



Hinweise zu § 3 Abs. 4 Landesmobilitätsgesetz

Bedarfsgerechter und
zukunftsorientierter Ausbau
von Netzanschlüssen und
Ladeinfrastruktur in
Kommunen

KEA-BW
DIE LANDESENERGIEAGENTUR



NACHHALTIGE
Mobilität

1 Was regelt das Landesmobilitätsgesetz und welche Bedeutung hat es für Kommunen in BW?

Seit Ende März 2025 hat Baden-Württemberg ein eigenes Landesmobilitätsgesetz (LMG). Mit diesem werden nachhaltige Mobilität und ein faires Miteinander verschiedener Verkehrsmittel im Land noch wichtiger und einfacher begründbar als bisher.

Das LMG schafft **Maßstäbe bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug**, die im Verwaltungshandeln durch die öffentliche Hand Berücksichtigung finden sollen. Als übergeordnete Ziele sollen beispielsweise barrierefreie Mobilitätsangebote geschaffen werden und die eigenständige sowie sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen stärker in den Fokus rücken. Weiterhin sollen insbesondere Busse von leistungsfähiger und intelligenter Straßeninfrastruktur profitieren.

Das Gesetz führt außerdem konkrete Instrumente ein. So soll in jedem Stadt- und Landkreis eine Koordinationsstelle für die Radverkehrsnetze bestellt werden. Auch die Umsetzung des Bundesgesetzes zur Beschaffung sauberer und emissionsfreier Straßenfahrzeuge wie Pkws, Lkws und Busse durch die öffentliche Hand wird landesrechtlich geregelt. Zusätzlich stärkt die digitale Parkraumkontrolle die Verkehrssicherheit und hilft bei Personalmangel in den Kommunen. Mit dem Mobilitätspass erhalten Kommunen ein neues Finanzierungsinstrument für den Ausbau und Qualitätsverbesserungen im ÖPNV.

2 Was regelt § 3 Absatz 4 LMG und welche Pflichten ergeben sich daraus für Kommunen in BW?

Zu den besonderen Zielen des Landesmobilitätsgesetzes zählt die Nutzung klimaneutraler Antriebe im Straßenverkehr. Für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität und letztlich der Klimaziele kommt dieser eine enorme Bedeutung zu. Das Landesmobilitätsgesetz regelt deshalb in § 3 Absatz 4 folgendes:

„Der Nutzung klimaneutraler Antriebe, insbesondere elektrisch betriebener, kommt für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität eine entscheidende Bedeutung zu. Deshalb soll die öffentliche Hand bei Planung und Betrieb von Park- und Stellplätzen den Bedarf an Ladeinfrastruktur angemessen berücksichtigen sowie die Mitverlegung von Netzanschlüssen auf den künftigen Bedarf ausrichten.“

Bei der Regelung handelt es sich um eine sogenannte „Soll-Vorschrift“. Die zuständige Behörde ist also im Regelfall verpflichtet den **heutigen und künftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur angemessen zu berücksichtigen sowie die Mitverlegung von Netzanschlüssen auf den künftigen Bedarf auszurichten**. „Berücksichtigen“ bedeutet, dass die zuständige Behörde die Ziele in ihren Entscheidungsprozess einzubringen und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen hat. Ihr obliegt dabei die Entscheidung, welches Gewicht sie dem jeweiligen Belang zumisst. Sie ist daher nicht an die Ziele im Sinne eines bestimmten Ergebnisses der Abwägung gebunden. In atypischen Ausnahmefällen kann sie von dieser Verpflichtung abweichen. Konkret heißt das, dass die Ladeinfrastruktur entweder errichtet wird oder begründet wird, warum an dieser Stelle keine zusätzliche Ladeinfrastruktur erforderlich ist, beispielsweise, weil in unmittelbarer Nähe bereits entsprechende Ladeinfrastruktur vorhanden oder geplant ist.

3 Welche Park- und Stellplätze sind von der Regelung des § 3 Absatz 4 LMG betroffen?

Die Regelung gilt sowohl bei **Neuplanungen als auch bei Sanierungsarbeiten oder Umbauarbeiten¹ an bestehenden Park- und Stellplätzen**. Bei Längsparkplätzen entlang der Straße wird die Berücksichtigungspflicht durch entsprechende Arbeiten an der Straße und den dazugehörigen Wegen ausgelöst. So sollen beispielsweise **vorsorglich Netzan-schlüsse verlegt werden**, um eine spätere Errichtung von Ladeinfrastruktur schnell und wirtschaftlich zu ermöglichen.

¹ Unter Sanierungs- oder Umbauarbeiten im Sinne dieses Schreibens sind bauliche Maßnahmen zu verstehen, die über reine Instandhaltungs- oder Oberflächenarbeiten hinausgehen und bei denen eine grundlegende Erneuerung, Erweiterung oder Neuordnung der Park- oder Stellplätze erfolgt.

4 Wie hoch ist der Ladebedarf in einer Kommune?

Mit voranschreitender Verbreitung von Elektrofahrzeugen werden Lademöglichkeiten zunehmend wichtiger. Aufgrund ihrer Flächenhoheit kommt **Kommunen eine zentrale Rolle beim zukunftsgerichteten Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur** zu. Die angemessene Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Ladeinfrastruktur sollte sich dabei am Hochlauf der Elektromobilität sowie dem landesseitigen Ziel, das zur Erreichung der Klimaschutzziele bis 2030 jedes dritte Auto elektrisch fahren sollte, ausrichten. Zudem können Kommunen sich an der europäischen Vorgabe orientieren, wonach über öffentlich zugängliche Ladepunkte pro batterieelektrisches Fahrzeug durchschnittlich mindestens 1,3 kW Ladeleistung bereitgestellt werden müssen (vgl. Art. 3 Abs. 1 lit. a der AFIR²).

Bei einem exemplarischen Fahrzeugbestand von 15.000 Pkw in einer Kommune im Jahr 2030 sollten bei Erreichen des Landesziels 5.000 batterieelektrische Fahrzeuge (ein Drittel) zugelassen sein. Multipliziert mit einer Ladeleistung von 1,3 kW pro Fahrzeug ergibt dies einen öffentlichen Ladebedarf von 6.500 kW. Dieser Ladebedarf könnte beispielsweise über eine Kombination aus 100 Normalladepunkten (NLP) mit hälftig 11 und 22 kW, 40 Schnellladepunkten (SLP) mit 50 kW sowie 10 „High-Performance Charging“ (HPC) Ladepunkten mit 300 kW gedeckt werden. Der Bedarf öffentlicher Ladepunkte variiert je nach Bestand an privaten Ladepunkten und sinkt zusätzlich durch halb-öffentliche Ladepunkte in der Kommune, z.B. auf Supermarktparkplätzen.

Im StandortTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur wird der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur je Kommune gezeigt. Aktueller Bestand, prognostizierter Bedarf und eine Heatmap der örtlichen Verteilung des Bedarfs geben eine Ersteinschätzung für den Ausbau. Vertiefende Kennzahlen und Analysen zum aktuellen Stand der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur bietet darüber hinaus der Statusbericht Nachhaltige Mobilität der KEA-BW.

Für eine detailliertere Planung empfiehlt sich die **Erarbeitung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes**. Dieses enthält auch ein Ausbaukonzept und eine Standortkonkretisierung. Kommunen können dadurch datenbasierte Entscheidungen treffen und den Ausbau nach Ihren Wünschen steuern. Hierbei sollten auch bestehende und geplante halb-öffentliche sowie private Ladepunkte berücksichtigt werden. Das Landesmobilitätsgesetz bietet Gemeinden in § 12 Abs. 2 diese Möglichkeit. Bei Netzbetreibern und privaten Grundstückseigentümern können Daten zu Lage und Art vorhandener Ladepunkte sowie zu geplanten Anlagen erhoben werden. Ein solches Ladeinfrastrukturkonzept ist über die „Fachkonzepte nachhaltige Mobilität“ förderbar (siehe „8 Welche Landesförderungen gibt es?“).

² VERORDNUNG (EU) 2023/1804 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU („Alternative Fuels Infrastructure Regulation“, kurz „AFIR“)-

5 Wer errichtet die Ladeinfrastruktur und Netzanschlüsse und welches Vorgehen ist sinnvoll?

Damit die Ladeinfrastruktur errichtet werden kann, muss sie an das **Stromnetz angeschlossen** werden. Wenn die Netzanschlussleistung des Stromnetzes nicht ausreicht, ist das Netz durch den Netzbetreiber zu erweitern.

Damit später schnell und kostengünstig Ladeinfrastruktur aufgebaut werden kann, ist es sinnvoll für Kommunen, Netzanschlüsse und die notwendigen Anbindungen bis zur Straßenkante an potenzielle Ladestandorte im Voraus zu planen und zu verlegen. Es ist davon auszugehen, dass die Mehrkosten der Mitverlegung von Vorverkabelungen im Vergleich zu späteren, separat anfallenden Tiefbaukosten regelmäßig geringer sind. § 3 Abs. 4 Satz 2 LMG schafft einen gesetzlichen Auftrag, die Mitverlegung von Netzanschlüssen mitzudenken und Mitverlegung überall dort vorzusehen, wo sie sinnvoll sind. Der Netzanschluss, Baukostenzuschuss sowie Tiefbauarbeiten sind über das LGVFG förderbar (siehe „8. Welche Landesförderungen gibt es?“).

Anschließend kann der **Aufbau der Ladeinfrastruktur durch Dritte** erfolgen, denen die erforderlichen Flächen von der öffentlichen Hand überlassen werden. Alternativ kann die Ladeinfrastruktur durch die öffentliche Hand selbst errichtet werden. Zur Veröffentlichung der Flächen kann das FlächenTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur verwendet werden. Weiterführende Informationen zum Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur finden sich im „Leitfaden für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur auf kommunalen Flächen“ der KEA-BW.

6 Welche Anschlussleistung ist notwendig?

Die notwendige Anschlussleistung eines Standortes **hängt von der Anzahl der geplanten Ladepunkte und den Nutzungsprofilen der Stellplätze ab**. Bei Pkw-Stellplätzen liegt die typische Ladeleistung bei 11–22 kW (AC) für längere und 22–350 kW (DC/HPC) für kürzere Standzeiten. Lkw-Stellplätze hingegen erfordern bei längeren Standzeiten 50–150 kW und bei kürzeren Standzeiten über 350 kW. Zu berücksichtigen ist die Auslegung des Gesamtanschlusses so, dass gleichzeitiges Laden (mit Lademanagement) von mehreren Fahrzeugen möglich ist, aber nicht an alle Ladepunkten gleichzeitig die volle Leistung benötigt wird. Bestehen Unsicherheiten über die benötigte Netzanschlussleistung oder den (Aus-)bau, ist eine **vorausschauende Mitverlegung von Leerrohren** sinnvoll. Dadurch lassen sich Netzanschluss und Ladesäulen später kostengünstig und mit geringerem Aufwand nachrüsten.

Für einen exemplarischen öffentlichen Parkplatz mit 100 Stellplätzen und 20 AC-Normalladepunkten (je 11 kW) ergäbe sich eine installierte Ladeleistung von 220 kW. Aufgrund der erfahrungsgemäß geringen Gleichzeitigkeit im öffentlichen Betrieb (nicht alle Ladepunkte an einem Ladestandort sind dauerhaft gleichzeitig belegt) kann mit einem Gleichzeitigkeitsfaktor gerechnet werden. Setzt man hier bspw. einen Faktor von 0,6 an, so reduziert sich die erforderliche Netzanschlussleistung auf 132 kW. Bei Einsatz eines dynamischen Lastmanagements kann die benötigte Anschlussleistung noch weiter gesenkt werden. Gleichzeitig sollte die Netzanschlussleistung jedoch eine Reserve für zukünftige Erweiterungen beinhalten.

Vertiefende Informationen zur Anschlussleistung können dem Factsheet „[Installierte Ladeleistung](#)“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur entnommen werden.

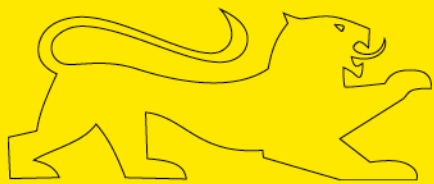
7 Sind auch Lkw-Stellplätze von der Regelung betroffen?

Das LMG differenziert nicht nach Stellplatzart und **umfasst daher sowohl Pkw- als auch Lkw-Stellplätze**. Kommunen sollen deshalb **ebenfalls den künftigen Ladebedarf für elektrische Lkw berücksichtigen**- In der Studie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw des Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurde der Bedarf an öffentlichen Ladepunkten für die Landkreise ermittelt. An diesen Zahlen können sich die Kommunen orientieren. Wie hoch der genaue Ladebedarf einer Kommune ist, hängt von Anzahl, Standzeiten und Einsatzprofilen der Fahrzeuge ab. Es empfiehlt sich, bei den ansässigen Unternehmen Umfragen durchzuführen, um den Bedarf zu ermitteln und die betriebliche Ladeinfrastruktur (Depotladepunkte) in die kommunale Konzeption miteinzubeziehen. Weiterführende Informationen zum Thema finden sich im „Faktencheck E-Lkw“ der KEA-BW.

8 Welche Landesförderungen gibt es?

Kommunen, Zweckverbände und öffentliche Unternehmen können den **Netzanschluss, sowie PV-Überdachung und Pufferspeicher** über das LGVEG (Anlage 1e) fördern lassen. Aufgrund des hohen Beitrags zum Klimaschutz beträgt die Förderung bis zu 75 %. Zusätzlich gibt es eine Planungskostenpauschale von 20 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Um Kommunen bei einer ganzheitlichen Verkehrsplanung zu unterstützen, bietet das Verkehrsministerium eine Förderung von qualifizierten Fachkonzepten an. Hierüber kann auch die Erstellung von **Ladeinfrastrukturkonzepten** mit 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Diese beinhalten u.a. die bedarfsgerechte Versorgung gemäß den europäischen Vorgaben, stellen die vorhandene Ladeinfrastruktur dar, bezieht diese in die Stadtplanung ein und berücksichtigen Fragestellungen der Integration von Ladeinfrastruktur in Stromnetze. Die entsprechenden Förderanträge sind beim zuständigen Regierungspräsidium zu stellen.



KEA Klimaschutz- und Energieagentur
Baden-Württemberg GmbH
Rotebühlstraße 81
70178 Stuttgart

info@kea-bw.de
Tel.: +49 721 98471-0
Fax: +49 721 98471-20
www.kea-bw.de



KEA-BW
DIE LANDESENERGIEAGENTUR