



EINE INITIATIVE DER NATIONALEN PLATTFORM
ZUKUNFT DES TOURISMUS

LADEN IN TOURISMUSREGIONEN

IMPULSE FÜR DEN TOURISMUSGERECHTEN AUSBAU DER LADEINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND



Erstellt von:



Unterstützt durch:



Datum: Okt 14 2024

Einordnung

Diese Handlungsempfehlungen sollen Anregungen liefern, den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland so zu gestalten, dass sie dem touristischen Bedarf vor Ort gerecht werden wird. Sie zeigen sowohl die Herausforderungen als auch Ansätze auf, um dafür passende Lösungen zu entwickeln. Sie richten sich bewusst an die Breite der beteiligten Akteure: egal ob staatlich oder privatwirtschaftlich, ob auf Bundesebene oder in der Kommune mit der übergeordneten Anregung, in den Austausch miteinander zu gehen zu diesem Thema.

Grund für diese Initiative ist, dass der Hochlauf der Elektromobilität und die Entwicklung des Tourismus in Deutschland miteinander verbunden sind. Die beiden Themen müssen in ihrer Rückwirkung aufeinander zusammen gedacht werden. Denn die Frage, ob der Urlaub mit dem

Elektroauto genauso unkompliziert wie mit dem Verbrenner gelingt, stellt für viele Menschen, die noch nicht den Antriebswechsel vollzogen haben, ein relevantes Überzeugungskriterium dar. Die "Tourismusfähigkeit" der Elektromobilität fällt daher ins Gewicht, um ihren Hochlauf insgesamt zu befördern. Und ein wichtiger Bestandteil dieser Tourismusfähigkeit der Elektromobilität ist, ob das Angebot an Ladepunkten auf den Urlaubsrouten und in den Urlaubsregionen so ausgebaut ist, dass es dem Nutzerbedarf entspricht.

Umgekehrt entwickelt sich die Elektromobilität auch zu einem Wettbewerbsthema für die Tourismusregionen und Anbieter: Auf Seite der Reisenden wird es mit zunehmender Nutzung der Elektromobilität zur Erwartungshaltung werden, in oder um ihren Urlaubsort oder etwa in ihrem Hotel, auf ihrem Campingplatz bzw. auf dem Parkplatz ihrer Ferienwohnung eine Lademöglichkeit vorzufinden. Urlauber, die elektrisch unterwegs sind, werden im Zweifel nur dorthin fahren, wo sie sicher sein können, auch laden zu können. Urlaubsregionen und Anbieter haben die Chance die wachsende Gruppe der "elektromobilen" Urlauberinnen und Urlauber mit attraktiven Ladeangeboten anzuziehen und sich so zu profilieren. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur wird für Tourismusregionen und touristische Betriebe mittelfristig sogar zu einem Muss, wenn sie im Wettbewerb nicht abgehängt werden wollen.

Zu guter Letzt bietet die Elektromobilität als saubere Antriebsform auch eine übergeordnete Chance für die Tourismusregionen. Denn aufgrund fehlender lokaler Emissionen leistet sie einen Beitrag zu besserer Luftqualität ebenso wie zum Klimaschutz und reduziert den Straßenlärm durch weniger Fahrgeräusche. Dies wirkt sich positiv auf den Erholungsfaktor am Urlaubsort aus.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist daher aus unterschiedlichen Gründen ein Thema, mit dem sich Tourismusregionen, -betriebe und die öffentliche Hand auseinandersetzen sollten.

Eine besondere Herausforderung bei der Bemessung der Ladeinfrastruktur ist, dass sich touristische Mobilität zu bestimmten Zeiten in beliebten Ferienregionen besonders konzentriert. Gerade touristisch geprägte Orte werden damit umgehen müssen, dass in der Hochsaison ein Vielfaches der Ladevorgänge im Vergleich zur Nebensaison möglich sein muss.

Elektromobilitätsfähig zu werden, wird sich daher in Tourismusregionen als Gemeinschaftsaufgabe erweisen: Die Kommune, die Betreiber der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur und die Tourismusbranche müssen sich koordinieren, um ein wirtschaftliches und bedarfsgerechtes Angebot aufzubauen. Wo dies gelingt, trägt dies nicht nur zur Zukunftsfähigkeit als Tourismusregion bei, sondern schafft auch einen Mehrwert für die Bewohner vor Ort.

Die Befassung mit der Frage, was die einzelnen Betriebe, Kommunen und die öffentliche Hand allein und gemeinsam tun können, um mit dem Hochlauf der Elektromobilität touristisch Schritt zu halten, soll mit diesem Beitrag angeregt werden.

Die Notwendigkeit einer Auseinandersetzung mit dem Thema Ladeinfrastruktur

Die Notwendigkeit, sich mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur aus touristischer Sicht auseinander zu setzen, entsteht durch einen Dreiklang: Erstens sind regulatorisch die Zeichen auf einen Hochlauf der Elektromobilität gestellt, so dass immer mehr Gäste elektrisch reisen werden. Zweitens belegen Stimmungsbilder von Seiten der Verbraucherinnen und Verbraucher den hohen Stellenwert eines geeigneten Ladeangebots für die Bereitschaft, auf ein Elektroauto umzusteigen. Drittens haben touristische Betriebe die Elektromobilität als relevantes Zukunftsthema erkannt, so dass sie als Wettbewerbsthema bereits platziert ist.

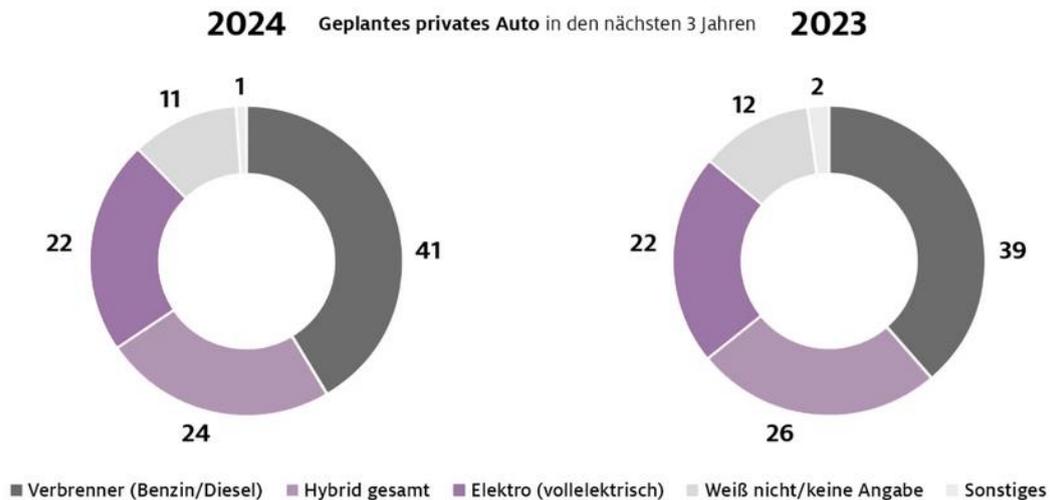
Der regulatorische Rahmen: Der Hochlauf ist vorgezeichnet

Entlang der Neuregelung der Flottengrenzwerte für Pkw aus dem Jahr 2023 müssen die CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen in den kommenden Jahren stufenweise sinken: bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 2021 und ab 2035 können nur noch emissionsfreie Autos in der EU neu zugelassen werden. Aktuell ist die Elektromobilität die einzige Möglichkeit für die Fahrzeughersteller, diese Anforderung zu erfüllen und somit substanziellen Strafzahlungen zu entgehen. Das wird dazu führen, dass das Neuwagenangebot in Europa und damit auch in Deutschland zunehmend von Elektroautos geprägt sein wird. Unabhängig von Schwankungen in den Zulassungszahlen im Jahr 2024 kann daher als gesichert angenommen werden, dass deutsche und internationale Urlauber in zunehmendem Maße elektrisch unterwegs sein werden.

Aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer: Ladeinfrastruktur ist eine Kernvoraussetzung für den Umstieg

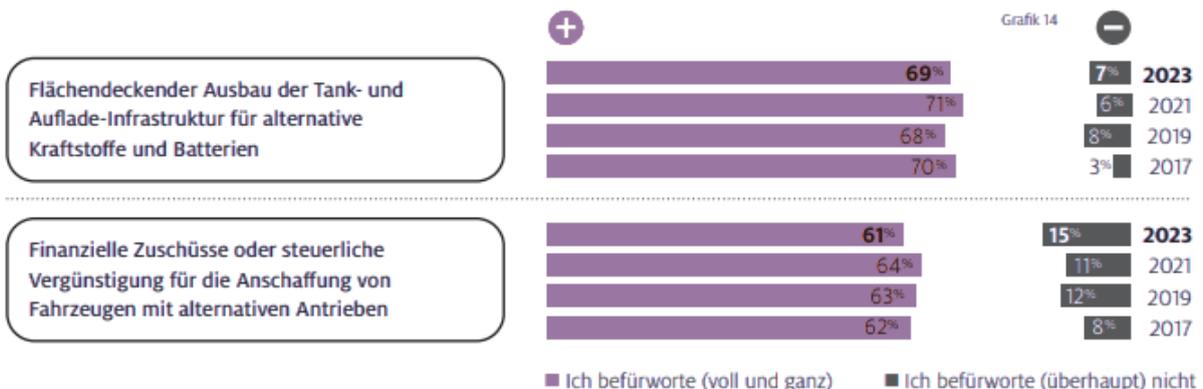
Die Bereitschaft der Menschen, auf einen elektrischen Antrieb zu wechseln, ist vorhanden. Laut einer [Umfrage des ADAC aus dem Frühjahr 2024](#) wollten 22 Prozent derjenigen, die sich in den nächsten drei Jahren privat ein neues Auto zulegen wollen, für ein vollelektrisches Auto entscheiden. Weitere 24 Prozent interessieren sich für einen Hybridantrieb. Diese Zahlen sind gegenüber der Vorjahresumfrage trotz Wegfalls des staatlichen Umweltbonus zum Jahreswechsel 2023/2024 nicht signifikant gesunken.

Grundsätzliches Interesse an Elektroautos bleibt auf Vorjahresniveau



Eine weitere [Umfrage des ADAC aus dem Jahr 2023](#) zu Mobilität und Klimaschutz hat ergeben, dass den Menschen mit Blick auf Anreize zum Umstieg in die Elektromobilität der Ausbau der Ladeinfrastruktur sogar noch wichtiger ist, als Maßnahmen zur Kaufförderung - und das, obwohl die Anschaffungskosten als Entscheidungskriterium fast genauso ins Gewicht fallen wie die Reichweite. An der hohen Bedeutung des Ladeinfrastrukturausbaus hat sich auch gegenüber Vorgänger-Umfragen seit 2017 nichts geändert. Das zeigt: Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist ein starker Hebel, um den Hochlauf der Elektromobilität zu befördern und damit im Sinne des Tourismus lokal emissionsarme Mobilität zu stärken.

Inwieweit befürworten Sie die folgenden Maßnahmen?



Aus Branchensicht: Das Thema Ladeinfrastruktur ist heute schon in vielen Betrieben ein Thema und wird aktiv aufgenommen:

Die Tourismusbranche hat die Relevanz des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in weiten Teilen bereits erkannt. Dies hat eine gemeinsame Umfrage der Nationalen Leitstelle Infrastruktur, des Deutschen Tourismusverbandes e.V. (DTV) und des DEHOGA Bundesverbandes im Jahr 2022/2023 unter den Akteuren und Betrieben im Deutschlandtourismus zu Ladeinfrastruktur im Tourismus gezeigt.

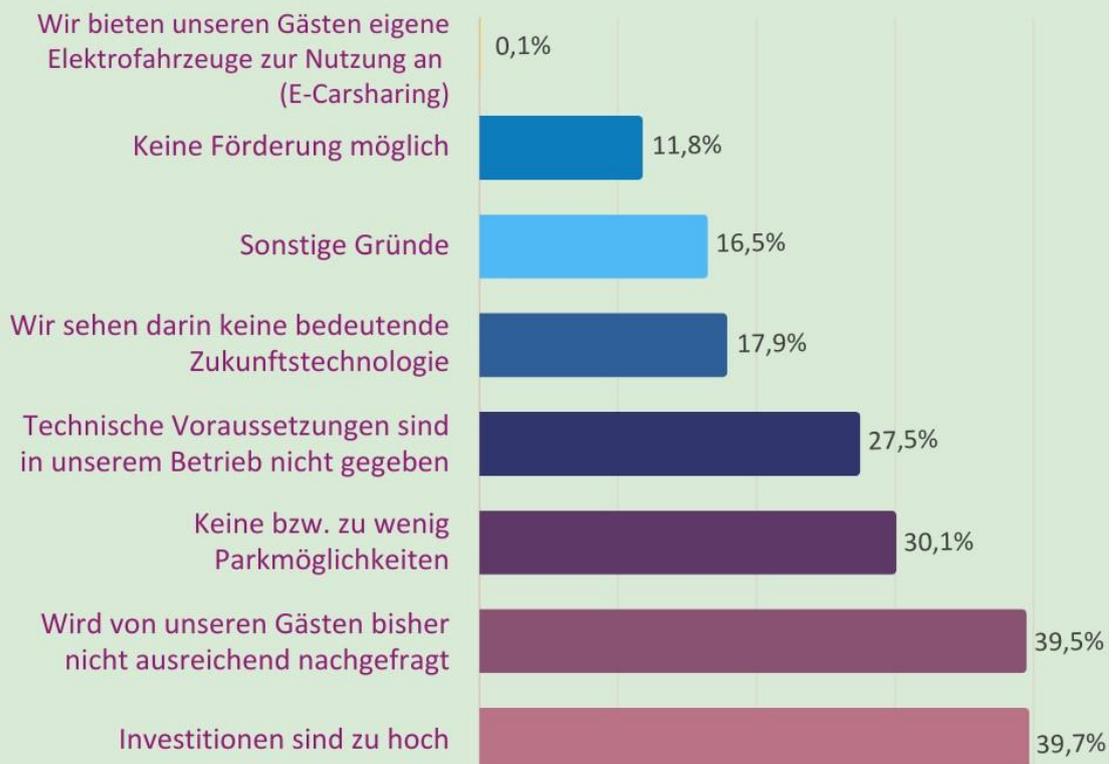
Die an der Umfrage teilnehmenden Betriebe ordneten sich vor allem den nachfolgenden Bereichen zu: Hotel, Gastronomie, Ferienhäuser/Ferienwohnungen und Touristeninformation. Vereinzelt beteiligten sich auch Betriebe aus den Bereichen Museum/Ausstellung/historische Anlage, Campingplatz/Reisemobil Stellplatz, Jugendherbergen/-gästehäuser, Einzelhandel, Freizeitpark oder Therme/Bäderbetrieb.

Die Ergebnisse in Kürze

Knapp die Hälfte aller Betriebe mit eigenen Parkflächen halten für Gäste, Mitarbeitende oder die Öffentlichkeit bereits eine Ladeinfrastruktur vor. Der Großteil verfügt über einen Ladepunkt, einige über zwei Ladepunkte. Nur wenige Betriebe haben mehr Ladepunkte installiert.

- Knapp 40 Prozent aller Betriebe, die sich an der Umfrage beteiligt haben, planen Ladeinfrastruktur aufzubauen oder die bestehende zu erweitern.
- Gefragt wurde auch nach der installierten Ladeleistung der bestehenden Ladepunkte. Beim Großteil der Betriebe, liegt die Ladeleistung zwischen 3,7 bis 22 kW. Nur wenige Betriebe halten Ladepunkte mit 22 bis 50 kW oder mehr als 50 kW Leistung vor. Bei der Planung zukünftiger Ladeinfrastruktur zeichnet sich aber der Trend zu höheren Ladeleistungen mit 50 kW bis hin zu 150 kW ab.
- Die Mehrheit der Betriebe, die Lademöglichkeiten anbieten, betrachtet dies als Standard. Die Stärkung des Umweltgedankens und die Gewinnung neuer Gästegruppen werden ebenfalls als Grund für den Ausbau genannt. Gründe gegen den Aufbau sind hohe Investitionen, aber auch eine zu geringe Nachfrage der Gäste sowie fehlende Parkkapazitäten.

Gründe der Betriebe, keine Lademöglichkeiten anzubieten (Mehrfachnennung möglich):



Im Detail zu finden unter https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2023/05/Umfrage-LIS-im-Tourismus_Ergebnisse-PM.pdf und https://www.dehoga-bundesverband.de/fileadmin/Startseite/01_Ueber_uns/11_Aktionen__Initiativen/Umweltcheck/Wesentliche_Ergebnisse_der_DEHOGA_Umfrage_zur_Lad_1594232860.pdf

Die Relevanz des Faktors “Tourismus für den Ladebedarf in Deutschland“

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur hat in Deutschland in den letzten Jahren erheblich an Fahrt aufgenommen. Die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte liegt Stand Juli 2024 bei über 13.000. Davon sind 19 Prozent Schnellladepunkte, die 69 Prozent der insgesamt vorhandenen Ladeleistung bereitstellen.¹ Einer stetig steigenden Zunahme der Ladegeschwindigkeiten auf

¹ Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur stellt laufend aktualisierte Auswertungen zur Entwicklung des Ladeinfrastrukturausbaus bereit. Link: https://nationale-leitstelle.de/verstehen/o-lis-report_der_nationalen_leitstelle_ladeinfrastruktur/

Fahrzeugseite steht somit ein wachsendes Angebot leistungsfähigerer Schnellladepunkte gegenüber. Schnellladepunkte sind dabei für Touristen besonders mit Blick auf die An- und vor allem für Tagestouristen auch die Abreise relevant.

Durch die Bedarfsplanung der [Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur](#) und den [Masterplan Ladeinfrastruktur II](#) gibt es zudem übergreifende Instrumente und Managementstrukturen, um den flächendeckenden Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland voran zu treiben und Lücken im Ladenetz zu beheben. Eine [aktuelle Studie](#) der "Leitstelle" beziffert den Ausbaubedarf der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, je nach Szenario, auf 380.000 bis 680.000 Ladepunkte.

Mit Blick auf den Tourismus bleibe die saisonal und im Wochenverlauf schwankenden Gästeankünfte und damit verbundenen Ladebedarfe in den Urlaubsregionen eine Herausforderung. Der "[ADAC Projektor Ladebedarf in Tourismusregionen](#)" aus dem Jahr 2023 ermöglicht eine Annäherung an die Frage, wie stark sich der Tourismus als Faktor für die Entwicklung des Ladebedarfs vor Ort auszuwirken vermag. Dabei handelt es sich um eine Website, auf der potenzielle Betreiber für Ladeinfrastruktur, Kommunen und weitere Akteure überprüfen können, inwieweit sich durch die Einberechnung der Tourismusintensität vor Ort der von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur prognostizierte Ladebedarf in den kommenden Jahren verändern wird.

Grundlage dafür sind die Daten des [StandortTOOLS der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur](#) sowie die Daten gemeldeter öffentlicher Ladepunkte. Das "StandortTOOL" stellt auf einer interaktiven Karte umfassende Daten zu lokalen Ausbaubedarfen zur Verfügung. Der ADAC Projektor ergänzt diese um die Berechnung der Tourismusintensität. Diese stellt den Quotienten aus der Anzahl der Übernachtungen und den Einwohnern einer Kommune dar. Je höher die Tourismusintensität, desto höher ist der Einflussfaktor des Tourismus auf den voraussichtlichen Ladebedarf.

Kommune	Einwohner	Über-nach-tungen	Tourismus-intensität	Tourismus-faktor	Potential-Klasse	Potential-Klasse mit Tourismus-faktor
Oberstdorf	9.572	1.814.375	190	1,5	7 ■	9 ■
Ostseebad Binz	5.488	2.062.560	376	1,6	6 ■	9 ■
Baiersbronn	14.796	635.901	43	1,3	7 ■	8 ■
Büsum	4.911	1.222.186	249	1,6	6 ■	9 ■
Bad Dürrhein	13.414	443.618	33	1,3	5 ■	7 ■
Waren (Müritz)	21.147	761.711	36	1,3	6 ■	8 ■

Bild: Darstellung von S. 4 im [Methodikdokument zum ADAC Projektor](#); Die Potenzialklassen des StandortTOOLS (0-9) geben die Anzahl der voraussichtlichen Ladevorgänge pro Tag auf Basis von Planquadraten (Kantenlänge 500m) an. Wird der Tourismusfaktor aufgerechnet rutschen tourismusintensive Kommunen in der Summe ihrer Planquadrate in deutlich Potential-Klassen im Vergleich zum StandortTOOL.

Das heißt: Wo zwischen den voraussichtlichen Ladebedarfen pro Tag und der vorhandenen Ladeinfrastruktur eine Lücke besteht, wird diese spürbar größer unter Einbezug des Faktors Tourismus. Für einige touristisch besonders beliebte Regionen ist dieses Delta erheblich und vergrößert sich noch, wenn der touristische Spitzenmonat als Grundlage genommen wird, den der Projektor für Kommunen, für die diese Daten bereitgestellt werden, ebenfalls ausweist.

Damit gibt der Projektor den Akteuren vor Ort ein Tool an die Hand, um zu überprüfen, inwieweit sie sich mit Blick auf den Ladeinfrastrukturausbau auf einem guten Kurs befinden oder mit zunehmendem Hochlauf der Elektromobilität aufgrund touristischen Verkehrs in eine Unterversorgung kommen könnten.

Zu beachten ist jedoch, dass die Datengrundlage des StandortTOOLS laufend weiterentwickelt wird und auch der ADAC Projektor nur einen Eindruck von der tatsächlichen zusätzlichen Ladebedarfsentwicklung geben kann: Tagestourismus wird beispielsweise statistisch nicht bundesweit erfasst und konnte daher in der Berechnung des Tourismusfaktors nicht einbezogen werden. Ebenso werden Übernachtungen in Ferienwohnungen, Hotels und Pensionen mit unter zehn Betten statistisch nicht erfasst. Man muss also davon ausgehen, dass die Lücke zwischen vorhandener Infrastruktur und Bedarf in touristisch geprägten Regionen noch deutlich größer ist. Für lokale Akteure, für die der Projektor eine Veränderung im Vergleich zu den Daten des StandortTOOLS ausweist, empfiehlt es sich in eine intensivere Vor-Ort-Analyse zu gehen, um alle Faktoren hinreichend zu berücksichtigen.

Empfehlungen an Betriebe der Tourismuswirtschaft

Betriebe der Tourismuswirtschaft haben verschiedene Möglichkeiten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur beizutragen und davon zu profitieren.

- **Nicht-öffentliche Ladeangebote für Gäste:** Der steigende Marktanteil von Elektrofahrzeugen wird in Tourismusbetrieben zu einer Zunahme elektrischer Anreisen führen. Anbieter mit

Lademöglichkeit sind für diese Nutzergruppe attraktiv. Die Installation von Lademöglichkeiten stellt entsprechend einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Mitbewerbern dar. Mit zunehmendem Hochlauf der Elektromobilität wird sich das Fehlen von Ladeinfrastruktur sogar zu einem Wettbewerbsnachteil entwickeln, weil solche Anbieter weniger attraktiv für die E-mobilen Gäste sind. Im schlimmsten Fall kann deren enttäuschte Erwartungshaltung zu einem Imageschaden führen. Es ist daher empfehlenswert, eigene Gästestellplätze sukzessive mit Lademöglichkeiten auszustatten. Ob der Strom den Kunden nach Verbrauchsmenge oder pauschal in Rechnung gestellt wird und welche zusätzliche Erlösmarge dabei berechnet wird, oder ob der Strom im Rahmen einer Mischkalkulation zur Kundenbindung kostenlos zur Verfügung gestellt wird, sollte nach individueller unternehmerischer Entscheidung ausgestaltet werden. Für die Kundenakzeptanz ist es wichtig, dass Preise verhältnismäßig sind und transparent angezeigt werden. Insbesondere für touristische Betriebe mit eher kurzer Verweildauer der Gäste, wie etwa Gastronomie, kann ein Ladepunkt zusätzliche Wertschöpfung dadurch schaffen, dass die Standzeit den Besuch verlängert und damit ein indirekter wirtschaftlicher Vorteil generiert wird.

- **Öffentlich zugängliche Ladepunkte in Kooperationen mit Drittunternehmen:** Tourismusbetriebe, die über öffentlich zugängliche Parkplätze verfügen, können diese mit Ladepunkten ausstatten und damit die breite Masse der Gäste in der Umgebung ansprechen. Je nach gewünschter Ausgestaltung des Ladeangebotes besteht grundsätzlich die Möglichkeit, einzelne Teile der Lade-Wertschöpfungskette dritten Unternehmen zu übertragen. Dies kann von der Installation, der Verwaltung und Wartung, der Abrechnung bis hin zum Full-Service-Provider reichen. Alternativ können Tourismusbetriebe Kooperationen mit Ladeinfrastrukturbetreibern eingehen. Sie können beispielsweise Services wie gastronomische Angebote anbieten oder bereits vorhandene Stellplätze zur Ausstattung mit Ladeinfrastruktur gegen entsprechende Vergütung bereitstellen. Dies kann die Betriebe dabei entlasten, eigene Kompetenz aufzubauen und Kapazitäten vorzuhalten.
- **Niedrigschwellige Lösungen in Betracht ziehen:** Betriebe sollten entlang des Bedarfs und der damit einhergehenden Erwartungshaltung ihrer Kunden prüfen, wie groß und leistungsstark ihre Lade-Lösung sein muss. Nicht jeder touristische Anbieter braucht Schnellladeinfrastruktur. An Ferienwohnungen besteht vor allem für kleine Ladestationen mit 3,6 kW bis 11 kW Bedarf, da die Gäste lange Standzeiten haben und auch vor der Abreise in Ruhe ihren Pkw aufladen können. In Hotels, kommen je nach Größe und Standfrequenz hingegen eher 11 bis 22 kW in Betracht - in Häusern mit Angeboten, die auch Tagesgäste

anziehen, kann auch ein Schnellladen mit Gleichstrom (DC) Angebot ab 50 kW in Frage kommen. An Freizeitangeboten mit kurzen Standzeiten wird Schnellladen mit High power Charging (HPC), d.h. ab 150 kW hingegen relevanter sein. Die Analyse der eigenen Zielgruppe zur Grundlage zu nehmen und das öffentliche Angebot im Umfeld zu berücksichtigen, schützt vor einer unnötigen Überdimensionierung der Ladeinfrastruktur und damit vor unnötigen Kosten für Betriebe und Kunden. Die Umsetzung kleiner Lademöglichkeiten ist insgesamt kostengünstiger (für Anbieter und Gäste) und auch in Bezug auf das Lastmanagement leichter. Zu beachten ist: Je weniger Hybridfahrzeuge und je mehr vollelektrische Pkw neuerer Fahrzeuggenerationen im Markt sein werden, desto relevanter wird im Alltag Ladeinfrastruktur mit mindestens 22 kW.

- **Campingplätze** müssen mit sehr hohen und steigenden Verbräuchen rechnen. Schon heute ist erkennbar, dass der Wohnwagen- und Caravan-Tourismus sich auch über den Antrieb hinaus elektrifiziert - nicht zuletzt durch den im Jahr 2022 sprunghaft verstärkte Umstellung von Gas (etwa für Kocheinrichtungen) auf Elektrizität. Diese Tendenz wird sich verstärken, sobald auch in diesem Bereich die Elektromobilität verstärkt Einzug hält. Campingplätze stehen deshalb vor zwei Herausforderungen: Sie müssen Ladeinfrastruktur aufbauen - auch hier reicht aufgrund der langen Standzeiten üblicherweise 11 kW. Alternativ kommt ein Angebot von Parkplätzen mit leistungsstarken 22kW Ladepunkten etwa rund um die Rezeption in Frage, deren Verfügbarkeit durch eine Reservierungsmöglichkeit reguliert werden kann. Die zweite Herausforderung: Campingplatzbetreiber müssen in jedem Fall dabei den Stromverbrauch überwachen und sicherstellen, dass der Platz über ausreichende Stromversorgungskapazitäten verfügt, um den Bedarf zu decken. Sonst kann die Gefahr eines Zusammenbruchs entstehen. Um die zu erwartende hohe Nachfrage an Strom zu bedienen, wird der Ausbau des Stromnetzes hin zu den Campingplätzen wichtiger. Aufgrund von deren häufig naturnaher Lage abseits von Zentren gestaltet dieser sich aber nicht selten schwierig. Zur Entlastung spielt die Ausstattung mit Solaranlagen eine zunehmende Rolle für Campingplatzbetreiber. Damit einher geht die Notwendigkeit, Speicherlösungen zu schaffen. Lithium-Eisenphosphat-Akkumulatoren (LFP-Akkus) bieten sich dafür an, die zudem in den vergangenen Jahren eine sehr positive Preisentwicklung genommen haben. Diese Investitionen können sich durch den Verkauf des Stroms an die Gäste refinanzieren. Speicherlösungen könnten sich zusätzlich rechnen, wenn die Preisschwankungen von Strom zu unterschiedlichen Tageszeiten perspektivisch zunehmen. Da das Ausland hier bereits entsprechende Entwicklungen sieht, erscheint ein Überschwappen nach Deutschland nicht unwahrscheinlich (Smart-Meter-Roll-out).

- Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur (LIS) müssen bei der privaten sowie öffentlichen Ausgestaltung die Standortbedingungen der touristischen Anbieter in den Destinationen mitberücksichtigt werden.
 - Für touristische Betriebe in **Großstädten** lebt die allgemeine Parkplatzsituation von **Kooperationen mit anderen Dienstleistern** (Tiefgarage, Nutzung der öffentlichen Parkplätze über Kommune, u.v.m.). Hier bietet sich ein Austausch mit bestehenden oder potenziellen Partnern an. Zu beachten ist, dass einige Dienstleister Strafgebühren ab 2, 4 oder 4 Stunden Standzeit erheben. Je nachdem, welchen Bedarf der touristische Anbieter hat, könnte dies die Auswahl und Verhandlungen mit dem gewählten Dienstleister beeinflussen.
 - Für touristische Betriebe in **ländlichen Regionen** ist der **Ausbau der Ladesäulen auf eigenen Flächen** von hoher Bedeutung. Auch hier ist ein Austausch mit anderen lokalen Akteuren wichtig und erforderlich. Dazu gehört im auch die Rückversicherung bei den Verteilnetzbetreibern, ob eine Erweiterung der Netzanschlusskapazitäten erforderlich ist.
 - Ebenfalls von hoher Bedeutung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ist die **Betreiberform** des touristischen Betriebs: Ob Eigentümer, Mieter, Pächter oder weitere Formen: entscheidend ist, wer für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zuständig ist. Im Fall eines Mietverhältnisses ist der Dialog mit dem Eigentümer wichtig, um eine passende Lösung zu finden.

Empfehlungen an touristisch geprägte Kommunen

Auch wenn Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur keine kommunale Pflichtaufgabe darstellen, tragen Kommunen maßgeblich zum Aufbau und einer guten Versorgung mit Ladeinfrastruktur bei. Eine Bestands- und Potenzialanalyse sowie die Koordination unterschiedlicher Akteure in den Städten, Kreisen und Gemeinden beschleunigen und unterstützen einen bedarfsgerechten Ausbau und verhindern Fehlentwicklungen. Viele Kommunen haben sich daher auf den Weg gemacht, die Elektromobilität in ihrem Gebiet voranzubringen. Für touristisch geprägte Regionen empfehlen sich dabei folgende Schritte.

- **Touristische Entwicklung vorausdenken:** Kommunen prüfen, ob und wie sich die Anzahl und Art touristischer Verkehre in den kommenden Jahren voraussichtlich entwickeln wird, um

dies bei der Planung von Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen. So könnte etwa die Ansiedlung eines neuen Freizeitparks oder Museums mehr Besucher in eine Region lockt oder die Erweiterung eines Naturparks Anreiz zu mehr Verkehren schafft.

- **Veränderungen im Mobilitätsmix berücksichtigen:** Die Frage, in welchem Modal Split sich die Vor-Ort-Mobilität der Gäste bislang gestaltet bzw. in den kommenden Jahren gestalten wird, hat Einfluss auf die Entwicklung des lokalen Ladebedarfs. Wo es gelingt, etwa durch attraktive öffentliche Verkehre in der Region oder ein gutes Radverkehrsangebot, Menschen davon zu überzeugen, im Urlaub den Pkw stehen zu lassen, wächst der Ladebedarf geringer als ohne diese Entwicklung.
- Kommunen - aber auch Bund und Länder, Unternehmen und Privatpersonen - können den allgemeinen Hochlauf der Ladeinfrastruktur und Stromnetze in den Regionen durch die **Ausweisung von Flächen** unterstützen. Das **FlächenTOOL** der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bietet dabei die Möglichkeit Flächensuchende und Flächenanbieter zusammenzubringen. Kommunen und Länder sollten daher bei der Erschließung oder dem Ausbau von touristisch relevanter Infrastruktur (Parkplätze, Bahnhöfe etc.) den Ausbau von Ladeinfrastruktur und die Ausweisung geeigneter Flächen immer mitberücksichtigen.
- **Die Koordination mit der Branche suchen:** Eine gute Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur bei touristischen Akteuren mindert den Druck, öffentliche Ladeinfrastruktur aufzubauen. Daher sollten sich Kommunen einen Überblick verschaffen, inwieweit lokale Beherbergungsangebote, Gastronomie, Freizeitangebote, Sehenswürdigkeiten und Einzelhandel den Ladeinfrastrukturaufbau bereits als Wettbewerbsfaktor erkannt haben und schon aktiv sind, beziehungsweise ob sie mit ins Boot geholt werden können. Hierbei können Destinations- und Mobilitätsmanagement sowie Wirtschaftsförderung vor Ort die Betriebe unterstützen, z.B. als Förderlotsen, durch Infoabende, einen runden Tisch oder die Bildung von Netzwerken mit Installateuren.
- **Die Betreiber in den Dialog einbeziehen:** Von besonderer Bedeutung ist die Koordination mit den lokalen Betreibern von Ladeinfrastruktur und den Verteilnetzbetreibern. Diese gilt es in den Dialog mit der Branche miteinzubeziehen und auf die Relevanz des Tourismusfaktors für den Lade- und Strombedarf aufmerksam zu machen. Hierfür stellen die Kommunen einen geeigneten Anstoßgeber und Moderator dar.
- Sinnvoll ist, bei der Berücksichtigung des touristischen Bedarfs in ein kommunales Ladekonzept die **Differenzierung von Ladepunkten mit unterschiedlicher Ladeleistung** aufzunehmen - also zu unterscheiden, wo langsames Laden mit Wechselstrom (AC), Schnellladen mit Gleichstrom (DC) oder das besonders schnelle Gleichstromladen, das sogenannte High power Charging (HPC), sinnvoll sind. Wo ist etwa damit zu rechnen, dass

aufgrund langer Stehzeiten AC-Ladepunkte sinnvoll sind, etwa weil Übernachtungstourismus das Bild prägt? Wo wird Schnellladen von Nöten sein, um Bottleneck-Bildungen zu verhindern, so dass DC oder HPC erforderlich werden? Dies könnte z. B. in Orten mit hoher Tagestourismus-Frequenz relevant sein.

- **Über den Tellerrand denken:** Die touristische Attraktivität einer Region orientiert sich nicht an kommunalen Grenzen. Deshalb ist es oftmals sinnvoll, über gemeindliche administrative Grenzen hinweg in Abstimmung mit umliegenden Kommunen zu treten bzw. Konzepte auch auf regionaler bzw. Kreisebene zu entwickeln. Das könnte beispielsweise auch eine Tourismusregion sein, so dass man auf bestehende Netzwerkstrukturen aufsetzen kann.

Empfehlungen zur Ausgestaltung politischer Instrumente

Der Bund leistet einen erheblichen Beitrag dazu, dass das Ladenetz in Deutschland flächendeckend und lückenlos entwickelt wird. Für den Tourismus besonders relevant ist etwa der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an den Autobahnen. Die 1.000 Standorte des sogenannten "Deutschlandnetzes" verbessern das Ladeangebot gerade dort, wo bislang erst geringe Investitionen erfolgt sind. Übergeordnet ist insbesondere der Masterplan Ladeinfrastruktur II als Steuerungsinstrument zu nennen.

Aber auch gesetzlich spielt die Bundesebene durch Vorgaben für die Installation von Ladepunkten bei Neubauten oder ihrer Nachrüstung im Bestand, sowie durch "Versorgungsaufgaben" eine wichtige Rolle für die Entwicklung des Ladenetzes. Von Bedeutung ist zudem eine zukunftsgerichtete Regulatorik, um eine vorausschauende Netzplanung bei den Verteilnetzbetreibern zu ermöglichen. Gleichzeitig regen Bund und Länder durch Fördermaßnahmen spezifische Formen des Ladeinfrastrukturausbaus an. Bei all diesen Maßnahmen sollte der touristische Bedarf in seiner saisonalen Ausprägung und regionalen Fokussierung durch Bund und Länder mitgedacht werden. Dies betrifft etwa die folgenden Punkte:

- **Die Wissensbasis verbessern:** Um den Bedarf für zusätzliche Ladeinfrastruktur verlässlich einschätzen zu können, wird ein umfassendes Bild der bestehenden Ladeinfrastruktur benötigt. Daher muss weiter an Lösungen gearbeitet werden, die Daten der nicht-öffentlichen Ladepunkte (etwa von Unternehmen für ihre Mitarbeiter und / oder Kunden) zu

erheben und in geeigneter Form so bereitzustellen, dass Kommunen und Betriebe der Tourismuswirtschaft das Delta zwischen Ladebedarf und Ladeinfrastruktur vor Ort besser einschätzen können und Verbraucher ein realistisches Bild der Ladeinfrastruktur in ihrem Zielgebiet bekommen. Ebenso bedarf es einer Lückenschließung der Tourismusstatistik, um etwa das Aufkommen von Tagesgästen deutschlandweit besser einschätzen und in der Planung abbilden zu können.

- **Förderung gezielt und passgenau gestalten:** Unterstützung bleibt wichtig, umso mehr als im Tourismus das Ineinandergreifen von öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur von besonderer Bedeutung ist, um die saisonalen Spitzen im Bedarf abzufedern. Sie sollte gezielt auch dort ansetzen, wo eine Wirtschaftlichkeit von Ladeinfrastruktur vor dem Hintergrund des aperiodischen Bedarfs in Tourismusorten herausfordernd ist. Die Förderprogramme für Tourismusbetriebe und Kommunen müssen dabei einfach, zugänglich, planungssicher und vor allem unbürokratisch konzipiert werden.
- **Unbürokratische Förderung ermöglichen:** Gerade für verwaltungsschwache Kommunen und die von kleinen Unternehmen geprägte Tourismuswirtschaft ist der Finanzierungsweg über Fördermittel oft zu steinig, da die Suche nach geeigneten Programmen und komplizierte Antragsverfahren abschreckend wirken. Eine unbürokratische Möglichkeit der finanziellen Unterstützung bestünde beispielsweise in einer Sonder-Abschreibungsfähigkeit von betrieblichen Investitionen in Solar-, Speicher- und Ladeinfrastruktur. Alternativ kommen niedrighschwellige Zuschussprogramme in Frage, soweit sie über eine ausreichende Mittelausstattung und damit Langlebigkeit verfügen.
- **Saisonalität der touristischen Verkehre beim Ausbau auf der Langstrecke berücksichtigen:** Die Dimensionierung der Ladeinfrastruktur auf und entlang der Bundesautobahnen sollte auch die Bedarfe und Bedürfnisse touristischer Verkehre berücksichtigen. Gerade Urlaubsreisen erzeugen im Fernverkehr saisonale Nachfragespitzen. Aktuell ist keine Schlangenbildung an Ladestationen auf der Fernstrecke zu beobachten. Dies sollte weiter gewährleistet werden.
- **Ladeinfrastruktur für Camper und Gespanne an Autobahnen schaffen:** Touristische Nachfragegruppen, wie z. B. Campingurlauber, stellen besondere Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung von Ladestationen. Gespanne aus Kraftfahrzeugen und Anhängern benötigen etwa "Durchfahrtslösungen" am Ladestellplatz, um umständliche Rangiervorgänge oder die Notwendigkeit, Anhänger auf Rastanlagen abzukuppeln zu vermeiden. Die Ausgestaltung der Rastanlagen auf Bundesautobahnen muss diese Anforderungen abbilden.

Quellen und nützliche Links

- Der [Masterplan Ladeinfrastruktur II](#) ist der übergeordnete Fahrplan der Bundesregierung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren. Er umfasst insgesamt 68 Maßnahmen in den Bereichen Förderung, Befähigung von Kommunen, Flächenverfügbarkeit, Stromnetzintegration, Laden an Gebäuden sowie schwere Nutzfahrzeuge.
- [ADAC Projektor Ladebedarf in Tourismusregionen](#): Gibt Kommunen einen Eindruck, inwieweit der touristische Reiseverkehr den Ladebedarf vor Ort zusätzlich zum Alltagsverkehr erhöhen wird.
- [ADAC Glossar Elektromobilität von A bis Z](#): viele Begriffe der Elektromobilität sind Fachvokabular und nicht selbsterklärend. Das Glossar gibt einen Überblick der wichtigsten Begriffe und ihrer Bedeutung
- "[Die unterschiedlichen Ladeinfrastrukturkonzepte in der Hotellerie](#)": Mithilfe des von Wirelane in Kooperation mit der IHA erstellten Whitepaper können erste Fragen von Hotels beantwortet sowie die ersten Schritte Richtung Ausbau der Ladeinfrastruktur unternommen werden.
- Der Deutsche Städte- und Gemeindebund hat gemeinsam mit Agora Verkehrswende und dem Deutschen Städtetag einen [Leitfaden zu Ladeinfrastruktur in Kommunen](#) herausgegeben, der diesen als Hilfestellung zur Auseinandersetzung mit dem Thema hilfreich sein kann.
- Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur hat ihrerseits einen [Leitfaden für Kommunen](#) herausgegeben, der durch die Schritte zur Vergabe und Planung von Ladeinfrastruktur führt.
- Weitere Angebote der [Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur](#):
 - [LadeLernTOOL](#)
 - [StandortTOOL](#)
 - [FlächenTOOL](#)

Impressum

Herausgeber

Nationale Plattform Zukunft des Tourismus

Lessingstraße 6

80336 München

www.plattform-zukunft-tourismus.de

Stand

Oktober 2024

Druck

Diese Publikation wird ausschließlich als Download angeboten.

Gestaltung

Geschäftsstelle Nationale Plattform Zukunft des Tourismus

Bildnachweis

Scharfsinn86/ Getty Images / Titel

Die einzelnen Statements/Positionspapiere geben den Stand der Wissenschaft/den Standpunkt des jeweiligen Autors/der jeweiligen Institution wieder und müssen nicht zwangsläufig der Meinung des BMWK entsprechen.