

## Kommunen als Taktgeber beim Ausbau der Ladeinfrastruktur

Florian Werner, Cathérine Jansen,  
Dr. Guido Weißmann

Die Rolle der Elektromobilität ist unbestreitbar groß. Sei es für den alltäglichen Verkehr, den Erfolg unserer Automobilindustrie oder aber zur Erreichung der Klimaschutzziele. So ist der Verkehrssektor in Deutschland für 22 Prozent aller Emissionen verantwortlich und trotz technologischer Fortschritte einer der wenigen Sektoren, deren Anteil am Gesamtaufkommen gegenüber 1990 (13 Prozent) gestiegen ist. Die neue Bundesregierung hat sich daher im Koalitionsvertrag zur Erreichung der Pariser Klimaschutzziele bekannt und strebt eine strategische Stärkung der Elektromobilität und damit einhergehende Themen wie den Ladeinfrastrukturausbau, Hochlauf elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge (eLkw und eBusse) sowie die Stärkung des Automobilstandorts Deutschland an.

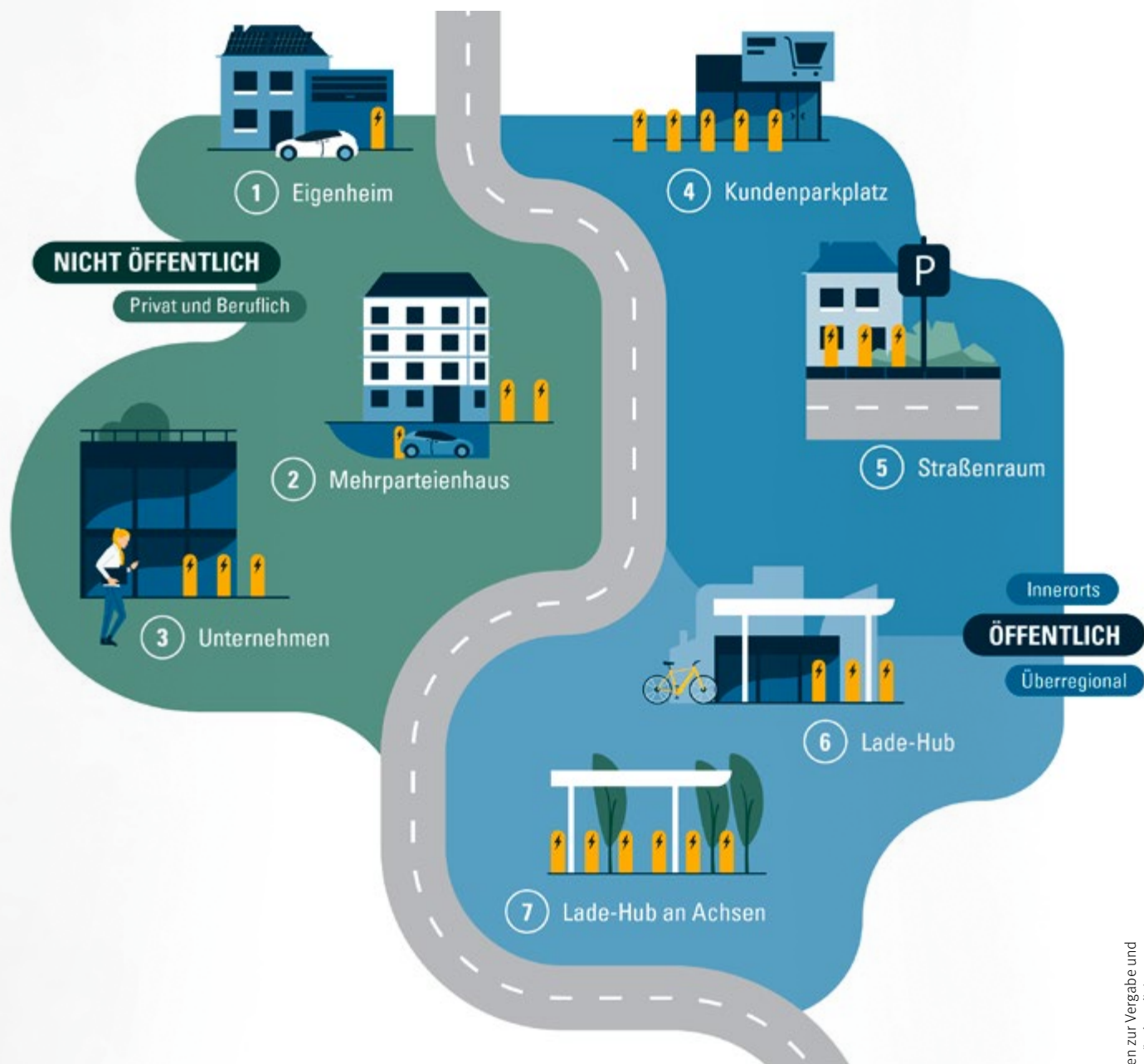
Bildnachweis: © "Einfach laden in der Kommune – Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure", aktualisierte Fassung (2025), Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

## Welche Rolle spielen Kommunen beim Thema Elektromobilität?

Doch wo stehen wir im Jahr 2025 beim Thema Elektromobilität und Ladeinfrastruktur und welche Rolle spielen dabei die Kommunen? Fakt ist: Der Anteil an rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei den Neuzulassungen steigt kontinuierlich und lag im September bei über 19 Prozent. Hinzu kommen Plug-in-Hybride mit knapp 12 Prozent, die ebenfalls geladen werden können. Zum Vergleich: Pkw mit klassischem Dieselantrieb hatten zuletzt einen Anteil von gut 12 Prozent. Mit Blick auf den Fahrzeugbestand macht dies einen Anteil von ca. 7 Prozent an elektrisch betriebenen Pkw aus. Hinzu kommt die verstärkte Neuzulassung elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge (11 % bis 3,5t und 11 % über 3,5t im August) und eBusse (17 % im Juli).

Die wachsende Zahl elektrisch betriebener Fahrzeuge bedeutet einen höheren Bedarf an Ladeinfrastruktur. Grundsätzlich wird zwischen privatem und öffentlichem Laden unterschieden. Zum privaten Laden zählen das Aufladen am Eigenheim, in Mehrparteienhäusern oder am Arbeitsplatz. Öffentliches Laden hingegen umfasst Ladevorgänge an sogenannten Lade-Hubs, auf Kundenparkplätzen sowie im öffentlichen Straßenraum (siehe Grafik). Kommunen spielen hierbei eine Schlüsselrolle. Immerhin befindet sich ein Großteil der öffentlichen Ladeinfrastruktur von derzeit 177.000 Ladestationen, davon über 35.000 in Bayern, im Hoheitsbereich der Kommunen. Die Heterogenität der Kommunen, sei es von der Millio-





Bildnachweis: © "Einfach laden in der Kommune – Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure", aktualisierte Fassung (2025), Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

nenstadt München bis zur kleinen ländlichen Gemeinde, mit ihren unterschiedlichen Herausforderungen drückt sich ebenfalls beim Ausbau der Ladeinfrastruktur aus. Doch welche Handlungsoptionen haben Kommunen und was müssen diese konkret beim Aufbau von Ladeinfrastruktur beachten?

Neben der Tatsache, dass sich mittlerweile der Großteil der Kommunen in Deutschland mit dem Thema Ladeinfrastruktur befasst, verantwortet die Kommune eine Vielzahl an Zuständigkeiten bei diesem Thema.

Zu Beginn steht in vielen Kommunen die Aufstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts. In diesem werden in Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren (Stadtrat, Bauämter, Natur- und Denkmalschutz etc.) die wichtigsten Ziele und Kriterien für den Ladeinfrastrukturausbau formuliert. Dies hilft anschließend bei der konkreten Umsetzung der Ziele und dient als Orientierungs- und Koordinierungsrahmen.

Abseits davon kann die kommunale Verwaltung selbst beim Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie Elektrifizie-

## → Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, angesiedelt bei der bundeseigenen NOW GmbH, koordiniert im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland. Sie unterstützt die Planung, Umsetzung und Förderung, erfasst relevante Daten zur Bedarfsermittlung und vernetzt alle wichtigen Akteure – stets mit Blick auf die Nutzerinnen und Nutzer.

Weitere Informationen finden Sie unter [nationale-leitstelle.de](https://nationale-leitstelle.de)



## → TOOLBox der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur

Die TOOLBox der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur unterstützt Akteure beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Das StandortTOOL stellt Informationen zu Bedarf, Ist-Zustand und Ausbauaktivitäten zur Verfügung. Das FlächenTOOL hilft bei der Identifizierung geeigneter Flächen. Das LadeLernTOOL vermittelt praxisnahes Wissen für den Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort. Alle Tools sind kostenfrei nutzbar und unter [toolbox.nationale-leitstelle.de](https://toolbox.nationale-leitstelle.de) zu finden.

zung des kommunalen Fuhrparks vorangehen und so eine Vorbildfunktion vor Ort einnehmen. Denkbar ist zudem die Ausweitung von kommunal betriebenen Carsharing-Angeboten samt Elektroautos und die Einbindung von

## → Kompetenzstelle Elektromobilität Bayern

Die bei der Bayern Innovativ GmbH angesiedelte Kompetenzstelle Elektromobilität Bayern fördert im Auftrag des bayerischen Wirtschaftsministeriums den Markthochlauf der Elektromobilität im Freistaat. Konkret unterstützt die Kompetenzstelle das Ministerium u. a. bei der Konzeption und Abwicklung von Ladeinfrastruktur-förderprogrammen, monitort die Entwicklung des Ladeinfrastrukturaufbaus und des E-Fahrzeughochlaufs in Bayern und informiert und sensibilisiert Unternehmen und Bevölkerung zu vielfältigen Fragestellungen rund um das Thema Elektromobilität.

Weitere Informationen finden Sie unter [elektromobilitaet-bayern.de](https://elektromobilitaet-bayern.de)



lokalen Investoren oder Versorgungswerken in den Ladeinfrastrukturaufbau. Die weitaus größere Aufgabe kommt der kommunalen Verwaltung jedoch in ihrer Rolle als Entscheidungsinstanz über die örtliche Infrastruktur zu.

Dies beinhaltet u. a. die Aufstellung von eigenen Satzungen und Richtlinien durch Stadt- und Gemeinderäte, die Einhaltung rechtlicher Rahmenbedingungen und Vorgaben, die Bauleitplanung oder die Genehmigung von Ladeinfrastruktur, auf die im Folgenden näher eingegangen wird





## Die Verteilung öffentlichen Straßenraums

Grundsätzlich haben Kommunen drei Möglichkeiten bei der Verteilung öffentlichen Straßenraums für den Ladeinfrastrukturaufbau: Sie können Sondernutzungserlaubnisse erteilen, eine Sondernutzungsrichtlinie bzw. -satzung aufstellen oder ein Vergabeverfahren durchführen.

### Die Sondernutzungserlaubnis:

Sie erlaubt die Nutzung des Straßenraums über den normalen Verkehr hinaus – etwa für Ladestationen. Ob eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wird, liegt im Ermessen der zuständigen Behörde. Allerdings dürfen nur solche Kriterien berücksichtigt werden, die einen unmittelbaren Bezug zur Straße aufweisen. Hier geht es insbesondere um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Gleichzeitig existiert für die Antragsteller keine Pflicht, von der Erlaubnis auch Gebrauch zu machen.

### Die Sondernutzungsrichtlinie oder -satzung:

Sie zeichnet sich dadurch aus, dass es mehrere Interessenten für den Ladeinfrastrukturaufbau gibt. Kommunen können mit einer Sondernutzungsrichtlinie oder -satzung das Auswahlverfahren steuern und gezielt Flächen ausweisen. Allerdings dürfen auch hier nur straßenbezogene Aspekte bei der Entscheidung berücksichtigt werden. Wirtschaftliche oder wettbewerbliche Kriterien sind tabu – weshalb Bewerber meist per Losverfahren ausgewählt werden müssen.

### Das Vergabeverfahren:

Am meisten Gestaltungsspielraum bietet das Vergabeverfahren. Kommunen müssen anfangs festlegen, ob es sich um einen Dienstleistungsauftrag oder eine Konzession handelt. (Beim Auftrag liegt das Betriebsrisiko typischerweise beim Auftraggeber, bei der Konzession beim Auftragnehmer). Neben straßenrechtlichen Fragen können auch Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit oder Nutzerfreundlichkeit einbezogen werden – dadurch entsteht echter Wettbewerb. Den Zuschlag erhalten nur die Bewerber, die diese Anforderungen erfüllen – und sie bekommen im Anschluss die nötige Sondernutzungs-

erlaubnis. Bei gleicher Eignung mehrerer Bewerber kann das Los entscheiden.

Kommunen sollten genau festlegen, nach welchen Kriterien sie öffentliche Flächen für Ladestationen vergeben wollen und prüfen, ob diese im gewählten Verfahren überhaupt zulässig sind. So lässt sich der Ausbau rechtssicher gestalten und unnötige Verzögerungen vermeiden.

## Finanzielle Förderung von Ladeinfrastruktur

Neben der Koordination und Planung spielt auch die finanzielle Förderung eine zentrale Rolle beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Ergänzend zu den Bundesprogrammen unterstützt auch der Freistaat Bayern seit 2017 den Ausbau der Ladeinfrastruktur mit bisher fast 60 Mio. €. In enger Abstimmung zwischen Bund und Land wurden bisher komplementäre Förderziele dressiert, von der Wallbox am Ferienort bis zum Schnellladepark an der Autobahn. Dennoch ist der Bedarf an Ladepunkten weiterhin enorm und steigt kontinuierlich mit dem Hochlauf der Elektromobilität. Daher wird sich der Freistaat auch weiterhin dort engagieren, wo die Förderprogramme des Bundes nicht mehr greifen, insbesondere im Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für den Mobilitätsalltag, sowie im Bereich E-LKW-Ladeinfrastruktur.

### Weitere Infos zu den Förderprogrammen:



**Bund**  
**now-gmbh.de**



**Freistaat Bayern**  
**elektromobilitaet-bayern.de**

**Text** — Florian Werner, Cathérine Jansen (NOW GmbH), Dr. Guido Weißmann (Bayern Innovativ GmbH)

# Ausbau der Windenergie



Start Windkümmerer 3  
Weitere Unterstützung für Bayerns  
Windenergie-Ausbau