

Kommunensteckbrief Gemeinde Gemmrigheim



Ladesäule in Gemmrigheim; Bildquelle: Gemeinde Gemmrigheim

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 132 BEV/ 77 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von zwei auf 132
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,3 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Zwei Normalladepunkte in der Albert-Bezner-Straße
- ❖ Betreiber EnBW
- ❖ Insgesamt 30 kW Nennleistung

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 79 kW
- ❖ 2035: 338 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Ein Bedarfsraster mit mittlerem Bedarf² ab 2028
- ❖ Umfasst den Bereich zwischen Ottmarsheimer Tor und Obere/Untere Felderstraße sowie zwischen Bergstraße und Schule

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: Parkplatz am REWE und Aldi
- ❖ Öffentlich: Parkplatz an der Wasenhalle

Nächste Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) durch die Kommune beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen zu Lage und Art vorhandener Ladeinfrastruktur sowie entsprechenden Daten für in den
- ❖ nächsten zwei Jahren geplante Ladeinfrastruktur
- ❖ Abfrage nach § 12 LMG bei Eigentümern privater Grundstücke zu Lage und Art vorhandener Ladeinfrastruktur sowie entsprechenden Daten für in den nächsten zwei Jahren geplante Ladeinfrastruktur
- ❖ Ausbaupläne privater Akteure sollten bei der exakten Standortsuche berücksichtigt werden
- ❖ Orientierung an den Bedarfsrastern zur Identifikation von Handlungsräumen: Fokus auf die Zonen mit hohem bzw. mittlerem prognostiziertem Bedarf
- ❖ Machbarkeitsprüfung und Bewertung von konkreten Standorten

¹ BEV = Battery Electric Vehicle (vollelektrisches Fahrzeug); PHEV = Plug-In Hybrid Electric Vehicle (Plug-in Hybrid)

² Geringer Bedarf = 0 – 50 kW; mittlerer Bedarf = 50 – 500 kW; hoher Bedarf = ab 500 kW

2 Kommunenstruktur

Die Gemeinde Gemmrigheim hat ca. 4.600 Einwohner. Die Fläche der Gemeinde beträgt 8,23 km².

Nach Gemmrigheim pendeln täglich 513 Personen ein, während 2.020 Beschäftigte zur Arbeit in andere Gemeinden auspendeln. Hinzu kommen 240 Binnenpendler innerhalb des Ortes. Insgesamt verzeichnet Gemmrigheim damit täglich 2.773 Pendlerbewegungen³.

In Gemmrigheim besteht kein Anschluss an ein Bahnnetz. Direkte ÖPNV-Verbindungen gibt es lediglich durch Busverbindungen in umliegende Gemeinden. Die Nähe zu Kirchheim a. N. ermöglicht dennoch eine gute Erreichbarkeit der Zugverbindungen nach Stuttgart sowie Heilbronn.

Zudem ist die Gemeinde durch die Autobahnanschlussstelle Mundelsheim in ca. 7 km Entfernung gut mit der A 81 vernetzt.

Gemmrigheim grenzt im Nordosten an Neckarwestheim (Landkreis Heilbronn) sowie im Osten und Süden an die Stadt Besigheim, im Südosten an die Gemeinde Hessigheim sowie im Südwesten an Wahlheim und im Westen und Norden an Kirchheim am Neckar. Insbesondere zu Kirchheim a. N. liegt eine enge geographische Nähe vor, die beiden Gemeinden werden lediglich durch die Neckarbrücke getrennt.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

In der Kommunenumfrage gab die Gemeindeverwaltung an, dass das Thema Elektromobilität und Ladeinfrastruktur eine hohe Relevanz in ihrer Gemeinde hat. Die aktuell vorhandene Ladeinfrastruktur wurde als ausreichend eingeschätzt. Zugleich gibt es von Seiten der Verwaltung die Forderung bzw. den Wunsch, vorhandene Ladeinfrastruktur weiter auszubauen.

Das größte Potenzial wird dabei im öffentlichen Raum gesehen. Hier sind auch bereits Aktivitäten geplant. So wird ein Carsharing-Fahrzeug inklusive einer Ladestation installiert.

3.2 Elektromobilität

In der Gemeinde Gemmrigheim waren zum 1. Oktober 2025 132 BEV sowie 77 PHEV zugelassen. Dies stellt den vorläufigen Höhepunkt der dynamischen Entwicklung der letzten Jahre dar. 2017 waren lediglich zwei vollelektrische Pkw zugelassen. Bis 2021 erhöhte sich diese Zahl auf 47, ergänzt von 30 Plug-In-Hybrid-Pkw. Es waren stets mehr BEV als PHEV zugelassen.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Gemmrigheim beträgt 4,3 % und ist somit ähnlich zum landesweiten Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 17,7 % (35 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw beträgt 3,4 % (97 Pkw).

³ pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/gemmrigheim/

3.3 Ladeinfrastruktur

In Gemmrigheim sind derzeit zwei Ladepunkte an einer Ladestation vorhanden:

Albert-Bezner-Straße

EnBW

2 Normalladepunkte

Die Nennleistung der beiden Ladepunkte beträgt jeweils 22 kW. Die Nennleistung der gesamten Ladeeinrichtung beträgt 30 kW.

Derzeit befindet sich eine weitere Ladeeinrichtung in Planung, die in unmittelbarer Nähe zum bereits bestehenden Ladepunkt liegt.

Diese Ladeeinrichtung wird gemeinsam mit der Bereitstellung eines Carsharing-Fahrzeugs realisiert und beinhaltet zwei Ladepunkte mit je 22 kW Ladeleistung. Zu beachten ist, dass einer der beiden Ladepunkte häufig durch das zugehörige Carsharing-Fahrzeug belegt sein wird.

3.4 Stromnetz

§ 12 des Landesmobilitätsgesetzes Baden-Württemberg ermöglicht es neben dem Ministerium für Verkehr auch den Gemeinden, bei Betreibern von Elektrizitätsversorgungsnetzen und Eigentümern privater Grundstücke Auskünfte über Standort und Art bestehender Ladeinfrastruktur sowie über in den kommenden zwei Jahren geplante Anlagen einzuholen.

Kommunen sollten von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, um so eine breitere Datenbasis über vorhandene sowie geplante Ladeinfrastruktur zu erhalten. Insbesondere die Kenntnisse über vorhandene Ladeinfrastruktur im privaten Raum können neue Erkenntnisse für die Planung von Ladeinfrastruktur bringen.

Der Verteilnetzbetreiber in Gemmrigheim ist die Netze BW GmbH. Im Rahmen der Konzepterstellung fand bereits ein erster Austausch statt. Netze BW betonte dabei, den bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur in den Kommunen – und damit auch in Gemmrigheim – eng begleiten zu wollen.

In den grundsätzlichen Planungsüberlegungen berücksichtigt der Netzbetreiber die erwarteten Lastzuwächse, die unter anderem durch den Hochlauf der Elektromobilität entstehen. Konkrete Netzverstärkungen oder Netzausbau-Maßnahmen können jedoch erst dann umgesetzt werden, wenn tatsächliche Leistungsbedarfsveränderungen vorliegen, etwa durch verbindliche Netzanschlussanfragen oder durch Meldungen von Netzkunden. Ob ein Netzausbau notwendig ist oder ob alternative Maßnahmen wie digitale Steuerungen oder Lastverschiebungen ausreichen, lässt sich daher erst nach Kenntnis der realen Entwicklungen beurteilen. Grundlage dafür bildet auch § 11 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG), der einen sicheren und wirtschaftlichen Netzbetrieb vorschreibt: Notwendige Maßnahmen müssen umgesetzt, unnötige hingegen vermieden werden.

Insbesondere bei größeren Ladeparks mit höheren Leistungen sollte die Kommune frühzeitig mit dem Verteilnetzbetreiber in Kontakt treten, um die Anschlussoptionen an das öffentliche Netz zu besprechen.

Für größere Vorhaben, insbesondere Ladeparks mit hohen Leistungen, wird empfohlen, frühzeitig den Austausch mit Netze BW zu suchen. So können Anschlussoptionen und mögliche Netzanforderungen rechtzeitig abgestimmt werden.

Gemäß § 14a EnWG können private (nicht-öffentliche) Ladestationen ohne Genehmigung des Netzbetreibers angeschlossen werden, müssen jedoch zuvor angemeldet werden. Der Netzbetreiber darf die Ladeleistung bei einer drohenden Überlastung zeitweise reduzieren, ist anschließend jedoch verpflichtet, das Netz so auszubauen, dass die Anlage voll nutzbar ist. Daher ist es wichtig, dass alle privaten Ladepunkte über die Homepage von Netze BW ordnungsgemäß angemeldet werden, um erforderliche Netzverstärkungen frühzeitig planen und umsetzen zu können.

Informationen zum Stromnetz stellt Netze BW den Kommunen über die **KommunalPlattform** bereit. Besonders relevant sind dabei zwei Module:

Im Modul „**Netzentwicklung**“ wird die Auslastungsprognose für das Stromnetz auf Basis der Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg aufgezeigt, das bis 2040 Netto-Treibhausgasneutralität erreichen möchte. Die Prognosen der benötigten PV-Anlagen, Ladestationen und Wärmepumpen orientieren sich am Klimaneutralitätsszenario des Netzentwicklungsplans (Szenario B/C, 2045) sowie an der Studie „Baden-Württemberg klimaneutral 2040“ der Plattform Erneuerbare Energien. Die Kommunen können damit frühzeitig erkennen, wie sich der Hochlauf dieser Technologien auf ihr örtliches Stromnetz auswirkt.

Das Modul „**Energiedaten und Netzinformationen**“ zeigt in einer Gemarkungskarte die bei Netze BW gemeldete Ladeinfrastruktur. Kommunen erhalten so einen Überblick über die bestehende Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus enthält das Modul eine grafische Darstellung der Entwicklung der installierten Ladeleistung, der Anzahl der Ladepunkte und der Anzahl der Ladestandorte sowie der Entwicklung der Elektrofahrzeuge der letzten Jahre. Diese Informationen stehen auch im „**Energiemonitor**“ zum Download bereit.

4 Bedarfsanalyse

Um den künftig steigenden Bedarf an Lademöglichkeiten decken zu können, wird ein weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig sein. Prognosen des StandortTOOLS zeigen einen kontinuierlichen Anstieg der erforderlichen öffentlich zugänglichen Ladeleistung:

Während im Jahr 2026 rund 79 kW zusätzlich benötigt werden, steigt der Bedarf bis 2030 bereits auf etwa 205 kW an. Für das Jahr 2035 wird ein theoretischer zusätzlicher Gesamtbedarf von rund 338 kW erwartet.

Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 79 kW
- **2027:** 109 kW
- **2028:** 143 kW
- **2029:** 172 kW
- **2030:** 205 kW
- **2035:** 338 kW

Es handelt sich somit um einen stetigen, aber moderaten Anstieg des Bedarfs, der durch die Errichtung einzelner Ladesäulen bereits gedeckt werden kann.



Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 4 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

Im Jahr 2026 zeigt sich im gesamten Gemeindegebiet von Gemmrigheim lediglich ein geringer Ladeinfrastrukturbedarf, ohne einzelne Raster, die deutlich hervorstechen (siehe Abbildung 1). Erst ab 2028 sowie 2030 hebt sich ein Bereich am Neckar vom übrigen Gemeindegebiet ab (siehe Abbildungen 2 und 3). Dieses Raster bleibt bis 2035 das einzige innerhalb Gemmrigheims, das einen erhöhten Bedarf aufweist (siehe Abbildung 4). Es umfasst den Bereich zwischen Ottmarsheimer Tor und Obere/Untere Felderstraße sowie zwischen Bergstraße/Schule und Neckar. Der Bedarf innerhalb dieses Rasters steigt von 50 – 100 kW in den Jahren 2028 und 2030 auf 100 – 300 kW im Jahr 2035.

Im restlichen Gemeindegebiet entsteht lediglich ein geringer Bedarf von maximal 50 kW pro Raster.

Beachtung sollte auch der prognostizierte Bedarf in der Nachbargemeinde Kirchheim am Neckar finden. Dort entstehen bis 2035 Bedarfsraster mittlerer Ausprägung im Bereich der Neckarbrücke und damit in unmittelbarer Nähe zu Gemmrigheim. Der Rand eines Bedarfsrasters in Kirchheim a. N. liegt am Neckar auf Gemmrigheimer Seite direkt an der Wasenhalle. Der Parkplatz an der Wasenhalle könnte als Standort für öffentliche Ladeinfrastruktur in Betracht gezogen werden. Eine Errichtung von Ladeinfrastruktur in

diesem Gebiet könnte somit auch den Einwohnerinnen und Einwohnern von Kirchheim a. N. zugutekommen. Eine Abstimmung mit der Gemeinde Kirchheim a. N. erscheint daher sinnvoll.

Darüber hinaus sollten private, aber öffentlich zugängliche Flächen in die Planungen einbezogen werden. Besonders relevant ist hier der Parkplatz vor dem REWE und dm an der Hauptstraße. Zwar befindet sich dort bereits eine Ladestation, und eine weitere ist in Planung, dennoch könnten zusätzliche Ladepunkte sinnvoll sein. Da Gemmrigheim zu den kleineren Kommunen des Landkreises zählt, bietet sich eine Bündelung der Ladeinfrastruktur an diesem zentral gelegenen und für das gesamte Gemeindegebiet gut erreichbaren Standort gut an.

In unmittelbarer Nähe befindet sich zudem der ALDI-Markt, dessen großzügig dimensionierter Parkplatz den Wegfall einzelner Stellplätze für zusätzliche Ladepunkte voraussichtlich gut kompensieren kann. Beide Flächeneigentümer sollten gemäß § 12 LMG zu ihren Ausbauplänen angefragt und zu weiteren Schritten angeregt werden.

Hinweis: *Die in den Kommunensteckbriefen dargestellten Bedarfe basieren auf den Ergebnissen des StandortTOOLS und dienen der strategischen Orientierung für einen vorausschauenden Ausbau der Ladeinfrastruktur.*

Die dargestellten Standorte stellen keine geprüften oder verbindlich festgelegten Einzelstandorte dar. Eine standortscharfe Prüfung kann im Rahmen der Steckbriefe nicht erfolgen, da hierfür zusätzliche lokale Anforderungen zu berücksichtigen sind, insbesondere zu Netzanschlussmöglichkeiten, baurechtlichen Rahmenbedingungen, konkrete Flächenverfügbarkeit sowie die Einbindung in bestehende Verkehrs- und Parkraumkonzepte. Grundlage für die Bedarfsberechnungen sind die Bestandszahlen von Januar 2025. Eine Aktualisierung des StandortTOOLS, dessen Daten die Grundlage der Bedarfsberechnungen sind, findet erst nach Veröffentlichung des Konzepts statt. Sollten sich deutliche Änderungen bei den berechneten Bedarfen ergeben, wird der Steckbrief aktualisiert.