

Ladeinfrastrukturkonzept Landkreis Ludwigsburg



Bildquelle: Landratsamt Ludwigsburg

Impressum

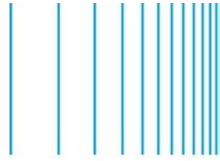
Herausgeber:



LANDKREIS
LUDWIGSBURG

Landratsamt Ludwigsburg
Hindenburgstraße 40
71638 Ludwigsburg
Tel.: 07141 144 0
www.landkreis-ludwigsburg.de

Erstellt durch:



KLIMASCHUTZ
IST UNSER AUFTRAG
Landkreis Ludwigsburg

Marvin Wachter
Management Ladeinfrastruktur
Geschäftsteil 212 – Nachhaltige Mobilität
[www.landkreis-ludwigsburg.de/nachhaltigemobili-
taet](http://www.landkreis-ludwigsburg.de/nachhaltigemobilitaet)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Ansatz und Abgrenzung	7
2 Hintergrund	7
2.1 Der Landkreis	7
2.1.1 Mobilität im Landkreis	8
2.2 Zielsetzungen zur Transformation des Verkehrs	9
2.2.1 Zielsetzungen des Landes	9
2.2.2 Zielsetzungen des Landkreises	9
2.3 Information und Bedeutung des Konzepts	10
2.4 Grundlagenwissen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur	11
2.4.1 Technische Aspekte	11
2.4.2 Relevante Marktakteure	12
2.4.3 Stromnetz	13
2.4.4 Rechtliche und politische Rahmenbedingungen	14
2.4.5 Private und (halb-)öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur	16
2.5 Rolle der Kommunen	17
3 Bestandsanalyse	18
3.1 Auswertung der Kommunenumfrage	18
3.2 Elektromobilität im Landkreis: Neuzulassungen und Bestandszahlen	24
3.3 Ladeinfrastruktur im Landkreis: Entwicklung und Bestandszahlen	27
4 Bedarfsanalyse	31
4.1 Prognostizierte Entwicklung von E-Pkw im Landkreis	31
4.2 Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Landkreis	31
4.2.1 Methodik StandortTOOL	31
4.2.2 Künftige Bedarfe im Landkreis Ludwigsburg	34
5 Empfohlene Vorgehensweise	38
5.1 Konzeption	38
5.2 Verfahren	38
5.2.1 Sondernutzungssatzung	39
5.2.2 Richtlinie für die Errichtung von Ladeinfrastruktur	39
5.2.3 Finanzierung	39
5.2.4 Rechtliche Voraussetzungen der Vergabephase	40
5.2.5 Aufbauverfahren	40
5.2.6 Vergabeverfahren	42
5.3 Genehmigung	43
5.3.1 Baugenehmigung	43

5.3.2	Genehmigungen für die Errichtung im öffentlichen Raum	43
5.4	Errichtung und Betrieb	44
6	Unterstützungsmöglichkeiten	46
6.1	Leitfäden und Wissensbroschüren.....	46
6.2	Muster und Vorlagen	46
6.3	Toolbox der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur	47
6.3.1	LadeLernTOOL	47
6.3.2	FlächenTOOL	47
6.3.3	StandortTOOL	47
6.3.4	MasterplanTOOL	48
6.4	Finanzielle Förderungen	48
6.5	Förderung von Fachkräften für Mobilität und Klimaschutz	48
6.6	Förderung qualifizierter Fachkonzepte	48
7	Maßnahmen der Kreisverwaltung zur Unterstützung des Ladeinfrastruktur-Ausbaus.....	49
8	Kommunensteckbriefe	59
	Asperg	
	Benningen	
	Besigheim	
	Bietigheim-Bissingen	
	Freiberg a. N.	
	Freudental	
	Gemrigheim	
	Gerlingen	
	Hessigheim	
	Kirchheim a. N.	
	Korntal-Münchingen	
	Kornwestheim	
	Ludwigsburg	
	Marbach a. N.	
	Oberriexingen	
	Sachsenheim	
	Schwieberdingen	
	Sersheim	
	Steinheim an der Murr	
	Tamm	
	Vaihingen an der Enz	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split	8
Abbildung 2: Sektorenziele Klimaschutz im Verkehr BW; Quelle: www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/verkehrswende	9
Abbildung 3: Steckertypen Ladeinfrastruktur; Quelle: www.e-mobilbw.de/fileadmin/media/e-mobilbw/Publikationen/Broschueren/LINOx_BW_Leitfaden.pdf	12
Abbildung 4: Vorgaben aus dem derzeitigen GEIG; Quelle: KEA-BW	14
Abbildung 5: Vorgaben aus der EBPD-Novellierung; Quelle: KEA-BW	15
Abbildung 6: Kommunale Handlungsbereiche; Quelle: nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2025/06/Aktualisierung-Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf	18
Abbildung 7: Einschätzung vorhandener Ladeinfrastruktur; Eigene Darstellung	19
Abbildung 8: Forderung Politik; Eigene Darstellung	20
Abbildung 9: Forderung Verwaltung; Eigene Darstellung	20
Abbildung 10: Forderung Bürger; Eigene Darstellung	21
Abbildung 11: Größter Bedarf; Eigene Darstellung	22
Abbildung 12: Herausforderungen; Eigene Darstellung	23
Abbildung 13: Bestandszahlen BEV und PHEV; Eigene Darstellung	25
Abbildung 14: Neuzulassungen BEV und PHEV; Eigene Darstellung	25
Abbildung 15: Lade-use-cases; Quelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur "Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf"	32
Abbildung 16: Legende Bedarfsanzeige; Quelle: Eigene Darstellung nach StandortTOOL	34
Abbildung 17: Bedarfskarte Landkreis Ludwigsburg 2030; Quelle: StandortTOOL	35
Abbildung 18: Bedarfskarte Landkreis Ludwigsburg 2035; Quelle: StandortTOOL	36
Abbildung 19: Beispiele für Verkehrskennzeichen an Ladeinfrastruktur; Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Katalog der Verkehrskennzeichen (vzkat.de)	45
Abbildung 20: Legende Bedarfsanzeige; Quelle: Eigene Darstellung nach StandortTOOL	59
Abbildung 21: Kommunen mit Steckbrief; Eigene Darstellung	60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bestandszahlen Pkw nach Gemeinde; Eigene Darstellung	27
Tabelle 2: Bestand Ladeinfrastruktur nach Gemeinde; Eigene Darstellung	28
Tabelle 3: Installierte Ladeleistung nach Gemeinde; Eigene Darstellung	30
Tabelle 4: Bedarfe nach Gemeinde; Eigene Darstellung	37

Abkürzungsverzeichnis

AC	Alternating Current (Wechselstrom; Normalladen mit Ladeleistung von bis zu 22 kW)
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe)
BEV	Battery Electric Vehicle (vollelektrischer Pkw)
CCS	Combined Charging Systems (internationaler Standard)
CPO	Charge Point Operator (Betreiber von Ladeinfrastruktur)
DC	Direct Current (Gleichstrom; Schnellladen ab 22 kW)
EMOG	Elektromobilitätsgesetz
EMP	Fahrstromanbieter
GEIG	Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz
HPC	High Power Charger (Schnellladeleistungen ab 150 kW)
KEA-BW	Landesenergieagentur Baden-Württemberg
kW	Kilowatt
LEA	Energieagentur Kreis Ludwigsburg e.V.
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LMG	Landesmobilitätsgesetz
LSV	Ladesäulenverordnung
NOW GmbH	Nationale Organisation für den Wandel in der Mobilität
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PHEV	Plug-In Hybrid Electric Vehicle
Pkw	Personenkraftwagen

1 Ansatz und Abgrenzung

Die Entwicklung der Elektromobilität schreitet auch im Landkreis Ludwigsburg kontinuierlich voran. Mit der steigenden Zahl elektrisch betriebener Fahrzeuge wächst der Bedarf an einer leistungsfähigen und verlässlichen Ladeinfrastruktur.

Zur Unterstützung der Kommunen wurde dieses Ladeinfrastruktur-Konzept auf Ebene des Landkreises entwickelt. Es stellt einen übergeordneten Orientierungsrahmen bereit, zeigt Bedarfsentwicklungen auf und bündelt wesentliche fachliche, rechtliche und organisatorische Aspekte rund um den Ausbau von Ladeinfrastruktur.

Ein kreisweites Konzept unterscheidet sich dabei von einem kommunalen Standortkonzept. Während Städte und Gemeinden konkrete Flächen identifizieren, priorisieren und umsetzen können, nimmt das vorliegende Konzept eine koordinierende Perspektive ein. Die konkrete Standortplanung, Flächenverfügbarkeit, bau- und planungsrechtliche Prüfung sowie die Umsetzung verbleiben in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommune. Das Konzept kann hierfür fachliche Grundlagen, Datenübersichten und methodische Hilfestellungen liefern, ersetzt jedoch keine kommunale Einzelfallprüfung. Vielmehr dient das Konzept den kommunalen Mitarbeitenden als Unterstützung für ihre Arbeit im Themengebiet Elektromobilität und Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus dient es als konzeptioneller Rahmen für darauffolgende Maßnahmen der Kreisverwaltung.

Der Fokus des Konzepts liegt auf der (halb-)öffentlichen Ladeinfrastruktur, da hier die Kommunen den größten Handlungsspielraum besitzen. Zudem betrachtet das Konzept Ladeinfrastruktur für E-Pkw. Gleichwohl gewinnt auch die Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs und die dazugehörige Ladeinfrastruktur an Relevanz, weshalb dies ebenso wie private Ladeinfrastruktur Teil des Maßnahmenkatalogs der Kreisverwaltung ist.

2 Hintergrund

2.1 Der Landkreis

Mit rund 535.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 30.09.2025) zählt der Landkreis Ludwigsburg zu den bevölkerungsreichsten Landkreisen Baden-Württembergs. Mit einer Bevölkerungsdichte von 802 Menschen pro Quadratkilometer gehört er außerdem zu den am dichtesten besiedelten Regionen Deutschlands.

Die kommunale Struktur umfasst 39 Städte und Gemeinden, darunter 19 Städte und sechs Große Kreisstädte. Die größte Stadt ist die Kreisstadt Ludwigsburg mit etwa 94.000 Einwohnern, gefolgt von Bietigheim-Bissingen und Kornwestheim. Die kleinsten Gemeinden sind Freudental und Hessigheim mit jeweils rund 2.500 Einwohnern.

Geografisch grenzt der Landkreis im Norden an den Landkreis Heilbronn, im Osten an den Rems-Murr-Kreis, im Südosten an die Landeshauptstadt Stuttgart, im Südwesten an den Landkreis Böblingen und im Westen an den Enzkreis.

Der Landkreis liegt in der wirtschaftsstarken Region Stuttgart und ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort mit einer hohen Dichte an Industrie- sowie Gewerbebetrieben.

2.1.1 Mobilität im Landkreis

Der Landkreis Ludwigsburg verzeichnet ein besonders hohes Aufkommen an berufsbedingtem Pendelverkehr. Täglich pendeln rund 82.000 Beschäftigte aus anderen Landkreisen zur Arbeit in den Landkreis Ludwigsburg ein, während gleichzeitig etwa 109.000 Erwerbstätige zur Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit in andere Kreise auspendeln. Die intensivsten Pendelverflechtungen bestehen dabei mit der Landeshauptstadt Stuttgart sowie mit den benachbarten Landkreisen Böblingen, Heilbronn und dem Rems-Murr-Kreis.

Eine ebenfalls bedeutende Rolle spielen die sogenannten Binnenpendler: Innerhalb des Landkreises selbst pendeln täglich rund 132.000 Personen zwischen Wohn- und Arbeitsort¹.

Ein Blick auf den Modal Split in Baden-Württemberg sowie auf die beiden Regionstypen „Stadtregion“ und „ländlicher Raum“, denen der Landkreis Ludwigsburg zugeordnet werden kann, verdeutlicht: Der motorisierte Individualverkehr und hier insbesondere der private Pkw, dominiert weiterhin den Berufsverkehr. Es ist davon auszugehen, dass dieser Verkehrsträger auch in den kommenden Jahren eine zentrale Rolle einnehmen wird.

Gerade deshalb ist es von entscheidender Bedeutung, die Mobilitätswende, also den Wandel hin zu nachhaltigeren, vielfältigeren Fortbewegungsmöglichkeiten wie dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Rad- und Fußverkehr, mit einer Antriebswende zu verbinden. Ziel ist ein klimafreundlicher, zukunftsfähiger Pendelverkehr, der sowohl ökologische als auch gesellschaftliche Anforderungen erfüllt.

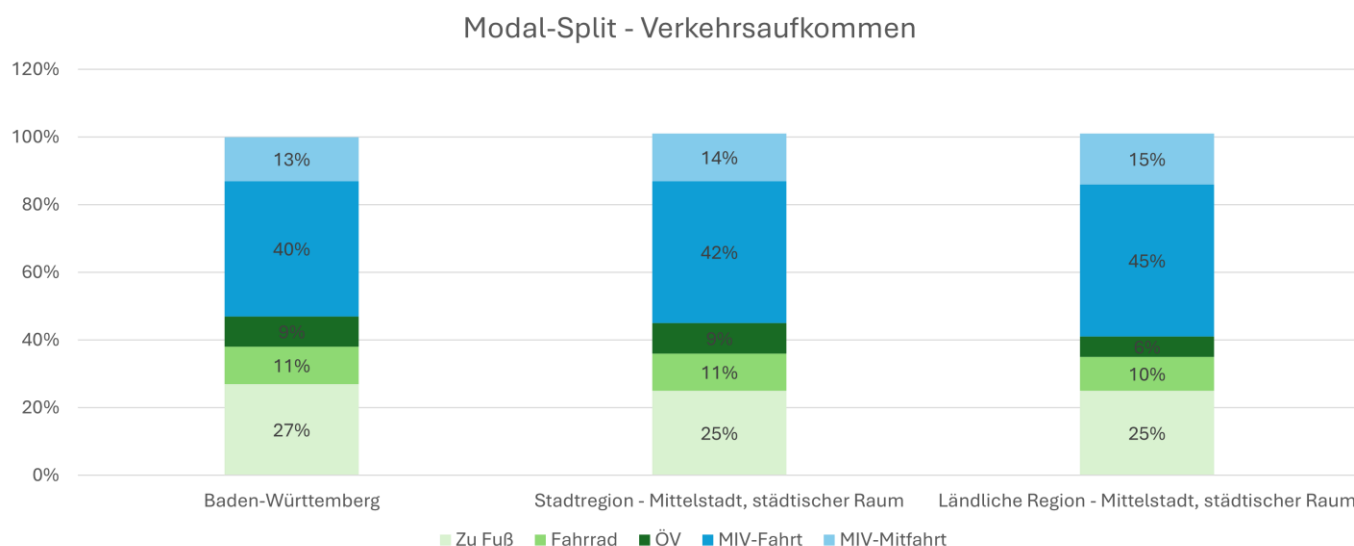


Abbildung 1: Modal Split; Eigene Darstellung, Datengrundlage: Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland – MiD 2023

¹ pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/

2.2 Zielsetzungen zur Transformation des Verkehrs

2.2.1 Zielsetzungen des Landes

Baden-Württemberg hat sich ambitionierte Ziele für den Klimaschutz im Verkehr gesetzt und möchte den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 um 55 % im Vergleich zu 1990 reduzieren. Hierfür wurden Ziele für verschiedene Sektoren gesetzt:

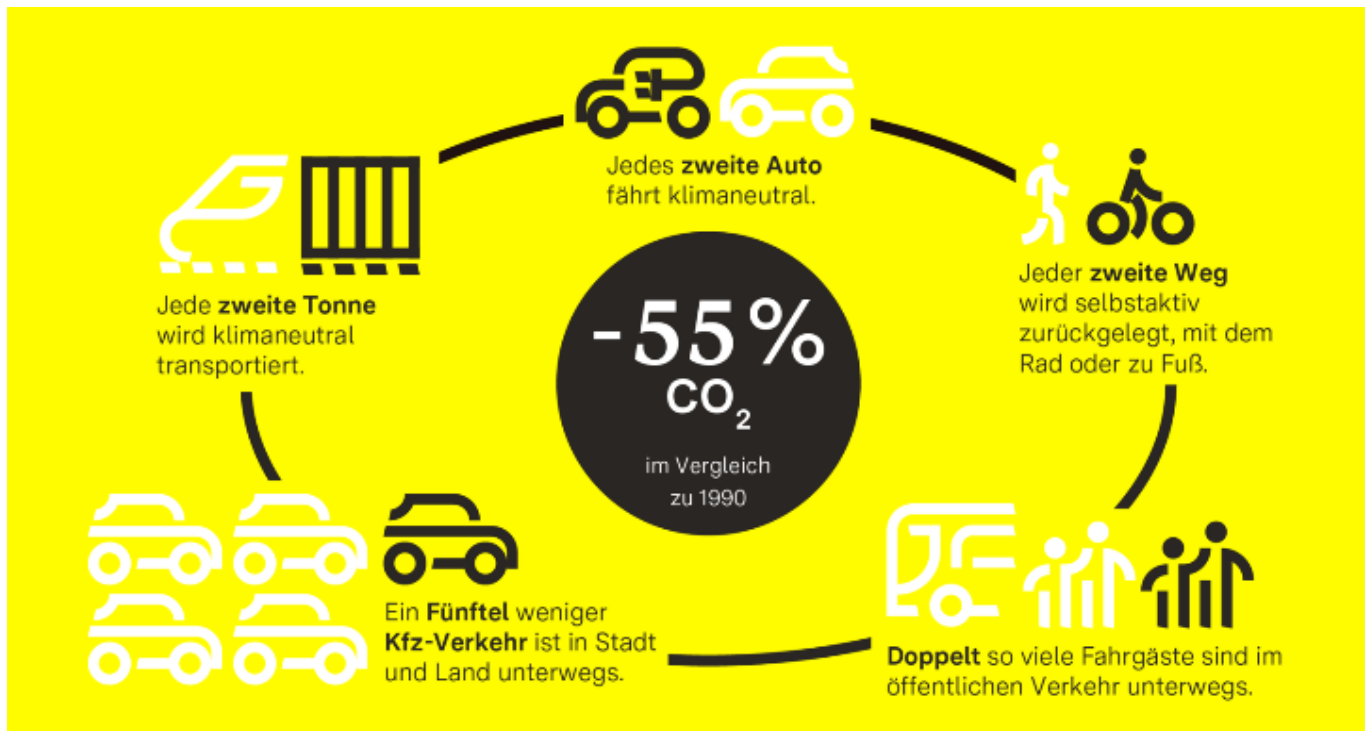


Abbildung 2: Sektorenziele Klimaschutz im Verkehr BW; Quelle: www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/verkehrswende

Damit künftig jedes zweite Auto emissionsfrei fährt, kommt der Elektromobilität eine entscheidende Bedeutung zu. Bis 2030 soll rund ein Drittel aller Fahrzeuge (35 %) elektrisch betrieben werden. Allerdings ist dafür noch eine erhebliche Steigerung notwendig. Trotz steigender Zulassungs- und Bestandszahlen beträgt der Anteil von elektrisch betriebenen Pkw in Baden-Württemberg lediglich 4,2 % (Stand 01.07.2025).

Ein entscheidender Hebel für die Transformation hin zur Elektromobilität ist der bedarfsgerechte Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Nur wenn flächendeckend, zuverlässig und leistungsfähig geladen werden kann, werden immer mehr Menschen bereit sein, auf ein E-Auto umzusteigen. Neben der Anzahl der Ladepunkte spielt auch deren räumliche Verteilung, Zugänglichkeit, Ladeleistung und die Integration in digitale Systeme eine bedeutende Rolle. Die Ladeinfrastruktur muss dabei nicht nur heutigen Anforderungen genügen, sondern mit dem wachsenden Fahrzeugbestand Schritt halten. Deshalb ist eine strategische Planung und der vorausschauende Aufbau von Ladeinfrastruktur von zentraler Bedeutung.

2.2.2 Zielsetzungen des Landkreises

Der Landkreis Ludwigsburg verfolgt im Einklang mit dem Land Baden-Württemberg das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2040.

Die besondere Bedeutung des Klimaschutzes im Verkehr im Landkreis wird durch die Erstellung des Klimamobilitätsplans deutlich, dessen Erarbeitung im August 2022 durch die Kreisverwaltung startete. Als eine von sechs Modellkommunen der Pilotphase des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg war der Landkreis Ludwigsburg der erste Landkreis im Land, der einen solchen Plan entwickelt hat. In enger Zusammenarbeit mit 30 Kreiskommunen entstand ein Maßnahmenkatalog, der im Juli 2025 vom Kreistag beschlossen wurde. Ziel ist es, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Basisjahr 2010 zu senken.

Unter den besonders wirkungsvollen Maßnahmen finden sich zentrale Ansätze zur Förderung der Elektromobilität, unter anderem durch den strategischen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur.

2.3 Information und Bedeutung des Konzepts

Bei der Umsetzung zahlreicher Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich kommt den Städten und Gemeinden eine Schlüsselrolle zu, darunter auch in den Bereichen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur.

Allerdings stehen viele Kommunen vor der Herausforderung, dass ihnen aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen oft die Kapazitäten fehlen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur strategisch und koordiniert voranzubringen. Ein systematischer und vorausschauender Ausbau ist jedoch notwendig, um ein flächendeckendes, gut zugängliches Netz an Lademöglichkeiten zu schaffen.

Das vorliegende Konzept soll die Städte und Gemeinden im Landkreis Ludwigsburg beim Ausbau der Ladeinfrastruktur gezielt unterstützen. Dabei wurden insbesondere die im Rahmen der Kommunenumfrage geäußerten Bedarfe, Herausforderungen und Erwartungen berücksichtigt ([siehe Kapitel 3.1](#)).

Ein zentraler Bestandteil des Konzepts ist eine Bestands- und Bedarfsanalyse der Ladeinfrastruktur im Landkreis. Diese umfasst sowohl die Erfassung und Bewertung der vorhandenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte als auch eine Analyse der Verteilung und Entwicklung elektrisch betriebener Fahrzeuge in der Region. Ergänzend fließen die Ergebnisse einer von der Kreisverwaltung im April 2025 durchgeführten Kommunenumfrage ein, die wertvolle Hinweise zu lokalen Rahmenbedingungen, geplanten Maßnahmen und konkreten Unterstützungsbedarfen liefern.

Die Darstellung der empfohlenen Vorgehensweise soll dazu beitragen, Planungs- und Entscheidungsprozesse auf kommunaler Ebene zu erleichtern und mehr Orientierung im komplexen Themenfeld Ladeinfrastruktur zu schaffen.

Dazu werden Unterstützungsangebote und Handlungsoptionen der Kreisverwaltung aufgezeigt, die über den rein konzeptionellen Rahmen hinausgehen und die Kommunen bei der praktischen Umsetzung künftig begleiten.

Ergänzt wird das Konzept durch individuelle Kommunensteckbriefe. 21 der 39 Kreiskommunen haben einen solchen Steckbrief angefordert. Diese geben jeweils einen Überblick über den aktuellen Stand der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur sowie über die prognostizierten Ladebedarfe vor Ort. Aus den Steckbriefen ergeben sich keine Verbindlichkeiten für die Städte und Gemeinden. Sie dienen vielmehr

als fundierte Orientierungs- und Arbeitsgrundlage für weiterführende Überlegungen und Planungen im Bereich der Ladeinfrastruktur.

2.4 Grundlagenwissen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Für den erfolgreichen Aufbau von Ladeinfrastruktur im kommunalen Kontext ist ein grundlegendes Verständnis der technischen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen notwendig. Dieses Kapitel vermittelt daher kompakt das notwendige Basiswissen: Es erläutert zentrale technische Aspekte von Ladeinfrastruktur, stellt relevante Marktakteure vor, beleuchtet die wichtigsten politischen und rechtlichen Vorgaben und thematisiert die Unterscheidung zwischen privater, halb-öffentlicher und öffentlicher Ladeinfrastruktur.

2.4.1 Technische Aspekte

Ladetechnologien für Elektrofahrzeuge lassen sich grundsätzlich in drei Leistungskategorien einteilen:

- Normalladen (AC) mit Ladeleistung von bis zu 22 kW
- Schnellladen (DC) ab 22 kW
- High Power Charger (HPC) mit besonders hoher Ladeleistung ab 150 kW

Da Elektroautos zum Laden Gleichstrom (DC) benötigen, jedoch das öffentliche Stromnetz ausschließlich Wechselstrom (AC) liefert, ist eine Umwandlung erforderlich. Beim Normalladen erfolgt diese Umwandlung über den Wandler im Fahrzeug selbst, was zu längeren Ladezeiten führt. Beim Schnellladen hingegen wird der Strom bereits in der Ladesäule in Gleichstrom umgewandelt, der direkt in die Fahrzeugbatterie fließt, weshalb der Ladevorgang dadurch deutlich kürzer ist.

Die maximale Ladeleistung wird durch die technisch begrenzende Komponente im Ladeprozess bestimmt. Ein Elektrofahrzeug mit einer maximalen Ladeleistung von 11 kW kann selbst an einer 22-kW-Wallbox nur mit höchstens 11 kW laden. Ebenso ist ein Fahrzeug mit einer maximalen Ladeleistung von 125 kW an einer Ladestation mit maximal 50 kW Ladeleistung auf diese 50 kW begrenzt.

Für die Verbindung zwischen Ladeinfrastruktur und Fahrzeugbatterie kommen unterschiedliche Steckertypen und technische Komponenten zum Einsatz.

Als Standard für das Laden von Elektrofahrzeugen hat die Europäische Union den Typ-2-Stecker innerhalb des Combined Charging Systems (CCS) festgelegt. Durch seine spezifische Bauform kann er problemlos in die passende Typ-2-Steckdose eingesteckt werden. Mit insgesamt sieben Kontakten ermöglicht dieser Steckertyp nicht nur eine Ladeleistung von bis zu 22 kW, sondern auch eine effiziente Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ladestation.

Auch Tesla setzt für den europäischen Markt auf den Typ-2-Anschluss, allerdings sind die Stecker an den unternehmenseigenen Ladesäulen so konzipiert, dass dort ausschließlich Tesla-Fahrzeuge geladen werden können. Es gibt jedoch erste Ansätze, diese Ladesäulen künftig auch für andere Fahrzeugmarken freizugeben. Für höhere Ladeleistungen wurde der „Combo 2“-Stecker entwickelt – eine Weiterentwicklung des Typ-2-Standards, die Gleichstromladen (DC) mit bis zu 350 kW ermöglicht. Als alternative Schnellladetechnologie wird zudem der von japanischen Herstellern eingeführte CHAdeMO-Stecker genutzt, der sich durch eine abweichende Kontaktanordnung auszeichnet. Abbildung 3 zeigt eine Darstellung der unterschiedlichen Steckertypen



Abbildung 3: Steckertypen Ladeinfrastruktur; Quelle: www.e-mobilbw.de/fileadmin/media/e-mobilbw/Publikationen/Broschueren/LINOx_BW_Leitfaden.pdf

2.4.2 Relevante Marktakteure

Ladestationseigentümer sind natürliche oder juristische Personen, die die Errichtung und den Betrieb der Ladestation finanzieren. Sie können auch gleichzeitig Betreiber der Ladestation sein, oder lediglich als Investor auftreten, der sich für die operativen Tätigkeiten alle notwendigen Dienstleistungen einkauft. In letzterem Fall regelt ein Vertrag die Aufteilung von Gewinnen und Verlusten sowie die erbrachten Leistungen des Betreibers.

Ladesäulenbetreiber (CPO) sind verantwortlich für den technischen Betrieb der Ladestation. Dazu gehören die Online-Anbindung an ein IT-Backend sowie gegebenenfalls auch die Wartung der Station. Laut Ladesäulenverordnung übt der Betreiber „bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts“ aus. In der Praxis übernehmen u.a. Energieversorger, Kommunen, Einzelhändler oder Hotelbetriebe diese Rolle. Der CPO schließt Verträge mit allen Akteuren ab, die für den Betrieb der Ladestation entscheidend sind, u.a. dem Fahrstromanbieter, deren Kunden dann an der Station laden können.

Fahrstromanbieter (EMP) bieten ihren Kunden Zugang zu verschiedenen Ladestationen unterschiedlicher CPOs und übernehmen die Abrechnung der Ladevorgänge. Dazu schließt er Verträge mit den CPOs ab. Kunden wiederum schließen einen Vertrag mit dem EMP für die Nutzung von Ladestrom zu bestimmten Tarifen.

Häufig treten auch kommunale Unternehmen, z.B. Stadtwerke als EMP auf. Zum Teil treten EMPs gleichzeitig als CPOs auf.

Backend-Betreiber stellen die technische Infrastruktur zur Verfügung, die für den digitalen Betrieb einer Ladestation notwendig ist. Sein zentrales Element ist das IT-Backend, das als digitale Schaltzentrale fungiert und die Datenübertragung zwischen Ladestation und Nutzersystemen ermöglicht.

Die Ladestation überträgt ihre Daten entweder über eine integrierte Internetverbindung oder eine SIM-Karte an das IT-Backend. Dieses System spielt eine essenzielle Rolle, da es beispielsweise die Freischaltung des Ladevorgangs steuert, sobald sich ein Kunde mit einer Ladekarte oder einer mobilen App an der Ladestation anmeldet.

Falls ein Ladestationsbetreiber kein eigenes IT-Backend betreibt, kann er diese Aufgabe an einen spezialisierten Backend-Betreiber auslagern.

E-Roaming-Anbieter ermöglichen über eine Online-Plattform Kooperationen zwischen CPO und EMP. Dies beinhaltet meist die vertragliche Einigung sowie die technische Verbindung zwischen EMP und CPO. Dadurch wird die Abstimmung der Vertragsbedingungen, die Abwicklung der Abrechnungen und der Datenaustausch zwischen den verschiedenen CPOs und EMPs erleichtert. Durch diese Kooperationen wird sichergestellt, dass Kunden eines Fahrstromanbieters an möglichst vielen Ladestationen verschiedener Betreiber laden können. Gleichzeitig profitieren die Ladestationsbetreiber, indem sie ihre Ladepunkte für eine größere Anzahl von Nutzern zugänglich machen.

Stromlieferanten sorgen dafür, dass eine Ladestation mit elektrischer Energie versorgt wird, um Strom abgeben zu können. Die Stromversorgung wird in der Regel über einen Netzanschluss bereitgestellt, der vom Stromlieferanten gespeist wird. Häufig kommen dabei kommunale Unternehmen wie z.B. Stadtwerke zum Einsatz. Der Vertrag, der vom Betreiber der Ladestation mit einem Stromlieferanten abgeschlossen wird, hat wichtige ökonomische und ökologische Auswirkungen.

2.4.3 Stromnetz

Durch intelligentes Lademanagement sowie eine zeitliche Verteilung der Ladevorgänge kann die Netzbelastung wirksam gesteuert werden. Auch bei einem hohen Elektrifizierungsgrad des Pkw-Verkehrs erscheint die Herausforderung damit grundsätzlich beherrschbar, erfordert jedoch eine vorausschauende Planung und enge Abstimmung mit den Netzbetreibern.

Für die Installation von Normalladeinfrastruktur sind Kapazitäten des Niederspannungsnetzes erforderlich. Für die Installation von Schnellladeinfrastruktur wird oftmals auf das Mittelspannungsnetz zurückgegriffen.

Im Landkreis Ludwigsburg gibt es sieben verschiedene Verteilnetzbetreiber, die jeweils in folgenden Kommunen tätig sind:

- **Syna GmbH:** Affalterbach, Benningen, Erdmannhausen, Großbottwar, Hessigheim, Ingersheim, Marbach a. N. (Ortsteil Rielingshausen), Möglingen, Mundelsheim, Murr, Oberstenfeld, Pleidelsheim und Steinheim an der Murr
- **Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH:** Kornwestheim und Ludwigsburg
- **Gemeinsame Netzgesellschaft SWLB/STWWN GmbH & Co. KG:** Remseck
- **Stadtwerke Bietigheim-Bissingen GmbH:** Bietigheim-Bissingen, Oberriexingen und Sersheim
- **Stadtwerke Ditzingen GmbH & Co. KG:** Ditzingen
- **NHF-Netzgesellschaft Heilbronn-Franken mbH:** Kirchheim a. N.
- **Netze BW GmbH:** Asperg, Besigheim, Bönningheim, Eberdingen, Erligheim, Freiberg a. N., Freudental, Gemmrigheim, Gerlingen, Hemmingen, Korntal-Münchingen, Löchgau, Marbach a. N., Markgröningen, Sachsenheim, Schwieberdingen, Tamm, Vaihingen und Walheim.

Im Zuge der Erstellung der Kommunensteckbriefe fand mit einem Großteil der Verteilnetzbetreiber der Landkreis-Kommunen ein Austausch statt. Dabei wurde deutlich, dass die Verteilnetzbetreiber ihre Netze vorausschauend unter Berücksichtigung der erwarteten Entwicklung der Elektromobilität planen. Konkrete Netzausbau- und Verstärkungsmaßnahmen werden in der Regel dann umgesetzt, wenn ein tatsächlicher Leistungsbedarf absehbar ist oder durch verbindliche Anschlussanfragen konkretisiert wird.

Übereinstimmend empfehlen die Verteilnetzbetreiber eine möglichst frühzeitige Einbindung bei kommunalen Ausbauvorhaben der Ladeinfrastruktur. So können Anschlussoptionen geprüft und Ausbaubedarfe koordiniert werden.

2.4.4 Rechtliche und politische Rahmenbedingungen

Zahlreiche Gesetze und strategische Vorgaben beeinflussen den Ausbau der Elektromobilität und Ladeinfrastruktur. Eine umfassende Übersicht über relevante europäische, nationale, landes- und kommunalrechtliche Regelwerke bietet die [Gesetzeskarte](#) der NOW GmbH. Im Folgenden werden zentrale Rahmenbedingungen knapp dargestellt. Der Fokus liegt dabei auf jenen, die für Kommunen von besonderer Bedeutung sind.

2.4.4.1 Elektromobilitätsgesetz (EMOG)

Ein wesentliches Instrument auf kommunaler Ebene ist das **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)**. Es eröffnet Kommunen die Möglichkeit, elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr gezielt zu bevorzugen. Dazu zählen unter anderem die Reduzierung oder Befreiung von Parkgebühren, die Ausweisung von Sonderparkplätzen für Elektrofahrzeuge, Ausnahmen von Zu- und Durchfahrtsbeschränkungen sowie die Freigabe von Busspuren.

2.4.4.2 Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Besonders relevant für den Ladeinfrastrukturausbau ist das **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)**. Es setzt Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie (Energy Performance of Buildings Directive – EPBD) in deutsches Recht um und regelt die Ausstattung von bestehenden und neu zu errichtenden Wohn- und Nichtwohngebäuden mit vorbereitender Leitungsinfrastruktur und Ladepunkten. Eine Novellierung der EPBD wurde im Jahr 2024 verabschiedet. Deren Inhalte müssen bis spätestens Mai 2026 in deutsches Recht überführt werden. Die zukünftigen Anforderungen sind bei der kommunalen Planung bereits heute mitzudenken. Abbildung 4 gibt einen Überblick über die derzeit geltenden Vorgaben des GEIG. Die Vorgaben aus der EPBD-Novellierung werden in Abbildung 5 dargestellt und sind bei der kommunalen Planung bereits heute mitzudenken.

Vorgaben aus dem derzeitigen GEIG			
	Neubau	Renovierung	Bestand
Wohngebäude	Mehr als 5 Stellplätze: Leitungsinfrastruktur für jeden Stellplatz	Mehr als 10 Stellplätze: Leitungsinfrastruktur für jeden Stellplatz	-
Nichtwohngebäude	Mehr als 6 Stellplätze: Leitungsinfrastruktur für jeden 3. Stellplatz, Errichtung von einem Ladepunkt	Mehr als 10 Stellplätze: Leitungsinfrastruktur für jeden 5. Stellplatz, Errichtung von einem Ladepunkt	Mehr als 20 Stellplätze: Errichtung von einem Ladepunkt nach 01.01.2025

Abbildung 4: Vorgaben aus dem derzeitigen GEIG; Quelle: KEA-BW

Vorgaben aus der EPBD-Novellierung (Umsetzung im GEIG ausstehend)			
	Neubau	Renovierung	Bestand
Wohngebäude	Mehr als 3 Stellplätze: 50 Prozent der Stellplätze mit Vorverkabelung + Schutzrohre für alle weiteren Stellplätze + ein Ladepunkt	Mehr als 3 Stellplätze: 50 Prozent der Stellplätze mit Vorverkabelung + Schutzrohre für alle weiteren Stellplätze	-
Nichtwohngebäude	Mehr als 5 Stellplätze: 50 Prozent der Stellplätze mit Vorverkabelung + Schutzrohre für alle weiteren Stellplätze + ein Ladepunkt je fünf Stellplätze Sonderfall Bürogebäude mit mehr als 5 Stellplätzen: ein Ladepunkt je zwei Stellplätze	Mehr als 5 Stellplätze: 50 Prozent der Stellplätze mit Vorverkabelung + Schutzrohre für alle weiteren Stellplätze + ein Ladepunkt je fünf Stellplätze Sonderfall Bürogebäude mit mehr als 5 Stellplätzen: ein Ladepunkt je zwei Stellplätze	Mehr als 20 Stellplätze: ein Ladepunkt je zehn Stellplätze oder Schutzrohre für 50 Prozent der Stellplätze bis 01.01.2027 Sonderfall Gebäude im Eigentum öffentlicher Einrichtung oder Nutzung: Vorverkabelung für mindestens 50 Prozent der Autostellplätze bis 01.01.2033

Abbildung 5: Vorgaben aus der EPBD-Novellierung; Quelle: KEA-BW

Für Kommunen von besonderer Bedeutung sind die Regelungen zur Ladeinfrastruktur an Gebäuden in öffentlichem Eigentum oder öffentlicher Nutzung. Bis spätestens 1. Januar 2033 müssen mindestens 50 % der Stellplätze solcher Gebäude mit einer vorbereiteten Leitungsinfrastruktur (Vorverkabelung) ausgestattet sein. Dazu können u.a. Rathäuser, Verwaltungsgebäude, Schulen oder Sporteinrichtungen zählen.

Kommunen sollten daher nicht nur bei Neubauten und größeren Renovierungen die Vorschriften des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) beachten, sondern auch die künftigen Anforderungen aus der Novellierung der EU-Gebäuderichtlinie frühzeitig einplanen. Diese Novellierung wird voraussichtlich ab Mai 2026 gelten und erweitert die Anforderungen an öffentliche Gebäude nochmals.

Zudem ist zu beachten, dass gewerbliche Einrichtungen aufgrund wachsender Elektromobilitätsflotten und gesetzlicher Vorgaben wie dem GEIG künftig verstärkt Ladeinfrastruktur benötigen und aufbauen werden. Kommunen können diese Entwicklungen nutzen, um Synergien zu schaffen, den Ausbau gezielt zu steuern und Leerstände zu vermeiden.

Die Energieagentur Rheinland-Pfalz hat eine [ausführliche Handreichung](#) zum GEIG veröffentlicht.

2.4.4.3 Ladesäulenverordnung & AFIR

Seit dem 13. April 2024 gilt die EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR). Als unmittelbar anwendbare EU-Verordnung schafft sie europaweit einheitliche Vorgaben für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur und ersetzt in weiten Teilen die bisherige EU-Richtlinie (AFID). Die auf dieser Richtlinie basierende deutsche Ladesäulenverordnung (LSV) verliert damit in einigen Bereichen ihre eigenständige Bedeutung und wird an die europäischen Vorgaben angepasst.

Die AFIR definiert verbindliche Mindestanforderungen an Planung und Betrieb öffentlich zugänglicher Ladepunkte. Wesentliche Regelungsinhalte sind:

- Ad-hoc-Bezahlung: Neu errichtete öffentlich zugängliche Ladepunkte müssen eine vertragsunabhängige Bezahlungsmöglichkeit bereitstellen (z. B. Kartenzahlung oder ein geeignetes digitales Bezahlungssystem).
- Nachrüstpflichten: Bestehende Schnellladepunkte mit einer Leistung ab 50 kW entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes müssen bis spätestens 1. Januar 2027 entsprechend ausgestattet werden. Ansonsten gilt Bestandsschutz.
- Preistransparenz: Ladepreise müssen transparent, nachvollziehbar und nichtdiskriminierend ausgewiesen werden. Nutzerinnen und Nutzer müssen vor Beginn des Ladevorgangs klare Informationen über die Kosten erhalten.

Während die AFIR die technischen und nutzerbezogenen Mindeststandards festlegt, bleiben nationale Regelungen, etwa im Bereich Eichrecht, Anzeige- und Meldepflichten oder Aufsicht, ergänzend relevant. Für Kommunen bedeutet dies, dass bei der Neuerrichtung, Ausschreibung oder vertraglichen Gestattung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur die Vorgaben der AFIR verbindlich zu berücksichtigen sind. Die Verordnung setzt damit einen europaweit einheitlichen Rahmen, innerhalb dessen kommunale Steuerungsentscheidungen erfolgen.

2.4.4.4 Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

Den zentralen strategischen Rahmen der Bundesregierung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland bildet der [Masterplan Ladeinfrastruktur 2030](#). Der Masterplan soll die Rahmenbedingungen für einen gelingenden Ausbau der Ladeinfrastruktur schaffen, indem beispielsweise Genehmigungsprozesse vereinfacht, Investitionen beschleunigt und Innovationen gezielt gefördert werden. Insgesamt umfasst der Masterplan 41 konkrete Maßnahmen in fünf zentralen Handlungsfeldern. Die fünf Handlungsfelder sind:

- Nachfrage und Investitionen stärken
- Umsetzung vereinfachen und beschleunigen
- Wettbewerb und Preistransparenz erhöhen
- Integration ins Stromnetz verbessern
- Nutzerfreundlichkeit und Innovation steigern

Zentraler Bestandteil sind neue Förderprogramme für Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern, auf Betriebshöfen und in gewerblichen Depots. Zudem werden Impulse für Innovationen wie das bidirektionale Laden gesetzt.

2.4.5 Private und (halb-)öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

Private Ladeinfrastruktur stellt einen elementaren Bestandteil für eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur dar. Studien zufolge finden etwa 80 % der Ladevorgänge direkt zu Hause statt. Eine dena-Studie ergab zudem, dass 75 % aller Pkw aus Privathaushalten auf privaten Stellplätzen geparkt werden². Für 2030 wird ein Anteil von Elektroautos mit Heimlademöglichkeit zwischen 50 % und 70 % angenommen.

² Quelle: Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf, www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2024/06/Studie_Ladeinfrastruktur-2025-2030_Neuaufgabe-2024.pdf

Besonders in Ein- und Zweifamilienhäusern mit eigenen Stellplätzen lässt sich durch die Installation einer Wallbox unkompliziert eine private Lademöglichkeit schaffen, was den Umstieg auf Elektromobilität erheblich erleichtert.

Auch die Lademöglichkeit am Arbeitsplatz zählt zum privaten Laden und spielt eine zentrale Rolle für Fahrerinnen und Fahrer von E-Autos. Im Jahr 2022 konnten rund 30 % der E-Pkw-Fahrer ihr Fahrzeug im Unternehmen laden. In Zukunft wird dieser Wert noch steigen, da angenommen wird, dass bis 2035 alle Unternehmen mit eigenen Parkflächen Ladeinfrastruktur bereitstellen werden. Somit können alle Arbeitnehmer, die am Arbeitsplatz parken, auch ihr E-Fahrzeug laden. Dies entspricht etwa 50 % der Arbeitnehmer.

Mit der wachsenden Marktdurchdringung der Elektromobilität wächst die Relevanz der (halb-)öffentlichen Ladeinfrastruktur. Sinkende Anschaffungskosten, die Entwicklung eines aktiveren Gebrauchtwagenmarktes sowie Förderungen beim Kauf eines Elektroautos für einkommensschwächere Haushalte tragen dazu bei, dass Elektrofahrzeuge für eine breitere Bevölkerungsschicht finanziell zugänglicher werden. Insbesondere für Bewohner von Mehrfamilienhäusern oder Personen ohne Ladeoption am Arbeitsplatz gewinnt eine flächendeckende und zuverlässige öffentliche Ladeinfrastruktur somit an Bedeutung.

Während derzeit nur rund 20 % aller Ladevorgänge im öffentlichen Bereich stattfinden, geht die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur davon aus, dass sich dieser Anteil bis 2030 auf über 40 % erhöht.

Im halböffentlichen Raum (private Flächen mit öffentlichem Zugang) nehmen insbesondere Einzelhandelsketten eine zentrale Rolle ein. Mit ihren oftmals großen Parkflächen an frequentierten Standorten innerhalb einer Kommune bieten sie ideale Voraussetzungen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Neben Einzelhandelsketten treiben auch Unternehmen die Ladeinfrastruktur im halböffentlichen Raum voran, indem sie Lademöglichkeiten auf dem Firmengelände zu bestimmten Zeiten der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Weitere Ladeinfrastrukturstandorte im öffentlichen Raum können beispielsweise Vereinsgelände, Parkplätze an Kirchen, gastronomische und touristische Betriebe oder kommunale Flächen sein.

Während im halböffentlichen Raum vor allem private Akteure die entscheidende Rolle spielen, kann der öffentliche Raum direkt von den Kommunen gestaltet und entwickelt werden, weshalb dieser das zentrale Thema dieses Konzepts darstellt. Dennoch ist es sinnvoll, auch mit privaten Akteuren in Kontakt zu treten und über deren möglichen Ausbaupläne im halb-öffentlichen sowie im privaten Raum Kenntnis zu bekommen. Eine gesetzliche Möglichkeit hierfür wurde durch § 12 des Landesmobilitätsgesetzes (LMG) geschaffen. Empfehlungen hierzu finden sich in den jeweiligen Kommunensteckbriefen.

2.5 Rolle der Kommunen

Die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur sind keine originären Aufgaben der Kommunen. Durch das Recht auf kommunale Selbstverwaltung liegen jedoch diverse Aspekte des Ladeinfrastrukturaufbaus im Gestaltungsbereich der Kommune, beispielsweise Genehmigungsverfahren, das Setzen rechtlicher Rahmenbedingungen sowie die Hoheit über den öffentlichen Straßenraum.

Abbildung 6 zeigt übersichtlich, welche Rollen und Handlungsbereiche Kommunen im Themenbereich Ladeinfrastruktur einnehmen und bearbeiten können.

Kommunen schaffen somit Leitplanken, die private Investitionen erleichtern oder behindern können und nehmen eine gestaltende Haltung ein. Es ist zu empfehlen, dass Kommunen diese Möglichkeiten nutzen.

Zudem sollte die Vorbildfunktion wahrgenommen werden, um so Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Einrichtungen innerhalb der Kommune sowie andere Kommunen zu motivieren.



Abbildung 6: Kommunale Handlungsbereiche; Quelle: nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2025/06/Aktualisierung-Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf

3 Bestandsanalyse

Im folgenden Kapitel wird die Situation im Landkreis hinsichtlich Ladeinfrastruktur und Elektromobilität betrachtet. Dabei wird zunächst auf die Situation in den Verwaltungen der Kreiskommunen eingegangen, die mithilfe einer Online-Umfrage erfasst wurde. Aufgezeigt werden unter anderem die Bedarfe, Wünsche und Herausforderungen der Kommunen. Anschließend werden die Bestandszahlen der Elektromobilität sowie die Daten zu vorhandener Ladeinfrastruktur dargestellt.

3.1 Auswertung der Kommunenumfrage

Um einen Überblick über die Situation in den Verwaltungen der Kreiskommunen zu bekommen, wurde im April 2025 eine Online-Umfrage an die für Mobilität zuständigen Mitarbeitenden der 39 Kreiskommunen versendet. Gleichzeitig wurden die kommunalen Mitarbeitenden mit Versendung der Online-Umfrage erstmalig über die Pläne der Kreisverwaltung zur Erstellung eines Ladeinfrastruktur-Konzepts informiert. Die Umfrage wurde bewusst so konzipiert, dass sie ohne erheblichen Zeitaufwand durchzuführen war und beinhaltete je nach getroffener Antwort und möglichen Folgefragen 20 – 26 überwiegend Single- und Multiple-Choice-Fragen.

27 der 39 Kreiskommunen und somit rund 69 % beantworteten die Umfrage.

Im Folgenden werden die wichtigsten Erkenntnisse dargestellt, die aus der Umfrage gezogen werden können.

Abbildung 7 zeigt die Einschätzung der zuständigen Mitarbeitenden über den aktuellen Bestand an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Lediglich zwei Kommunen gaben an, ein hohes Ausmaß an Ladeinfrastruktur in ihrer Kommune zu haben. Während in einer Kommune noch keine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu finden ist, wurde 13 Mal „gering“ sowie elf Mal „ausreichend“ ausgewählt. Mit dem steigenden Anteil von Elektroautos ist jedoch abzusehen, dass eine aktuell ausreichende Ladeinfrastruktur zeitnah als unzureichend einzustufen ist.

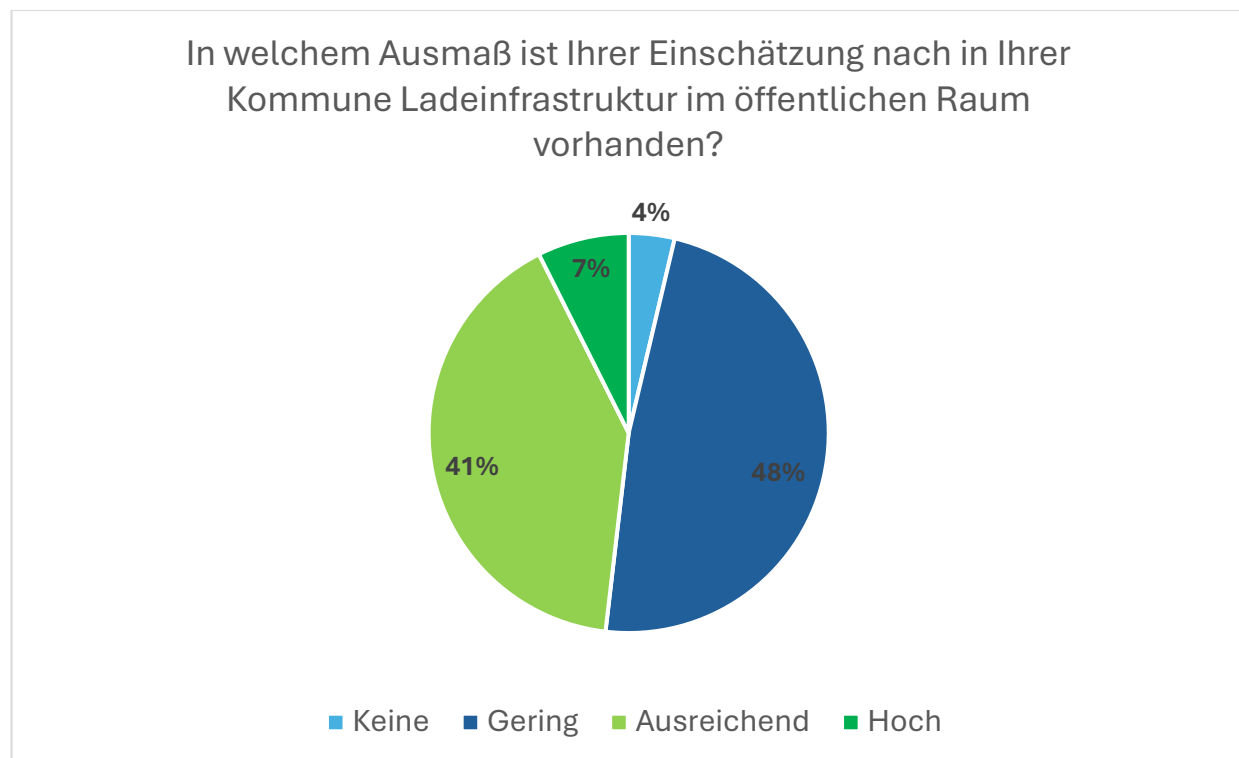


Abbildung 7: Einschätzung vorhandener Ladeinfrastruktur; Eigene Darstellung

Gibt es in Ihrer Kommune seitens der Politik (z.B. Gemeinderat) die Forderung/ den Wunsch, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben?

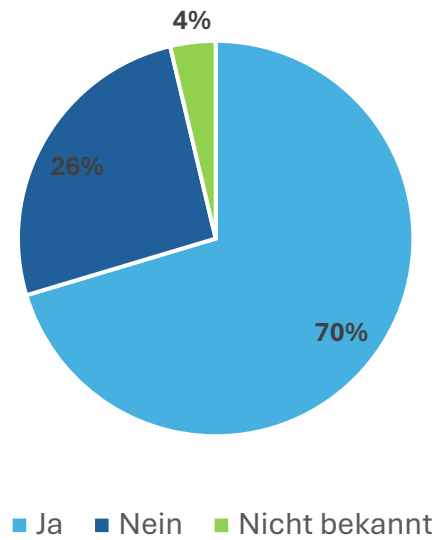


Abbildung 8: Forderung Politik; Eigene Darstellung

Gibt es in Ihrer Kommune seitens der Verwaltung die Forderung/ den Wunsch, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben?

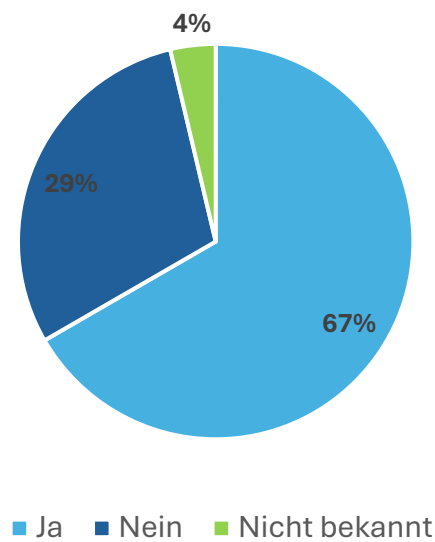


Abbildung 9: Forderung Verwaltung; Eigene Darstellung

Gibt es in Ihrer Kommune seitens der Bürgerinnen und Bürger die Forderung/ den Wunsch, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben?

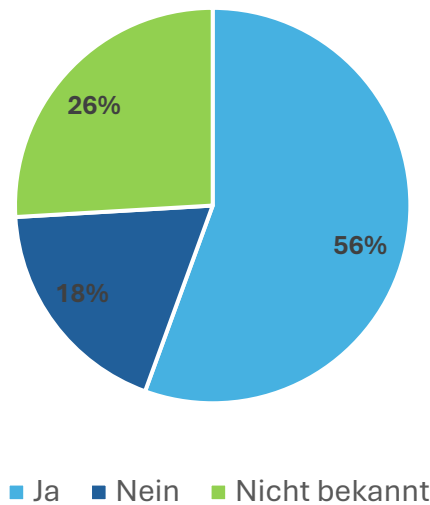


Abbildung 10: Forderung Bürger; Eigene Darstellung

Im Rahmen der Umfrage wurde auch erhoben, ob den Kommunen konkrete Wünsche oder Forderungen unterschiedlicher Akteursgruppen hinsichtlich eines Ausbaus der Ladeinfrastruktur bekannt sind. Acht Kommunen berichteten von entsprechenden Signalen seitens lokaler Energieversorger, während nur zwei Kommunen solche Rückmeldungen von Unternehmen verzeichneten. Der Großteil der Kommunen konnte hierzu jedoch keine Angaben machen.

Abbildung 10 zeigt ein deutlicheres Bild beim Blick auf Rückmeldungen aus der Bevölkerung: Mehr als die Hälfte (15) der teilnehmenden Kommunen gaben an, dass Bürgerinnen und Bürger den Wunsch bzw. die Forderung äußern, die Ladeinfrastruktur vor Ort auszubauen. Noch deutlicher sind die Ergebnisse bei den Fragen zu Politik und Verwaltung. Hier gaben jeweils rund zwei Drittel (19 bzw. 18) der teilnehmenden Kommunen an, dass von dieser Seite der Wunsch bzw. die Forderung geäußert wurde, Ladeinfrastruktur auszubauen.

Der größte Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in der jeweiligen Kommune (Abbildung 11) wird mehrheitlich (13) im öffentlichen Bereich gesehen, gefolgt von halböffentlicher Ladeinfrastruktur (7).

In welchem Bereich sehen Sie den größten Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Ihrer Kommune?

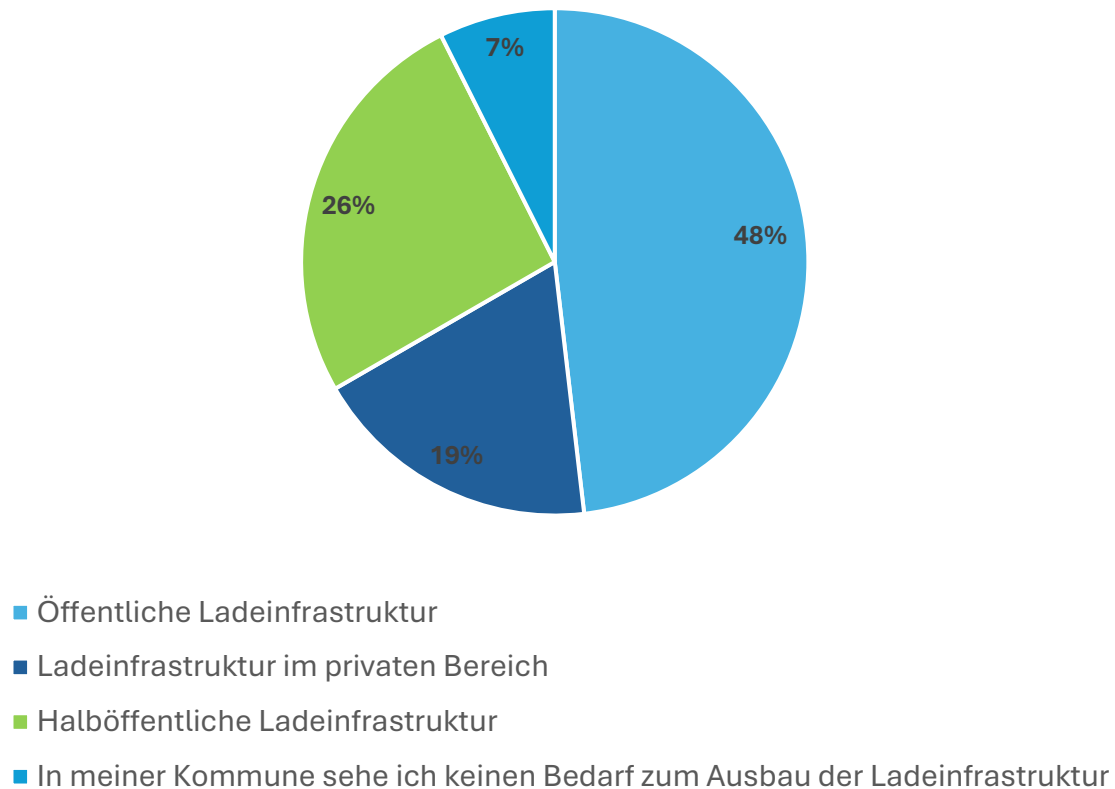


Abbildung 11: Größter Bedarf; Eigene Darstellung

Die Relevanz der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für die Kommunen zeigt sich auch in den Antworten zu geplanten Maßnahmen. 17 der 27 Kommunen gaben an, derzeit Aktivitäten zur Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur geplant zu haben. In fast allen der 17 Kommunen sind konkrete Vorhaben in Planung oder bereits in der Umsetzung. Einige verbinden die Schaffung eines Carsharing-Angebots mit dem Aufbau einer Ladesäule.

Dabei sehen sich die Mitarbeitenden der Kommunalverwaltungen mit vielfältigen Herausforderungen konfrontiert. Wie Abbildung 12 zeigt, stellen insbesondere fehlende personelle Kapazitäten eine zentrale Hürde beim Ausbau der Ladeinfrastruktur dar. Darüber hinaus bereiten auch Fragen der Finanzierung sowie der Zugang zu geeigneten Flächen vielen Kommunen Schwierigkeiten.

Welche Herausforderungen sehen Sie und begegnen Ihnen hinsichtlich der Schaffung von Ladeinfrastruktur in Ihrer Kommune? (Mehrfachauswahl möglich)

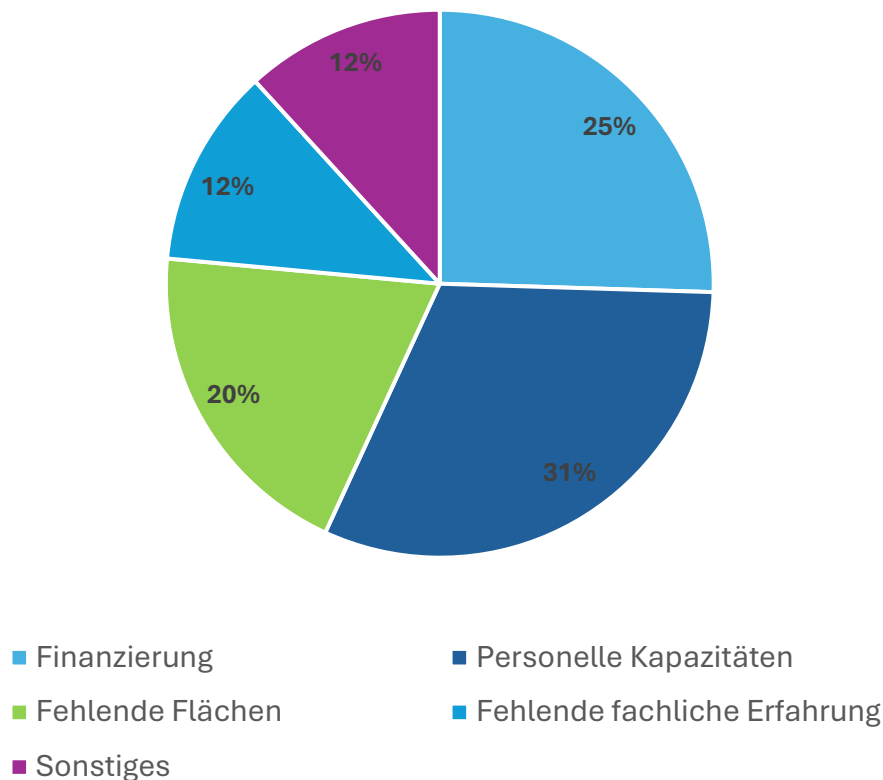


Abbildung 12: Herausforderungen; Eigene Darstellung

Die Rückmeldungen der kommunalen Mitarbeitenden zeigen deutlich: Der Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur ist für viele Kommunen ein zentrales Handlungsfeld. Sowohl aus Politik und Verwaltung als auch aus der Bürgerschaft werden vermehrt Wünsche nach zusätzlichen Lademöglichkeiten geäußert. Insbesondere der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur wird dabei eine hohe Relevanz beigemessen. Entsprechend signalisierten fast 80 % der teilnehmenden Kommunen (21 von 27) ihr Interesse, über sogenannte Kommunensteckbriefe in das Ladeinfrastruktur-Konzept aufgenommen zu werden.

Darauf aufbauend wurde eine offene Frage gestellt, um die konkreten Wünsche und Bedarfe der Kommunen in Bezug auf ein solches Konzept zu erfassen und daraus inhaltliche Schwerpunkte ableiten zu können. Die Antworten lassen sich in vier zentrale Themenfelder gliedern:

1. Bedarfe

Zahlreiche Kommunen äußerten den Wunsch einer systematischen Bedarfsermittlung. Ziel soll sein, aufzuzeigen, wie viel zusätzliche öffentliche Ladeinfrastruktur notwendig ist, um bestehende Lücken zu schließen und die zukünftige Nachfrage zu decken.

2. Standortsuche

Ein häufig genannter Punkt war die Unterstützung bei der Identifikation geeigneter Standorte für Ladesäulen. Kommunen wünschen sich hierzu insbesondere Hilfsmittel wie Übersichtskarten mit potenziellen Flächen oder Kriterienkataloge zur Standortbewertung.

3. Praktische Hilfestellungen

Ein weiteres zentrales Anliegen ist die Bereitstellung konkreter Umsetzungshilfen. Dazu zählen unter anderem Muster für Ausschreibungen und Vergaben, Checklisten, Leitfäden sowie Best-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen.

4. Vernetzung

Schließlich wurde auch die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit zwischen Landkreisverwaltung und Kommunen betont. Gewünscht wird ein strukturierter Austausch, um Ressourcen zu bündeln und gemeinsam, auch kommunenübergreifend, an Lösungen zu arbeiten.

Die Ergebnisse der Kommunenumfrage machen deutlich, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur von zentraler Bedeutung ist. Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen der Kreiskommunen, dass ein vielfältiger Unterstützungsbedarf besteht. Mit der Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts wird dieser Bedarf aufgegriffen und eine strukturierte Grundlage geschaffen, um weiterführende Maßnahmen gezielt zu entwickeln und zu verankern.

3.2 Elektromobilität im Landkreis: Neuzulassungen und Bestandszahlen

Die Zahl der Elektroautos im Landkreis Ludwigsburg ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Während im Jahr 2017 lediglich 625 vollelektrische Pkw (BEV) und 421 Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) zugelassen waren, zeigte sich bereits 2021 ein starker Zuwachs: 5.254 vollelektrische Pkw sowie 5.535 Plug-in-Hybride waren zu diesem Zeitpunkt im Landkreis registriert. Zum Stichtag 1. Oktober 2025 hat sich die Zahl der vollelektrischen Fahrzeuge auf 14.954 mehr als verdoppelt. Ergänzt wird dieser Bestand durch 9.313 Plug-in-Hybride.

Der Anteil von BEV am Pkw-Bestand beträgt 4,4 % und entspricht somit etwa dem Wert auf Landesebene. Der Anteil vollelektrischer privater Pkw beträgt 3,2 %. 13,9 % der zugelassenen gewerblichen Pkw sind vollelektrisch.

Abbildung 13 zeigt die Entwicklung des Bestands an BEV und PHEV.

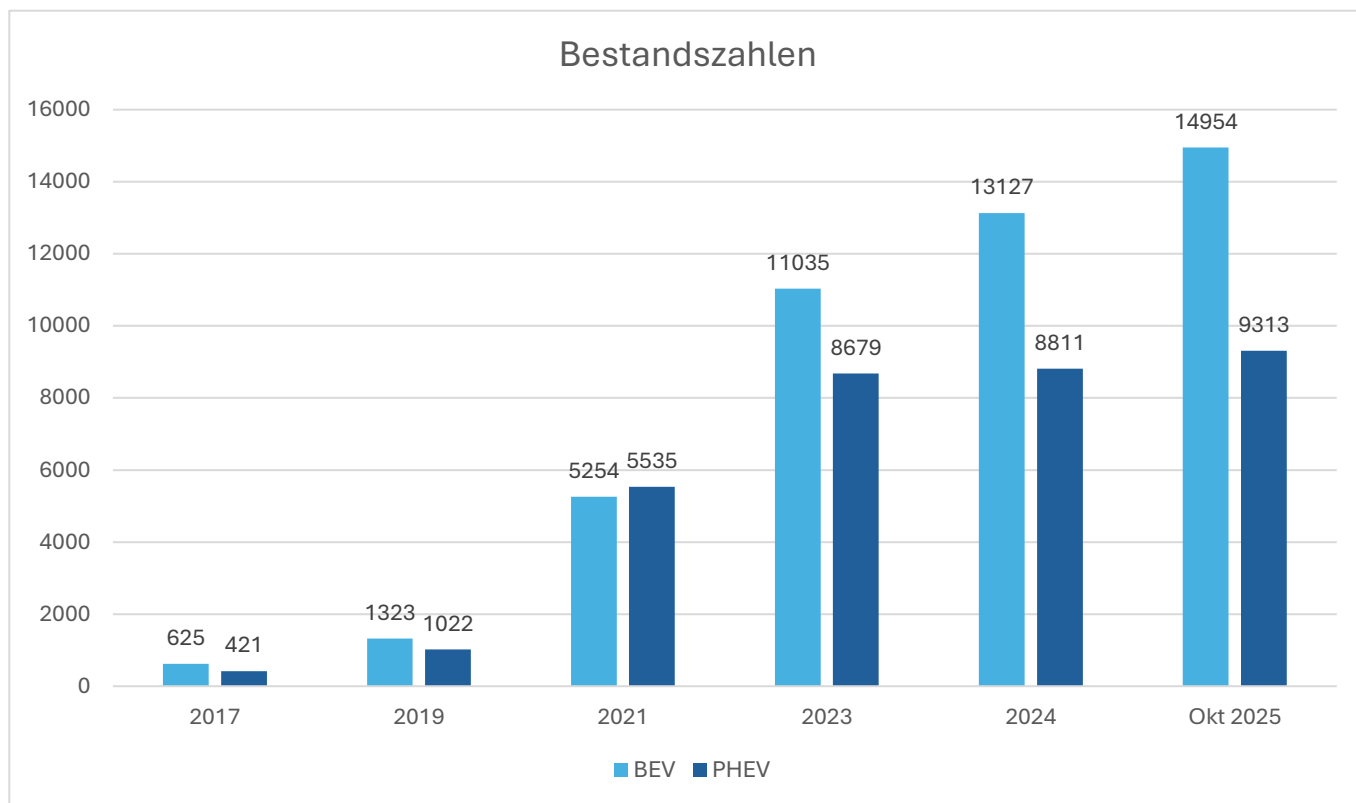


Abbildung 13: Bestandszahlen BEV und PHEV; Eigene Darstellung

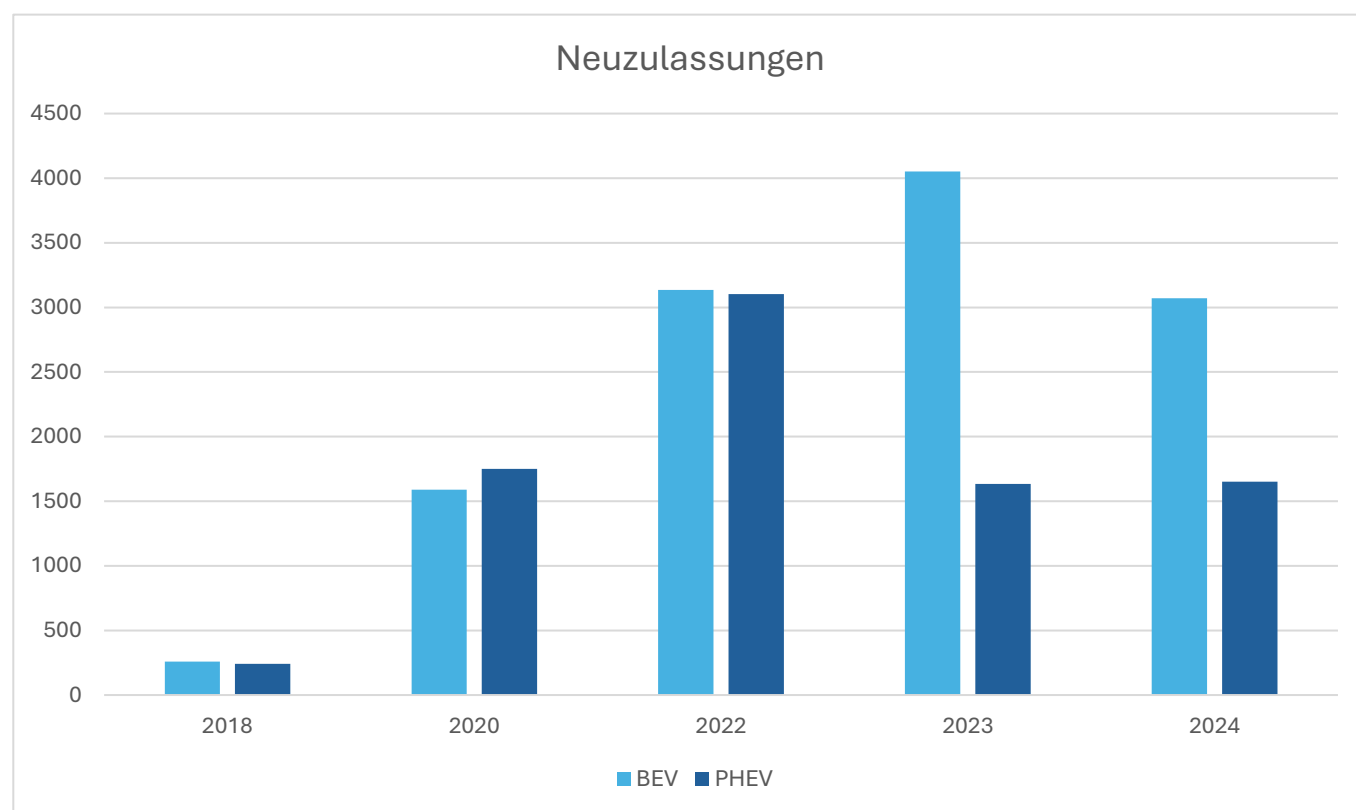


Abbildung 14: Neuzulassungen BEV und PHEV; Eigene Darstellung

Abbildung 14 zeigt die Entwicklung der Neuzulassungen von E-Autos im Landkreis Ludwigsburg. Im Jahr 2023 erreichte die Zahl der Neuzulassungen im Landkreis mit 4.052 Fahrzeugen einen vorläufigen Höchststand. Nach dem Wegfall des Umweltbonus als Förderprämie für den Kauf von Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen im Dezember desselben Jahres ging die Zahl der neu zugelassenen vollelektrischen Fahrzeuge zwar zurück, lag mit 3.071 jedoch weiterhin auf einem vergleichbaren Niveau wie im Jahr 2022. Aktuelle bundesweite Entwicklungen deuten auf ein konstantes Wachstum hin.

Tabelle 1 zeigt eine Übersicht über die Bestandszahlen von vollelektrischen Pkw sowie Plug-in-Hybriden in allen 39 Gemeinden des Landkreises an.

	gewerbliche Halterinnen und Halter			private Halterinnen und Halter						
	insgesamt	darunter		insgesamt	darunter		BEV gesamt t	PHEV gesamt	Pkw gesamt t	Anteil BEV gesamt in %
		Elektro (BEV)	Plug-in- Hybrid (PHEV)		Elektro (BEV)	Plug-in- Hybrid				
Affalterbach	1.411	340	359	2.827	74	45	414	404	4.238	9,77
Asperg	749	77	60	7.552	239	164	316	224	8.301	3,81
Benningen am Neckar	224	19	19	3.716	167	67	186	86	3.940	4,72
Besigheim	630	103	74	7.773	265	125	368	199	8.403	4,38
Bietigheim- Bissingen	4.162	571	489	24.021	713	382	1.284	871	28.183	4,56
Bönnigheim	530	81	79	5.079	162	78	243	157	5.609	4,33
Ditzingen	2.205	256	247	13.664	421	236	677	483	15.869	4,27
Eberdingen	239	43	24	4.568	162	73	205	97	4.807	4,26
Erdmannha usen	182	13	18	3.137	106	60	119	78	3.319	3,59
Erligheim	135	14	9	2.011	71	38	85	47	2.146	3,96
Freiberg am Neckar	1.301	155	177	9.648	270	166	425	343	10.949	3,88
Freudental	61	0	5	1.649	78	34	78	39	1.710	4,56
Gemmrighei m	198	35	20	2.890	97	57	132	77	3.088	4,27
Gerlingen	2.814	302	142	10.405	419	245	721	387	13.219	5,45
Großbottwa r	421	37	40	5.140	147	73	184	113	5.561	3,31
Hemmingen	896	465	37	4.745	153	102	618	139	5.641	10,96
Hessigheim	47	8	5	1.593	43	30	51	35	1.640	3,11
Ingersheim	317	34	31	3.947	131	60	165	91	4.264	3,87
Kirchheim	402	51	21	3.449	100	42	151	63	3.851	3,92
Korntal- Münchingen	1.688	134	175	10.461	333	204	467	379	12.149	3,84
Kornwesthei m	2.089	223	224	16.666	430	338	653	562	18.755	3,48
Löchgau	282	53	33	3.626	101	62	154	95	3.908	3,94
Ludwigsbur g	6.910	1.017	707	43.484	1.210	698	2.227	1.405	50.394	4,42
Marbach am Neckar	675	82	50	8.872	276	126	358	176	9.547	3,75
Markgröning en	661	79	55	8.784	299	164	378	219	9.445	4,00
Möglingen	697	121	87	6.408	140	102	261	189	7.105	3,67

Mundelsheim	134	11	15	2.277	76	34	87	49	2.411	3,61
Murr	634	86	72	3.956	120	77	206	149	4.590	4,49
Oberriexingen	91	9	13	2.273	104	30	113	43	2.364	4,78
Oberstenfeld	357	42	44	5.151	181	91	223	135	5.508	4,05
Pleidelsheim	721	61	40	3.800	111	68	172	108	4.521	3,80
Remseck	953	122	97	15.329	575	345	697	442	16.282	4,28
Sachsenheim	821	92	123	11.910	341	179	433	302	12.731	3,40
Schwieberdingen	453	48	42	6.929	240	130	288	172	7.382	3,90
Sersheim	134	16	10	3.421	122	51	138	61	3.555	3,88
Steinheim an der Murr	545	68	59	7.601	303	138	371	197	8.146	4,55
Tamm	597	63	99	7.436	242	131	305	230	8.033	3,80
Vaihingen an der Enz	1.400	201	149	18.511	700	276	901	425	19.911	4,53
Walheim	57	4	5	2.039	94	37	98	42	2.096	4,68
Gesamt	36.823	5.136	3.955	306.748	9.816	5.358	14.952	9.313	343.571	4,35

Tabelle 1: Bestandszahlen Pkw nach Gemeinde; Eigene Darstellung (Stand 01.10.2025)

3.3 Ladeinfrastruktur im Landkreis: Entwicklung und Bestandszahlen

Parallel zur wachsenden Zahl an Elektrofahrzeugen hat sich auch die Ladeinfrastruktur im Landkreis kontinuierlich weiterentwickelt. Im Jahr 2022 standen 601 öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung. Bis Anfang 2026 hat sich diese Zahl auf 1.097 registrierte öffentlich zugängliche Ladepunkte erhöht. Dabei handelt es sich um 880 Normalladepunkte, 87 Schnellladepunkte sowie 130 HPC-Ladepunkte. Die Ladeleistung dieser Ladepunkte beträgt insgesamt 33.595 kW.

Die Stadt Ludwigsburg hat die meisten Ladepunkte aller Kommunen installiert. Im Stadtgebiet stehen 292 öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung. Die damit installierten 7.219 kW stellen ebenfalls den Spitzenwert der Kreiskommunen dar.

Die einzige Gemeinde ohne Ladepunkte ist derzeit noch Hessigheim. Allerdings wird hier zeitnah eine Ladesäule in Verbindung mit der Schaffung eines Carsharing-Angebots in Betrieb genommen. Wenn dies abgeschlossen ist, verfügen alle 39 Kreiskommunen über mindestens einen Standort mit Ladeinfrastruktur.

Tabelle 2 stellt die Anzahl der Ladepunkte sowie die installierte Ladeleistung je Kommune dar. Grundlage bilden die Daten der Bundesnetzagentur beziehungsweise des StandortTOOLS. In Einzelfällen können Abweichungen zwischen den erfassten und den tatsächlich vorhandenen Ladepunkten auftreten, etwa wenn Standorte noch nicht in den Datensätzen erfasst sind oder bereits gelistete Ladepunkte nicht mehr verfügbar sind. Diese Abweichungen sind jedoch geringfügig, sodass die Daten insgesamt eine belastbare und aussagekräftige Übersicht über die Ladeinfrastruktur im Landkreis ermöglichen.

Kommune	Anzahl Normalladepunkte	Anzahl Schnelladepunkte	Anzahl HPC- Ladepunkte	Anzahl Ladepunkte gesamt	Ladeleistung (kW)
Affalterbach	6	0	0	6	55
Asperg	17	1	10	28	1.085
Benningen am Neckar	2	0	0	2	44
Besigheim	10	2	0	12	168
Bietigheim- Bissingen	101	13	0	114	2.156
Bönnigheim	3	2	0	5	101
Ditzingen	43	2	4	49	804
Eberdingen	9	0	0	9	165
Erdmannhausen	4	0	0	4	88
Erligheim	11	0	0	11	231
Freiberg am Neckar	18	2	4	24	865
Freudental	4	0	2	6	224
Gemrigheim	2	0	0	2	30
Gerlingen	50	1	0	51	815
Großbottwar	9	1	4	14	626
Hemmingen	8	2	4	14	751
Hessigheim	0	0	0	0	0
Ingersheim	3	0	0	3	44
Kirchheim am Neckar	10	1	0	11	273
Korntal- Münchingen	23	4	20	47	3.327
Kornwestheim	45	8	10	63	2.750
Löchgau	4	0	0	4	88
Ludwigsburg	239	21	32	292	7.219
Marbach am Neckar	7	2	0	9	197
Markgröningen	26	0	2	28	652
Möglingen	14	0	0	14	234
Mundelsheim	1	1	0	2	72
Murr	9	0	22	31	4.526
Oberriexingen	4	0	0	4	77
Oberstenfeld	2	0	0	2	44
Pleidelsheim	12	0	0	12	225
Remseck am Neckar	26	0	4	30	835
Sachsenheim	27	4	0	31	692
Schwieberdinge n	70	11	4	85	1.826
Sersheim	6	0	2	8	260
Steinheim an der Murr	9	7	0	16	469
Tamm	9	0	0	9	145
Vaihingen an der Enz	33	2	6	41	1.372
Walheim	4	0	0	4	60
Gesamt	880	87	130	1097	33.595

Tabelle 2: Bestand Ladeinfrastruktur nach Gemeinde; Eigene Darstellung (Stand 18.02.2026)

Die AFIR gibt unter Artikel 3 Absatz 1 eine bundesweit zu installierende öffentliche Ladeleistung in Abhängigkeit vom Bestand von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (N1) mit Elektroantrieb an. Für jedes zugelassene batteriebetriebene Fahrzeug (BEV) soll eine öffentliche Ladeleistung von 1,3 kW installiert sein. Für jedes zugelassene Plug-in-Hybridfahrzeug (PHEV) soll eine öffentliche Ladeleistung von 0,8 kW installiert sein.

Die aktuell vorgegebene Zielgröße für die zu installierende Ladeleistung wird mit einem landkreisweiten AFIR-Erfüllungsgrad von 125 % derzeit übertroffen. Mit dem weiteren Anstieg der Anzahl an Elektrofahrzeugen wird jedoch auch ein fortlaufender Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig sein, um die Anforderungen auch künftig erfüllen zu können. Zudem zeigen sich deutliche Unterschiede im Ladeinfrastrukturausbau zwischen den einzelnen Kommunen im Landkreis.

Aktuell erreichen 12 der 39 Kreiskommunen einen AFIR-Erfüllungsgrad von mindestens 100 %:

- Murr (1.170 %)
- Korntal-Münchingen (365 %)
- Schwieberdingen (357 %)
- Kornwestheim (212 %)
- Großbottwar (190 %)
- Asperg (184 %)
- Ludwigsburg (180 %)
- Freudental (169 %)
- Erligheim (156 %)
- Sersheim (114 %)
- Kirchheim a. N. (111 %)
- Freiberg a. N. (105 %)

Gleichzeitig gelingt es 17 Kreiskommunen derzeit nicht, die Marke von 50 % des AFIR-Erfüllungsgrads zu überschreiten.

Die installierte Ladeleistung je Pkw beträgt landkreisweit 0,098 kW und liegt damit unter dem Wert auf Landesebene (0,124; Stand 01.01.2025). Ebenfalls unter dem Landeswert von 3,21 kW (Stand 01.01.2025) liegt die installierte Ladeleistung je BEV-Pkw (2,25 kW).

Tabelle 3 zeigt den AFIR-Erfüllungsgrad sowie die installierte Ladeleistung je Pkw bzw. je BEV.

Kommune	AFIR-Erfüllungsgrad in %	installierte Ladeleistung je Pkw	Installierte Ladeleistung je BEV
Affalterbach	6	0,013	0,133
Asperg	184	0,131	3,434
Benningen am Neckar	14	0,011	0,237
Besigheim	26	0,020	0,457
Bietigheim- Bissingen	91	0,077	1,679
Bönnigheim	23	0,018	0,416
Ditzingen	63	0,051	1,188
Eberdingen	48	0,034	0,805
Erdmannhausen	41	0,027	0,739
Erligheim	156	0,108	2,718
Freiberg am Neckar	105	0,079	2,035
Freudental	169	0,131	2,872
Gemrigheim	13	0,010	0,227
Gerlingen	65	0,062	1,130
Großbottwar	190	0,113	3,402
Hemmingen	82	0,133	1,215
Hessigheim	0	0,000	0,000
Ingersheim	15	0,010	0,267
Kirchheim	111	0,071	1,808
Korntal- Münchingen	365	0,274	7,124
Kornwestheim	212	0,147	4,211
Löchgau	32	0,023	0,571
Ludwigsburg	180	0,143	3,242
Marbach am Neckar	32	0,021	0,550
Markgröningen	98	0,069	1,725
Möglingen	48	0,033	0,897
Mundelsheim	47	0,030	0,828
Murr	1170	0,986	21,971
Oberriexingen	42	0,033	0,681
Oberstenfeld	11	0,008	0,197
Pleidelsheim	73	0,050	1,308
Remseck	66	0,051	1,198
Sachsenheim	86	0,054	1,598
Schwieberdingen	357	0,247	6,340
Sersheim	114	0,073	1,884
Steinheim an der Murr	73	0,058	1,264
Tamm	25	0,018	0,475
Vaihingen an der Enz	91	0,069	1,523
Walheim	37	0,029	0,612
Gesamt	125	0,098	2,247

Tabelle 3: Installierte Ladeleistung nach Gemeinde; Eigene Darstellung (Stand 18.02.2026)

4 Bedarfsanalyse

4.1 Prognostizierte Entwicklung von E-Pkw im Landkreis

Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der E-Autos in den kommenden Jahren weiter stark ansteigen wird. Der Wandel hin zur Elektromobilität wird von einer Vielzahl an Faktoren vorangetrieben: Die Modellvielfalt wächst stetig und deckt inzwischen nahezu alle Fahrzeugsegmente ab. Zudem fördern politische Zielsetzungen auf EU-, Bundes- und Landesebene diesen Wandel durch beispielsweise regulatorische Vorgaben oder Förderprogramme. Auch die Automobilindustrie gestaltet den Wandel hin zur Elektromobilität aktiv mit.

Zudem tragen viele Unternehmen zur Transformation bei, indem sie Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz schaffen sowie ihre Flotten zunehmend auf Elektrofahrzeuge umstellen, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen.

Prognosen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, die auf Angaben der Fahrzeughersteller basieren, gehen davon aus, dass im Jahr 2030 deutschlandweit über 13 Millionen reine Elektrofahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein werden. Hinzu kommen voraussichtlich rund 3 Millionen Plug-in-Hybride. Während die Zahl der Plug-in-Hybride in den kommenden Jahren voraussichtlich stagniert oder sogar leicht rückläufig sein wird – für 2035 wird nur noch mit etwa 2,5 Millionen gerechnet –, ist bei den vollelektrischen Fahrzeugen ein deutlicher Aufwärtstrend zu erwarten. Für das Jahr 2035 prognostiziert die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bereits über 25 Millionen reine E-Autos und damit fast doppelt so viele wie noch fünf Jahre zuvor.

Eine ähnliche Entwicklung wird auch für den Landkreis Ludwigsburg erwartet. So wird im Jahr 2030 mit rund 92.800 batterieelektrischen Fahrzeugen gerechnet, ergänzt durch etwa 22.300 Plug-in-Hybride. In Übereinstimmung mit den bundesweiten Trends geht die Prognose auch hier von einem rückläufigen Anteil an PHEV aus. Für 2035 wird ihre Zahl auf rund 17.100 geschätzt. Im Gegensatz dazu steigt die Zahl der reinen Elektrofahrzeuge deutlich an: Für 2035 wird mit etwa 175.000 BEV gerechnet, was nahezu eine erwartete Verdopplung innerhalb von fünf Jahren bedeutet.

4.2 Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Landkreis

Die Marktentwicklung der Elektromobilität bringt nicht nur Chancen für Klimaschutz und Luftreinhaltung, sondern stellt Kommunen und Netzbetreiber auch vor neue Herausforderungen, insbesondere beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Denn mit der stark steigenden Zahl an Elektrofahrzeugen wächst der Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten deutlich an.

Dabei zeigt sich: Auch in Kommunen, die heute über eine vergleichsweise gute Ausstattung mit Ladeinfrastruktur verfügen, kann es schon in wenigen Jahren zu Engpässen kommen, wenn der Ausbau nicht Schritt hält. Eine vorausschauende Planung ist daher entscheidend, um langfristig eine bedarfsgerechte Versorgung sicherzustellen. Hierfür ist es wichtig, sich einen Überblick über künftig benötigten Bedarf zu schaffen.

4.2.1 Methodik StandortTOOL

Die Bedarfswerte, die für das Konzept herangezogen werden, stammen aus dem StandortTOOL. Das StandortTOOL ist ein datenbasiertes Planungsinstrument, das Kommunen und Planenden hilft, den zukünftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur zu ermitteln. Es basiert auf Modellierungen zu Fahrzeugbestand,

Fahrverhalten sowie Ladeverhalten und ermöglicht eine fundierte Standortplanung für öffentlich zugängliche Ladepunkte.

Bei der Betrachtung künftiger Ladebedarfe ist es zielführend, diese nicht anhand der Anzahl benötigter Ladepunkte zu bemessen, sondern sie über die erforderliche Ladeleistung zu beziffern.

Hierfür ist es relevant, das Ladeverhalten von Nutzerinnen und Nutzern von E-Autos zu berücksichtigen. Das StandortTOOL ordnet den Wegezwecken aus den Daten der Befragung Mobilität in Deutschland (MiD) ein oder mehreren Orten des Ladens (Lade-Use-Cases) zu. Die Lade-Use-Cases sind in sieben verschiedene Anwendungsfälle zu unterteilen, die in Abbildung 15 dargestellt werden.

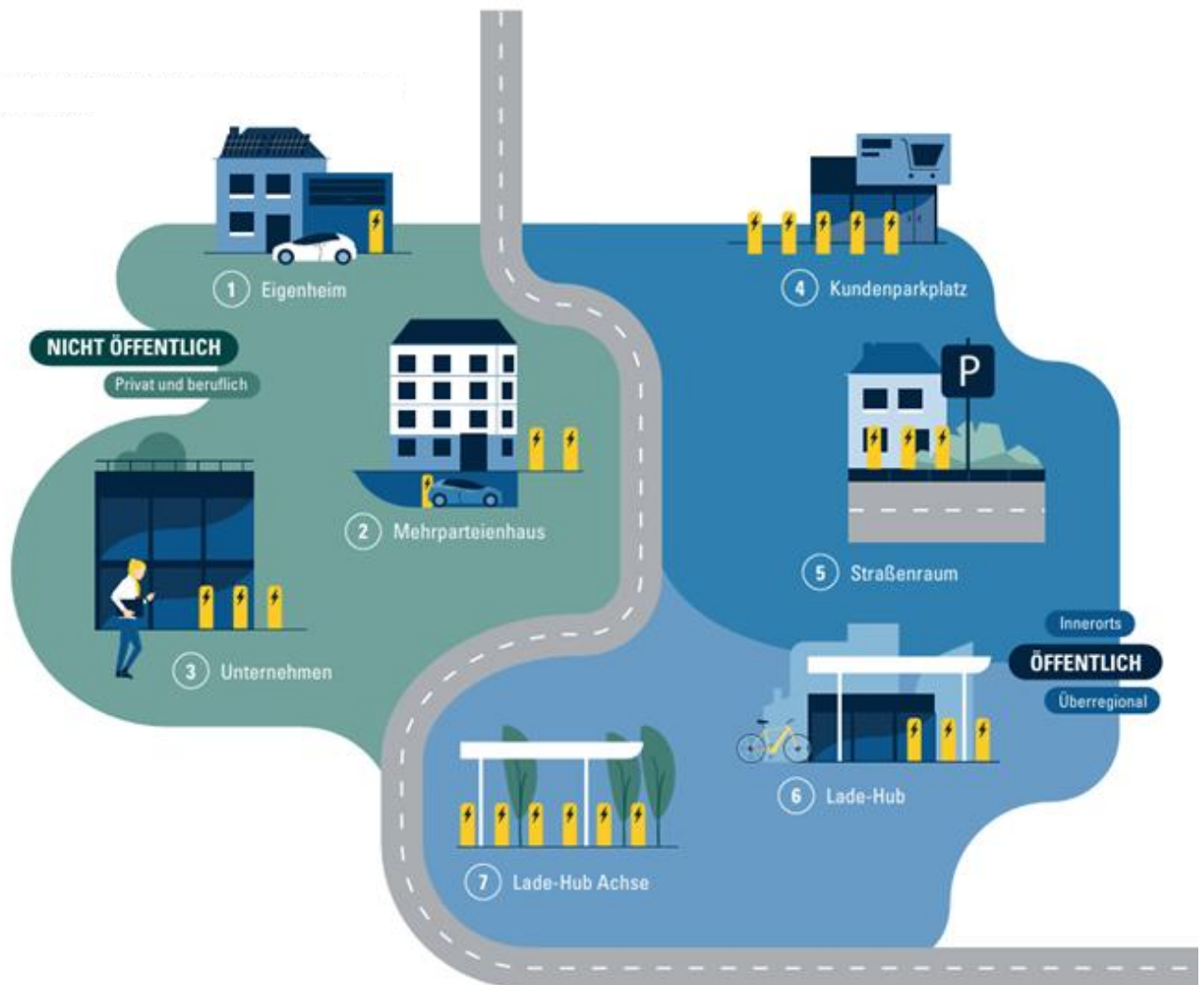


Abbildung 15: Lade-use-cases; Quelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur "Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf"

Für die Lade-use-cases „Eigenheim“ und „Mehrparteienhaus“, die zusammengefasst als „Zu Hause“ bezeichnet werden können, sind Normalladepunkte mit eher niedrigen Ladeleistungen ausreichend, da das Fahrzeug vor allem nachts geladen wird, wenn es ohnehin für eine längere Zeit steht. Auch für den Lade-use-case „Unternehmen“ sind geringe Ladeleistungen ausreichend, da Flottenfahrzeuge nachts sowie Privatfahrzeuge und Dienstwagen während des Arbeitstags geladen werden.

Der Lade-use-case „Straßenraum“ bezeichnet öffentliche Parkplätze, die zumeist von Personen genutzt werden, die keine private Lademöglichkeit haben und ihr Fahrzeug über Nacht im öffentlichen Straßenraum laden. Auch hier sind geringe Ladeleistungen ausreichend. Selbiges gilt für das Szenario

„Kundenparkplatz“, da ein Zeitraum zum Laden genutzt wird, in dem das Auto während des Einkaufs ohnehin steht. Auch Schnelldienste können hier zum Einsatz kommen, ist jedoch nicht zwingend notwendig. Relevant sind Schnellladepunkte mit besonders hohen Ladeleistungen von mindestens 150 kW für die Lade-use-cases „Lade-Hub“ und „Lade-Hub Achse“. Diese werden genutzt, um das Fahrzeug unterwegs nachzuladen. Der eigentliche Fahrweg wird im Gegensatz zu den anderen Szenarien bewusst unterbrochen. Hohe Ladeleistungen sind deshalb sinnvoll, um mit möglichst kurzen Fahrtunterbrechungen die Reichweite zu erhöhen.

Für die Bewertung und den Vergleich unterschiedlicher Lade-Use-Cases ist entscheidend, dass mit steigender Ladeleistung die Investitions- und Betriebskosten teilweise deutlich zunehmen. Als am effizientesten gilt daher jene Ladeinfrastruktur, die mit dem geringstmöglichen Maß an installierter Ladeleistung auskommt und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzenden zuverlässig erfüllt.

Zur Ermittlung des zusätzlichen Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur werden im StandortTOOL grundsätzlich fünf Szenarien betrachtet. Als maßgeblicher Vergleichs- und Bewertungsmaßstab dient dabei das Referenzszenario, das einen realistischen zukünftigen Zustand abbildet. Es geht von einer moderaten Verfügbarkeit nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur an Wohnorten und in Unternehmen aus und legt keinen besonderen Schwerpunkt auf den Ausbau von HPC-Ladeinfrastruktur.

Die weiteren Szenarien untersuchen abweichende Rahmenbedingungen, etwa unterschiedliche Verfügbarkeiten privater Ladeinfrastruktur, eine effizientere Nutzung durch digitale Maßnahmen oder einen stärkeren Fokus auf HPC-Lade-Hubs. Diese dienen der Sensitivitätsbetrachtung, werden im vorliegenden Konzept jedoch nicht weiter vertieft.

Die zusätzlich benötigte öffentlich zugängliche Ladeleistung gibt das StandortTOOL für verschiedene Gebietseinheiten von der Bundes- und Landesebene über Landkreise bis hin zu einzelnen Gemeinden an. Die Werte werden in einem Dashboard für die Jahre 2026 – 2030 sowie 2035 angezeigt. Für dieselben Jahre zeigt zudem eine interaktive Karte die prognostizierte zu installierende Ladeleistung in Form von Gitterzellen mit einer Kantenlänge von 500x500m an. Die Gitterzellen geben anhand ihrer Farben eine Übersicht zu hohen bzw. niedrigen Bedarfen (siehe Abbildung 16).

Für das Konzept und die zugehörigen Steckbriefe zur Beschreibung der Bedarfskarten wurde folgende Einteilung der Bedarfe vorgenommen:

- Gering: $0 \text{ kW} < x \leq 50 \text{ kW}$
- Mittel: $50 \text{ kW} < x \leq 500 \text{ kW}$
- Hoch: $x > 500$

Bedarf in kW

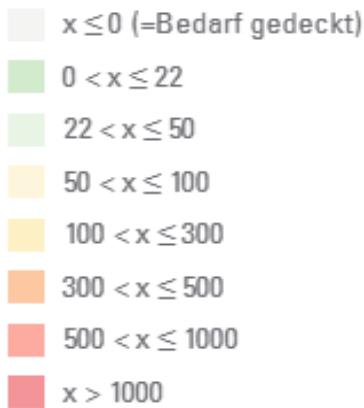


Abbildung 16: Legende Bedarfsanzeige; Quelle: Eigene Darstellung nach StandortTOOL

4.2.2 Künftige Bedarfe im Landkreis Ludwigsburg

Für den gesamten Landkreis ergibt sich auf Grundlage des Referenzszenarios bereits im Jahr 2026 ein prognostizierter Zusatzbedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur von 11.806 kW. Angesichts des erwarteten starken Zuwachses an batterieelektrischen Pkw steigt dieser erwartete Bedarf bis 2035 auf 91.356 kW.

Die Entwicklung des prognostizierten Bedarfs im Überblick:

- 2026: 11.806 kW
- 2027: 21.214 kW
- 2028: 31.860 kW
- 2029: 41.038 kW
- 2030: 51.330 kW
- 2035: 91.356 kW

Abbildung 17 veranschaulicht den prognostizierten Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Jahr 2030. Der erwartete Bedarf für das Jahr 2035 ist in Abbildung 18 dargestellt.

Eine Gesamtübersicht über die künftigen Bedarfe aller Kreiskommunen in den Jahren 2026, 2030 und 2035 ist in Tabelle 4 zu finden

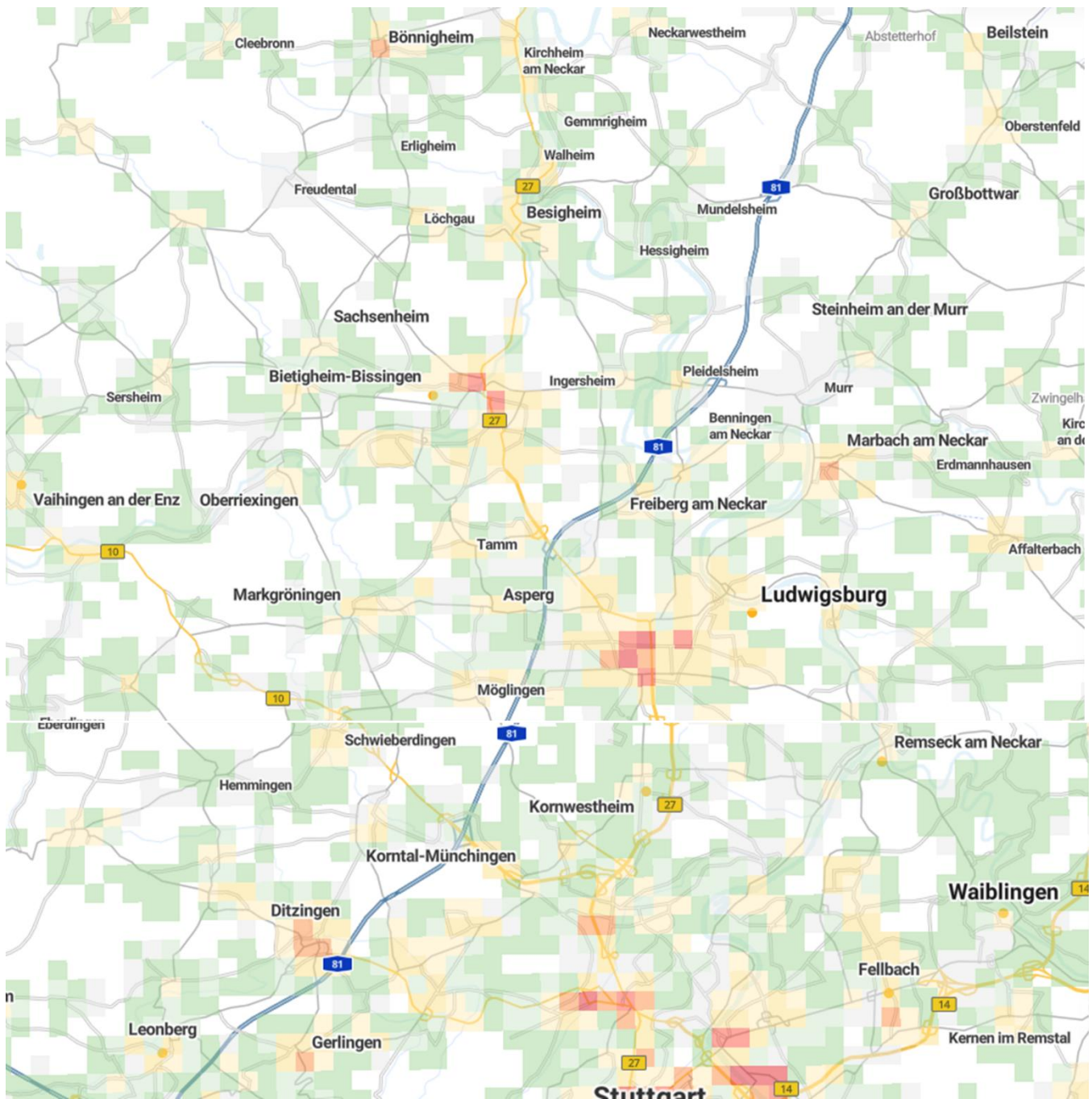


Abbildung 17: Bedarfskarte Landkreis Ludwigsburg im Jahr 2030; Quelle: StandortTOOL

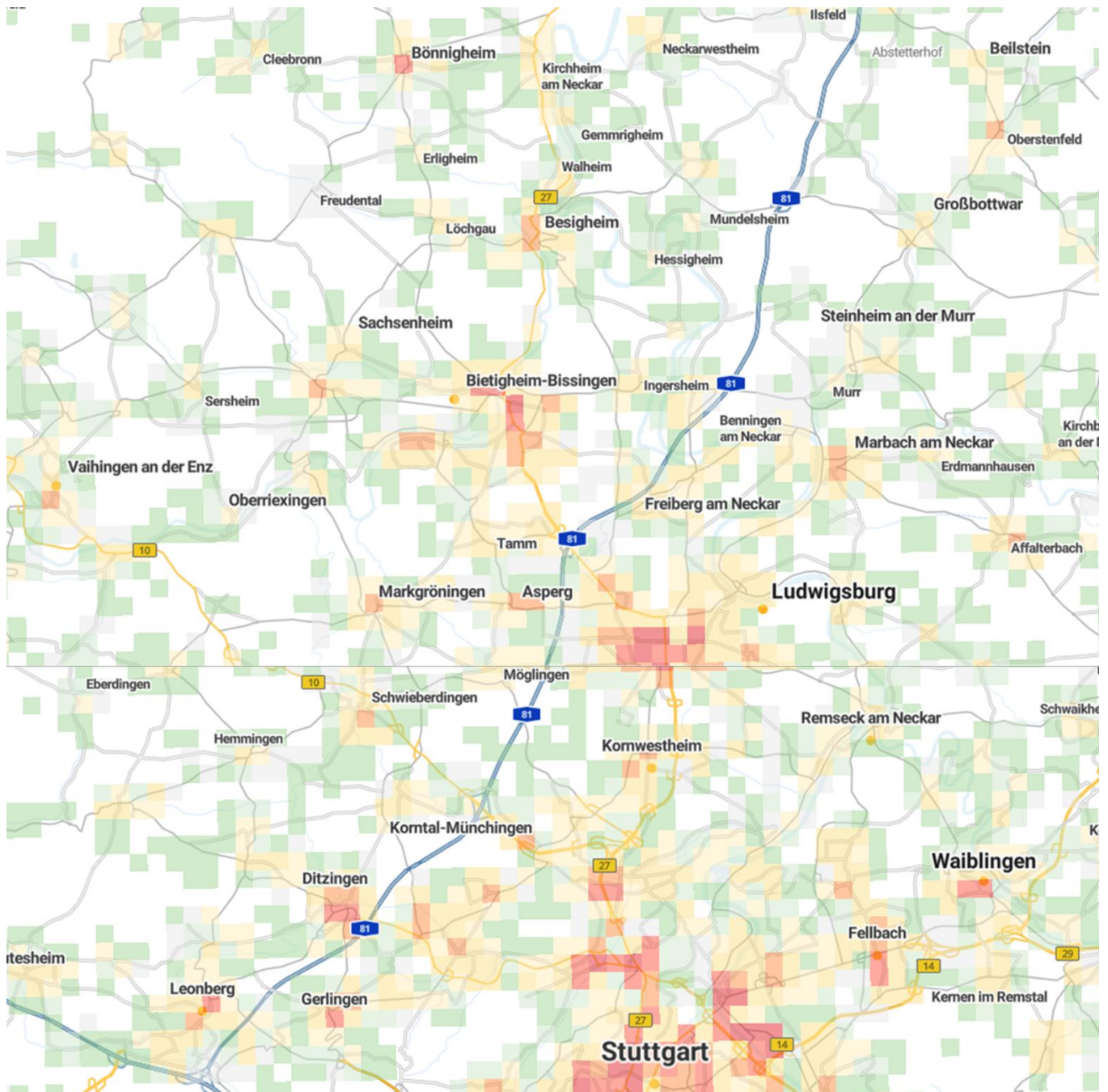


Abbildung 18: Bedarfskarte Landkreis Ludwigsburg im Jahr 2035; Quelle: StandortTOOL

Kommune	Bedarf 2026 (kW)	Bedarf 2030 (kW)	Bedarf 2035 (kW)
Affalterbach	477	1.020	1.560
Asperg	0	612	1.265
Benningen am Neckar	155	432	703
Besigheim	751	1.683	2.610
Bietigheim-Bissingen	2.146	6.669	11.318
Bönnigheim	443	978	1.497
Ditzingen	1.664	4.004	6.412
Eberdingen	152	474	792
Erdmannhausen	80	265	457
Erligheim	0	77	224
Freiberg am Neckar	232	1.286	2.325
Freudental	0	0	0
Gemmrigheim	79	205	338
Gerlingen	428	1.794	3.221
Großbottwar	0	329	769
Hemmingen	0	17	381
Hessigheim	50	107	167
Ingersheim	150	406	670
Kirchheim	197	621	1.006
Korntal-Münchingen	179	1.748	3.310
Kornwestheim	0	1.421	3.550
Löchgau	134	367	603
Ludwigsburg	4.018	14.245	24.861
Marbach am Neckar	789	1.757	2.692
Markgröningen	339	1.485	2.564
Möglingen	212	762	1.319
Mundelsheim	21	115	213
Murr	0	0	183
Oberriexingen	0	78	168
Oberstenfeld	305	716	1.100
Pleidelsheim	66	465	879
Remseck	88	1.140	2.158
Sachsenheim	394	1.470	2.533
Schwieberdingen	0	816	2.159
Sersheim	0	227	463
Steinheim an der Murr	0	400	845
Tamm	432	1.102	1.750
Vaihingen an der Enz	356	2.119	3.869
Walheim	142	323	481

Tabelle 4: Bedarfe nach Gemeinde; Eigene Darstellung

5 Empfohlene Vorgehensweise

Dieses Kapitel stellt die empfohlene Vorgehensweise für Kommunen beim Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur dar und orientiert sich dabei am [Leitfaden für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur auf kommunalen Flächen](#) der KEA-BW.

5.1 Konzeption

Für einen strukturierten Ausbau der Ladeinfrastruktur ist es für Kommunen entscheidend, zunächst eine fundierte Bestands- und Bedarfsanalyse durchzuführen. So lassen sich bestehende Versorgungslücken identifizieren und zukünftige Bedarfe gezielt und vorausschauend planen.

Auf Grundlage der Bedarfsanalyse sind klare Kriterien zur Bewertung, Auswahl und Priorisierung potenzieller Standorte zu definieren. Zu berücksichtigen sind dabei unter anderem die Entfernung zum nächsten Ladepunkt, die Netzanbindung, Erweiterungspotenziale sowie naturschutzrechtliche Aspekte. Hilfreich sind dabei die Standortbewertungskriterien der KEA-BW³. Um Überkapazitäten an Gemeinde- oder Stadtgrenzen zu vermeiden, ist eine Abstimmung mit angrenzenden Kommunen empfehlenswert. Für geeignete Flächen kann es zudem sinnvoll sein, Standortbeschreibungen mit spezifischen Rahmenbedingungen zu erstellen und diese dem Vergabeverfahren beizufügen. Hierfür kann auf einen von der KEA-BW bereitgestellten Steckbrief zur Standortbeschreibung zurückgegriffen werden.

Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur sind nicht nur geeignete Standorte entscheidend, sondern auch technische und gestalterische Anforderungen. Dazu zählen unter anderem die Festlegung von Ladeleistung und Ladepunkttyp (AC oder DC), die Anforderungen an Ladesäulen und Netzanschlüsse sowie die Integration von Last- und Lademanagementsystemen. Ein sinnvoller Mix aus Normal- und Schnellladeinfrastruktur ermöglicht eine bedarfsgerechte Versorgung. Auch Gestaltung, Sichtbarkeit und Sicherheitsaspekte der Ladeinfrastruktur sollten frühzeitig mitgedacht werden. Zudem sind die gesetzlichen Vorgaben der Ladesäulenverordnung (LSV), der AFIR sowie des Eichrechts zu beachten. Die KEA-BW unterstützt hierbei mit einer Übersicht zu den technischen Anforderungen.

Der aktive Einbezug der Öffentlichkeit, etwa durch Informationsveranstaltungen, Workshops oder Online-Beteiligungsformate, kann die Akzeptanz für Ladeinfrastruktur vor Ort deutlich erhöhen. Gleichzeitig lassen sich so Bedürfnisse und Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger frühzeitig erfassen, wodurch auch Hinweise zur Standortwahl und konkreten Ausgestaltung in die Planung einfließen können.

Die Einbindung von lokalen Akteuren wie Energieversorgern, Verkehrsunternehmen und Immobilienentwicklern kann wichtige Beiträge zur technischen und finanziellen Umsetzung des Projekts leisten und Synergieeffekte ermöglichen.

Sinnvoll ist es, Ladeinfrastruktur in bestehende Planungen zu integrieren. Dazu können beispielsweise Verkehrsplanung, Stadtentwicklung oder Wirtschaftsförderung zählen.

5.2 Verfahren

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur lässt sich grundsätzlich mit vier verschiedenen Verfahren bewältigen: Gestattung, Dienstleistungskonzession, Dienstleistungsauftrag sowie Inhouse-Vergabe. Bevor diese im

³ Der Link zu den Mustern und Vorlagen der KEA-BW findet sich in [Kapitel 6.2](#)

Detail erläutert werden, wird zunächst auf rechtliche Rahmenbedingungen sowie die Finanzierung eingegangen.

5.2.1 Sondernutzungssatzung

Das Aufstellen von Ladestationen auf öffentlichen Flächen gilt rechtlich als Sondernutzung, da es über den Gemeingebrauch hinausgeht. Deshalb ist eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich, basierend auf § 16 des Straßengesetzes Baden-Württemberg. Viele Kommunen haben bereits allgemeine Sondernutzungssatzungen, doch eine eigene Satzung speziell für Ladeinfrastruktur ist empfehlenswert. Sie schafft klare Rahmenbedingungen, reduziert Verwaltungsaufwand, beschleunigt Genehmigungen und erhöht die Rechtssicherheit. Die Satzung regelt z. B. Voraussetzungen für die Errichtung, Gebühren sowie mögliche Auflagen. Ein Anspruch auf Erlaubnis besteht nicht. Als Grundlage kann eine von der KEA-BW empfohlene Mustersondernutzungssatzung für den Ausbau von Ladeinfrastruktur herangezogen werden.

5.2.2 Richtlinie für die Errichtung von Ladeinfrastruktur

Zusätzlich zur Satzung kann eine Kommune eine Richtlinie erlassen, die technische Anforderungen und interne Abläufe konkretisiert. Während die Satzung rechtlich verbindlich ist, bietet die Richtlinie Flexibilität und kann als ermessenslenkendes Instrument genutzt werden. Beide Regelwerke können sich sinnvoll ergänzen. Doppelregelungen und Widersprüche sollten vermieden werden, um den Verwaltungsaufwand gering zu halten. Die KEA-BW stellt ein Muster für eine solche Richtlinie zur Verfügung.

5.2.3 Finanzierung

Die Finanzierung der Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Aspekt für Kommunen. Zu prüfen ist dabei ein geeignetes Finanzierungsmodell.

Um mit Ladeinfrastruktur Einnahmen zu generieren ist die **Sondernutzungsgebühr** ein zentrales Element. Diese kann für die Nutzung öffentlicher Flächen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur erhoben werden. Eine Befreiung der Sondernutzungsgebühr kann für Betreiber die Attraktivität von Standorten mit geringen Auslastungsprognosen erhöhen.

Um den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Betreiber attraktiver zu machen kann eine **dynamische Sondernutzungsgebühr** sinnvoll sein. Beispielsweise kann eine Vereinbarung getroffen werden, dass die Sondernutzungsgebühr erst ab einer bestimmten Umsatzschwelle fällig wird. So können weniger profitable Standorte nicht zusätzlich belastet werden und Anreize für den Betreiber geschaffen werden, weniger lukrative Standorte zu erschließen. Beim dynamischen Preismodell kann die Kommune einen prozentualen Anteil an Umsatz oder Gewinn der Betreiber erhalten. Das Modell orientiert sich somit an der tatsächlichen Auslastung und passt sich Lade- und Strompreisen an. Ergänzt werden könnte es durch Staffelung nach Zonen im Stadtgebiet, so könnte in attraktiven Gebieten ein höherer Prozentsatz fällig werden als in weniger frequentierten Zonen.

Auch eine Mischung aus einer festen Grundgebühr und einer umsatzabhängigen Komponente kann in Betracht gezogen werden.

Geprüft werden sollte immer, ob mögliche **Förderungen** auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene für den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Frage kommen.

5.2.4 Rechtliche Voraussetzungen der Vergabephase

In der Vergabephase sind verschiedene rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten, insbesondere im Hinblick auf das Vergaberecht. Dieses stellt sicher, dass öffentliche Aufträge und Konzessionen transparent, diskriminierungsfrei und unter Wahrung des Wettbewerbs vergeben werden. Es regelt, unter welchen Voraussetzungen und in welchen Verfahren Unternehmen mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen beauftragt werden können.

Das **Vergaberecht** findet in der Regel Anwendung bei öffentlichen Aufträgen und Konzessionen. Dagegen fallen reine Nutzungsrechte (Gestattungen) meist nicht unter das Vergaberecht, sofern sie keine Dienstleistungspflichten beinhalten. Entscheidend ist, ob ein echter Beschaffungsvorgang vorliegt oder lediglich die Nutzung einer Fläche gestattet wird. Solange keine Marktknappheit oder Einschränkung des Wettbewerbs vorliegt, ist bei bloßen Gestattungen kein formelles Vergabeverfahren erforderlich.

Ab bestimmten Auftragswerten sind europaweite Vergabeverfahren zwingend durchzuführen. Für Dienstleistungsaufträge liegt die Schwelle bei 221.000 Euro, für Bauaufträge (Kosten der Errichtung) und Konzessionen (Umsatz über die Laufzeit) bei 5,538 Millionen Euro. Sind diese Schwellen überschritten, müssen europäische Vergabeverfahren angewendet werden.

Neben dem Vergaberecht ist auch das **Beihilferecht** zu beachten. Staatliche Unterstützung für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur kann als Beihilfe im Sinne des EU-Rechts gelten, wenn sie Unternehmen Vorteile verschafft und den Wettbewerb verfälscht. Zulässig ist staatliche Unterstützung dann, wenn ein Marktversagen vorliegt wie fehlendes privates Engagement, die Förderung verhältnismäßig ist und echte Investitionsanreize schafft. Kleine Beihilfen bis 300.000 Euro in drei Jahren (De-minimis-Regel) sind genehmigungsfrei, da sie als wettbewerbsneutral gelten.

Ebenso von Bedeutung ist das **Kartellrecht**, um faire Marktbedingungen sicherzustellen. Wichtig ist insbesondere die diskriminierungsfreie Vergabe von kommunalen Flächen an verschiedene Betreiber, um so lokale Monopole zu vermeiden. Kommunen müssen einen fairen Marktzugang gewährleisten und dürfen keine Anbieter ohne sachlichen Grund ausschließen. Auch die exklusive Versorgung von Ladesäulen mit eigenem Strom kann als missbräuchlich gelten. Verstöße können zu Bußgeldern oder regulatorischen Maßnahmen führen.

5.2.5 Aufbauverfahren

Bevor eine Entscheidung über das gewählte Verfahren getroffen wird, ist es sinnvoll, eine Markterkundung durchzuführen, um zu prüfen, ob der Markt selbständig aktiv wird oder ein Eingreifen durch den öffentlichen Auftraggeber notwendig ist. Die Art des Vergabeverfahrens (Gestattung, Konzession oder Auftrag) muss feststehen, bevor die Vergabebekanntmachung erfolgt.

Ist die Markterkundung erfolgreich, erfolgt die Bekanntmachung über die Vergabe einer Sondernutzungserlaubnis ohne Zuschuss (Gestattung). Bei erfolgloser Markterkundung erfolgt die Bekanntmachung über die Vergabe einer Konzession mit oder ohne Zuschuss oder eines Dienstleistungsauftrags.

Die **Gestattung** erfolgt auf Basis eines einseitigen Rechtsakts, was eine Sondernutzung oder zivilrechtliche Gestattung sein kann.

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum stellt in der Regel eine Sondernutzung dar und ist somit genehmigungspflichtig. Der Antrag erfolgt durch einen Betreiber, wobei die Kommune nicht verpflichtet ist, die Sondernutzung zu gestatten. Sie entscheidet im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens, wobei ausschließlich straßenrechtliche Gesichtspunkte maßgeblich sind.

Liegt keine Ressourcenknappheit vor (also z. B. ausreichend Flächen ohne konkurrierende Interessen), kann eine Sondernutzungserlaubnis auch ohne Ausschreibung erteilt werden. Der Antragsteller erhält ein Nutzungsrecht, jedoch keine Verpflichtung zum Betrieb. Ausnahme ist, wenn dies separat, z. B. in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag, geregelt wird. In diesem Fall trägt der Betreiber das volle wirtschaftliche Risiko. Eine Vergabepflicht besteht in dieser Konstellation nicht, sofern keine zusätzlichen Betriebspflichten oder Fördermittel eingebunden werden.

Liegt eine Ressourcenknappheit vor (z. B. bei begrenzten oder stark nachgefragten Flächen), muss ein transparentes, diskriminierungsfreies Auswahlverfahren durchgeführt werden. Dieses orientiert sich an § 5 Carsharing-Gesetz und umfasst:

- Öffentliche Bekanntmachung,
- Fristgebundene Antragseinreichung,
- Zuschlag auf Basis klar definierter, veröffentlichter Kriterien oder per Losverfahren.

Ein solches Verfahren macht die Kommune zum aktiven Akteur und erfordert entsprechendes Management, wobei eine Satzung oder Richtlinie helfen kann, klare Bewertungsmaßstäbe zu definieren. Für die Kommune entstehen bei diesem Verfahren keine Investitions- oder Betriebskosten. Zudem erzielt die Kommune Einnahmen über Sondernutzungsgebühren, während das wirtschaftliche Risiko vollständig beim Betreiber liegt.

Allerdings hat sie auch nur eingeschränkte Einflussmöglichkeiten auf Preise und Qualität und ist abhängig vom Betreiber und dessen langfristiger Verlässlichkeit.

Bei einer **Dienstleistungskonzession** gemäß § 105 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) betraut die Kommune ein Unternehmen (z.B. einen CPO) mit der Errichtung und dem Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Flächen. Im Unterschied zur einseitigen Gestattung handelt es sich um einen zweiseitigen Vertrag, bei dem der Konzessionsnehmer zur tatsächlichen Leistungserbringung verpflichtet ist.

Die rechtliche Grundlage kann eine Sondernutzungserlaubnis (§ 16 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg) oder ein zivil- oder öffentlich-rechtlicher Vertrag sein. Das wirtschaftliche Risiko – einschließlich Investitionskosten, Betrieb und möglicher Unterauslastung – trägt der Konzessionär, weshalb eine Markterkundung im Vorfeld sinnvoll erscheint. Die Kommune überträgt damit das finanzielle Risiko, behält aber über den Konzessionsvertrag Einfluss auf wichtige Rahmenbedingungen wie Betriebsdauer, Ladeleistung oder Preisgestaltung.

Ein Vorteil für die Kommune liegt in der Steuerungsmöglichkeit sowie möglichen Einnahmen durch Konzessionsgebühren. Gleichzeitig entstehen keine eigenen Investitionskosten. Nachteile bestehen im höheren organisatorischen Aufwand, insbesondere bei einer europaweiten Ausschreibung und in der Gefahr von Marktverzerrungen bei wenigen Bietenden.

In der Praxis werden häufig Laufzeiten zwischen acht und zehn Jahren gewählt. Zu kurze Laufzeiten schrecken potenzielle Betreiber ab, zu lange Laufzeiten können technische Entwicklungen und Marktdynamiken behindern.

Ein Dienstleistungsauftrag ist ein öffentliches Beschaffungsvorhaben, bei dem die Kommune vertraglich einen Dritten, etwa einen CPO, mit bestimmten Leistungen rund um Planung, Bau, Betrieb oder Wartung von Ladeinfrastruktur beauftragt. Die Kommune zahlt hierfür ein Entgelt und bleibt wirtschaftlich und strategisch federführend.

Im Gegensatz zur Dienstleistungskonzession liegt das wirtschaftliche Risiko in der Regel bei der Kommune. Der beauftragte Dienstleister erfüllt klar definierte Aufgaben, trägt aber kein eigenes Betriebsrisiko.

Voraussetzung für einen solchen Auftrag ist meist ein festgestelltes Marktversagen. Dafür ist eine Markterkundung erforderlich, um zu prüfen, ob der Markt die benötigte Infrastruktur auch ohne kommunales Eingreifen bereitstellen würde.

Je nach Auftragsvolumen greifen EU-weite Vergabepflichten und entsprechende rechtliche Vorgaben. Insbesondere für kleinere Kommunen kann das Vergabeverfahren eine Herausforderung darstellen.

Ein Vorteil des Dienstleistungsauftrags ist die hohe Steuerungstiefe: Die Kommune behält volle Kontrolle über Infrastruktur, Preisgestaltung und Qualitätsstandards. Zudem fließen Einnahmen direkt an die Kommune, abzüglich der Dienstleistervergütung. Allerdings erfordert dieses Modell hohe Anfangsinvestitionen und eine Übernahme des wirtschaftlichen Risikos, etwa bei geringer Auslastung der Ladepunkte.

Die **Inhouse-Vergabe** erlaubt Kommunen unter bestimmten Voraussetzungen die direkte Beauftragung eigener kommunaler Unternehmen ohne Ausschreibung. Voraussetzung ist, dass das beauftragte Unternehmen zu mindestens 80 % für die öffentliche Hand tätig ist und keine private Beteiligung besteht. In der Praxis ist diese Vergabeform selten anwendbar, da viele kommunale Unternehmen, etwa Stadtwerke, auch auf dem freien Markt agieren. Zusätzlich untersagt § 7c EnWG Verteilnetzbetreibern grundsätzlich den Betrieb von Ladeinfrastruktur. Selbst bei formal zulässiger Inhouse-Vergabe kann eine exklusive Beauftragung zu Problemen mit dem Wettbewerbsrecht führen. Beschwerden bei Kartellbehörden sind möglich, wenn der Marktzugang für andere Anbieter eingeschränkt wird.

5.2.6 Vergabeverfahren

Wenn die EU-Schwellenwerte für eine europaweite Ausschreibung nicht erreicht werden, kommen die öffentliche Ausschreibung sowie die beschränkte Ausschreibung zur Anwendung.

Bei der **öffentlichen Ausschreibung** wird eine allgemeine Bekanntmachung des Vergabeverfahrens erfordert, sodass jede interessierte Firma ein Angebot abgeben kann. Dieses Verfahren ist der Regelfall nach der Haushaltsordnung des Landes Baden-Württemberg.

Die **beschränkte Ausschreibung** ist ein zweistufiges Vergabeverfahren. Durch einen öffentlichen Teilnahmewettbewerb werden geeignete Bietende ermittelt. Anschließend werden diese zur Angebotsabgabe aufgefordert. Die Anzahl an Bietenden kann beschränkt werden, darf aber nicht unter Drei liegen. Dieses Verfahren kann angewendet werden, wenn nur eine begrenzte Anzahl an Unternehmen in Frage kommt oder die Vergabe aufgrund der Art des Auftrags eine umfangreiche öffentliche Ausschreibung nicht rechtfertigt.

Erreichen die Auftragswerte die Schwellenwerte der EU, ist eine EU-weite Ausschreibung erforderlich. Das **offene Verfahren** ist die Standardmethode der EU-weiten Vergabe. Dabei wird eine öffentliche Ausschreibung veröffentlicht, auf die jedes Unternehmen innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums ein Angebot abgeben kann. Dieses Verfahren bietet den höchsten Grad an Transparenz und Wettbewerb.

Das **nicht offene Verfahren** ist ein zweistufiges Vergabeverfahren. Zunächst gibt es eine Aufforderung zur Teilnahme, bei der interessierte Unternehmen im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbs ihre Eignung nachweisen müssen. Danach werden nur ausgewählte Unternehmen zur Angebotsabgabe aufgefordert. Die Anzahl an Bietenden kann beschränkt werden, darf aber nicht unter Fünf liegen. Dieses Verfahren

wird in der Regel dann angewendet, wenn die Komplexität oder der Umfang des Projekts eine genaue Prüfung der Unternehmen im Vorfeld erfordert.

Die Ausschreibungsunterlagen müssen klar und umfassend die Anforderungen, Leistungsbeschreibungen, technischen Spezifikationen und Bewertungskriterien enthalten, nach denen die Angebote bewertet werden.

Ein Ausschreibungsmuster stellt die KEA-BW zur Verfügung.

Nach der Einreichung der Angebote beginnt die Phase der Angebotsbewertung. Hierbei werden die Angebote anhand der zuvor festgelegten Zuschlagskriterien geprüft und bewertet. Es ist wichtig, dass die Bewertung transparent und nachvollziehbar erfolgt, um das Vertrauen der Bietenden in den Vergabeprozess zu gewährleisten und ein rechtlich belastbares Verfahren sicherzustellen.

5.3 Genehmigung

In der Genehmigungsphase wird sichergestellt, dass alle rechtlichen und behördlichen Anforderungen erfüllt werden. Anschließend können die notwendigen Genehmigungen für die Errichtung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur erteilt werden.

5.3.1 Baugenehmigung

Für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum entfällt laut herrschender Meinung die Baugenehmigungspflicht, da sie als Straßenzubehör gilt. Auf privaten Flächen ist die Errichtung in Baden-Württemberg je nach Größe des Standorts nach § 50 Abs. 1 Landesbauordnung für Baden-Württemberg verfahrensfrei. Das Bauordnungsrecht ist stets einzuhalten.

5.3.2 Genehmigungen für die Errichtung im öffentlichen Raum

Die Entscheidung über eine Sondernutzungserlaubnis für Ladeinfrastruktur ist eine **Ermessensentscheidung** der zuständigen Behörde. Dabei sind die Interessen der Antragstellenden gegenüber dem Schutz des Straßenbilds, der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses abzuwägen. Eine Ablehnung ist nur unter straßenrechtlichen Gesichtspunkten zulässig. Ziel ist es, Beeinträchtigungen der öffentlichen Nutzung sowie konkurrierender Sondernutzungen zu vermeiden. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit soll die Erlaubnis mit Auflagen erteilt werden, sofern dies möglich ist. Eine Ermessensrichtlinie kann Konsistenz und Transparenz in der Verwaltungspraxis fördern. Für ein transparentes und diskriminierungsfreies Vergabeverfahren empfiehlt es sich, eine Leistungs- und Bewertungsmatrix öffentlich zugänglich zu machen. Die KEA-BW stellt hierfür eine praktische Vorlage bereit.

Eine **Aufbruchgenehmigung** als Form der Sondernutzungserlaubnis erlaubt es, Straßen, Gehwege oder andere öffentliche Flächen für die Verlegung von Kabeln, den Anschluss an das Stromnetz oder die Installation von Ladesäulen aufzubrechen. Sie wird von der zuständigen Straßenbaubehörde erteilt und ist oft mit spezifischen Auflagen verbunden, um sicherzustellen, dass die öffentliche Infrastruktur nicht beeinträchtigt und nach Abschluss der Arbeiten ordnungsgemäß wiederhergestellt wird.

Die Sondernutzungserlaubnis wird notwendig, wenn Ladepunkte auf öffentlichen Flächen installiert werden. Die Erlaubnis wird auf Grundlage der Sondernutzungssatzung einer Kommune erteilt, sofern diese vorhanden ist. Diese Satzung bestimmt für welche Zwecke öffentliche Flächen genutzt werden

dürfen und kann spezielle Vorgaben enthalten, die bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur zu beachten sind. Ein Muster für eine Sondernutzungserlaubnis wird von der KEA-BW bereitgestellt.

Die Genehmigung zum Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund kann auch per **Öffentlich-Rechtlichem Vertrag** nach §§ 54 ff. VwVfG erfolgen. Im Unterschied zum einseitigen Verwaltungsakt handelt es sich dabei um eine zweiseitige Vereinbarung, die mehr Flexibilität bei der Ausgestaltung individueller Lösungen ermöglicht – etwa für Sonderfälle, die sich im regulären Verfahren nicht abbilden lassen. Der Gestaltungsspielraum ist jedoch durch rechtliche Vorgaben begrenzt: Nach dem Koppelungsverbot dürfen keine sachfremden oder unangemessenen Gegenleistungen verlangt werden, und das Äquivalenzprinzip verlangt ein angemessenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung. Auch allgemeine Verbotsgesetze sind zu beachten. Die KEA-BW bietet ein Muster für einen öffentlich-rechtlichen Vertrag an.

Zusätzliche Zulassungserfordernisse können je nach Standort und kommunalen Gegebenheiten erforderlich sein. Dazu zählen insbesondere Anforderungen aus dem **Natur- und Artenschutz**, wie etwa Genehmigungen bei Vorhaben in Schutzgebieten oder in der Nähe bedrohter Arten. Auch **kommunale Baumschutzsatzungen** können Auflagen mit sich bringen, wenn geschützte Bäume betroffen sind. In **denkmalgeschützten** Bereichen sind besondere gestalterische Anforderungen zu beachten, um das Erscheinungsbild oder den Schutzstatus nicht zu beeinträchtigen. In allen Fällen empfiehlt sich eine frühzeitige Abstimmung mit den zuständigen Behörden, um Genehmigungen rechtzeitig zu klären und mögliche Anpassungen am Vorhaben vorzunehmen.

5.4 Errichtung und Betrieb

In der **Errichtungsphase** wird die geplante Ladeinfrastruktur baulich umgesetzt. Dazu gehören der Netzanschluss, Tiefbauarbeiten, die Installation der Ladestationen sowie die Beschilderung und Markierung der Stellplätze. Grundlage für alle Bauarbeiten bildet die Landesbauordnung Baden-Württemberg, die unter anderem Regelungen zu Sicherheit, Lärmschutz und Arbeitszeiten auf Baustellen vorgibt.

Besonders wichtig ist der Netzanschluss der Ladepunkte. Dieser erfolgt in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Netzbetreiber und sollte frühzeitig geplant werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Die technischen Anforderungen richten sich nach den Vorgaben des Netzbetreibers und müssen genau eingehalten werden.

Um eine rechtssichere Nutzung der Parkplätze zu gewährleisten, ist die korrekte Beschilderung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge an Ladesäulen von Bedeutung. Eine klare und einheitliche Kennzeichnung ist notwendig, um Verkehrsteilnehmer über Nutzungseinschränkungen zu informieren und die Einhaltung der Parkvorgaben sicherzustellen. Neben der Berechtigung zum Parken können auch Angaben zur zeitlichen Begrenzung des Parkvorgangs gekennzeichnet werden. Ergänzend zu Beschilderungen können Ladeplätze durch Farbmarkierungen und Bodenbeschriftungen hervorgehoben werden.

Bei der Wahl der Beschilderung und möglicher Bodenmarkierungen sind einschlägige Förderrichtlinien zwingend zu beachten, da diese teilweise konkrete Anforderungen formulieren. Das Landesförderprogramm charge@bw sieht beispielsweise als Mindestanforderung vor, dass Stellplätze an geförderter Ladeinfrastruktur gut sichtbar mit einem weißen Elektroauto-Symbol gemäß § 39 Absatz 10 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu kennzeichnen sind.

Abbildung 19 zeigt beispielhafte Umsetzungen von Beschilderungen und Bodenmarkierungen; sie sind nicht abschließend.

Die konkrete Ausgestaltung ist stets im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen und hängt vom jeweiligen Standort der Ladesäule ab. Dabei besteht ein gewisser Spielraum, um auf örtliche Gegebenheiten sowie spezifische Bedürfnisse der Kommune einzugehen.



*Beschränkung der
Parkerlaubnis auf
elektrisch betriebene
Fahrzeuge*



*Beschränkung der
Parkerlaubnis auf
Elektrofahrzeuge während
des Ladevorgangs*



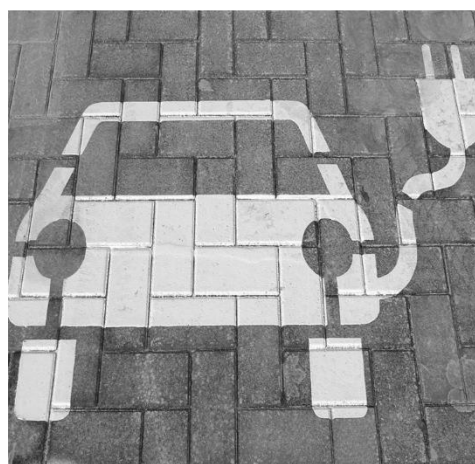
*Parkdauer für elektrisch
betriebene Fahrzeuge
max. 2 Stunden*



*Parkscheibenpflicht für alle,
ausgenommen elektrisch
betriebene Fahrzeuge*



*Negativbeschilderung; elektrisch
betriebene Fahrzeuge sind vom
absoluten Halteverbot
ausgenommen*



*Amtliches Sinnbild nach §39 Abs. 10 StVO
"elektrisch betriebene Fahrzeuge" (E-
Kennzeichen erforderlich)*

Abbildung 19: Beispiele für Verkehrskennzeichen an Ladeinfrastruktur; Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Katalog der Verkehrskennzeichen (vzkat.de)

Nach der Errichtung beginnt die **Betriebsphase**, in der ein reibungsloser und zuverlässiger Betrieb der Ladeinfrastruktur sichergestellt werden muss. Der Betreiber ist für Wartung, Instandhaltung und die Einhaltung aller Vorgaben verantwortlich, während die Kommune dies kontrolliert. Zudem muss die Infrastruktur im Meldeportal der Bundesnetzagentur registriert werden.

Mobilitätsdaten wie Auslastung, Ladedauer oder Nutzungsmuster sind zentral für die Optimierung und künftige Planung. Plattformen wie MobiData BW bündeln solche Daten, wovon Betreibende, Kommunen und Nutzende gleichermaßen profitieren – etwa durch bessere Planung, gezielte Wartung und Echtzeitinformationen.

Schließlich bietet die Betriebsphase auch Chancen für Öffentlichkeitsarbeit, etwa durch Berichte über Fortschritte und Erfolge, um Akzeptanz und Vertrauen in die Elektromobilität zu stärken.

6 Unterstützungsmöglichkeiten

Im Folgenden werden verschiedene Hilfsmittel und Unterstützungsangebote vorgestellt, die Kommunen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur nutzen können.

6.1 Leitfäden und Wissensbroschüren

Zahlreiche Leitfäden, Broschüren und Publikationen bieten kommunalen Akteuren praxisnahe Informationen und Handlungsempfehlungen. Sie wurden gezielt erstellt, um bei Planung, Umsetzung und Betrieb von Ladeinfrastruktur zu unterstützen.

Der Leitfaden „[Einfach laden in der Kommune](#)“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur gibt konkrete Hilfestellung bei der Umsetzung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum. Ebenso bietet die Nationale Leitstelle ihren Leitfaden „[Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)“ zum Download an. Dieser umfasst praxisnahe Handlungshilfen, Checklisten und Best-Practice-Beispiele, die veranschaulichen, wie Kommunen Genehmigungsverfahren effizienter gestalten können. Zudem stellt sie eine [Executive Summary](#) mit einer kompakten Übersicht der wichtigsten Aspekte des Leitfadens zur Verfügung.

Im Dezember 2024 wurden zudem „[Mustermaßnahmen für Lokale Masterpläne zum Ladeinfrastrukturausbau](#)“ veröffentlicht. Sie bieten eine praxisorientierte Grundlage, um lokale Gegebenheiten zu strukturieren, relevante Akteure einzubinden und einen auf die eigenen Bedarfe zugeschnittenen Masterplan zu entwickeln.

Die KEA-BW hat im Januar 2025 einen „[Leitfaden für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur auf kommunalen Flächen](#)“ veröffentlicht. Das Dokument enthält wichtige Informationen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur auf Landesebene in Baden-Württemberg, ergänzt durch eine Vielzahl an Mustervorlagen (siehe 6.2.).

6.2 Muster und Vorlagen

Die im vorherigen Kapitel erwähnten Muster und Vorlagen von der KEA-BW sind hier nochmals übersichtlich zusammengefasst. Sie bieten eine wertvolle Arbeitshilfe für rechtliche, technische und organisatorische Fragestellungen. Sie sind zu finden bei der KEA-BW im Anhang des [Leitfadens für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur auf kommunalen Flächen](#).

- 1) Kriterienkatalog für die Standortbewertung als Orientierung zur Identifizierung von geeigneten Flächen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur
- 2) Steckbrief zur Standortbeschreibung als Grundlage, um alle wesentlichen Informationen für Betreiber von Ladeinfrastruktur bereitzustellen.
- 3) Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

- 4) Sondernutzungssatzung über die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums für Ladeinfrastruktur
- 5) Richtlinie zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
- 6) Betriebskonzept zum Antrag auf Sondernutzung das die sichere, störungsfreie und kommunalverträgliche Nutzung der Ladeeinrichtungen gewährleistet und im Einklang mit den gesetzlichen und kommunalen Anforderungen erfolgt.
- 7) Ausschreibungsunterlagen mit den Grundlagen und Bedingungen der Ausschreibung für Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum.
- 8) Vorlage für eine Bewertungsmatrix zur Auswahl von Anbietern für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum.
- 9) Muster einer Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung und zum Betrieb von Ladeinfrastruktur.
- 10) Gestattungsvertrag für den Aufbau und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zum Laden im öffentlichen Raum.

Weitere Ausschreibungsmuster stellt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Diese können [hier](#) angefragt werden.

6.3 Toolbox der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur

6.3.1 LadeLernTOOL

Das [LernLadeTOOL](#) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur ist ein interaktives E-Learning-Angebot, das Grundlagenwissen rund um den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur vermittelt. Es richtet sich insbesondere an kommunale Mitarbeitende und unterstützt praxisnah mit Modulen zu Planung, Genehmigung, Betrieb und Förderung von Ladepunkten. Ziel ist es, den Wissenstransfer zu stärken und den Ausbau der Ladeinfrastruktur fachlich zu begleiten.

6.3.2 FlächenTOOL

Das [FlächenTOOL](#) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur ist eine digitale Plattform, auf der Kommunen, Unternehmen und Privatpersonen geeignete Liegenschaften für öffentliche Ladeinfrastruktur bereitstellen können. Ladeinfrastrukturbetreibende erhalten darüber Zugriff auf potenzielle Standorte und können direkt Kontakt aufnehmen. Ziel ist es, die Flächenakquise für den Ladeinfrastrukturausbau zu erleichtern und Investitionen zu beschleunigen.

Es ist zu empfehlen, als Kommune einen vorgeprüften Standort unabhängig von der gewählten Vergabeart ins FlächenTOOL einzutragen. So kann bei Betreibern eine möglichst große Aufmerksamkeit für die Standorte erreicht werden.

Ergänzt wird das FlächenTOOL durch den FlächenCHECK, der sich insbesondere an Länder und Kommunen richtet. Mit Hilfe der Checkliste und Prüfkriterien können Liegenschaften auf ihre Eignung für die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur geprüft und identifiziert werden.

6.3.3 StandortTOOL

Das [StandortTOOL](#) ist ein datenbasiertes Planungsinstrument, das Kommunen und Planenden hilft, den zukünftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur zu ermitteln. Es basiert auf Modellierungen zu Fahrzeugbestand, Fahrverhalten und Ladeverhalten und ermöglicht eine fundierte Standortplanung für öffentlich zugängliche Ladepunkte. Die Auswertungen sind auf verschiedenen Gebietseinheiten verfügbar und

zeigen Ergebnisse der Bundes- und Landesebene über Landkreise bis hin zu einzelnen Gemeinden an. Ziel ist es, den Ausbau bedarfsgerecht, effizient und nutzerorientiert zu gestalten.

6.3.4 MasterplanTOOL

Mit dem [MasterplanTOOL](#) können Kommunen kostenlos und einfach einen individuellen Maßnahmenplan für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zusammenstellen. 64 Maßnahmen stehen zur Verfügung, welche in die Phasen „Orientierung und Vernetzung“, „Planung“, „Vergabe und Genehmigung“ sowie „Errichtung und Betrieb“ gegliedert sind. Die Maßnahmen können angepasst oder durch eigene Maßnahmen ergänzt werden.

6.4 Finanzielle Förderungen

Beim Aufbau von Ladeinfrastruktur sollte die Kommune prüfen, ob Förderprogramme zur finanziellen Unterstützung in Anspruch genommen werden können. Beispielsweise bietet das Landesförderprogramm [charge@bw](#) eine Förderung für die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur⁴.

Darüber hinaus können im Rahmen des [Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz](#) (LGVFG) Kosten für den Netzanschluss beim Aufbau von Ladeinfrastruktur gefördert werden.

Eine fortlaufend aktualisierte [Übersicht](#) über Förderprogramme stellt die KEA-BW zur Verfügung.

6.5 Förderung von Fachkräften für Mobilität und Klimaschutz

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unterstützt den Ausbau der kommunalen Beratungskapazitäten im Bereich nachhaltiger Mobilität durch die Förderung von Personalstellen. Zu den förderfähigen Themenfeldern gehören unter anderem „Elektromobilität“ und „Ladeinfrastruktur“.

Gefördert werden 100 % der anfallenden Personalkosten in den ersten zwei Jahren, bei einer Verpflichtung zur Schaffung und Besetzung der Stelle für mindestens vier Jahre. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Förderquote von 50 %. Antragsberechtigt sind Stadt- und Landkreise sowie Städte und Verwaltungsgemeinschaften mit einer eigenen unteren Verkehrsbehörde.

Durch die Einrichtung einer solchen geförderten Stelle können Kommunen personelle Ressourcen aufbauen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur strategisch zu koordinieren, Fördermöglichkeiten besser zu nutzen und Aktivitäten im Bereich Elektromobilität systematisch weiterzuentwickeln. Weitere Informationen zur Förderung finden sich bei der KEA-BW unter www.kea-bw.de/foerderdatenbank/detail/personalstellenfoerderung-nachhaltige-mobilitaet.

6.6 Förderung qualifizierter Fachkonzepte

Das Land unterstützt Kommunen in der Erstellung von Fachkonzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Förderfähig sind unter anderem Konzepte für Ladeinfrastruktur.

Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Zusammenschlüsse von Kommunen und Regionalverbänden können mithilfe eines solchen Konzepts Ladeinfrastruktur präzise und strukturiert planen.

Die Förderung erfolgt durch eine Festbetragsfinanzierung in Höhe von 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die Bagatellgrenze beträgt 10.000 Euro und die Förderung ist auf maximal 200.000 Euro pro

⁴ Aufgrund hoher Antragseingänge ist eine Antragsstellung derzeit nicht möglich (Stand: 02.03.2026).

7 Maßnahmen der Kreisverwaltung zur Unterstützung des Ladeinfrastruktur-Ausbaus

Das vorliegende Konzept sowie die dazugehörigen Kommunensteckbriefe bilden die Grundlage für eine weiterführende Unterstützung zentraler Akteure im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur im Landkreis. Darauf aufbauend wurden Maßnahmen entwickelt, die die Kreisverwaltung schrittweise umsetzen und gemeinsam mit relevanten Akteuren weiter konkretisieren wird.

Die Maßnahmen definieren einen strategischen Rahmen für das weitere Vorgehen im Landkreis und werden im Dialog mit den beteiligten Akteuren bedarfsorientiert ausgestaltet.

Im Mittelpunkt stehen dabei die Kommunen, die beim Ausbau kommunaler Ladeinfrastruktur gezielt unterstützt werden sollen. Darüber hinaus werden auch Unterstützungsangebote für Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen entwickelt.

Die nachfolgenden Maßnahmen gliedern sich in vier Handlungsfelder und werden zunächst im Überblick dargestellt sowie anschließend näher erläutert:

1. Fachliche Unterstützung und Prozessbegleitung

- 1.1. Standortberatung
- 1.2. Unterstützung Vergabeverfahren
- 1.3. Öffentlichkeitsarbeit

2. Koordination und Vernetzung

- 2.1. Vernetzungsmöglichkeiten schaffen
- 2.2. Kooperation mit privaten Akteuren

3. Interne Umsetzung

- 3.1. Umsetzung GEIG innerhalb der Kreisverwaltung

4. Strategische Beobachtung

- 4.1. Monitoring
- 4.2. Aktualisierung Bedarfsprognose
- 4.3. Monitoring Schwerlastverkehr



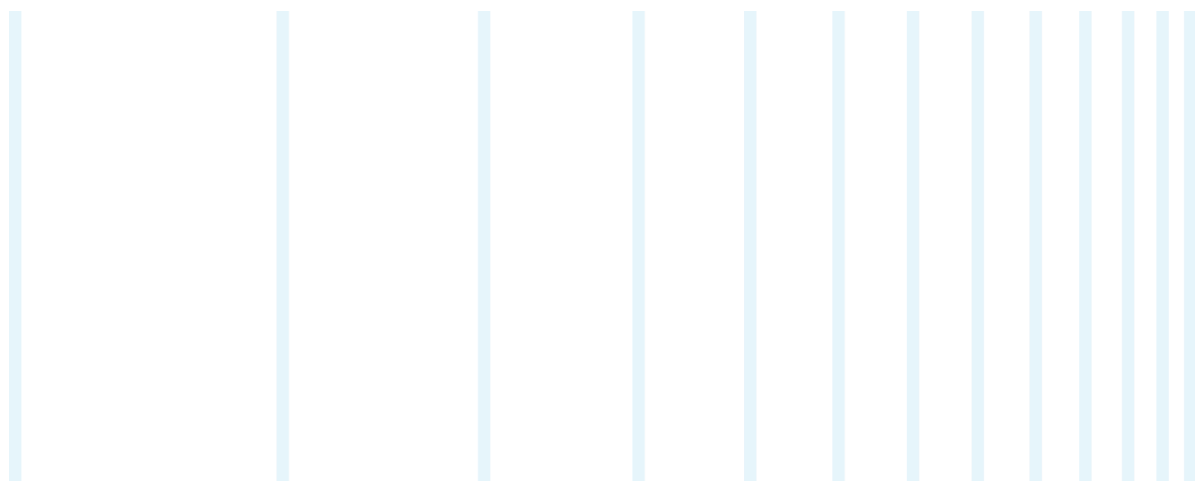
Standortberatung

Beschreibung:

Für einen zielgerichteten und bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur in den Kommunen ist die Identifikation geeigneter Standorte von zentraler Bedeutung. Nur wenn potenzielle Standorte mit hohem Nachfragepotenzial frühzeitig erkannt und systematisch bewertet werden, kann der Aufbau effizient, wirtschaftlich und nutzerorientiert erfolgen.

Die Kreisverwaltung unterstützt die Städte und Gemeinden im Landkreis bei der Standortbewertung durch folgende Maßnahmen:

- die Organisation einer Informationsveranstaltung, in der das grundsätzliche Vorgehen bei der Standortsuche erläutert, relevante Bewertungskriterien vorgestellt und typische Fragestellungen aus der Praxis aufgegriffen werden,
- vertiefte Standortberatung für interessierte Kommunen, die je nach Bedarf digital oder vor Ort erfolgt und dazu dient, konkrete geplante oder potenzielle Standorte gemeinsam zu bewerten und einzuordnen. Im Rahmen der Beratung werden unter anderem die dominierenden Wohntypologien im Umfeld sowie die Nähe zu bestehender Ladeinfrastruktur und Orten mit besonderem Aufenthalts- oder Mobilitätsbezug betrachtet.





Unterstützung Vergabeverfahren

Beschreibung:

Ein wesentlicher, jedoch häufig komplexer Schritt beim Aufbau von Ladeinfrastruktur ist die Durchführung eines geeigneten Vergabeverfahrens. Abhängig von Zielsetzung, Standorttyp und angestrebtem Betreibermodell stehen den Kommunen verschiedene vergaberechtliche Wege offen. Dabei ist die Wahl eines rechtssicheren und zugleich praktikablen Verfahrens entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung.

Die Kreisverwaltung begleitet die Kommunen im Landkreis Ludwigsburg bei diesem Schritt durch unterschiedliche Unterstützungsangebote:

- Bereitstellung von Erfahrungswerten und Hinweisen zu Best-Practice-Beispielen,
- Weitergabe von Informationen zu externen Beratungsangeboten und spezialisierten Fachstellen,
- Durchführung einer Online-Informationsveranstaltung, die zentrale rechtliche Fragestellungen und typische Herausforderungen der Kommunen im Zusammenhang mit Vergabeverfahren aufgreift,
- Prüfung des Interesses der Kreiskommunen an einer gemeinsamen Ausschreibung sowie Übernahme einer koordinierenden Rolle bei der Vorbereitung des Verfahrens.

Hinweis: Das Landratsamt Ludwigsburg kann und darf keine verbindliche Rechtsberatung leisten. Die angebotene Unterstützung beschränkt sich auf Recherche, Information und Weiterleitung von Wissen und Kontakten, etwa zu spezialisierten Vergabestellen, juristischen Fachstellen oder externen Beratern. Gerne teilen wir auch unsere eigenen Erfahrungen und Einschätzungen, weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, dass diese nicht als rechtlich verbindlich zu verstehen sind.



Öffentlichkeitsarbeit

Beschreibung:

Öffentlichkeitsarbeit ist ein zentraler Hebel, um Akzeptanz für Ladeinfrastruktur zu schaffen, über Fortschritte zu informieren und konkrete Angebote bekannt zu machen. Gerade neue Ladepunkte können nur dann optimal genutzt werden, wenn die Zielgruppen auch von ihnen erfahren. Gleichzeitig trägt eine transparente Kommunikation dazu bei, Vertrauen in die kommunalen Aktivitäten zur Verkehrswende zu stärken.

Die Kreisverwaltung baut daher konkrete Unterstützungsangebote im Bereich Öffentlichkeitsarbeit auf und stellt diese den Kreiskommunen zur Verfügung. Die Unterstützung umfasst insbesondere:

- die Erstellung und Abstimmung von Pressemitteilungen
- die Bereitstellung von Textmaterial für kommunale Websites oder Amtsblätter
- Hilfestellungen bei der Bewerbung neuer und bestehender Angebote durch den Landesservice „Hier bei dir“
- die Vermittlung von Gestaltungsbeispielen (Best Practice) für Plakate, Flyer oder Infotafeln vor Ort
- die Koordination der Pressearbeit bei interkommunalen Projekten zur Stärkung der gemeinsamen Sichtbarkeit im Landkreis
- die Begleitung bei der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Beteiligungsformate zur Einbeziehung der Öffentlichkeit im Planungsprozess.



Koordination und Vernetzung

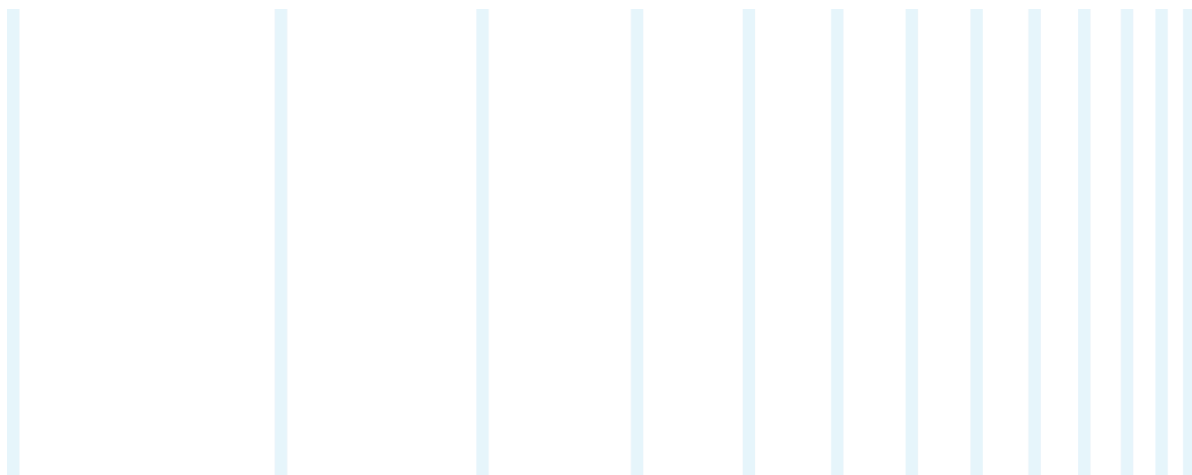
Vernetzungsmöglichkeiten schaffen

Beschreibung:

Viele Kommunen im Landkreis Ludwigsburg stehen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur vor ähnlichen Herausforderungen. Diese reichen von der Standortsuche über Betreiberfragen bis hin zu Bürgerkommunikation und Fördermitteln. Ein regelmäßiger, gezielter Austausch zwischen den kommunalen Fachverantwortlichen findet bisher jedoch nur vereinzelt und oft wenig strukturiert statt.

Die Kreisverwaltung stärkt daher die Vernetzung im Themengebiet Elektromobilität und Ladeinfrastruktur durch folgende Maßnahmen:

- Organisation themenbezogener Austauschformate im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks „move“ zur Schaffung eines flexiblen Rahmens, der konkrete Fragestellungen einzelner Kommunen sowie aktuelle Entwicklungen aufgreift,
- Durchführung von Fachveranstaltungen zu zentralen Themen wie Standortsuche und Vergabeverfahren,
- Nutzung der [digitalen Netzwerk-Plattform](#) der Energieagentur Kreis Ludwigsburg e.V. (LEA) zur kontinuierlichen Vernetzung und Bereitstellung von Unterlagen, Hinweisen und Praxisbeispielen.





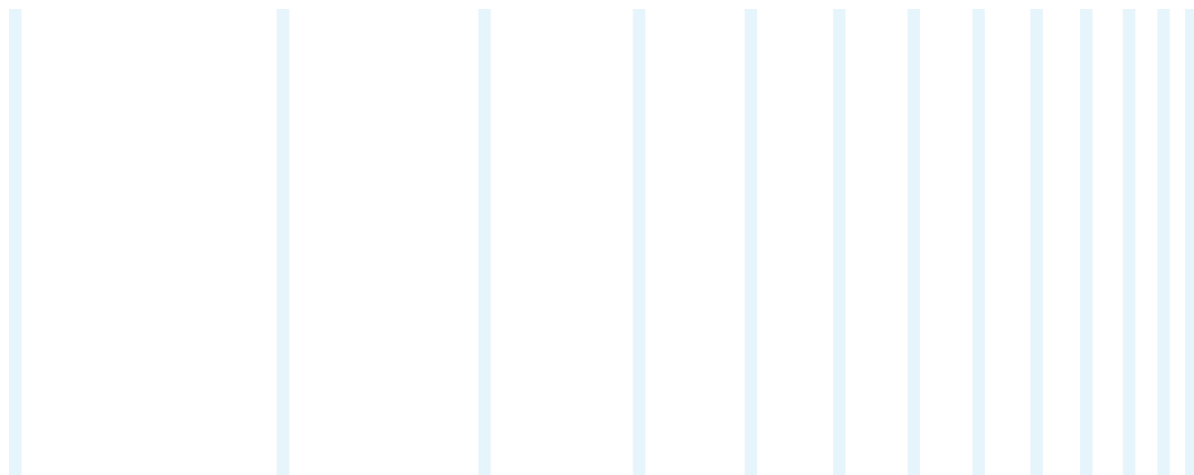
Kooperation mit privaten Akteuren

Beschreibung

Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur kann nur gelingen, wenn neben dem öffentlichen Raum auch private und halböffentliche Flächen einbezogen werden, beispielsweise Parkplätze von Einzelhandelsstandorten, Betrieben, Mehrfamilienhäusern oder Freizeiteinrichtungen. Private Akteure leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Gesamtversorgung im Landkreis.

Die Kreisverwaltung verfolgt das Ziel, diese Akteursgruppen zu informieren und unterstützend zu begleiten. Dabei werden folgende Handlungsansätze verfolgt:

- **Zielgruppenspezifische Informationen:** Durchführung von Online-Informationsveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger (z.B. Ladeinfrastruktur am privaten Stellplatz, in Wohnungseigentümergeinschaften oder im Mietverhältnis) sowie Bereitstellung fachlicher Hinweise und Informationen für Betriebe und Einrichtungen mit Kunden- oder Mitarbeitendenverkehr.
- **Fachliche Erstinformation:** Das Landratsamt steht als Kontaktstelle für allgemeine Hinweise zu Planung, Fördermöglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Verfügung und vermittelt bei Bedarf an zuständige Stellen oder weiterführende Informationsquellen.
- **Unterstützung der Kommunen bei der Einbindung privater Flächen:** Erstellung und Bereitstellung einer standardisierten Mustervorlage für Kommunen, mit der gemäß § 12 LMG Informationen bei privaten Flächeneigentümern abgefragt werden können.
- **Informationsplattform und Verbreitung:** Als zentrale Plattform zur Bündelung der Informationen dient die Homepage des Landkreises. Dort werden im Bereich Elektromobilität neben Kommunen ausdrücklich auch Privatpersonen und Unternehmen adressiert. Ergänzend erfolgt die Verbreitung relevanter Informationen über weitere Kanäle, beispielsweise über den Newsletter der Wirtschaftsförderung des Landkreises.





Interne Umsetzung

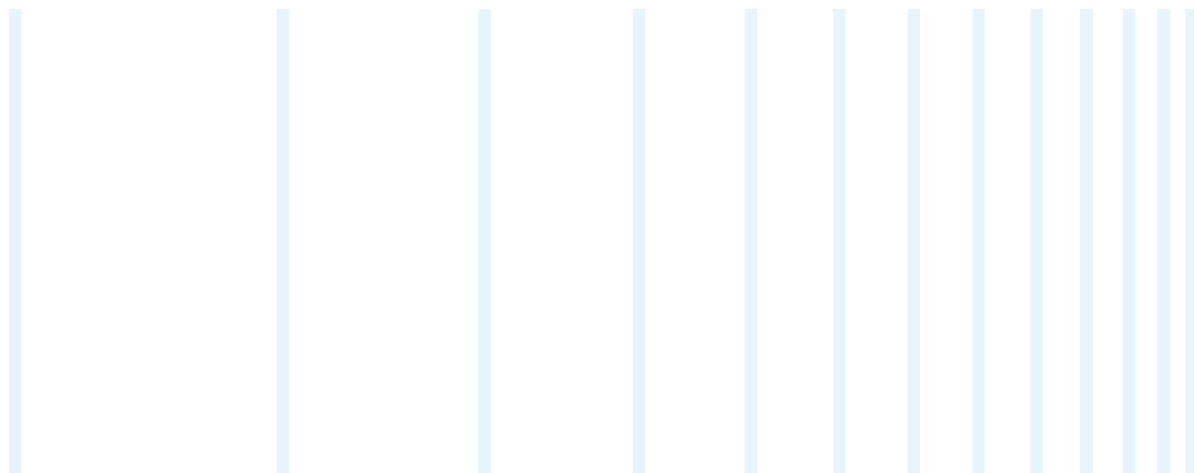
Umsetzung GEIG innerhalb der Kreisverwaltung

Beschreibung:

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) verpflichtet Eigentümerinnen und Eigentümer bestimmter Gebäude beim Neubau sowie bei größeren Renovierungen zur Schaffung von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur. Dies gilt auch für Gebäude in öffentlicher Hand. Die konkrete bauliche Umsetzung der GEIG-Vorgaben liegt innerhalb der Kreisverwaltung bei den jeweils zuständigen Fachbereichen.

Zur Unterstützung der für die interne Umsetzung zuständigen Fachbereiche werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- die Beobachtung gesetzlicher und fachlicher Weiterentwicklungen im Zusammenhang mit dem GEIG,
- die Weitergabe relevanter Informationen und Änderungen an die zuständigen internen Fachbereiche,
- die Sensibilisierung für die Bedeutung von Ladeinfrastruktur im Kontext von Bau- und Sanierungsmaßnahmen an kreiseigenen Liegenschaften.





Strategische Beobachtung

Monitoring

Beschreibung:

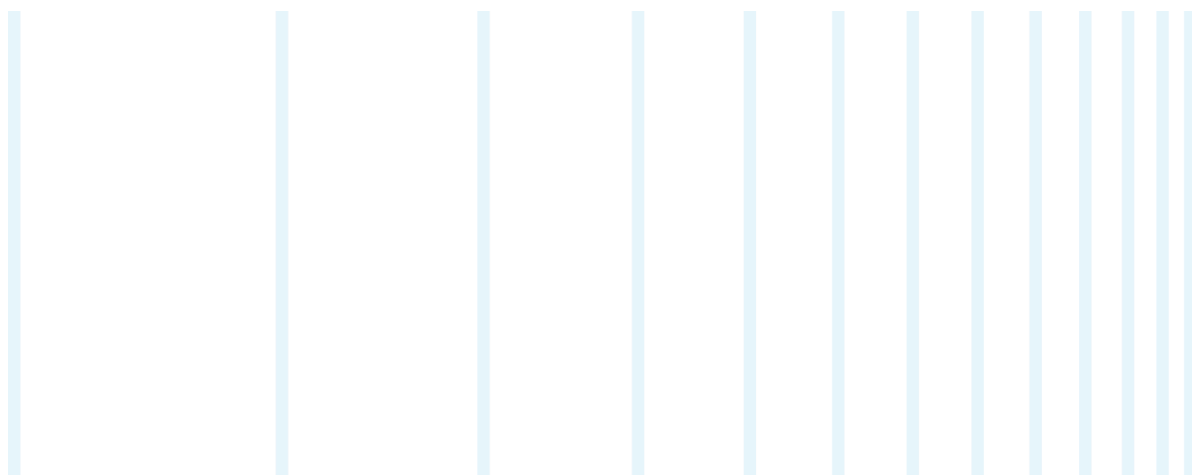
Der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Landkreis erfolgt dezentral durch unterschiedliche Akteure und unterliegt einer dynamischen Entwicklung. Um ein aktuelles Lagebild zu erhalten und Unterstützungsbedarfe frühzeitig zu erkennen, führt die Kreisverwaltung ein kontinuierliches Monitoring der Entwicklung im Landkreis durch.

Im Rahmen dieses Monitorings wird insbesondere beobachtet,

- wie sich Anzahl und räumliche Verteilung öffentlich zugänglicher Ladepunkte im Landkreis entwickeln,
- wie sich der Bestand an Elektrofahrzeugen verändert,
- in welchen Kommunen ein besonders dynamischer oder zurückhaltender Ausbau stattfindet,
- sowie welche praktischen Herausforderungen sich im Austausch mit den Kommunen zeigen.

Grundlage sind öffentlich verfügbare Daten (z. B. Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur, Zulassungszahlen) sowie qualitative Rückmeldungen u.a. aus den kommunalen Austauschformaten.

Das Monitoring dient der internen fachlichen Einordnung und Weiterentwicklung der Unterstützungsangebote der Kreisverwaltung.





Strategische Beobachtung

Aktualisierung Bedarfsprognose

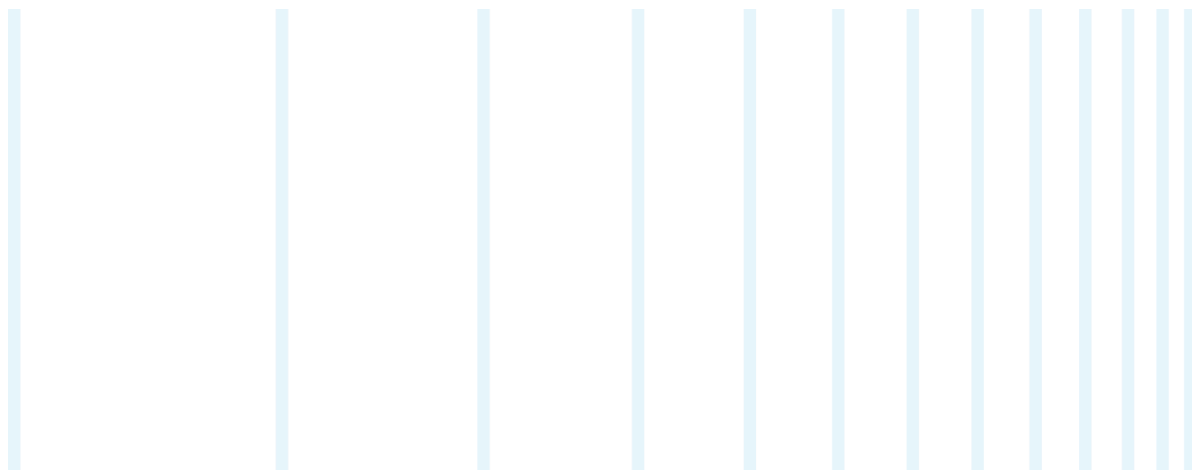
Beschreibung:

Die Entwicklung der Elektromobilität ist dynamisch und kann durch politische, wirtschaftliche oder gesellschaftliche Einflüsse erheblich beschleunigt oder verlangsamt werden. Entsprechend ist es möglich, dass sich heutige Annahmen und Prognosen mit der Zeit verändern.

Um das Konzept an aktuelle Entwicklungen anzupassen und so fachlich valide zu halten, setzt die Kreisverwaltung folgende Schritte um:

- kontinuierliche Beobachtung der Entwicklungen im Bereich Elektromobilität,
- regelmäßige Überprüfung der im Konzept verwendeten Bedarfszahlen auf Grundlage der jeweils aktuellen Daten des StandortTOOLS,
- Aktualisierung der Bedarfsprognose bei signifikanten Veränderungen der Datengrundlage.

Durch dieses Vorgehen bleiben das Konzept sowie die Kommunensteckbriefe flexibel und anpassungsfähig, wodurch sie langfristig als Grundlage für den strategischen Ausbau der Ladeinfrastruktur im Landkreis dienen.





Strategische Beobachtung

Monitoring Schwerlastverkehr

Beschreibung:

Neben der Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs ist auch der Umstieg im Schwerlastverkehr ein zentraler Baustein der Verkehrswende und zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Aktuelle Entwicklungen auf Landes- und Bundesebene fördern die Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs zunehmend. Auch auf Seiten der Wirtschaft zeigen sich erste Veränderungen: Immer mehr Unternehmen im Landkreis beginnen, Teile ihrer Lkw-Flotten auf elektrische Antriebe umzustellen.

Die Kreisverwaltung verfolgt diese Entwicklungen kontinuierlich, tauscht sich mit relevanten Akteuren aus und prüft, wie sie Unternehmen und Kommunen im Landkreis unterstützen kann.

Dabei sind unterschiedliche Aspekte zu beachten:

- **Elektrifizierung der Fahrzeugflotten:** Unternehmen benötigen Informationen, Orientierung und ggf. Unterstützung bei der Umstellung ihrer Lkw-Flotten auf alternative Antriebe.
- **Private Ladeinfrastruktur:** Für einen funktionierenden Betrieb elektrischer Lkw ist der Aufbau leistungsfähiger Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen entscheidend.
- **Öffentliche Ladeinfrastruktur für Lkw:** Gerade kleinere Unternehmen, die keine eigenen Lademöglichkeiten schaffen können, sind auf öffentlich zugängliche Ladepunkte angewiesen. Hier sind insbesondere die Kommunen gefragt.
- **Vernetzung und Kooperation:** Ein weiteres wichtiges Element ist die Vernetzung von Unternehmen untereinander, z. B. im Rahmen von Austauschformaten. Dabei können auch Modelle wie Charge-Point-Sharing diskutiert werden, um vorhandene Ladeinfrastruktur gemeinsam zu nutzen und so die Effizienz zu steigern.

Auf Grundlage dieser Handlungsfelder entwickelt die Kreisverwaltung geeignete Unterstützungsansätze für Unternehmen sowie Kommunen als zentrale Zielgruppen in diesem Bereich. Im Vordergrund stehen dabei insbesondere die strukturierte Weitergabe von Informationen, die Bündelung relevanter Entwicklungen sowie die Initiierung von Informations-, Vernetzungs- und Austauschformaten.

8 Kommunensteckbriefe

Um den Städten und Gemeinden des Landkreises eine gezielte und bedarfsgerechte Unterstützung anzubieten, wurden für jene Kommunen individuelle Steckbriefe erstellt, die im Rahmen der Online-Umfrage im April ein entsprechendes Interesse bekundet haben.

Die Steckbriefe enthalten eine Bestands- und Bedarfsanalyse der jeweiligen Kommune. Neben der Entwicklung des E-Pkw-Bestands wird auch die Entwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur dargestellt.

Die Prognose künftiger Bedarfe basiert auf dem StandortTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur. Betrachtet werden die Zieljahre 2026 - 2030 sowie 2035. Ergänzend werden Auszüge aus der interaktiven Karte des StandortTOOLS dargestellt, in denen die prognostizierte künftig zu installierende Ladeleistung rasterbasiert in Gitterzellen mit einer Kantenlänge von 500 × 500 Metern visualisiert wird.

Die ausgewiesenen Bedarfe zeigen unter Berücksichtigung der bestehenden Ladeinfrastruktur die künftig zusätzlich erforderliche öffentlich zugängliche Ladeleistung innerhalb der jeweiligen Kommune auf.

Die Gitterzellen geben anhand ihrer Farben eine Übersicht zu hohen und niedrigen Bedarfen.

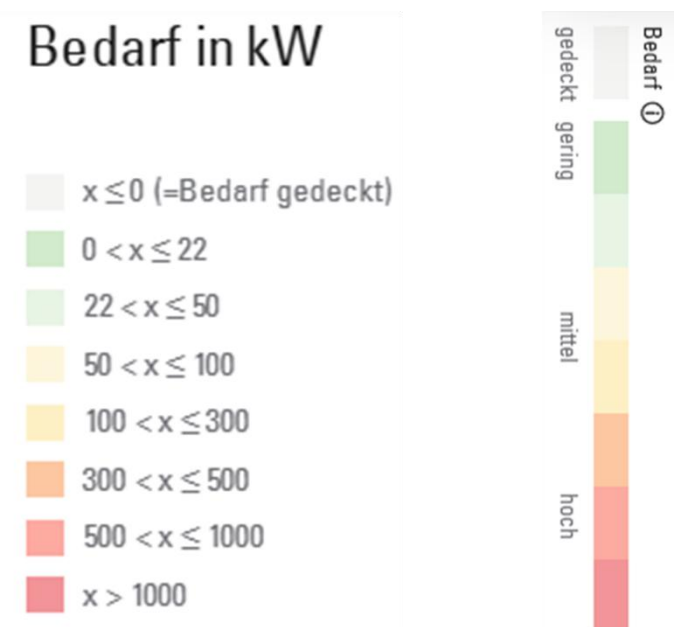


Abbildung 20: Legende Bedarfsanzeige; Quelle: Eigene Darstellung nach StandortTOOL

Für die Steckbriefe wurde zur Beschreibung der Bedarfskarten folgende Einteilung der Bedarfsanzeige vorgenommen:

- Gering: $0 \text{ kW} < x \leq 50 \text{ kW}$
- Mittel: $50 \text{ kW} < x \leq 500 \text{ kW}$
- Hoch: $x > 500$

Bei den in den Steckbriefen genannten Potenzialflächen für Ladeinfrastruktur handelt es sich um unverbindliche Standortvorschläge. Diese bedürfen einer genauen Prüfung, die im Rahmen der Steckbriefe nicht erfolgen kann. Aspekte wie Netzanschlussmöglichkeiten, baurechtliche Rahmenbedingungen, konkrete Flächenverfügbarkeit sowie die Einbindung in bestehende Verkehrs- und Parkraumkonzepte sind zu berücksichtigen und müssen von den Akteuren vor Ort geprüft werden.

Im Rahmen der im April 2025 durchgeführten Online-Umfrage unter den Kreiskommunen wurde das Interesse an einem Kommunensteckbrief abgefragt. 21 der Kreiskommunen äußerten den Wunsch, einen solchen Steckbrief für ihre Stadt oder Gemeinde erhalten zu wollen (siehe Abbildung 21).

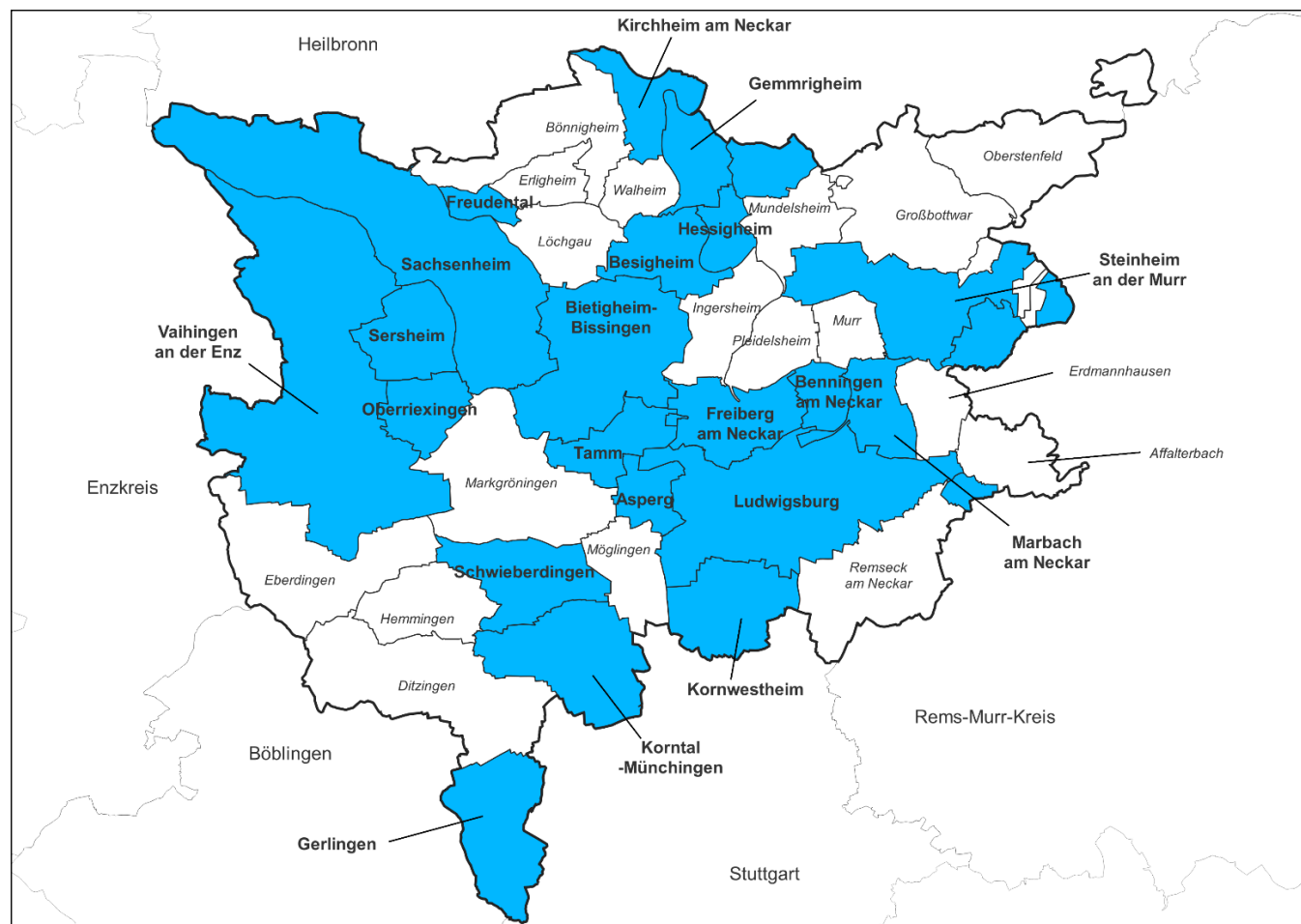


Abbildung 21: Kommunen mit Steckbrief; Eigene Darstellung

Kommunensteckbrief Stadt Asperg



1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 316 BEV / 224 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von neun auf 316
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,8 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 1.085 kW installierte Ladeleistung
- ❖ Aktueller Bedarf gedeckt

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: zunächst kein bzw. geringer Zusatzbedarf²
- ❖ 2035: 1.265 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Bereich mit höchstem Bedarf zwischen Panoramastraße und Eglosheimer Straße
- ❖ Bereich mit erhöhtem Bedarf rund um die Markgröninger Straße wird durch aktuelle Ausbaupläne bereits gut abgedeckt

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: LIDL (Im Erle 1), EDEKA (Ruhrstraße)
- ❖ Öffentlich: Bahnhof, Berliner Straße, Kleinturnhalle, Sportanlage Osterholz

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 durch die Kommune 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 mittlerem prognostiziertem Bedarf & Abgleich mit Standorten des städtischen E-Mobilitätskonzepts
- ❖ 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

Asperg hat ca. 14.000 Einwohner, die sich auf knapp 8.800 Haushalte verteilen. Die Fläche der Stadt beträgt 5,8 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 2.837, die Zahl der Auspendler 5.356. Zusätzlich kommen 575 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 8.768 Pendlerbewegungen in Asperg statt³.

Durch die Linie S5 (Bietigheim – Stuttgart) ist Asperg an das Stuttgarter S-Bahn-Netz angeschlossen und ca. 20 Minuten Fahrzeit vom Stuttgarter Hauptbahnhof entfernt. Über die Anschlussstellen Ludwigsburg-Nord und Ludwigsburg-Süd ist Asperg zudem von der Bundesautobahn 81 aus in wenigen Minuten erreichbar.

Asperg grenzt direkt an die Städte Ludwigsburg und Tamm.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Kommunenumfrage zum Thema E-Mobilität und Ladeinfrastruktur ergab, dass diesem Themenfeld in Asperg derzeit eine hohe Relevanz beigemessen wird. Dies zeigt sich auch darin, dass seitens aller abgefragten Akteure (Politik, Verwaltung, Bürger, Unternehmen, lokale Energieversorger/Ladeinfrastrukturbetreiber) der Wunsch besteht, den Ladeinfrastrukturausbau in Asperg voranzutreiben. Die Stadt bearbeitet das Themengebiet bereits aktiv und plant die Umsetzung des Asperger Ladeinfrastruktur-Konzepts bis 2030.

Das größte Potenzial beim Ausbau der Ladeinfrastruktur wird im halb-öffentlichen Bereich gesehen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Asperg insgesamt 316 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 224 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen. Damit übersteigen die rein elektrisch betriebenen Fahrzeuge erstmals die Zahl der Plug-in-Hybride.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Asperg lediglich neun BEV und zehn PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 102 BEV erhöht, während 166 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge verdreifacht.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Asperg beträgt 3,8 %. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 10,3 % (77 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,2 % (239 Pkw).

³ Quelle: Pendleratlas 2025; www.pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/asperg/
Kommunensteckbrief Asperg, S. 3

3.3 Ladeinfrastruktur

In Asperg gibt es aktuell 28 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Dabei handelt es sich um 17 Normalladepunkte, einen Schnellladepunkt sowie zehn HPC-Ladepunkte⁴.

Die Ladeleistung aller Ladepunkte beträgt 1.085 kW, womit sich die installierte Ladeleistung in Asperg seit 2023 verdoppelt hat.

Der Kommunensteckbrief legt den Fokus auf die (halb-)öffentliche Ladeinfrastruktur, da Kommunen hier die größten Handlungsspielräume haben. Gleichwohl bleibt private Ladeinfrastruktur ebenfalls von Bedeutung und sollte in der Ausbauplanung mitgedacht werden.

Die im Steckbrief dargestellten Bestands- und Entwicklungsbetrachtungen beziehen sich zudem ausschließlich auf den Pkw-Verkehr. Ladeinfrastruktur für weitere Fahrzeugklassen, insbesondere für Nutzfahrzeuge, ist nicht Gegenstand dieser Betrachtung, bleibt jedoch ein relevantes Themenfeld. Der Landkreis beobachtet die aktuellen Entwicklungen und prüft, wie Kommunen künftig auch in diesem Bereich durch geeignete Unterstützungsangebote begleitet werden können.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Bahnhofsstraße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Berliner Straße 22**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Alleenstraße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Lehenstraße 5**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Neckarstraße 22**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Ludwigsburger Straße 1**

Shell Deutschland GmbH
2 HPC-Ladepunkte

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

❖ **Ludwigstraße 1**

EnBW mobility+ AG und Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Eglosheimer Straße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Eglosheimer Straße 75**

EnBW mobility+ AG und Co. KG
4 HPC-Ladepunkte

❖ **Eglosheimer Straße 72**

Shell Deutschland GmbH
4 HPC-Ladepunkte

❖ **Zeissstraße 2**

Autohaus Heermann und Rhein GmbH
3 Normalladepunkte & 1 Schnellladepunkt

Weitere Ladepunkte befinden sich derzeit in Planung. Diese sollen am Bahnhof, bei der Michaelskirche sowie gegenüber dem Post-Service entstehen.

Die Stadt Asperg ist mit der aktuell vorhandenen Ladeinfrastruktur bereits gut aufgestellt. Der derzeitige Bedarf an öffentlichen Lademöglichkeiten wird vollständig abgedeckt, was vor allem an mehreren Schnellladeeinrichtungen mit hohen Ladeleistungen liegt. Eine ausgewogene Verteilung von Normal- und Schnellladeeinrichtungen sorgt für eine bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur.

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 Asperg 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 Asperg – 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

Die bestehende Ladeinfrastruktur deckt den Bedarf in Asperg derzeit vollständig ab. Ab dem Jahr 2027 entsteht erstmals ein zusätzlicher Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Höhe von 122 kW. Dieser steigt bis 2030 auf 612 kW und erhöht sich bis 2035 weiter auf 1.265 kW.

Die Datengrundlage der dargestellten Bedarfswerte bilden Berechnungen des StandortTOOLS der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur. Die Stadt Asperg verfügt darüber hinaus über eine eigene Studie, die auch die Ermittlung künftiger Bedarfe umfasst. Die hier dargestellten Werte ersetzen die Ergebnisse der Asperger Studie nicht. Vielmehr sind deren Ergebnisse aufgrund der Einzelfallbetrachtung auf kommunaler Ebene als detaillierter und konkreter einzuordnen. Die vorliegende Bedarfsbetrachtung dient ergänzend als zusätzliche Orientierung für die Einschätzung künftiger Entwicklungen.

Die Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 0 kW
- **2027:** 122 kW
- **2028:** 295 kW
- **2029:** 444 kW
- **2030:** 612 kW
- **2035:** 1.265 kW

Im Jahr 2026 zeigen sich noch keine Bereiche mit erhöhten Bedarfen. Zwei Raster zwischen der Eglosheimer Straße und Panoramastraße rund um die Königstraße und Bahnhofstraße weisen 2028 Bedarfe zwischen 50 und 100 kW auf und grenzen sich somit vom Rest des Stadtgebiets ab (siehe Abbildung 1).

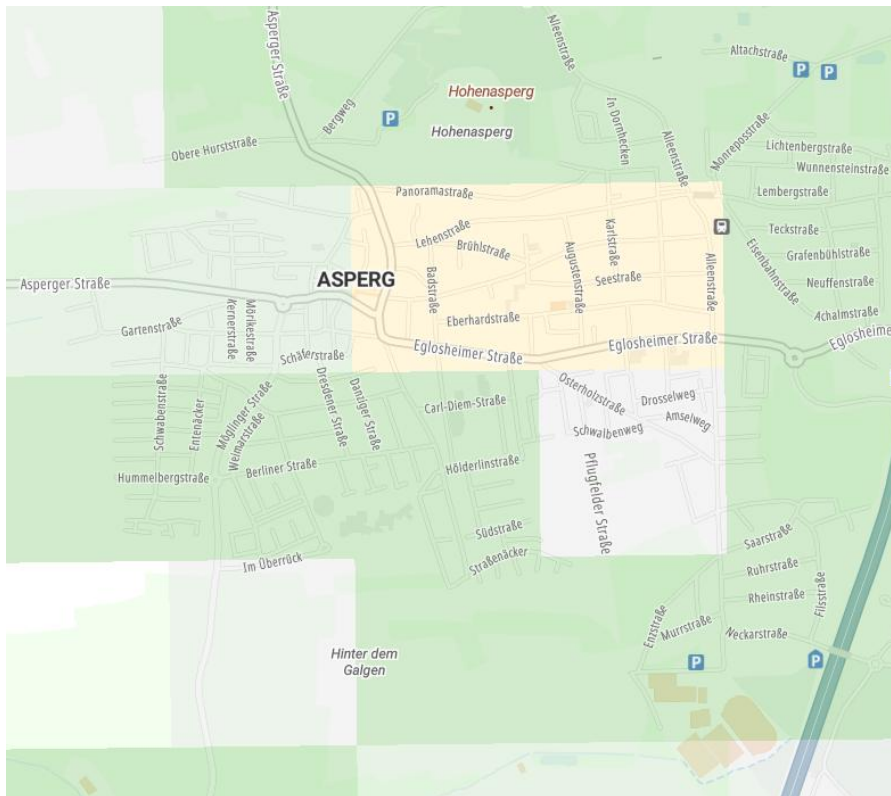


Abbildung 1 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

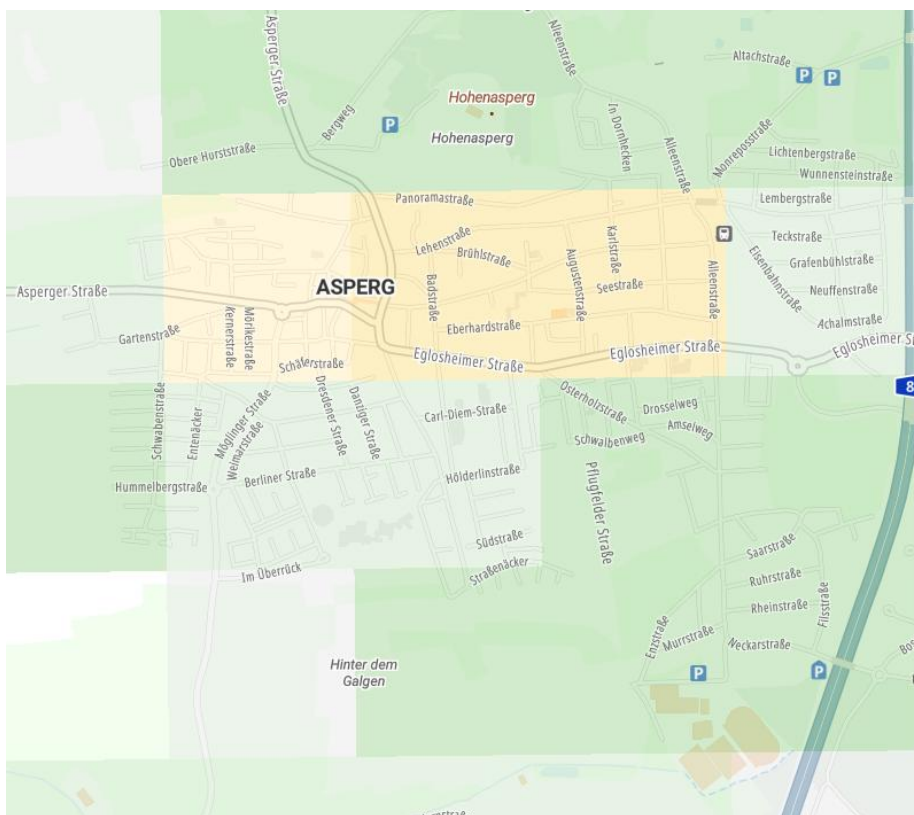


Abbildung 2 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

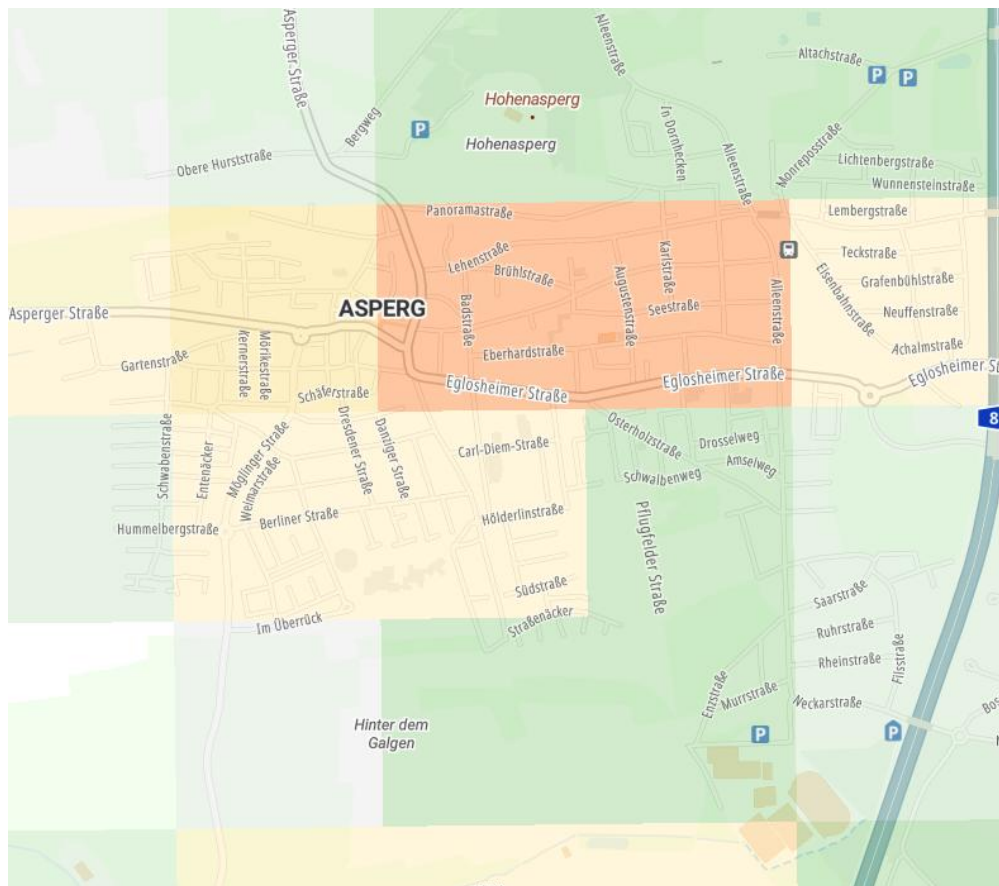


Abbildung 3 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

Der Bedarf in diesen Bereichen erhöht sich 2030 auf 100 – 30 kW. Zudem wird für das westlich angrenzende Raster rund um die Markgröninger Straße ein Bedarf zwischen 50 und 100 kW erwartet (siehe Abbildung 2). Während sich der Bedarf innerhalb dieses Rasters bis 2035 auf 100 – 300 kW erhöht, wird für den angrenzenden Bereich zwischen Eglosheimer Straße und Panoramastraße ein Bedarf zwischen 300 und 500 kW prognostiziert (siehe Abbildung 3). Dieser Bereich stellt somit den Schwerpunkt der Asperger Bedarfsprognose dar. Zudem weisen mehrere Raster im Stadtgebiet einen Bedarf zwischen 50 und 100 kW auf.

Unter anderem wird für den Bereich im Umfeld des LIDL am Stadteingang ein Bedarf zwischen 50 und 100 kW erwartet.

Der Standort eignet sich grundsätzlich für die Errichtung von Ladepunkten im halb-öffentlichen Bereich. Da das Unternehmen an verschiedenen Standorten bereits Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen betreibt, erscheint eine Abfrage nach § 12 LMG sinnvoll, um frühzeitig Kenntnis über mögliche Ausbaupläne zu erhalten.

Am Rand der Raster mit dem höchsten prognostizierten Bedarf liegt der Asperger Bahnhof. Hier bietet sich insbesondere der Parkplatz am Busbahnhof als Standort für Ladeinfrastruktur an. Aufgrund der vergleichsweise hohen Anzahl an Stellplätzen kann der Ausbau an diesem Standort zur Stärkung multimodaler Mobilitätsangebote beitragen. Im Bereich des Bahnhofs befindet sich zudem bereits Ladeinfrastruktur in der Planung. Ebenfalls innerhalb des Gebiets mit erhöhtem Bedarf liegt der Parkplatz an der Kleinturnhalle. Aufgrund seiner Größe und Lage eignet er sich grundsätzlich als potenzieller

Standort für Ladeinfrastruktur. Angesichts der Wohngebietsstruktur sowie der fußläufig erreichbaren HPC-Standorte erscheinen hier insbesondere Normalladeeinrichtungen als geeignete Option.

Durch die geplanten Ladepunkte im Bereich der Michaelskirche bestehen bereits konkrete Ausbauvorhaben am Rande des Bereichs mit dem höchsten prognostizierten Bedarf.

Auch außerhalb des Stadtkerns sind weitere potenzielle Standorte für Ladepunkte vorhanden. So verfügt das EDEKA center Matkovic in der Ruhrstraße über eine hohe Anzahl an Stellplätzen und bietet eine geeignete Lademöglichkeit für Kundinnen und Kunden während des Einkaufs. Darüber hinaus weist der große Parkplatz im Osterholz an den Sportanlagen weiteres Ausbaupotenzial auf. Neben der bereits bestehenden Ladesäule der Stadtwerke könnten hier zusätzliche Ladepunkte realisiert 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.

Kommunensteckbrief Gemeinde Benningen am Neckar



Bildquelle: Gemeinde Benningen a. N.; Ladestation in der Kastellstraße

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 186 BEV/ 86 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von drei auf 163
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,7 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Ein Standort mit zwei Ladepunkten
- ❖ Je 22 kW Ladeleistung
- ❖ Betreiber Süwag Vertrieb

Bedarfsprognose

- ❖ 2026: geringer zusätzlicher Bedarf²
- ❖ 2030: 432 kW zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeleistung
- ❖ 2035: 703 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Ab 2030 erste Flächen mit erhöhtem Bedarf, S-Bahnhof befindet sich in diesem Gebiet
- ❖ 2035 fast gesamtes Gemeindegebiet mit mittlerem Bedarf

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: EDEKA & Shell-Tankstelle
- ❖ Öffentlich: Parkplatz in der Max-Eyth-Straße an der Gemeindehalle

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 durch die Kommune 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 Benningen am Neckar hat ca. 6.300 Einwohner und umfasst eine Fläche von 4,87 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 970, die Zahl der Auspendler 2.650. Zusätzlich kommen 202 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 3.822 Pendlerbewegungen in Benningen statt³.

Die Linie S4 (Backnang – Marbach – Stuttgart Schwabstraße) der S-Bahn Stuttgart bedient seit 1980 den Bahnhof Benningen.

Die Bundesautobahn 81 ist mit der Anschlussstelle Pleidelsheim zudem nur drei Kilometer entfernt.

Benachbart sind die Gemeinden Pleidelsheim im Nordwesten, Murr im Nordosten, die Städte Marbach am Neckar im Osten und Süden, Ludwigsburg im Südwesten sowie Freiberg am Neckar im Westen.

Insbesondere Murr, Freiberg und Marbach sind dabei in unmittelbarer räumlicher Nähe umgeben.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Bei der im April durchgeführten Kommunenumfrage gab die zuständige Mitarbeiterin der Gemeinde Benningen an, dass ihrer Einschätzung nach nur ein geringes Ausmaß an Ladeinfrastruktur in der Kommune vorhanden ist.

Gleichzeitig gibt es den Wunsch von Seiten der Verwaltung sowie von Bürgern, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben. Aktuell sind insbesondere aus finanziellen Gründen keine Aktivitäten zur Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur geplant, wenngleich hier der größte Bedarf gesehen wird.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Benningen insgesamt 186 BEV und 86 PHEV zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Benningen lediglich drei BEV und ein PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 44 BEV erhöht, während 47 PHEV zugelassen waren. In den letzten vier Jahren hat sich die Zahl der vollelektrischen Pkw in Benningen somit mehr als vervierfacht.

Der BEV-Anteil am Pkw-Bestand beträgt in Benningen 4,7 % und damit etwas mehr als der landesweite Wert (4,4 %). Der Anteil gewerblicher vollelektrischer Pkw beträgt dabei 8,5 % (19 Pkw), der Anteil privater BEV 4,5 % (167).

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/benningen-am-neckar/

3.3 Ladeinfrastruktur

In Benningen gibt es derzeit an einem Standort eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten. Diese befindet sich auf dem Parkplatz neben dem Friedhof in der Kastellstraße. Bei der von Süwag Vertrieb betriebenen Ladesäule handelt es sich um eine Normalladeeinrichtung mit zwei Ladepunkten mit je 22 kW Ladeleistung. Die Gesamt-Ladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur beträgt somit 44 kW.

Derzeit entsteht ein weiterer Standort am Parkplatz der Sporthalle in der Au, der zeitnah zur Verfügung steht. Dieser konnte noch nicht in der Bedarfsberechnung berücksichtigt werden.

Es ist positiv hervorzuheben, dass Benningen bereits über eine öffentliche Ladestation verfügt. Der im StandortTOOL errechnete Bedarf wird dabei aktuell jedoch nicht vollständig gedeckt. Mit zunehmender Elektrifizierung von Pkw wird dieser zudem stetig steigen.

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.

Verteilnetzbetreiber in Benningen ist die Syna GmbH. Ein erster Austausch zwischen der Kreisverwaltung und der Syna hat bereits stattgefunden.

In der Zielnetzplanung der Syna werden Prognosen zum Hochlauf der Elektromobilität sowie zur Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Daraus leitet der Netzbetreiber langfristig notwendige Ausbaubedarfe und Investitionsbedarfe ab. Aktuell erstellt die Syna die Regionalszenarien für das Jahr 2026, in denen Benningen als Teil der Planungsregion Südwest berücksichtigt wird.

Der Netzausbau erfolgt bedarfsorientiert, vorausschauend und langfristig, um die Stromnetze an die wachsende Versorgungsaufgabe anzupassen und eine sichere Versorgung zu gewährleisten. Da neue Verbrauchsanfragen – etwa für Ladepunkte – zeitlich und örtlich schwer vorhersehbar sind, kann es in Einzelfällen vorübergehend zu Einschränkungen bei Neuanfragen kommen, bis notwendige Netzausbaumaßnahmen umgesetzt wurden.

Die Kommune sollte den Netzbetreiber frühzeitig informieren, sobald Planungen für neue Ladeinfrastruktur konkret werden. Dadurch können potenzielle Netzausbaubedarfe rechtzeitig geprüft, abgestimmt und entsprechende Investitionsmittel für etwaige Maßnahmen eingeplant werden.

4 Bedarfsanalyse

Die Prognose des StandortTOOLS zeigt einen kontinuierlichen Anstieg der erforderlichen öffentlich zugänglichen Ladeleistung: Während im Jahr 2026 rund 155 kW zusätzlich benötigt werden, steigt der Bedarf bis 2030 bereits auf etwa 432 kW an. Für das Jahr 2035 wird ein theoretischer zusätzlicher Gesamtbedarf von rund 703 kW erwartet.

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.

Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 155 kW
- **2027:** 221 kW
- **2028:** 296 kW
- **2029:** 360 kW
- **2030:** 432 kW
- **2035:** 703 kW

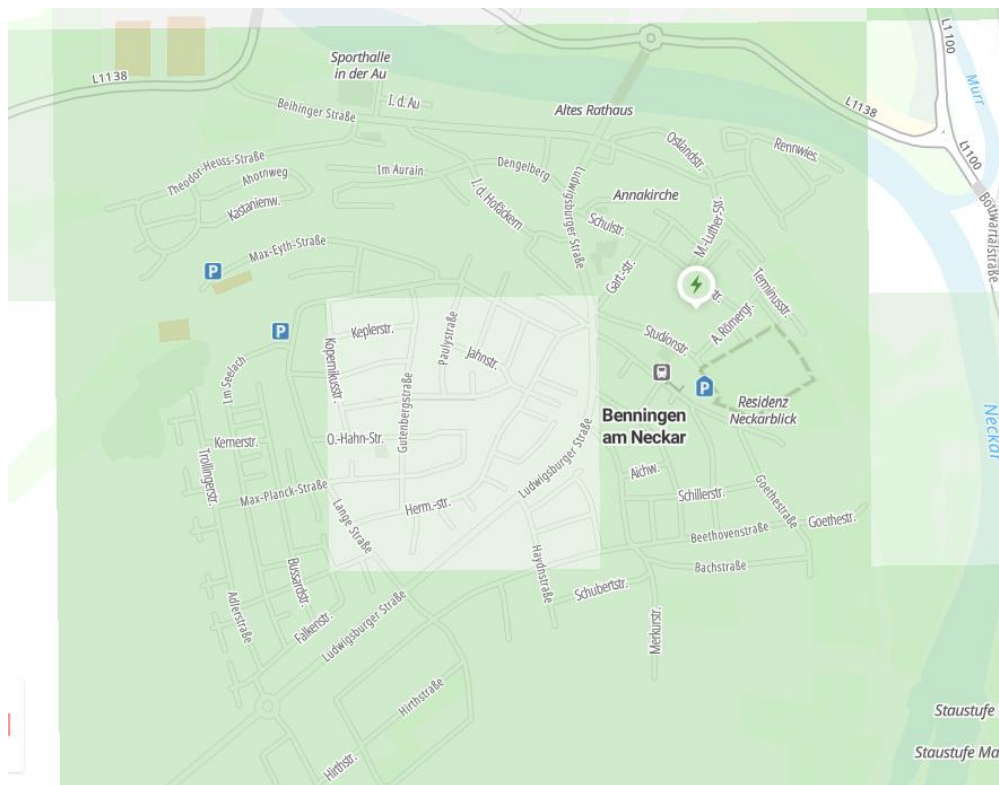


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL

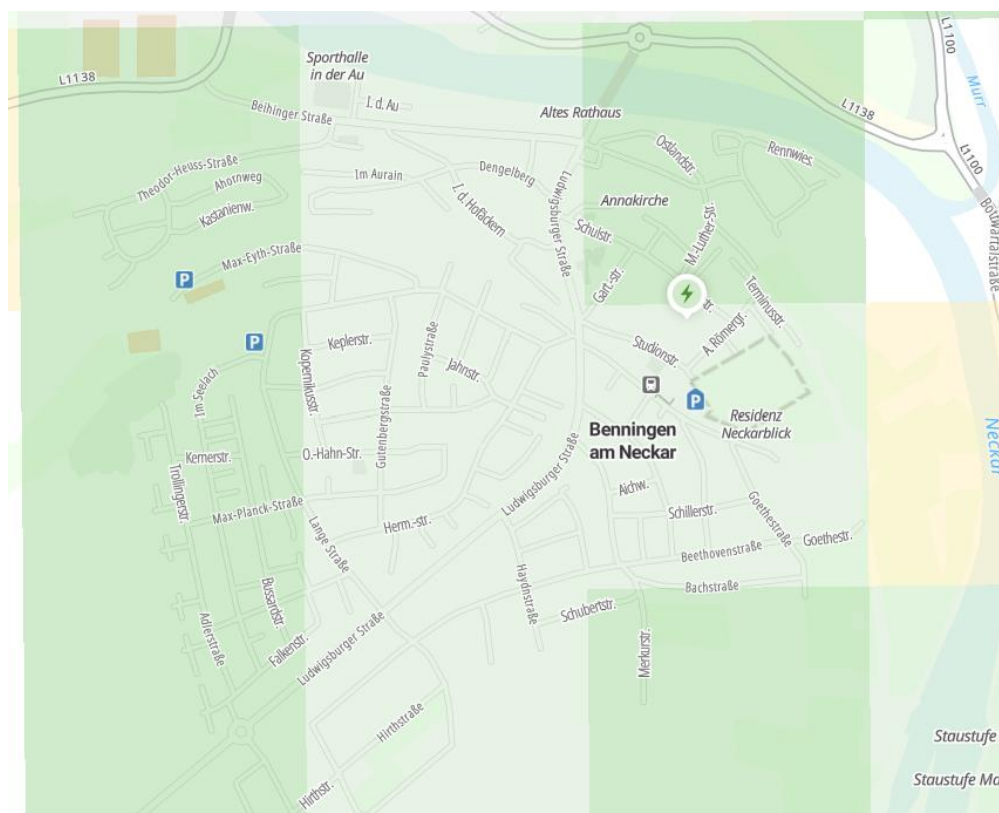


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

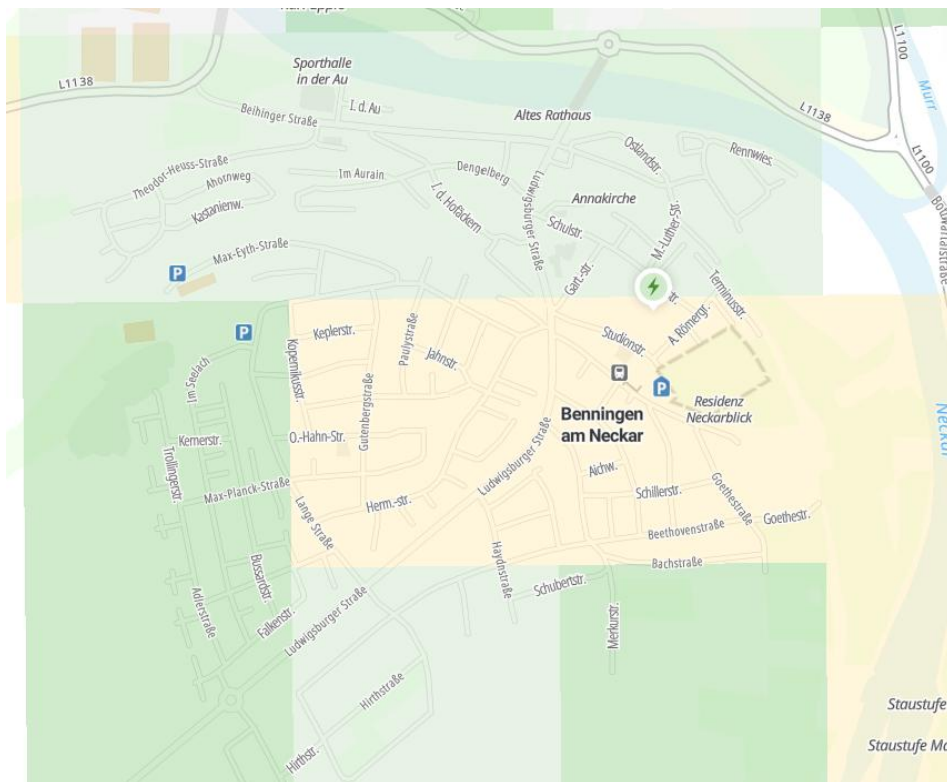


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

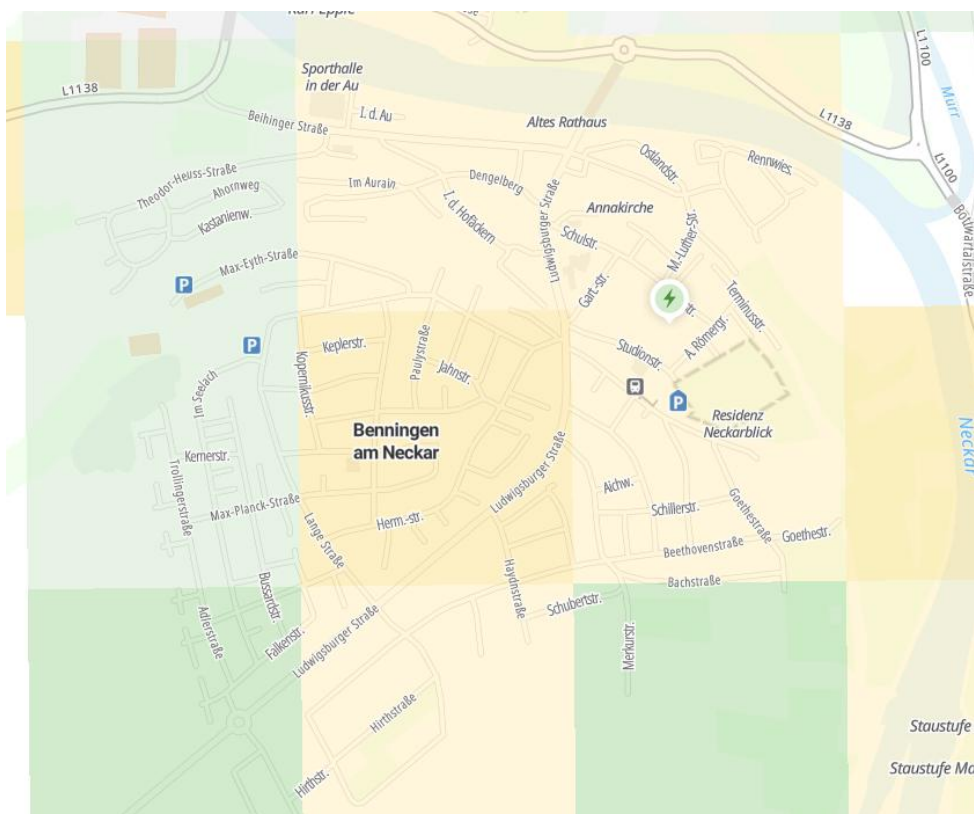


Abbildung 4 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

Im Jahr 2026 besteht in Benningen nur ein geringer zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur. Die Bedarfskarte weist keine Bereiche mit besonders hoher Nachfrage auf, was sich auch im Jahr 2028 bestätigt (siehe Abbildungen 1 und 2).

Ab 2030 zeichnen sich jedoch erste Zonen mit mittlerem Bedarf ab, die sich deutlich von den Gebieten mit einem geringeren prognostizierten Bedarf abgrenzen (siehe Abbildung 3). Es handelt sich dabei um zwei Raster zwischen Beethovenstraße und Lange Straße sowie zwischen Lange Straße und Neckar. Für beide Raster wird jeweils ein Bedarf zwischen 50 und 100 kW prognostiziert. In diesem Bereich dominieren Ein- und Zweifamilienhäuser, ergänzt durch Mehrfamilienhäuser und einzelne Gewerbebetriebe. Auch der S-Bahnhof befindet sich in diesem Bereich.

Bis 2035 weiten sich diese Bereiche mit mittlerem Bedarf deutlich aus, sodass nahezu das gesamte Gemeindegebiet einen erhöhten Ladebedarf zwischen 50 und 100 kW je Raster aufweist. Der Bereich zwischen Lange Straße und Ludwigsburger Straße weist hingegen sogar einen Bedarf zwischen 100 und 300 kW auf.

Als Standort innerhalb des Gebiets mit erhöhtem Bedarf könnte der Parkplatz in der Studionstraße am S-Bahnhof in Frage kommen. Dieser bietet mehrere Parkplätze und könnte in Verbindung mit dem Bahnhof ein multimodaler Knotenpunkt in Benningen werden.

Da Benningen eine flächenmäßig kleine Gemeinde ist, empfiehlt es sich, bei der Standortsuche nicht ausschließlich auf die in der Bedarfsanalyse ausgewiesenen Raster zu achten. Auch außerhalb dieser Zonen können geeignete Standorte sinnvoll sein, da die Wege innerhalb der Gemeinde insgesamt kurz sind. So könnte der Parkplatz in der Max-Eyth-Straße an der Gemeindehalle auf eine technische Machbarkeit als Standort für Ladeinfrastruktur geprüft werden.

Da die verfügbaren Flächen im öffentlichen Raum begrenzt sind, sollten auch halb-öffentliche Standorte in die Betrachtung einbezogen werden. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit den jeweiligen Flächeneigentümern kann helfen, über geplante Erweiterungen oder Investitionen privater Akteure informiert zu werden und mögliche Kooperationen anzustoßen.

Potenzial im halb-öffentlichen Bereich besteht in Benningen insbesondere beim EDEKA Schuster am Hirschmann-Ring sowie bei der Shell-Tankstelle an der Kreuzung Beethovenstraße/ Ludwigsburger Straße. An beiden Standorten könnten Ladepunkte eingerichtet werden, die Kundinnen und Kunden beispielsweise während des Einkaufs nutzen können. Durch geeignete Regelungen für das Parken während des Ladevorgangs ließe sich zudem eine Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten ermöglichen.

Es ist sinnvoll, den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur aktiv durch Ausschreibungen voranzutreiben und gleichzeitig halb-öffentliche Ladeinfrastruktur gezielt durch Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen zu fördern.

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.

Kommunensteckbrief Stadt Besigheim



Ladesäule am Parkplatz Kleines Neckerle, Stadt Besigheim; Bildquelle: S. Thoma

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 368 BEV/ 199 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von neun auf 368
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,4 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Zwölf Ladepunkte an fünf Standorten gemeldet
- ❖ 168 kW installierte Ladeleistung
- ❖ Verschiedene Betreiber

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 751 kW zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeleistung
- ❖ 2035: 2.610 kW
- ❖ Mittlerer Bedarf in Ottmarsheim²

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Bereich der Altstadt sowie südlicher Bereich mit höchsten Bedarfen
- ❖ Fast gesamtes Stadtgebiet mit mittlerem Bedarf 2035

Potenzialflächen

- ❖ Erweiterung bereits bestehender Ladepunkte, z.B. Parkplatz P4, Parkplatz Lidl oder Enz-Parkhaus

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 durch die Kommune 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 höchstem 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 Stadt Besigheim hat 12.986 Einwohner und eine Fläche von 16,83 km². Neben der Kernstadt Besigheim gehört auch die 1971 eingemeindete frühere Gemeinde Ottmarsheim als Exklave nordöstlich von Besigheim zur Stadt. Ottmarsheim liegt fast fünf Kilometer nordöstlich des Stadtzentrums von Besigheim.

Die Zahl der Einpendler beträgt 3.696, die Zahl der Auspendler 4.857. Zusätzlich kommen 865 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 9.418 Pendlerbewegungen in Besigheim statt³.

Die Stadt verfügt über einen Bahnhof, der durch den MEX 18 sowie den MEX 12 an Osterburken, Heilbronn, Stuttgart, Esslingen, Reutlingen und Tübingen angebunden ist.

Durch Besigheim verläuft die Bundesstraße 27. Die BAB-Anschlussstellen Pleidelsheim sowie Mundelsheim befinden sich jeweils in ca. 10 km Entfernung (A 81 Stuttgart – Heilbronn).

Besigheim grenzt an die Nachbarkommunen Gemmrigheim, Hessigheim, Ingersheim, Mundelsheim, Bietigheim-Bissingen, Löchgau und Walheim, die allesamt im Landkreis Ludwigsburg liegen sowie Neckarwestheim, zugehörig zum Landkreis Heilbronn.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Stadtverwaltung betont, dass in Besigheim bereits verschiedene Aktivitäten zum Aufbau von Ladeinfrastruktur umgesetzt wurden oder sich derzeit in Planung befinden. Gleichzeitig gibt es seitens der Politik, der Verwaltung sowie der Bürgerinnen und Bürger den Wunsch bzw. die Forderung, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben.

Der größte Bedarf zum Ausbau von Ladeinfrastruktur wird im halb-öffentlichen Bereich gesehen.

Aktuell befindet sich die Installation einer Ladestation an der Bürgerhalle in Ottmarsheim in der Umsetzung. Eine weitere Ladestation ist im Ortskern am Dorfplatz in Ottmarsheim geplant. Im Bereich der Luisen Höfe, Marienstraße 7/1 bis 7/12 sind die Installation von vier Ladestationen mit jeweils 11 kW Leistung vorgesehen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen werden.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Besigheim insgesamt 368 BEV und 199 PHEV zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Besigheim lediglich 9 BEV und 7 PHEV registriert. Bis zum Jahr

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

2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 130 BEV erhöht, während 126 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Besigheim beträgt 4,4 % und somit etwas mehr als der landesweite Durchschnitt. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 16,3 % (103 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,4 % (265 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Besigheim gibt es aktuell 14 Ladepunkte, die im StandortTOOL registriert sind. Dabei handelt es sich um zwölf Normalladepunkte sowie zwei Schnellladepunkte⁴. Die Ladeleistung aller Ladepunkte beträgt 212 kW. Trotz des deutlichen Zuwachses an E-Pkw hat sich die installierte Ladeleistung seit 2021 bis 2025 lediglich um 66 kW erhöht. Seit 2022 kamen sogar nur 11 kW zusätzlich installierte Ladeleistung hinzu.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Weinstraße 11**

Deer GmbH

2 Normalladepunkte

❖ **Steinbachstraße 24**

wirelane

2 Normalladepunkte

[Standort wird noch nicht im StandortTOOL aufgeführt]

❖ **Riedstraße 5 (Enzparkhaus)**

Stadt Besigheim

4 Normalladepunkte

❖ **Auf dem Kies (Parkplatz P 4)**

EnBW mobility+ AG & Co.KG

2 Normalladepunkte

❖ **Robert-Bosch-Str. 2**

Lidl Dienstleistungen GmbH & Co. KG

1 Normal- & 2 Schnellladepunkte

❖ **Burgunderweg 8**

Tayyip Kahraman

1 Normalladepunkt

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

[Der Ladepunkt im Burgunderweg befindet sich auf einer privaten Fläche. Eine eindeutige Klärung der öffentlichen Zugänglichkeit war nicht möglich.]

Besigheim verfügt damit bereits über mehrere Ladepunkte verschiedener Betreiber. Das Angebot besteht überwiegend aus Normalladepunkten.

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 Besigheim ist die NetzeBW 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 Besigheim – 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.

Für größere Vorhaben, insbesondere Ladeparks mit hohen Leistungen, wird empfohlen, frühzeitig den Austausch mit NetzeBW 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 NetzeBW 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

Ein weiterer Ausbau von Ladeinfrastruktur ist notwendig, um den aktuellen sowie den prognostizierten Bedarf erfüllen zu können.

Bereits 2026 besteht in Besigheim ein Bedarf von 751 kW zusätzlich installierter öffentlicher Ladeleistung. Aufgrund des weiteren Hochlaufs der Elektromobilität steigt dieser Bedarf bis 2035 auf 2.610 kW.

Die derzeit in Planung oder Umsetzung befindlichen Standorte konnten in der vorliegenden Berechnung noch nicht berücksichtigt werden. Der tatsächliche Bedarf wird somit etwas geringer ausfallen. 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.

Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 751 kW
- 2027: 973 kW
- 2028: 1.225 kW
- 2029: 1.441 kW
- 2030: 1.683 kW
- 2035: 2.610 kW

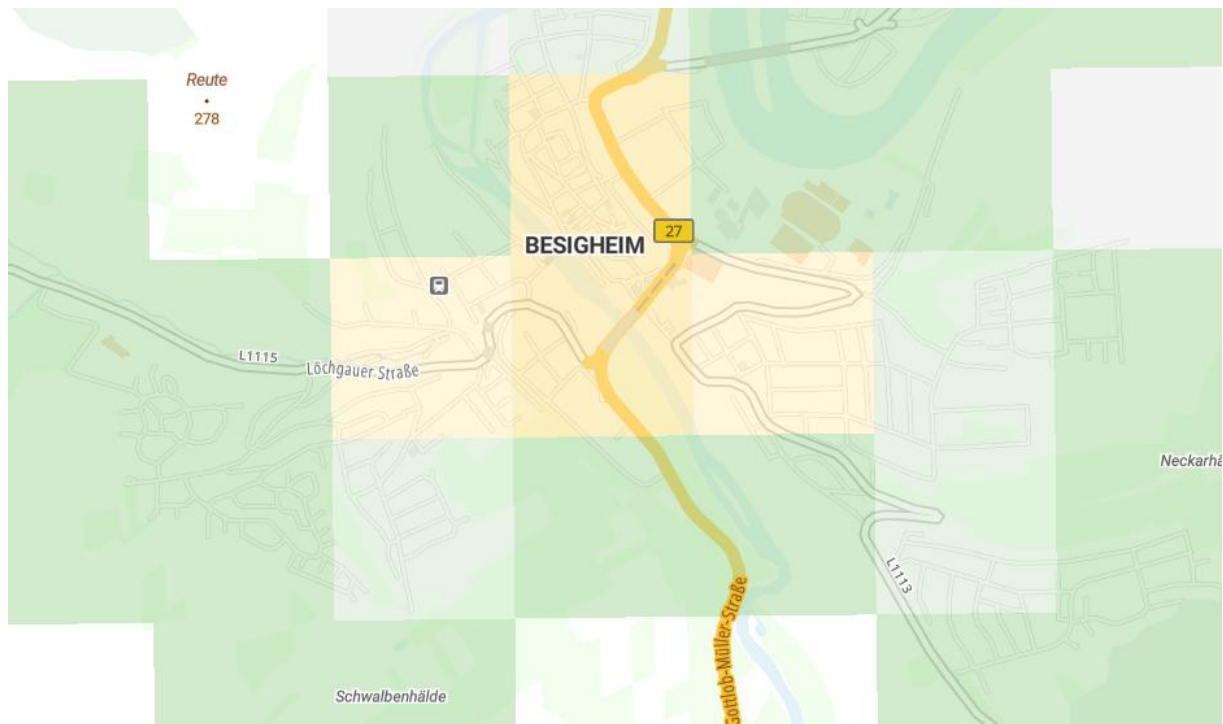


Abbildung 1 Bedarfskarte Besigheim 2026; Quelle: StandortTOOL

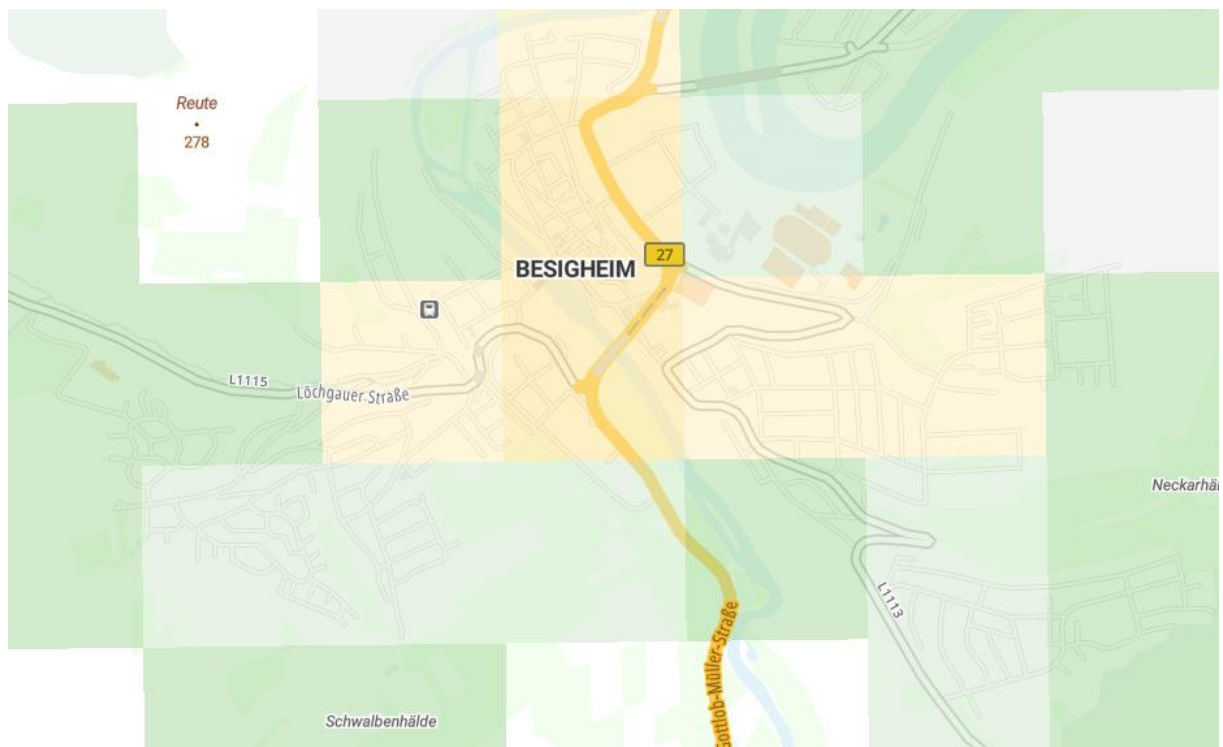


Abbildung 2 Bedarfskarte Besigheim 2028; Quelle: StandortTOOL

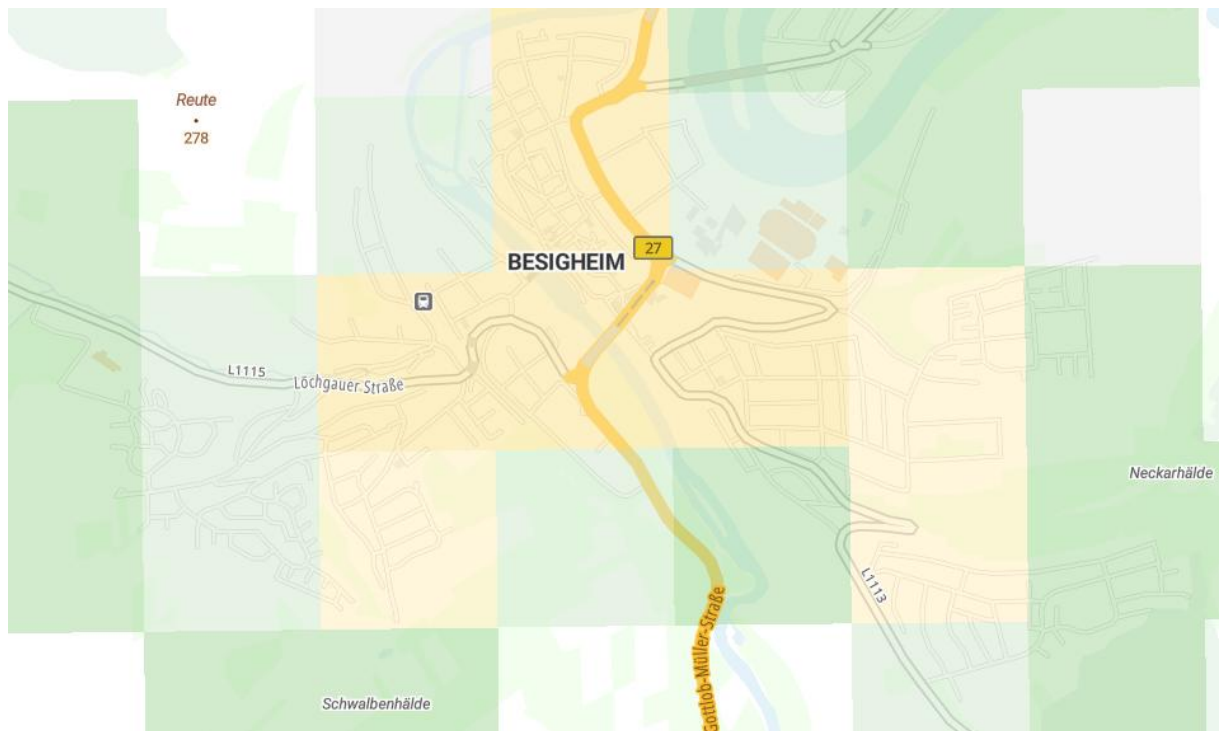


Abbildung 3 Bedarfskarte Besigheim 2030; Quelle: StandortTOOL

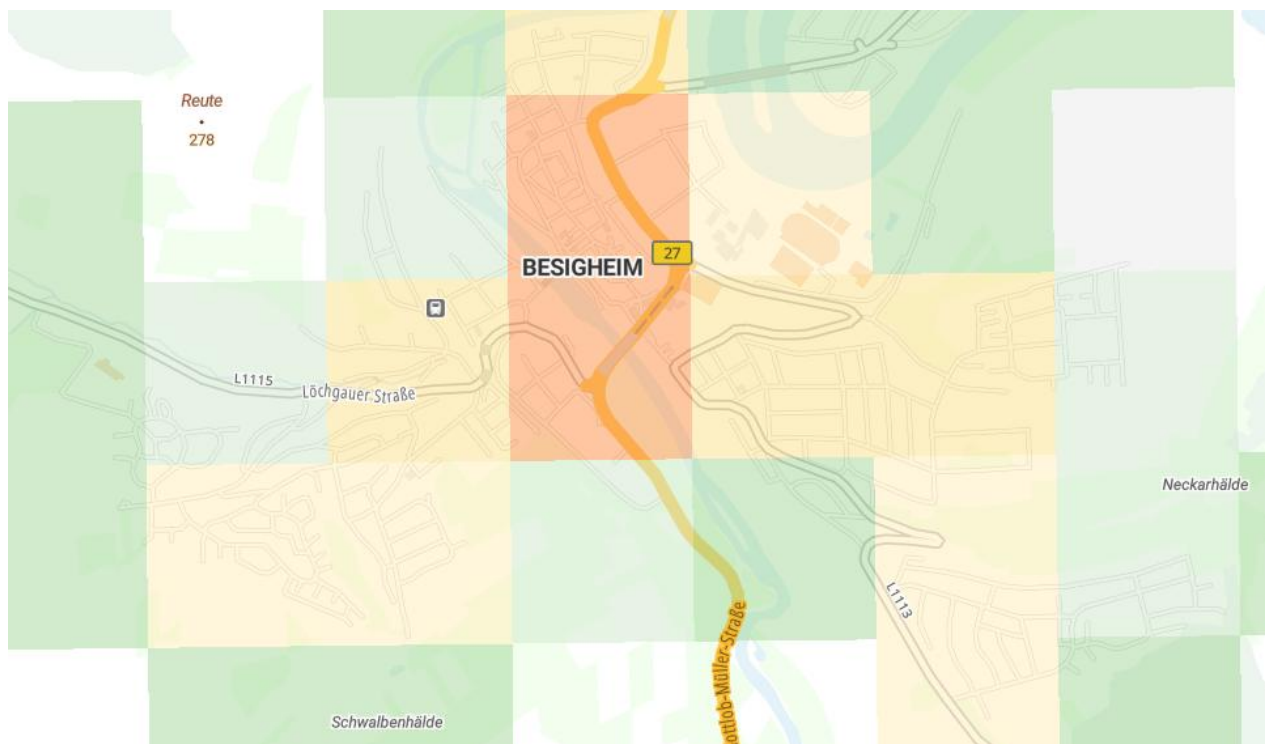


Abbildung 4 Bedarfskarte Besigheim 2035; Quelle: StandortTOOL

Mehrere Bereiche des Stadtgebiets weisen schon 2026 einen mittleren Bedarf auf (siehe Abbildung 1). Dazu zählt auch die Altstadt, in der viele Wohn- und Geschäftshäuser auf wenigen Parkflächen zusammentreffen. Das Raster rund um die Altstadt erstreckt sich entlang der B27 östlich bis Höhe Zeppelinstraße und weist einen Bedarf von 100 - 300 kW auf. Ebenfalls 100 – 300 kW zusätzlicher Bedarf wird im südlich der Altstadt gelegenen Raster rund um den Bereich Riedwiesen für 2035 erwartet. In diesem befinden sich neben Wohnhäusern auch verschiedene gewerblich genutzte Gebäude, darunter ein Autohaus, eine Tankstelle sowie zwei Lebensmittel-Geschäfte.

Diese beiden Gebiete entwickeln sich langfristig zu den zentralen Bedarfsräumen: Für das Jahr 2035 wird hier ein zusätzlicher Ladeinfrastrukturbedarf von 300–500 kW je Raster erwartet (siehe Abbildung 4). Es ist daher empfehlenswert, den Ausbau der Ladeinfrastruktur in diesen Bereichen prioritär voranzutreiben.

Insgesamt sieben Ladepunkte befinden sich bereits innerhalb dieser beiden Bedarfsraster:

- Parkplatz P4 Kleines Neckerle, Auf dem Kies⁵
- EnzParkHaus P1, Riedstraße 5
- Parkplatz Lidl, Robert-Bosch-Straße 2

Diese Standorte eignen sich grundsätzlich für eine Erweiterung. Ebenso bietet das Enz-Parkhaus aufgrund vieler Stellplätze ein gutes Potenzial für zusätzliche Ladepunkte. Der Parkplatz P3 „Alte Kelter mit Tiefgarage“ liegt zudem am Rande eines dieser Raster und stellt aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zur Altstadt einen attraktiven Standort für Ladepunkte dar.

Neben diesen beiden Rastern zeigt ab 2030 annähernd das gesamte Stadtgebiet einen mittleren Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur (siehe Abbildung 3). Vor allem in Hinblick auf fehlende Flächen erscheint es sinnvoll, auch diese Bereiche bei der Planung von Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen.

In Ottmarsheim zeigt sich erstmals 2028 ein mittlerer Bedarf. Dieser weitet sich bis 2035 (siehe Abbildung 5) auf große Teile des Ottmarsheimer Dorfgebiets aus. Der höchste Bedarf entsteht dabei in einem Bereich rund um die Otto-Hahn-Straße, wo sich neben der Bürgerhalle und der Grundschule auch das Gewerbegebiet befindet. In diesem Raster wird ein Bedarf von 100 – 300 kW prognostiziert.

Die sich bereits in Umsetzung befindende Ladesäule in Ottmarsheim sorgt für eine gute Versorgung, auf die in den kommenden Jahren aufgebaut werden kann.

Darüber hinaus könnten gemeinsam mit den Gewerbetreibenden Lösungen erarbeitet werden, um Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen auch für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

⁵ Zum Parkplatz-Plan der Stadt: www.besigheim.de/leben-und-familie/mobilitaet/parken

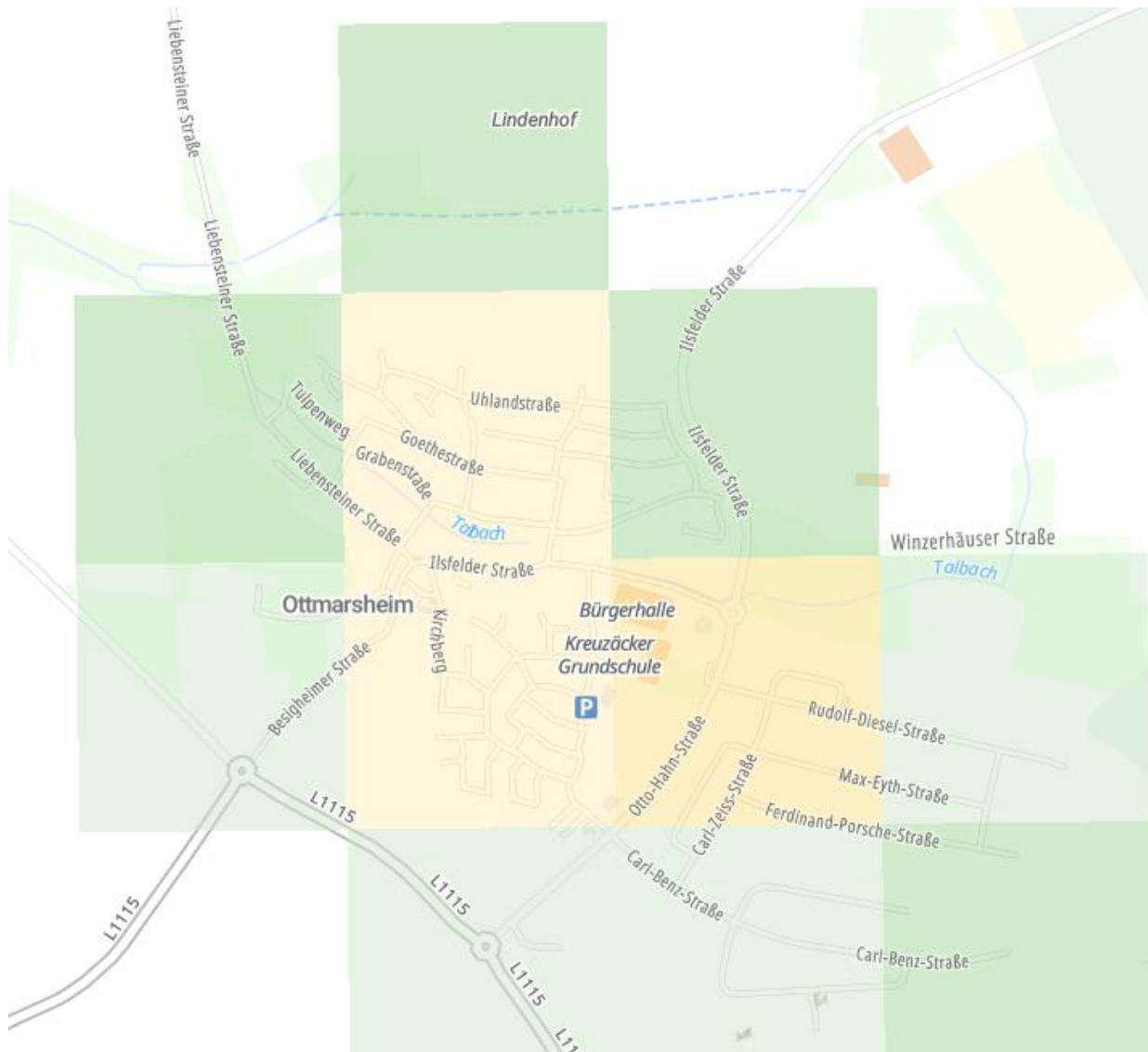


Abbildung 5 Bedarfskarte Ottmarsheim 2035; Quelle: StandortTOOL

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.

Kommunensteckbrief Bietigheim-Bissingen



KI-generiertes Bild

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 1.284 BEV/ 871 PHEV¹ (Stand 01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 32 auf 1.284
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,6 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Dominanz von Normalladepunkten: 101 Normalladepunkte, 13 Schnellladepunkte
- ❖ 2.156 kW installierte Ladeleistung
- ❖ Nur geringfügige Entwicklung seit 2023

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 2.146 kW
- ❖ 2030: 6.669 kW
- ❖ 2035: 11.318 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Bis 2035 nahezu alle bebauten Bereiche der Stadt mit einem mindestens mittleren Bedarf; mehrere Bereiche mit hohem Bedarf²

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: z.B RKH Krankenhaus
- ❖ Regionallos des Deutschlandnetzes in Bietigheim-Bissingen im Bereich der Mühlwiesenstraße

Nächste mögliche 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 durch die Kommune 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 prognostiziertem Bedarf sowie auf Schnellladepunkte
- ❖ Machbarkeitsprüfung 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 große Kreisstadt Bietigheim-Bissingen ist mit ca. 43.608 die nach Einwohnern zweitgrößte Stadt im Landkreis Ludwigsburg nach der Stadt Ludwigsburg.

Die Fläche der Stadt beträgt 31,29 km².

Täglich pendeln 17.381 Personen, die außerhalb von Bietigheim-Bissingen wohnen, in die Stadt zur Arbeit. Daneben gibt es 13.447 Auspendler sowie 5.805 Binnenpendler, womit Bietigheim-Bissingen 36.633 tägliche Pendelbewegungen verzeichnet³.

Bietigheim-Bissingen ist Endpunkt der Linie S5 der Stuttgarter S-Bahn, die in der Bahnstation Stuttgart Schwabstraße beginnt. Zudem gibt es Verbindungen des Regionalverkehrs, die am Bahnhof Bietigheim-Bissingen halten, u.a. von Stuttgart nach Würzburg sowie von Stuttgart nach Pforzheim bzw. Karlsruhe.

Ebenfalls im Stadtgebiet befindet sich der Bahnhaltepunkt Ellental.

Durch die Stadt verläuft die Bundesstraße 27. Lediglich in drei Kilometer Entfernung befindet sich zudem die BAB-Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord (A 81 Stuttgart – Heilbronn).

An Bietigheim-Bissingen grenzen die Städte und Gemeinden Löchgau, Besigheim, Ingersheim, Freiberg am Neckar, Tamm, Markgröningen und Sachsenheim an.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Laut der Kommunenumfrage, die zu den Themen E-Mobilität und Ladeinfrastruktur durchgeführt wurde, ist nach Einschätzung des zuständigen Mitarbeiters ausreichend Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum vorhanden.

Zudem liegen weder von Seiten der Politik noch von der Verwaltung Forderungen oder Wünsche vor, den Ausbau von Ladeinfrastruktur voranzutreiben. Lediglich von lokalen Energieversorgern bzw. Ladeinfrastrukturbetreibern sind solche Bestrebungen bekannt.

Als größtes Problem wird das Fehlen von geeigneten öffentlichen Flächen angesehen. Auch aus diesem Grund sind derzeit keine Aktivitäten zur Schaffung von öffentlicher Ladeinfrastruktur geplant, vielmehr wird der größte Bedarf im halb-öffentlichen Raum gesehen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Bietigheim-Bissingen insgesamt 1.284 BEV sowie 871 PHEV zugelassen.

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/bietigheim-bissingen/

Der Blick auf vergangene Jahre zeigt ein stetiges Wachstum von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. 2017 waren lediglich 32 BEV sowie 38 PHEV zugelassen. Bis 2021 hat sich die Anzahl der zugelassenen BEV auf 501 erhöht, hinzu kamen noch 559 PHEV. Somit hat sich die Anzahl der vollelektrischen Pkw seit 2021 mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Bietigheim-Bissingen beträgt 4,6 %. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 13,7 % (571 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,0 % (713 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Bietigheim-Bissingen gibt es derzeit 114 Ladepunkte. 101 davon sind Normalladepunkte, hinzu kommen 13 Schnellladepunkte⁴. Die Summe der Ladeleistungen beträgt 2.156 kW. Die Gesamtleistung hat sich seit 2023 nur geringfügig um sechs Ladepunkte und 66 kW erhöht.

In Bietigheim-Bissingen gibt es bereits mehrere Ladepunkte auf privaten Flächen, die als halb-öffentliche Ladeinfrastruktur auch öffentlich zugänglich sind:

- ❖ **Gustav-Rau-Str. 3**
Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG
2 Schnellladepunkte
- ❖ **Flößerstraße 60**
Charge Construct GmbH
2 Normalladepunkte
- ❖ **Talstraße 4**
Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG
2 Schnellladepunkte
- ❖ **Alexander Fleming-Str. 6**
Autohaus Heermann und Rhein GmbH
4 Normalladepunkte
- ❖ **Marie-Curie-Straße 15**
Eduard Müller
2 Normalladepunkte
- ❖ **Beihinger Straße 9**
Hahn Automobile GmbH & Co. KG
6 Normalladepunkte
- ❖ **Gustav-Rau-Straße 11**
Autohaus Wolfgang Fritz
2 Schnellladepunkte
- ❖ **Holzgartenstraße 23-25**
G. Staudt & Söhne GmbH & Co. KG
4 Normalladepunkte

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

Darüber hinaus bestehen 90 öffentlich zugängliche Ladepunkte der Energie Service Bietigheim-Bissingen GmbH, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Bietigheim-Bissingen GmbH.

Dabei handelt es sich um drei Schnellladeeinrichtungen mit jeweils zwei Ladepunkten an folgenden Standorten:

- ❖ **Rötestraße 8**
- ❖ **Schwarzwaldstraße 40**
- ❖ **Buchstraße 38**

Hinzu kommen 42 Normalladeeinrichtungen mit je zwei Ladepunkten. Eine vollständige Auflistung dieser Standorte findet sich bei der [Bundesnetzagentur](#).

Bietigheim-Bissingen hat somit bereits eine Vielzahl von Ladepunkten in der Stadt. Dennoch wird der aktuelle Bedarf an Ladeinfrastruktur nicht gedeckt. Ein Grund hierfür ist auch die vergleichsweise geringe Anzahl an Schnellladepunkten. So sind auch keinerlei HPC-Ladestationen in Bietigheim-Bissingen verfügbar.

Besonders zu beachten ist, dass in Bietigheim-Bissingen ein Regionalallo des Deutschlandnetzes liegt. Mit dem Deutschlandnetz sorgt der Bund für ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Schnellladenetz in ganz Deutschland. Mit deutschlandweit mehr als 1.000 Standorten mit rund 9.000 HPC-Ladepunkten werden noch verbliebene Lücken auf der Ladelandkarte geschlossen.

Der Standort in Bietigheim-Bissingen liegt im Bereich der Mühlwiesenstraße direkt an der Stuttgarter Straße (B 27). Dabei handelt es sich um die Standortgröße L mit 12 Ladepunkten, womit eine Gesamtleistung von 2.400 kW vorgesehen wird.

3.4 Stromnetz

§ 12 des Landesmobilitätsgesetzes Baden-Württemberg ermöglicht es neben dem Ministerium für Verkehr auch den Kommunen, 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 können 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.

Verteilnetzbetreiber in Bietigheim-Bissingen sind die Stadtwerke Bietigheim-Bissingen GmbH. Im Rahmen der Konzepterstellung fand ein erster Austausch mit den Stadtwerken statt.

Die Stadtwerke führten einen Stromcheck durch, in dem auch das Szenario des Hochlaufs der Elektromobilität bzw. dem Ausbau der Ladeinfrastruktur betrachtet wurde.

Anhand von Anmeldungen können die Stadtwerke die für das Stromnetz notwendigen Maßnahmen ergreifen.

Als Netzbetreiber agieren die Stadtwerke anhand der Anmeldungen und der Betrachtung bzw. der Annahme des Lastzuwachses, beispielsweise durch Ladeinfrastruktur.

Für die Stadtwerke ist es zielführend und wünschenswert, wenn sie frühzeitig von Kommunen in den Prozess involviert wird. Dies ist in Bietigheim-Bissingen geschehen.

4 Bedarfsanalyse

Ein weiterer Ausbau von Ladeinfrastruktur ist notwendig, um den aktuellen sowie den prognostizierten Bedarf erfüllen zu können. Trotz der hohen Anzahl an bereits installierter Ladeinfrastruktur, werden für Bietigheim-Bissingen in den kommenden Jahren hohe Bedarfe erwartet. 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.

Bereits 2026 besteht ein zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur von 2.141 kW. Dieser steigt bis 2030 auf 6.664 kW sowie bis 2035 auf 11.313 kW.

Entwicklung im Überblick:

- 2026: 2.146 kW
- 2027: 3.222 kW
- 2028: 4.435 kW
- 2029: 5.490 kW
- 2030: 6.669 kW
- 2035: 11.318 kW

Im Jahr 2026 zeichnen sich in Bietigheim-Bissingen bereits erste Bereiche mit einem erhöhten, wenn auch zunächst nur mittleren Bedarf ab (siehe Abbildung 1). Im Jahr 2028 werden für weitere Raster mittlere Bedarfe erwartet, darunter drei Raster mit einem Bedarf von 300 – 500 kW (siehe Abbildung 2).

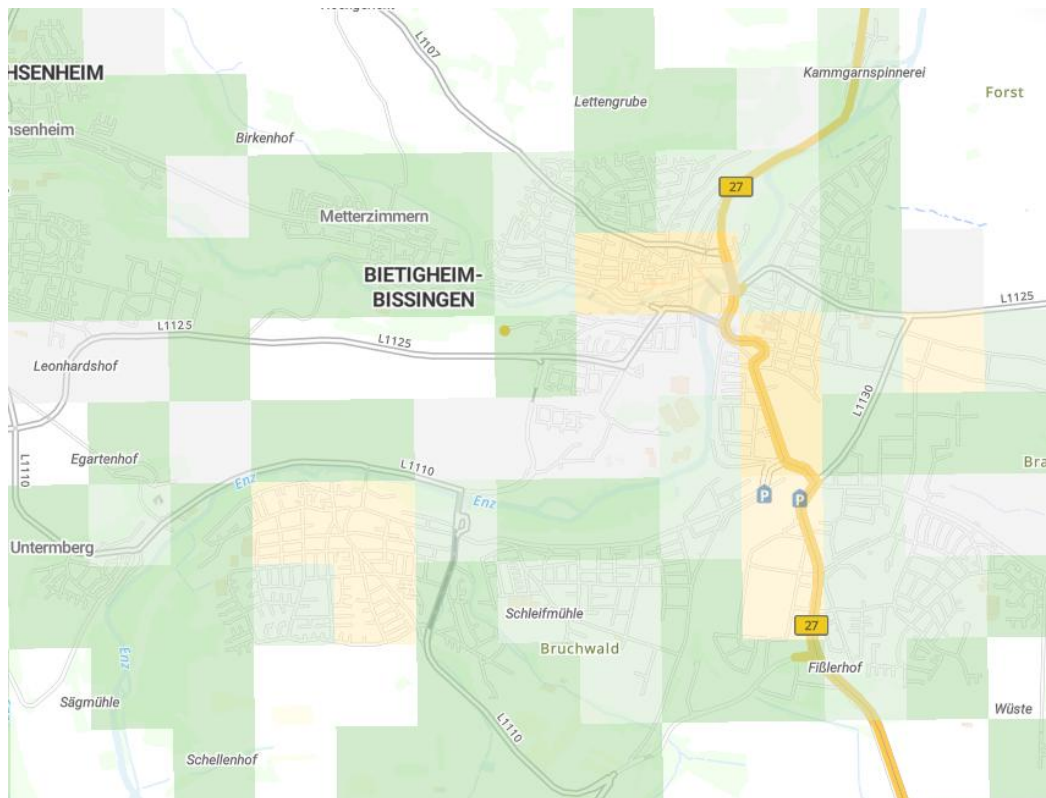


Abbildung 1 Bedarfsraster 2026

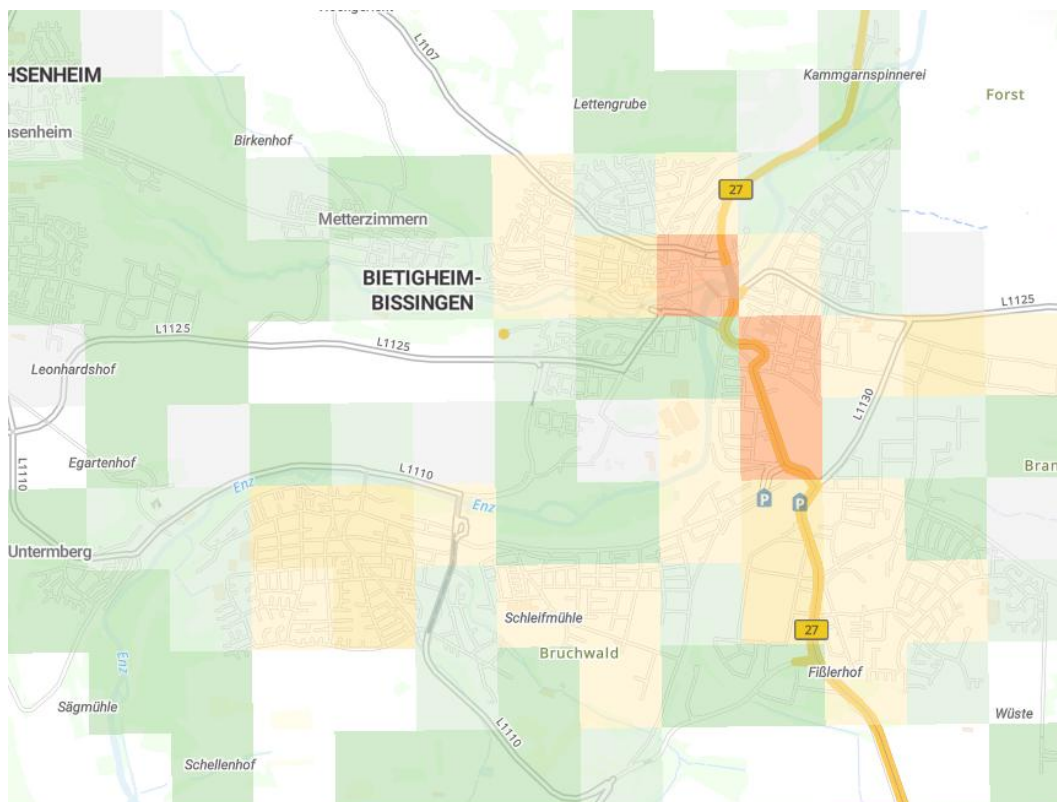


Abbildung 2 Bedarfsraster 2028

Eines dieser drei Raster umfasst Teile der Altstadt rund um das Untere Tor. Dieses Gebiet entspricht dem typischen Erscheinungsbild historischer Innenstädte mit einer hohen Dichte an Gastronomie- und Einzelhandelsbetrieben, ergänzt durch Wohnnutzung in Altstadthäusern, die in der Regel über keine eigenen Stellplätze verfügen. Entsprechend sind hier zwei Zielgruppen besonders relevant: zum einen die Anwohnenden, zum anderen die Besucher der Altstadt.

Ebenfalls bereits 2028 mit einem Bedarf von 300 – 500 kW ausgewiesen sind zwei benachbarte Raster oberhalb des Bahnhofs im Umfeld der Stuttgarter Straße. Dieser Bereich weist neben Wohnhäusern auch Industrieansiedlungen auf; zudem befindet sich dort das RKH Krankenhaus Bietigheim-Vaihingen.

In den folgenden Jahren steigt der Bedarf in diesen Bereichen weiter an, sodass bis 2035 ein hoher Bedarf von bis zu 1.000 kW je Raster erreicht wird (siehe Abbildung 3). Auch darüber hinaus sind bis 2035 weitere Gebiete betroffen: Nahezu alle bebauten Bereiche der Stadt weisen spätestens dann einen mittleren oder hohen Bedarf von mindestens 50 kW pro Raster auf.

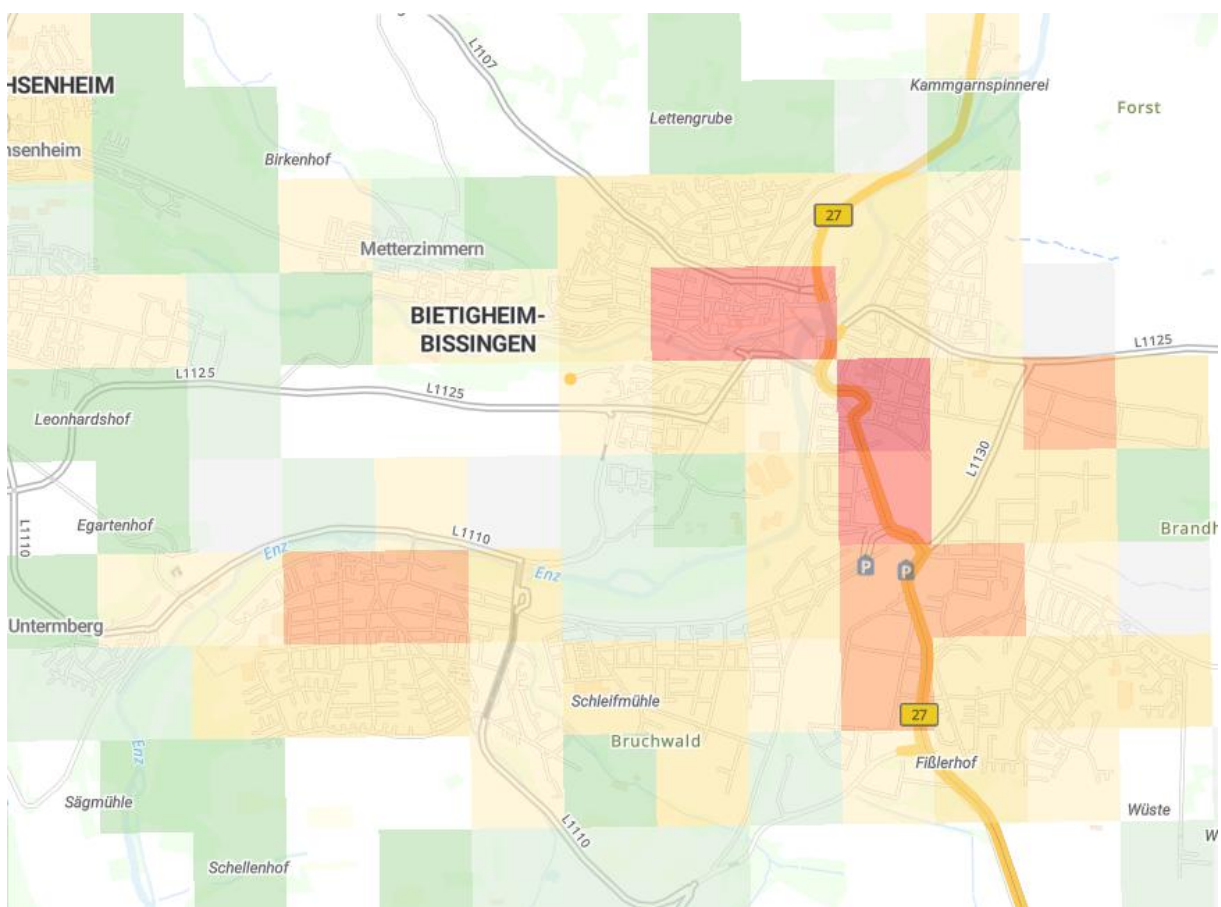


Abbildung 3 Bedarfsraster 2035

Besonders im Bereich der Altstadt werden mehrere Bereiche mit einem hohen Bedarf zwischen 500 und 1.000 kW erwartet (siehe Abbildung 4).

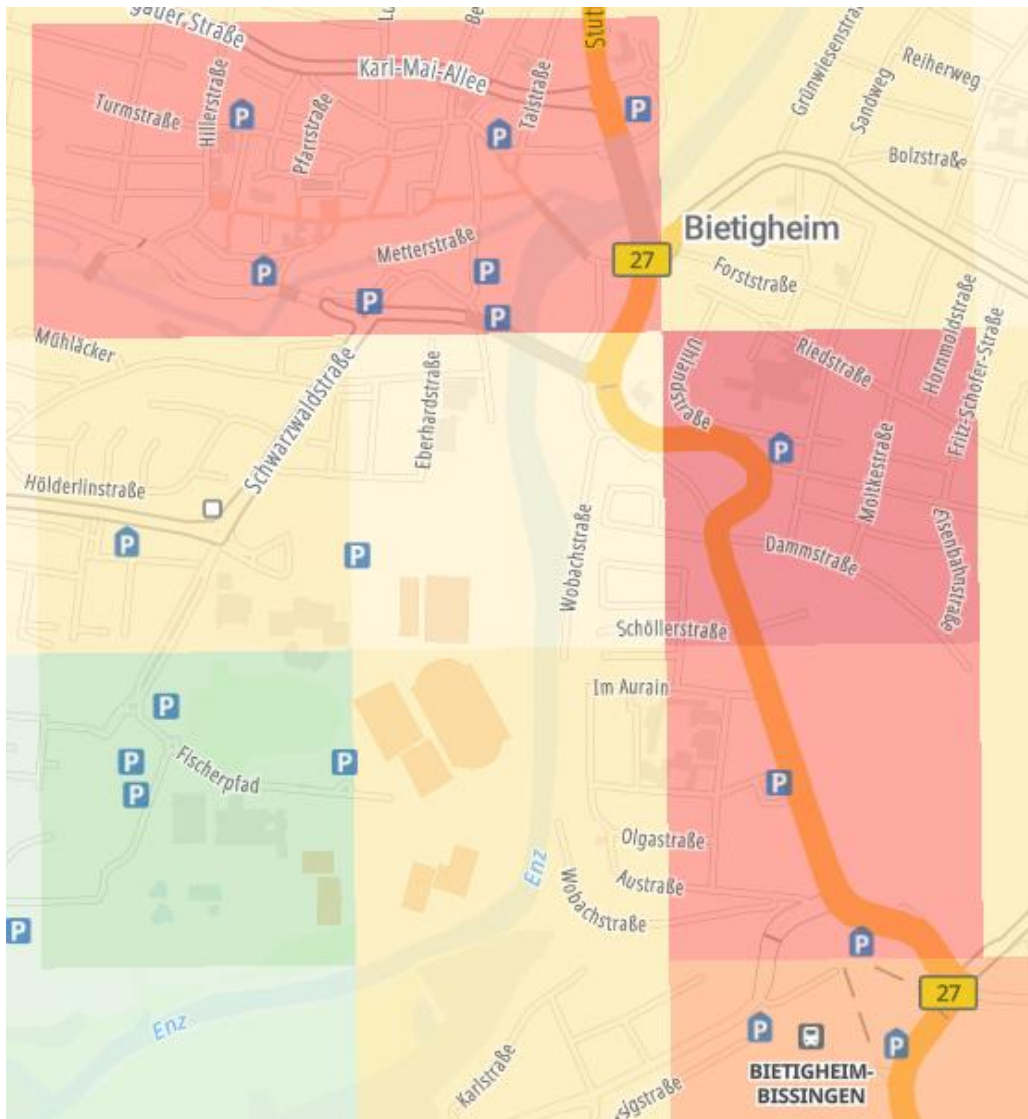


Abbildung 4 Bedarfsraster 2035, Bereiche mit hohem Bedarf

Im Stadtteil Metterzimmern, wird bis 2035 ein mittlerer Bedarf von bis zu 100 kW pro Raster prognostiziert, zudem ist dort bislang keinerlei Ladeinfrastruktur vorhanden. Auch in Bissingen werden steigende Bedarfe erkennbar.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur kann eine stärkere Fokussierung auf Schnellladeinfrastruktur, insbesondere auf HPC Ladepunkte, eine sinnvolle Option darstellen. In Bietigheim-Bissingen sind bislang nur vergleichsweise wenige Schnellladepunkte vorhanden, sodass ein Ausbau dieses Segments das bestehende Ladeangebot gezielt ergänzen würde.

Insbesondere HPC-Ladestationen, die in Studien im Vergleich zu Schnellladepunkten mit Leistungen bis 150 kW eine höhere Nutzung aufweisen⁵, können wesentlich zur Attraktivierung und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Ladeangebots beitragen.

Zudem erscheint die Inbezugnahme von halb-öffentlichen Flächen als sinnvoll. So kann Ladeinfrastruktur entstehen, ohne öffentliche Flächen dafür in Anspruch nehmen zu müssen.

Weitere halb-öffentliche Ladeinfrastruktur kann insbesondere auf Parkplätzen von Einzelhandelsgeschäften oder anderen Gewerbetreibenden in Betracht gezogen werden. Von einer Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und privaten Akteuren können beide Seiten profitieren.

Ein potenzieller Standort für Ladeinfrastruktur könnte das RKH Krankenhaus darstellen, das sich in einem Bereich mit hohem Bedarf befindet.

Innerhalb der Raster mit hohem Bedarf bieten mehrere Parkplätze die Möglichkeit, vorhandene Parkflächen mit Ladeinfrastruktur zu ergänzen. Die Parkplätze „Historisches Rathaus“, „Farbstraße“ sowie „Am Japangarten“ bieten aufgrund ihrer Flächen sowie der Nähe zur Altstadt eine attraktive Möglichkeit für Ladepunkte.

Der Bahnhof, der sich am Rande eines Rasters mit hohem Bedarf befindet, erscheint ebenfalls als sinnvoller Bereich, um Lademöglichkeiten zu schaffen.

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.

⁵ nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2025/08/250825_Leitstelle_Factsheet_Auslastung_gefoerderter_Ladepunkte-1.pdf

Kommunensteckbrief Stadt Freiberg am Neckar



Ladepunkte Parkdeck neue OPS; Bildquelle: Felix Weber

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 425 BEV/ 343 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 17 auf 425
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,9 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 31 Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur erfasst, darunter 25 Normal-, zwei Schnell- sowie vier HPC-Ladepunkte
- ❖ Insgesamt 1.617 kW installierte Ladeleistung
- ❖ Zehn Ladepunkte an der Oscar-Paret-Schule noch nicht registriert

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 232 kW
- ❖ 2030: 1.286 kW
- ❖ 2035: 2.325 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Max. 100 – 300 kW Bedarf pro Raster
- ❖ Fast das gesamte Stadtgebiet mit mittlerem Bedarf²
- ❖ Keine besonderen Schwerpunkte

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: Parkplatz am ALDI
- ❖ Öffentlich: Parkplatz an der Evangelischen Gemeindehalle

Mögliche 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 durch die Kommune 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
- ❖ 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 Stadt Freiberg a. N. hat ca. 15.000 Einwohner und eine Fläche von 13,14 km².

Die Stadt besteht aus den Stadtteilen Beihingen am Neckar, Geisingen am Neckar und Heutingsheim.

Die Zahl der Einpendler beträgt 1.101, die Zahl der Auspendler 6.387. Zusätzlich kommen 985 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 11.473 Pendlerbewegungen in Freiberg a. N. statt³.

Der Bahnhof, der im Stadtteil Heutingsheim liegt, wird von der Linie S4 der S-Bahn Stuttgart bedient. Der regionale Busverkehr erfolgt im Rahmen des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS).

Freiberg a. N. grenzt an die Gemeinden Pleidelsheim und Benningen am Neckar, die Stadt Tamm, die Ludwigsburger Stadtteile Hoheneck und Eglosheim sowie an Bietigheim-Bissingen. Alle Nachbarkommunen liegen ebenfalls im Landkreis Ludwigsburg.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die derzeit vorhandene Ladeinfrastruktur in Freiberg a. N. wurde von der Stadtverwaltung als ausreichend eingeordnet.

Dennoch wurde von Seiten der Politik, der Verwaltung, der Bürger sowie von lokalen Energieversorgern der Wunsch an die Freiburger Verwaltung herangetragen, den Ladeinfrastrukturausbau weiter voranzutreiben.

Der größte Bedarf zum Ausbau wird dabei in der halböffentlichen Ladeinfrastruktur gesehen.

Die Stadt hat bereits den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter geplant und hierfür konkrete Standorte vorgesehen:

- Zwei Normalladepunkte im Ahornweg; Umsetzung Anfang 2026
- Zwei Normalladepunkte am Kasteneck; Umsetzung Ende 2026/Anfang 2027
- Vier Schnellladepunkte sowie voraussichtlich vier bis sechs Normalladepunkte 2026/2027 im Gewerbegebiet

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Freiberg a. N. insgesamt 425 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 343 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Freiberg a. N. lediglich 17 BEV und 13 PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 160 BEV erhöht, während

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/freiberg-am-neckar/

195 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge fast verdreifacht

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Freiberg a. N. beträgt 3,9 %. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 11,9 % (155 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 2,8 % (270 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Freiberg a. N. sind derzeit 31 öffentlich zugängliche Ladepunkte erfasst. Dabei handelt es sich um 25 Normalladepunkte, zwei Schnellladepunkte sowie vier HPC-Ladepunkte. Die installierte Ladeleistung dieser Ladepunkte beträgt 1.617 kW.

Seit 2021 hat sich die installierte Ladeleistung annähernd vervierfacht, was insbesondere an der Installation der HPC-Ladepunkte liegt.

Zehn Ladepunkte am Parkdeck der Oscar Paret Schule sind im Ladesäulenregister noch nicht registriert.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Benninger Straße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Porschestraße 5**

Deer GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Porschestraße 5**

EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG
2 Normalladepunkte

❖ **Benzstraße 11** (Kemmler Electronic GmbH)

EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG
2 Normalladepunkte

❖ **Benzstraße 10**

smopi® - Multi Chargepoint Solution GmbH
3 Normalladepunkte

❖ **Bahnhofstraße 65**

Hotel Schober GbR
2 Normalladepunkte

❖ **Wasenstraße 35**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Sophie-Scholl-Straße 5**

Anna und Stefan Witmaier GbR
1 Normalladepunkt

[Ladepunkt wird von der Öffentlichkeit faktisch nicht genutzt, u.a. aufgrund zum Teil unzugänglicher Parkplätze]

❖ **Friedenstraße 21**

Jens Leisenberg
1 Normalladepunkt

[Ladepunkt wird von der Öffentlichkeit faktisch nicht genutzt, u.a. aufgrund zum Teil unzugänglicher Parkplätze]

Darüber hinaus bestehen sechs Schnellladepunkte der EnBW mobility+ AG und Co.KG an folgenden Standorten:

❖ **Bahnhofstraße 7**; 2 Schnellladepunkte

❖ **Ruitstraße 68**; 4 HPC-Ladepunkte

Die EnBW mobility+ AG und Co.KG betreibt zudem acht Normalladepunkte an folgenden Standorten:

❖ **Württembergische Straße 34 – 36**

❖ **Bahnhofstraße (Parkplatz Richtung Stuttgarter Straße)**

❖ **Kleiststraße (Parkplatz gegenüber Kostümpalast)**

❖ **Gründelbachstraße 10**

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 Freiberg a. N. 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 Freiberg a. N. – 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.

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

Der erwartete Hochlauf der Elektromobilität wird für einen Anstieg künftiger Bedarfe an Ladeinfrastruktur sorgen. Ein weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur, auch über bereits geplante Projekte hinaus, ist somit notwendig.

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.

2026 besteht ein zusätzlicher prognostizierter Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur in Höhe von 232 kW. Dieser steigt bis 2035 auf 2.325 kW an.

Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 232 kW
- 2027: 482 kW
- 2028: 769 kW
- 2029: 1.012 kW
- 2030: 1.186 kW
- 2035: 2.325 kW

Neben den Ladepunkten an der Oscar-Paret-Schule wurden auch die Ladepunkte Bahnhofstraße 65, Benzstraße 10 sowie Wasenstraße 35 noch nicht ins StandortTOOL synchronisiert.

Diese konnten somit nicht bei der Bedarfsprognose berücksichtigt werden, weshalb der tatsächlich prognostizierte Bedarf bei Erfassung aller Ladepunkte geringer ausfallen würde.

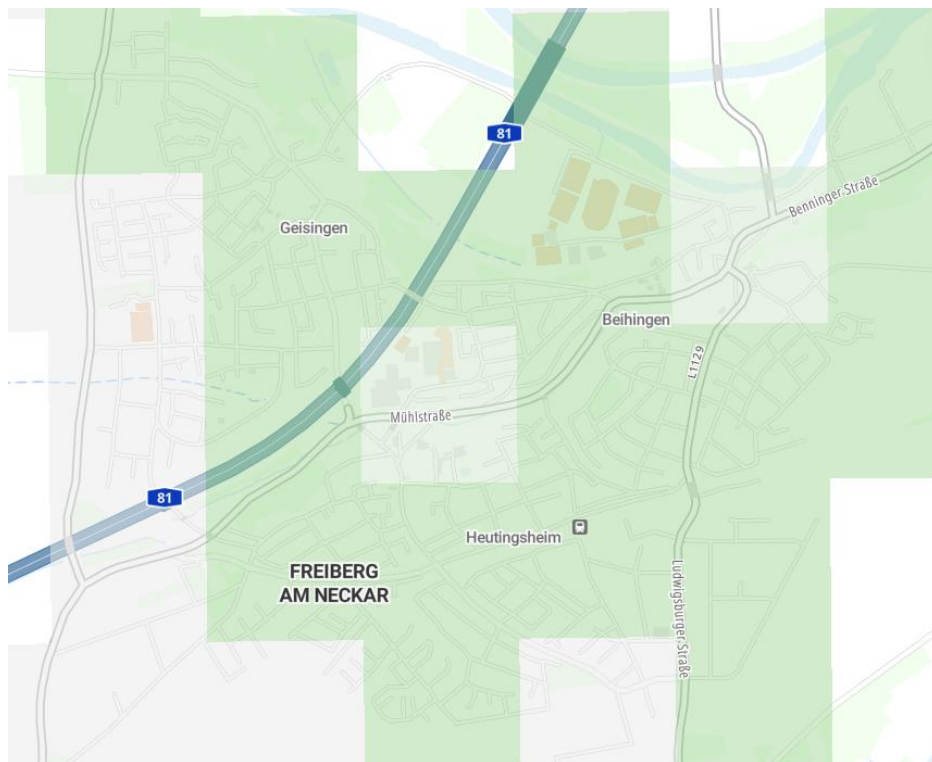


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

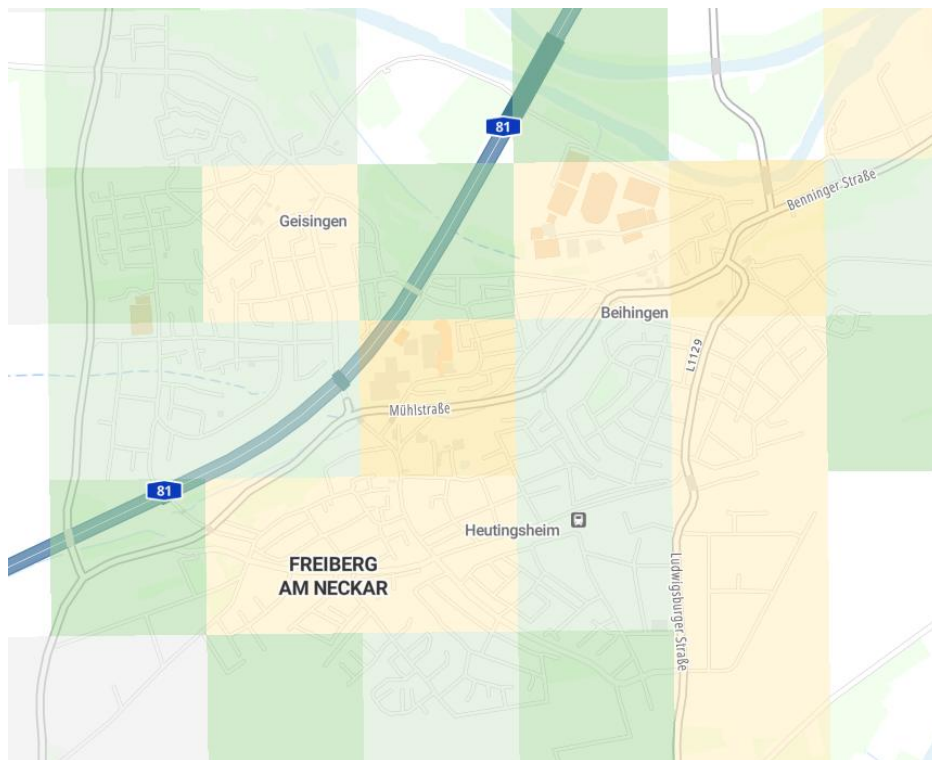


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 4 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

Für 2026 werden zwei Bereiche prognostiziert, die einen geringen, aber dennoch einen höheren Bedarf (22 – 50 kW) als der Rest des Stadtgebiets aufweisen. Dabei handelt es sich um den Bereich rund um den Marktplatz inklusive der Kasteneckschule sowie den Bereich am Stadtausgang im Nordosten zwischen Neckar und Altem bzw. Neuem Schloss sowie im Westen bis Höhe Flattischschule bzw. Sportzentrum Wasen (siehe Abbildung 1). Im Bereich rund um den Marktplatz sind bereits mehrere Ladepunkte installiert, darunter zehn Ladepunkte im Parkdeck der Oscar Paret Schule, die derzeit noch nicht im Laderegister registriert sind.

Das Raster im Stadtteil Beihingen wird im Jahr 2028 der Bereich mit dem höchsten erwarteten Bedarf in Freiberg a. N. mit 100 – 300 kW sein (siehe Abbildung 2).

Das Gebiet rund um den Marktplatz sowie direkt angrenzend ein Raster unterhalb der Kasteneckschule weisen zudem einen Bedarf von 50 – 100 kW auf.

2030 erhöht sich der Bedarf im Bereich rund um den Marktplatz auf 100 – 300 kW (siehe Abbildung 3). Dieser Bedarf wird 2035 für mehrere Gebiete im gesamten Stadtgebiet prognostiziert. Fast das gesamte Stadtgebiet weist 2035 einen Bedarf von mindestens 22 – 50 kW pro Raster auf (siehe Abbildung 4).

Durch eine gute Verteilung der bereits vorhandenen Ladeinfrastruktur, bilden sich keine besonderen Schwerpunkte bei den Bedarfsrastern.

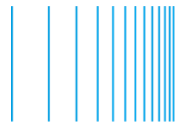
Bereits geplante Ladepunkte sorgen zudem mittelfristig bereits für die Senkung des Bedarfs im Gewerbegebiet sowie im Kasteneck.

Für den Bereich zwischen Neckar und Altem bzw. Neuem Schloss, für den bereits frühzeitig ein erhöhter Bedarf prognostiziert wird, könnte der Parkplatz am Evangelischen Gemeindehaus in Erwägung gezogen werden. An den direkt an dieses Bedarfsraster angrenzenden Parkmöglichkeiten am Sportzentrum Wasen ist bereits Ladeinfrastruktur vorhanden und kann perspektivisch für einen weiteren Ausbau in Betracht gezogen werden.

Während im direkten Umfeld des REWE sowie PENNY bereits Ladeinfrastruktur vorhanden ist, könnte der Parkplatz beim ALDI einen Bereich abdecken, in dem bislang nur wenige Ladepunkte vorhanden sind. Ausgehend von einer Abfrage nach § 12 LMG können Informationen über mögliche Ausbaupläne des Flächeneigentümers eingeholt 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.



KLIMASCHUTZ
IST UNSER AUFTRAG
Landkreis Ludwigsburg



LANDKREIS
LUDWIGSBURG

Kommunensteckbrief Gemeinde Freudental



Bildquelle: Gemeinde Freudental

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 78 BEV/ 39 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von zwei auf 78
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,6 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 224 kW installierte Ladeleistung an sechs Ladepunkten
- ❖ Vier Normalladepunkte
- ❖ Zwei HPC-Ladepunkte² mit 150 kW

Bedarfsprognose

- ❖ Aufgrund der Siedlungsstruktur und der bereits vorhandenen Ladeinfrastruktur wird bis 2035 kein zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur erwartet
- ❖ Entwicklungen sollten dennoch beobachtet und der aktuelle Stand beibehalten werden

Nächste mögliche 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 durch die Kommune bei Eigentümern privater Grundstücke zu Lage und Art vorhandener Ladeinfrastruktur sowie entsprechenden Daten für in den nächsten zwei Jahren geplante Ladeinfrastruktur
- ❖ Beobachtung und Sicherstellung des Fortbestands der vorhandenen Ladeinfrastruktur, um einem möglichen Abbau vorzubeugen und dadurch entstehende Bedarfe zu vermeiden.

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.

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

² HPC-Ladepunkte = Ladepunkte mit einer Ladeleistung von mind. 150 kW

2 Kommunenstruktur

Die Gemeinde Freudental hat ca. 2.500 Einwohner und ist somit gemeinsam mit Hessigheim die nach Einwohnern kleinste Kommune im Landkreis Ludwigsburg. Die Fläche der Gemeinde umfasst 3,07 km², womit Freudental die flächenmäßig kleinste Kommune im Landkreis ist.

Die Zahl der Einpendler beträgt 173, die Zahl der Auspendler 1.025. Zusätzlich kommen 72 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 1.270 Pendlerbewegungen in Freudental statt³.

Freudental ist mit vier Bushaltestellen an den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart angeschlossen. Zudem besteht eine gemeinsame Buslinie mit dem Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr nach Cleeborn. Die nächstgelegenen Bahn-Anschlüsse bieten die Bahnhöfe Besigheim, Bietigheim-Bissingen sowie Sachsenheim.

Freudental grenzt im Norden an die Stadt Bönningheim, im Nordosten an die Gemeinde Erligheim, im Südosten an die Gemeinde Löchgau und im Südwesten an die Stadt Sachsenheim.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Bei der Kommunenumfrage wurde als Einschätzung der aktuellen Situation eine derzeit ausreichend vorhandene Ladeinfrastruktur angegeben. Es gibt zudem keine Wünsche oder Forderungen von lokalen Akteuren, den Ladeinfrastrukturausbau in Freudental voranzubringen. Weder Politik und Verwaltung noch Bürger, Unternehmen und lokale Energieversorger oder Ladeinfrastrukturbetreiber äußerten sich diesbezüglich.

3.2 Elektromobilität

Am 1. Oktober 2025 waren in Freudental insgesamt 78 vollelektrische Pkw (BEV) und 39 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen. Damit erreicht die Gemeinde vorläufig den Höhepunkt einer dynamischen Entwicklung: 2017 waren lediglich zwei BEV registriert, bis 2021 stieg die Zahl bereits auf 29, ergänzt durch 27 PHEV. Seit 2021 hat sich die Zahl der vollelektrischen Fahrzeuge damit fast verdreifacht.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Freudental beträgt 4,6 % und somit etwas mehr als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil privater vollelektrischer Pkw beträgt 4,7 % (78 Pkw). Es gibt derzeit keine gewerblichen vollelektrischen Pkw.

Seit 2023 ist der BEV-Anteil am Pkw-Bestand um 1,4 Prozentpunkte gestiegen und zeigt somit auch in Freudental eine steigende Tendenz⁴.

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/freudental-steinbachtal/

⁴ Quelle: www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/statusbericht-nachhaltige-mobilitaet/pkw-elektrifizierung

3.3 Ladeinfrastruktur

In der Gemeinde Freudental sind derzeit sechs Ladepunkte in Betrieb. Dabei handelt es sich um vier Normalladeeinrichtungen sowie zwei HPC-Ladepunkte. Diese Ladepunkte ergeben zusammen eine Ladeleistung von 224 kW, womit sich die installierte Ladeleistung in Freudental seit 2023 mehr als versiebenfacht.

An folgenden Standorten ist derzeit Ladeinfrastruktur installiert:

❖ **Hauptstraße 13**

EnBW

2 Normalladepunkte

❖ **Elsbeerenring 2**

deer GmbH

2 Normalladepunkte

❖ **Elsbeerenring 2**

Pfalzwerke AG

2 HPC-Ladepunkte

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 Freudental 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 Freudental – 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.

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

Freudental ist mit der derzeit installierten Ladeinfrastruktur bereits sehr gut aufgestellt und deckt den aktuellen Bedarf ab.

Dies liegt vor allem an den beiden HPC-Ladepunkten, die mit jeweils 150 kW Ladeleistung für eine hohe installierte Ladeleistung sorgen.

Die Bedarfsprognose des StandortTOOLS zeigt für die nächsten zehn Jahre keinen zusätzlichen Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Freudental (siehe Abbildung 1).

Neben der hohen bereits installierten Ladeleistung liegt dies auch an der Siedlungsstruktur, die von Einfamilienhäusern und Reihenhäusern geprägt ist. Es wird erwartet, dass das Laden von Elektrofahrzeugen vor allem auf eigenen Stellplätzen mit eigener Ladeeinrichtung erfolgt.

Dennoch ist es wichtig, weitere Entwicklungen zu beobachten und den Bestand an installierter Ladeleistung weiter zu gewährleisten. Da vier der sechs Ladepunkte, darunter auch die beiden HPC-Ladepunkte, auf einer privaten Fläche installiert sind, hat die Gemeinde hier nur geringe bzw. keine Einflussmöglichkeiten.

Für den Fall des Rückgangs von Ladepunkten sollte die Kommune aktiv werden, um weiter für bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu sorgen.

Durch eine Anfrage gemäß § 12 LMG an die Stromnetzbetreiber sowie die Eigentümer privater Flächen zum bestehenden Stand und zu geplanten Erweiterungen der Ladeinfrastruktur lässt sich ein umfassender Überblick über die aktuelle Situation und zukünftige Entwicklungen gewinnen.

Als potenzielle Flächen für öffentliche Ladeinfrastruktur erscheinen der Parkplatz an der Schönenberghalle sowie die Parkmöglichkeiten an der Gemeindeverwaltung als sinnvoll.

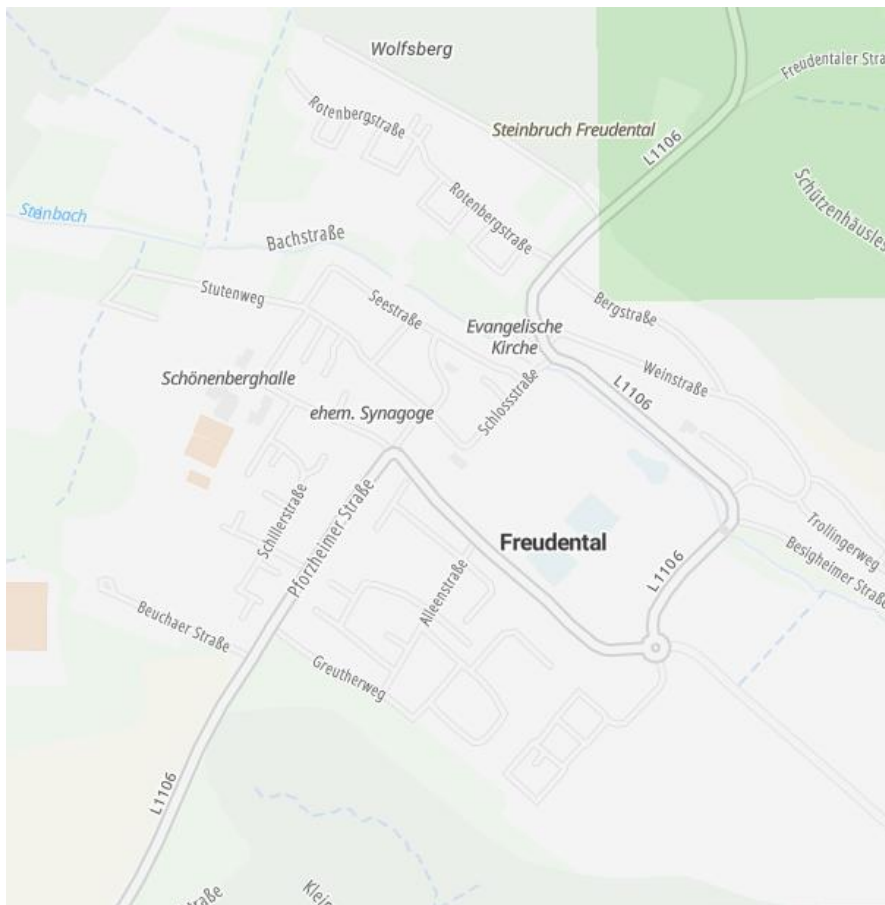


Abbildung 1 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

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.

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.

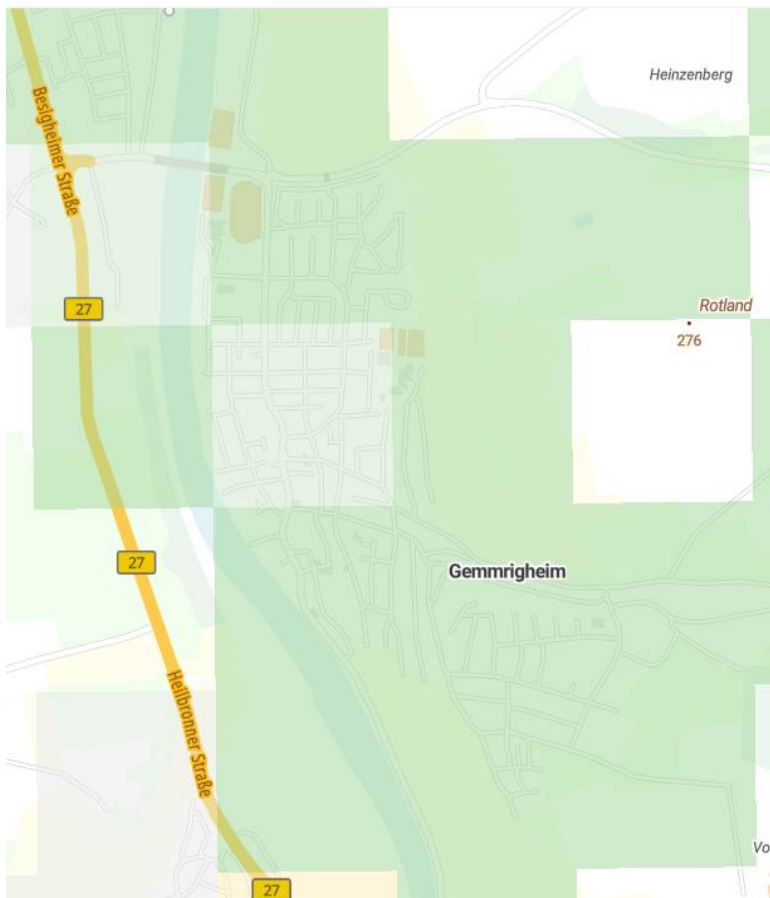


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL



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.

Kommunensteckbrief Stadt Gerlingen



Bildquelle: Stadt Gerlingen

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 721 BEV / 387 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 112 auf 670
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 5,5 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Mehrere Betreiber, Dominanz der EnBW mobility+ AG und Stadtwerke Stuttgart
- ❖ 815 kW installierte Ladeleistung

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2030: 1.794 kW zusätzlicher Bedarf
- ❖ 2035: 3.221 kW zusätzlicher Bedarf

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Bereich mit höchster prognostizierter Nachfrage in der Innenstadt rund um die Hauptstraße
- ❖ Nahezu gesamtes Stadtgebiet mit mittlerem bis hohem Bedarf²

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: LIDL & Rossmann in Bedarfsraster mit hohem Bedarf
- ❖ Öffentlich: Parkgaragen Stadthalle und Schillerstraße

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) 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
- ❖ Fokus auf Schnellladestationen

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 Stadt Gerlingen hat ca. 19.000 Einwohner und eine Fläche von 17,01 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 8.465, die Zahl der Auspendler 7.105. Zusätzlich kommen 1.377 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 16.947 Pendlerbewegungen in Gerlingen statt³.

Gerlingen ist an die Stadtbahnlinie U6 der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) angebunden und stellt die Endhaltestelle dar. Von Gerlingen bis zum Hauptbahnhof Stuttgart benötigt die Stadtbahn 27 Minuten.

Zudem verkehren mehrere Buslinien in Gerlingen.

Die A81 ist über die Ausfahrt 18 Stuttgart-Feuerbach in wenigen Minuten von Gerlingen aus erreichbar.

Gerlingen grenzt im Norden an die Stadt Ditzingen, die ebenfalls zum Landkreis Ludwigsburg gehört. Im Osten grenzt Gerlingen an den Stadtkreis der Landeshauptstadt Stuttgart und deren Stadtteile Hausen, Giebel, Bergheim, Solitude, Wildpark und Büsnau. Die Stadt Leonberg im Landkreis Böblingen ist im Westen angrenzend.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Stadtverwaltung Gerlingen gab bei der Kommunenumfrage an, dass es aus verschiedenen Richtungen Wünsche und Forderungen nach einem Ausbau der Ladeinfrastruktur gibt: Politik, Verwaltung, Bürgerinnen und Bürger sowie lokale Energieversorger äußerten sich diesbezüglich.

Auch deshalb wurde im vergangenen Jahr ein weiterer Standort in Betrieb genommen. Zudem befindet sich ein weiterer Standort mit zwei Ladepunkten in Planung.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Gerlingen insgesamt 721 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 387 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen. Dies stellt den vorläufigen Höhepunkt eines kontinuierlichen Wachstums dar.

Im Jahr 2017 waren lediglich 112 BEV zugelassen, ergänzt durch 51 PHEV. Bis 2020 erhöhte sich die Zahl der vollelektrischen Pkw auf 221, womit es in den vergangenen fünf Jahren zu einer Verdreifachung an vollelektrischen Pkw in Gerlingen kam.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Gerlingen beträgt 5,5 %. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 10,7 % (302 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 4,0 % (419 Pkw).

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/gerlingen/

3.3 Ladeinfrastruktur

Derzeit stehen in Gerlingen 51 Ladepunkte zur Verfügung. Dabei handelt es sich um 50 Normalladepunkte sowie einen Schnellladepunkt mit 50 kW Ladeleistung⁴. Die installierte Gesamtladeleistung beträgt 815 kW. Damit hat sich die installierte Ladeleistung in Gerlingen seit 2021 ungefähr verdreifacht.

An folgenden Standorten besteht derzeit Ladeinfrastruktur:

❖ **Jakob-Bleyer-Straße 1**

Stadtwerke Stuttgart GmbH
4 Normalladepunkte

❖ **Zedernweg 9**

Stadtwerke Stuttgart GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Urbanstraße 3**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Karlsbader Straße 36**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Fürsaalstraße 4**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Hofwiesenstraße 38**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Obere Ringstraße 43**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Vesouler Straße 25**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

- ❖ **Weilimdorfer Straße 93 + 95**
Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG
1 Normalladepunkt & 1 Schnellladepunkt
- ❖ **Weilimdorfer Straße 88**
Autohaus Müller GmbH & Co. KG
4 Normalladepunkte
- ❖ **Dieselstraße 2**
Scharr Wärme GmbH & Co. KG
4 Normalladepunkte
- ❖ **Dieselstraße 2**
EGT Energy Solutions GmbH
4 Normalladepunkte
- ❖ **Füllerstraße 23**
Kiwon Park
1 Normalladepunkt
- ❖ **Hauptstraße 54**
Stadtwerke Stuttgart GmbH
4 Normalladepunkte
- ❖ **Panoramastraße 1**
Stadtwerke Stuttgart GmbH
2 Normalladepunkte
- ❖ **Robert-Bosch-Platz 1**
Robert Bosch GmbH
12 Normalladepunkte

Gerlingen verfügt damit bereits über zahlreiche Lademöglichkeiten im Stadtgebiet. Vorhanden ist eine Mischung aus öffentlicher und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur, die von unterschiedlichen Betreibern bereitgestellt wird, wobei die EnBW mobility+ AG & Co. KG sowie die Stadtwerke Stuttgart besonders stark vertreten sind. Die Vielfalt an Anbietern trägt zu einer Belebung des Marktes bei und eröffnet den Nutzerinnen und Nutzern eine größere Auswahl.

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 Gerlingen ist die Netze BW GmbH. Im Rahmen der Konzepterstellung fand bereits ein erster Austausch statt. Netze BW betonte dabei, als Netzbetreiber den bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur in den Kommunen – und damit auch in Gerlingen – 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

Kommunensteckbrief Gerlingen, S. 6

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

Trotz der bereits gut vorhandenen Ladeinfrastruktur wird der Bedarf in Gerlingen nicht vollständig gedeckt. Grund hierfür ist auch die geringe Anzahl an Schnellladepunkten. Ein weiterer Ausbau der Lademöglichkeiten in den kommenden Jahren ist somit notwendig. Der Bedarf wird in den kommenden Jahren kontinuierlich steigen und von zunächst 428 kW zusätzlich benötigter öffentlicher Ladeinfrastruktur im Jahr 2026 auf bis zu 3.221 kW im Jahr 2035 ansteigen. 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.

Die Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 428 kW
- **2027:** 753 kW
- **2028:** 1.118 kW
- **2029:** 1.438 kW
- **2030:** 1.794 kW
- **2035:** 3.221 kW



Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL

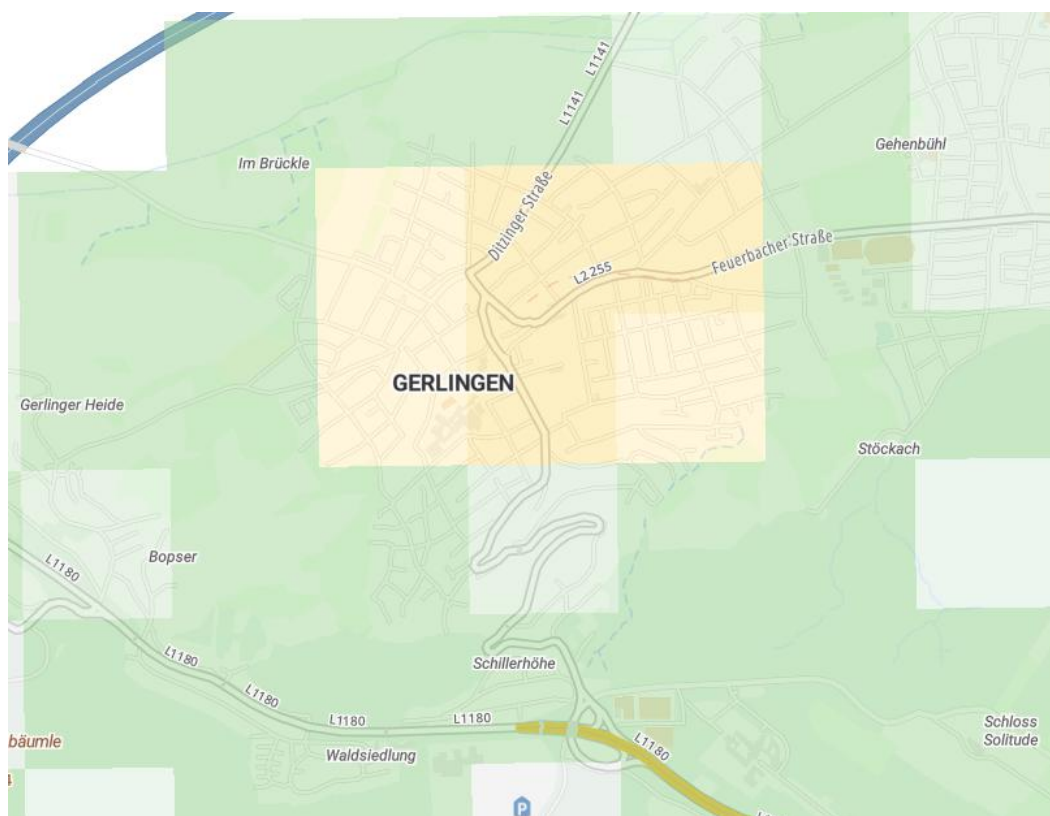


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

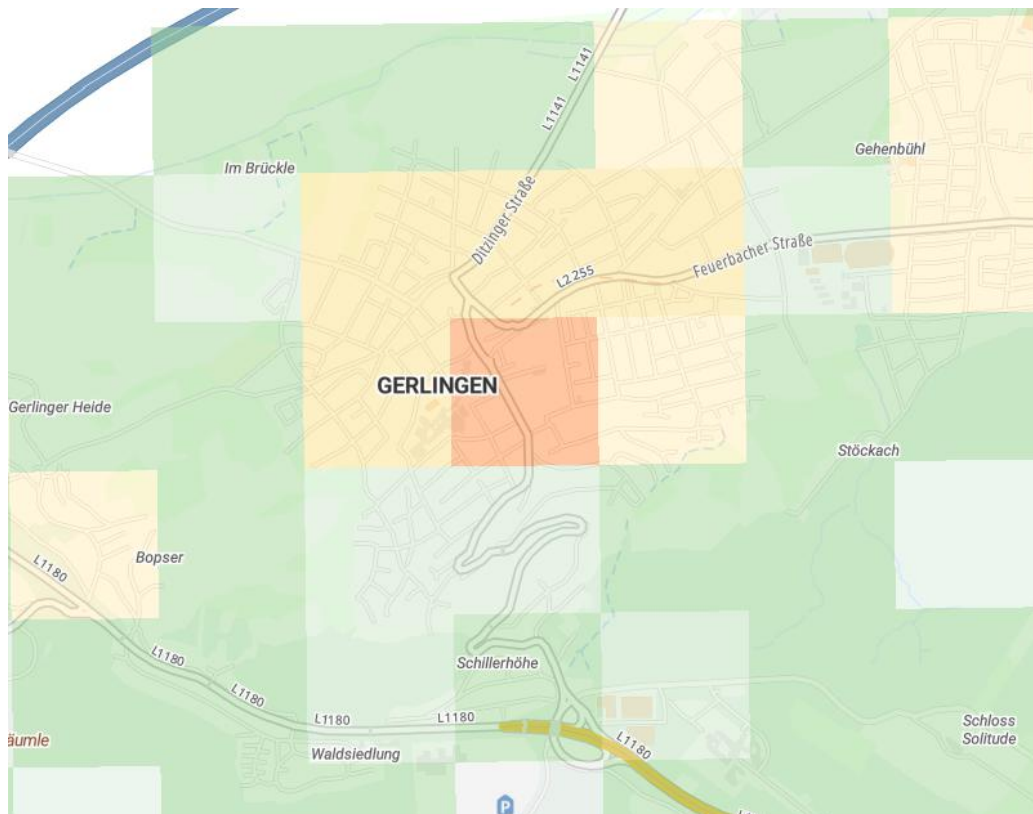


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

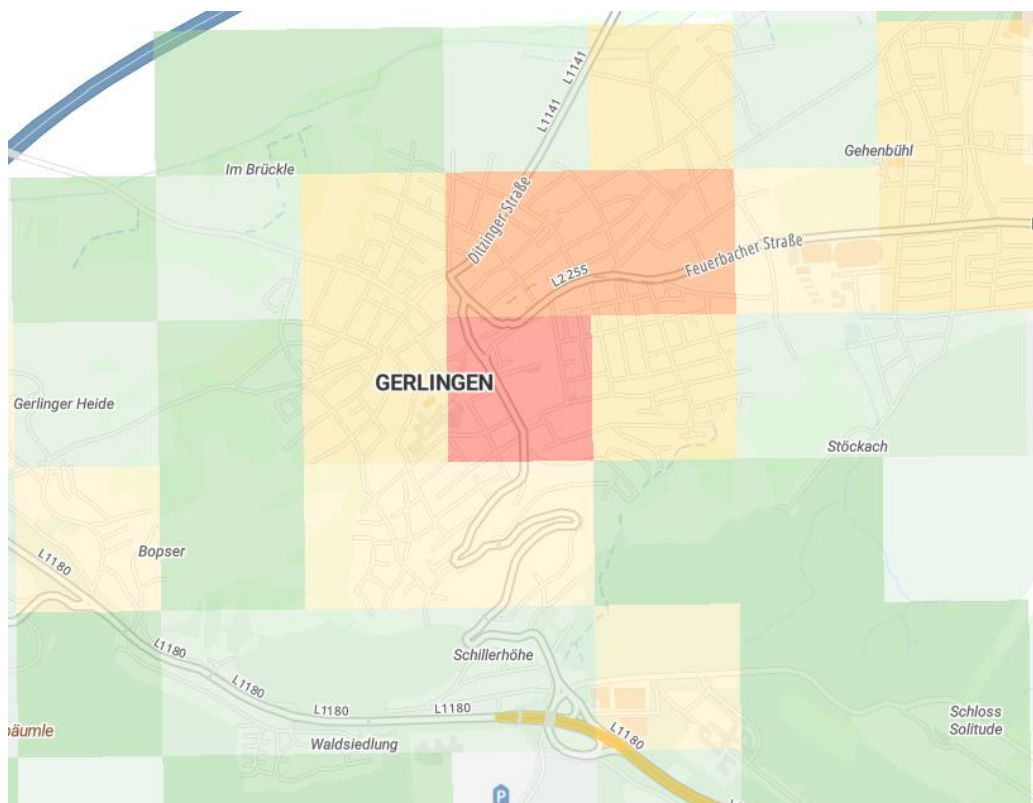


Abbildung 4 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

Im Jahr 2026 besteht in Gerlingen überwiegend ein geringer Bedarf an zusätzlicher Ladeinfrastruktur. Lediglich im Bereich der Innenstadt, insbesondere rund um die Hauptstraße sowie die Ditzinger Straße, zeigen sich erste mittlere Bedarfe von 50 - 100 kW. Direkt angrenzende Raster weisen leicht erhöhte, jedoch weiterhin eher geringe Bedarfe auf (siehe Abbildung 1).

Bis 2028 weitet sich dieser Bereich aus: Das gesamte Gebiet rund um die Hauptstraße und die angrenzenden Straßenzüge weist dann mittlere Bedarfe auf. Auch im Bereich nahe der Stadtgrenze zu Stuttgart wird ein leicht erhöhter Bedarf von 50 – 100 kW prognostiziert (siehe Abbildung 2).

2030 steigt der Bedarf rund um die Hauptstraße deutlich an. Dieses Gebiet zeigt nun einen Bedarf von 300 – 500 kW, während fünf angrenzende Raster Bedarfe von 50 – 100 sowie 100 – 300 kW aufweisen. Insgesamt vergrößert sich damit der Bereich, in dem ein erhöhter Bedarf besteht (siehe Abbildung 3).

Im Jahr 2035 weist der Bereich um die Hauptstraße einen Bedarf von 500 – 1.000 kW auf. Darüber hinaus wird fast das gesamte bebaute Stadtgebiet einem mittleren Bedarf zugeordnet (siehe Abbildung 4).

Im Bereich mit besonders hohem Bedarf ist bereits Ladeinfrastruktur vorhanden. So befinden sich Ladepunkte in der Urbanstraße nahe dem Rathaus sowie in der Parkgarage der Stadthalle. Letztere bietet aufgrund ihrer Größe weiteres Potenzial für zusätzliche Ladesäulen.

Darüber hinaus bestehen Chancen sowohl im öffentlichen als auch im halb-öffentlichen Bereich:

- **Öffentlich:** Das Parkhaus Schillerstraße liegt im Bereich mit hohem Bedarf und grenzt direkt an das Gebiet mit dem höchsten Bedarf an. Ebenfalls an dieses Raster angrenzend ist der Parkplatz 1 in der Stahlerstraße.
- **Halb-öffentlich:** Im Bereich des höchsten Bedarfs befinden sich der Lidl bzw. Rossmann, deren Parkflächen öffentlich zugänglich sind und sich für Ladeinfrastruktur eignen würden.

Zudem eignen sich private Flächen wie Parkplätze von Einzelhandelsgeschäften für halb-öffentliche Ladeinfrastruktur. Eine Abfrage nach § 12 LMG bei den Eigentümern solcher Flächen sorgt für einen Überblick über geplante Vorhaben und kann wertvolle Hinweise für die weitere Standortplanung liefern.

Hinsichtlich der bereits vorhandenen Ladeinfrastruktur mit dem Fokus auf Normalladepunkte erscheint insbesondere die Installation von Schnellladeeinrichtungen als sinnvoll.

Berücksichtigt werden sollte auch die Ladeinfrastruktur und Ausbaupläne der Stadt Stuttgart im direkt angrenzenden Bereich. In der Giebelstraße befinden sich beispielsweise sechs

Ladepunkte. Um über künftige Ausbaupläne der Stadt informiert zu bleiben, empfiehlt sich ein Austausch mit der Stadtverwaltung Stuttgart.

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.

Kommunensteckbrief Gemeinde Hessigheim



Bildquelle: Gemeinde Hessigheim

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 51 BEV/ 35 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von zwei auf 51
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,1 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Derzeit keine öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur in Hessigheim
- ❖ Standort an der Felsengartenkellerei in Verbindung mit einem e-Carsharing-Fahrzeug der deer GmbH befindet sich in Umsetzung

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ Nur geringer zusätzlicher Bedarf²
- ❖ 2026: 50 kW
- ❖ 2035: 167 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Bereich südlich der Martinskirche mit mittlerem Bedarf ab 2035

Potenzialflächen

- ❖ Parkplätze an der Gemeindeverwaltung sowie Ecke Brückenstraße/Gartenstraße
- ❖ Wanderparkplatz am Neckar
- ❖ Parkplätze an der Fritz-Präuner-Straße

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 mittlerem Bedarf, jedoch Betrachtung des gesamten Gemeindegebiets
- ❖ 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 Hessigheim hat ca. 2.500 Einwohner und umfasst eine Fläche von 5,03 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 166, die Zahl der Auspendler 1.026. Zusätzlich kommen 100 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 1.292 Pendlerbewegungen in Hessigheim statt³.

Über Busverbindungen nach Besigheim ist Hessigheim an den Schienenverkehr angeschlossen. Die Bundesautobahn 81 ist über die Nachbargemeinde Mundelsheim zu erreichen.

Hessigheim grenzt im Nordwesten an die Gemeinde Gemmrigheim, im Nordosten an die Ottmarsheimer Gebietsexklave von Besigheim, im Osten an die Gemeinde Mundelsheim, im Südosten an die Gemeinde Ingersheim, im Südwesten und Westen an Besigheim.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Bei der im Jahr 2025 durchgeführten Umfrage wurde angegeben, dass es von verschiedenen Seiten Anregungen und Ideen gibt, den Ladeinfrastrukturausbau in der Gemeinde zu betrachten und weiterzuverfolgen. Ein allgemeiner Bedarf wird grundsätzlich im öffentlichen Raum gesehen. Aufgrund dessen befindet sich unter anderem derzeit eine Ladesäule mit einem e-Carsharing-Fahrzeug an der Felsengartenkellerei in technischer Umsetzung und wird in den kommenden Monaten in Betrieb genommen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Hessigheim insgesamt 51 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 35 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Hessigheim lediglich jeweils zwei BEV und PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 20 BEV erhöht, während 21 PHEV zugelassen waren. In den letzten vier Jahren hat sich die Zahl der vollelektrischen Pkw in Hessigheim somit mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Hessigheim beträgt 3,1 % und somit weniger als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 17 % (8 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 2,7 % (43 Pkw).

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/hessigheim/

3.3 Ladeinfrastruktur

Derzeit steht noch keine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Hessigheim zur Verfügung. Die Inbetriebnahme einer Ladestation inklusive eines e-Carsharing-Fahrzeugs an der Felsengartenkellerei durch die deer GmbH steht in den nächsten Monaten bevor. Erfahrungsgemäß handelt es sich bei den Ladestationen der deer GmbH um zwei Ladepunkte mit je 22 kW Ladeleistung.

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.

Verteilnetzbetreiber in Hessigheim ist die Syna GmbH. Ein erster Austausch zwischen der Kreisverwaltung und der Syna hat bereits stattgefunden.

In der Zielnetzplanung der Syna werden Prognosen zum Hochlauf der Elektromobilität sowie zur Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Daraus leitet der Netzbetreiber langfristig notwendige Ausbaubedarfe und Investitionsbedarfe ab. Aktuell erstellt die Syna die Regionalszenarien für das Jahr 2026, in denen Hessigheim als Teil der Planungsregion Südwest berücksichtigt wird.

Der Netzausbau erfolgt bedarfsorientiert, vorausschauend und langfristig, um die Stromnetze an die wachsende Versorgungsaufgabe anzupassen und eine sichere Versorgung zu gewährleisten. Da neue Verbrauchsanfragen – etwa für Ladepunkte – zeitlich und örtlich schwer vorhersehbar sind, kann es in Einzelfällen vorübergehend zu Einschränkungen bei Neuanfragen kommen, bis notwendige Netzausbaumaßnahmen umgesetzt wurden.

Die Kommune sollte den Netzbetreiber frühzeitig informieren, sobald Planungen für neue Ladeinfrastruktur konkret werden. Dadurch können potenzielle Netzausbaubedarfe rechtzeitig geprüft, abgestimmt und entsprechende Investitionsmittel für etwaige Maßnahmen eingeplant werden.

4 Bedarfsanalyse

Die Prognose des StandortTOOLS zeigt einen kontinuierlichen Anstieg der erforderlichen öffentlich zugänglichen Ladeleistung: Während im Jahr 2026 rund 50 kW zusätzlich benötigt werden, steigt der Bedarf bis 2030 bereits auf etwa 107 kW an. Für das Jahr 2035 wird ein theoretischer zusätzlicher Gesamtbedarf von rund 167 kW erwartet.

Die Ladesäule an der Felsengartenkellerei konnte in dieser Berechnung noch nicht berücksichtigt werden. Der tatsächliche Bedarf wird somit etwas geringer ausfallen.

Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 50 kW
- **2027:** 63 kW
- **2028:** 79 kW
- **2029:** 92 kW
- **2030:** 107 kW
- **2035:** 167 kW

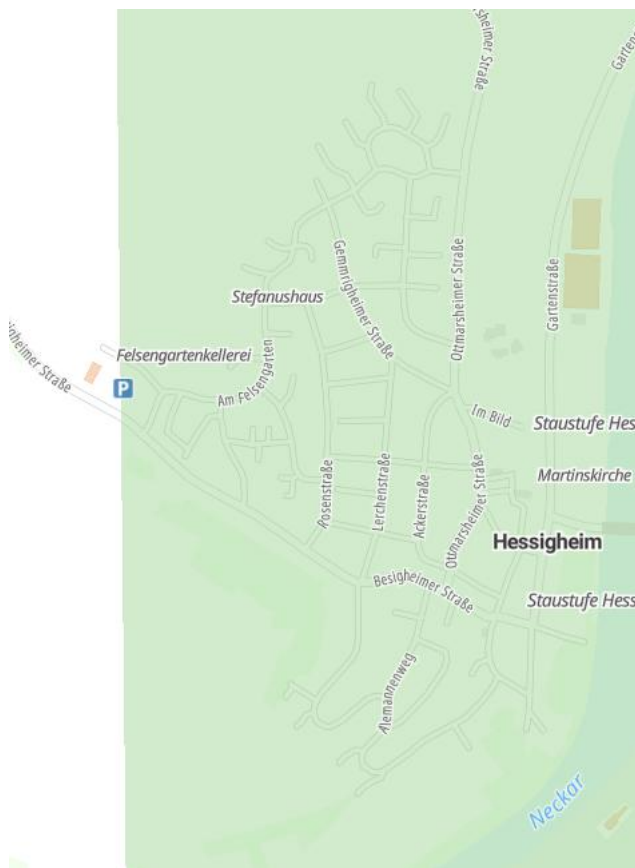


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle StandortTOOL

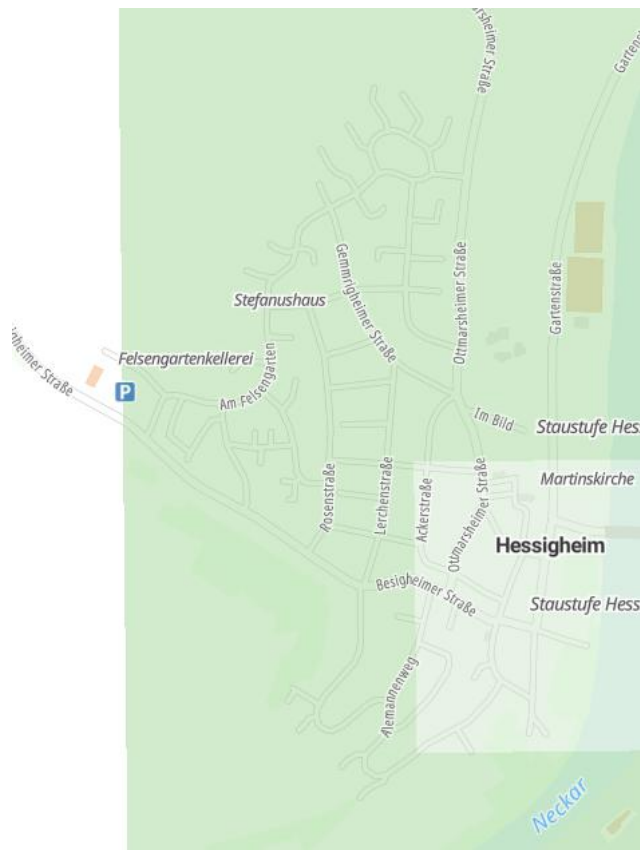


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle StandortTOOL

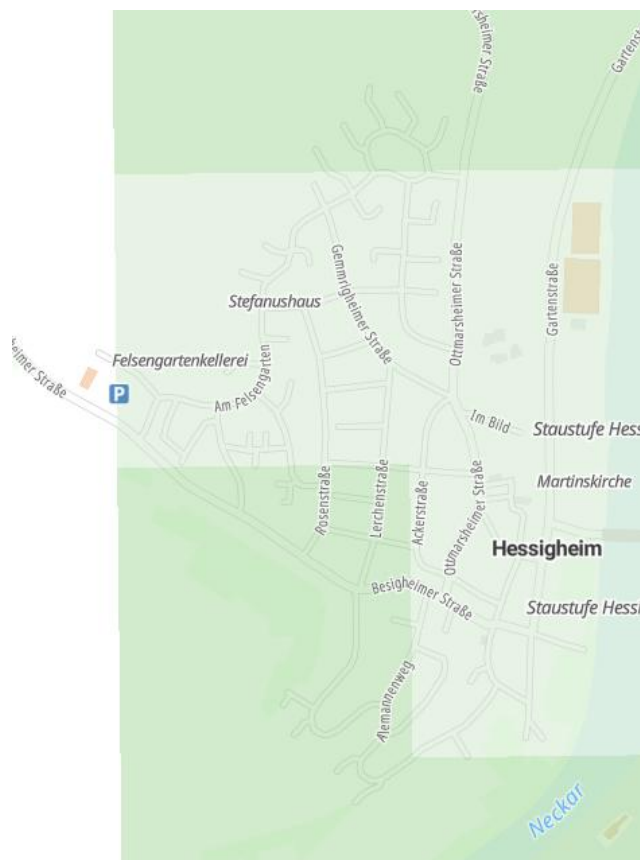


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle StandortTOOL

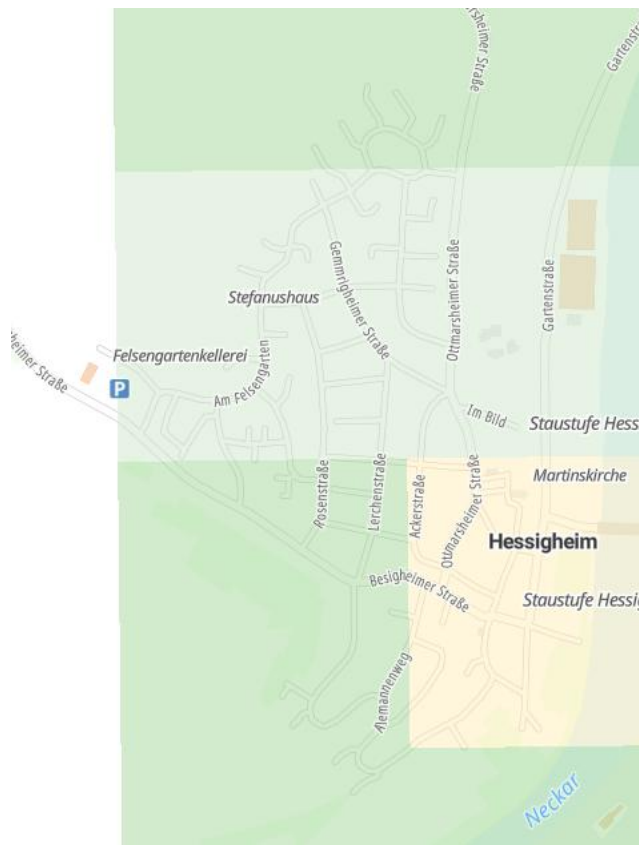


Abbildung 4 Bedarfskarte 2035; Quelle StandortTOOL

In Hessigheim wird zunächst lediglich ein geringer zusätzlicher Bedarf an Ladeinfrastruktur für das gesamte Gemeindegebiet prognostiziert (siehe Abbildung 1).

Erst 2028 wird ein erstes Bedarfsraster sichtbar, das sich vom restlichen Gemeindegebiet abhebt (siehe Abbildung 2). Es handelt sich dabei um den Bereich südlich der Martinskirche sowie östlich des Alemannenwegs. Der prognostizierte Bedarf für dieses Raster beträgt 22 – 50 kW.

2030 heben sich zwei weitere Bereiche von den umliegenden Rastern ab (siehe Abbildung 3). Diese können jedoch ebenso wie das Bedarfsraster südlich der Martinskirche als geringer Bedarf (22 – 50 kW) eingestuft werden.

2035 weist der Bereich südlich der Martinskirche einen mittleren Bedarf von 50 – 100 kW auf (siehe Abbildung 4). Dies bleibt der einzige Bereich in Hessigheim mit einem mittleren Bedarf. Ein hoher Bedarf wird für kein Gebiet der Gemeinde prognostiziert.

Die Ladesäule an der Felsengartenkellerei liegt zwar außerhalb des identifizierten Bedarfsraums, ist aufgrund der insgesamt kurzen Wege in Hessigheim jedoch weiterhin gut fußläufig erreichbar. Gleichwohl erscheint es mit Blick auf die prognostische Entwicklung sinnvoll, den Bereich rund um die Martinskirche als zusätzlichen Standort für öffentliche Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen.

Für das ab 2035 ausgewiesene Bedarfsraster mit mittlerem Bedarf kommen insbesondere die Parkplätze an der Gemeindeverwaltung sowie an der Postfiliale an der Ecke Brückenstraße/Gartenstraße als potenzielle Standorte in Frage.

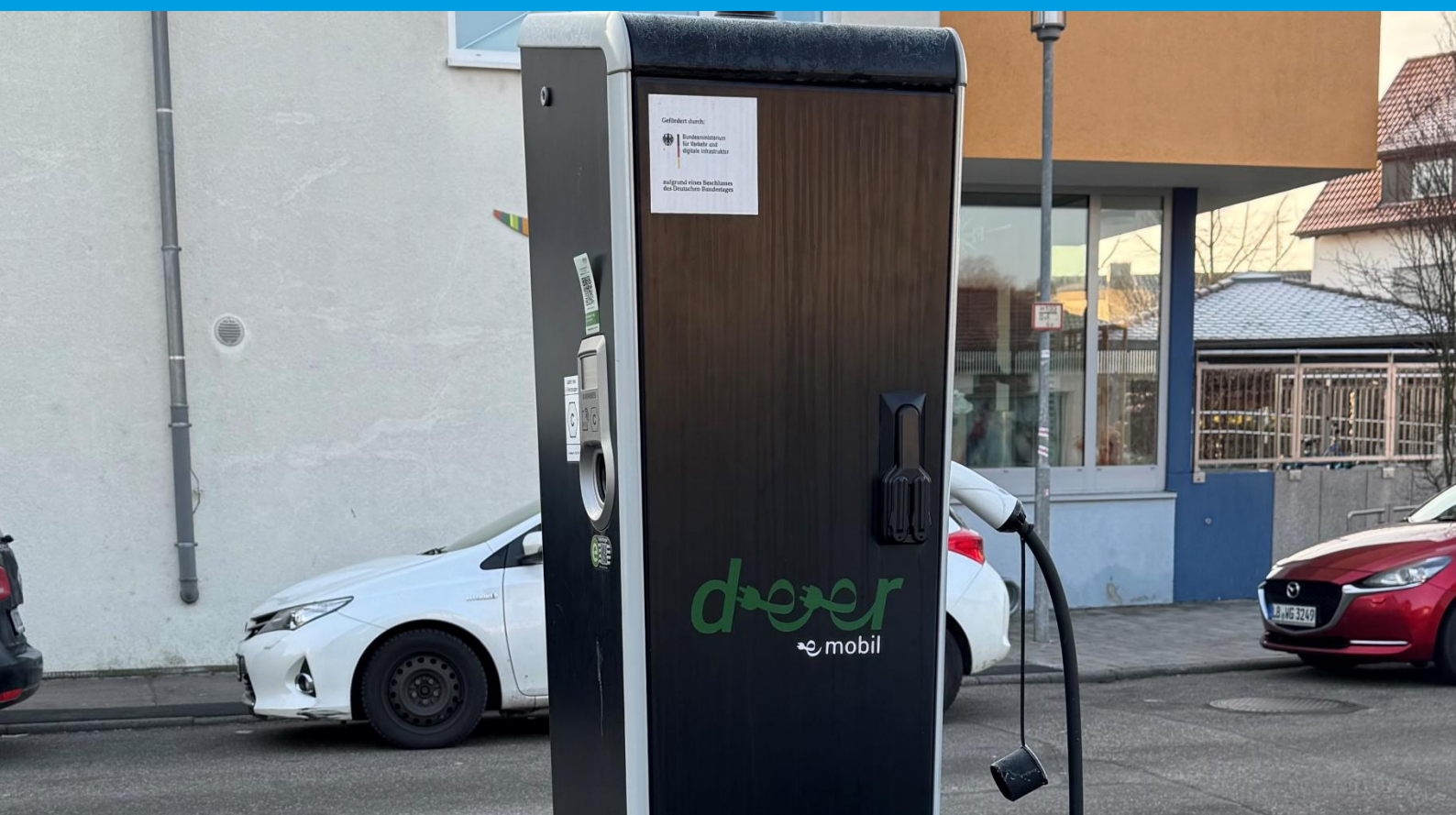
Darüber hinaus bietet der Wanderparkplatz am Neckar ein weiteres Standortpotenzial. Eine dort installierte Ladeinfrastruktur könnte sowohl von Ausflugs- und Sportplatzbesucherinnen und -besuchern als auch von der örtlichen Bevölkerung genutzt werden.

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.



Kommunensteckbrief Gemeinde Kirchheim am Neckar



Bildquelle: Gemeinde Kirchheim a. N.

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 151 BEV/ 77 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von zwei auf 151
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,9 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Elf Ladepunkte an fünf Standorten
- ❖ 273 kW installierte Ladeleistung

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 197 kW zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeleistung
- ❖ 2030: 621 kW
- ❖ 2035: 1.006 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Wohnbereiche zwischen Gemeindehalle und Friedhof sowie darunter
- ❖ Gewerbegebiet unterhalb Max-Eyth-Straße
- ❖ Fast gesamtes Gemeindegebiet mit mittlerem Bedarf 2035²

Potenzialflächen

- ❖ Parkplätze an der Gemeindehalle, am Friedhof sowie am Bahnhof
- ❖ Bestehende Ladeinfrastruktur in räumlicher Nähe kein Hindernis

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) 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, insbesondere im Bedarfsraster im Bereich des Gewerbegebiets unterhalb der Max-Eyth-Straße, da hier kaum öffentliche Flächen zur Verfügung stehen
- ❖ Orientierung an den Bedarfsrastern zur Identifikation von Handlungsräumen: Fokus auf die Zonen mit erhöhtem Bedarf
- ❖ Machbarkeitsprüfung von konkreten Standorten und Fokus auf Schnellladestationen

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 Kirchheim a. N. hat ca. 6.000 Einwohner und eine Fläche von 8,52 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 1.136, die Zahl der Auspendler 2.423. Zusätzlich kommen 417 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 3.976 Pendlerbewegungen in Kirchheim a. N. statt³.

Die Gemeinde verfügt über einen Bahnhof, der durch den MEX 18 sowie den MEX 12 an Osterburken, Heilbronn, Stuttgart, Esslingen, Reutlingen und Tübingen angebunden ist. Busverbindungen bestehen in den Richtungen Bönningheim, Gemmrigheim, Besigheim, Neckarwestheim, Lauffen am Neckar und Heilbronn.

Mit der Anschlussstelle Mundelsheim der Bundesautobahn 81 ist die Gemeinde an das Autobahnnetz angeschlossen. Die Bundesstraße 27 verläuft durch Kirchheim a. N.

Die Nachbarkommunen der Gemeinde sind Brackenheim, Lauffen am Neckar und Neckarwestheim, die allesamt dem Landkreis Heilbronn angehören sowie die Gemeinden Gemmrigheim, Walheim und Bönningheim aus dem Landkreis Ludwigsburg. Besonders zu Gemmrigheim besteht eine enge räumliche Nähe, weshalb eine Abstimmung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur besonders sinnvoll erscheint, um Synergien zu nutzen und eine bedarfsgerechte Versorgung sicherzustellen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Bei der Kommunenumfrage zum Thema E-Mobilität und Ladeinfrastruktur gab der zuständige Mitarbeiter an, dass er das Ausmaß der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur als gering einschätzt.

Sowohl seitens der Politik als auch der Verwaltung wurde der Wunsch bzw. die Forderung geäußert, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben.

Der größte Bedarf wird dabei in der öffentlichen Ladeinfrastruktur gesehen, wobei insbesondere auf die Bedeutung von Schnellladelösungen hingewiesen wird.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Kirchheim a. N. insgesamt 151 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 77 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Kirchheim a. N. lediglich 2 BEV und 4 PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 47 BEV erhöht, während 21 PHEV zugelassen waren.

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/kirchheim-am-neckar/

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Kirchheim a. N. beträgt 3,9 % und somit weniger als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 17,7 % (51 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 2,9 % (100 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Kirchheim a. N. sind derzeit elf Ladepunkte vorhanden. Dabei handelt es sich um zehn Normalladepunkte sowie einen Schnellladepunkt⁴. Die Ladeleistung aller Ladepunkte beträgt 273 kW. Seit 2021 hat sich die installierte Ladeleistung von 141 kW auf 273 kW fast verdoppelt. Allerdings ist der aktuelle Wert seit 2022 unverändert, obwohl sich im selben Zeitraum die Anzahl von BEV sowie PHEV um 60 erhöht hat.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Besigheimer Str. 62**

Autohaus Schneider GmbH & Co. KG
2 Normalladepunkte & 1 Schnellladepunkt

❖ **Hohensteiner Str.**

Deer GmbH
Zwei Normalladepunkte

❖ **Rathausstraße 12**

Deer GmbH
Zwei Normalladepunkte

❖ **Bahnhofsstraße 3**

Deer GmbH
Zwei Normalladepunkte

❖ **Kreidlerstraße 2**

Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG
Zwei Normalladepunkte

In Kirchheim a. N. gibt es somit bereits mehrere Ladepunkte unterschiedlicher Betreiber. Fast ausschließlich handelt es sich dabei um Normalladeeinrichtungen. Lediglich ein Schnellladepunkt ergänzt die zehn vorhandenen Normalladepunkte.

3.4 Stromnetz

§ 12 des Landesmobilitätsgesetzes Baden-Württemberg ermöglicht es neben dem Ministerium für Verkehr auch den Gemeinden, bei Betreibern von

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

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 Kirchheim a. N. ist die NHF Netzgesellschaft Heilbronn-Franken mbH. Im Rahmen der Konzepterstellung fand bereits ein erster Austausch statt.

Die NHF gab an, über einen strukturierten Zielnetzplanungsprozess zu verfügen, der sich auf die Hochlaufprognosen zur Elektrifizierung aus den Netzausbauplänen und Netzentwicklungsplänen der Übertragungs- und Verteilnetzbetreiber stützt. Diese Prognosen werden über eine eigene NHF-Systematik auf das jeweilige Netzgebiet – darunter auch Kirchheim a. N. – heruntergebrochen. Die erwarteten Entwicklungen werden jährlich auf Basis tatsächlicher Messdaten überprüft, um den realen Hochlauf kontinuierlich zu beobachten. Bei erkennbarem Bedarf werden langfristig vorbereitete Verstärkungsmaßnahmen angestoßen und in die mittelfristige Investitionsplanung aufgenommen. Konkrete Projekte für Kirchheim a. N. sind darin berücksichtigt und werden sukzessive umgesetzt.

Die Gemeinde Kirchheim a. N. ist aus Sicht der NHF gut gerüstet. Das vorhandene Stromnetz weist eine solide Substanz auf, die durch systematische Prognose- und Zielnetzplanungsprozesse ergänzt wird. Durch die jährliche Fortschreibung der Daten und die vorausschauende Planung können zusätzliche Bedarfe frühzeitig erkannt und adressiert werden.

Je früher kommunale Ausbaupläne bekannt sind, desto besser können sie in die mittelfristige Netz- und Investitionsplanung eingebunden werden. Deshalb sollte die Gemeinde mit konkreten Ausbauplänen frühzeitig auf die NHF zukommen. Konkrete Netzanschlussanfragen werden über das offizielle Netzanschlussportal auf der Website der NHF gestellt.

Unabhängig vom offiziellen Netzanschlussprozess bietet die NHF an, Ausbaupläne in einem bilateralen Austausch vorzubesprechen und Fragen zu klären.

4 Bedarfsanalyse

Die bereits vorhandene Ladeinfrastruktur deckt derzeit nicht den notwendigen Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur. 2026 besteht ein zusätzlicher Bedarf von 197 kW öffentlicher Ladeinfrastruktur. Dieser Bedarf steigt bis 2035 auf 1.006 kW an.

Entwicklung im Überblick:

- 2026: 197 kW
- 2027: 298 kW
- 2028: 415 kW
- 2029: 511 kW
- 2030: 621 kW
- 2035: 1.006 kW



Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

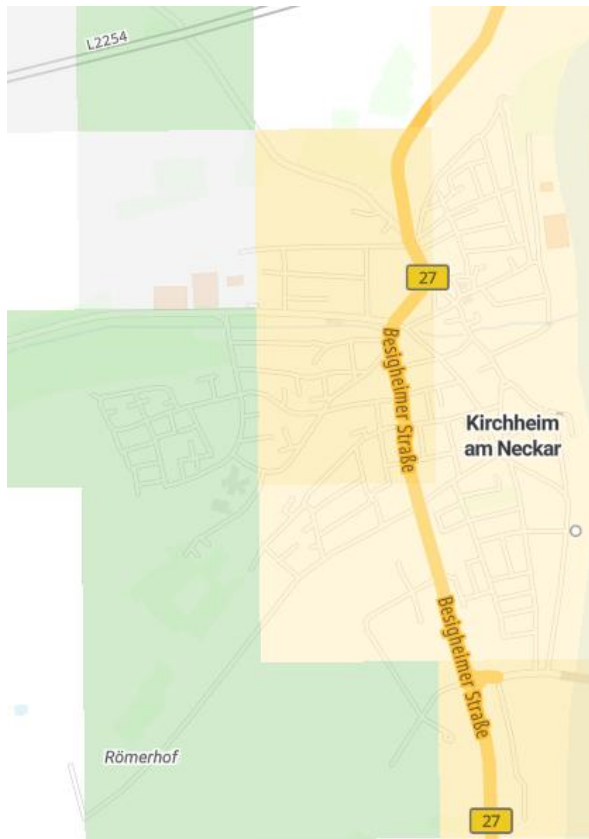


Abbildung 4 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

2026 zeigt sich zunächst noch geringer Bedarf im gesamten Gemeindegebiet ohne besondere Schwerpunkte.

Erst 2028 entwickeln sich drei Bedarfsraster, die einen mittleren Bedarf von 50 – 100 kW aufweisen.

Ein Bedarfsraster mit mittlerem Bedarf liegt im Bereich des Fronbergs. Neben Wohnhäusern befindet sich in diesem Bereich auch der Friedhof sowie die Osmanli Moschee. Am Rande dieses Bereichs befindet sich bereits eine Ladestation in Verbindung mit einem Carsharing-Fahrzeug in der Rathausstraße. Zu bedenken ist jedoch, dass einer der beiden Ladepunkte häufig durch das Carsharing-Fahrzeug belegt ist. Mögliche weitere Ladepunkte könnten am Parkplatz im Bereich des Friedhofs in Erwägung gezogen werden. Ebenso könnte der Parkplatz an der Gemeindehalle als zusätzlicher Standort in Erwägung gezogen werden. Die sich in unmittelbarer Nähe befindende Ladestation mit einem Carsharing-Fahrzeug am Parkplatz Sportpark Fronberg ist kein Ausschlusskriterium für die Errichtung von Ladeinfrastruktur in unmittelbarer Nähe, da auch hier ein Ladepunkt oftmals durch das Carsharing-Fahrzeug belegt ist.

Auch der darunter liegende Bereich, der ebenfalls einen mittleren Bedarf aufweist, ist von Wohnhäusern geprägt. Beim dritten Bereich, für den bereits 2028 ein mittlerer Bedarf prognostiziert wird, handelt es sich fast ausschließlich um gewerblich genutzte Gebäude. Öffentliche Flächen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur kommen kaum in Frage. Für den Aufbau von Ladeinfrastruktur sind somit insbesondere Flächen von Gewerbegebäuden

notwendig. Um über mögliche Pläne privater Akteure Kenntnis zu bekommen, könnten die Flächeninhaber gezielt nach § 12 LMG kontaktiert werden.

Der Bedarf in diesen Bereichen erhöht sich weiter, bereits 2030 wird ein Bedarf von 100 – 300 kW prognostiziert.

Zudem kommt 2030 ein zusätzlicher Bereich mit mittlerem Bedarf (50 – 100 kW) hinzu. Dabei handelt es sich um die Gegend über dem Gewerbegebiet, zwischen Max-Eyth-Straße und Lindenstraße sowie zwischen B 27 und Neckar. Innerhalb dieses Bereichs befindet sich auch der Kirchheimer Bahnhof. Neben dem Bahnhof ist dieser Bereich vor allem durch Wohngebäude geprägt. Auch hier befindet sich bereits eine Ladestation in Verbindung mit einem Carsharing-Fahrzeug. Als möglicher Standort für weitere Ladestationen könnte der Parkplatz am Bahnhof in Erwägung gezogen werden.

2035 erweitert sich der Bereich, in dem ein mittlerer Bedarf (50 – 300 kW pro Raster) prognostiziert wird, nahezu auf das gesamte Gemeindegebiet.

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.

Kommunensteckbrief Stadt Korntal-Münchingen



Bildquelle: Stadt Korntal-Münchingen

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 467 BEV / 379 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 31 auf 467
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,8 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 47 öffentliche Ladepunkte
- ❖ Darunter 20 HPC-Ladepunkte

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 179 kW
- ❖ 2035: 3.310 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Großteil aller Stadtteile mit mittleren Bedarfen bis 2035²
- ❖ Raster mit höchstem Bedarf in Korntal

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: Parkplätze LIDL in Münchingen und EDEKA in Korntal
- ❖ Öffentlich: Längsparken, z.B. Hauptstraße oder A sternstraße

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) 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 Stadt Korntal-Münchingen hat 20.464 Einwohner und eine Fläche von 20,71 km². Die Stadt ist in die drei Stadtteile Korntal (10.216 Einwohner), Münchingen (8.797 Einwohner) und Kallenberg (1.451 Einwohner) gegliedert.

Die Zahl der Einpendler beträgt 7.341, die Zahl der Auspendler 7.503. Zusätzlich kommen 1.281 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 16.125 Pendlerbewegungen in Korntal-Münchingen statt³.

Über die S-Bahnlinien S6 und S60 ist Korntal an das Stuttgarter S-Bahn-Netz angebunden. Darüber hinaus liegen sowohl Korntal als auch Münchingen mit den Bahnhöfen Korntal, Korntal-Gymnasium, Münchingen-Rührberg und Münchingen an der Strohgäubahn.

Über die auf Münchinger Gemarkung liegende Autobahnanschlussstelle Stuttgart-Zuffenhausen ist die Stadt an die A 81 angebunden.

An Korntal-Münchingen grenzen die Stadt Stuttgart sowie die ebenfalls im Landkreis Ludwigsburg liegenden Städte und Gemeinden Ditzingen, Hemmingen, Schwieberdingen und Möglingen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Stadtverwaltung gab in der durchgeführten Online-Umfrage an, das Ausmaß der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur in der Stadt als gering einzuschätzen.

Von Seiten der Politik, der Verwaltung sowie der Bürgerinnen und Bürger wurde der Wunsch bzw. die Forderung an die Kommune herangetragen, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben.

Den größten Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht die Stadtverwaltung im privaten Bereich.

Gemeinsam mit den Stadtwerken Stuttgart werden derzeit neue öffentliche Ladepunkte geschaffen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Korntal-Münchingen insgesamt 467 BEV und 379 PHEV zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Korntal-Münchingen lediglich 31 BEV und 18 PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 171 BEV erhöht,

³ pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/korntal-muenchingen/

während 215 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Korntal-Münchingen beträgt 3,8 %. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 7,9 % (134 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,2 % (333 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Korntal-Münchingen gibt es derzeit 47 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Dabei handelt es sich um 23 Normalladepunkte, vier Schnellladepunkte sowie 20 HPC-Ladepunkte⁴. Die Ladeleistung aller Ladepunkte beträgt 3.311 kW.

Im StandortTOOL sind die vier Ladepunkte des Anbieters Wirelane in der Stuttgarter Straße derzeit noch nicht erfasst.

Zudem werden bei der Bundesnetzagentur und im StandortTOOL in der Schöckinger Straße 6 sowie in der Martin-Luther-Straße jeweils vier Ladepunkte ausgewiesen. Tatsächlich sind an beiden Standorten jedoch jeweils nur zwei Ladepunkte vorhanden.

In der Folge weist das StandortTOOL für die Stadt einen Gesamtbestand von 3.327 kW aus, der damit leicht über dem tatsächlich vorhandenen Bestand liegt.

An folgenden Standorten besteht derzeit öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur:

❖ **Mirander Straße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Eisenbahnstraße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Martin-Luther-Straße 28**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Schöckinger Straße 6**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Schwieberdinger Straße 100**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Stuttgarter Straße 121**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte & 2 Schnellladepunkte

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

- ❖ **Zuffenhauser Straße 70**
EnBW mobility+ AG & Co. KG
4 HPC-Ladepunkte & 1 Normalladepunkt
- ❖ **Weilimdorfer Straße 21 – 37**
Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG
1 Normalladepunkt & 2 Schnellladepunkte
- ❖ **Friederica-Kocher-Straße 21**
CFC capital finance consulting GmbH
1 Normalladepunkt
- ❖ **Apfelallee 35**
Autohaus Holzer GmbH & Co. KG
2 Normalladepunkte
- ❖ **Heinrich-Lanz-Straße 2**
DQuadrat Living GmbH
2 Normalladepunkte
- ❖ **Stuttgarter Straße 60**
Wirelane Public I GmbH
4 Normalladepunkte
- ❖ **Heinrich-Lanz-Straße 1**
BP Europa SE
16 HPC-Ladepunkte

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 Korntal-Münchingen 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 Korntal-Münchingen 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.

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

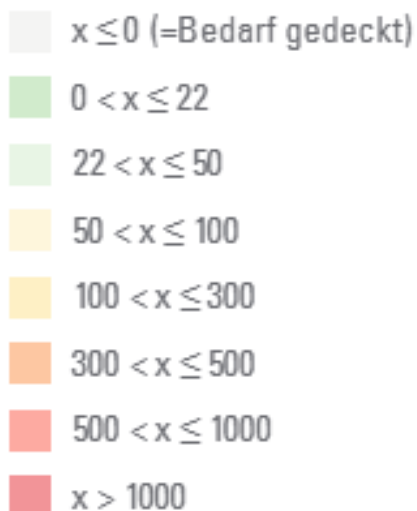
Die Stadt Korntal-Münchingen ist mit der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur bereits gut aufgestellt. Dennoch ist ein Ausbau von Ladepunkten notwendig, um aktuelle und insbesondere künftige Bedarfe zu decken. Berechnungen des StandortTOOLS ergeben für 2026 einen zusätzlich prognostizierten Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Höhe von 179 kW. Der zusätzliche Bedarf erhöht sich bis 2035 auf 3.310 kW.

Die Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 179 kW
- **2027:** 553 kW
- **2028:** 978 kW
- **2029:** 1.340 kW
- **2030:** 1.748 kW
- **2035:** 3.310 kW

Die Verteilung dieser Bedarfswerte im Stadtgebiet Korntal-Münchingen zeigen die folgenden Abbildungen 1 – 5.

Die Bedarfe innerhalb der einzelnen Raster werden anhand verschiedener Farben angezeigt: Die Bedarfe zwischen 0 und 50 kW werden als „gering“ bezeichnet, zwischen 50 kW und 500 kW als „mittel“ sowie ab 500 kW als „hoch“.



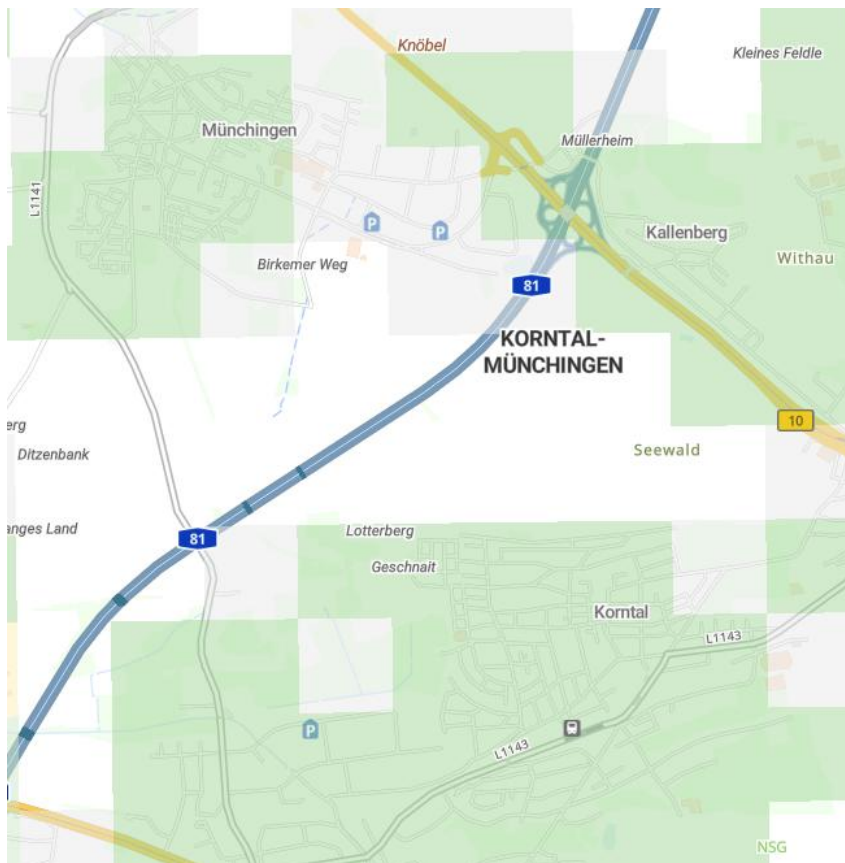


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL

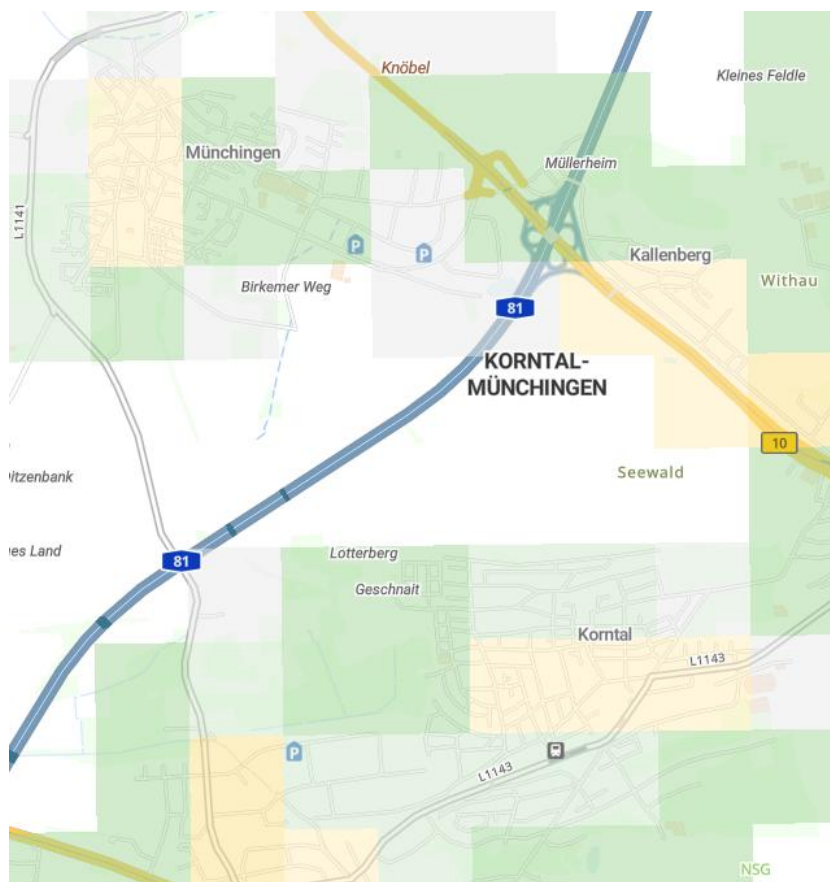


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

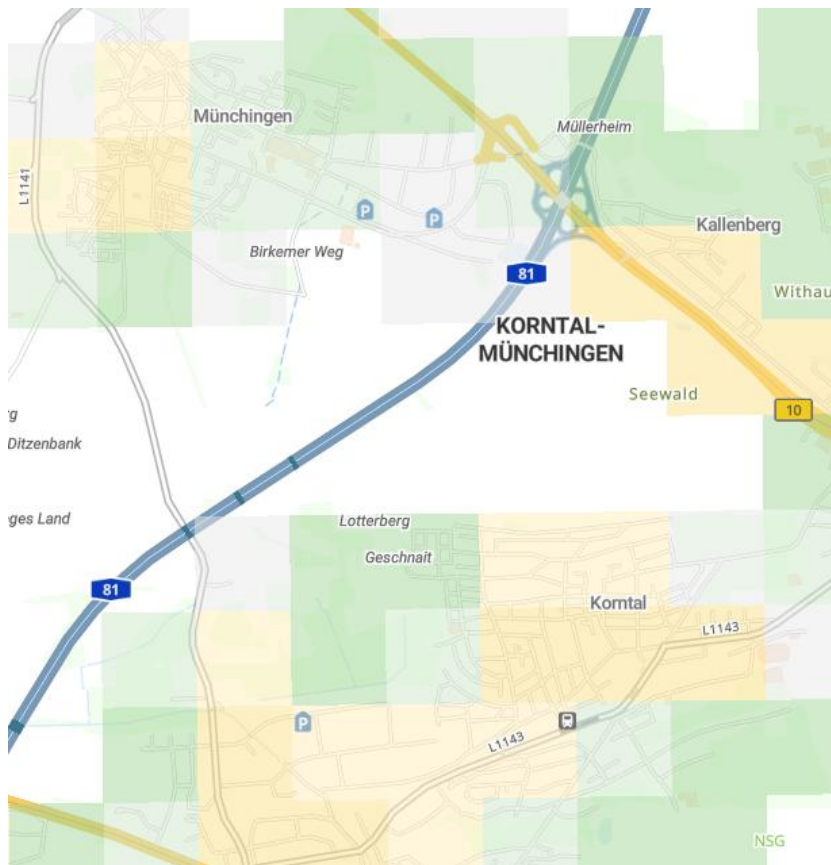


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

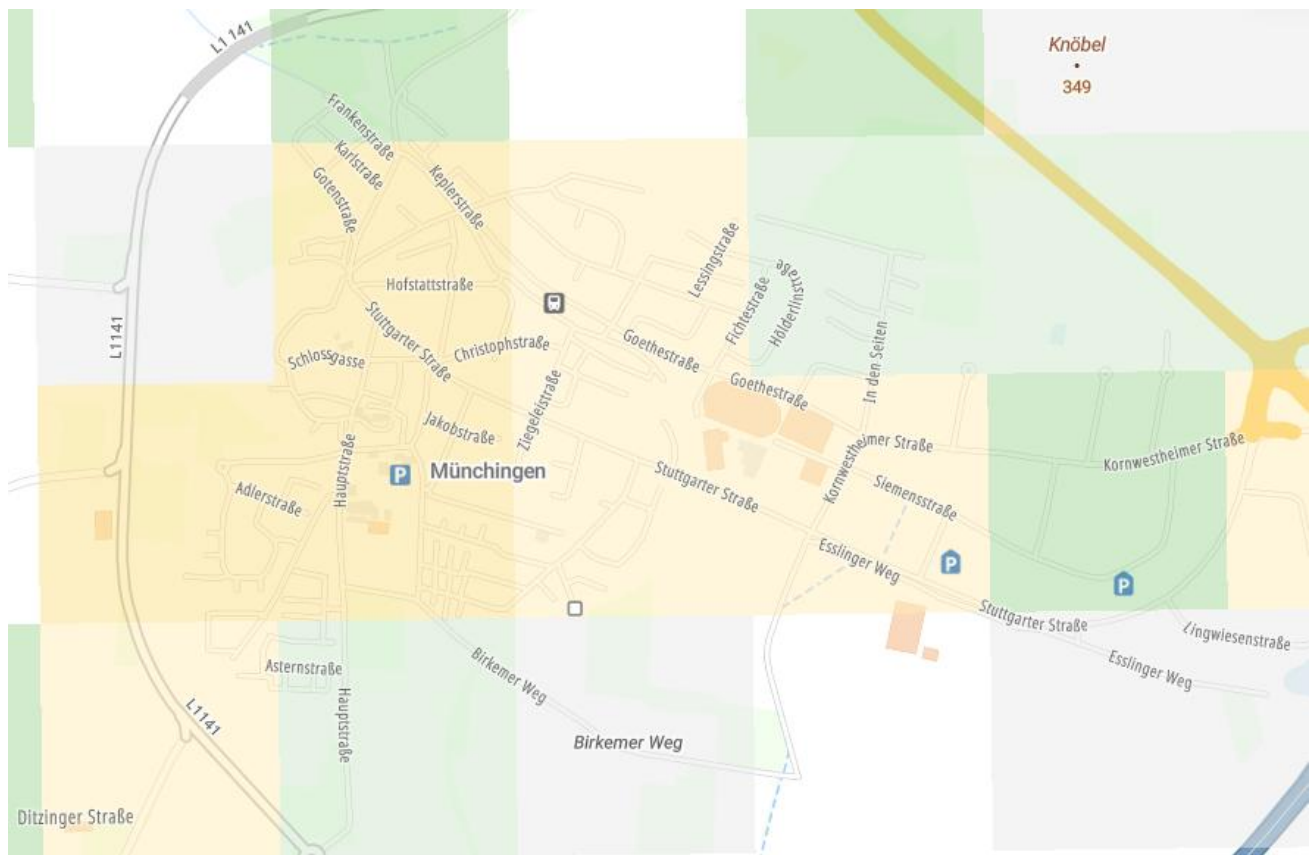


Abbildung 4 Bedarfskarte Münchingen 2035; Quelle: StandortTOOL

2026 werden für das gesamte Stadtgebiet lediglich geringe zusätzliche Bedarfe prognostiziert (siehe Abbildung 1). Erst 2028 werden Bereiche sichtbar, die sich von anderen Gebieten durch erhöhte Bedarfsprognosen abgrenzen (siehe Abbildung 2).

Dabei handelt es sich um mehrere Raster in den Stadtteilen Korntal und Münchingen mit einem zusätzlichen Bedarf von jeweils 50 – 100 kW.

Ebenso weisen zwei Raster im Stadtteil Kallenberg einen Bedarf von 50 – 100 kW auf. Diese Raster beinhalten einen Großteil der Fläche des Stadtteils.

Für das Jahr 2030 wird für beide Raster des Stadtteils ein Bedarf von 100–300 kW prognostiziert, der auch bis zum Jahr 2035 auf diesem Niveau verbleibt. Vergleichbare Bedarfe zeigen sich ab 2030 auch in drei Rastern im Stadtteil Korntal. Diese liegen nördlich des Bahnhofs bis etwa zur Höhe der Friedrichstraße/Hoffmannstraße sowie im Bereich zwischen der Wilhelm-Götz-Straße und dem Sportplatz. Im Stadtteil Münchingen weist zudem ein Raster im Umfeld der Flattichschule und der Johanneskirche einen Bedarf von 100 – 300 kW auf (siehe Abbildung 3).

Bis 2035 entwickeln sich in Münchingen zwei weitere Raster mit einem Bedarf von 100 – 300 kW. Diese liegen nördlich und westlich des Rasters rund um die Flattichschule. Vier weitere Raster mit einem Bedarf von 50 – 100 kW sorgen dafür, dass ein Großteil Münchingens mittlere Bedarfe aufweist (siehe Abbildung 4).

Auch in Korntal wird annähernd für den gesamten Stadtteil ein mittlerer Bedarf prognostiziert (siehe Abbildung 5). Der Schwerpunkt liegt dabei im Bereich zwischen Saalstraße und den Bahngleisen sowie zwischen Kreuzung Solitudeallee/Zuffenhauser Straße sowie Kreuzung Hans-Sachs-Straße/Johannes-Daur-Straße. Dieses Raster weist einen Bedarf von 300 – 500 kW auf und stellt somit den Schwerpunkt des gesamten Stadtgebiets dar.

Im Schwerpunkt-Raster in Korntal liegt der Parkplatz im Feuerseeweg am EDEKA, der sich als möglicher Standort für Ladepunkte anbietet. Direkt angrenzend befindet sich der Bahnhof Korntal, dessen Parkplatz ebenfalls für Ladeinfrastruktur in Frage kommt.

Während auf dem Parkplatz des LIDL in Korntal bereits Ladepunkte vorhanden sind, könnte dies auch für den LIDL-Standort in Münchingen geprüft werden. Eine Abfrage nach § 12 LMG kann dabei helfen, Informationen zu möglichen Planungen der Flächeneigentümer zu erhalten. Dieses Vorgehen bietet sich auch für weitere private Flächen an, etwa in den Gewerbegebieten von Korntal und Münchingen oder im Stadtteil Kallenberg, beispielsweise beim EDEKA. Im Stadtteil Kallenberg könnte zudem eine Erweiterung der bestehenden Ladepunkte auf dem Parkplatz neben dem EDEKA in Betracht gezogen werden.

Als weitere Option kommen Parkplätze im Straßenraum (Längsparken) in Frage, zum Beispiel in Münchingen in der Hauptstraße oder der Aternstraße.



Abbildung 5 Bedarfskarte Korntal 2035; Quelle: StandortTOOL

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.

Kommunensteckbrief Stadt Kornwestheim



Bildquelle: Stadt Kornwestheim

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 653 BEV / 562 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 28 auf 653
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,5 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Derzeit 75 öffentlich zugängliche Ladepunkte
- ❖ 49 Normalladepunkte, acht Schnellladepunkte, 18 HPC-Ladepunkte²

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ Aktueller Bedarf bis 2028 gedeckt
- ❖ 2028: 404 kW
- ❖ 2035: 3.550 kW zusätzlicher Bedarf

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Höchste Bedarfe in Rastern rund um den Bahnhof sowie um die Ludwigsburger Straße
- ❖ Mittlerer Bedarf³ in einem Großteil des Stadtgebiets 2035

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 durch die Kommune 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 erhöhtem prognostiziertem Bedarf
- ❖ Weitere Planung von sinnvollen Standorten sowie Bewertung nicht realisierter Standorte aus dem Mobilitätskonzept

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

² Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

³ Geringer Bedarf = 0 – 50 kW; mittlerer Bedarf = 50 – 500 kW; hoher Bedarf = ab 500 kW

2 Kommunenstruktur

Die Stadt Kornwestheim hat ca. 34.000 Einwohner und eine Fläche von 14,65 km². Gemessen an der Einwohnerzahl ist Kornwestheim damit hinter Ludwigsburg und Bietigheim-Bissingen die drittgrößte Stadt im Landkreis.

Die Zahl der Einpendler beträgt 10.519, die Zahl der Auspendler 13.035. Zusätzlich kommen 2.573 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 26.127 Pendlerbewegungen in Kornwestheim statt⁴.

Die Stadt verfügt über einen Personenbahnhof, der mit den Linien S4 und S5 an das Stuttgarter S-Bahn-Netz angeschlossen ist. Zudem bedienen mehrere Buslinien den öffentlichen Personennahverkehr.

Am westlichen Rande Kornwestheims liegt der Rangierbahnhof, den sich ein Container-Umschlagplatz der Deutschen Bahn anschließt.

Durch das Stadtgebiet führt die Bundesstraße 27. In ca. 5 km Entfernung befindet sich die Autobahnanschluss Stuttgart-Zuffenhausen zur A 81.

An Kornwestheim grenzen die Gemeinde Möglingen im Westen, die Städte Ludwigsburg im Norden sowie Remseck am Neckar im Osten an, die allesamt zum Landkreis Ludwigsburg gehören. Im Süden grenzt die Landeshauptstadt Stuttgart mit den Stadtteilen Stammheim und Zuffenhausen an Kornwestheim.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die derzeit vorhandene Ladeinfrastruktur wurde in der im April 2025 durchgeführten Kommunenumfrage von der Stadtverwaltung als aktuell ausreichend eingestuft.

Politik, Verwaltung, Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und lokale Energieversorgern äußerten allesamt den Wunsch oder die Forderung, den Ladeinfrastrukturausbau weiter voranzutreiben.

Der größte Bedarf zum Ausbau in der Kommune wird bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur gesehen. Es sind derzeit bereits Aktivitäten geplant, um weitere Ladeinfrastruktur in der Kommune zu schaffen. 2025 wurden zwei Standorte mit insgesamt sechs Ladepunkten realisiert. Eine weitere Ladestation mit zwei Ladepunkten befinden sich in Planung.

Zudem wurde bereits im Jahr 2023 ein Elektromobilitätskonzept erstellt, welches einen strategischen Rahmen für die Themenbereiche Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in Kornwestheim darstellt. Derzeit befindet sich das Konzept in der Überarbeitung, um bislang

⁴ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/kornwestheim/

nicht umgesetzte Standortvorschläge zu identifizieren sowie die Gründe für die Nichtrealisierung einzelner Standorte nachvollziehbar darzustellen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Kornwestheim insgesamt 653 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 562 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Kornwestheim lediglich 28 BEV und 15 PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 234 BEV erhöht, während 273 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Kornwestheim beträgt 3,5 % und somit weniger als der landesweite Wert (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 10,7 % (223 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 2,6 % (430 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

Das StandortTOOL erfasst für Kornwestheim derzeit 63 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Dabei handelt es sich um 45 Normalladepunkte, acht Schnellladepunkte sowie 10 HPC-Ladepunkte. Die Ladeleistung dieser Ladepunkte beträgt 2.750 kW.

Insbesondere durch den Aufbau der HPC-Ladepunkte hat sich die installierte Ladeleistung in den letzten Jahren erheblich erhöht. 2021 waren lediglich 701 kW Ladeleistung installiert, bis 2024 erhöhte sich diese Zahl dann auf 1.206. Durch mehrere neue HPC-Ladepunkte konnte die installierte Ladeleistung innerhalb eines Jahres mehr als verdoppelt werden.

Im StandortTOOL sind noch nicht die aktuellen Daten der Bundesnetzagentur synchronisiert. Deshalb fehlen acht HPC-Ladepunkte in der Leibnizstraße 10 sowie vier Normalladepunkte in der Bogenstraße 17.

Somit ergeben sich für Kornwestheim derzeit 75 öffentlich zugängliche Ladepunkte:

- 49 Normalladepunkte
- Acht Schnellladepunkte
- 18 HPC-Ladepunkte

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Albstraße 18-19**

Hahn Automobile GmbH & Co. KG
2 Normal- und 1 Schnellladepunkte

❖ **Bolzstraße 121**

GLS Mobility Vonovia Energie Service
4 Normalladepunkte

[Zwei der Ladepunkte befinden sich mutmaßlich in der Tiefgarage des Wohngebäudes und sind somit nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.]

❖ **Christofstaße 3**

SCHARR WÄRME GmbH & Co. KG
4 Normalladepunkte

❖ **Kimry-Platz 2**

Tesla Germany GmbH
6 HPC-Ladepunkte

❖ **Leibnizstraße 1**

Hahn Automobile GmbH & Co. KG
2 Normal- und 1 Schnellladepunkte

❖ **Leibnizstraße 10**

Bilkraft GmbH
8 HPC-Ladepunkte

❖ **Solitudeallee 127**

Aldi SÜD
2 Normalladepunkte

❖ **Nevadastraße 25**

Uwe Zeitz
1 Normalladepunkt

[Der Ladepunkt befindet sich auf einer privaten Fläche. Eine eindeutige Klärung der öffentlichen Zugänglichkeit war nicht möglich.]

Außerdem bestehen 44 Ladepunkte der SWLB Mobilität GmbH. Es handelt sich dabei um 34 Normalladepunkte, vier Schnellladepunkte sowie vier HPC-Ladepunkte.

Die Normalladepunkte befinden sich an folgenden Standorten:

❖ **Bahnhofstraße 80**

❖ **Bogenstraße 17**

❖ **Eastleighstraße**

❖ **Enzstraße 24**

❖ **Goerdelerstraße (vor Hausnummer 15)**

❖ **Goethestraße (gegenüber Hausnummer 5)**

❖ **Hermannstraße (vor Hausnummer 15)**

❖ **Holzgrundstraße 11**

❖ **Jakob-Sigle-Platz 1**

❖ **Jakobstraße 24**

❖ **Karl-Joos-Straße (vor Hausnummer 62)**

- ❖ **Ludwig-Herr-Straße (vor Hausnummer 11)**
- ❖ **Pflugfelderstraße (vor Hausnummer 7)**

Je drei Schnellladepunkte befinden sich in der **Rosensteinstraße 28 – 30** sowie in der **Theodor-Heuss-Straße 4**.

Zudem befinden sich vier HPC-Ladepunkte in der **Arkansastrasse** (gegenüber des REWE-Parkplatzes).

In Kornwestheim ist somit bereits eine Vielzahl von Ladeinfrastruktur vorhanden. Positiv hervorzuheben ist dabei, dass sowohl Normal- als auch Schnellladepunkte sowie HPC-Ladepunkte für breite Möglichkeiten sorgen.

Insbesondere die HPC-Ladepunkte mit hohen Ladeleistungen tragen wesentlich zur Leistungsfähigkeit der Ladeinfrastruktur in Kornwestheim bei.

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.

Verteilnetzbetreiber in Kornwestheim ist die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH (SWLB). Ein erster Austausch zwischen der Kreisverwaltung und der SWLB hat im Rahmen der Erstellung der Steckbriefe stattgefunden. Die Stadt Kornwestheim arbeitet zudem mit den SWLB regelmäßig zusammen. Der stetige Austausch wird auch durch eine Vielzahl an realisierter Ladeinfrastruktur deutlich.

Die SWLB berücksichtigen bei jeder durchgeführten Netzausbaumaßnahme die zukünftige Lastentwicklung durch Elektromobilität und Wärmepumpen, wobei die Kapazität erhöht wird. Zudem werden Kabelschutzrohre mitverlegt, damit zukünftig das Netz mit ausschließlich punktuellen Aufgrabungen ohne großen zusätzlichen Aufwand ausgebaut werden kann.

Bis Mitte 2025 führen die SWLB gemeinsam mit einem externen Partner eine Studie durch, um die Annahmen hinsichtlich des zusätzlichen Leistungsbedarfs durch Elektromobilität und Wärmepumpen zu überprüfen. Auf Basis der Ergebnisse der Studie werden die SWLB das Stromnetz prüfen und den Netzausbauplan auf die überarbeiteten Annahmen anpassen.

Derzeit sind im Großteil des Netzes der SWLB noch ausreichend Leistungsreserven vorhanden und bietet genug Kapazität für Elektromobilität. Durch Netzausbaumaßnahmen

werden die stark ausgelasteten Niederspannungsabgänge systematisch verstärkt. Kapazitäten für Ladeinfrastruktur besteht ebenfalls im Mittelspannungsnetz.

Bei einem höheren Leistungsbedarf, beispielsweise bei größeren Ladeparks, kann abhängig von der angefragten Leistung und dem Ort des angefragten Anschlusses die Leistung erst nach Durchführung von Netzausbaumaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Sobald der Kommune belastbare Ausbaupläne zu Ladeinfrastruktur vorliegen, sollten diese mit den SWLB als Netzbetreiber abgestimmt werden. Durch die frühzeitige Abstimmung können die Ausbaupläne in den Netzausbaumaßnahmen berücksichtigt werden, wodurch gegebenenfalls Synergien genutzt und zusätzliche Baumaßnahmen vermieden werden können.

4 Bedarfsanalyse

Die Darstellung der Bedarfe erfolgt auf Grundlage des StandortTOOLS. Grundlage für die Bedarfsberechnungen sind u.a. die E-Pkw-Bestandszahlen von Januar 2025. Eine Aktualisierung des StandortTOOLS findet erst nach Veröffentlichung des Konzepts statt. Sollten sich deutliche Änderungen bei den berechneten Bedarfen ergeben, wird der Steckbrief aktualisiert.

Die vorhandene Ladeinfrastruktur deckt den aktuellen Bedarf in Kornwestheim sowie die prognostizierten Ladebedarfe bis einschließlich 2027 ab. Dennoch ist ein kontinuierlicher Ausbau erforderlich, da ab 2028 zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur entsteht. Dieser nimmt in den Folgejahren weiter zu, sodass bis 2035 ein zusätzlicher Bedarf von etwa 3.550 kW zu erwarten ist. Die Werte stellen den zusätzlichen Gesamtbedarf gegenüber dem aktuellen Bestand im jeweils angegebenen Jahr dar.

Entwicklung im Überblick:

- 2026: 0 kW
- 2027: 0 kW
- 2028: 404 kW
- 2029: 884 kW
- 2030: 1.421 kW
- 2035: 3.550 kW

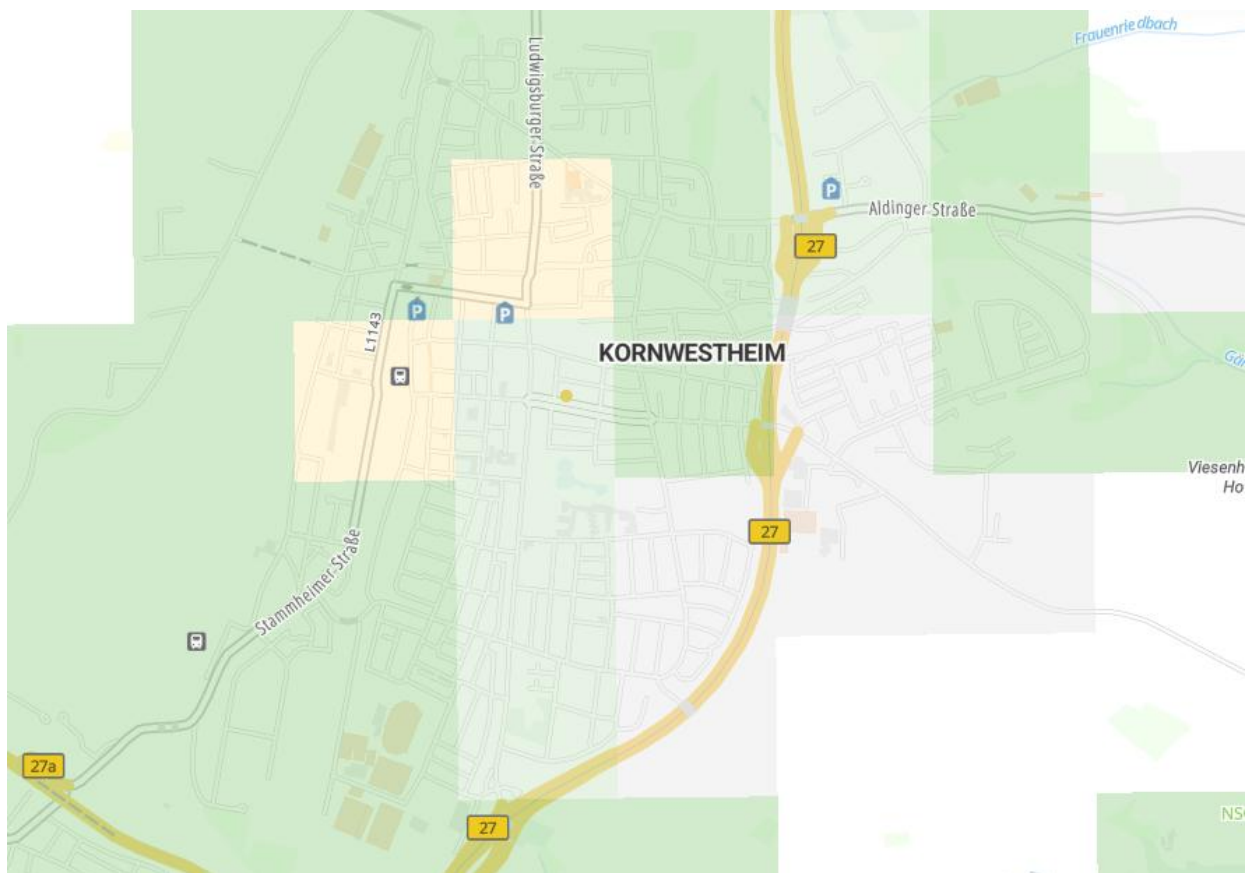


Abbildung 1 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

Ab dem Jahr 2028 zeichnen sich erstmals Bereiche ab, für die ein zusätzlicher Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur prognostiziert wird (siehe Abbildung 1). Zwei Raster heben sich dabei von den übrigen Bereichen mit geringem bzw. aktuell gedecktem Bedarf ab und weisen einen mittleren Bedarf von 50–100 kW auf.

Eines dieser Raster liegt im Umfeld des Kornwestheimer Bahnhofs. Es erstreckt sich von der Bolzstraße bis zur Friedrichstraße sowie zwischen der Beethovenstraße und der Wilhelmstraße bzw. Karlstraße und umfasst überwiegend Wohnbebauung.

Das zweite Raster befindet sich im Bereich der Ludwigsburger Straße bis zur Höhe der Ludwigstraße.

Für beide Raster wird bis 2030 ein Anstieg des Bedarfs auf jeweils 100–300 kW erwartet. Bis 2035 erhöht sich der prognostizierte Bedarf weiter auf 300–500 kW, sodass diese Bereiche die Schwerpunkte der künftigen Bedarfsentwicklung darstellen (siehe Abbildungen 2 und 3). Darüber hinaus wird für einen Großteil des Stadtgebiets im Jahr 2035 ein zusätzlicher Bedarf von 100–300 kW prognostiziert.

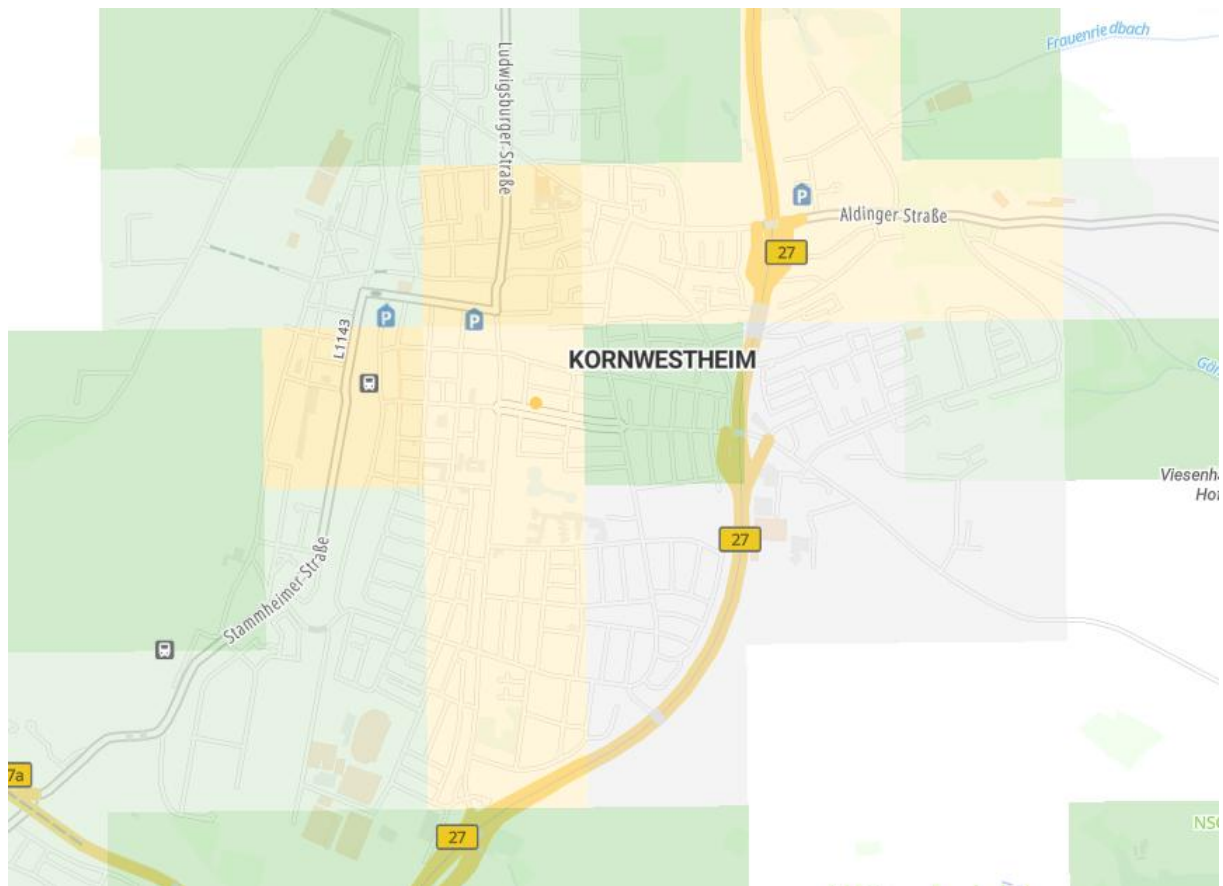


Abbildung 2 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

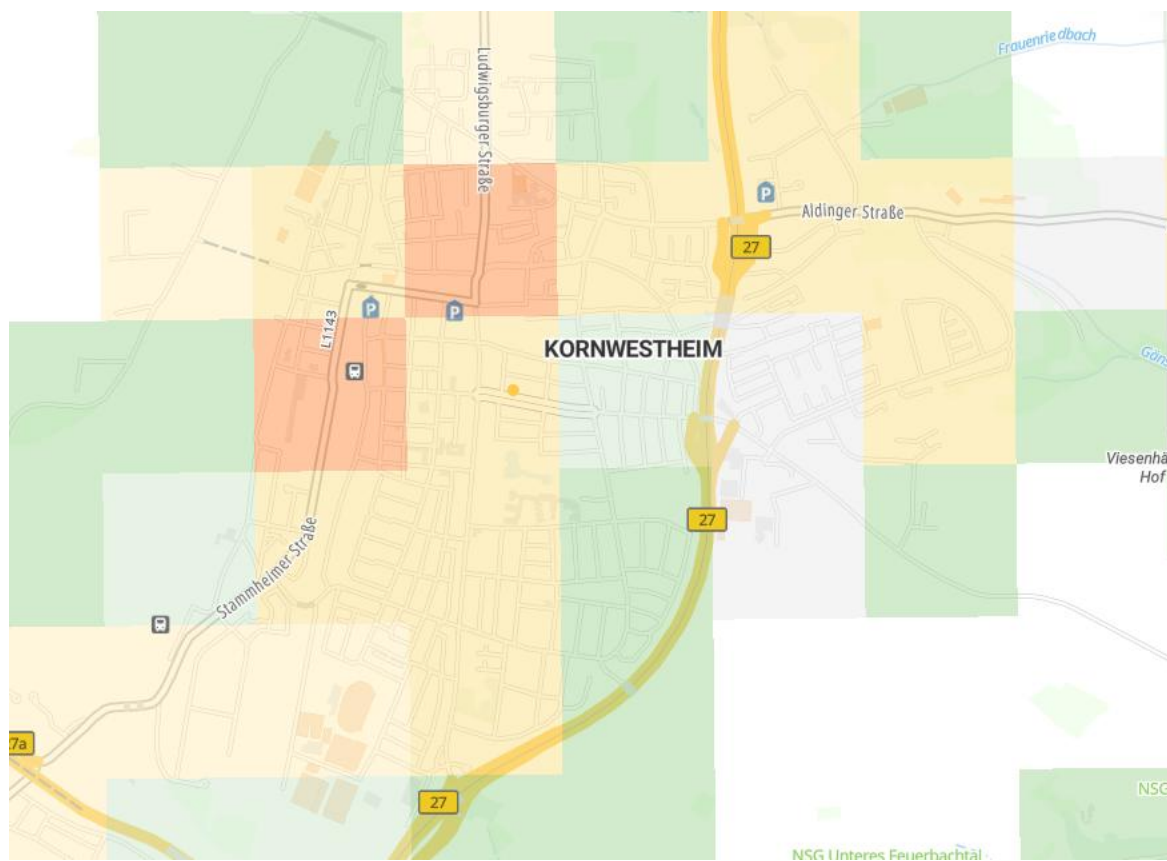


Abbildung 3 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

In den Bereichen mit erhöhtem Bedarf bieten insbesondere Lademöglichkeiten an straßenbegleitenden Parkständen (Längsparken) eine geeignete Option für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur. Entsprechende Parkmöglichkeiten finden sich unter anderem in der Ludwigsburger Straße, der Bahnhofstraße sowie in der Ulrichstraße, in der bereits eine Ladesäule vorhanden ist.

Ergänzend könnten im Umfeld des Bahnhofs der Parkplatz in der Eastleighstraße sowie die Parkflächen in der Güterbahnhofstraße an der Ecke Karlstraße als sinnvolle Erweiterung zur bestehenden Ladesäule auf der gegenüberliegenden Seite der Gleisanlagen geprüft werden. Innerhalb des Rasters mit erhöhtem Bedarf rund um den Bahnhof kommen zudem die Parkplätze in der Bolzstraße sowie am Rand des Rasters in der Ebertstraße als potenzielle Standorte für Ladeinfrastruktur in Betracht.

In Bereichen, in denen öffentliche Flächen nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, erscheint es sinnvoll, den Ausbau der Ladeinfrastruktur gemeinsam mit privaten Flächeneigentümern voranzutreiben. Ein möglicher Ansatzpunkt ist hierbei der Parkplatz des Einzelhandelsmarktes Norma in der Bahnhofstraße. Da ein Großteil des Stadtgebiets mittlere Bedarfe aufweist, gewinnen auch Standorte außerhalb der Raster mit dem höchsten Bedarf an Bedeutung. Mögliche halb-öffentliche Standorte beispielsweise auf den Parkplätzen der Einzelhandelsmärkte LIDL und REWE können eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Ladeinfrastrukturangebot darstellen. Mit § 12 LMG lässt sich über Ausbaupläne dieser privaten Akteure Kenntnis gewinnen, womit diese in städtische Planungen berücksichtigt werden können.

Öffentliche Standorte außerhalb der Schwerpunkt-Raster könnten in der Tiefgarage am Marktplatz sowie am Sportplatz geprüft werden. Diese verfügen über größere Parkflächen und bieten damit gute Voraussetzungen für die Integration von Ladepunkten. Für den Parkplatz am Sportplatz liegt derzeit bereits eine Anfrage vor, die aktuell geprüft wird.

Weitere der oben genannten Standorte und Straßenzüge wurden von der Stadt Kornwestheim bereits angefragt und geprüft. Diese konnten bislang nicht umgesetzt werden, da bestehende Bebauungspläne diesen entgegenstehen oder die erforderliche Netzkapazität derzeit nicht zur Verfügung steht.

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.

Kommunensteckbrief Stadt Ludwigsburg



Bildquelle: Stadt Ludwigsburg

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 2.227 BEV/ 1.405 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 89 auf 1.952
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,4 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 292 Ladepunkte
- ❖ 7.219 kW installierte Ladeleistung
- ❖ 239 Normalladepunkte, 21 Schnellladepunkte und 32 HPC-Ladepunkte²

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 4.018 kW
- ❖ 2035: 24.861 kW
- ❖ Mittlerer bis hoher Bedarf im gesamten Stadtgebiet³

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Acht Bedarfsraster mit einem hohen Bedarf
- ❖ Höchste Bedarfe u.a. rund um den Marktplatz, das RKH Klinikum und den Bahnhof

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 durch die Kommune 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 höchstem Bedarf
- ❖ Machbarkeitsprüfung und Bewertung von konkreten Standorten

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

² Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

³ Geringer Bedarf = 0 – 50 kW; mittlerer Bedarf = 50 – 500 kW; hoher Bedarf = ab 500 kW

2 Kommunenstruktur

In der Stadt Ludwigsburg leben ca. 94.500 Einwohner. Die Fläche der Stadt beträgt 43,64 km². Gemessen an der Einwohnerzahl ist Ludwigsburg damit die größte Stadt im Landkreis sowie die flächenmäßig drittgrößte Stadt im Landkreis hinter Vaihingen an der Enz und Sachsenheim.

Die Zahl der Einpendler beträgt 41.508 die Zahl der Auspendler 27.048. Zusätzlich kommen 13.426 Binnenpendler hinzu. Ludwigsburg hat somit eine hohe Anzahl von insgesamt 81.982 täglichen Pendlerbewegungen⁴.

Der Bahnhof Ludwigsburg liegt an den Fernbahnstrecken Stuttgart-Heilbronn-Würzburg und Stuttgart – Bruchsal. Zudem bedienen die Linien S4 und S5 der S-Bahn Stuttgart den Bahnhof Ludwigsburg sowie die S4 den Haltepunkt Favoritepark.

Über die Anschlussstellen Ludwigsburg-Nord und Ludwigsburg-Süd ist Ludwigsburg an die Autobahn A 81 angebunden. Zudem führt die B 27 Stuttgart – Heilbronn durch die Stadt.

Alle Nachbarkommunen der Stadt liegen im Landkreis Ludwigsburg. Dazu zählen die Städte Tamm, Freiberg am Neckar, Marbach am Neckar, Remseck am Neckar, Kornwestheim, Asperg und Möglingen sowie die Gemeinden Benningen am Neckar, Erdmannhausen und Affalterbach.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die derzeit vorhandene Ladeinfrastruktur wurde von der Stadtverwaltung als hoch eingeschätzt.

Gleichzeitig gibt es seitens der Politik, der Verwaltung, der Bürger sowie des lokalen Energieversorgers Forderungen bzw. Wünsche, den Ladeinfrastrukturausbau weiter voranzutreiben.

Der größte Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wird dabei im halböffentlichen Bereich gesehen.

Die Stadt plant zudem Aktivitäten im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Die Ausbauplanung wurde bis 2040 erweitert, es befinden sich 20 Standorte für Ladeinfrastruktur konkret in Planung. Bis 2040 sollen 930 zusätzliche Ladepunkte installiert werden.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Ludwigsburg insgesamt 2.227 BEV sowie 1.405 PHEV zugelassen.

⁴ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/ludwigsburg/

Der Blick auf vergangene Jahre zeigt ein stetiges Wachstum von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. 2017 waren lediglich 89 BEV sowie 81 PHEV zugelassen. Bis 2021 hat sich die Anzahl der zugelassenen BEV auf 811 erhöht, hinzu kamen noch 876 PHEV. Somit hat sich die Anzahl der vollelektrischen Pkw seit 2021 mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Ludwigsburg beträgt 4,4 %. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 14,7 % (1.017 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 2,8 % (1.210 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Ludwigsburg gibt es derzeit 292 Ladepunkte. Dabei handelt es sich um 239 Normalladepunkte, 21 Schnellladepunkte sowie 32 HPC-Ladepunkte.

Die Summe der installierten Ladeleistung beträgt 7.219 kW.

Ein Großteil der Ladepunkte wird dabei von der SWLB Mobilität GmbH, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH, betrieben.

Darüber hinaus betreiben folgende Betreiber Ladepunkte in der Stadt Ludwigsburg:

- ❖ HAHN + Kolb Werkzeuge GmbH
- ❖ EnBW mobility+ AG und Co. KG
- ❖ IKEA Deutschland GmbH & Co. KG
- ❖ Hahn Automobile GmbH & Co. KG
- ❖ Cocharge GmbH
- ❖ Pfalzwerke AG
- ❖ Gebr. Lotter KG
- ❖ KCS ENERGY GMBH CO. KG
- ❖ E.ON Drive GmbH
- ❖ HUMMEL Systemhaus GmbH & Co. KG
- ❖ Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG
- ❖ GreenCharge GmbH
- ❖ Adolf Würth GmbH & Co. KG
- ❖ ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH
- ❖ Claus Heinemann Elektroanlagen GmbH
- ❖ Tschirner u. Fuchs GmbH & Co. KG
- ❖ Volker Herzberg

Die Stadt Ludwigsburg hat somit bereits eine Vielzahl an Ladepunkten von unterschiedlichen Betreibern. Eine Auflistung der Ladepunkte findet sich bei der [Bundesnetzagentur](#).

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
Kommunensteckbrief Ludwigsburg, S. 4

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.

Verteilnetzbetreiber in Ludwigsburg ist die Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH (SWLB). Ein erster Austausch zwischen der Kreisverwaltung und der SWLB hat im Rahmen der Erstellung der Steckbriefe stattgefunden.

Die SWLB berücksichtigen bei jeder durchgeführten Netzausbaumaßnahme die zukünftige Lastentwicklung durch Elektromobilität und Wärmepumpen, wobei die Kapazität erhöht wird. Zudem werden Kabelschutzrohre mitverlegt, damit zukünftig das Netz mit ausschließlich punktuellen Aufgrabungen ohne großen zusätzlichen Aufwand ausgebaut werden kann.

Bis Mitte 2025 führen die SWLB gemeinsam mit einem externen Partner eine Studie durch, um die Annahmen hinsichtlich des zusätzlichen Leistungsbedarfs durch Elektromobilität und Wärmepumpen zu überprüfen. Auf Basis der Ergebnisse der Studie werden die SWLB das Stromnetz prüfen und den Netzausbauplan auf die überarbeiteten Annahmen anpassen.

Derzeit sind im Großteil des Netzes der SWLB noch ausreichend Leistungsreserven vorhanden und bietet genug Kapazität für Elektromobilität. Durch Netzausbaumaßnahmen werden die stark ausgelasteten Niederspannungsabgänge systematisch verstärkt. Kapazitäten für Ladeinfrastruktur besteht ebenfalls im Mittelspannungsnetz.

Bei einem höheren Leistungsbedarf, beispielsweise bei größeren Ladeparks, kann abhängig von der angefragten Leistung und dem Ort des angefragten Anschlusses die Leistung erst nach Durchführung von Netzausbaumaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Sobald der Kommune belastbare Ausbaupläne zu Ladeinfrastruktur vorliegen, sollten diese mit den SWLB als Netzbetreiber abgestimmt werden. Durch die frühzeitige Abstimmung können die Ausbaupläne in den Netzausbaumaßnahmen berücksichtigt werden, wodurch gegebenenfalls Synergien genutzt und zusätzliche Baumaßnahmen vermieden werden können.

4 Bedarfsanalyse

Trotz der Vielzahl an vorhandener Ladeinfrastruktur besteht derzeit und in den folgenden Jahren Bedarf an zusätzlicher öffentlicher Ladeinfrastruktur in der Stadt Ludwigsburg.

Bereits 2026 entsteht ein zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur von 4.018 kW. Der Bedarf steigt in den kommenden Jahren weiter an und erhöht sich bis 2030 auf 14.245 kW. 2035 wird ein Bedarf von 24.861 kW prognostiziert. 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.

Entwicklung im Überblick:

- 2026: 4.018 kW
- 2027: 6.448 kW
- 2028: 9.186 kW
- 2029: 11.577 kW
- 2030: 14.245 kW
- 2035: 24.861 kW

Bereits 2026 zeigen sich mehrere Bedarfsraster mit einem mittleren prognostizierten Bedarf (siehe Abbildung 1). Vier dieser Bereiche entwickeln sich bis 2028 zu Rastern mit hohen Bedarfen zwischen 500 und 1.000 kW (siehe Abbildung 2).

Eines dieser Raster umfasst den Alten Friedhof, das RKH Klinikum sowie Wohngegenden zwischen Robert-Koch-Straße und Schorndorfer Straße. Die drei weiteren Raster befinden sich im Bereich der Innenstadt zwischen Bismarckstraß und B 27 sowie rund um den Bahnhof.

Der Bedarf in den Rastern rund um den Bahnhof sowie im Bereich des Marktplatzes erhöht sich bis 2030 auf über 1.000 kW (siehe Abbildung 3).

Für 2035 werden für das gesamte Stadtgebiet mittlere oder hohe Bedarfe prognostiziert. Dabei weisen acht Raster einen hohen zusätzlichen Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur auf, fünf davon einen Bedarf von über 1.000 kW je Raster, drei weitere einen Bedarf zwischen 500 und 1.000 kW (siehe Abbildung 4).

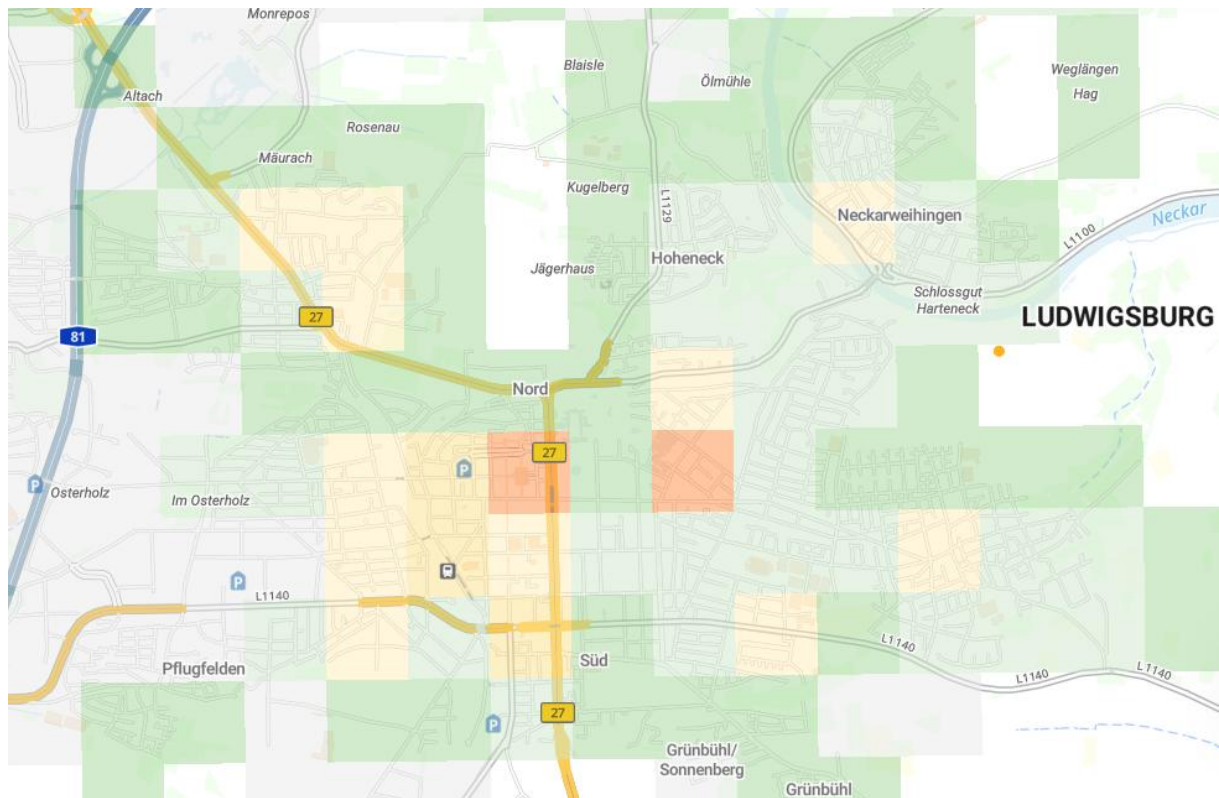


Abbildung 1 Bedarfsraster 2026

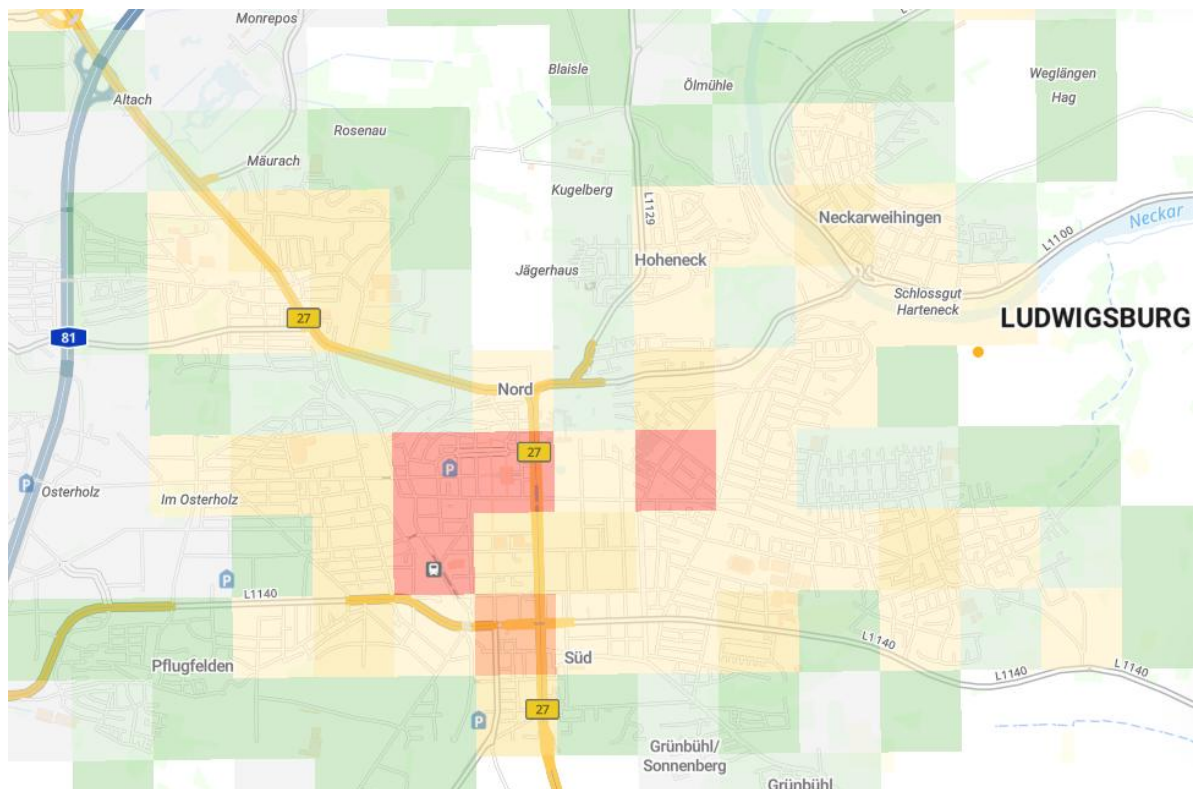


Abbildung 2 Bedarfsraster 2028

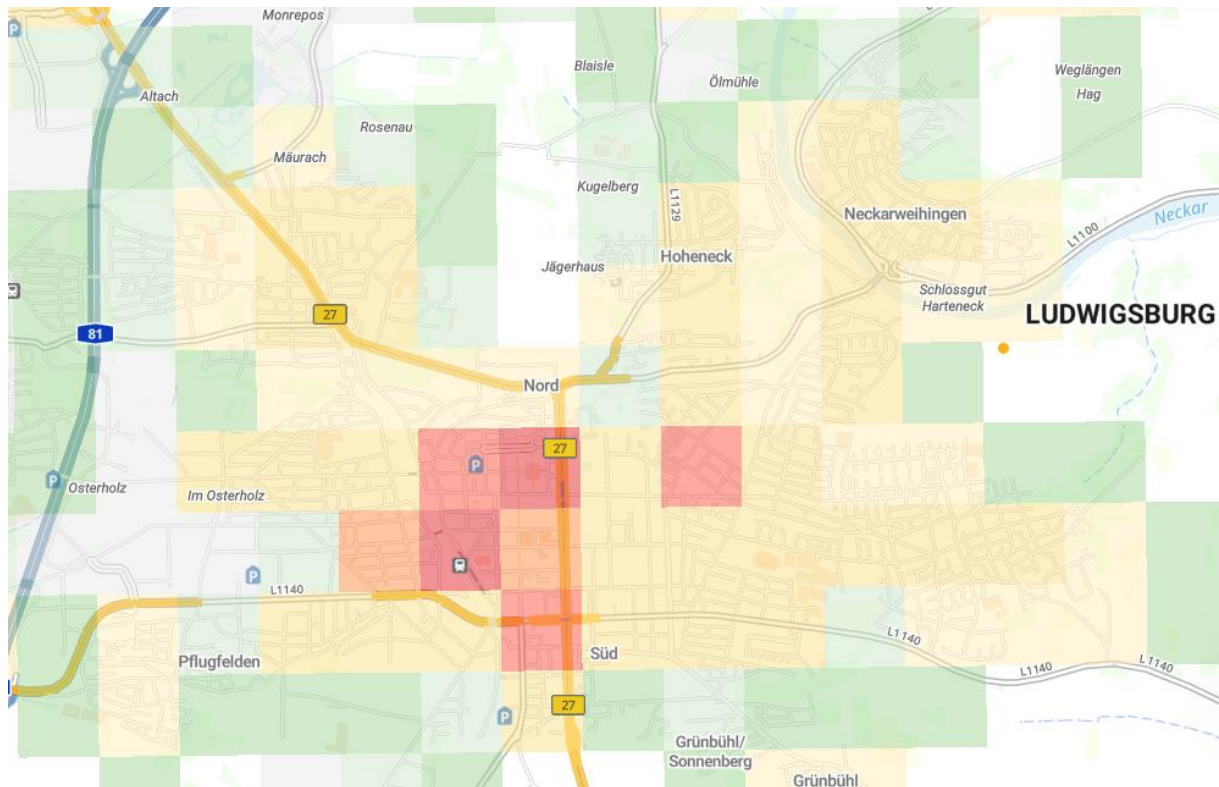


Abbildung 3 Bedarfsraster 2030

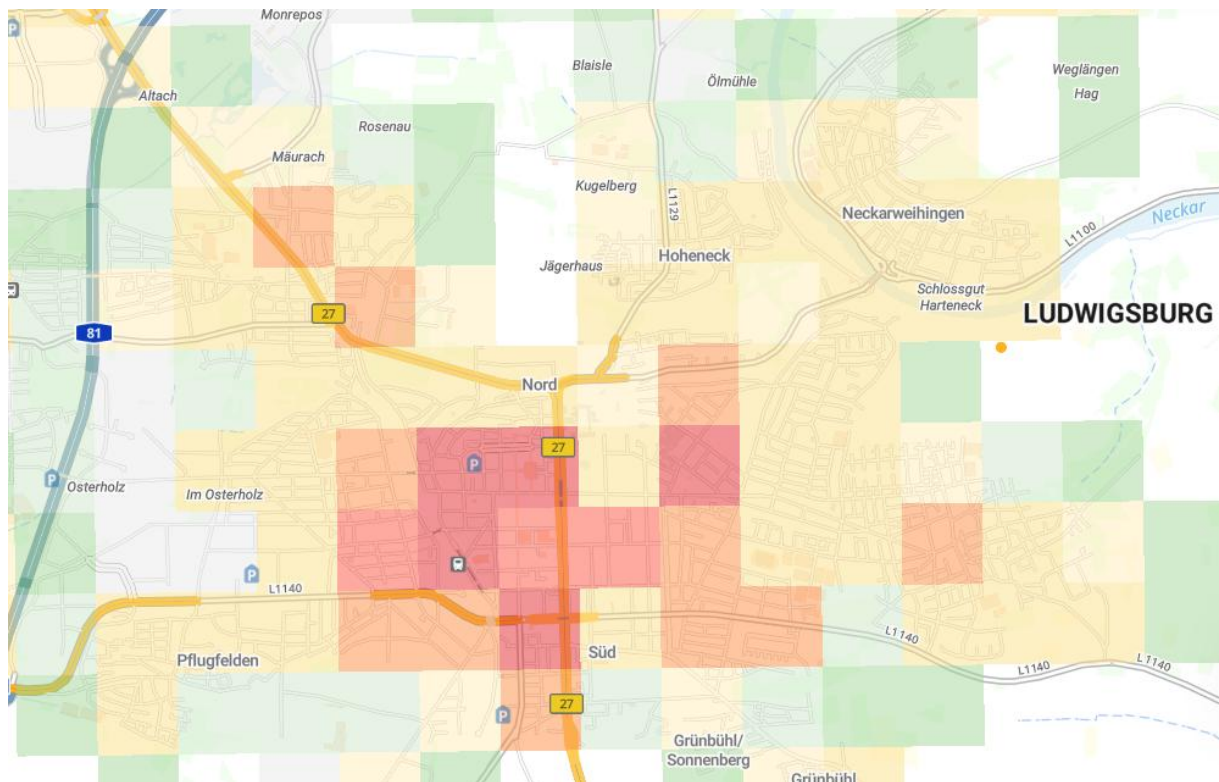


Abbildung 4 Bedarfsraster 2035

Zur Ausbauplanung von Ladeinfrastruktur hat die Stadt Ludwigsburg das Stadtgebiet in strategische Viertel eingeteilt. Im Folgenden werden die Schwerpunkt-Raster mit hohem Bedarf sowie die dazugehörige Bezeichnung der strategischen Viertel, die überwiegend in diese Bereiche fallen, aufgelistet:

Bereich	Besonderheiten	Bedarf	Bezeichnung strategisches Viertel
Alter Friedhof, RKH Klinikum, Wohngegend zw. Robert-Koch-Straße und Schorndorfer Straße	RKH Klinikum	> 1.000 kW	1-4, 4-10, 4-2
Zw. Körnerstraße und B 27 sowie Wilhelmstraße und Marstallstraße	Marktplatz, MARSTALL Einkaufszentrum	> 1.000 kW	1-3, 1-2
Zw. Körnerstraße und Bismarckstraße sowie Blumenstraße und Untere Reithausstraße	Wilhelm-Galerie,	> 1.000 kW	1-9, 1-1
Rund um Bahnhof, zw. Franckstraße und Blumenstraße sowie Martin-Luther-Straße und Solitudestraße	Bahnhof, MHP-Arena	> 1.000 kW	2-6, 1-5
Zw. Leonberger Straße und Elmar-Doch-Straße sowie Stuttgarter Straße und Bahnhofstraße/ Eisenbahnstraße		> 1.000 kW	1-8, 5-1
Zw. Schwieberdinger Straße und Wernerstraße sowie Martin-Luther-Straße und Gänsfußallee Kreuzung Belschnerstraße		500 – 1.000 kW	2-5
Zwei Raster im Bereich zw. Alt-Württemberg-Allee und Solitudestraße sowie Hindenburgstraße/Leonberger Straße und Schorndorfer Straße	Rathausplatz, Bärenwiese, Forum	Je 500 – 1.000 kW	1-6, 1-7, 1-8, 1-9

Abbildung 5 stellt die in der Tabelle aufgeführten Bedarfsraster in einem vergrößerten Kartenausschnitt dar. Innerhalb dieser Bereiche gilt es, primär für eine gute Versorgung mit Ladeinfrastruktur zu sorgen.

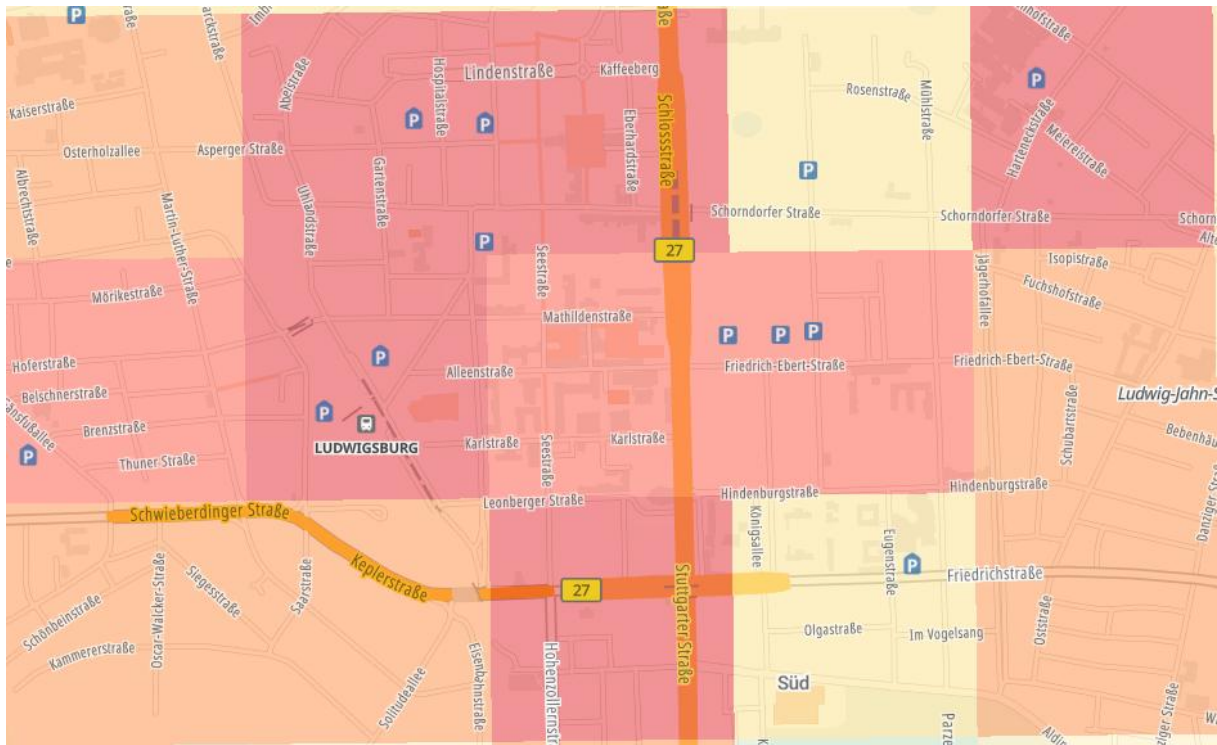
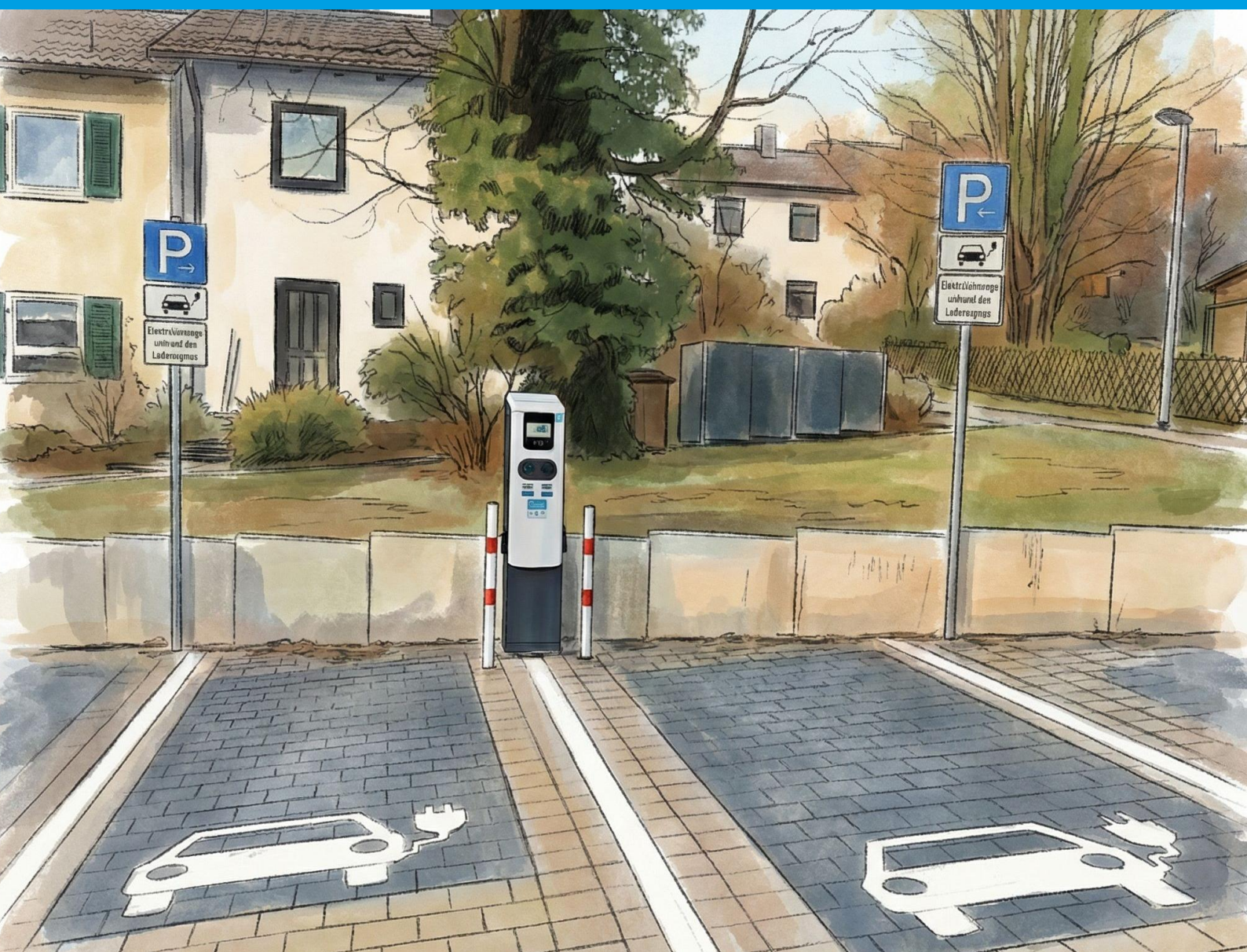


Abbildung 5 Bedarfskarte 2035, Bereiche mit hohem Bedarf

Für den Aufbau von Ladeinfrastruktur können neben öffentlichen Flächen auch private Flächen, die öffentlich zugänglich sind, in Frage kommen. Durch diese halb-öffentlichen Ladepunkte können bestehende Parkplätze, beispielsweise von Einzelhandelsmärkten genutzt werden. Eine Abfrage nach § 12 LMG liefert Kenntnisse über Ausbaupläne privater Akteure.

Kommunensteckbrief Stadt Marbach am Neckar



Quelle: Aufnahme Stadt Marbach a. N., Grafik bearbeitet

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 358 BEV/ 176 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von elf auf 358
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,7 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Neun Ladepunkte an fünf verschiedenen Standorten
- ❖ Sieben Normallade- sowie zwei Schnellladepunkte
- ❖ Insgesamt 197 kW Nennleistung

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 789 kW
- ❖ 2030: 1.757 kW
- ❖ 2035: 2.692 kW
- ❖ Geringer Bedarf in Siegelhausen; mittlerer Bedarf in Rielingshausen²

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Höchster Bedarf rund um die Stadtkirche
- ❖ Fast gesamtes Stadtgebiet mit mittlerem Bedarf

Potenzialflächen

- ❖ Halb-öffentlich: Parkplätze beim Lidl, REWE und Kaufland
- ❖ Öffentlich: Kelterplatz, Parkhaus am Stadtgraben, Gerberparkplatz

Nächste mögliche 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 durch die Kommune 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 Bereiche in der Altstadt mit hohem 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 Stadt Marbach a. N. hat ca. 15.500 Einwohner und umfasst eine Fläche von 18,06 km². Zum Stadtgebiet gehören drei Exklaven. Eine davon ist die unbewohnte Waldfläche im Hardtwald. Zudem sind die beiden Ortsteile Rielingshausen und Siegelhausen räumlich vom Stadtkern getrennt.

Die Zahl der Einpendler beträgt 2.733, die Zahl der Auspendler 5.927. Zusätzlich kommen 984 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 9.644 Pendlerbewegungen in Marbach a. N. statt³.

Marbach a. N. liegt an der Linie S4 der S-Bahn Stuttgart und stellt eine direkte Verbindung mit Ludwigsburg, Backnang und Stuttgart her. Zudem verkehren Buslinien des VVS in die umliegenden Orte und bis nach Ludwigsburg, Beilstein, Backnang und Winnenden.

Die nächstgelegene Autobahn ist die A 81, deren Anschlussstelle Pleidelsheim etwa fünf Kilometer entfernt liegt.

Marbach a. N. grenzt an Benningen, Murr, Steinheim, Erdmannhausen, Affalterbach sowie die Ludwigsburger Ortsteile Poppenweiler und Neckarweihingen.

Rielingshausen ist über direkte Straßen mit Erdmannhausen sowie Kleinaspach und Großaspach verbunden. Siegelhausen grenzt an Affalterbach, Hochdorf und Bittenfeld.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Von der Stadtverwaltung wurde das Ausmaß der derzeit vorhandenen öffentlichen Ladeinfrastruktur als gering eingeschätzt. Gleichzeitig gibt es seitens der Politik, der Verwaltung sowie der Bürger den Wunsch, den Ladeinfrastrukturausbau weiter voranzutreiben.

Der größte Bedarf wird dabei im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur gesehen. Diesbezüglich sind auch kurz- und mittelfristig Aktivitäten in der Stadt geplant. So wurde im Elektromobilitätskonzept der Stadt das Ziel formuliert, bis 2035 ca. 85 AC- sowie sieben DC-Ladepunkte zu realisieren. Aktuell befinden sich zwei Standorte mit vier AC-Ladepunkten in der Realisierungsphase.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Marbach a. N. insgesamt 358 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 176 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Marbach a. N. lediglich jeweils elf BEV und sieben PHEV

³ pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/marbach-am-neckar/

registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 93 BEV erhöht, während 108 PHEV zugelassen waren. In den letzten vier Jahren hat sich die Zahl der vollelektrischen Pkw in Marbach a. N. somit mehr als verdreifacht.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Marbach a. N. beträgt 3,7 % und somit weniger als der landesweite Durchschnitt (3,8 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 12,1 % (82 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,1 % (276 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Marbach a. N. sind derzeit neun Ladepunkte an fünf verschiedenen Standorten vorhanden. Dabei handelt es sich um sieben Normallade- sowie zwei Schnellladepunkte. Die installierte Ladeleistung beträgt insgesamt 197 kW.

Nachdem sich die Ladeinfrastruktur zwischen 2021 und 2024 nur geringfügig verändert hat, konnte im Jahr 2025 durch vier neue Ladepunkte zusätzliche Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Die vorhandene Ladeinfrastruktur in der Übersicht:

❖ **Rielingshäuserstraße 15**

Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG
2 Schnellladepunkte

❖ **Marktstraße 25**

EnBW mobility+ AG und Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Weimarstraße 7**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Mainzer Straße 116**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Hauptstraße 34 (Ortsteil Rielingshausen)**

Michael Pflugfelder
1 Normalladeeinrichtung

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 Marbach a. N. 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 Marbach a. N. – 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.

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.

Verteilnetzbetreiber im Ortsteil Rielingshausen ist die Syna GmbH. Auch mit der Syna fand ein Austausch statt. In der Zielnetzplanung der Syna werden Prognosen zum Hochlauf der Elektromobilität sowie zur Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Daraus leitet der Netzbetreiber langfristig notwendige Ausbaubedarfe und Investitionsbedarfe ab. Aktuell erstellt die Syna die Regionalszenarien für das Jahr 2026, in denen Marbach a. N. als Teil der Planungsregion Südwest berücksichtigt wird.

Der Netzausbau erfolgt bedarfsorientiert, vorausschauend und langfristig, um die Stromnetze an die wachsende Versorgungsaufgabe anzupassen und eine sichere Versorgung zu gewährleisten. Da neue Verbrauchsanfragen – etwa für Ladepunkte – zeitlich und örtlich schwer vorhersehbar sind, kann es in Einzelfällen vorübergehend zu Einschränkungen bei Neuanfragen kommen, bis notwendige Netzausbaumaßnahmen umgesetzt wurden.

Die Kommune sollte den Netzbetreiber frühzeitig informieren, sobald Planungen für neue Ladeinfrastruktur konkret werden. Dadurch können potenzielle Netzausbaubedarfe rechtzeitig geprüft, abgestimmt und entsprechende Investitionsmittel für etwaige Maßnahmen eingeplant werden.

4 Bedarfsanalyse

Um den aktuellen und künftigen Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zu decken, ist ein weiterer Ausbau in der Stadt Marbach a. N. notwendig.

Bereits 2026 besteht ein zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur von 789 kW. Dies erhöht sich bis 2030 auf 1.757 kW sowie bis 2035 auf 2.692 kW. 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.

Die Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 789 kW
- **2027:** 1.020 kW
- **2028:** 1.283 kW
- **2029:** 1.506 kW
- **2030:** 1.757 kW
- **2035:** 2.692 kW

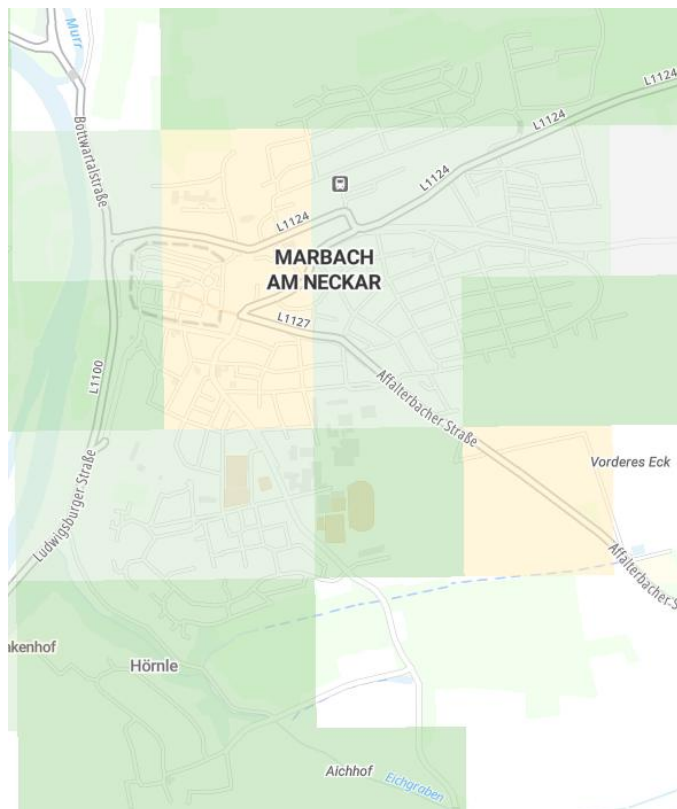


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL

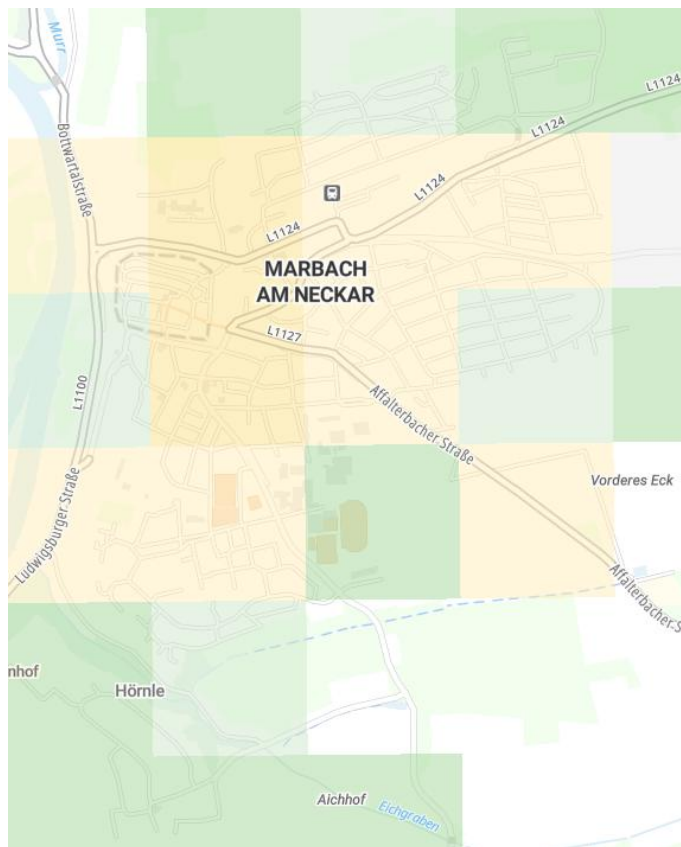


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

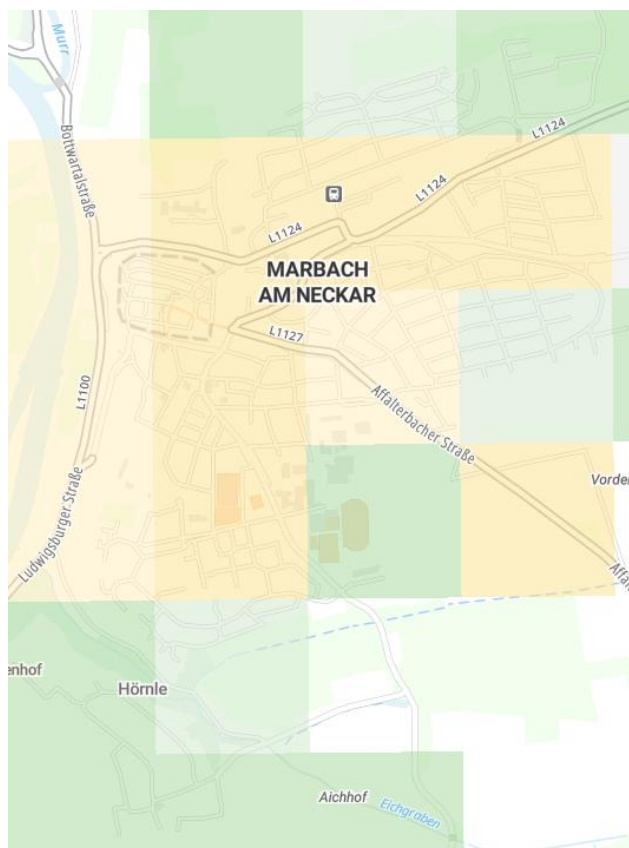


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

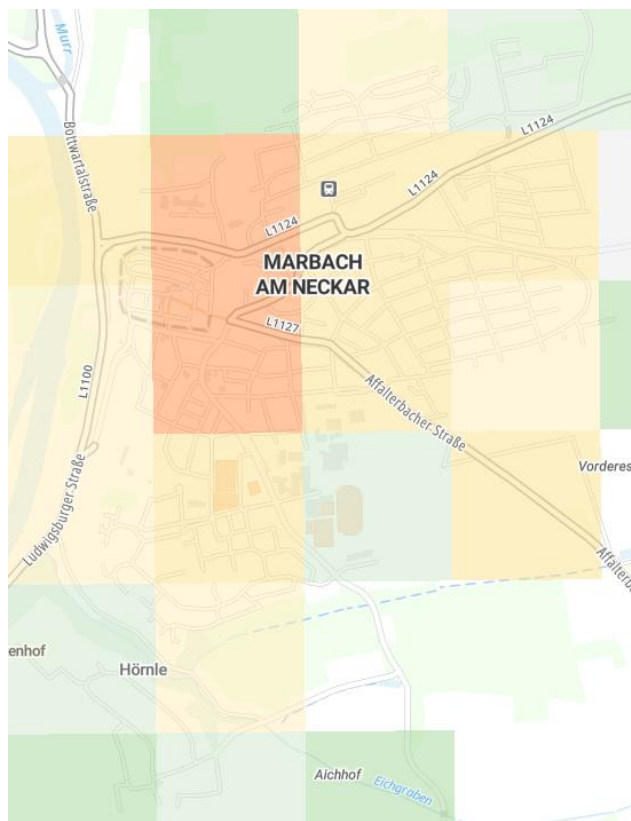


Abbildung 4 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

In der Kernstadt sowie deren unmittelbaren Umgebung liegen 2026 drei Raster mit einem Bedarf von 50 – 100 kW vor (siehe Abbildung 1). Dabei handelt es sich bei einem Raster um einen Bereich nördlich der Stadtkirche, in dem sich auch das RKH Krankenhaus befindet. Direkt angrenzend findet sich der zweite Bereich mit mittlerem Bedarf zwischen Stadtkirche und Johann-Georg-Fischer-Straße/Hölderlinstraße sowie bis zur Schulstraße. Als dritter Bereich mit mittlerem Bedarf werden die Aussiedlerhöfe rund um die Weingärtner Marbach eG prognostiziert.

Bis 2028 erhöht sich der Bedarf in den beiden Bereichen rund um die Stadtkirche auf 100 – 300 kW (siehe Abbildung 2). Zudem weiten sich Bedarfsraster mit einem prognostizierten Bedarf von 50 – 100 kW annähernd auf das gesamte Stadtgebiet aus. Bis 2030 erhöht sich der Bedarf in diesen Bereichen mehrheitlich auf 100 – 300 kW (siehe Abbildung 3).

Während 2035 der Bedarf bei dem Großteil der Raster zwischen 100 und 300 kW verbleibt, erhöht er sich in den Gebieten um die Stadtkirche auf 300 – 500 kW (siehe Abbildung 4).

Innerhalb dieser beiden Bereiche bieten mehrere öffentliche Parkplätze geeignete Möglichkeiten für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Insbesondere der Kelterplatz, das Parkhaus „Haus am Stadtgraben“ sowie der Gerberparkplatz in der Bottwartalstraße stellen aufgrund ihrer Nähe zur Altstadt potenzielle Standorte dar.

Da nahezu das gesamte Stadtgebiet einen mittleren Bedarf von mindestens 50 kW pro Raster aufweist, erscheint es sinnvoll, weitere potenzielle Standorte einzubeziehen. Besonders die Parkplätze am Bahnhof – die zudem unmittelbar an das Raster mit dem höchsten Bedarf angrenzen – sind aufgrund ihrer Vielzahl an Stellplätzen als Standorte für Ladeinfrastruktur attraktiv.

Weitere öffentliche Parkflächen, die geprüft werden können, sind der Parkplatz Schillerhöhe sowie die Parkplätze am Neckar bzw. am Neckarufer. Obwohl sie nicht direkt in der Altstadt liegen, sprechen ihre Nähe zu verschiedenen Points of Interest für ihre Eignung.

Auch private Akteure sollten in die Planungen eingebunden werden, um Anhäufungen und damit ein Überangebot an einzelnen Standorten zu vermeiden. Neben gewerblichen Grundstücken kommen insbesondere die Parkflächen der Einzelhandelsmärkte LIDL, REWE und Kaufland als mögliche halb-öffentliche Standorte in Betracht. Es ist zu empfehlen, über eine Abfrage nach § 12 LMG Kenntnis über deren Aktivitäten und Planungen zu erhalten.

Im Ortsteil Siegelhausen wird bis 2035 ein sehr geringer Bedarf (0 – 22 kW) prognostiziert, wohingegen im Ortsteil Rielingshausen zwei Raster einen mittleren Bedarf (50 – 100 kW sowie 100 – 300 kW) aufweisen (siehe Abbildung 5).

In Rielingshausen erscheint insbesondere der Parkplatz an der Gemeindehalle ein geeigneter Standort für öffentliche Ladeinfrastruktur.

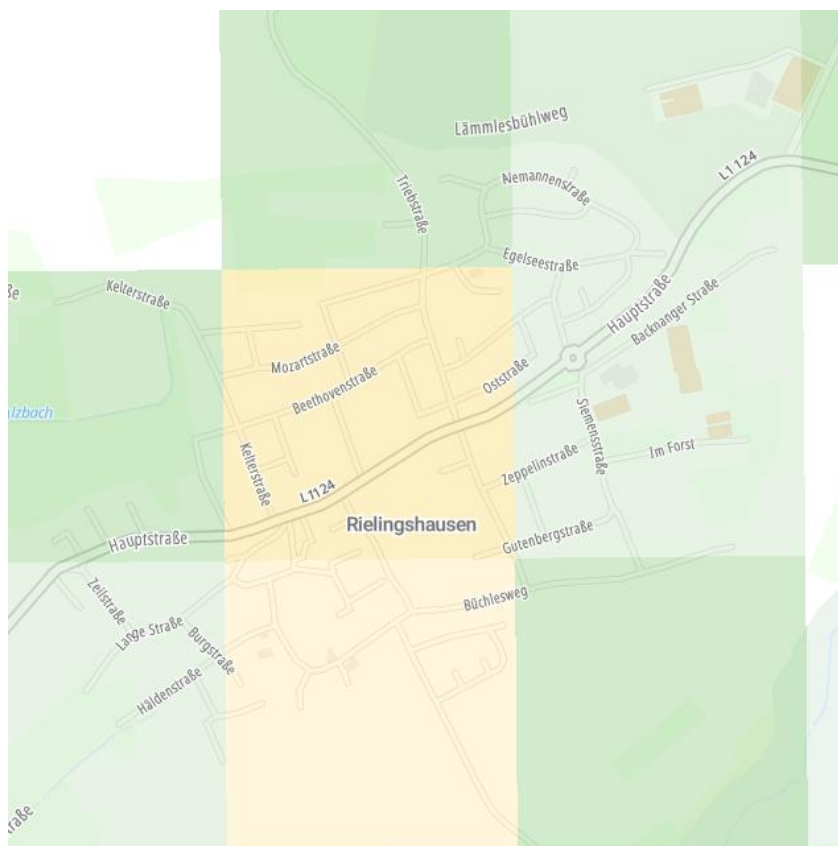


Abbildung 5 Bedarfskarte Rielingshausen 2035; Quelle: StandortTOOL

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.

Kommunensteckbrief Stadt Oberriexingen



Bildquelle: Stadt Oberriexingen

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 113 BEV/ 43 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von fünf auf 113
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,8 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Vier Ladepunkte an drei Standorten
- ❖ 77 kW installierte Ladeleistung
- ❖ Kein Ausbau der Ladeinfrastruktur seit 2022

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 0 kW
- ❖ 2030: 78 kW
- ❖ 2035: 168 kW
- ❖ Überwiegend geringer Bedarf in den kommenden Jahren²

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Ein Bedarfsraster mit mittlerem Bedarf 2035
- ❖ Umfasst den Bereich zwischen der Georgskirche, Neuapostolische Kirche, St. Andreas und der Kläranlage

Potenzialflächen

- ❖ Tiefgarage Kronengasse
- ❖ Parkplatz in der Mühlstraße

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 durch die Kommune 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 Standortsuche berücksichtigt werden
- ❖ Orientierung an den Bedarfsrastern zur Identifikation von Handlungsräumen: Blick aber auch auf Flächen außerhalb des Rasters mit höchstem 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 Stadt Oberriexingen hat ca. 3.300 Einwohner und verfügt über eine Fläche von 8,16 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 260, die Zahl der Auspendler 1.355. Zusätzlich kommen 133 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 1.748 Pendlerbewegungen in Oberriexingen statt³.

Oberriexingen ist über die nahegelegene B 10 an das überregionale Straßennetz angebunden. Der öffentliche Nahverkehr wird durch die Buslinien 532, 562 und 579 gewährleistet, die Verbindungen in die Nachbarkommunen sowie bis nach Ludwigsburg ermöglichen.

Die Stadt grenzt an die Kommunen Sachsenheim, Sersheim, Markgröningen mit dem Stadtteil Unterriexingen sowie Vaihingen an der Enz mit dem Stadtteil Enzweihingen. Alle diese Städte und Gemeinden liegen ebenfalls im Landkreis Ludwigsburg.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Stadtverwaltung Oberriexingen hat die derzeit vorhandene Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum als gering eingestuft.

Zudem wurden keine Wünsche oder Forderungen, beispielsweise von Seiten der Politik, der Bürger oder Unternehmen für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur an die Verwaltung herangetragen.

Der größte Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wird im halböffentlichen Bereich gesehen.

Derzeit sind in der Stadt keine Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur geplant, was auch daran liegt, dass personelle Kapazitäten begrenzt sind sowie kein öffentlich gemeldeter Bedarf aus der Bürgerschaft gemeldet wurde.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Oberriexingen insgesamt 113 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 43 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Oberriexingen lediglich 5 BEV und 2 PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 53 BEV erhöht, während 23 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Oberriexingen beträgt 4,8 % und liegt somit höher als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 9,9 % (9 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 4,6 % (104 Pkw).

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

3.3 Ladeinfrastruktur

In Oberriexingen sind derzeit vier Ladepunkte an drei Standorten installiert. Es handelt sich dabei um vier Normalladepunkte mit einer installierten Ladeleistung von insgesamt 77 kW. Seit 2021 kamen drei Ladepunkte und somit 66 kW installierte Ladeleistung hinzu. Allerdings hat sich die Anzahl an Ladepunkten trotz steigender E-Pkw-Bestandszahlen seit 2022 nicht weiter erhöht.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Obere Gasse 4**

Energie Service Bietigheim-Bissingen GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Emmerweg 3**

Jens Hartmann
1 Normalladepunkt

❖ **Sachsenheimer Straße 7**

Hohn Baumpflege und Gartengestaltung
1 Normalladepunkt

[Die Ladepunkte im Emmerweg sowie in der Sachsenheimer Straße befinden sich auf privaten Flächen. Eine eindeutige Klärung der öffentlichen Zugänglichkeit war nicht möglich.]

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.

Verteilnetzbetreiber in Oberriexingen sind die Stadtwerke Bietigheim-Bissingen GmbH. Im Rahmen der Konzepterstellung fand ein erster Austausch mit den Stadtwerken statt.

Die Stadtwerke führte einen Stromcheck durch, in dem auch das Szenario des Hochlaufs der Elektromobilität bzw. dem Ausbau der Ladeinfrastruktur betrachtet wurde.

Anhand von Anmeldungen können die Stadtwerke die für das Stromnetz notwendigen Maßnahmen ergreifen.

Als Netzbetreiber agieren die Stadtwerke anhand der Anmeldungen und der Betrachtung bzw. der Annahme des Lastzuwachses, beispielsweise durch Ladeinfrastruktur.

Für die Stadtwerke ist es zielführend und wünschenswert, wenn die Kommune sie früh in den Prozess involviert.

4 Bedarfsanalyse

Oberriexingen ist mit der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur angesichts der Stadtgröße und -struktur bereits gut aufgestellt, sodass der derzeitige Bedarf erfüllt wird. Erst 2027 entsteht ein geringer zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur von 13 kW, der sich bis 2030 auf 78 kW erhöht. 2035 beträgt dieser dann 168 kW.

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.

Entwicklung im Überblick:

- **2026:** 0 kW
- **2027:** 13 kW
- **2028:** 35 kW
- **2029:** 55 kW
- **2030:** 78 kW
- **2035:** 168 kW



Abbildung 1 Bedarfsraster 2030; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 2 Bedarfsraster 2035; Quelle: StandortTOOL

Bis 2030 weist das gesamte Stadtgebiet lediglich einen geringen Bedarf auf (siehe Abbildung 1). Erst für 2035 wird ein Bereich mit einem mittleren zusätzlichen Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur von 50–100 kW prognostiziert (siehe Abbildung 2). Dabei handelt es sich um ein Raster zwischen der Georgskirche und der Neuapostolischen Kirche sowie zwischen St. Andreas und der Kläranlage. In diesem Bereich besteht bereits Ladeinfrastruktur, dennoch wird hier zusätzlicher Bedarf erwartet.

Innerhalb dieses Rasters könnte die Tiefgarage in der Kronengasse als potenzieller Standort für weitere Ladeinfrastruktur geprüft werden.

Darüber hinaus – auch wenn außerhalb dieses Rasters gelegen – erscheint der Parkplatz in der Mühlsstraße ebenfalls als geeignete Option. Aufgrund der Vielzahl an Stellplätzen bietet dieser Standort die Möglichkeit, Ladeinfrastruktur aufzubauen, ohne Parkraum in der Altstadt verändern zu müssen. Darüber hinaus befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Parkplatz mit den Fußball- und Tennisplätzen sowie der Festhalle mehrere Points of Interest.

Private Ladeinfrastruktur, die öffentlich zugänglich ist, könnte vor allem durch Gewerbetreibende am nördlichen sowie südöstlichen Stadtausgang entstehen. Durch § 12 LMG besteht die Möglichkeit, mit diesen Akteuren in Kontakt zu treten und über Ausbaupläne Kenntnis zu erhalten.

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.

Kommunensteckbrief Stadt Sachsenheim



E-Ladestation am Bahnhof in Großsachsenheim; Bildquelle: Stadt Sachsenheim

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 433 BEV/ 302 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 13 auf 433
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,4 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 27 Normallade- sowie vier Schnellladepunkte
- ❖ 692 kW installierte Ladeleistung
- ❖ 2025 starker Anstieg nach Stagnation zwischen 2022 und 2024

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 394 kW
- ❖ 2030: 1.470 kW
- ❖ 2035: 2.533 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Raster mit höchstem Bedarf südlich des Bahnhofs
- ❖ Großteil Großsachsenheims und Kleinsachsenheims mit mittlerem Bedarf, ebenso Hohenhaslach und Ochsenbach²

Potenzialflächen

- ❖ Öffentlich: Ausweitung der bereits bestehenden Ladepunkte

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 LMG 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 erhöhtem 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 Stadt Sachsenheim hat ca. 18.638 Einwohner und eine Fläche von 57,92 km². Damit ist Sachsenheim hinter Vaihingen an der Enz die flächenmäßig größte Kommune im Landkreis Ludwigsburg.

Sachsenheim besteht aus den Stadtteilen Großsachsenheim, Kleinsachsenheim, Hohenhaslach, Ochsenbach, Spielberg und Häfnerhaslach.

Die Zahl der Einpendler beträgt 4.083, die Zahl der Auspendler 6.971. Zusätzlich kommen 1.541 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 12.595 Pendlerbewegungen in Sachsenheim statt³.

Mit dem im Ortsteil Großsachsenheim gelegenen Bahnhof ist Sachsenheim an die MEX-Linien 17a sowie 17c über Mühlacker nach Pforzheim und Karlsruhe bzw. Bruchsal angebunden.

Die nächstgelegene Autobahnanbindung ist die Autobahnausfahrt Ludwigsburg-Nord, die über die B 27 sowie L 1125 erreichbar ist.

Sachsenheim grenzt neben mehreren Kommunen aus dem Landkreis Ludwigsburg noch an Gemeinden aus dem Landkreis Heilbronn sowie dem Enzkreis. Die Nachbargemeinden sind:

- Aus dem Landkreis Ludwigsburg: Bönningheim, Freudental, Löchgau, Bietigheim-Bissingen, Unterriexingen (Stadt Markgröningen), Oberriexingen, Sersheim und Vaihingen an der Enz
- Aus dem Enzkreis: Sternenfels
- Aus dem Landkreis Heilbronn: Zaberfeld, Pfaffenhofen, Güglingen und Cleebronn

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Stadtverwaltung schätzte die derzeitige Verfügbarkeit von öffentlicher Ladeinfrastruktur in der Stadt Sachsenheim als gering ein. Seitens der Politik wurde zudem der Wunsch bzw. die Forderung herangetragen, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben.

Der größte Bedarf für den Ausbau von Ladeinfrastruktur wird im öffentlichen Bereich gesehen. Derzeit befinden sich mehrere Ladepunkte in der Umsetzung und werden zeitnah der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Die geplanten Ladepunkte befinden sich an folgenden Standorten in vier Stadtteilen:

- Großsachsenheim: Parkplatz am Hallenbad in der Oberriexinger Straße
- Kleinsachsenheim: Parkplatz am Sportplatz im Besigheimer Weg
- Hohenhaslach: Parkplatz am Kelterplatz

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

- Ochsenbach: Spielberger Straße

Über die Ladeinfrastruktur für E-Pkw hinaus äußerten Unternehmen zudem Interesse an Ladeinfrastruktur für Lkw bzw. Nutzfahrzeuge.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Sachsenheim insgesamt 433 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 302 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Sachsenheim lediglich 13 BEV und 11 PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 181 BEV erhöht, während 146 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge mehr als verdoppelt.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Sachsenheim beträgt 3,4 % und somit weniger als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 11,2 % (92 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 2,9 % (341 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Sachsenheim stehen derzeit 31 Ladepunkte zur Verfügung. Dabei handelt es sich um 27 Normallade- sowie vier Schnellladepunkte⁴. Die installierte Gesamt-Ladeleistung aller Ladepunkte beträgt 692 kW.

Nachdem 2021 lediglich 182 kW Ladeleistung installiert waren, stagnierte die installierte Ladeleistung anschließend zwischen 2022 und 2024 bei 265 kW und erhöhte sich 2025 deutlich.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Bahnhofstraße 14**

Deer GmbH

2 Normalladepunkte

❖ **Zwischen den Wegen 2**

ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH

2 Normalladepunkte

❖ **Breuningerstraße 1**

Amba operations GmbH

12 Normalladepunkte

[Im Ladesäulenregister sind die Ladepunkte als nur für Kunden bzw. Besucher zugänglich ausgewiesen. Ob darüber hinaus eine öffentliche Zugänglichkeit besteht, konnte nicht abschließend geklärt werden.]

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

❖ **Ludwigsburger Straße 34**

Amba operations GmbH
4 Normalladepunkte

❖ **Ludwigsburger Straße 34**

Schulstiftung der Evangelischen Landeskirche in Württemberg
4 Normalladepunkte

❖ **Ludwigsburger Straße 40**

EnBW mobility+ AG & Co.KG
3 Schnelllade- & 1 Normalladepunkt

❖ **Industriestr. 20/1**

LEV Veranstaltungstechnik
1 Normalladepunkt

❖ **Industriestraße 4**

E.ON Drive GmbH
1 Schnelllade- & 1 Normalladepunkt

Sachsenheim verfügt somit bereits über verschiedene Ladepunkte von unterschiedlichen Betreibern.

Dominierend sind insbesondere Normalladepunkte, ergänzt von vier Schnellladepunkten.

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 Sachsenheim 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 Sachsenheim 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.

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

Trotz der bereits vorhandenen Ladeinfrastruktur wird der berechnete Bedarf in Sachsenheim aktuell und künftig nicht gedeckt, sodass der Ausbau von Ladepunkten notwendig ist.

Bereits 2026 entsteht ein zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur in Höhe von 394 kW. Bis 2030 erhöht sich dies auf 1.470 kW. 2035 beträgt der zusätzliche Bedarf 2.533 kW.

Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 394 kW
- 2027: 651 kW
- 2028: 942 kW
- 2029: 1.191 kW
- 2030: 1.470 kW
- 2035: 2.533 kW

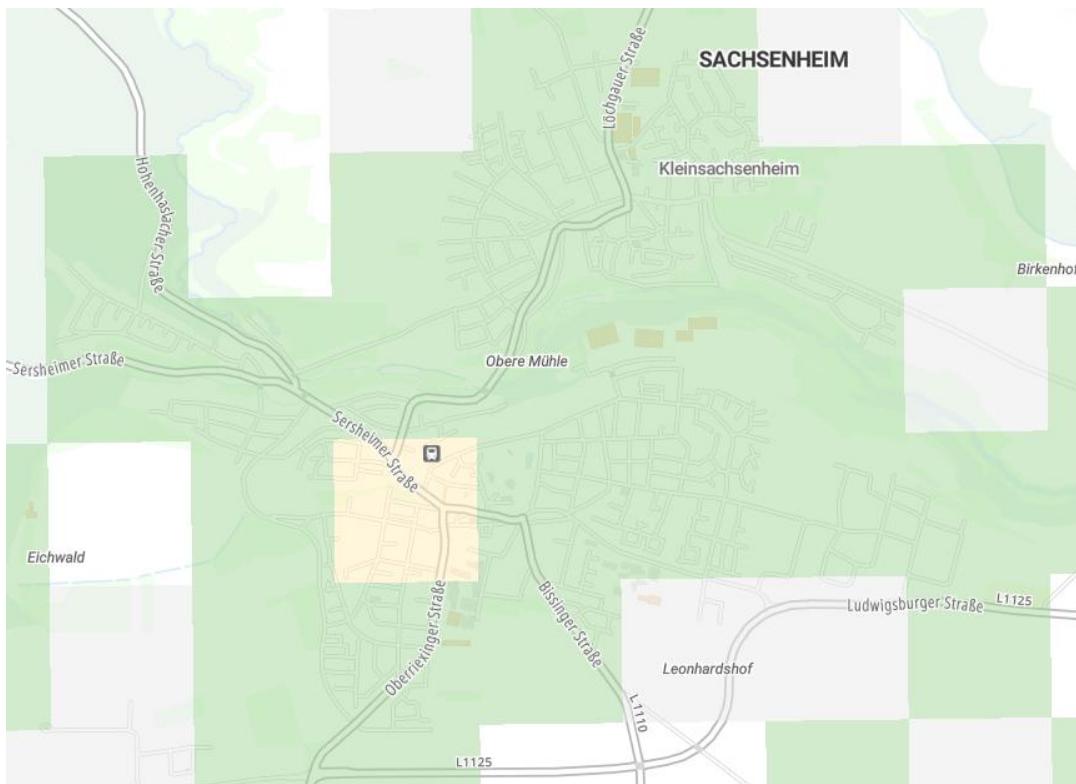


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026 Großsachsenheim und Kleinsachsenheim; Quelle: StandortTOOL

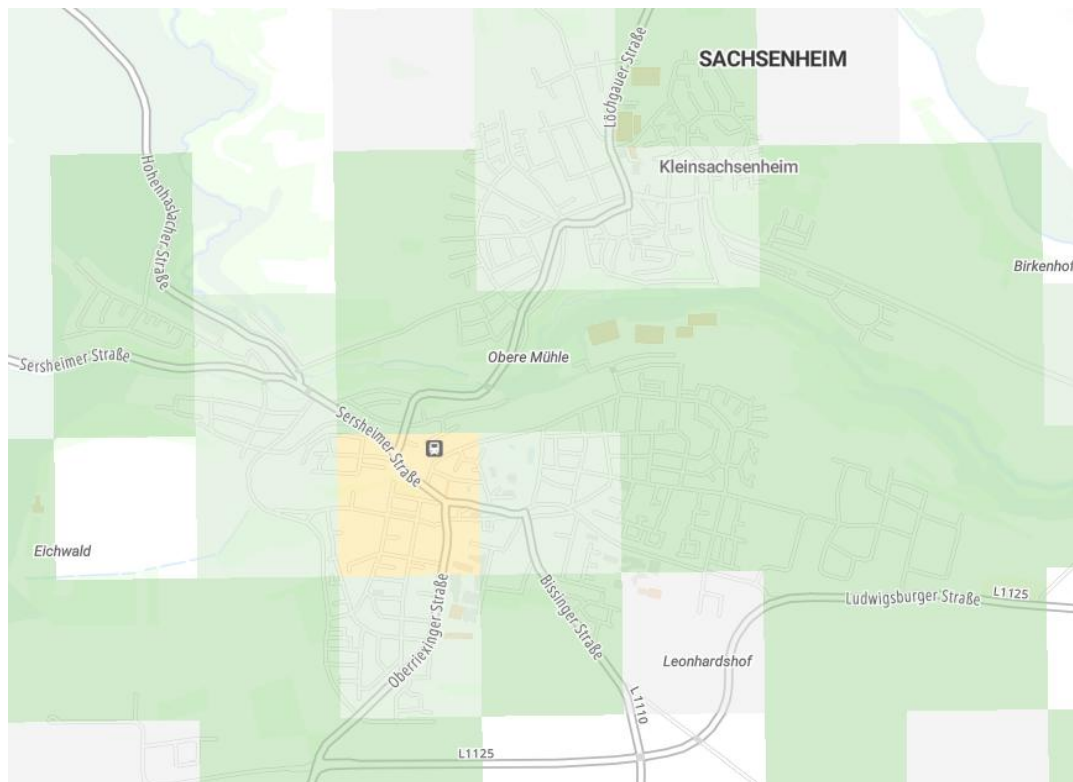


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028 Großsachsenheim und Kleinsachsenheim; Quelle: StandortTOOL

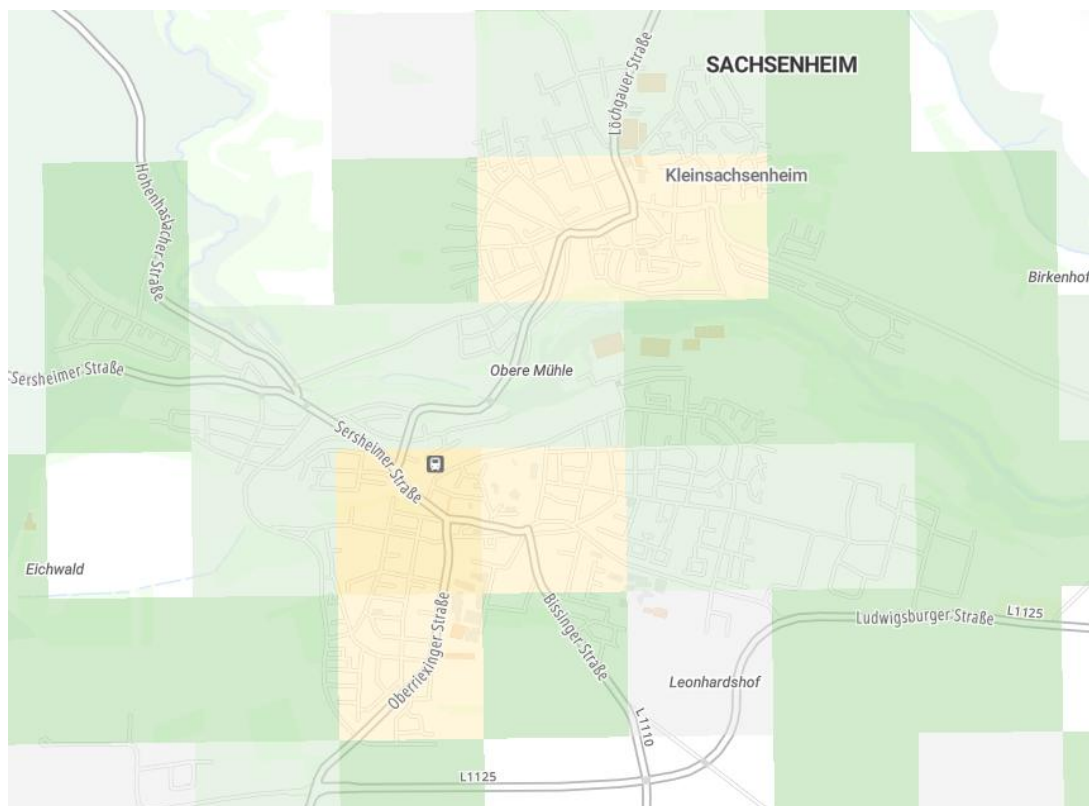


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030 Großsachsenheim und Kleinsachsenheim; Quelle: StandortTOOL

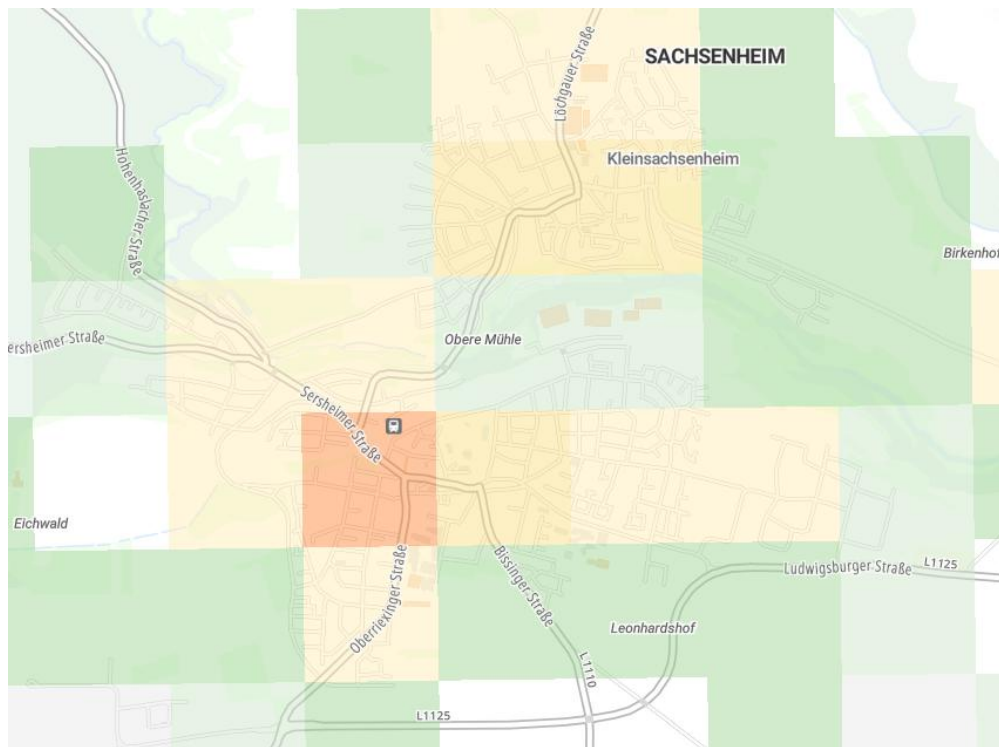


Abbildung 4 Bedarfskarte 2035 Großsachsenheim und Kleinsachsenheim; Quelle: StandortTOOL

Bereits 2026 zeigt sich in Großsachsenheim ein erstes Raster mit einem mittleren Bedarf von 100 – 300 kW, das den Bereich südlich des Bahnhofs (bis zur Eichwaldschule) sowie westlich der Stadtkirche beinhaltet (siehe Abbildung 1). Am Rande dieses Gebiets befindet sich bereits eine Ladesäule, dennoch wird hier zusätzlicher Bedarf prognostiziert.

2028 wird auch für den östlich angrenzenden Bereich dieses Rasters ein mittlerer Bedarf von 50 – 100 kW erwartet (siehe Abbildung 2).

Derselbe Bedarf wird zudem für zwei Raster südlich des Sportplatzes in Kleinsachsenheim prognostiziert.

Bis 2030 kommt sowohl in Großsachsenheim als auch in Kleinsachsenheim je ein weiteres Bedarfsraster mit prognostizierten 50 – 100 kW hinzu (siehe Abbildung 3). Zudem erhöht sich der Bedarf im Bereich südlich des Bahnhofs auf 300 – 500 kW. Die Prognose für diesen Bereich verbleibt bis 2035, womit dies das einzige Raster mit einem Bedarf von 300 – 500 kW ist (siehe Abbildung 4). Bereiche mit einem Bedarf zwischen 50 und 500 kW weiten sich auf den Großteil der bebauten Flächen in Großsachsenheim und Kleinsachsenheim aus.

Während in Häfnerhaslach und Spielberg für den Zeitraum bis 2035 nur ein geringer Bedarf prognostiziert wird, weisen die Stadtteile Ochsenbach und Hohenhaslach 2035 je Raster einen zusätzlichen Bedarf von 50 – 100 kW bzw. 100 – 300 kW auf (siehe Abbildung 5). In Ochsenbach umfasst dies das gesamte Gebiet des Stadtteils. In beiden Stadtteilen befinden sich je zwei Standorte in konkreter Umsetzung und werden zeitnah zur Verfügung stehen. Langfristig könnte der Wanderparkplatz in Hohenhaslach als weiterer Standort in Frage kommen, der sich am Rande der Raster mit erhöhtem Bedarf befindet.

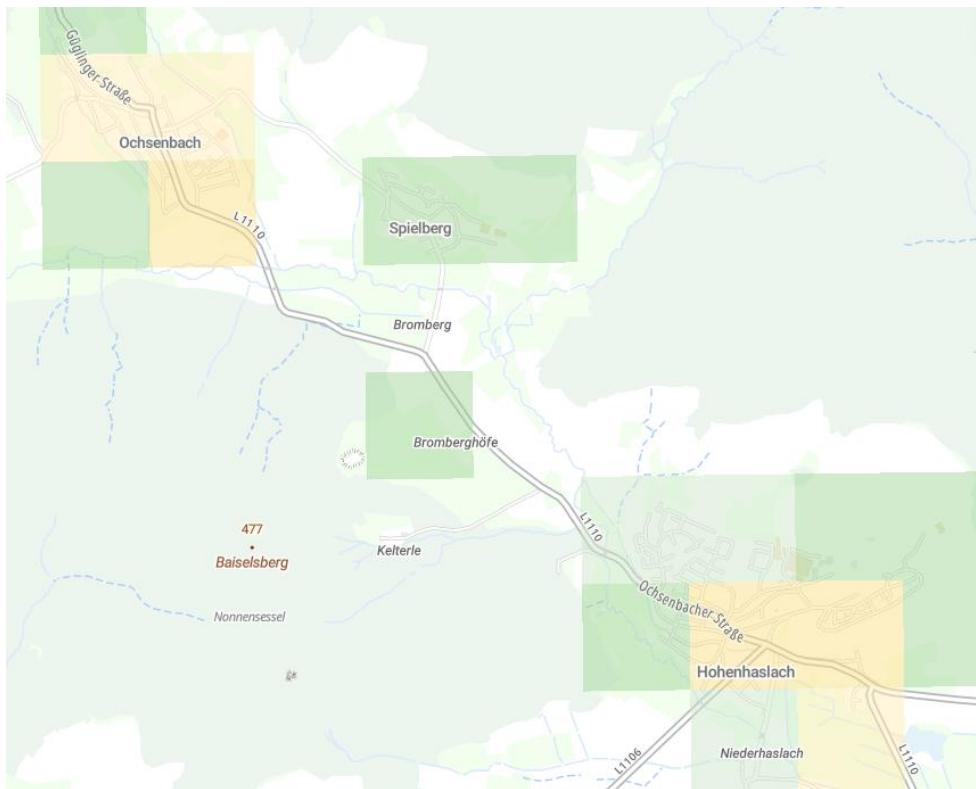


Abbildung 5 Bedarfskarte Hohenhaslach und Ochsenbach 2035; Quelle: StandortTOOL

Ebenfalls am Rande dieser Bereiche befindet sich der Einzelhandelsmarkt nah und gut, dessen Parkplatz als halb-öffentliche Fläche eine Option darstellen kann.

Innerhalb des Rasters mit dem höchsten Bedarf in Großsachsenheim gibt es nur wenige öffentliche Ladeflächen, die für Ladeinfrastruktur in Erwägung gezogen werden können. Der Parkplatz am Bahnhof könnte für weitere Ladepunkte in Frage kommen, insbesondere da ein Ladepunkt regelmäßig durch ein Carsharing-Fahrzeug blockiert ist. Ebenso könnten die Parkplätze in der Von-Koenig-Straße das Potenzial für Ladepunkte bieten.

Zudem können auch weitere halb-öffentliche Flächen eine Option für Ladepunkte darstellen. Hierfür könnten beispielsweise die Parkplätze am EDEKA sowie im Industriegebiet am Penny in Frage kommen.

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.

Kommunensteckbrief Gemeinde Schwieberdingen



Bildquelle: Gemeinde Schwieberdingen

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 288 BEV/ 172 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von elf auf 288
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,9 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 85 Ladepunkte, davon 70 Normallade-, elf Schnelllade- und vier HPC-Ladepunkte
- ❖ 1.826 kW installierte Ladeleistung
- ❖ 58 Ladepunkte von Robert Bosch GmbH betrieben

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ Kein zusätzlicher Bedarf 2026 und 2027
- ❖ 2028: 161 kW Bedarf
- ❖ 2035: 2.160 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Höchster Bedarf südlich der Vaihinger Straße/Stuttgarter Straße
- ❖ Großteil der Gemeinde mit mittlerem Bedarf ab 2030²

Potenzialflächen

- ❖ Öffentlich: Parkplatz Vaihinger Straße, Parkplätze nahe Friedhof, Rathaus-Areal, Schulcampus
- ❖ Halb-öffentlich: Kooperation mit Gewerbetreibenden

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 durch die Kommune 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 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 Schwieberdingen hat ca. 11.800 Einwohner, die Fläche der Gemeinde beträgt 14,87 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 7.854, die Zahl der Auspendler 4.600. Zusätzlich kommen 763 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 13.217 Pendlerbewegungen in Schwieberdingen statt³.

Über den Bahnhof Schwieberdingen verkehrt die Strohgäubahn zwischen Korntal und Heimerdingen. Darüber hinaus verfügt Schwieberdingen über lokale und regionale Busverbindungen, die dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart angehören.

Durch Schwieberdingen verläuft die B 10, die die Gemeinde mit der A 81 verbindet. Die Autobahn-Anschlussstelle Stuttgart-Zuffenhausen liegt etwa drei km südöstlich von Schwieberdingen.

An die Gemeinde grenzen Markgröningen, Möglingen, Korntal-Münchingen, Hemmingen und Eberdingen, die allesamt ebenfalls im Landkreis Ludwigsburg liegen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die zuständige Mitarbeiterin der Gemeindeverwaltung schätzt die aktuell vorhandene Ladeinfrastruktur als gering ein.

Sowohl Politik und Verwaltung als auch die Bürgerschaft äußerten bereits den Wunsch bzw. die Forderung, den Ladeinfrastrukturausbau in der Gemeinde weiter voranzutreiben.

Der größte Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wird dabei im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur gesehen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Schwieberdingen insgesamt 288 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 172 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Schwieberdingen lediglich elf BEV und 13 PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 88 BEV erhöht, während 107 PHEV zugelassen waren.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Schwieberdingen beträgt 3,9 % und somit weniger als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 10,6 % (48 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,5 % (240 Pkw).

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/schwieberdingen/

3.3 Ladeinfrastruktur

In Schwieberdingen stehen derzeit 85 öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung. Dabei handelt es sich um 70 Normallade-, elf Schnelllade- sowie vier HPC-Ladepunkte⁴. Die installierte Ladeleistung beträgt insgesamt 1.826 kW.

72 der 85 Ladepunkte werden von der Robert Bosch GmbH betrieben. Diese befinden sich zum Teil auf dem Gelände des Unternehmens. Eine eindeutige Klärung der öffentlichen Zugänglichkeit war nicht möglich. Die Ladepunkte befinden sich an diesen Standorten:

❖ **Robert-Bosch-Str. 2**

Sechs Schnellladepunkte
21 Normalladepunkte

❖ **Laiblinger Weg 100**

3 Schnellladepunkte
8 Normalladepunkte

❖ **Laiblinger Weg 50**

33 Normalladepunkte

Darüber hinaus bestehen an folgenden Standorten Ladepunkte:

❖ **Stuttgarter Straße 94**

Deer GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Stuttgarter Straße 34**

Deer GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Bahnhofstraße 14**

Deer GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Im Seelach 51**

Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG
1 Normallade- und 2 Schnellladepunkte

❖ **Stuttgarter Straße 42**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
4 HPC-Ladepunkte

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

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 Schwieberdingen 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 Schwieberdingen – 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 EnWG, der einen sicheren und wirtschaftlichen Netzbetrieb vorschreibt: Notwendige Maßnahmen müssen umgesetzt, unnötige hingegen vermieden werden.

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 *Kommunensteckbrief Schwieberdingen, S. 5*

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

Die vorhandene Ladeinfrastruktur deckt den aktuellen Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur vollständig ab. Erstmals entsteht im Jahr 2028 ein zusätzlicher Bedarf von 161 kW, der bis 2030 auf 816 kW und bis 2035 auf 2.160 kW ansteigt.

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.

Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 0 kW
- 2027: 0 kW
- 2028: 161 kW
- 2029: 469 kW
- 2030: 816 kW
- 2035: 2.160 kW

Zu beachten ist jedoch, dass ein Großteil der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur im halb-öffentlichen Bereich der Firma Robert Bosch GmbH liegt. Die Planungssicherheit dieser Ladepunkte ist somit begrenzt und abhängig vom Unternehmen.

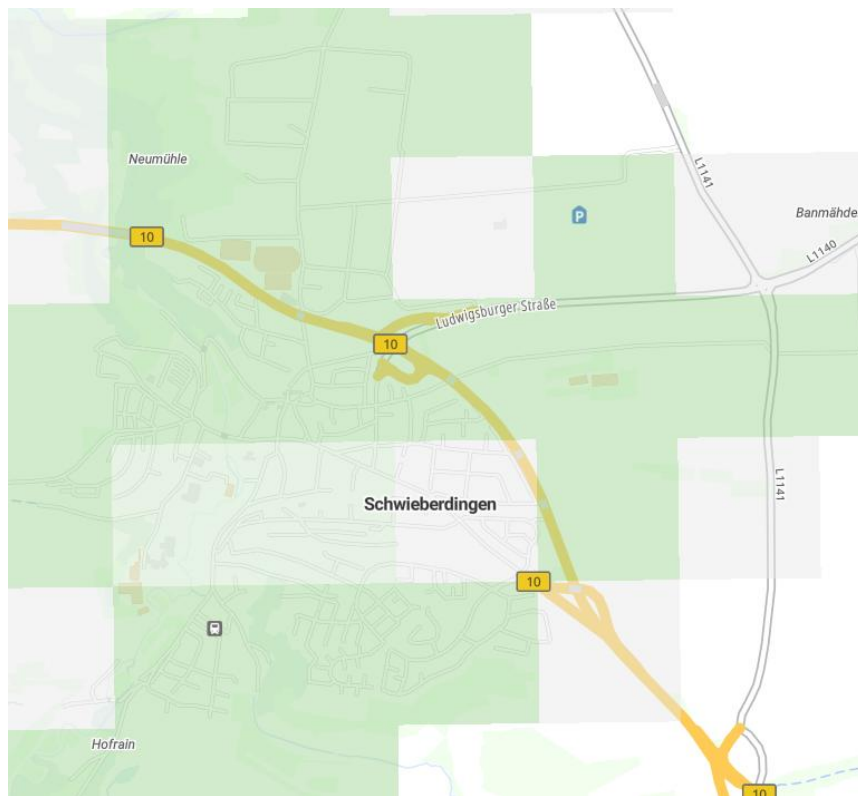


Abbildung 1 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

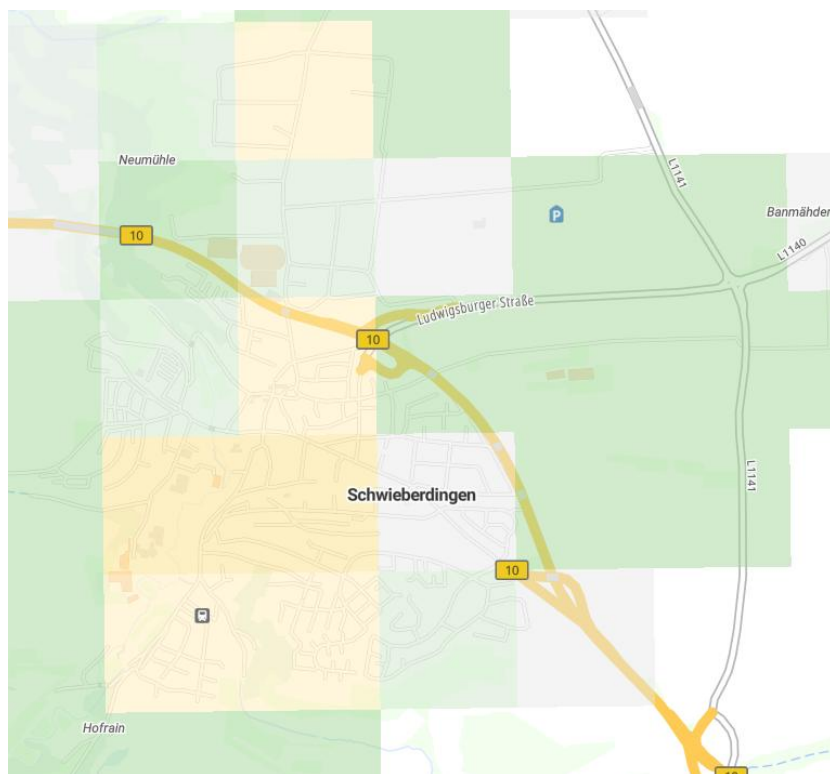


Abbildung 2 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

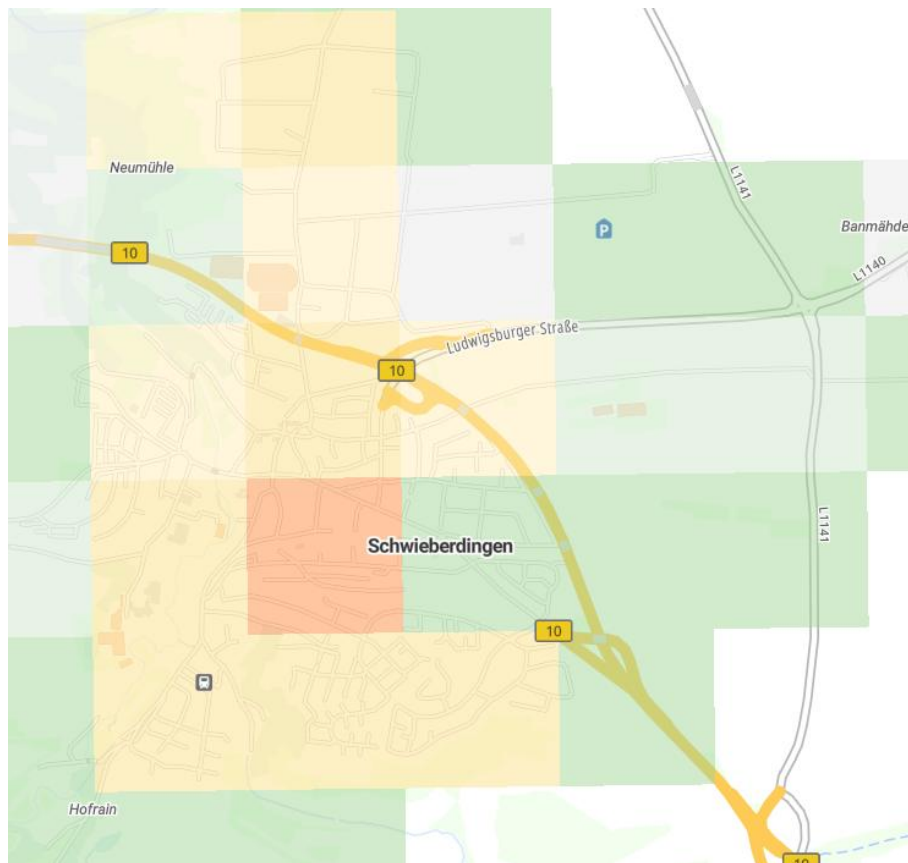


Abbildung 3 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

Bis 2028 werden für Schwieberdingen nur geringe oder keine Bedarfe an zusätzlicher öffentlicher Ladeinfrastruktur prognostiziert (siehe Abbildung 1). Aufgrund künftig steigender Bedarfe sind Aktivitäten im Bereich Ladeinfrastruktur dennoch notwendig.

2030 werden sechs Raster sichtbar, die sich vom Rest des Gemeindegebiets durch erhöhte Bedarfe abgrenzen. Zwei Raster weisen dabei einen zusätzlichen Bedarf von 100 – 300 kW auf. Dabei handelt es sich um zwei aneinandergrenzende Raster südlich der Vaihinger Straße bis Höhe Auenweg. Vier weitere Raster weisen einen Bedarf von 50 – 100 kW auf (siehe Abbildung 2).

2035 wird für einen Großteil des Gemeindegebiets ein mittlerer Bedarf erwartet (siehe Abbildung 3). Der höchste Bedarf zwischen 300 und 500 kW und somit der Schwerpunkt im Gemeindegebiet wird rund um die Hermann-Essig-Straße erwartet. Dieser erstreckt sich zwischen Bahnhofstraße/Hohlgraben und Samlandweg sowie zwischen Stuttgarter Straße und Auenweg.

In diesem Bereich stehen bereits mehrere Ladepunkte zur Verfügung. Der Ausbau der bestehenden Ladeinfrastruktur könnte geprüft werden, da beispielsweise der REWE-Parkplatz viele Parkmöglichkeiten bietet. Auch der öffentliche Parkplatz in der Stuttgarter Straße, an dem sich ein Carsharing-Standort befindet, könnte für weitere Ladepunkte in Betracht gezogen werden.

Als weiterer potenzieller Standort bietet sich der Parkplatz in der Vaihinger Straße in unmittelbarer Nähe zur Gemeindeverwaltung an, ebenso die Parkmöglichkeiten rund um das Rathaus-Areal.

Ebenfalls ein geeigneter Standort für Ladeinfrastruktur könnte der Bereich rund um den Friedhof sein. Er wäre zudem für die dort wohnenden Anwohner, häufig in Mehrparteienhäusern, gut nutzbar. In Frage kommt dabei der Friedhofsparkplatz. Dieser ist zwar grundsätzlich den Besuchern des Friedhofs vorbehalten, könnte jedoch durch eine entsprechende Sondernutzungsregelung während des Ladevorgangs auch für andere Nutzer freigegeben werden. Ebenso erscheinen die Parkplätze an der Kindertagesstätte Pusteblume als sinnvoll für die Errichtung von Ladeinfrastruktur.

Für das Gewerbegebiet nördlich des Ottenbrunnenwegs, für das 2035 ein Bedarf zwischen 100 und 300 kW erwartet wird, scheinen keine geeigneten öffentlichen Flächen zur Verfügung zu stehen. Daher erscheint es sinnvoll, gemeinsam mit den ansässigen Gewerbetreibenden eine Lösung zu entwickeln. Durch eine Abfrage nach § 12 LMG kann über künftige Ausbaupläne Kenntnis gewonnen werden.

Der Parkplatz an der direkt an dieses Raster angrenzenden Felsenberg-Arena könnte zudem als möglicher Standort in Betracht gezogen 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.

Kommunensteckbrief Gemeinde Sersheim



Bildquelle: Gemeinde Sersheim

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 138 BEV/ 61 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von drei auf 138
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,9 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Acht Ladepunkte an drei Standorten
- ❖ 260 kW installierte Ladeleistung
- ❖ Zwei HPC-Ladepunkte

Bedarfsprognose

- ❖ 2026: kein zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur
- ❖ 2035: 463 kW zusätzlicher Bedarf
- ❖ Höchster Bedarf im Bereich der Ortsmitte

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Zwei Bereiche mit mittlerem Bedarf 2035²
- ❖ Schwerpunkt im Bereich der Altstadt

Potenzialflächen

- ❖ Öffentlich: Parkplätze in der Talstraße und an der Gymnastikhalle
- ❖ Halb-öffentlich: Gewerbetreibende als Partner

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 durch die Kommune 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 Bedarf, Blick aber auch darüber hinaus
- ❖ 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 Sersheim hat ca. 5.500 Einwohner und eine Fläche von 11,48 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 824, die Zahl der Auspendler 2.289. Zusätzlich kommen 268 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 3.381 Pendlerbewegungen in Sersheim statt³.

Die Gemeinde verfügt über einen Bahnhof, den Züge der Linien MEX17a sowie MEX17c bedienen. Somit ist Sersheim an die Strecke Stuttgart – Bietigheim – Vaihingen (Enz) – Mühlacker – Bretten – Bruchsal sowie Pforzheim angebunden.

Nachbargemeinden von Sersheim sind die Vaihinger Ortsteile Kleinglattbach und Horrheim, die Sachsenheimer Ortsteile Hohenaslach und Großsachsenheim sowie Oberriexingen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die zuständige Mitarbeiterin der Gemeindeverwaltung schätzt die derzeit vorhandene Ladeinfrastruktur in Sersheim als ausreichend ein. Gleichzeitig gibt es Forderungen bzw. Wünsche seitens der Politik, der Verwaltung, der Bürger sowie lokaler Energieversorger, den Ladeinfrastrukturausbau weiter voranzutreiben.

Der größte Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wird im halböffentlichen Bereich gesehen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Sersheim insgesamt 138 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 61 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Sersheim lediglich jeweils drei BEV und PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 47 BEV erhöht, während 126 PHEV zugelassen waren.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Sersheim beträgt 3,9 % und somit etwas weniger als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 11,9 % (16 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,6 % (122 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Sersheim stehen derzeit acht Ladepunkte zur Verfügung, wovon sechs Normallade- sowie zwei HPC-Ladepunkte sind⁴. Die installierte Ladeleistung aller Ladepunkte beträgt 260 kW. 2022 war noch keine Ladeinfrastruktur vorhanden.

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/sersheim/

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

An folgenden Standorten besteht derzeit Ladeinfrastruktur:

❖ **Schloßstraße 24**

Energie Service Bietigheim-Bissingen GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Am Markt 6**

Energie Service Bietigheim-Bissingen GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Industriestraße 1**

Shell Deutschland GmbH
2 HPC-Ladepunkte

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.

Verteilnetzbetreiber in Sersheim sind die Stadtwerke Bietigheim-Bissingen GmbH. Im Rahmen der Konzepterstellung fand ein erster Austausch mit den Stadtwerken statt.

Die Stadtwerke führte einen Stromcheck durch, in dem auch das Szenario des Hochlaufs der Elektromobilität bzw. dem Ausbau der Ladeinfrastruktur betrachtet wurde.

Anhand von Anmeldungen können die Stadtwerke die für das Stromnetz notwendigen Maßnahmen ergreifen.

Als Netzbetreiber agieren die Stadtwerke anhand der Anmeldungen und der Betrachtung bzw. der Annahme des Lastzuwachses, beispielsweise durch Ladeinfrastruktur.

Für die Stadtwerke ist es zielführend und wünschenswert, wenn die Kommune sie früh in den Prozess involviert.

4 Bedarfsanalyse

Sersheim ist mit der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur bereits gut aufgestellt. Der erwartete Hochlauf der Elektromobilität wird jedoch dafür sorgen, dass zukünftig ein weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig sein wird.

Während 2026 der Bedarf gedeckt sein wird, zeigt die Prognose, dass 2027 mit 47 kW ein geringer zusätzlicher Bedarf an Ladeinfrastruktur erwartet wird. Dieser Bedarf steigt in den folgenden Jahren moderat, aber stetig an, sodass 2035 ein Bedarf von 465 kW prognostiziert wird.

Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 0 kW
- 2027: 45 kW
- 2028: 110 kW
- 2029: 165 kW
- 2030: 227 kW
- 2035: 463 kW

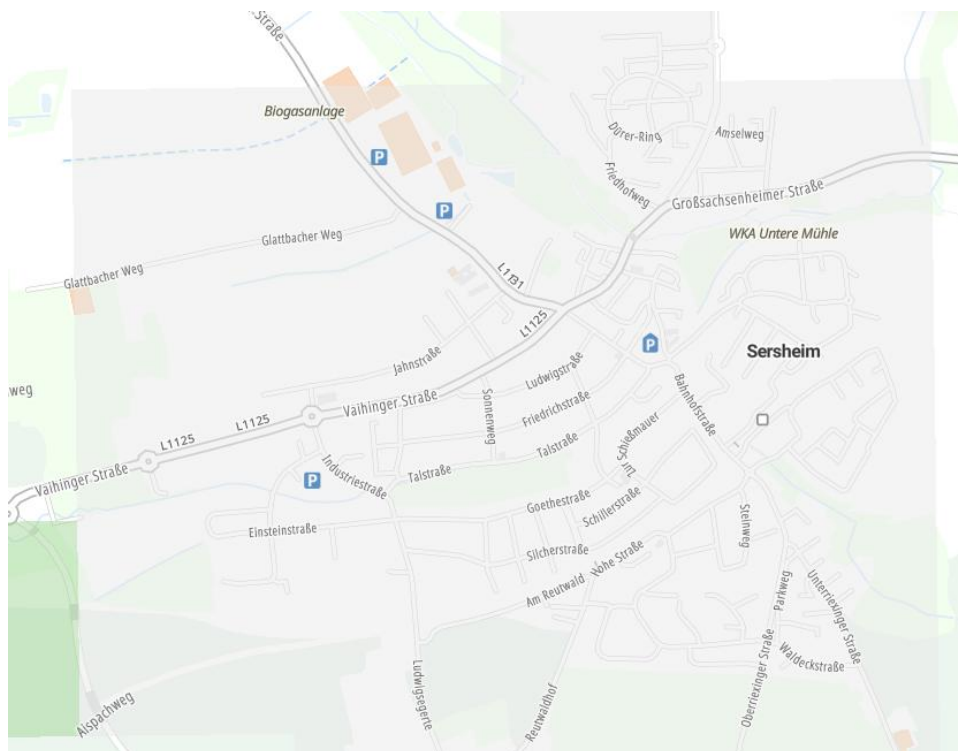


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL

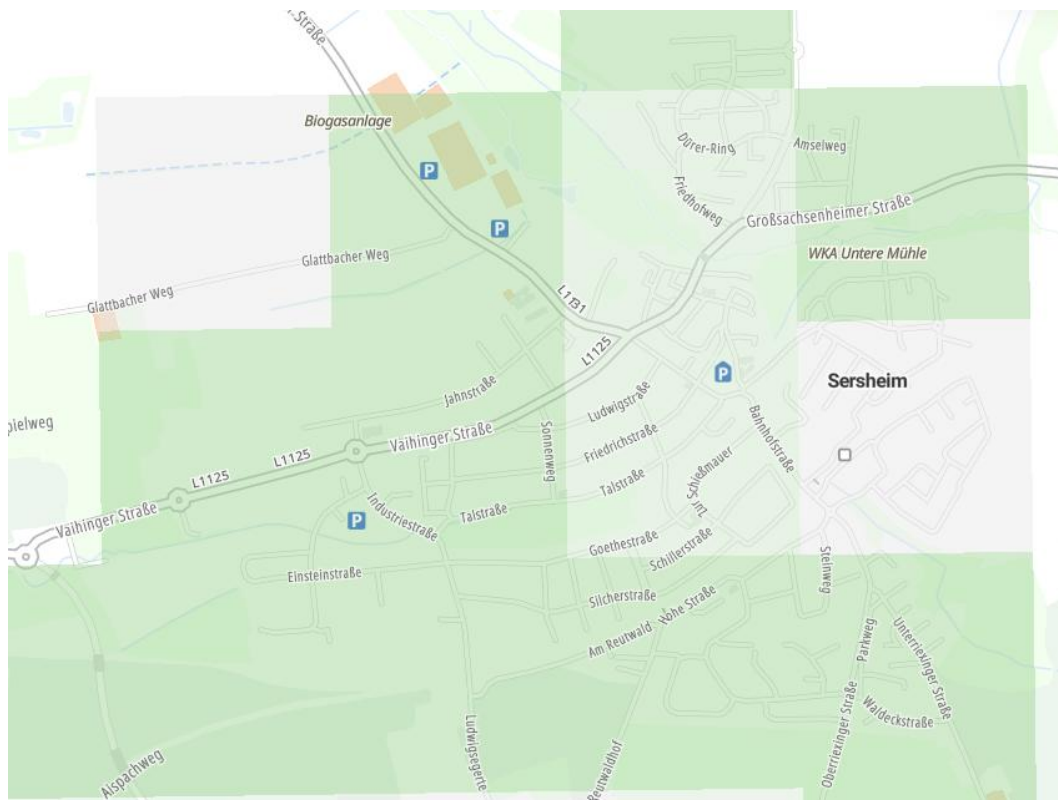


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL

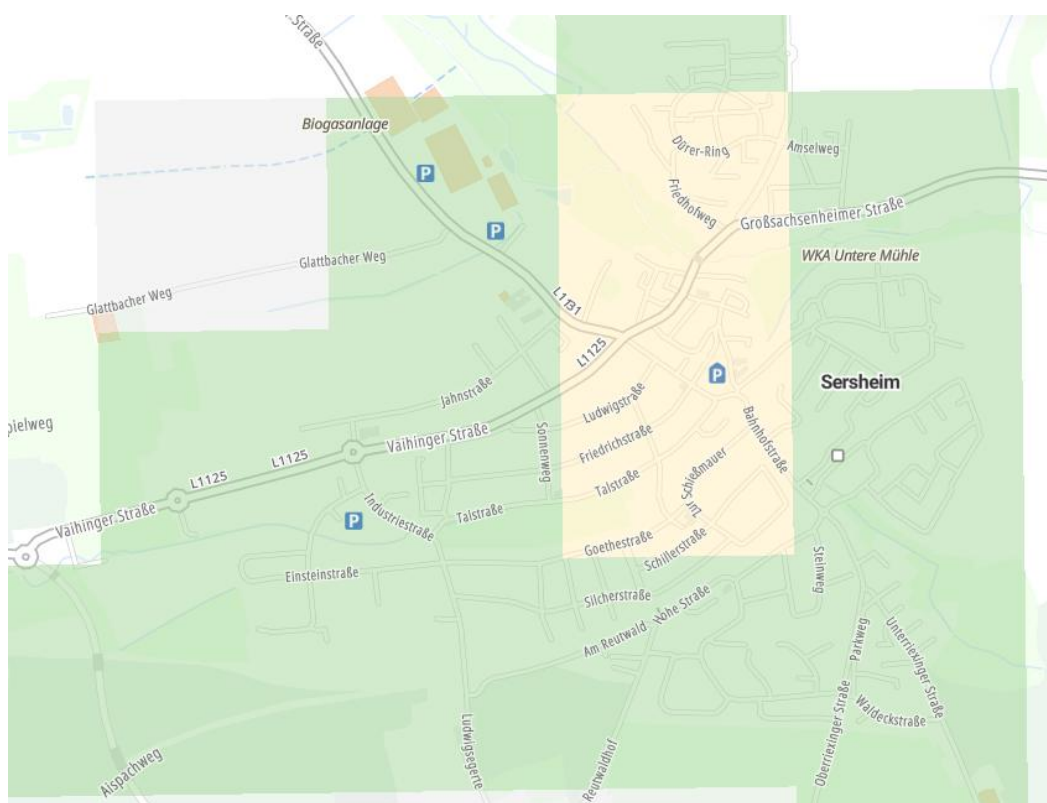


Abbildung 3 Bedarfskarte 2030; Quelle: StandortTOOL

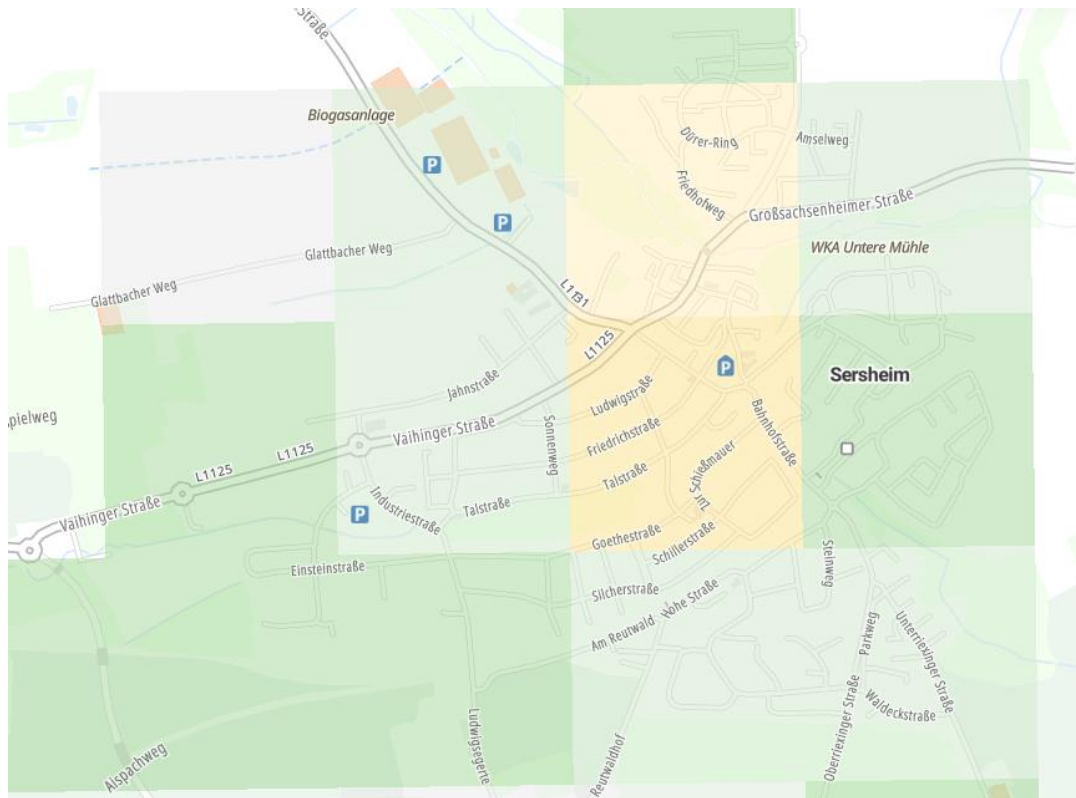


Abbildung 2 Bedarfskarte 2035; Quelle: StandortTOOL

Während 2026 kein zusätzlicher Bedarf in Sersheim besteht (siehe Abbildung 1), werden 2028 zwei Raster sichtbar, die immer noch einen geringen, aber im Vergleich zum restlichen Gemeindegebiet etwas höheren Bedarf von 22 bis 50 kW aufweisen (siehe Abbildung 2). Bis 2030 erhöht sich der Bedarf innerhalb dieser beiden Raster auf 50 – 100 kW. Die beiden direkt nebeneinanderliegenden Bereiche umfassen ungefähr das Gebiet zwischen Dürer Ring und Kirche St. Stephanus (siehe Abbildung 3).

Für das südlichere der beiden Raster rund um die Kirche St. Stephanus wird für 2035 ein Bedarf von 100 – 300 kW prognostiziert (siehe Abbildung 4). Dieser Bereich umfasst die Ortsmitte mit mehreren Geschäften sowie das Rathaus der Gemeinde.

Das Raster zwischen Dürer Ring und Johanneskirche verbleibt bei einem Bedarf von 50 – 100 kW.

In unmittelbarer Nähe zur bestehenden Ladesäule in der Talstraße könnte der öffentliche Parkplatz als möglicher Standort für weitere Ladeinfrastruktur in Frage kommen. Dieser befindet sich in der Ortsmitte sowie im Umfeld von Wohnhäusern und kann somit für verschiedene Zielgruppen von Interesse sein.

In unmittelbarer Nähe zum Raster mit höchstem Bedarf befindet sich der Bahnhof. Mehrere Parkplätze im direkten Umfeld könnten als mögliche Standorte für Ladeinfrastruktur in Betracht gezogen werden. Der P+R Parkplatz, der nur für Reisende zur Verfügung steht, könnte beispielsweise für Elektrofahrzeuge während dem Ladevorgang auch außerhalb von Reisen zugänglich gemacht werden.

Als weitere Möglichkeit sollte der Parkplatz an der Gymnastikhalle in Erwägung gezogen werden. Dieser befindet sich zwar in keinem Raster mit erhöhtem Bedarf und zudem etwas

außerhalb der Gemeinde. Dennoch bietet die große Parkplatzfläche die Möglichkeit, Ladesäulen aufzubauen.

Für den halb-öffentlichen Bereich erscheint insbesondere das Gewerbegebiet als geeignet, um mit Akteuren über potenzielle Pläne in Kontakt zu treten und diese durch § 12 LMG zu deren Ausbauplänen zu befragen.

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.

Kommunensteckbrief Stadt Steinheim an der Murr



Bildquelle: Stadt Steinheim an der Murr

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 371 BEV/ 197 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von zwölf auf 371
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,6 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ 21 Ladepunkte an zehn Standorten
- ❖ 614 kW installierte Ladeleistung
- ❖ Drei Standorte in Verbindung mit e-Carsharing

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ zunächst geringer zusätzlicher Bedarf
- ❖ 2035: 845 kW
- ❖ Geringer Bedarf in Höpfigheim und Kleinbottwar²

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Höchster Bedarf im Bereich der Ortsmitte
- ❖ Mittlerer Bedarf in mehreren Bereichen Steinheims

Potenzialflächen

- ❖ Öffentlich: Parkplätze in der Bahnhofstraße, Steinbeisstraße sowie Höpfigheimer Straße
- ❖ Halb-öffentlich: Norma in der Bahnhofstraße

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 durch die Kommune 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 höchstem 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

Steinheim an der Murr zählt rund 12.300 Einwohner. Im größten Stadtteil Steinheim leben etwa 8.400 Menschen, in Kleinbottwar 1.644 und in Höpfigheim 2.268.

Die Fläche der Stadt beträgt 23,18 km².

Zum täglichen Verkehrsaufkommen tragen insgesamt 6.711 Pendelbewegungen bei. Dazu gehören 1.539 Einpendler, 4.582 Auspendler sowie 590 Personen, die innerhalb der Stadtgrenzen ihren Arbeitsweg zurücklegen³.

Die ÖPNV-Anbindung Steinheims besteht lediglich aus Buslinien. Zudem ist die BAB 81 (Stuttgart – Heilbronn) durch die Ausfahrt Pleidelsheim über die L1100 in etwa 6 km zu erreichen.

Nachbarkommunen der Stadt sind Marbach am Neckar, Großbottwar, Pleidelsheim, Murr, Ingersheim und Erdmannshausen, die alle ebenfalls im Landkreis Ludwigsburg liegen, sowie Aspach im Rems-Murr-Kreis.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

In der Kommunenumfrage wurde von Seiten der Stadtverwaltung die derzeit vorhandene Ladeinfrastruktur als ausreichend eingeschätzt.

Politik sowie Bürgerinnen und Bürger äußerten den Wunsch bzw. die Forderung, den Ladeinfrastrukturausbau in der Stadt weiter voranzutreiben. Seitens der Verwaltung, Unternehmen sowie der lokalen Energieversorger gab es hingegen keine Forderungen diesbezüglich.

Der größte Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wird im privaten Bereich verortet.

Im öffentlichen Bereich befinden sich zwei weitere Ladesäulen im Wohngebiet in Steinheim in der Umsetzung.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Steinheim insgesamt 371 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 197 Plug-in-Hybride (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Steinheim lediglich zwölf BEV und acht PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 119 BEV erhöht, während 104 PHEV zugelassen waren.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Steinheim beträgt 4,6 % und somit etwas mehr als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 12,5 % (68 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 4,0 % (303 Pkw).

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/steinheim-an-der-murr/

3.3 Ladeinfrastruktur

Derzeit sind in Steinheim 21 öffentlich zugängliche Ladepunkte vorhanden. Dabei handelt es sich um 14 Normallade- sowie sieben Schnellladepunkte⁴. Die installierte Ladeleistung beträgt insgesamt 614 kW. 2021 waren lediglich 137 kW Ladeleistung in Steinheim installiert. Trotz steigender Zulassungszahlen von E-Pkw stagniert die installierte Ladeleistung jedoch seit 2023. Durch die sich in Umsetzung befindenden Ladepunkte wird dieser Wert jedoch zeitnah ansteigen.

Durch fehlende Angaben im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur konnten die Ladepunkte Haus Steinheim sowie der Normalladepunkt beim Kaufland nicht für die Berechnung der Bedarfe berücksichtigt werden. Der tatsächliche Bedarf fällt somit etwas geringer aus.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur:

❖ **Bottwartstraße 3 (Ortsteil Kleinbottwar)**

Deer GmbH

1 Schnelllade- und 1 Normalladepunkt

❖ **Burgunder Straße 4 (Ortsteil Höpfigheim)**

Deer GmbH

1 Schnelllade- und 1 Normalladepunkt

❖ **Badtorstraße 17**

Deer GmbH

1 Schnelllade- und 1 Normalladepunkt

❖ **Bahnhofstraße 2**

Deer GmbH

2 Normalladepunkte

❖ **Steinbeisstraße 15**

Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG

2 Schnellladepunkte und 1 Normalladepunkt

❖ **Klosterhof**

Süwag Vertrieb AG & Co. KG

2 Normalladepunkte

❖ **Haus Steinheim 1**

Süwag Vertrieb AG & Co. KG

4 Normalladepunkte

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

❖ **Bahnhofstraße 9**

ALDI SÜD Immobilienverwaltungs-GmbH & Co. oHG
2 Schnelladepunkte

❖ **Karlstraße 8**

Andreas Tinter
1 Normalladepunkt

❖ **Frank-Sinatra-Straße 7**

Sven Möller
1 Normalladepunkt

Steinheim verfügt damit bereits über mehrere Ladepunkte verschiedener Betreiber. Besonders hervorzuheben ist, dass in den Ortsteilen Höpfigheim und Kleinbottwar jeweils eine Ladesäule mit je einem Schnell- und Normalladepunkt vorhanden ist. Zu beachten ist jedoch, dass diese beiden Ladesäulen ebenso wie die Ladeeinrichtung in der Bahnhofstraße ein Standort für ein e-Carsharing-Fahrzeug darstellen. Somit ist einer der beiden Ladepunkte regelmäßig durch ein Carsharing-Fahrzeug belegt.

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.

Verteilnetzbetreiber in Steinheim an der Murr ist die Syna GmbH. Ein erster Austausch zwischen der Kreisverwaltung und der Syna hat bereits stattgefunden.

In der Zielnetzplanung der Syna werden Prognosen zum Hochlauf der Elektromobilität sowie zur Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Daraus leitet der Netzbetreiber langfristig notwendige Ausbaubedarfe und Investitionsbedarfe ab. Aktuell erstellt die Syna die Regionalszenarien für das Jahr 2026, in denen Steinheim als Teil der Planungsregion Südwest berücksichtigt wird.

Der Netzausbau erfolgt bedarfsorientiert, vorausschauend und langfristig, um die Stromnetze an die wachsende Versorgungsaufgabe anzupassen und eine sichere Versorgung zu gewährleisten. Da neue Verbrauchsanfragen – etwa für Ladepunkte – zeitlich und örtlich schwer vorhersehbar sind, kann es in Einzelfällen vorübergehend zu Einschränkungen bei Neuansuchen kommen, bis notwendige Netzausbaumaßnahmen umgesetzt wurden.

Die Kommune sollte den Netzbetreiber frühzeitig informieren, sobald Planungen für neue Ladeinfrastruktur konkret werden. Dadurch können potenzielle Netzausbaubedarfe rechtzeitig geprüft, abgestimmt und entsprechende Investitionsmittel für etwaige Maßnahmen eingeplant werden.

4 Bedarfsanalyse

Steinheim ist mit der aktuell vorhandenen Ladeinfrastruktur bereits gut aufgestellt. Der künftige Hochlauf der Elektromobilität erfordert jedoch einen weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren.

Während zunächst kein bzw. nur ein geringer zusätzlicher Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur prognostiziert wird, steigt der zusätzliche Bedarf bis 2035 stetig auf 845 kW an.

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.

Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 0 kW
- 2027: 69 kW
- 2028: 186 kW
- 2029: 286 kW
- 2030: 400 kW
- 2035: 845 kW

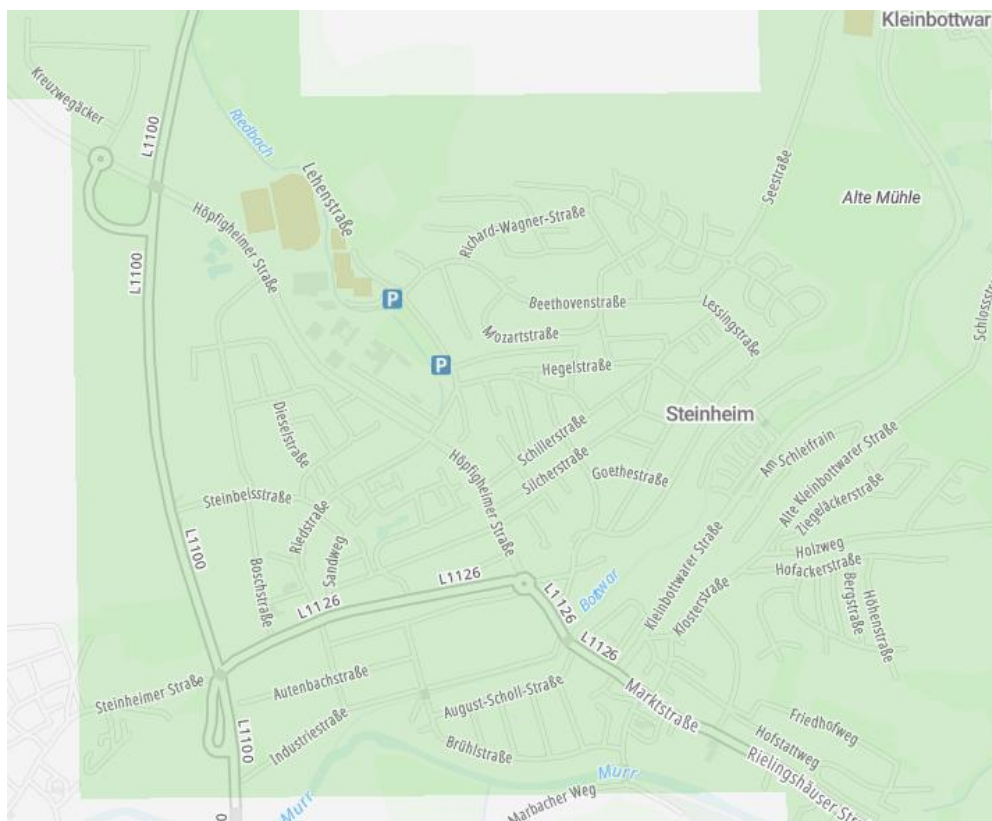


Abbildung 1 Bedarfskarte Steinheim 2028; Quelle: StandortTOOL

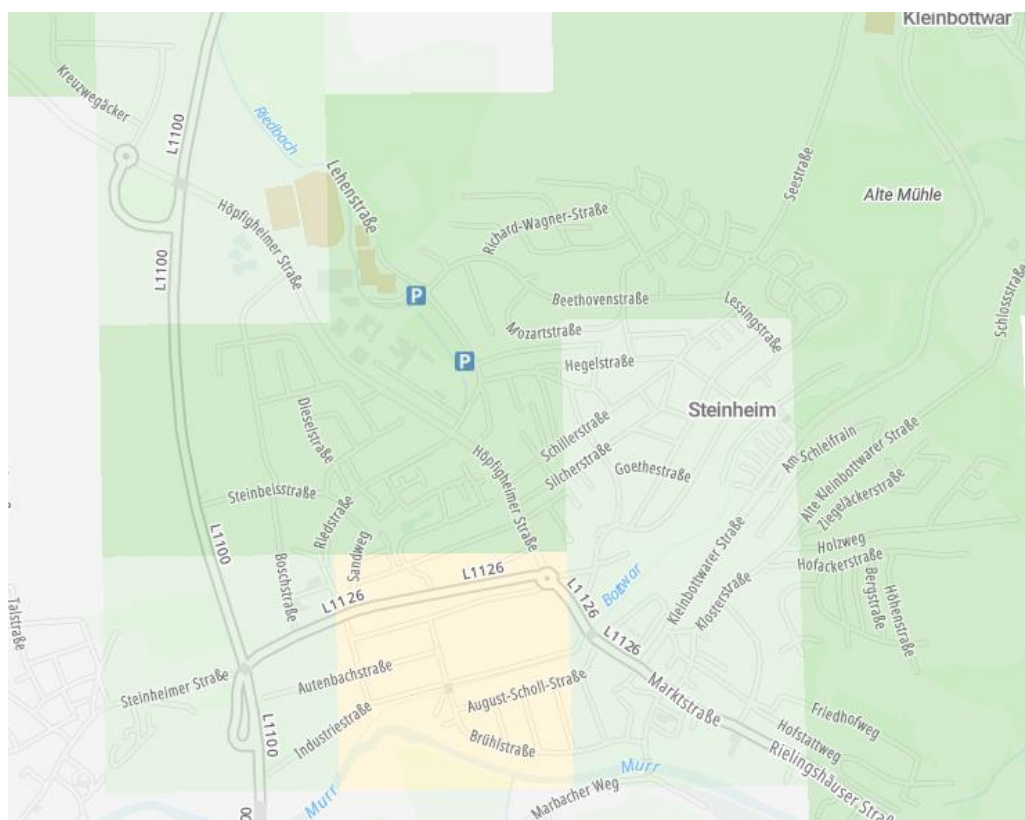


Abbildung 2 Bedarfskarte Steinheim 2030; Quelle: StandortTOOL

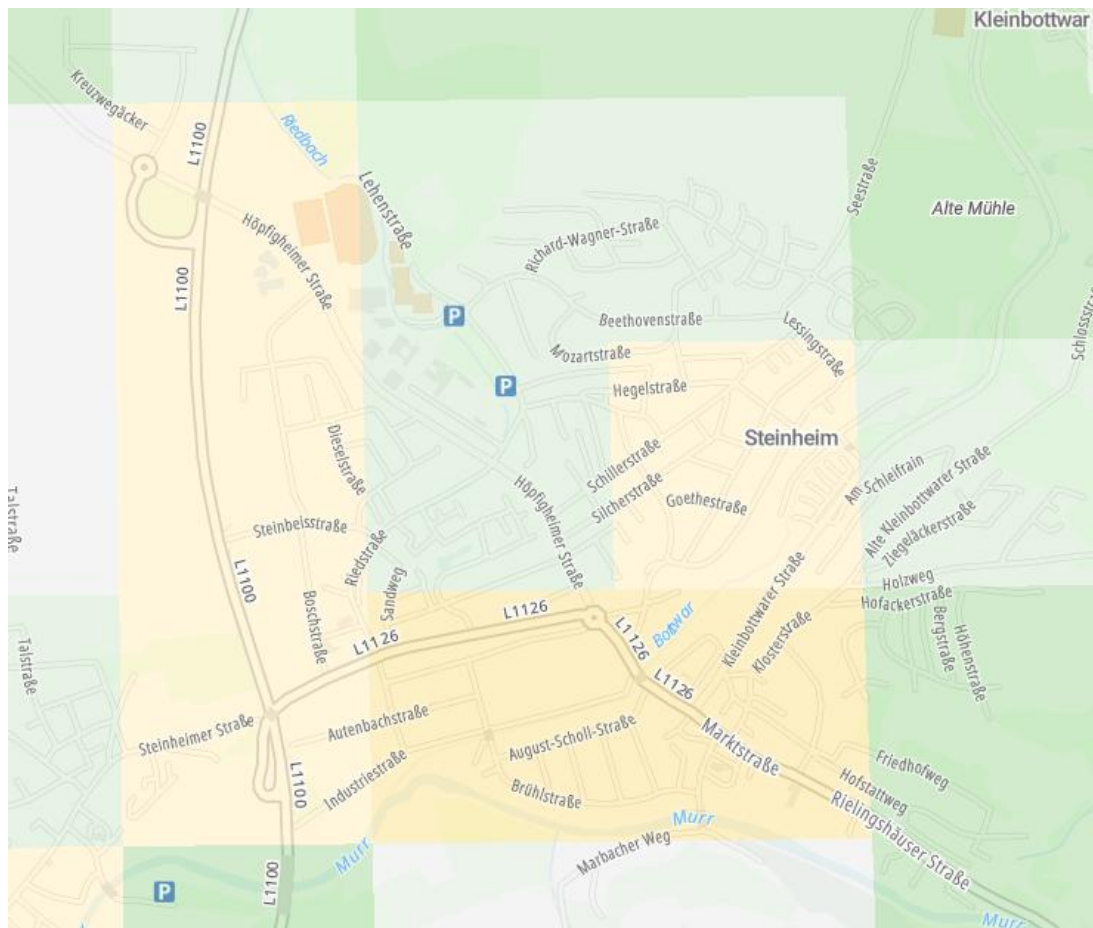


Abbildung 3 Bedarfskarte Steinheim 2035; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 4 Bedarfskarte Kleinbottwar und Höpfigheim 2035; Quelle: StandortTOOL

Bis zum Jahr 2028 lässt sich noch kein Bedarf erkennen, der über eine geringe Einstufung hinausgeht (siehe Abbildung 1).

2030 wird ein Raster sichtbar, das einen mittleren Bedarf von 50 – 100 kW aufweist (siehe Abbildung 2). Dabei handelt es sich um einen Bereich zwischen der Murr und der Murrer Straße.

Dieser Bereich ist zum Teil industriell geprägt, zudem befinden sich Wohnhäuser in der Gegend.

Der Bedarf in diesem Raster erhöht sich bis 2035 auf 100 bis 300 kW (siehe Abbildung 3). Für das direkt angrenzende Raster, das unter anderem auch das Steinheimer Rathaus beinhaltet, wird für 2035 ebenfalls ein Bedarf zwischen 100 und 300 kW erwartet. Zudem weisen mehrere Teile des Stadtgebiets von Steinheim einen Bedarf zwischen 50 und 100 kW auf.

Der Bedarf in den Stadtteilen Höpfigheim und Kleinbottwar bleibt bis 2035 lediglich gering (siehe Abbildung 4).

Im Bereich mit dem höchsten prognostizierten Bedarf befindet sich bereits Ladeinfrastruktur. In Erwägung gezogen werden könnte, mittelfristig die bestehende Ladesäule in der Bahnhofstraße zu erweitern. Eine große Anzahl an Parkmöglichkeiten bietet die Möglichkeit hierfür. Darüber hinaus bieten auch Einzelhandelsgeschäfte in diesem Bereich die Möglichkeit für halb-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Der Parkplatz der Norma in der Bahnhofstraße können attraktive Standorte für Ladeinfrastruktur sein, weshalb eine Kontaktaufnahme mit den jeweiligen Unternehmen sinnvoll erscheint.

Mögliche Ladeinfrastruktur in einem weiteren Bereich mit mittlerem Bedarf erscheint in der Steinbeisstraße sowie Höpfigheimer Straße als sinnvoll. Große Parkplätze am Freibad sowie am Stadion bieten die Flächen und sind als Point of Interest besonders geeignet.

Zu berücksichtigen ist auch die geringe Distanz zur Nachbargemeinde Murr. In Murr stehen mehrere HPC-Charger mit besonders hoher Ladeleistung zur Verfügung, die auch für Einwohner aus Steinheim eine sinnvolle Möglichkeit zum kurzfristigen und schnellen Laden darstellen.

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.

Kommunensteckbrief Stadt Tamm



Bildquelle: Stadt Tamm

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 305 BEV/ 230 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von sieben auf 305
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 3,8 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Acht öffentlich zugängliche Ladepunkte
- ❖ 145 kW installierte Ladeleistung

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 432 kW
- ❖ 2035: 1.750 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Schwerpunkte um das Wohngebiet Hohenstange sowie südlich des Bahnhofs
- ❖ Fast gesamtes Stadtgebiet mit mittlerem Bedarf² 2035

Potenzialflächen

- ❖ Öffentlich: Heilbronner Straße; Parkplatz Ulmer Straße; Parkplatz Friedhof, Parkplatz Amselweg
- ❖ Halb-öffentlich: Gewerbetreibende, Parkplätze Netto und ALDI, Edeka, Parkplatz Kleiststraße

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 durch die Kommune 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 höchstem Bedarf; Betrachtung des gesamten Stadtgebiets
- ❖ 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 Stadt Tamm hat ca. 12.300 Einwohner und eine Fläche von 8,78 km².

Die Zahl der Einpendler beträgt 4.360, die Zahl der Auspendler 5.119. Zusätzlich kommen 470 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 9.949 Pendlerbewegungen in Tamm statt³.

Die Stadt verfügt über einen Bahnhof, den die Linie S5 (Bietigheim – Stuttgart) der S-Bahn Stuttgart bedient.

Die Bundesautobahn 81 ist über die Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord in kurzer Zeit erreichbar. Über die Landesstraße 1133 ist zudem die Bundesstraße 27 (Ludwigsburg – Heilbronn) an Tamm angebunden.

Nachbargemeinden sind Bietigheim-Bissingen im Norden, Freiberg am Neckar im Osten, Asperg und Markgröningen im Süden sowie die Große Kreisstadt Ludwigsburg.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Stadtverwaltung Tamm schätzt die derzeit vorhandene öffentliche Ladeinfrastruktur in der Stadt als noch nicht ausreichend ein. Es gibt seitens der Politik sowie Verwaltung den Wunsch bzw. die Forderung, den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter voranzutreiben.

Der größte Bedarf in Tamm wird im öffentlichen Bereich gesehen. Mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim befindet sich die Stadt zudem im Austausch über mögliche weitere Standorte, wenngleich sich derzeit keine in Planung befinden.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Tamm insgesamt 305 vollelektrische Pkw (BEV) und 230 Plug-In-Hybrid-Pkw (PHEV) zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Tamm lediglich sieben BEV und elf PHEV registriert. Bis zum Jahr 2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 115 BEV erhöht, während 162 PHEV zugelassen waren. Seitdem hat sich der Bestand vollelektrischer Fahrzeuge fast verdreifacht.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Tamm beträgt 3,8 %. Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 10,6 % (63 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,3 % (242 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Tamm sind derzeit neun öffentliche zugängliche Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur

³ Quelle: pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/tamm/

gemeldet. Dabei handelt es sich um neun Normalladepunkte⁴. Die installierte Gesamtladeleistung dieser Ladepunkte beträgt derzeit 145 kW.

Drei bei der Bundesnetzagentur als öffentlich zugänglich gemeldete Ladepunkte befinden sich auf privaten Flächen und stehen der Öffentlichkeit faktisch nicht zur Verfügung. Dabei handelt es sich um einen Ladepunkt auf einem privaten Grundstück sowie um zwei Ladepunkte auf dem Gelände eines Unternehmens, bei denen ein öffentliches Laden nicht möglich ist.

Zwei weitere Ladepunkte in der Stuttgarter Straße werden wiederum noch nicht bei der Bundesnetzagentur angezeigt, stehen der Öffentlichkeit jedoch zur Verfügung.

An folgenden Standorten besteht aktuell Ladeinfrastruktur, die öffentlich zugänglich und nutzbar ist:

❖ **Ulmer Straße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Hauptstraße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Alleenstraße**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Stuttgarter Straße (höhe Gebäude Nr. 172)**

SWLB Mobilität GmbH
2 Normalladepunkte
[Standort noch nicht bei der Bundesnetzagentur gelistet]

Erwähnenswert ist zudem, dass in Tamm öffentliche Ladeinfrastruktur für LKW besteht. Zwei Ladesäulen, die das gleichzeitige Laden von bis zu vier elektrischen LKW ermöglichen, wurden von der Robert Bosch GmbH am Standort Tamm errichtet und stehen auch externen LKW zur Verfügung.

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.

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

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 Tamm ist die NetzeBW GmbH. Im Rahmen der Konzepterstellung fand bereits ein erster Austausch statt. NetzeBW betonte dabei, den bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur in den Kommunen – und damit auch in Tamm – 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.

Für größere Vorhaben, insbesondere Ladeparks mit hohen Leistungen, wird empfohlen, frühzeitig den Austausch mit NetzeBW 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 NetzeBW 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

Kommunensteckbrief Tamm, S. 5

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.

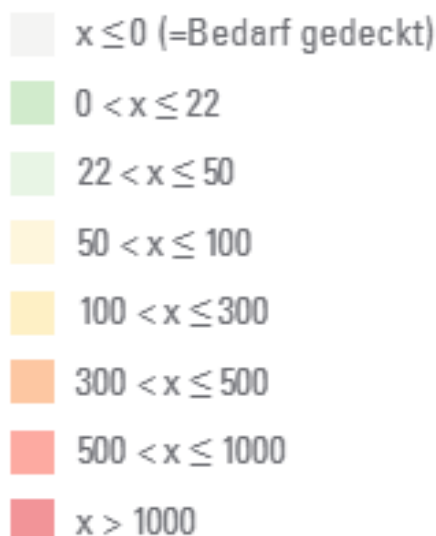
4 Bedarfsanalyse

Tamm ist mit der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur noch nicht ganz ausreichend aufgestellt. In den kommenden Jahren wird der zusätzliche Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur stetig steigen. Für 2026 wird ein zusätzlicher Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Höhe von 432 kW erwartet. Dies steigt bis 2035 auf 1.750 kW an.

Die Ermittlung der Ladebedarfe erfolgt durch das StandortTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur. Grundlage bilden bundesweite Berechnungen aus der Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“, die für verschiedene Zeiträume und Nutzungsszenarien den notwendigen Ausbau an Ladeleistung bestimmen.

Diese Werte werden mithilfe von Verkehrsmodellen auf die lokale Ebene übertragen und kleinräumig verortet. Dabei werden unterschiedliche Ladeanlässe, wie das Laden während eines Parkvorgangs oder bei Fahrtunterbrechungen, berücksichtigt. Zentrale Annahmen zum Fahrzeughochlauf und zum Ladeverhalten sind ebenfalls hinterlegt.

Die Bedarfe innerhalb der einzelnen Raster werden anhand verschiedener Farben angezeigt: Die Bedarfe zwischen 0 und 50 kW werden als „gering“ bezeichnet, zwischen 50 kW und 500 kW als „mittel“ sowie ab 500 kW als „hoch“.



Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 432 kW
- 2027: 591 kW
- 2028: 774 kW
- 2029: 928 kW
- 2030: 1.102 kW
- 2035: 1.750 kW

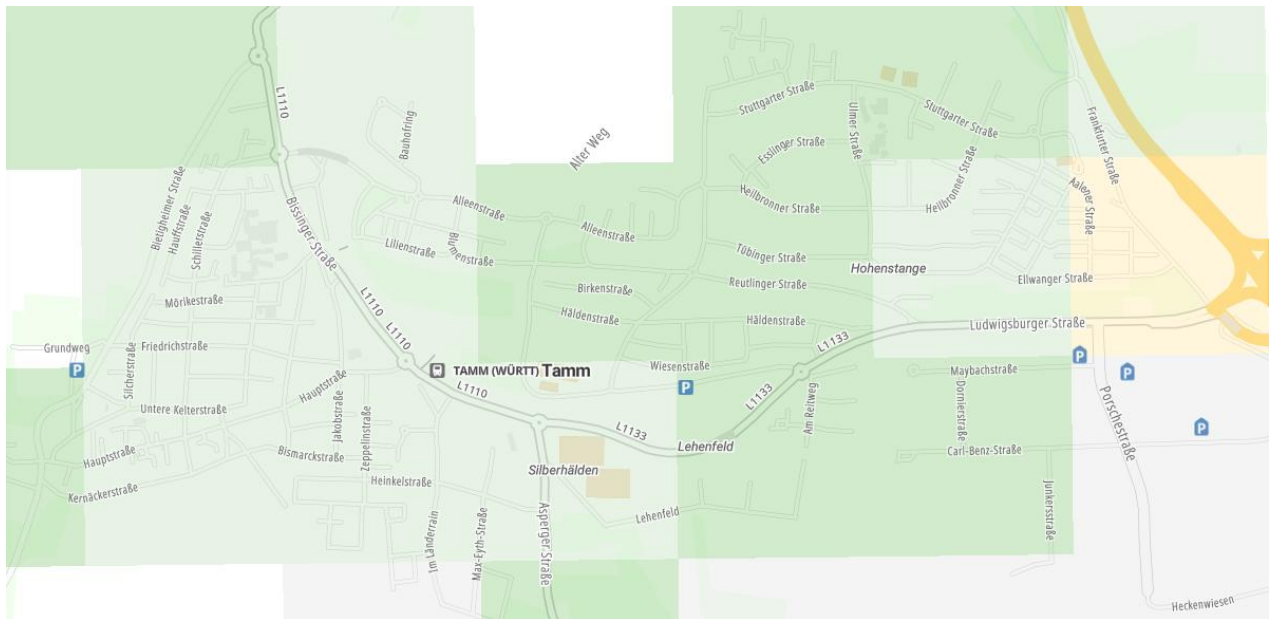


Abbildung 1 Bedarfskarte 2026; Quelle: StandortTOOL

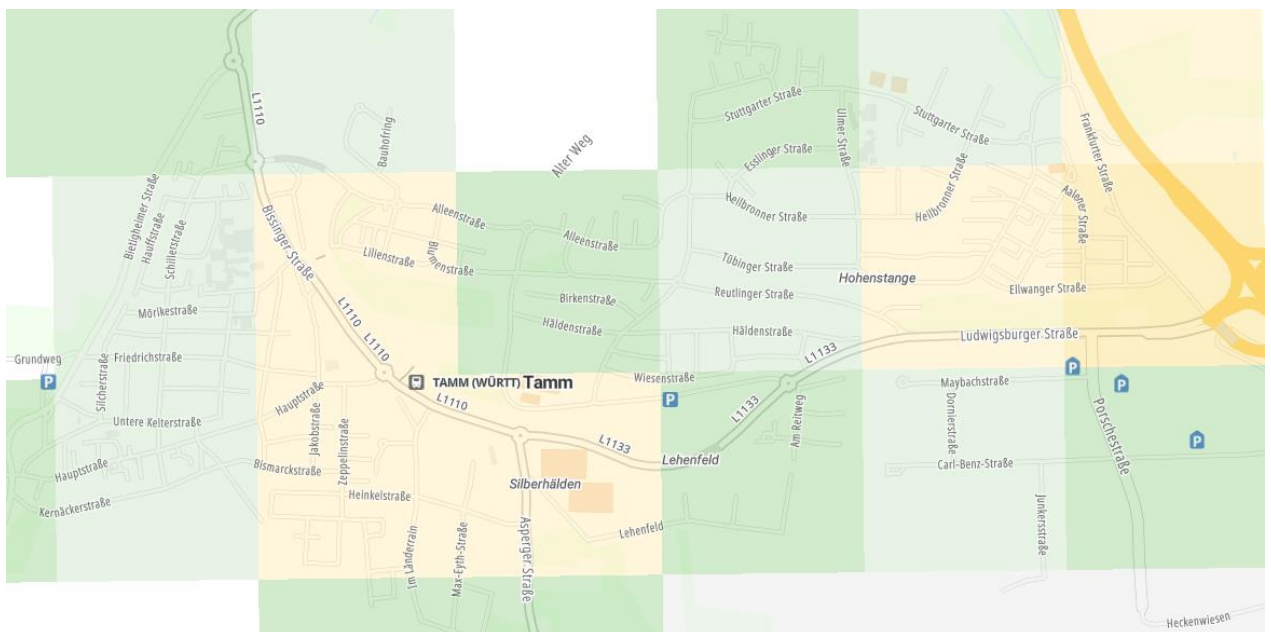
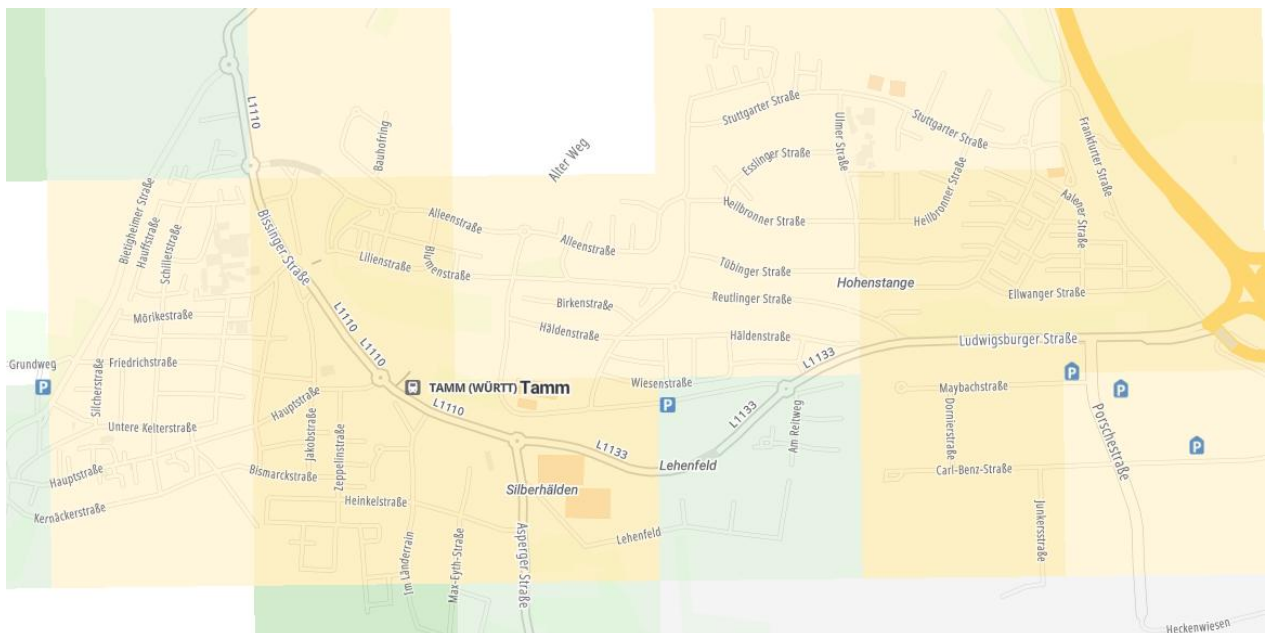
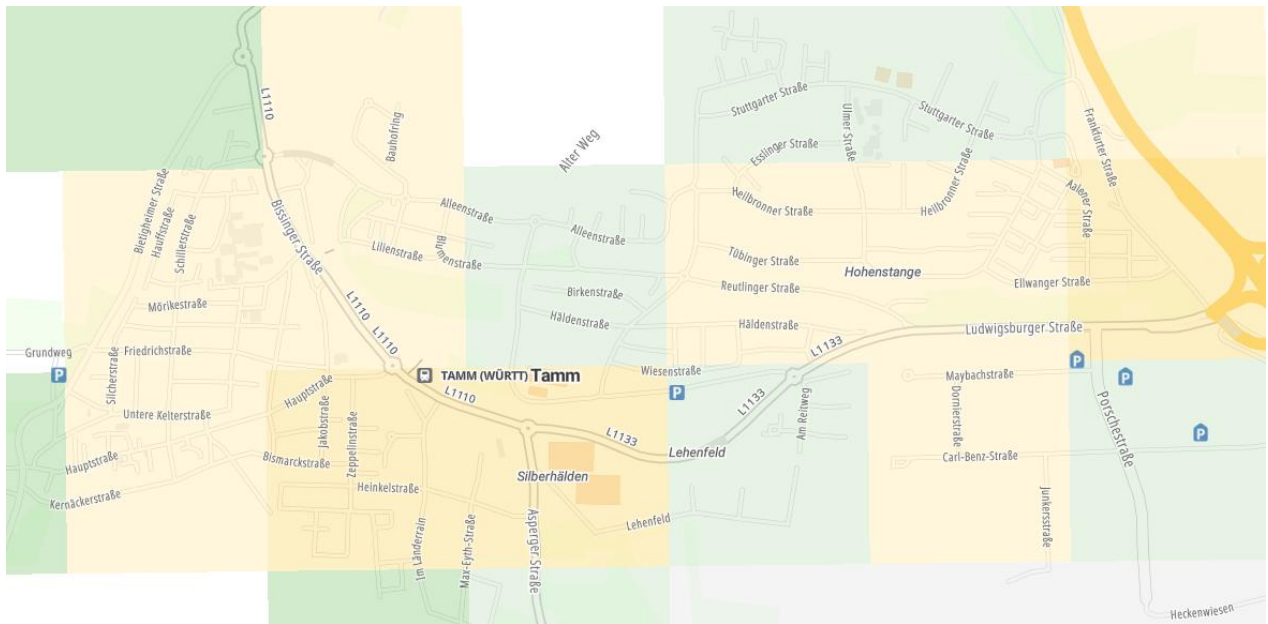


Abbildung 2 Bedarfskarte 2028; Quelle: StandortTOOL



Die Bedarfsraster im Jahr 2026 zeigen über das gesamte Stadtgebiet Bedarfe an. Lediglich der Bereich in der östlichen Hohenstange rund um die Frankfurter sowie Ellwanger Straße zeigt einen mittleren Bedarf zwischen 50 und 100 kW an (siehe Abbildung 1). Ein Teil des Rasters befindet sich im Ludwigsburger Stadtgebiet.

Der Bedarf in diesem Bereich erhöht sich 2028 auf 100 – 300 kW. Zudem zeigen sich weitere Bereiche mit einem Bedarf von 50 – 100 kW im Bereich der Hohenstange bis zur Ulmer Straße sowie rund um die Bissinger Straße und Bahnhofstraße (Siehe Abbildung 2).

2030 wird für den Bereich rund um die Bahnhofstraße südlich des Bahnhofs bzw. des Rathauses sowie dem direkt angrenzenden Raster, das die Sport- und Tennisplätze beinhaltet, ein Bedarf von 100 – 300 kW prognostiziert.

Neben Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Flächen könnte hier auch halb-öffentliche Ladepunkte in Frage kommen. Vor allem der Parkplatz des Netto Im Länderrain könnte hierfür in Betracht gezogen werden. Eine Anfrage nach § 12 LMG kann einen Überblick über Pläne und Aktivitäten in diesem Bereich verschaffen. Dasselbe gilt für den Bereich um die Frankfurter Straße. Dort befindet sich ein ALDI-Parkplatz. Da das Unternehmen das Thema Ladeinfrastruktur aktiv auf eigenen Parkplätzen vorantreibt, sollte auch hier über künftige Pläne Kenntnis gewonnen werden.

2035 wird für den Großteil des Stadtgebiets ein mittlerer Bedarf zwischen 50 und 300 kW pro Raster erwartet (Siehe Abbildung 4).

Im Bedarfsraster im Wohngebiet Hohenstange könnten vor allem zwei mögliche Standorte für Ladeinfrastruktur geprüft werden:

- Heilbronner Straße ab Ulmer Straße mit mehreren Parkplätzen am Straßenrand in einer Gegend mit größeren Wohngebäuden
- Ergänzung bestehender Ladepunkte auf dem Parkplatz in der Ulmer Straße

Da fast das gesamte Stadtgebiet einen mittleren Bedarf aufweist, können auch Standorte außerhalb der Schwerpunktbereiche in Erwägung gezogen werden. Mögliche Optionen wären dabei der Parkplatz am Friedhof sowie die Tiefgarage der Kelter.

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.

Kommunensteckbrief Stadt Vaihingen an der Enz



Bildquelle: Stadt Vaihingen an der Enz

1 Auf einen Blick

Bestand Elektromobilität

- ❖ 901 BEV / 425 PHEV¹ (01.10.2025)
- ❖ Starker Anstieg der BEV seit 2017 von 33 auf 901
- ❖ Gesamtanteil BEV am Pkw-Bestand 4,5 %

Bestand Ladeinfrastruktur

- ❖ Derzeit 43 Ladepunkte
- ❖ 1.416 kW installierte Ladeleistung

Bedarfsprognose öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- ❖ 2026: 356 kW zusätzlicher Bedarf
- ❖ 2035: 3.869 kW

Schwerpunkte künftiger Bedarfe

- ❖ Höchster prognostizierter Bereich rund um den Marktplatz
- ❖ Nur geringe Bedarfe in Roßwag und Riet²
- ❖ Mittlere Bedarfe in Enzweihingen, Aurich, Kleinglattbach, Ensingen, Horrheim und Gündelbach

Nächste mögliche Schritte

- ❖ Abfrage nach § 12 Landesmobilitätsgesetz (LMG) beim Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen durch die Kommune 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 durch die Kommune 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 erhöhtem 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 Stadt Vaihingen an der Enz hat ca. 29.900 Einwohner und eine Fläche von 73,4 km². Vaihingen an der Enz setzt sich aus neun Stadtteilen zusammen.

Die Zahl der Einpendler beträgt 4.841, die Zahl der Auspendler 9.731. Zusätzlich kommen 3.291 Binnenpendler hinzu. Somit finden täglich 17.863 Pendlerbewegungen in Vaihingen statt³.

Vaihingen liegt an der B 10 Pforzheim – Stuttgart. Die Bundesstraße bindet Vaihingen an die A 81 Stuttgart – Heilbronn über die Anschlussstelle Stuttgart – Zuffenhausen sowie die A 8 über die Anschlussstelle Pforzheim-Ost in ca. 20 Minuten an.

Der Bahnhof liegt direkt an der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Mannheim, wodurch Vaihingen gut an das Bahnnetz angebunden ist. So bestehen neben Regionalverbindungen auch mehrere ICE-, EC- und IC-Verbindungen zwischen Vaihingen und verschiedenen Großstädten, darunter München, Hamburg und Köln.

Vaihingen grenzt an die ebenfalls im Landkreis Ludwigsburg liegenden Städte und Gemeinden Sachsenheim, Sersheim, Oberriexingen, Markgröningen und Eberdingen. Zudem grenzen die zum Enzkreis gehörende Stadt Mühlacker sowie die Gemeinden Illingen und Sternenfels an Vaihingen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Kommunenumfrage

Die Stadtverwaltung gab in der durchgeführten Online-Umfrage an, das Ausmaß der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur in der Stadt als gering einzuschätzen.

Von Seiten der Politik, der Verwaltung sowie der Bürgerinnen und Bürger wurde der Wunsch bzw. die Forderung an die Kommune herangetragen, den Ladeinfrastrukturausbau voranzutreiben.

Den größten Bedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht die Stadtverwaltung im öffentlichen Bereich. Derzeit befinden sich bereits verschiedene Aktivitäten in Planung bzw. Umsetzung. So sollen bis 2030 an neun Standorten Ladepunkte entstehen.

3.2 Elektromobilität

Mit Stand zum 1. Oktober 2025 sind in Vaihingen insgesamt 901 BEV und 425 PHEV zugelassen.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt ein dynamisches Wachstum: Noch im Jahr 2017 waren in Vaihingen lediglich 33 BEV und 18 PHEV registriert. Bis zum Jahr

³ pendleratlas.de/baden-wuerttemberg/landkreis-ludwigsburg/vaihingen-an-der-enz/

2021 hatte sich die Zahl der rein elektrischen Fahrzeuge auf 322 BEV erhöht, während 264 PHEV zugelassen waren.

Der Gesamtanteil von BEV am Pkw-Bestand in Vaihingen beträgt 4,5 % und somit etwas mehr als der landesweite Durchschnitt (4,4 %). Der Anteil gewerblicher BEV beträgt 14,4 % (201 Pkw), der Anteil privater vollelektrischer Pkw 3,8 % (700 Pkw).

3.3 Ladeinfrastruktur

In Vaihingen an der Enz gibt es derzeit 43 Ladepunkte. Dabei handelt es sich um 35 Normalladepunkte, zwei Schnellladepunkte sowie sechs HPC-Ladepunkte⁴. Die Ladeleistung aller Ladepunkte beträgt 1.416 kW. 2021 waren lediglich 172 kW Ladeleistung installiert, womit sich die installierte Ladeleistung seitdem mehr als verzehnfacht hat.

An folgenden Standorten besteht derzeit öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur:

❖ **Franckstraße 17**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Stuttgarter Straße 46 – 52**

Deer GmbH
2 Normalladepunkte

❖ **Köpfwiesenweg**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Normalladepunkte

❖ **Fuchsäcker**

EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG
4 Normalladepunkte

❖ **Bahnhofstraße 129**

EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG
2 Normalladepunkte

❖ **Hertzstraße 9**

EnBW mobility+ AG & Co. KG
2 Schnellladepunkte

❖ **Stuttgarter Straße 121**

Pfalzwerke AG
4 HPC-Ladepunkte

⁴ Normalladepunkte ≤ 22 kW; Schnellladepunkte > 22 kW - < 150 kW; HPC-Ladepunkte ≥ 150 kW

- ❖ **Manfred-Behr-Straße 34 (Roßwag)**
Stadtwerke Mühlacker GmbH
2 Normalladepunkte

- ❖ **Horrheimer Straße 28 – 36 (Stadtteil Ensingen)**
Claus Heinemann Elektroanlagen GmbH
10 Normalladepunkte

- ❖ **Sogenring 1 (Stadtteil Kleinglattbach)**
EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG
2 Normalladepunkte

- ❖ **Am Schlossgarten 23 (Stadtteil Riet)**
EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG
2 Normalladepunkte

- ❖ **Pforzheimer Straße 55 (Stadtteil Horrheim)**
Shell Deutschland GmbH
2 HPC-Ladepunkte

- ❖ **Florianstraße 22 (Stadtteil Horrheim)**
ROMAI Robert Maier GmbH
2 Normalladepunkte

- ❖ **Buolweg 17 (Stadtteil Enzweihingen)**
EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG
2 Normalladepunkte

- ❖ **Klosterbergstraße 33**
Stadtwerke Mühlacker GmbH
2 Normalladepunkte

- ❖ **Brückenstraße 2 (Stadtteil Enzweihingen)**
Aydin Karabeyaz
1 Normalladepunkt

[Der Ladepunkt befindet sich auf einer privaten Fläche. Eine eindeutige Klärung der öffentlichen Zugänglichkeit war nicht möglich.]

In Vaihingen steht damit bereits eine größere Anzahl an Ladepunkten zur Verfügung, die von unterschiedlichen Betreibern betrieben werden. Neben einer Vielzahl an Normalladepunkten sorgen zwei Schnelllade- sowie insbesondere sechs HPC-Ladepunkte für hohe Ladeleistungen. Zudem befinden sich in mehreren Stadtteilen Ladepunkte und sorgen für eine gute Versorgung auch außerhalb des Stadtkerns.

Die Ladepunkte in der Klosterbergstraße sind noch nicht im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur registriert und konnten somit auch nicht in der Bedarfsberechnungen berücksichtigt werden.

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 Vaihingen 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 Vaihingen 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.

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

Mit der derzeit vorhandenen Ladeinfrastruktur ist Vaihingen bereits gut aufgestellt. Um aktuelle und künftige Bedarfe jedoch abzudecken, ist der weitere Ausbau von Ladepunkten notwendig.

Der prognostizierte zusätzliche Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur beträgt bereits 2026 356 kW und nimmt in den Folgejahren deutlich zu. Bis 2028 steigt er auf 1.254 kW und erreicht im Jahr 2035 rund 3.869 kW. Ladepunkte, die sich aktuell in Planung oder Umsetzung befinden bzw. noch nicht bei der Bundesnetzagentur gemeldet wurden, konnten in dieser Bedarfsprognose noch nicht berücksichtigt werden.

Die Entwicklung im Überblick:

- 2026: 356 kW
- 2027: 777 kW
- 2028: 1.254 kW
- 2029: 1.661 kW
- 2030: 2.119 kW
- 2035: 3.869 kW

Im Stadtteil Vaihingen an der Enz zeigen sich ab 2028 erste Bedarfe, die über einen geringen prognostizierten zusätzlichen Bedarf hinausgehen.

Für das Raster rund um den Marktplatz wird bereits 2028 ein zusätzlicher Bedarf von 100 – 300 kW erwartet. Dieser Bereich weitet sich südlich bis zur Anlegestelle Stocherkahn sowie im Westen bis Höhe Kreuzung Löbertstraße/ Hans-Krieg-Straße aus (siehe Abbildung 1).

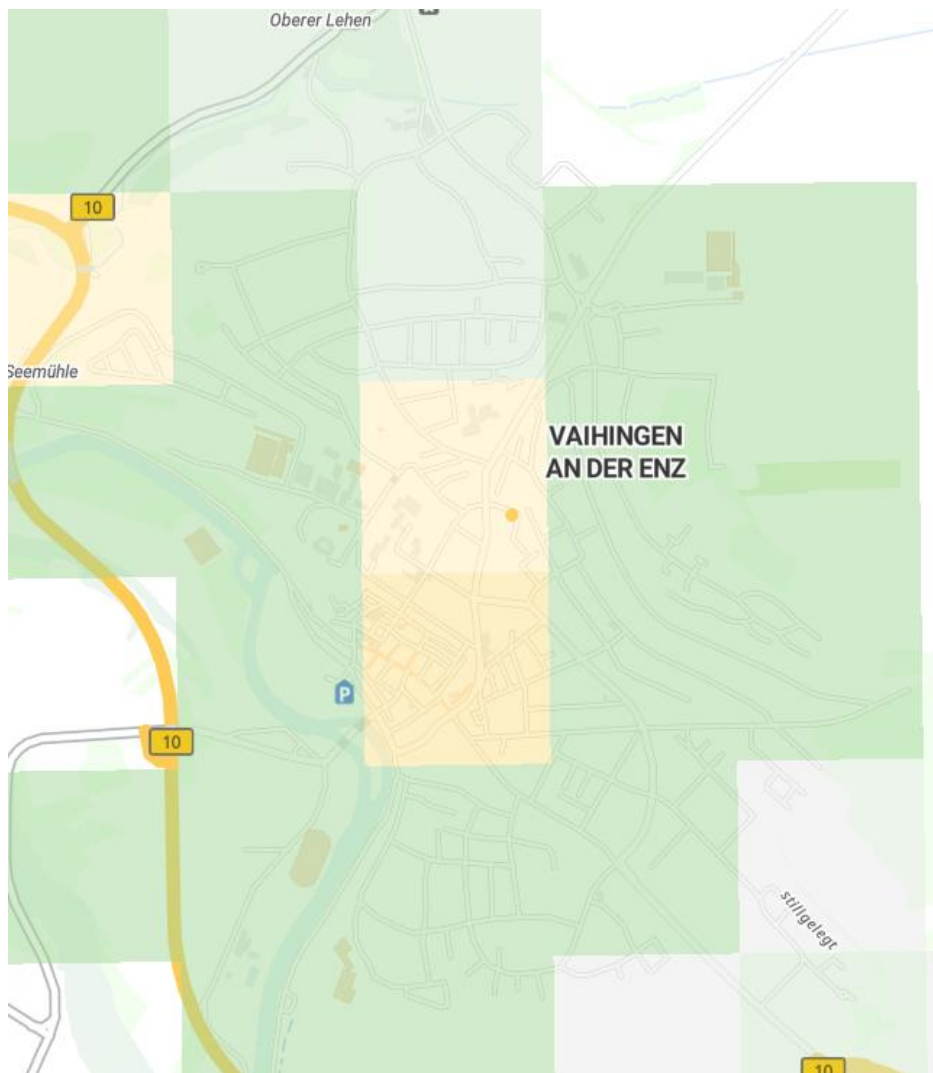


Abbildung 1 Bedarfskarte Vaihingens/ Enz 2028; Quelle: StandortTOOL



Abbildung 2 Bedarfskarte Vaihingen/ Enz 2030; Quelle: StandortTOOL

Direkt hier angrenzend wird für den Bereich bis Höhe Krankenhaus ein Bedarf von 50 – 100 kW prognostiziert, der sich bis 2030 ebenfalls auf 100 – 300 kW erhöht (siehe Abbildung 2).

Für zwei Bereiche am Rande des Stadtteils werden 2030 Bedarfe von 50 – 100 kW erwartet. Dabei handelt es sich um das Gebiet südlich des Solarparks Illingen, das neben der Seemühle auch das Wohngebiet im Lilo-Herrmann-Ring beinhaltet. Ebenso werden 50 – 100 kW zusätzlicher Bedarf für ein Raster im südlichen Bereich des Stadtteils, direkt angrenzend an Enzweihingen, prognostiziert. In diesem Bereich liegen ausschließlich gewerblich genutzte Gebäude.

2035 weisen weitere Raster einen Bedarf zwischen 50 und 300 kW auf, womit für einen Großteil des Gebiets des Stadtteils ein mittlerer Bedarf erwartet wird (siehe Abbildung 3).

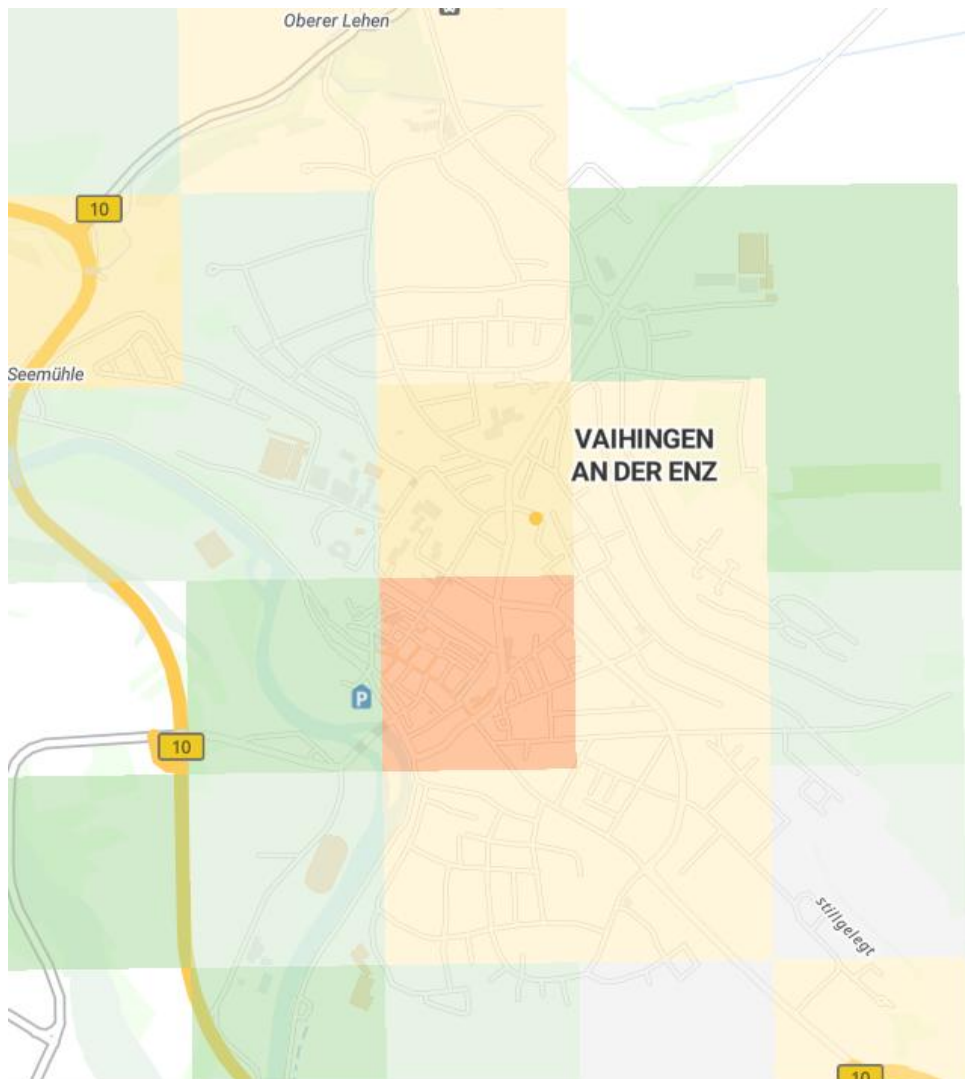


Abbildung 3 Bedarfskarte Vaihingen/ Enz 2035; Quelle: StandortTOOL

Der Schwerpunkt der Bedarfe liegt dabei im Stadtkern rund um den Marktplatz.

14 Ladepunkte im Stadtteil Vaihingen an der Enz sorgen bereits für eine gute Versorgung. Um die Bedarfe auch mit dem Hochlauf der Elektromobilität weiter decken zu können, ist der Ausbau von Ladepunkten erforderlich.

Innerhalb des Rasters mit dem höchsten erwarteten Bedarf erscheinen die Parkplätze rund um den Marktplatz in der Heilbronner Straße sowie der Parkplatz Spitalstraße als mögliche Standorte für Ladeinfrastruktur. Am Rande dieses Rasters liegen mit den Parkplätzen an der Stadthalle sowie dem Parkplatz Mühlkanal weitere potenzielle und attraktive Standorte.

Neben öffentlichen Flächen stellen auch private Flächen eine Möglichkeit dar, um Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich zu machen. Diese halb-öffentlichen Ladepunkte stehen in Vaihingen bereits auf den Parkplätzen des Globus Baumarkts sowie am dm-drogerie markt in der Hertzstraße zur Verfügung. Weitere halb-öffentliche Ladepunkte könnten beispielsweise auf den Parkplätzen des ALDI, LIDL oder REWE in der Kehlstraße entstehen.

Über eine Anfrage nach § 12 LMG beim Flächeneigentümer kann Kenntnis über bestehende Pläne gewonnen werden.

In den Stadtteilen Roßwag und Riet wird bis 2035 nur ein geringer Bedarf von maximal 50 kW pro Raster prognostiziert, weshalb die Bedarfsraster für diese Stadtteile hier nicht dargestellt werden. Für die weiteren Stadtteile werden die Bedarfsraster 2035 dargestellt.

In Enzweihingen wird 2035 für mehrere Bereiche ein mittlerer Bedarf prognostiziert, die einen Großteil des Stadtteils ausmachen. Der Schwerpunkt liegt dabei im nördlichen Bereich, in dem zwei Bereiche rund um die Schwieberdinger Straße einen Bedarf zwischen 100 und 300 kW aufweisen (siehe Abbildung 4). Zudem wird für zwei weitere Raster ein Bedarf von 50 bis 100 kW prognostiziert. Als Standorte, welche die bisherige Ladeinfrastruktur ergänzen könnten, erscheinen beispielsweise die Parkplätze am Sportplatz, an der Sporthalle oder im Stumpfweg als Möglichkeiten.

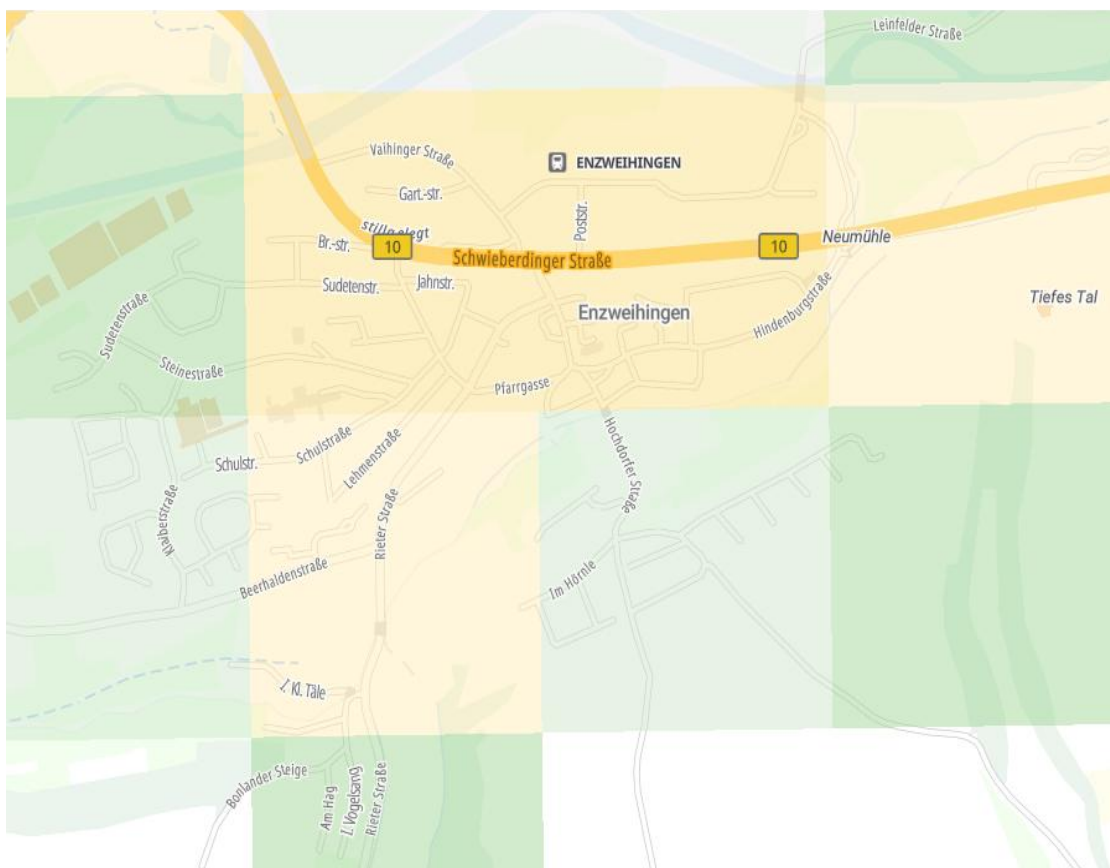


Abbildung 4 Bedarfskarte Enzweihingen 2035; Quelle: StandortTOOL

Ein Bedarf von 50 – 100 kW wird für ein Raster im Stadtteil Aurich prognostiziert, wo sich bislang noch keine Ladeinfrastruktur befindet (siehe Abbildung 5). Mögliche Standorte für öffentlich zugängliche Ladepunkte könnten die Parkplätze am Kreuzbach sowie in der Nussdorfer Straße sein.

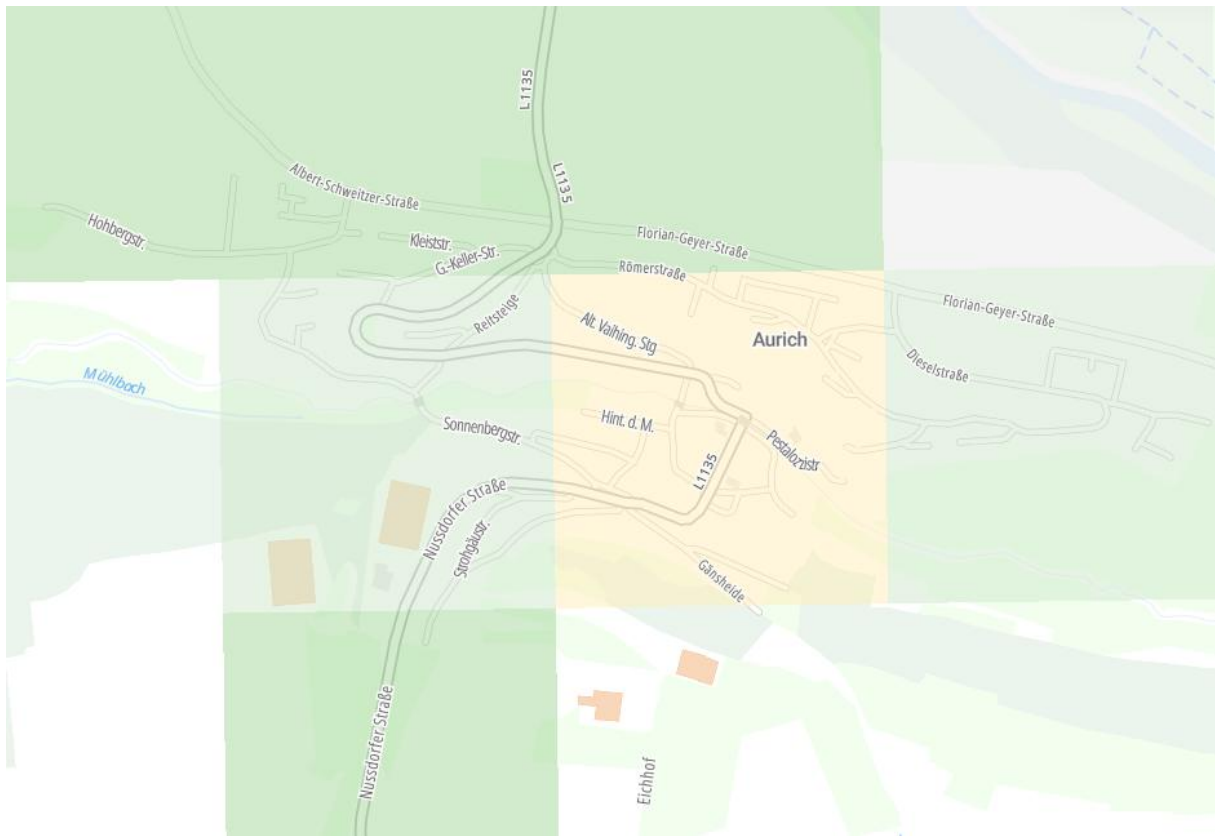


Abbildung 5 Bedarfskarte Aurich 2035; Quelle: StandortTOOL

Im Stadtteil Kleinglattbach weisen drei Raster 2035 einen Bedarf von 50 – 100 kW auf (siehe Abbildung 6). Dabei handelt es sich um einen Bereich im östlichen Stadtteil sowie westlich rund um die L1125. Mögliche Ladepunkte könnten im Bereich des Sportplatzes an den Parkplätzen in der Ensinger Straße sowie Im See in Betracht gezogen werden.

Als halb-öffentliche Fläche könnte der Parkplatz des EDEKA in der Wilhelmstraße in Frage kommen.

Auch in Ensingen wird für 2035 ein Raster mit einem Bedarf von 50 – 100 kW erwartet (siehe Abbildung 6).

Am Rande dieses Rasters befinden sich mit den öffentlichen Parkplätzen in der Kopernikusstraße potenzielle Standorte für Ladepunkte.

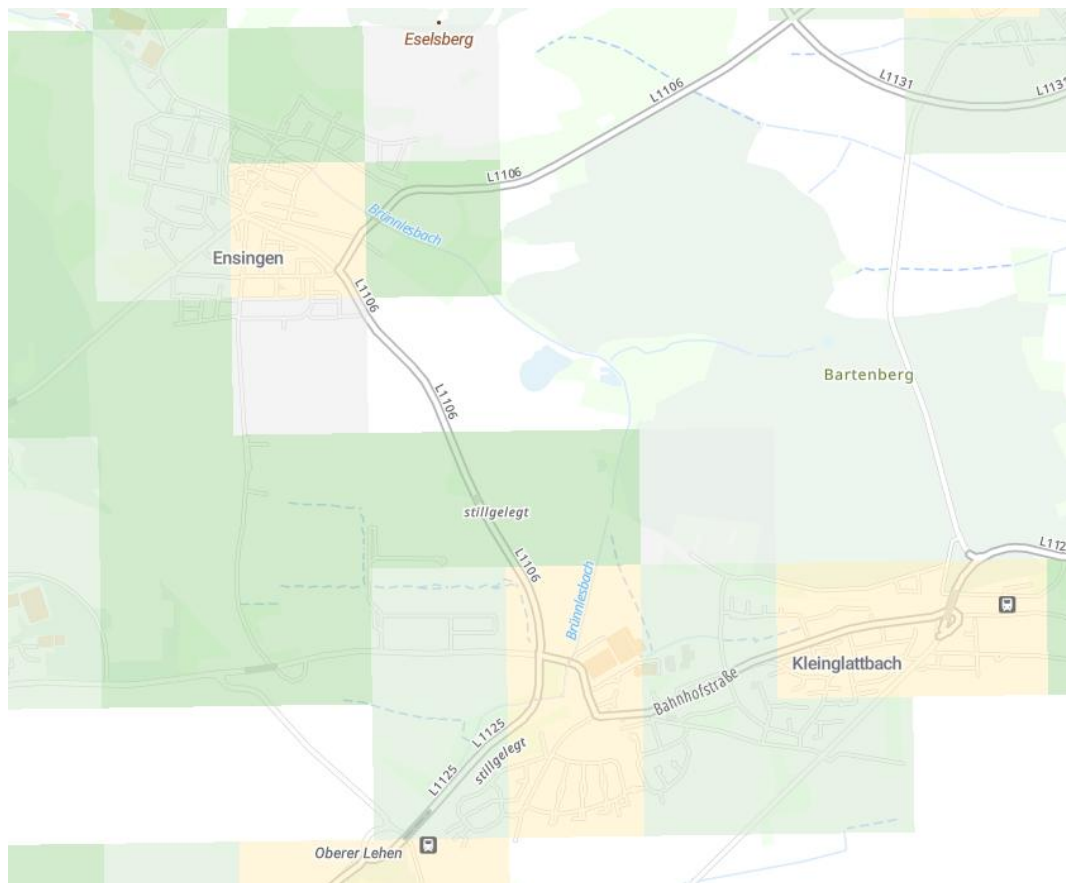


Abbildung 6 Bedarfskarte Kleinglattbach und Ensingen 2035; Quelle: StandortTOOL

Je zwei Raster mit einem Bedarf von 50 – 100 kW werden für die Stadtteile Horrheim und Gündelbach prognostiziert (siehe Abbildung 7). In Gündelbach wird für den westlichen Rand des Stadtteils ein mittlerer Bedarf erwartet, in Horrheim hingegen für einen Großteil des Gebiets. Während in Horrheim bereits vier Ladepunkte, darunter zwei HPC-Ladepunkte installiert wurden, verfügt Gündelbach derzeit über keine Ladeinfrastruktur.

In Gündelbach liegt der Parkplatz im Orchideenweg innerhalb des Rasters mit mittlerem Bedarf. Zwar nicht in diesem Raster, aber dennoch ein möglicher Standort stellt der Wanderparkplatz „Unter dem Burghof“ dar.

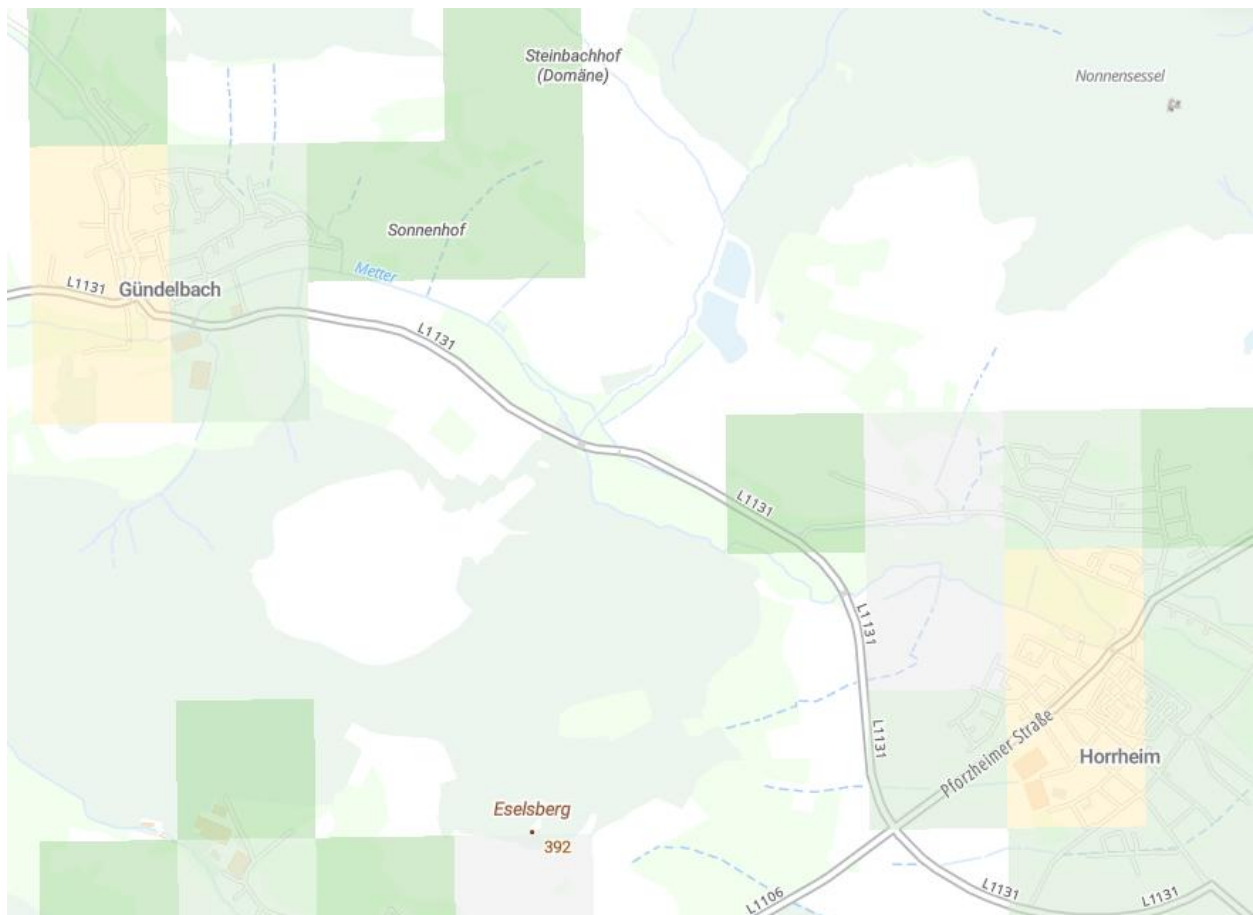


Abbildung 7 Bedarfskarte Gündelbach und Horrheim 2035; Quelle: StandortTOOL

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.