

Kommunikation

53. Kommunikation in der Bauphase und zur Eröffnung verstärken

Während der Bauphase wird neue Ladeinfrastruktur erstmals für die Öffentlichkeit – gerade für Anwohnerinnen und Anwohner – sichtbar. Um für die Akzeptanz der Baumaßnahmen, vor allem aber für die Ladeinfrastruktur zu werben, sollte gerade in dieser Phase verstärkt über den Nutzen des Vorhabens informiert werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn Parkplätze zu Ladeplätzen umfunktioniert werden.

54. Öffentlichkeitswirksam eröffnen

Die Eröffnung der Ladeinfrastruktur lässt sich als (medienwirksame) Veranstaltung gestalten, zu der alle beteiligten und relevanten Akteure sowie die Presse eingeladen werden können. Die lokale Presse lässt sich bereits vorab mit Informationen versorgen. Dies bietet Gelegenheit, die Infrastruktur vorzuführen und Informationsmaterial bereitzustellen. Eine gelungene Eröffnung schafft Aufmerksamkeit und fördert die Akzeptanz vor Ort.

Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Ladesäulen

55. Vertraglich zugesicherte Verfügbarkeit kontrollieren

Die Sicherstellung des Betriebs der Ladestation obliegt generell dem Betreiber (CPO). Die Kommune sollte jedoch eine regelmäßige Kontrolle der im Wartungsplan vertraglich festgelegten Wartungsintervalle durchführen. Bereits im Vertrag mit dem CPO ist ein regelmäßiger Bericht zur Verfügbarkeit vereinbart worden, den die Kommune in der Betriebsphase zur Überprüfung der Leistungserbringung nutzen kann.

56. Blockade von Ladesäulen durch Parkraumüberwachung minimieren

In der Praxis werden Ladesäulen häufig durch Falschparker – einschließlich Elektrofahrzeuge, die die erlaubte Ladedauer überschritten haben – blockiert. Dem Ordnungsamt bzw. der beauftragten Kontrollinstanz sollten klare Richtlinien vorgegeben werden, damit Parkverstöße an Ladesäulen konsequent sanktioniert werden. Eine korrekte Beschilderung ist hierfür die Voraussetzung.

57. Zugang zu Ladesäulen sicherstellen

Bei der Genehmigung von Eingriffen in den Verkehr, z.B. durch Baustellen, sollte die Erreichbarkeit der Ladesäulen beachtet und ihr eine hohe Priorität eingeräumt werden, um längere Ausfallzeiten zu vermeiden.

Vermittlung und Sicherstellung der Attraktivität des Ladeangebots

58. Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich über Ladeangebot informieren

Auch in der Betriebsphase ist die Kommunikation über den Ausbau der Ladeinfrastruktur über Hinweise im Amtsblatt und sonstige Medien wichtig. Da viele Nutzerinnen und Nutzer erst dann auf die Elektromobilität umsteigen, wenn sie in ihrem Umfeld ausreichend Ladeinfrastruktur wahrnehmen, ist es sinnvoll regelmäßig über die lokale Verfügbarkeit zu informieren – und dabei öffentlich und halböffentlich zugängliche Ladesäulen einzubeziehen.

59. Attraktivität des Ladestandortes sicherstellen

Eine attraktive Erscheinung des Ladestandorts – also der Ladesäulen einschließlich des direkten Umfelds – fördert die Kundenzufriedenheit und die Akzeptanz der Elektromobilität. Die Pflege und Instandhaltung von Ladestandorten im öffentlichen Raum sollte daher regelmäßig erfolgen und die kommunalen Unternehmen wie die Stadtreinigung entsprechend angewiesen werden. Dies beinhaltet beispielsweise die Kontrolle der Straßenbeleuchtung oder den Winterdienst.

60. Vertraglich zugesicherte Qualität des Kundenservices kontrollieren

Die Servicequalität der Ladeeinrichtung wird im SLA (Service-Level-Agreement) festgelegt und im laufenden Betrieb durch den Betreiber oder einen von ihm beauftragten Dienstleister kontrolliert. Das beinhaltet eine Messung der Reaktionszeit bei Störungen, die Prüfung der Erreichbarkeit der Hotline und die Auswertung von Kundenbeschwerden. Gerade die Servicequalität ist für die Akzeptanz der Elektromobilität wichtig. Daher sollte die Kommune die Einhaltung dieser Vereinbarung regelmäßig überprüfen.

Zukunftsfähige Weiterentwicklung und Anpassung

61. Auf veränderte Bedarfe reagieren

Mit der voranschreitenden Verbreitung der Elektromobilität steigt der Bedarf an Ladeinfrastruktur. Es ist deshalb ratsam, jährlich zu überprüfen, ob die vorhandene und geplante Ladeinfrastruktur diesen Bedarf deckt. Hierfür liefert das StandortTOOL im Log-in-Bereich für Kommunen alle relevanten Informationen zum lokalen Bestand, Bedarf und Auslastung (auf Landkreisebene) von Ladeinfrastruktur.

62. Mit dem Stand der Technik planen

Da sich die Technik der Ladeinfrastruktur rasch weiterentwickelt, ist es wichtig, bei der Planung neuer Ladeeinrichtungen stets auf dem aktuellen Stand zu sein. Insbesondere Fortschritte bei der Ladeleistung können den Bedarf an Ladesäulen reduzieren, weshalb auch der Austausch alter gegen neue Ladesäulen in Betracht gezogen werden sollte. Es empfiehlt sich, regelmäßig aktuelle Informationen zur technischen Entwicklung einzuholen.

63. Wirtschaftlichkeit optimieren

Im dynamischen Markt der Elektromobilität ändert sich auch das Angebot von Ladeinfrastrukturbetreibern für Kommunen rasant. Bei einer neuen Vergabe sollte gerade die Tarifstruktur, die dem Endkunden angeboten wird, genau geprüft und mit den aktuellen Rahmenbedingungen verglichen werden.

64. Auf demographische Entwicklungen reagieren

Die Entwicklung des Ladebedarfs ist von der Anzahl batterieelektrischer Fahrzeuge, aber auch von weiteren externen Einflussfaktoren abhängig. Ein Bevölkerungswachstum in der Gemeinde oder die Erschließung neuer Wohnviertel kann den Bedarf an Ladeinfrastruktur signifikant erhöhen. Daher sollte die Entwicklung lokaler Kennzahlen bei der Planung bedarfsgerechter Ladeinfrastruktur im Auge behalten und mit der Bauleitplanung abgeglichen werden.



Impressum

Herausgeber

NOW GmbH
Fasanenstraße 5
10623 Berlin

Kontakt

ladeinfrastruktur@now-gmbh.de

Stand

12/2024

Zitierhinweis

NOW GmbH (Hrsg.) (2024): Mustermaßnahmen für Lokale
Masterpläne zum Ladeinfrastrukturausbau
Website: www.nationale-leitstelle.de