



Folge 5 – Ladeinfrastruktur

Mit Julian Lotz (KEA-BW) und Julian Pfersich (Stadt Ludwigsburg).

Transkript

00:00:00:00 - 00:00:26:34

Julian Lotz:

Das FlächenTOOL ist im Endeffekt eine Karte, auf der man seine Flächen eintragen kann. Das heißt, ich überlege mir, die und die kommunale Fläche, da möchte ich Ladeinfrastruktur bauen, dann setze ich da einen Punkt auf der Karte. Ich kann auch verschiedene Informationen dazu bereitstellen: Ist ein Netzanschluss vorhanden? Wie stark ist der Netzanschluss? Und dann können sich Unternehmen dort melden. Man muss halt kein klassisches Vergabesystem machen.

00:00:38:23 – 00:00:52:12

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Der Podcast zur nachhaltigen Mobilität der KEA-BW. Wir zeigen die vielen Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise, um die Verkehrswende anzukurbeln. Also rein ins E-Auto, rauf auf den Sattel, Türen freimachen. Wir düsen los!

00:00:52:12 - 00:01:43:07

Moderator Mathias Schmid:

Hallo zusammen, zu „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Heute geht es hier um die Ladeinfrastruktur für Elektroautos. Wir beantworten die Frage, wie diese aussehen muss, damit die E-Mobilität weiter Fahrt aufnehmen kann. Und wir schauen uns an, warum es in der Stadt Ludwigsburg mit der Installation von Ladepunkten besser klappt als in vielen anderen Kommunen in Baden-Württemberg. Dazu habe ich mir gleich zwei Julians eingeladen.

Wir reden zum einen mit meinem Kollegen Julian Lotz, Ladeinfrastruktur-Experte bei der KEA-BW, zum anderen mit Julian Pfersich, Projektleiter für E-Mobilität bei der Stadt Ludwigsburg. Mein Name ist nicht Julian, sondern Mathias Schmid, und jetzt wird aufgeladen! Als ersten Gast begrüße ich meinen Kollegen bei der KEA-BW, Julian Lotz. Hi Julian!

00:01:43:07 - 00:01:46:01

Julian Lotz:

Hallo Mathias, schön hier zu sein.



00:01:46:01- 00:01:50:06

Moderator:

Julian, erkläre doch mal selbst: Was machst du genau bei der KEA-BW?

00:01:50:06- 00:02:08:20

Julian Lotz:

Zentral ist bei mir die Beratung von Kommunen im Ladeinfrastruktur-Aufbau. Aber ich bin auch die Schnittstelle /Verbindungsstelle zwischen Verkehrsministerium und Kommunen. Und ganz viel ist im Bereich Förderprogramme-Mitentwicklung, Unterstützung bei Antragstellung, Antrag, Sichtung und allgemein einfach viel Förderberatung für Kommunen.

00:02:08:20- 00:02:14:24

Moderator:

Super! Hört sich an, als ob du uns heute viel zu erzählen hast. Lass uns loslegen. Und zwar natürlich mit:

00:02:14:24- 00:02:16:05

Sprecherin:

Die Frage der Fragen!

00:02:16:05- 00:02:20:22

Moderator:

Was wollen alle von dir wissen zum Thema Ladeinfrastruktur?

00:02:20:22 - 00:02:39:11

Julian Lotz:

Meistens kommt tatsächlich die Frage auf, ob es genügend Ladeinfrastruktur in Deutschland, Baden-Württemberg gibt. Auch kürzlich hat eine Umfrage in Baden-Württemberg gezeigt, dass unter E-Autofahrern immer noch die größte Hürde für die allgemeine Zufriedenheit die Anzahl an Ladepunkten darstellt.



00:02:39:11 - 00:02:46:04

Moderator:

Ist diese Sorge berechtigt, dass die Antriebswende weg vom Verbrenner hin zum E-Auto an zu wenig Lademöglichkeiten scheitert?

00:02:46:04 - 00:03:41:04

Julian Lotz:

Erstmal ist für uns wichtig, dieses Gefühl zu akzeptieren, denn selbst wenn es nicht so wäre, müssen wir trotzdem natürlich damit umgehen. Die Zahlen sprechen eine andere Sprache. Zum Beispiel hatten wir im Oktober 2023 knapp 110.000 Ladepunkte in Deutschland, knapp 19.000 Ladepunkte in Baden-Württemberg. Das bedeutet ein Ladepunkt auf zehn Autos. Natürlich muss auch nicht jeden Tag geladen werden. Schätzungen gehen davon aus, dass wir in Baden-Württemberg knapp 200.000 private Ladepunkte haben. Wenn man jetzt einfach mit Tankstellen in Deutschland vergleicht, das sind knapp 15.000 Tankstellen. Natürlich verbraucht da ein Verbrenner deutlich weniger an Zeit als ein Elektroauto und ist einfach da schneller. Aber die Art und Weise, wann und wie wir diese Fahrleistung generieren, ändert sich. Es wird nicht mehr dann getankt, wenn das Auto verwendet wird, sondern einfach innerhalb dieser 23 Stunden geladen, in denen das Auto sowieso nicht verwendet wird.

00:03:41:04 - 00:03:47:17

Moderator:

Das ist eigentlich genügend Zeit. Es steht ein Großteil des Tages rum, da müsste genügend Zeit zum Laden sein.

00:03:47:17- 00:04:00:01

Julian Lotz:

Definitiv. Und natürlich brauchen wir trotzdem mehr Ladepunkte. Gar keine Frage, weil auch der Bestand weiterhin steigt. Aber Gefühl und Ladeinfrastruktur sprechen eigentlich eine andere Sprache.

00:04:00:01 - 00:04:17:01

Moderator:

Von der E-Mobilität hängt ja viel ab, wenn wir die Verkehrswende-Ziele erreichen wollen. Wir wissen: bis 2030 soll jedes zweite Auto klimaneutral fahren. Einen wesentlichen Teil davon sollen E-Autos übernehmen. Welche Rolle spielt da der Baustein Ladeinfrastruktur in Kommunen und Landkreisen?



00:04:18:01- 00:05:26:14

Julian Lotz:

Allgemein ist die Antriebswende einfach ganz zentral zur Reduktion der Treibhausgase. Deswegen müssen Kommunen meiner Meinung nach auch die Antriebsart auf dem Schirm haben und die Elektromobilität unterstützen, um da die Klimaziele zu erreichen. Und die Antriebswende sollte von kommunaler Seite durch eine Art digitales Netz unterstützt werden.

Ich bin nicht der Meinung, dass Kommunen für immer im Grunde die Netze unterhalten müssen. Das ist bei den Tankstellen auch nicht. Aber um dieses initiale Netz zu erstellen, da sind Kommunen ganz essenziell. Diese Phase ist, denke ich, jetzt weitestgehend abgeschlossen. Bei manchen Kommunen ist sie noch dabei, so dass immer mehr der Markt so was regelt und deshalb gibt es eigentlich meiner Meinung nach für Kommunen zwei Bereiche, in denen sie aktiv werden müssen. Das ist einmal die Ladeinfrastruktur-Konzeption. Das heißt sich zu überlegen: wann, wie, wo soll in meiner Stadt geladen werden? Und ein zweiter Bereich ist die Flächenbereitstellung. Laut Schätzungen haben wir circa 80 Prozent der Stellplätze im öffentlichen Raum, wo natürlich auch geladen werden muss und soll. Das heißt, da müssen die Kommunen Flächen bereitstellen, damit wir auch genügend Ladepunkte installieren können.

00:05:26:14- 00:05:40:01

Moderator:

Ok, Flächen bereitstellen, sagst du erst mal. Lass uns da mal noch einen kleinen Schritt zurückgehen und erörtern, wie sollte denn eine Kommune vorgehen müssen bei diesem Ladeinfrastruktur-Konzept oder allgemein beim Thema Ladeinfrastruktur?

00:05:40:01 - 00:07:31:10

Julian Lotz:

Genau, wie erwähnt, ist da einfach wichtig so eine Art Ladeinfrastruktur-Konzept zu erstellen. Da muss sich eine Kommune überlegen, was möchte ich mit meinem öffentlichen Raum machen, Wie möchte ich diesen strukturieren? Möchte ich mehr normal laden? Möchte ich mehr schnell laden? Wo soll geladen werden? Soll das zentral gebündelt sein? Soll das dezentral sein? Das sind alles Überlegungen, die eine Kommune anstellen sollte.

Da gibt es auch das Förderprogramm „Fachkonzepte“, worüber sich die Kommunen mitfinanzieren können. Und demnächst wird es auch ein Tool der nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur geben. Das nennt sich „lokale Masterpläne“. Im Grunde ein niederschwelliger Masterplan, der nicht ganz so tiefgreifend ist, wie teilweise von der Förderung sonst gedacht. Mit relativ einfachen Klicks kann man dann da einen Plan erstellen. Es könnte auch demnächst sein, dass manche Förderungen von Bundesseite in diesem Bereich nur möglich sind, wenn so ein lokaler Masterplan tatsächlich erstellt wurde.

Im zweiten Schritt ist dann natürlich die Umsetzung des Plans wichtig. Es kann über zwei Wege passieren. Der eine Weg ist eine klassische Ausschreibung der Flächen für den



Ladeinfrastruktur-Aufbau, wo sich dann Unternehmen melden können, wenn sie Interesse haben. Ein zweiter Schritt ist die Nutzung des FlächenTOOLS, das leider noch nicht so bekannt ist. Aber da ist einfach ein großer Vorteil, dass wir Ausschreibung und Vergabeprozesse entschlacken können und das nicht unbedingt notwendig wird. Das heißt, dass es deutlich leichter ist für die Kommunen Flächen bereitzustellen, die interessant sind, und daraufhin können sich Unternehmen melden. Aber wir haben so umfangreiche Ausschreibungen nicht.

Und wenn man das Gefühl hat, da habe ich eigentlich kein Personal für dieses ganze Ladeinfrastruktur-Konzept, Erstellung, Bereitstellung in den FlächenTOOL, dann kann man natürlich da auch wieder über die Personalstellen-Förderungen des Landes agieren und sich Personal fördern lassen.

00:07:31:10- 00:07:36:08

Moderator:

Du hast gerade gesagt, dass das FlächenTOOL leider noch nicht so bekannt ist. Nutzt doch jetzt mal die Gelegenheit und macht es ein bisschen bekannter.

00:07:36:08- 00:08:20:21

Julian Lotz:

Genau, das FlächenTOOL ist im Endeffekt eine Karte, auf der man seine Flächen eintragen kann. Das heißt, ich überlege mir die und die kommunale Fläche, da möchte ich Ladeinfrastruktur aufbauen. Dann setze ich da einen Punkt auf der Karte und kann auch verschiedene Informationen dazu bereitstellen.

Ist ein Netzanschluss vorhanden, wie stark ist der Netzanschluss etc.? Und dann können sich Unternehmen dort melden und ich muss keine klassischen Vergabeverfahren machen. Der Vorteil ist einfach auch, dass Kommunen relativ leicht sehen, wo Bedarf ist und das auch umfangreich ist. Das heißt, sie müssen sich nicht rumschlagen durch irgendwelche Ausschreibungen etc., sondern sie sehen schnell einfach in einer Karte, bei vielen Kommunen gleichzeitig, wo Bedarf besteht.

00:08:20:21- 00:08:35:01

Moderator:

Okay, das FlächenTOOL genauso wie die Personalstellen-Förderungen gibt es natürlich dann wieder in den Links zur Folge. Julian, wie können wir es den Kommunen noch einfacher machen, hier schneller voranzukommen beim Thema Ladeinfrastruktur?



00:08:35:01- 00:09:56:20

Julian Lotz:

Genau. Unsere Idee ist so ein paar Schritte, im Grunde möglichst leichte Schritte, wie man da eine Infrastruktur aufbaut. Der erste Schritt ist natürlich die Standortfrage. Wo macht es Sinn, Ladeinfrastruktur aufzubauen? Entweder hat man das schon in seiner Konzeption überlegt, oder man macht das, wenn man keine hat, alternativ zum Beispiel mit dem Standort-Tool. Das ist auch ein Tool der NOW von Bundesseite. Das wird auch dieses Jahr aktuell weiterentwickelt, sodass es noch besser ist. Und so kann man auch herausfinden, wo gibt es wirklich Bedarf. Im zweiten Schritt kann ich dann schauen, wo habe ich eine Fläche, die dazu passt, und die kann ich dann wie eben erwähnt ins FlächenTOOL eintragen. Dann kommt der schwierigere Schritt, teilweise: Wenn sich das Unternehmen meldet, muss ich natürlich wieder einen Vertrag ausgestalten. Da haben viele Kommunen aktuell noch Probleme. Deswegen sind wir dabei, so eine Art „Muster-Genehmigungsverträge“ zu erstellen, so dass es einfach relativ leicht ist für die Kommunen. Falls man den Weg über das FlächenTOOL nicht gehen möchte, dann haben wir da auch vor „Muster-Ausschreibungen“ zu erstellen, um auch da den Prozess zu vereinfachen.

Das heißt, wir haben dann im Grunde Schritt eins: Standortsuche über Standort-Tool; Schritt zwei: Flächeneintragung ins FlächenTOOL; Schritt drei: Muster-Gestattungsvertrag, um den Aufbau schön und einfach zu gestalten.

00:09:56:20 - 00:10:03:23

Moderator:

Hört sich gut an, leider gibt es den Ladeinfrastruktur-Aufbau in den Kommunen wahrscheinlich nicht ganz umsonst, oder?

00:10:03:23- 00:11:44:20

Julian Lotz:

Natürlich ist der Aufbau für Ladeinfrastruktur nicht umsonst. Da denkt man erst mal okay, da muss ich Millionen von Euros reinsetzen. Auch ein Ladeinfrastruktur-Konzept kostet natürlich Geld. Man muss sich aber natürlich im zweiten Schritt überlegen: Muss ich das alles selber zahlen? Zum Beispiel beim Ladeinfrastruktur-Konzept hatte ich erwähnt, da gibt es Förderungen relativ großzügig, das heißt, da muss auch nicht alles selber getragen werden und ansonsten sind viele Kosten tatsächlich eher die, die auf den Netzanschluss anfallen, je nachdem, ob eine Kommune sagt, die Stadtwerke sollen selber eine Infrastruktur-Netz aufbauen oder Unternehmen. Wenn die Stadtwerke das zahlen, zahlt das natürlich indirekt die Kommune selber.

Aber wenn man das mit einer Ausschreibung macht oder mit dem FlächenTOOL, dann zahlt die Ladesäule oder ähnliches das Unternehmen. Häufig macht es Sinn zu sagen: Okay, wir finanzieren aber erst mal den Netzanschluss und je nachdem wie lange der Gestattungsvertrag ist, kann dann potenziell ein anderes Unternehmen ran mit einer anderen Ladesäule. Aber ein



Netzanschluss ist immer noch vorhanden. Aber man kann auch wieder Geld reinholen, weil die Fläche ja auch der Kommune gehört. Das heißt, wenn ich bei der Ausschreibung einfach sage, hier, wir wollen eine Art Pacht machen oder mit jeder Kilowattstunde, die geladen wird, wollen wir soundso viel Prozent mitverdienen, wenn das die Flächen der Kommune sind, das können die natürlich auch machen, und darüber können sie sich auch dann den Netzanschluss wieder ein Stück weit im Endeffekt refinanzieren.

Und dann kommen natürlich noch die ganzen Förderungen vom Land für Infrastrukturaufbau. Das heißt, wenn da die Stadtwerke aufbauen wollen, können sie sich die Ladeinfrastruktur teilweise fördern lassen, aber natürlich auch Unternehmen.

00:11:44:20 - 00:11:50:09

Moderator:

Und wenn man rausfinden möchte, was das ungefähr kosten könnte, dann haben wir da mittlerweile auch ein ganz cooles Tool.

00:11:50:09 - 00:12:26:20

Julian Lotz:

Das ist richtig, Mathias, genau, unsere Fuhrpark-Plattform. Aber es gibt auch ein Tool zur Erstkosten-Einschätzung von Ladeinfrastruktur. Hier kann man die verschiedenen Parameter einfach einstellen und die gibt dann einen Initialwert raus, mit dem man einfach arbeiten kann, um auch zu verstehen, was sind die Kosten. Und macht das Sinn für mich potenziell. Die Fuhrparkplattform bietet da noch mehr. Außerdem kann man da auch seinen Fuhrpark umstellen, natürlich. Das heißt man kann seinen aktuellen Fuhrpark eintragen und schauen, wie lässt er sich möglichst gut elektrifizieren. Und ein weiteres Tool ist eine Marktübersicht von Elektroautos.

00:12:26:20- 00:12:36:20

Moderator:

Ja genau, das hilft ja dann vielleicht auch bei der Überzeugung im Gemeinderat oder ähnlichem, wenn man da schon mal mit einer Hausnummer kommen kann.

00:12:36:20- 00:12:29:11

Julian Lotz

Definitiv.



00:12:29:11 - 00:12:46:08

Moderator:

Julian, wir gehen nochmal einen Schritt höher: Gibt es denn ein Ziel für die kommunale Ladeinfrastruktur Baden-Württemberg-weit?

00:12:46:08- 00:13:07:06

Julian Lotz:

Genau. Ich hatte eingangs ja erzählt, dass circa 19.000 Ladepunkte in Baden-Württemberg im öffentlichen Raum aktuell bestehen. Da ist das Ziel bis 2030, dass wir circa 60.000 bis 100.000 öffentliche Ladepunkte haben. Und eigentlich, auch wenn man die nicht öffentlichen Ladepunkte hinzuzählt, ist das Ziel bis 2030 knapp 2 Millionen Ladepunkte zu haben.

00:13:07:06 - 00:13:15:12

Moderator:

Wir haben eigentlich zumindest aktuell genügend Ladepunkte. Deswegen hört sich das jetzt sehr viel an, was da noch entwickelt werden soll.

00:13:06:18 - 00:14:32:11

Julian Lotz:

Definitiv. Aber wir haben natürlich auch eine relativ geringe Bestandsflotte an Elektroautos und da werden die nächsten Jahre noch ziemlich viel dazukommen. Und, vielleicht noch ein kurzer Ausblick in die Zukunft unseres Landes, wie wir uns vorstellen, wann, wie wo geladen wird: Das ist einmal natürlich zu Hause, wo das Auto sowieso viel steht im Einfamilienhaus oder in der Tiefgarage bei Wohnungseigentümergeinschaft. Dann natürlich häufig beim Arbeitgeber, wo auch Lademöglichkeiten entstehen, wo man auch häufig einen Großteil des Tages steht, aber auch zum Beispiel bei Mobilstationen, wo der Umstieg auf andere Mobilitätsformen erfolgt, zum Beispiel beim Parken. Auch darüber hat meine Kollegin Hannah Ritter in der letzten Podcast-Folge berichtet.

Und natürlich die Bündelung von Ladeinfrastruktur in Parkhäusern oder großflächigen Parkflächen oder Quartiers, Garagen oder in Supermärkten. Das heißt, wir wollen einfach dort Lademöglichkeiten schaffen, wo das Auto ohnehin steht.

Dafür benötigen wir aber natürlich auch eine größere Anzahl an Ladepunkten. Das hilft aber auch gleichzeitig den Netzen, weil wenn viel geladen wird, aber vielleicht nicht ganz so intensiv mit dauerhaft Schnellladen, dann ist das eigentlich auch besser für die Netze. Und wir wollen ja dort laden, wo einfach wirklich das Auto steht und das nicht wie an der Tankstelle funktioniert. Und dafür braucht es einfach auch viele Ladepunkte.



00:14:32:11- 00:14:58:13

Moderator:

Okay, du hast es angesprochen: Mobilstationen. Dazu gibt es bereits eine Folge. Wir werden uns auch in den nächsten Wochen noch mehr mit dem Thema E-Mobilität beschäftigen. Da werden auch noch mal einige Dinge, du jetzt angesprochen hast, vorkommen.

Wir kommen zur Überleitung zu unserem zweiten Gast heute. Mich würde noch interessieren, von welchen kommunalen und auch erfolgreichen Strategien bezüglich Ladeinfrastruktur kannst du denn berichten aus Baden-Württemberg?

00:14:58:13- 00:15:31:18

Julian Lotz:

Da sind verschiedene Landkreise eigentlich schon relativ weit, auch Städte. Zum Beispiel der Landkreis Böblingen hat ein relativ tiefgreifendes und umfangreiches Ladeinfrastruktur-Konzept, wo dann genau überlegt wird, wann, wie, wo, was wollen wir im Grunde im Infrastrukturbereich machen?

Dann gibt es aber auch die Stadt Sindelfingen oder auch Freiburg, die bereits sehr intensiv das FlächenTOOL benutzen und dort die Flächen Richtung Unternehmen kommunizieren. Und als drittes ist da natürlich noch die Stadt Ludwigsburg. Die stellt aktuell gefühlt eine Ladesäule nach der anderen auf.

00:15:31:18- 00:15:40:13

Moderator:

Super Julian. Dann darf ich mich von dir verabschieden. Und für diese Einführung danken, die wir jetzt noch vertiefen werden. Danke schön.

00:15:40:13 - 00:15:41:22

Julian Lotz:

Danke, dir auch!

00:15:44:01 - 00:15:57:21

Moderator:

Ja, und wie es Ludwigsburg gelingt, so zügig Ladesäulen aufzubauen, erklärt uns Julian Pfersich von der Stadt Ludwigsburg. Damit es jetzt zu keinen Julianischen Verwechslungen kommt, wechseln wir mal ins Sie. Und ich sage „Hallo Herr Pfersich“!



00:15:57:21- 00:15:59:10

Julian Pfersich:

Hallo, Herr Schmid. Schön, dass ich heute hier sein darf.

00:15:59:10- 00:16:04:03

Moderator:

Herr Pfersich, stellen Sie sich doch bitte mal ganz kurz den Zuhörenden vor.

00:16:04:03- 00:16:26:20

Julian Pfersich:

Ich bin seit November 2020 bei der Stadt Ludwigsburg als Projektleiter für E-Mobilität. Ich kam durch die Stellenförderung vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg, das verschiedene Stellen im Bereich der nachhaltigen Mobilität fördert, nach Ludwigsburg und konnte in der Zeit sehr viel bewegen und freue mich heute hier ein paar Insights geben zu können.

00:16:26:20- 00:16:36:19

Moderator:

Ja super. Unser nächstes gutes Beispiel auch gleichzeitig für die gelungene Stellenförderung, von der wir ja schon einiges erzählt haben. Wir starten gleich mal mit einem Hallo-Wach-Insight:

00:16:36:19- 00:16:38:23

Sprecherin:

Ach du meine Güte!

00:16:38:23 - 00:17:10:14

Moderator:

Hier möchte ich heute mal den Spieß umdrehen und selber „Ach du meine Güte!“ rufen. Ich habe nämlich auf der Webseite der Stadt Ludwigsburg etwas gelesen, was mich zum Schmunzeln gebracht hat. Das steht bei den Fake News, also bei den häufig gestellten Fragen zum Thema Mobilität: Darf ich Ladekabel über Gehwege verlegen?

Die wenig überraschende Antwort nehme ich mal vorweg. Nein, darf man nicht. Was aber meine Frage wäre: Mussten Sie diese Frage tatsächlich aufnehmen, weil in Ludwigsburg Zu-Fuß-Gehende des Öfteren über Ladekabel gestolpert sind?



00:17:10:14 - 00:18:15:11

Julian Pfersich:

Es kam zum Glück niemand zu Schaden und es kam auch nie eine Beschwerde von einem Fußgänger. Zumindest hat mich keine erreicht. Aber definitiv kamen Anfragen von Bürgern, die gesagt haben, ich habe ein Fahrzeug, habe in der Nähe keine Ladesäule. Was soll ich jetzt machen? Und die sind dann halt sozusagen nicht guerilla-mäßig losgegangen, haben gesagt, ich leg da jetzt einfach mal ein Ladekabel hin, sondern haben zuerst nachgefragt und dann mussten wir aufgrund der Regelungen, die es in der Stadt gibt, diese Themen ablehnen.

Das hat uns aber auf jeden Fall gesagt: Wir brauchen Ladeinfrastruktur und das Ganze auch wohnortnah. Aber definitiv kam auch ganz verschiedene Geschichten mir zu Ohren aus Stuttgart, hier mit einem Schwenkarm, der dann über die Straße gehängt wurde oder irgendwo in Baden-Württemberg auch der Gehweg aufgerissen wurde von dem Privatmann, dass der da sein Kabel durch gelegt hatte, weil der auch die Absage für das Ladekabel über den Gehweg bekommen hatte. Ja, der hatte halt am Ende dann eine Anzeige wegen Sachbeschädigung am Hals.

00:18:15:11 - 00:18:44:18

Moderator:

Ja dann umso besser, dass in Ludwigsburg gerade so viel passiert und so viele Punkte oder Ladesäulen aufgestellt werden. Sie haben schon vor gut einem Jahr den 200. Ladepunkt in Ludwigsburg eingeweiht. Das macht, ich habe es mal nachgerechnet, so circa 450 Einwohnerinnen und Einwohner pro Ladesäule. Das ist, ohne jetzt andere Zahlen nennen zu wollen, aber ein deutlich höherer Schnitt als in vielen anderen Städten. Wie schafft es denn Ludwigsburg da so verhältnismäßig schnell die Ladeinfrastruktur aufzubauen?

00:18:44:18- 00:21:03:13

Julian Lotz:

Wir haben 2020 bzw. 2021 dann auch begonnen, direkt ein Gesamtkonzept für Ladeinfrastruktur und allgemein E-Mobilität zu erstellen und dabei verschiedene Auswertungen gemacht: Was sagt die Politik? Was sagen verschiedene Prognosen? Was sagt die Wirtschaft? Wo wird das ganze Thema E-Mobilität hingehen? Und auf Basis davon haben wir gesagt: Okay, diese Szenarien könnten eintreffen. So und so planen wir, und dann haben wir uns einfach festgelegt, dass wir sagen, wir kalkulieren im Jahr 2030 mit circa 30 Prozent E-Fahrzeugen in Ludwigsburg.

Das Ganze kommt natürlich auch vor allem durch die urbanen Strukturen zusammen. Natürlich auch durch die Nähe zu Stuttgart haben wir sehr, sehr viel Fahrzeuge und auch E-Fahrzeuge mit Stuttgarter Kennzeichen, die natürlich nicht in Ludwigsburg gemeldet sind, aber auch ein „E“ auf dem Kennzeichen haben.



Man kann sich natürlich auch vorstellen, von wo diese Dienstwägen kommen. Genau. Es ist auch besonders wichtig, dass man sagen muss, wo werden Autos denn geladen? Natürlich, Nummer eins, zu Hause an der privaten Wallbox, dann als zweites beim Arbeitgeber oder im halböffentlichen Raum, heißt beim Einkaufen in der Regel. Und dann Nummer drei ist im öffentlichen Raum. Aber die Thematik ist natürlich: Was kann ich machen als Privatmensch, wenn ich keine Möglichkeit habe, zu Hause zu laden?

Und mit diesem Szenario sind wir sozusagen auch vorgegangen und haben geschaut, wie wir das Ganze lösen können. Und da haben wir gesagt, wir kalkulieren das mit circa 25 bis 35 E-Autos pro Ladepunkt. Natürlich haben die meisten eine private Wallbox oder können beim Arbeitgeber laden. Aber dementsprechend haben wir gesagt: Okay, wir möchten natürlich auch ein Angebot für andere haben. Darauf aufbauend haben wir dann verwaltungsintern einen Prozess definiert, um die Umsetzung auch entsprechend beschleunigen zu können. Arbeiten mit einem Antragsverfahren, bei dem Unternehmen sich dann auch bei uns auf verschiedene Standorte bewerben können bzw. Anträge für Standorte einreichen können, wo wir dann möglichst schnell auch bearbeiten und dann auch sozusagen die Zusage für Ladeinfrastruktur vergeben können.

00:21:03:13- 00:21:21:24

Moderator:

Wenn Sie dann jetzt definieren, wo wie viele Ladesäulen aufgestellt werden sollen oder wo welche Infrastruktur ausgebaut werden soll, wie gehen Sie da vor? Gibt es da Bedarfsanalyse? Oder sagen Sie, wir stellen die jetzt einfach mal hin, dann werden sie schon genutzt werden in der Überzeugung, dass dann einfach die entsprechende Nachfrage zunimmt.

00:21:21:24 - 00:21:47:17

Julian Pfersich:

Also zum einen arbeiten wir natürlich mit Prognose-Tools, aber auch haben wir uns zum Ziel gesetzt, ein flächendeckendes Angebot zu schaffen, weil wir natürlich gerade den Bürgern fußläufig eine Lademöglichkeit zur Verfügung stellen möchten. Und dabei ist natürlich auch wichtig, dass dann die Ladesäule nicht dauerhaft belegt ist, sondern auch wenn der Bedarf entsprechend da ist, dann entsprechend erweitert werden kann.

00:21:47:17 – 00:22:00:03

Moderator:

Ja, die Stadt Ludwigsburg hat auch am Förderprogramm LINOx teilgenommen. Was hatte dieses genau für Auswirkungen auf das Thema Ladeinfrastruktur in Ludwigsburg? Bzw. Sie können mir schon noch ganz kurz sagen, was LINOx genau ist.



00:22:00:03 - 00:23:16:04

Julian Pfersich:

Das LINOx-Förderprojekt war vom Bund, aber auch durch den Verband Region Stuttgart und den Städtetag entsprechend unterstützt. Da ging es darum, dass Kommunen mit einer hohen NOx-Belastung eine Förderung für Ladeinfrastruktur erhalten haben. Das war für uns als Kommune prinzipiell gut, dass wir die Förderung erhalten haben, aber natürlich eher schlecht, dass wir die schlechten Luftwerte hatten. Hat natürlich auch LINOx dazu beigetragen, aber wir sind natürlich auch dran, dass man das trotz allem weitere haben wollen. Wir wollen ja alle eine entsprechend gute Luftqualität haben.

Das LINOx-Programm hat bei uns das Thema Ladeinfrastruktur extrem gepusht, weil es natürlich durch die Förderung superattraktiv war. Wir haben auf einem nahezu allen Parkierungsanlagen und auch bei vielen Unternehmen dadurch Ladeinfrastruktur errichten können und konnten als Stadt Ludwigsburg 90 Ladepunkte errichten. Aber da das auch noch für Privatleute auch noch war und in BEGs und bei Unternehmen kamen in Ludwigsburg deutlich über 100 Ladepunkte zustande, wurden auch wirklich Summen von über einer Million Euro an Fördergeldern umgesetzt.

00:23:16:04 - 00:23:28:04

Moderator:

Also das Negative, die schlechte Luftqualität, die es gab oder ja zum Teil auch immer noch gibt, hier in der ganzen Region, daraus ist etwas Positives entstanden?

00:23:28:04 - 00:23:31:25

Julian Pfersich:

In dem Fall kann man das auf jeden Fall so sagen. Genau.

00:23:31:25 - 00:23:38:08

Moderator:

In ganz Ludwigsburg sind es jetzt aktuell rund 1.800 Elektrofahrzeuge. Führen Sie das auch auf die vorhandene Ladeinfrastruktur zurück oder dann doch eher auf die Nähe zu den Automobilbauern?

00:23:38:08 - 00:24:37:07

Julian Pfersich:



Ich denke, es ist eine Mischung aus allem, dass man einfach sagen muss, ok, die Menschen wollen zum einen sich auch nachhaltig bewegen. Ist natürlich auch superattraktiv mit E-Fahrzeugen zu fahren, weil es halt doch ein anderes Gefühl ist.

Dann natürlich auch das Thema, die Nähe zu den Autobauern und das Thema mit den Dienstwagen. Dann gibt es ja auch noch das Thema mit den Steuervorteilen. Die Förderung gab's. Es spielt alles zusammen, dass man sagen muss: Okay, es ist ein großes Ganzes und nicht ein Punkt davon. Natürlich trägt auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur dazu bei und natürlich auch auf der anderen Seite unsere entsprechenden Kommunikationsmaßnahmen, da wir unter anderem in Ludwigsburg auch seit zwei Jahren schon die LBE-Tour durchführen, wo wir ohne große Hürden ein Probefahrt-Event mit E-Fahrzeugen in Kooperation mit mehreren Autohäusern im Landkreis durchführen.

00:24:37:07- 00:25:04:19

Moderator:

Ja, also gerade auch das Thema gefühlte Verfügbarkeit von Ladesäulen. Das hatten wir vorher mit Julian Lotz auch schon kurz. Da muss man auch einfach schauen, dass die Leute sich entsprechend dann komfortabel fühlen, wenn sie eben auf E-Autos umsteigen. Herr Pfersich, wenn jetzt eine Kommune morgen oder übermorgen merkt, „ups, wir haben jetzt das Thema Ladeinfrastruktur, das haben wir bisher komplett verschlafen“. Wie kommt denn diese Kommune dann möglichst schnell zu einer Situation, wie sie jetzt in Ludwigsburg vorherrscht?

00:25:04:19- 00:26:39:18

Julian Lotz:

Das Wichtige ist, man braucht jemand, der sich drum kümmert.

Dann sollte man natürlich schauen ist mal, was gibt es, was gibt es im Umkreis, was machen die anders? Einfach mal schauen, was gibt es und was kann man machen. Dann natürlich auch Prognosen einbeziehen und entsprechende Ziele setzen. Wo wollen wir hin? Was ist realistisch? Wo sollten wir hinkommen? Dann gibt es auch verschiedene Tools, um eine entsprechende Planung aufzustellen. Zum einen gibt es auch das Standard-Tool der Bundeszentrale für Ladeinfrastruktur. Da kann man entsprechend Standorte prüfen und schauen, wie gut sind die oder was für Chancen haben die im Bereich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur?

Zeitnah soll es auch von der Bundeszentrale für Ladeinfrastruktur ein Tool für die Erstellung von lokalen Masterplänen geben, wo das dann noch mal entsprechend unterstützt. Ganz wichtig ist natürlich der politische Rückhalt in Kommunen. Deswegen muss man das Thema dann auch entsprechend im Gemeinderat abstimmen. Und im nächsten Schritt, wenn man dann sozusagen die politische Entscheidung hat, geht es natürlich an die Umsetzung. Da muss man sich dann entscheiden, Wie möchte ich vorgehen, wie möchte ich die Flächen vergeben? Möchte ich ein Antragsverfahren machen, wie wir es in Ludwigsburg haben? Wollen wir das Thema ausschreiben? Da muss man sich als Kommune einfach für einen Weg entscheiden.



Dann gibt es von der Bundeszentrale für Ladeinfrastruktur oder der NOW, wie es auch heißt, das FlächenTOOL. Hier haben Kommunen die Möglichkeit Flächen für Ladeinfrastruktur anzubieten, wo sich dann entsprechend Unternehmen, die Ladeinfrastruktur bauen möchten, an die Kommunen direkt wenden können.

00:26:39:18 - 00:26:48:18

Moderator:

Genau das hatten wir vorhin schon. Hat dann den Charme, dass man die einzelnen Flächen nicht ausschreiben muss, sondern dass der Vorgang praktisch andersherum funktioniert.

00:26:48:18 - 00:26:50:18

Julian Pfersich:

Genau.

00:26:50:18 – 00:27:00:38

Moderator:

Lassen Sie uns noch in die Zukunft blicken. Wie geht es in Ludwigsburg weiter bezüglich Ladeinfrastruktur? Und auch da natürlich: Was können sich andere Kommunen davon abgucken?

00:27:00:38 - 00:28:05:04

Julian Pfersich:

Wir peilen an, dieses Jahr knapp 250 Ladepunkte in Ludwigsburg zu haben. Wir werden knapp 40 Ladepunkte zusätzlich errichten noch dieses Jahr. Bis 2030 wollen wir im Rahmen unserer Bauplanung knapp 450 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Ludwigsburg haben. Das Ganze läuft durch eine Verdichtung des flächendeckenden Angebots. Das heißt, dass wirklich jeder Bürger, der zu Hause keine Lademöglichkeit hat, eine fußläufig erreichbare in der Nähe hat. Und da, wo der Bedarf an Ladeinfrastruktur höher ist, dass da noch entsprechend ergänzt werden kann. Auch das Thema Schnelllade-Infrastruktur wird immer wichtiger. Wir sind gerade dabei, einen ersten Schnelllade-Hub mit vier Schnelllade-Punkten in der Nähe vom Zentrum an einem Verkehrsknotenpunkt zu errichten und peilen in den nächsten Jahren noch an, an der Autobahn einen Schnelllade-Park mit bis zu 16 Ladepunkten zu errichten. Bis 2030, wie vorhin schon erwähnt, sollen dann zirka 30 Prozent der Fahrzeuge auf den Ludwigsburger Straßen elektrisch fahren.



00:28:05:04 - 00:28:17:04

Moderator:

Da kann ich nur weiterhin viel Erfolg dabei wünschen. Behalte das Tempo gerne bei. Ich denke, da profitiert nicht nur Ludwigsburg davon, sondern der ganze Kreis oder auch die ganze Region. Und das kann ja durchaus auch ansteckend sein.

00:28:17:04 - 00:28:17:23

Julian Pfersich:

Genau.

00:28:17:23- 00:28:22:06

Moderator:

Herr Pfersich, vielen Dank für das Gespräch und die Einblicke in Ihre Arbeit.

00:28:22:06 - 00:28:24:15

Julian Pfersich:

Vielen Dank, dass ich dabei sein durfte.

00:28:28:15 - 00:28:48:22

Moderator:

Ja, liebe Engagierte in der E-Mobilität! Wir nehmen aus den beiden Gesprächen mit: Wir brauchen genügend Lademöglichkeiten und die Leute dürfen nicht das Gefühl haben, dass das Aufladen ihres E-Autos zur Hängepartie wird. Dann steigen sie auch viel eher um. Passend dazu gibt es die heutige Botschaft für Klimakommunikation im Verkehr aus dem Leitfaden der KEA-BW:

00:28:48:22 - 00:28:50:16

Sprecherin:

Wir müssen reden.

00:28:50:16 - 00:29:32:16

Moderator:

Unser Tipp lautet: Rücke Lösungen in den Vordergrund.
Wir haben für vieles bereits gute und funktionierende Lösungen. Die müssen wir aufzeigen und



mit gutem Beispiel vorangehen. So wie die Stadt Ludwigsburg das beim Thema Ladeinfrastruktur macht. Wie so oft in Verkehrswende und Klimaschutz liegt die Lösung eben nicht vorrangig im Privaten. Wir brauchen gute Rahmenbedingungen. Und wenn Kommunen attraktive Lösungen gestalten, dann wird klimafreundliche Fortbewegung zum neuen „Normal“. Ich danke fürs Zuhören und freue mich, wenn ihr auch das nächste Mal wieder dabei seid. Wie immer gilt: Likt, bewertet und verbreitet den Podcast „Verkehrswende. Einfach. Machen.“ sehr gerne. Und natürlich gilt: bleibt nachhaltig mobil!

00:29:41:10 - 00:29:54:09

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ist ein Podcast der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH.

Konzept, Redaktion und Moderation: Mathias Schmid, Sprecherin: Britta Wittchow,
Produktion: Hawkins and Cross.