

Schlussfolgerungen aus dem „ADAC Projektor Ladebedarf in Tourismusregionen“: Herausforderungen für die Ladeinfrastruktur in Tourismusregionen

Ein zentraler Hebel beim Klimaschutz im Verkehr ist die Antriebswende. Dabei haben sich Politik und Automobilhersteller für den EU-Markt weitgehend auf den batterieelektrischen Antrieb für neue Fahrzeuge festgelegt. **Der Hochlauf der Elektromobilität hat daher entscheidenden Einfluss auf die Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2030.**

Damit die Antriebswende gelingen kann, werden geeignete Rahmenbedingungen für die Elektromobilität benötigt. Eine davon ist der **bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur**. Der ADAC setzt sich deshalb dafür ein, dass 2030 jeder Haushalt in seinem nahen Umfeld Zugang zu einem privaten Ladepunkt oder einem bedarfsgerechten Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur hat. Dafür müssen Gesetzgeber, Anbieter und Kommunen einen geeigneten Rahmen setzen.

Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II hat die Bundesregierung einen Plan vorgelegt, um gemeinsam mit der Industrie und unter Beteiligung von Ländern und Kommunen den Aufbau einer flächendeckenden öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur massiv zu verstärken. **Eine entscheidende Frage bleibt weiterhin, wo in Deutschland wie viele Ladepunkte mit welcher Ladeleistung gebraucht werden.**

Aus Sicht des ADAC ist es notwendig, dass nicht nur Alltags- und Reiseverkehre in der Planung berücksichtigt werden, sondern auch der Ladebedarf, der temporär durch den Tourismus vor Ort entsteht. Denn dieser weicht in der Regel von den Nutzungsmustern beruflich veranlasster Fahrten oder dem üblichen Alltags- und Freizeitverkehr ab – zeitlich wie auch räumlich. Er findet in besonderem Maße zu gesetzlichen Feiertagen oder in Schulferien statt und konzentriert sich regional sowie an touristischen Attraktionen und Freizeitangeboten wie und auf den Zubringerwegen. Hierdurch kommt es zu einem im Verhältnis zur gemeldeten Einwohnerzahl oder einem in einer Region gemessenen Jahresmittel zu einer zeitweiligen Erhöhung von Ladebedarfen. Eine auf Verbrauchsmittelwerten und gemeldeten Haushalten basierende Bedarfsplanung für Ladeinfrastruktur greift hier dann zu kurz.

Um die Bedarfe für die Tourismusregionen genauer abzubilden, hat der ADAC die Daten des [Standort-TOOLS](#) der Nationalen Leitstelle Elektromobilität mit den Daten gemeldeter öffentlicher Ladepunkte und der Tourismusintensität in deutschen Regionen (ohne Tagestourismus, für den keine Daten vorliegen) zusammengeführt (siehe Methodik). Der daraus entstandene **ADAC Projektor Ladebedarf in Tourismusregionen** zeigt: **Ergänzt man die bestehende Bedarfsplanung um den Tourismusfaktor, erhöht sich das Delta zwischen bestehender Ladeinfrastruktur und dem erwartbaren Ladebedarf bis ins Jahr 2030 in Kommunen mit hoher touristischer Prägung teilweise deutlich.**

Elektromobilität muss jedoch auch für touristische Mobilität funktionieren. Bisher deutet sich nicht an, dass das Auto seinen Stellenwert als Hauptanreisemittel im Deutschlandtourismus verliert. Laut Statistischem Bundesamt lag sein Anteil am Modal Split im Jahr 2021 bei Inlandsreisen bei 72 Prozent. Wenn das Vertrauen fehlt, Urlaubsreisen problemlos mit dem Elektroauto bewältigen zu können, dürfte dies vielen Menschen die Entscheidung für ein Elektrofahrzeug erschweren. Und damit Elektromobilität auch auf Reisen gut funktioniert, muss eben nicht nur eine ausreichende Reichweite gewährleistet sein, sondern auch eine verlässliche und ausreichende Ladeinfrastruktur am Urlaubsort vorhanden sein.

Vor diesem Hintergrund sieht der ADAC Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

1. **Der Faktor Tourismus sollte in der übergreifenden Bedarfsplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur regionalisiert berücksichtigt werden.** Dass hier noch Ergänzungsbedarf besteht, zeigt sich beispielsweise daran, dass im StandortTOOL für Nordseeinseln wie Sylt und Föhr keine Potenzialklassen ausgewiesen werden – sie also in der Bedarfsberechnung noch nicht vorkommen, obwohl sie touristisch hochrelevante Destinationen sind, die Ferienverkehr – auch mit dem Auto – auf sich ziehen. Der ADAC regt an, dazu nach Möglichkeit regional oder lokal differenziert Übernachtungszahlen und – sobald möglich – Tagestourismus in Bedarfsabschätzungen zu berücksichtigen.
2. Es gibt bislang keine geeignete **Datengrundlage, um lokalen Tagestourismus und damit auch dessen Wirkung zusätzlich zum Übernachtungstourismus auf den lokalen Ladebedarf in Tourismusregionen deutschlandweit abzuschätzen**, denn dieser wird bislang von den Kommunen nicht einheitlich erfasst. Hierfür bedarf es einer Lösung. Denn übergeordnet legen Zahlen für den Tagestourismus nahe, dass dieser Faktor für den Ladebedarf und seine Verteilung relevant ist: Die Deutschen unternahmen im Inland im Jahr 2022 insgesamt rund 365 Millionen Tagesreisen (Quelle: Statista). Dies wirkt sich besonders auf beliebte Ziele des Tagestourismus aus.
3. Um den Bedarf für zusätzliche Ladeinfrastruktur verlässlich einschätzen zu können, wird zudem ein **umfassenderes Bild der bestehenden Ladeinfrastruktur** benötigt. Der ADAC begrüßt daher die Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG), welche die Stromnetzbetreiber zukünftig verpflichtet, private Ladepunkte an die Bundesnetzagentur zu melden und die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten verpflichtet, darüber online zu informieren. Die Effekte dieser Änderung werden jedoch voraussichtlich noch bis Anfang 2025 auf sich warten lassen. Daher sollte weiter daran gearbeitet werden, die Daten der nicht-öffentlichen Ladepunkte (etwa von Betrieben für ihre Mitarbeiter und / oder Kunden) zugänglich zu erheben und in geeigneter Form bereitzustellen, so dass sie für Verbraucher verfügbar gemacht werden können.
4. Klar ist, dass das öffentliche Ladenetz nicht so weit ausgebaut werden kann, dass es saisonale Spitzenlasten allerorts zu jedem Zeitpunkt des Tages abfedern wird. Dies wäre unwirtschaftlich. **Daher muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur touristischer Anbieter vor Ort angeregt und erleichtert werden.** Insofern sollte geprüft werden, inwieweit die bestehenden und geplanten Förderprogramme auf Bundesebene und Landesebene so ausgerichtet werden können, dass sie für touristische Anbieter wie etwa Hotels, Gaststätten, Freizeitattraktionen, Sehenswürdigkeiten, Ferienparks und -häuser etc. nutzbar und attraktiv sind, indem zum Beispiel ein eigener großer Fuhrpark keine Fördervoraussetzung ist. Touristische Anbieter sollten sich bewusst sein, dass der Zugang zu Ladeinfrastruktur ein Wettbewerbsfaktor ist.
5. Um die Frage zu beantworten, welche und wieviel Ladeinfrastruktur konkret vor Ort benötigt wird, sind auch und insbesondere **die Kommunen** gefragt. Sie müssen ihre Situation vor Ort analysieren und entscheiden, mit welchen Instrumenten sie sich auf den Hochlauf der Elektromobilität vorbereiten können. Das heißt, sie brauchen allgemeine E-Mobilitätskonzepte, die den Faktor Tourismus mitberücksichtigen. **Hierfür bedarf es einer engen Zusammenarbeit von Mobilitäts- und Tourismusmanagern vor Ort.** Dabei sollten aus Sicht des ADAC unter anderem die folgenden Punkte geprüft werden:

- a. Der ADAC Projektor Ladebedarf in Tourismusregionen beruht auf der **aktuellen touristischen Auslastung in den deutschen Kommunen**. Er stellt keine **Prognose** an, wie sich diese in den kommenden Jahren entwickeln wird. Kommunen sollten daher prüfen, ob sie mit Veränderungen in der Anzahl touristischer Ankünfte in den kommenden Jahren rechnen, die bei der Planung von Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen wären. Das würde beispielsweise gelten, wenn neue Attraktionen im Aufbau sind oder eben auch wenn solche wegfallen.
- b. 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, könnte der Ladebedarf künftig geringer als ohne diese Entwicklung anwachsen. Dies gilt es, in der Bedarfsplanung der Kommunen zu berücksichtigen.
- c. Verteilnetzbetreiber müssen sicherstellen, dass die lokalen und regionalen Verteilnetze dem zusätzlichen touristischen Ladebedarf gerecht werden. Dazu sollten Kommunen in den Dialog mit ihnen gehen.
- d. Die Kommunen sollten zudem prüfen, inwieweit sie den allgemeinen Hochlauf der Ladeinfrastruktur und Stromnetze in der Region durch die **Ausweisung öffentlicher Flächen** unterstützen können. Auch können Betriebskonzepte, bei der beispielsweise am Wochenende oder nachts von kommunalen Aufgabenträgern bisher exklusiv genutzte Ladeinfrastruktur für die Öffentlichkeit geöffnet wird, helfen, den Ladebedarf in Spitzenzeiten abzufedern. Anders als rein öffentliche Ladepunkte ständen diese nicht vor der Herausforderung, sich allein aus den öffentlichen Ladevorgängen zu refinanzieren.
- e. Wie oben bereits geschildert, kann Druck, öffentliche Ladeinfrastruktur aufzubauen, gemildert werden, wenn touristische Anbieter ebenfalls Ladeinfrastruktur aufbauen. Daher sollten sich Kommunen ein Bild davon machen, inwieweit die Hotellerie vor Ort ebenso wie die Gastronomie, die Ferienhäuser und -wohnungen, Sehenswürdigkeiten und Einzelhandel den Ladeinfrastrukturaufbau bereits als Wettbewerbsfaktor erkannt haben und bereits aktiv sind beziehungsweise ins Boot geholt werden können. Hierbei sollten die **Tourismusmanager und Mobilitätsmanager vor Ort die Betriebe unterstützen**, z.B. als Förderlotsen, durch Infoabende oder die Bildung von Netzwerken mit Installateuren.
- f. Wichtig ist zudem, Konzepte für eine kluge Differenzierung von Ladepunkten mit unterschiedlichen Ladegeschwindigkeiten (AC, DC, HPC) zu entwickeln und umzusetzen. Wo ist damit zu rechnen, dass lange Stehzeiten AC-Ladepunkte erfordern werden? Wo wird Schnellladen von Nöten sein, um Bottleneck-Bildungen zu verhindern, so dass DC oder HPC erforderlich sind? Dies könnte z.B. in Orten mit hoher Tagestourismus-Frequenz relevant sein.
- g. **Die Nutzung der Ladeinfrastruktur vor Ort sollte niedrigschwellig möglich sein:** Verlässliche Informationen über das Vorhandensein und die Verfügbarkeit von Ladepunkten sollten gewährleistet sein. Wichtig ist zudem eine klare Preisauszeichnung vor, während und nach dem Ladevorgang ebenso wie ein Bezahlerterminal für Kredit-/Debitkarten. Diese sind für alle Fahrer von Elektroautos wichtig – für touristisch Reisende jedoch in besonderem Maße, denn typischerweise befinden sie sich außerhalb ihrer gewohnten Routen und nutzen im Zweifel andere Anbieter als zu Hause. Bei der Ausschreibung von Standorten sollten die Kommunen solche Qualitätskriterien daher zur Voraussetzung machen.

Kontakt:

ADAC e.V., Büro Berlin, Unter den Linden 38, 10117 Berlin, E-Mail: buero-berlin@adac.de