

Elektromobilität: Vom Umweltschutz zur wirtschaftlichen Notwendigkeit

Wie Kommunen den öffentlichen Straßenraum neugestalten können

Dr. Guido Weißmann, Leiter Kompetenzstelle Elektromobilität, Bayern Innovativ GmbH

Über den Umweltaspekt hinaus ist Elektromobilität mittlerweile auch aus wirtschaftlichen Gründen eine Notwendigkeit. Dabei hängt der Erfolg der Elektromobilität wesentlich vom Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ab. Kommunen rücken hier in den Fokus des Interesses und stehen vor rechtlichen Fragen rund um den Ladeinfrastrukturausbau im öffentlichen Raum. Der nachfolgende Artikel greift dieses Thema auf, skizziert das wesentliche Vorgehen und bietet einschlägige Handreichungen.

Heute ist der Umweltvorteil der Elektromobilität weitgehend unbestritten. Denn aktuelle E-Modelle haben bereits nach wenigen Tausend Kilometern die CO₂-Mehraufwände der Produktion kompensiert und emittieren in der Gesamtbetrachtung deutlich weniger Treibhausgase als Verbrenner. Außerdem werden Batterietechnologien zunehmend frei von kritischen Rohstoffen, die Motor bedingte Feinstaubemission entfällt und die Lärmemission des E-Autos ist im urbanen Alltagsverkehr ebenfalls geringer. Insofern trägt die Elektromobilität wesentlich zum Schutz der Umwelt und Steigerung der Lebensqualität bei. Darüber hinaus wird das E-Auto aber auch immer mehr zu einem Wirtschaftsfaktor. Denn der Neuzulassungsanteil der Elektrofahrzeuge steigt an den internationalen Fahrzeugmärkten kontinuierlich von rund 14% im Jahre 2022 auf heute deutlich mehr als 20%, d. h. jedes fünfte Auto, das heute weltweit verkauft und zugelassen wird, ist bereits elektrisch – Tendenz steigend. Prognosen schätzen

bereits in fünf Jahren eine paritätische Verteilung. Denn nicht nur der heutige Massenmarkt China setzt auf Strom. Auch Zukunftsmärkte wie Afrika fokussieren immer häufiger Elektromobilität, um die volkswirtschaftliche Belastung durch Treibstoffimporte zu reduzieren. Elektromobilität ist daher aus wirtschaftlicher Perspektive für unseren Automobilstandort zunehmend eine Notwendigkeit.

Ladeinfrastruktur im urbanen Raum zügig ausbauen

Oftmals berichten Medien von leerstehenden Schnellladern an Autobahnen und leiten daraus ein Überangebot an Ladepunkten ab. Tatsächlich zeigen aber die Ladepunkte an den Fernwegen heute die höchsten Auslastungen. Zwar ist deren wirtschaftlicher Betrieb aufgrund des aktuellen E-Fahrzeugbestandes noch schwierig – dennoch darf dies nicht über die Notwendigkeit hinwegtäuschen, die Ladeinfrastruktur im urbanen Raum weiter zügig auszubauen. Denn das Alltagsladen erfolgt eben nicht primär am hoch frequentierten Verkehrsknotenpunkt, sondern vielmehr dort, wo der E-PKW tagsüber steht, d. h. am Arbeitsort, im Einkaufszentrum oder im öffentlichen Straßenraum. Anders als bei fest verorteten Tankstellen, die vom Verbrenner angefahren werden, muss zukünftig der Ladepunkt auch zum Fahrzeug kommen. Dies wird sich positiv auf die Wahrnehmung und Akzeptanz der Elektromobilität auswirken. Denn wenn sich das Bild der

Ladesäule an der Straße gesellschaftlich verankert hat, werden auch immer mehr Menschen den Umstieg auf „E“ eingehen. Und ein steigender E-PKW-Bestand wird letztlich auch die Wirtschaftlichkeit von Schnellladern an der Autobahn verbessern. Insofern fördern Kommunalverwaltungen mit dem Aufbau von Ladepunkten nicht nur eine nachhaltige Mobilität von morgen, sondern unterstützen indirekt auch den Automobilstandort Deutschland im Bereich Elektromobilität: eine klassische Win-Win-Situation.

Nutzung des öffentlichen Straßenraums: Gestalten statt Aussitzen

Die Verfügbarkeit geeigneter Flächen zählt mittlerweile zu den wesentlichen Herausforderungen beim Aufbau öffentlich zugänglicher Ladepunkte. Daher möchten immer mehr Ladeinfrastrukturbetreibende auf kommunale Flächen ausweichen und fordern proaktiv die Nutzung des öffentlichen Straßenraums. Daraus ergeben sich in der Praxis verschiedene Handlungsoptionen für die Kommunalverwaltung. „Abwarten und hoffen“ wäre dabei eine schlechte Wahl, denn dieses „Nichtstun“ füttert unnötig den Mythos einer trägen Bürokratie und kann darüber hinaus eine Untätigkeitsklage gem. § 42 Abs. 1 Alt. 2 Var. 2 VwGO nach sich ziehen – dies könnte den Handlungsspielraum von Kommunen wesentlich eingrenzen. Andererseits sollte eine Kommune aber auch nicht jeder Anfrage

automatisch stattgeben. Denn das Gleichbehandlungsprinzip fordert dann eine Genehmigung für alle weiteren Interessen, was zu einem ungewollten Wildwuchs von Ladepunkten führen könnte. Zielführender sind hier oftmals koordinierte Vergabe- oder Verteilungsverfahren, um den öffentlichen Straßenraum im Sinne des Gemeinwohls und kommunalen Auftrags zu gestalten.

Aufbau von Ladepunkten im Rahmen eines Vergabeverfahrens

Sofern die Kommune selbst aktiv Ladepunkte aufbauen möchte, liegt eine Beschaffungssituation vor. Daraus leitet sich üblicherweise ein klassisches Vergabeverfahren ab, um nach wettbewerblichen Bedingungen Dienstleistungen für Planung, Aufbau oder Betrieb einer Ladeinfrastruktur zu beauftragen. Als Auftraggeber hat die Kommune einen großen Entscheidungsspielraum hinsichtlich Ort oder Art der Ladeinfrastruktur. Je nachdem, ob das Vergabeverfahren als öffentlicher Auftrag oder Dienstleistungskonzession ausgelegt wird, kann die Kommune im Prinzip Kosten und Risiko steuern. Grundsätzlich wäre auch eine Inhouse-Vergabe an einen kommunalen Betrieb möglich, was allerdings engen rechtlichen Vorgaben unterliegt. Insgesamt erscheint ein Vergabeverfahren dann sinnvoll, wenn die Kommune auf Basis einer einschlägigen Studie, z. B. einem Ladeinfrastrukturkonzept,



einen Ladebedarf ermittelt, der aus wirtschaftlichen Gründen vermutlich nicht durch ein privatwirtschaftliches Engagement gedeckt werden wird.

Bereitstellung von Flächen in einem Verteilungsverfahren

Bei öffentlichen Flächen, die einen wirtschaftlich interessanten Betrieb von Ladepunkten versprechen, gehen Ladeinfrastrukturbetreibende schon heute aktiv auf die Kommune zu und beantragen eine entsprechende Flächennutzung. In dem Fall geht das Engagement von der Privatwirtschaft aus. Für die Kommune liegt damit kein aktiver Beschaffungsbedarf, sondern eine Verteilungssituation des öffentlichen Raums vor. Um hier verwaltungsrechtlich transparent und fair nach verkehrlichen Kriterien vorzugehen, ist üblicherweise ein einschlägiges Sondernutzungskonzept zielführend, in dem insbesondere geeignete Flächen, Art und Anzahl an Ladepunkten, ordnungsrechtliche und verkehrliche Vorgaben oder Pacht definiert werden. Auf dieser Basis könnten ausgewiesene Flächen dann auch aktiv angeboten werden, wobei die Abgrenzung zu einem Vergabeverfahren strikt beachtet werden sollte. Das öffentliche Anbieten ausgewiesener Flächen kann beispielsweise kostenfrei über das www.FlächenTOOL.de der Bundesregierung erfolgen. Bei mehreren Interessenten wäre die Vergabe nach einem Windhundverfahren ebenso zulässig wie das Los. Für den öffentlichen Straßenraum wäre allerdings ein Zuschlag nach wirtschaftlichen Kriterien unzulässig.

Konzept statt Zufall

Unabhängig davon, ob sich die Kommune für einen Vergabeprozess oder ein Verteilungsverfahren entscheidet, sollte zunächst der tatsächliche Ladeinfrastrukturbedarf ermittelt werden. Denn eine Ladesäule nur aufbauen, weil es andere auch machen oder man gerade irgendwo Platz hat, ist häufig nicht zielführend und birgt die Gefahr einer Investitionsruine. Handlungssicherheit bieten hier geeignete Ladeinfrastrukturkonzepte, die üblicherweise Siedlungsstrukturen, Verkehrsflüsse, Mobilitätsverhalten, Sozialstrukturen, Bevölkerungsdichte oder Fahrzeugbestand berücksichtigen. Daraus lassen sich dann Art, Ort und Bedarf einer Ladeinfrastruktur ableiten. Dies trägt auch zur Klärung bei, ob die Kommune selbst aktiv werden sollte (Vergabeprozess) oder lediglich geeignete Flächen zum Aufbau von Ladeorten anbieten bräuchte (Verteilungsprozess). Da die Alltagsmobilität meist mehrere Regionen überschreitet, empfiehlt sich ein derartiges Ladeinfrastrukturkonzept oftmals über die Gemeindegrenzen hinaus, z. B. auf Landkreisebene. Dabei steht am Anfang üblicherweise eine politische Entscheidung und eine klare Ressourcenzuordnung. Denn die Erfahrung zeigt: Die Qualität derartiger Konzepte wird wesentlich durch die Möglichkeiten eines „Kümmerers“ beeinflusst.

Finanzierung und Förderung

Der Freistaat Bayern kennt die Komplexität von Ladeinfrastrukturkonzepten und unterstützt derartige und weiterführende Analysen über das „Förderprogramm Energiekonzepte und kommunale Energienutzungspläne“.

Infos: www.enponline.de

Darüber hinaus fördert der Freistaat auch den Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Bisher gab es hierzu jährlich einen einschlägigen Förderaufruf. Dieses Vorgehen soll auch in der neuen Förderrichtlinie beibehalten werden.

Infos: www.elektromobilitaet-bayern.de

Weitere Informationen über Fördermöglichkeiten der Elektromobilität sowie allgemein bietet der Förderlotse der Bayern Innovativ GmbH. Infos: www.bayern-innovativ.de/leistungen/foerderung-beratung

Kostenfreier Workshop für Kommunen und weitere Unterstützungsangebote

In diesem Beitrag wurde primär der öffentliche Straßenraum betrachtet, der dem geltenden Straßen- und Wegerecht unterliegt. Im nicht öffentlichen oder halböffentlichen Raum fällt der Ladeinfrastrukturausbau hingegen unter das Regime des Baurechts. Hier gelten hinsichtlich Vergabe oder Aufbau durchaus abweichende Rahmenbedingungen. Darüber hinaus gibt es im Umfeld einer Ladesäule insgesamt noch weitere Vorgaben, darunter Denkmalschutz, Grünflächenverordnungen, Ladesäulenverordnung, Preisauszeichnungsverordnung, Eichrecht, technische Netzanschlussbedingungen oder Aufbruchgenehmigung für den Straßenraum. Aufgrund der Vielschichtigkeit bietet die Kompetenzstelle Elektromobilität Bayern am **03.03.2026 einen kostenfreien Workshop rund um den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Kommunen** an, um rechtliche Fragen mit interessierten Kommunen zu diskutieren. Infos: <https://www.bayern-innovativ.de/events-termine/mobilitaet/detail/kommunale-ladeinfrastruktur-2026/> Darüber hinaus bietet der Bund diverse Handreichungen und Leitfäden, um Kommunen beim Aufbau von Ladepunkten zu unterstützen, u. a.:

- LadelernTOOL: www.ladelerntool.de
- Toolbox: www.toolbox.nationale-leitstelle.de
- Leitfaden: www.nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-in-Kommune-aufbauen.pdf.

Auch die Kompetenzstelle Elektromobilität Bayern begleitet Kommunen rund um Elektromobilität:

- Workshop „Kommunale Ladeinfrastruktur leicht gemacht“: Kommunale Ladeinfrastruktur leicht gemacht: Praxisworkshop: Bayern Innovativ
- Ladeinfrastrukturförderung: Förderprogramme der Kompetenzstelle Elektromobilität Bayern: Bayern Innovativ
- Konzeptförderung: www.enponline.de
- Kontakt: www.elektromobilitaet-bayern.de