



### Herausgeber

#### Deutscher Städte- und Gemeindebund

Dr. Gerd Landsberg  
Marienstraße 6  
12207 Berlin

Telefon 030 77307-0

✉ dstgb@dstgb.de

📘 facebook.com/dstgb

🐦 twitter.com/Gemeindebund

📷 instagram.com/gemeindebund

### Der DStGB: Eine starke Stimme

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund vertritt die Interessen der deutschen Städte und Gemeinden. Auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene gibt er Kommunen eine starke Stimme und greift die Themen auf, die Bürger:innen vor Ort bewegen.

Durch seine 17 Mitgliedsverbände sind 11 000 große, mittlere und kleinere Kommunen organisiert und vernetzt. Die Verbandsarbeit erfolgt parteiunabhängig und ohne staatliche Zuschüsse. Die Besetzung der Organe orientiert sich an dem Votum der Wähler bei den Kommunalwahlen.

Der DStGB ist »Kommunales Informationsnetzwerk« und sensibilisiert und mobilisiert Politik und Öffentlichkeit für kommunalpolitische Interessen. Er fungiert als »Kommunale Koordinierungsstelle« für den permanenten Erfahrungs- und Informationsaustausch unter den Mitgliedsverbänden. Nicht zuletzt ist der Verband »Kommunales Vertretungsorgan« durch Repräsentation in zentralen Organisationen.

### Verkehrspolitik

## Elektromobilität in der Fläche stärken

### Deutschland muss zum Vorreiter der Elektromobilität werden

Nach dem Koalitionsvertrag sollen ab 2035 in Deutschland nur noch CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge zugelassen werden. Bis 2030 sollen bereits 15 Millionen Elektro-Pkw auf deutschen Straßen verkehren. Die Kommunen unterstützen diese ambitionierten Ziele der Bundesregierung. Erforderlich ist ein konstruktives Zusammenspiel von öffentlicher Hand, Automobilwirtschaft, Energiewirtschaft und weiterer Akteure wie dem Handel.

Die Verbreitung alternativer Antriebe im Personen- und Güterverkehr ist ein bedeutendes verkehrspolitisches Ziel der Kommunen. Emissionsfreie Mobilität trägt zur Verkehrswende und zu einer besseren Lebensqualität in Stadt und Land bei. Denn neben dem konsequenten Ausbau des ÖPNV und Radverkehrs wird der motorisierte Individualverkehr vielerorts auch weiterhin die zentrale Rolle im Mobilitätsmix der

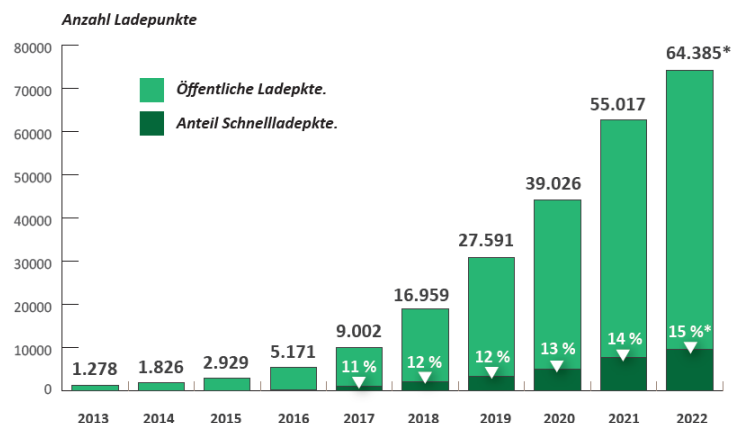
Menschen einnehmen. Städte und Gemeinden sind zentrale Akteure für das Gelingen der Antriebswende, müssen jedoch auch befähigt werden, den Ausbau der Lade- und Tankinfrastrukturen zu unterstützen sowie die Umstellung ihrer Fuhrparks vorzunehmen.

### Ein passgenaues Förderregime für den Ladeinfrastrukturausbau

Das Förderregime zum Aufbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland muss unter dem Gesichtspunkt einer flächendeckenden Abdeckung fortentwickelt werden. Zugleich sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Laden im sogenannten halböffentlichen Raum zu verbessern. Das Schnellladnetz des Bundes bildet einen wichtigen Baustein für die flächendeckende Versorgung und Erreichbarkeit von Ladeinfrastruktur, wird aber angesichts rasant steigender Bedarfe nicht ausreichen. Bei den letzten Förderaufrufen des Bundes für öffentliche Ladeinfrastruktur gingen gerade kleinere

## LADEINFRASTRUKTUR-BESTAND

Pro Jahr inkl. Anteil Schnellladepunkte



\* Das laufende Jahr schließt im Gegensatz zu den Vorjahren ggf. weniger als 12 Monate ein, wodurch das Wachstum geringer wirken kann.

Quelle: Bundesnetzagentur (September 2022); Grafik DStGB 2022

Vorhaben im ländlichen Raum häufig leer aus. Dabei braucht es gerade abseits der Ballungszentren jetzt gezielte Aufbau- und Anreizprogramme des Bundes, um Versorgungslücken zu schließen. Dies stärkt den marktlichen Ansatz und schafft anderenorts Spielräume für privatwirtschaftliche Investitionen. Bei Unterversorgung mit Ladeinfrastruktur drohen unmittelbare Folgen für die Standortattraktivität der Kommunen, bspw. für Tourismusgemeinden.

Zudem darf nicht einseitig auf das öffentliche Laden am Straßenrand gesetzt werden. Denn Verkehrsflächen der Städte und Gemeinden sind begrenzt und stehen unter häufig intensiven Nutzungskonflikten. Ziel muss sein, einen Großteil der Ladevorgänge nicht im öffentlichen Raum abbilden zu müssen. Im Rahmen der Förderung müssen daher öffentlich zugängliche Schnellladehubs in Quartieren mit Geschosswohnungsbau, in den Zentren und entlang bedeutender Verkehrsachsen im Fokus stehen. Hierzu bedarf es auch Änderungen beim Rechtsrahmen. So muss es z. B. möglich sein, Ladesäulen auf Supermarktplätzen auch nach Geschäftsschluss zu betreiben.

## Ein unbürokratischer Rechtsrahmen für eine moderne Verkehrs- und Energieinfrastruktur

Die Kommunen sind in vielfältiger Weise von der Antriebswende betroffen. Mit kommunalen Elektromobilitätskonzepten liegen tlw. schon umfassende Strategien vor. Eine besondere Herausforderung stellen die anzupassenden Verkehrs- und Energieinfrastrukturen dar. Hierzu bedarf es eines unbürokratischen und sicheren Rechtsrahmens, beispielsweise für die Ausweisung, Beschilderung und Kontrolle von Parkflächen an Ladesäulen. Nach dem Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) in Verbindung mit der StVO können Kommunen gekennzeichnete Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr bevorzugen, beispielsweise



durch die Ausweisung von Sonderparkflächen oder durch den (Teil-)Erlas von Parkraumgebühren.

Die Beschilderungsmöglichkeiten zum Parken an öffentlichen Ladesäulen sind heute vielfältig und erfordern ein Nebeneinander mehrerer Verkehrsschilder. Auch ist das Zeichen „Elektrisch betriebene Fahrzeuge“ bislang nicht an den Ladevorgang geknüpft. Es bedarf daher einer weiteren Anpassung der Regulatorik, gerade wenn die Zahl an Elektrofahrzeugen weiter steigt. Ziel muss neben der einfachen Anwendbarkeit durch die Kommunen auch eine für die Nutzerinnen und Nutzer verständliche und einheitliche Beschilderung sein.

Werden Ladesäulen auf privaten Flächen wie Supermarktplätzen errichtet, finden baurechtliche Vorschriften Anwendung. Als baulichen Anlagen unterliegen sie auf privaten Flächen insbesondere den Genehmigungsanforderungen der Landesbauordnungen. Zum beschleunigten Ausbau sollte Ladeinfrastruktur bundesweit als verfahrensfreies Bauvorhaben eindeutig definiert und eine entsprechende Harmonisierung der Bauordnungen der Länder angestrebt werden. Zur Ladeninfrastruktur gehörende notwendigen Anlagen, wie

Überdachungen oder Transformatoren sollten als Nebenanlagen regelhaft nach der Baunutzungsverordnung im Rahmen des § 14 BauNVO anerkannt werden. Hinsichtlich dieser Anlagen ist ebenfalls eine einheitliche Handhabung nach der Musterbauordnung über das vereinfachte Verfahren anzustreben.

Die gleichen Erwägungen gilt es auch mit Blick auf die entsprechende Energieinfrastruktur zu berücksichtigen. Insbesondere Solarenergie-Lösungen, die quartiers- oder sogar projektbezogen für Elektromobilitätsvorhaben vor Ort eingesetzt werden, müssen maßgeblich beschleunigt werden. Dementsprechend ist auch hier die Handhabung über das vereinfachte Verfahren zu prüfen. Besonders wichtig sind jedoch optimale wirtschaftliche Anreize für sogenannte Parkplatz-Photovoltaik. Die Regelung des § 38b Abs. 1 EEG 2023 zu Bonuszahlungen für Agri- und Moor-Photovoltaikanlagen ist entsprechend auf Ladeinfrastruktur auszuweiten.

Auch beim Immissionsschutz ist der Bedarf nach Flexibilisierungen zu prüfen. Ziel muss sein, dass Kommunen verstärkt Flächen für Ladestandorte nutzbar machen können. Das gilt insbesondere mit Blick auf gebündelte

Ladeinfrastrukturvorhaben, bspw. auf größeren Parkplätzen oder in Quartiers-Parkhäusern.

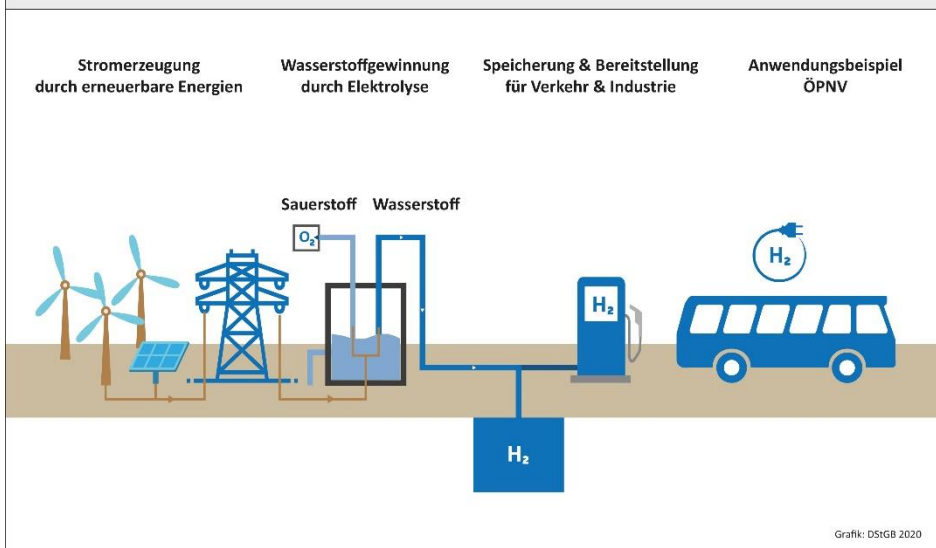
## Netze ausbauen und modernisieren

Damit das Stromnetz für den Anschluss und Betrieb zusätzlicher (Schnell-)Ladesäulen ausgerichtet ist, bedarf es zusätzlicher Investitionen und vorausschauender Planung. Dies muss der Regulierungsrahmen im Bereich der Netze besser als bisher abbilden. Erforderlich ist es, im Rahmen der Kostenanerkennung von einem bedarfsgerechten Ausbau der Energienetze zu einem prognosebasierten Ausbau zu kommen. Das System der Anreizregulierung muss so weiterentwickelt werden, dass die absehbar notwendigen Investitionen in Intelligenz und Steuertechnik ermöglicht werden. Zugleich bietet sich die Chance, Elektrofahrzeuge als Stromspeicher zu nutzen und somit das Versorgungssystem zu flexibilisieren und die Abregelungen von erneuerbaren Energien zu vermeiden.

## Nutzerinnen und Nutzer im Mittelpunkt

Es bedarf einheitlicher Standards mit dem Ziel einer automatischen und transparenten Abrechnung der Ladevorgänge. Derzeit benötigen Elektrofahrzeug-Nutzerinnen und -Nutzer verschiedene Identifizierungs- und Zahlungsmittel, wenn sie das Geschäftsgelände ihres Vertragspartners verlassen. Zudem gibt es eine Vielzahl an Tarif- und Abrechnungsmodellen, die häufig nur schwer untereinander vergleichbar sind. Doch nur durch einfaches Finden und Reservieren geeigneter und verfügbarer Ladeinfrastruktur sowie transparentes und diskriminierungsfreies Bezahlen steigt die Akzeptanz. Europäische Rechtsgrundlagen wie die Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und die nationale Ladesäulenverordnung sind daher so auszugestalten, dass ein nutzerfreundliches und

## WASSERSTOFF ALS UMWELT-FREUNDLICHER ENERGIETRÄGER



flächendeckend verfügbares System etabliert wird. Es sollte beispielsweise ermöglicht werden, den Tarif des Versorgers mit an die Ladesäule zu nehmen. Evtl. Mehrkosten für die Nutzung einer Ladesäule sollten möglichst im Innenverhältnis zwischen Betreibern und Versorgern ausgeglichen werden.

## Wasserstoff zur Wettbewerbsfähigkeit verhelfen

Der flächendeckende Auf- und Ausbau von Wasserstofftankstellen muss im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie weiter fokussiert und gefördert werden. Die Tankstellbetreiber sollten ihren Beitrag zur Verbreitung dieser Zukunftstechnologie leisten. Es muss sichergestellt werden, dass durch die angekündigten Fördermittel nicht nur der klimafreundliche und emissionsarme Verkehr in Stadt und Land ausgebaut, sondern auch zusätzliche Wertschöpfungspotenziale in den Regionen erschlossen werden.

Die Wasserstoff-Technologie muss in den kommenden Jahren für verschiedene Nutzungsszenarien wie den Güterverkehr auf Straße, Schiene und Wasserstraße zur Marktreife gebracht und auf Basis regionaler Entwicklungskonzepte verfügbar gemacht werden. Es bedarf hierzu einer flächigen

Verteilung von Produktionsanlagen und Infrastruktur und das Netz von Wasserstoff-Tankstellen ist auszuweiten.

## Umrüstung von Kommunalfahrzeugen

Mit der Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr sowie dem Antriebswechsel bei weiteren kommunalen Fuhrparks können erhebliche Klimaschutzpotenziale gehoben werden. Durch Kommunalfahrzeuge können zudem alternative Antriebe sichtbar gemacht werden. Dies zeigen unter anderem die Erfahrungen aus dem wirksamen Sofortprogramm Saubere Luft.

Die umfassende Förderung zur Beschaffung von Elektro-, Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenfahrzeugen im ÖPNV und in kommunalen Fuhrparks ist auch vor dem Hintergrund der Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive über einen längeren Zeitraum notwendig. Die mit den Beschaffungsquoten verbundenen höheren Kosten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge wären sonst nur durch Tarifierhöhungen zu kompensieren. Es bedarf dabei eines differenzierten Förderansatzes, um lokale Rahmenbedingungen wie Topografie, längere Umläufe im ländlichen ÖPNV oder die

Anforderungen kommunaler Abfallentsorgung zu berücksichtigen und die Fahrzeugförderung auch nach ihrer Wirksamkeit effizient auszurichten. Aufgrund regional stark divergierender Rahmenbedingungen sollten Zielvorgaben und die Erfüllung von Quoten stets landes- oder bundesweit erfolgen.

## Emissionsfreie Logistik

Einen wesentlichen Baustein für saubere und leise Mobilität in den Städten und Gemeinden stellt letztlich auch der Güterverkehr dar. Neben der Verlagerung auf die Schiene braucht es daher auch im straßengebundenen Güterverkehr den Antriebswechsel, um Emissionen zu verringern und nachhaltige Lieferketten zu etablieren.

Neben der Ladeinfrastruktur sollten hierzu auch Konzepte der nachhaltigen Belieferung auf der letzten Meile gezielt von Bund und Ländern unterstützt werden. Denn gerade in urbanen Gebieten stellen leichte elektrische Lieferfahrzeuge sowie elektrische Lastenräder eine sinnvolle Alternative für das wachsende Güter- bzw. Lieferverkehrsaufkommen dar. Neben dem Handel, ist auch die Logistik- und Paketbranche in Kooperation mit den Kommunen gefordert, zukunftsträchtige Konzepte zu entwickeln und umzusetzen.



**DStGB**  
Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

### Mitgliedsverbände

Bayerischer Gemeindetag | Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz | Gemeinde- und Städtebund Thüringen Gemeindetag Baden-Württemberg | Hessischer Städte- und Gemeindebund | Hessischer Städtetag | Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund Niedersächsischer Städtetag | Saarländischer Städte- und Gemeindetag | Sächsischer Städte- und Gemeindetag | Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag | Städte- und Gemeindebund Brandenburg Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt | Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern | Städteverband Schleswig-Holstein | Städtetag Rheinland-Pfalz