

Conrad Hammer, Leiter des Teams Ladeinfrastruktur in Kommunen bei der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur ordnet ein: Seit deren Start im Jahr 2020 habe sich die Ladeleistung in Deutschland vervier- bis verfünffacht.

Besonders viele Schnellladepunkte befinden sich entlang von Autobahnen und stark frequentierten Verkehrsachsen. Auch an Orten wie Einzelhandelseinrichtungen, Tankstellen oder Hotels sei bereits eine vergleichsweise gute Abdeckung erreicht worden. Dazu beigetragen habe unter anderem das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG).

Trotz des starken Zuwachses an Elektrofahrzeugen halte der Ausbau der Ladeinfrastruktur derzeit Schritt, ergänzt *Dagmar Grote Westrick*, Referentin im Referat Klimagerechte Mobilität, Elektromobilität sowie Lade- und Tankinfrastruktur im nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium. Ihrer Einschätzung nach ist Deutschland auf einem guten Weg. Die Infrastruktur sei weiter ausgebaut, als viele Menschen es vermuteten. „Dieses Henne-Ei-Problem besteht eigentlich gar nicht mehr, es hat fast einen Gleichschritt erreicht.“ Dennoch sei ein weiterer Ausbau – insbesondere auf kommunaler Ebene – unerlässlich.

Zahlen aus Wilhelmshaven

Einen konkreten Einblick in den kommunalen Fortschritt gibt *André Lachmund* vom Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz der Stadt Wilhelmshaven, denn laut den Zahlen der Nationalen Leitstelle deckt die Stadt bereits rund 80 Prozent ihres Bedarfs an Ladeinfrastruktur. Doch auch er sieht ein Wahrnehmungsproblem: Viele Ladepunkte befänden sich nicht im klassischen öffentlichen Raum, sondern im halböffentlichen Bereich – etwa bei Unternehmen, auf Parkplätzen oder an ande-

Kein Henne-Ei-Problem mehr

Kommunen planen Ladeinfrastruktur

(BS/Scarlett Fels) Als Teil des Masterplans Ladeinfrastruktur gibt es ein neues Förderprogramm, das den Aufbau von Ladeinfrastruktur in und an Mehrparteienhäusern unterstützen soll. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) stellt dafür 500 Millionen Euro zur Verfügung. Neben dem privaten Ausbau ist jedoch auch die Erweiterung der öffentlichen und halböffentlichen Ladeinfrastruktur ein wichtiger Bestandteil – hier spielen Kommunen eine Schlüsselrolle.



Seit 2017 hat sich die Ladeinfrastruktur in Deutschland etwa verdreifacht.
Foto: BS/Robert Poorten, stock.adobe.com

ren Einrichtungen. Aber wie können Kommunen von der Bestandsaufnahme in die konkrete Planung übergehen? *Hammer* empfiehlt als Grundlage das Standort-Tool der Leitstelle Ladeinfrastruktur, das die lokalen Bedarfe sichtbar mache und erste Planungskonzepte ermögliche. Auch Wilhelmshaven habe sich zur Ermittlung der Bedarfe an den Zahlen der Leitstelle orientiert. Das sei ein guter erster Indikator für die Bedarfsermittlung, so *Lachmund*. *Grote Westrick* ergänzt: „Wir in Nordrhein-Westfalen fördern kommunale Ladeinfrastrukturkonzepte, bei denen sich Kommunen externe Expertise hinzuziehen können. Diese geht tiefer in die Materie und analysiert etwa die Situation vor Ort, bestehende Angebote sowie Wohnstruktur und touristische Ziele.“

In Baden-Württemberg gibt es ein ähnliches Konzept, wie *Simon Kaser*, Fachreferent für Förderprojektbetreuung der E-Mobilität, Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH (KEA-

BW), erklärt. Seit fast sechs Jahren gebe es das Programm Fachkräfte für Mobilität und Klimaschutz, bei dem das Land die Kommunen dabei unterstütze, Personal für Elektromobilität, Radverkehr, Fußverkehr und Datenmanagement einzustellen. Zwei von vier Jahren an Personalkosten würden dabei übernommen, die übrigen Kosten müssten die Kommunen tragen und eine mögliche Entfristung der Stelle überdenken, sofern es das Thema erfordere. Darüber hinaus würden auch Fachkonzepte wie Ladeinfrastrukturkonzepte gefördert, damit die strategische Planung und Ausschreibung gezielt gestaltet werden könne. Als dritten Pfeiler biete das Förder- und Unterstützungsmodell des Landes ein Netzwerk an geförderten Fachstellen an, bei dem Erfahrungsaustausch und gegenseitige Unterstützung ermöglicht würden.

Für kleinere Kommunen könne auch eine interkommunale Zusammenarbeit sinnvoll sein, um insbesondere ländliche Regionen besser

einzu beziehen, erklärt *Hammer*. So ließen sich Bedarfe bündeln und Nachfragespitzen abstimmen und optimieren. Zudem senke die Bündelung von Ausschreibungen den personellen Aufwand für jede beteiligte Kommune. Gleichzeitig könne sie auch die Marktposition stärken, ergänzt *Kaser*. Wenn weniger attraktive Standorte gemeinsam mit attraktiveren ausgeschrieben würden, wäre dies auch für die Anbieter effektiver. Häufig unterstützten auch Landkreise, lokale Energieagenturen und Länder selbst bei der Planung und Durchführung. Zudem empfiehlt *Hammer*, halböffentliche Akteure wie den Handel, Wohnungsunternehmen oder touristische Einrichtungen frühzeitig einzubinden, um Netzengpässe zu vermeiden und Synergien zu nutzen – zumal Netzanschlüsse häufig ein Nadelöhr darstellten.

Vorausschauen und Alternativen bedenken

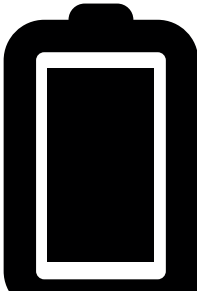
Dabei sei auch eine sinnvolle Planung wichtig, um vorhandene und zukünftige Ressourcen effizient zu nutzen und durch die Installation von Ladepunkten keine anderen städtebaulichen Maßnahmen zu behindern – wie den Ausbau der Radinfrastruktur oder Klimaanpassungsmaßnahmen. Worauf genau zu achten sei, könnten Kommunen auch im Genehmigungsleitfaden der Nationalen Leitstelle nachlesen, so *Hammer*. Es sei wichtig, einen gewissen Abstand zur Vegetation einzuhalten und zu überlegen, ob man eine Fläche vielleicht auch als Ausgleichsfläche für Verkehre brauche. „Auch technische Innovationen können mitbedacht werden, seien es Bordstein- oder auch Laternenladen, weil sich hier auch

Stadtmöbel sparen lassen.“ Um die Ausschreibung für die Stadt so lukrativ wie möglich zu gestalten, habe man sich in Wilhelmshaven bewusst für einen ergebnisoffenen Ansatz entschieden, es seien also auch Angebote ohne konkrete Gebühren zugelassen worden. Das Ziel sei dabei gewesen, Flexibilität und Risikobereitschaft zu zeigen und unterschiedliche Szenarien zu ermöglichen, schildert *Lachmund* das Vorgehen seiner Abteilung. „Es war aber eben eines der Bewertungskriterien, Wirtschaftlichkeit nicht nur aus Sicht der Nutzenden, sondern auch aus Sicht der Stadt Wilhelmshaven zu erzeugen.“ Dabei seien auch überraschend positive Angebote hereingekommen, die den erwartbaren Verlust der Parkgebühren hätten überkompensieren können. Mit dieser ergebnisoffenen Ausschreibung habe Wilhelmshaven nicht nur einen wirtschaftlich positiven Effekt erzielt, sondern auch politischen Rückhalt erhalten.

Um die Akzeptanz vor Ort zu erhöhen, verweist *Lachmund* auch auf sogenannte Peer-to-Peer-Formate wie den „offenen Heizungskeller“, die bereits in der Wärmeplanung erfolgreich eingesetzt worden seien. Ein ähnlicher Ansatz könne auch bei der Elektromobilität wirken: Wenn Menschen aus der Nachbarschaft eigene Erfahrungen mit Wallboxen und Ladeinfrastruktur teilten, sei die Wirkung oft größer als bei klassischen Informationsveranstaltungen.

Einigkeit muss her

Langfristig braucht es jedoch vor allem verlässliche und verbindliche Ziele aus der Bundespolitik, um den Umstieg auf Elektromobilität zu sichern. Als Vorbilder könnten hierfür Länder wie die Niederlande oder die skandinavischen Staaten dienen, in denen parteiübergreifend klare klima- und verkehrspolitische Ziele gelten. Das erleichtert nicht nur die Planung von Ladeinfrastruktur, sondern gibt auch Betreibern, Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern mehr Sicherheit.



Das Andauern des Ukraine-Kriegs, die Blockade der Straße von Hormus, anfällige Kritische Infrastruktur: All dies spannt auch die Lage auf dem Strommarkt an und hat bereits zu Steigerungen des Strompreises geführt. Kurzfristige Strompreisänderungen bleiben daher auch weiterhin ein Grund zur Sorge für die angespannten kommunalen Haushalte. Denn, wie der Deutsche Städtetag erklärt, lassen sich viele Pflichtenaufgaben der Kommunen – etwa bei der Beleuchtung, den Schulen, Verwaltungsgebäuden oder bei der Wasseraufbereitung – nicht einfach kurzfristig anpassen. Unkalkulierbar steigende Strompreise führen daher schnell zu Mehrausgaben, die nicht über die Haushaltsplanung abgedeckt sind und Investitionen in andere Bereiche einschränken. Lösungswege, die der Städtetag vorschlägt, sind die Beschaffung durch langfristi-



Schwankungsärmere Versorgung

Stromkosten senken durch Bündelbeschaffung und Energiewende

(BS/Sven Rudolf) In Anbetracht der politischen Weltlage und der damit einhergehenden Energiekrise, steigt die Sorge über die Sicherheit der Energieversorgung hierzulande. Besonders Kommunen, deren Haushaltslage bereits angespannt ist, leiden unter stark steigenden Energiepreisen. Aber wie prekär ist die aktuelle Lage wirklich und welche Maßnahmen zur Sicherung der Stromversorgung können getroffen werden?

ge Lieferverträge oder die regionale Energieerzeugung und der Ausbau der Erneuerbaren Energien. Dadurch ließen sich die Schwankungen abfedern, erklärt der Städtetag auf Nachfrage.

Bündel schnüren

Eine weitere Option, um bei der Strombeschaffung Kosten zu sparen und längerfristige Sicherheit zu gewährleisten, ist das Mittel der Bündelausschreibung. Ein Instrument, dass sich in den vergangenen Jahren bereits bewährt hat. Besonders geeignet ist die Bündelungsbeschaffung dabei für kleinere Kommunen. Im Bereich derartiger Beschaffungen können z. B. Festpreismodelle oder auch sog. Tranchenmodelle umgesetzt werden. Dies ermögliche eine große Flexibilität, sodass schon die Bündelung weniger Verbrauchsstellen im Einzelfall zu Einkaufsvorteilen führen könne, erklärt der Deutsche Städtetag. Daneben könne über eine professionell organisierte Bündelungsbeschaffungen u. a. die Datenerfas-

sung erheblich beschleunigt und die Digitalisierung vorangetrieben werden. An der Organisation von Bündelausschreibungen beteiligen sich bisweilen auch die kommunalen Verbände. Wie zum Beispiel in Bayern: Hier hatte die Kommunal-GmbH, ein Tochterunternehmen des Bayerischen Gemeindetages, den Dienstleister enPORTAL mit der digitalen Energieausschreibung für Kommunen beauftragt. In 36 Bündelausschreibungen wurden insgesamt fast 19.000 Abnahmestellen mit einem Volumen von 250 GWh Strom ausgeschrieben.

Grün und schwankungsarm

Die Selbstversorgung ist für Kommunen wie Privathaushalte sicherlich die einfachste Form der Sicherung der Energieversorgung und steigert dabei noch die Resilienz. Eine Option in diesem Bereich ist die Installation von Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern. Die Nachfrage nach selbigen habe sowohl bei öffentlichen wie auch bei privaten Gebäuden mit dem Beginn

des Ukraine-Krieges zugenommen, erklärt die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen. Eine weitere Sensibilisierung ihrer Zielgruppen für das Thema Resilienz und Energiewende nimmt die Agentur seit der faktischen Schließung der Straße von Hormus wahr. Doch neu ist das Thema nicht. Schon in den frühen 2010er-Jahren spielten Kostensenkungen eine Schlüsselrolle beim Ausbau der Erneuerbaren Energien, teils sogar unmittelbar durch die kostensenkende Wirkung auf individueller oder auf Gesamtmarkt-Ebene durch günstigen "grünen" Strom. In den Kommunen kommen Aspekte wie die Stärkung der Versorgungssicherheit, Kostenstabilität und Klimaschutz mit möglichen Klimafolgekosten hinzu. Heute werden diese Themen auch durch Gesetze wie das Niedersächsische Klimagesetz mit seinen verpflichtenden Energieberichten im kommunalen Energiemanagement sowie im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung in den Arbeitsalltag integriert.

Allerdings hat nicht jede Gemeinde die Kapazitäten oder die Gegebenheiten, sich energieautoark aufzustellen – dies scheitert oft schon an den damit verbundenen Investitionskosten, auch wenn sich die Systeme auf lange Sicht durch eingesparte Kosten „von selbst“ bezahlen. Fördergelder und -programme sind daher ein wichtiger Treiber.

Ein weiterer bremsender Faktor ist bisweilen der Ausbau des Stromnetzes selbst. Damit dieser schneller voranschreitet, hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) eine Methode zur Ausweisung von Infrastrukturgebieten für neue Stromleitungen vorgestellt. *Klaus Müller*, Präsident der BNetzA, konstatierte: „Der Ausbau der Stromnetze ist auch zukünftig eine tragende Säule der Energiewende und ist entscheidend für eine sichere Energieversorgung. Mit Infrastrukturgebieten beschleunigen wir die Planungsverfahren nochmals erheblich.“ Eine Krisenresilienz von heute auf morgen wird es zwar nicht geben, doch nimmt die Energiewende immer mehr an Fahrt auf. Ein Indikator dafür ist die hohe Zahl an Nachfragen, die Einrichtungen wie z. B. die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen erhalten.

