

Leitfaden für kleine und mittlere Kommunen zum Auf- und Ausbau von Ladeinfrastrukturen

Berlin, 27.02.2025



Danksagung

Wir bedanken uns bei allen Interviewpartnerinnen und Interviewpartnern, mit denen im Rahmen des Projektes ein Austausch stattgefunden hat. Die Gespräche haben wertvolle Impulse für den Leitfaden geliefert und sind wesentlich in die Empfehlungen eingeflossen.

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	3
1 Einleitung: Rolle der Kommunen und Zielstellung des Leitfadens	4
2 Strategisches und planerisches Vorgehen	6
3 Finanzierungsmöglichkeiten für Kommunen	11
4 Fazit	14
Kontakt	15
Anhang	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Empfohlene Planungsschritte	6
Abbildung 2: Finanzierungsmöglichkeiten für Kommunen	11

1 Einleitung: Rolle der Kommunen und Zielstellung des Leitfadens

Elektromobilität ist einer der Schlüsselfaktoren beim Aufbau einer nachhaltigen Mobilität. Um diese voranzutreiben, ist eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur essenziell. Für den Klimaschutz vor Ort und das Erreichen der politischen Ziele sowie der Klimaneutralität ist der Verkehrssektor von zentraler Bedeutung. Dabei kommt den Kommunen eine entscheidende Rolle für einen geordneten und strategischen Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zu.

Eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur, zu der auch der Zugang zu Ladeinfrastruktur gehört, ist Teil der Daseinsvorsorge. Um den Bürgerinnen und Bürgern beim Umstieg auf Elektromobilität Verlässlichkeit bieten zu können, muss der Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzungsfreundlichen Infrastruktur dem Bedarf vorausgehen.¹ Das bedeutet nicht, dass die Kommune den Ausbau notwendigerweise selbst vornehmen muss, sondern dass sie eine aktive, koordinierende Rolle einnehmen muss, um eine nachhaltige Mobilität für ihre Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen. Öffentliche Ladeinfrastruktur kann sowohl im öffentlichen Raum als auch im halböffentlichen Raum, das heißt auf öffentlich zugänglichen Privatgrundstücken, errichtet werden.

Während die Abdeckung mit Ladeinfrastruktur in deutschen Großstädten bereits weit fortgeschritten ist, ist dies in kleineren und mittleren Kommunen häufig nicht der Fall. Kleine und mittlere Kommunen stehen vor anderen Herausforderungen als große Kommunen:

- Unter anderem sind die Aufgabenbereiche in kleineren Verwaltungen häufig stärker gebündelt, was eine intensive strategische Auseinandersetzung mit dem Thema erschwert.
- Auch die Anforderungen an eine öffentliche Ladeinfrastruktur unterscheiden sich von denen in Großstädten: Da kleine und mittlere Kommunen häufig weniger dicht besiedelt sind, kann theoretisch ein Großteil der Ladevorgänge durch Heimpladen abgedeckt werden. Dennoch wird eine gewisse Grundversorgung an öffentlicher Ladeinfrastruktur benötigt, um die Ziele im Bereich einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen und den Umstieg auf Elektromobilität flächendeckend zu unterstützen.
- Im Regelfall findet keine kommunenübergreifende strategische Planung zum Ausbau der Ladeinfrastruktur statt. Dementsprechend besteht die Gefahr von „weißen Flecken“, aber auch einer Überversorgung in Randgebieten.

Der vorliegende Leitfaden soll insbesondere kleine und mittlere Kommunen dabei unterstützen, den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur voranzutreiben.

Die grundlegenden Schritte für den Ausbau geeigneter Ladeinfrastruktur sind

1. Vorbereitung, inkl. Klärung von Zuständigkeiten und vorhandener Vorarbeiten
2. Planung und Konzepterstellung, inkl. Bedarfsermittlung, Standortauswahl, technische Voraussetzungen, Grobkostenschätzung und Zeitplan sowie Klärung der Finanzierung
3. Umsetzung, inkl. Umsetzungsvorbereitung, Genehmigungen, Bau und Betrieb

Der Leitfaden konzentriert sich auf grundsätzliche Vorgehensweisen in den Bereichen Planung und Konzepterstellung sowie auf das Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur und des Schaffens der Voraussetzungen dafür.

¹ Vgl. NOW (2024): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf.

Er stellt somit für Tätigkeiten zur Planung und Konzepterstellung eine erste Orientierungshilfe für Kommunen dar, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur vor Ort angehen wollen, bislang aber noch wenig Berührungspunkte mit dem Thema hatten. Er ist bewusst kurz gehalten und gibt einen ersten Überblick über grundlegende Handlungsschritte, die beim Aufbau von Ladeinfrastruktur zu empfehlen sind. Detaillierte Informationen zu weitergehenden Themen, wie zum Beispiel Fragen zu Vergabethemen, sind hier entsprechend nicht aufgeführt.

Der zweite Schwerpunkt dieses Leitfadens liegt auf Finanzierungsoptionen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur über klassische Förderungen hinaus. Bislang werden die für den Infrastrukturausbau benötigten Budgets nahezu ausschließlich über Fördermaßnahmen akquiriert. Wesentliche Fragen, die diesem Leitfaden zugrunde liegen, waren, ob es

- für kommunale Anwendungsfälle im Umfeld Infrastruktur auch hilfreich sein kann, zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu adressieren,
- welche Institutionen eine Finanzierung für kommunale Anwendungen bereitstellen können und
- wie die möglichen Finanzierungsoptionen aussehen können.

Der Leitfaden stellt eine erste Auflistung und Einordnung möglicher Finanzierungsformen zur Verfügung. Dabei geht es wesentlich darum, Handlungsspielräume und aufzuzeigen. Insbesondere vor dem Hintergrund abnehmender staatlicher Förderprogramme im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr gilt es für Kommunen, weitere Finanzierungsoptionen in Betracht zu ziehen und flexibel zu agieren.

Für tiefergehende Informationen, insbesondere zu Aspekten der strategischen Planung und Genehmigungsprozessen, findet sich im Anhang (Anhang 1) eine Liste mit bestehenden Leitfäden, die verschiedene Einzelthemen vertiefend behandeln.

Um die Praxisfähigkeit des Leitfadens abzusichern, wurden zwölf Leitfaden-gestützte Interviews mit deutschen Kommunen unterschiedlicher Größe und Struktur sowie vier Stadtwerken durchgeführt. Einige der interviewten Kommunen sind bei der Planung und dem Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur bereits sehr weit fortgeschritten, andere stehen noch ganz am Anfang.

Für Best-Practice-Beispiele wurden außerdem Leitfaden-gestützte Interviews mit drei norwegischen Kommunen geführt, da Norwegen ein Vorreiter im Bereich Elektromobilität ist. Auch wenn sich die Herangehensweisen der interviewten Kommunen an das Thema öffentliche Ladeinfrastruktur teilweise unterscheiden, wurde in den Interviews übergreifend deutlich, dass es sich um ein wichtiges Zukunftsthema handelt, das eine strategische Herangehensweise erfordert.

2 Strategisches und planerisches Vorgehen

Der Planung und Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur sollte eine Diskussion darüber vorausgehen, was „Zukunftsfähigkeit“ für die eigene Kommune bedeutet, wie sie also beispielsweise im Jahr 2045 aussehen soll. Dabei stellen sich unter anderem folgende Fragen:

- Wie viel motorisierter Individualverkehr soll in welchen Bereichen der Kommune überhaupt möglich sein?
- Welche anderen Ansprüche an die Fläche gibt es noch und welche Ansprüche sollen primär realisiert werden?
- Für wen soll die öffentliche Ladeinfrastruktur errichtet werden – Bürgerinnen und Bürger, Durchreisende oder Touristinnen und Touristen etc. – und was bedeutet dies für die Umsetzung? Soll der Fokus eher auf Langsam- oder auf dem Schnellladen liegen?

Für das strategische und planerische Vorgehen ist es wichtig, sich mit den Rahmenbedingungen auseinanderzusetzen und entsprechende Handlungsschritte zu entwickeln.

Beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird die Rolle der Kommune vor allem in der Strategie, Koordination und Organisation sowie in der Setzung von kommunalen Rahmenbedingungen gesehen. Die Kommune mobilisiert und unterstützt im Prozess und stellt somit eine strategische Akteurin beim Ausbau der Ladeinfrastruktur dar. Für das strategische Vorgehen bei der Planung von öffentlicher Ladeinfrastruktur ist es dabei wichtig, dass sich die Kommune mit folgenden wesentlichen Fragestellungen auseinandersetzt:

- **Zeithorizont:** Bis wann soll die Ladeinfrastruktur ausgebaut sein?
- **Ressourcenplanung:** Wer übernimmt welche Aufgaben und welche personellen Ressourcen werden benötigt? Was muss finanziert werden und welche Finanzierungsmöglichkeiten bestehen?
- **Flächennutzung:** Welche stadtspezifischen Faktoren müssen berücksichtigt werden und welche Flächen eignen sich vor dem Hintergrund der jeweiligen kommunalen Besonderheiten?

Um das Vorgehen erfolgreich zu koordinieren, können verschiedene Herangehensweisen gewählt werden. Die Planungsschritte in Abbildung 1 wurden in den Interviews am häufigsten genannt und werden für ein erfolgreiches Vorgehen beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur empfohlen. Grundsätzlich ist hierbei zu beachten, dass insbesondere für kleinere Kommunen nicht entscheidend ist, eine bestimmte Prozessreihenfolge bei der Durchführung der genannten Schritte notwendig einzuhalten. Vielmehr sollte in Abhängigkeit bereits erfolgter kommunaler Vorarbeiten mit dem für die Kommune zum aktuellen Zeitpunkt geeigneten Themenfeld a) Bedarfsanalyse, b) Standortidentifizierung, c) Konzept und Strategie oder d) Zusammenarbeit begonnen werden.



Abbildung 1: Empfohlene Planungsschritte

Es ist wichtig zu prüfen, welche Ansätze zur eigenen Kommune passen und welche individuellen Bedarfe abgedeckt werden müssen. Da jede Kommune individuelle Ausgangsbedingungen hat, gilt es, die dargestellten Schritte als Puzzleteile zu verstehen und ihre Reihenfolge an die eigenen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten anzupassen. Je nach Ausgangssituation kann unterschiedlich gestartet werden – wichtig ist, dass überhaupt gestartet wird.

Der Leitfaden liefert im Folgenden Hinweise, welche Schritte in den einzelnen Themenfeldern von den Kommunen adressiert werden sollten.



Bedarfsanalyse: Die Analyse bestehender Bedarfe hilft bei der Koordination der weiteren Planungsschritte.

Eine Bedarfsanalyse für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ermöglicht den gezielten Ausbau der benötigten Ladepunkte. Der aktuelle und künftige Bedarf kann aus den zugelassenen Elektro-Fahrzeugen (E-Fahrzeugen) sowie aus Prognosen und Umfragen abgeleitet werden. Auch Pendlerstrecken, Tourismus und Einkaufsanreize müssen bei der Bedarfsermittlung berücksichtigt werden.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, sich mit den verschiedenen Gebäudetypen und der Bebauungsdichte zu befassen. So besteht beispielsweise in Hochhaussiedlungen meist keine Möglichkeit, private Wallboxen zu installieren. Der Bedarf an öffentlichen Ladepunkten ist daher in dicht besiedelten Gebieten höher als beispielsweise in einer Einfamilienhaussiedlung.

Je nach Ergebnis der Bedarfsanalyse, ist es sinnvoll abzuleiten, ob der Bedarf eher für Langsam-Ladepunkte (Wechselstrom, auch als AC-Strom bezeichnet)², Schnell- oder Superschnell-Ladepunkte (Gleichstrom, auch als DC-Strom bezeichnet)³ besteht. Die anwendungsbezogenen Vor- und Nachteile von Schnell- bzw. Langsamladern müssen je nach vorliegendem Bedarf abgewogen werden. Es kann von Vorteil sein, die Ergebnisse der Bedarfsanalyse als strategische Ziele in eine Mobilitätsstrategie aufzunehmen. Grundsätzlich ist zu empfehlen, frühzeitig eine Machbarkeitsanalyse zu den erforderlichen Netzkapazitäten durchzuführen, um die Anwendbarkeit der erforderlichen Ladesysteme zu gewährleisten.

Ladepunkte mit langsamer Ladeleistung sind zwar kostengünstiger, bieten aber nur dann einen Vorteil, wenn der Standort ein entsprechend langes Abstellen des Fahrzeugs zulässt. Ladepunkte mit schnellerer Ladeleistung hingegen sind teurer, ermöglichen aber eine höhere Taktung und damit eine bessere Wirtschaftlichkeit. Insbesondere für kleine Kommunen mit beispielsweise einem hohen Anteil an Einfamilienhäusern stellt sich die Frage, ob und wo im öffentlichen Raum Fahrzeuge überhaupt lange abgestellt werden.

² Langsam-Ladepunkte haben heute eine Leistung von bis zu 22 Kilowatt (kW).

³ Schnell- beziehungsweise Superschnell-Ladepunkte (High Power Charging, HPC) haben heute eine Leistung von teilweise deutlich über 350 kW.



Identifizierung der Standorte: Die geeigneten Flächen für die Standorte der Ladepunkte müssen identifiziert werden.

Die Auseinandersetzung mit der Frage, wie Standorte für die Ladepunkte identifiziert werden können, ist einer der wichtigsten Schritte beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Dafür müssen folgende Fragen beantwortet werden:

- Welche Ladepunkte gibt es bereits und wo befinden sich diese?
- Welcher Bedarf wurde analysiert (Bedarfsanalyse) und in welchen Gebieten liegen diese?

Die [Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur](#) und das [StandortTOOL der NOW](#) können bei der Identifizierung bestehender Ladepunkte und potenzieller weiterer Standorte hilfreich sein. Darüber hinaus gibt es Bundesländer wie Thüringen, Sachsen-Anhalt oder Hessen, die im Rahmen landesweiter Ladeinfrastrukturkonzepte den Kommunen eine Bedarfs- und Anforderungsanalyse zur Verfügung stellen, die als Hilfestellung genutzt werden kann.

Da jede Kommune andere Bedarfe aufweist und unterschiedliche Stadtentwicklungsstrategien verfolgt, können unterschiedliche Planungsansätze für die Identifizierung von Ladepunkten sinnvoll sein. Je nach Ausgangssituation müssen außerdem Belange, wie zum Beispiel Leitungsnetze, Denkmalschutz, Grünflächen, Wurzel- und Baumbestand beachtet werden. Nach der jeweiligen Standortidentifizierung kann es dann hilfreich sein, die potenziellen Standorte anhand einer Checkliste stadtspezifisch zu prüfen.

In den Interviews wurden folgende beispielhafte Optionen für die Identifizierung von Standorten aufgezeigt:

- **Option 1: Suchräume auf die Akteure verteilen:** Die Kommune teilt die städtische Fläche in grobe Bereiche, sogenannte Suchräume, ein. Allen potenziellen Betreibern wird dann ein klarer Suchraum zugewiesen, in dem sie jeweils selbst für die Identifizierung geeigneter Standorte für die Ladepunkte verantwortlich sind. Mit Hilfe eines [Geo-Portals](#) (hier beispielhaft für Hamburg) können die Suchräume eingesehen werden. Das Geoportal ermöglicht zudem über eine Filterfunktion die Anzeige relevanter Daten, wie beispielsweise Einwohnerzahl oder Streckenlänge. Die Ausweisung von Suchräumen dient den Betreibern dazu, frühzeitig attraktive Standorte identifizieren zu können.
- **Option 2: Kooperationen mit privaten Akteuren:** Durch Kooperationen mit privaten Betreibern können Ladepunkte auf halböffentlichen Flächen errichtet werden, beispielsweise in Parkhäusern oder auf Parkplätzen des Lebensmitteleinzelhandels. Durch diese Form der Kooperation können auch Flächenkonflikte umgangen werden.
- **Option 3: Rechtliche Vorgaben nutzen, um die Festlegung von Standorten einzugrenzen:** Liegt eine Sondernutzungssatzung vor, kann diese um den Aspekt der Ladeinfrastruktur ergänzt werden. So kann die Vergabe von Standorten für Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum an bestimmte Bedingungen geknüpft werden. Es können Voraussetzungen und Kriterien für die Betreiber festgelegt werden, die durch die Verankerung in der Sondernutzungssatzung verbindlich werden. Die Betreiber sind damit verpflichtet, für die identifizierten Standorte einen Antrag bei der Kommune zu stellen. Auf diese Weise können individuelle Bedarfe der Kommune in die Identifizierung von Standorten und anschließende Vergabe einfließen. Als Beispiel wurde genannt, dass Ladepunkte nur auf umgewidmeten Parkflächen errichtet und keine neuen Flächen versiegelt werden dürfen, um Flächenkonflikte zu vermeiden.



Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren: Es müssen passende Akteure für Ausbau der Ladeinfrastruktur ausgewählt werden.

Für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur müssen geeignete Akteure gefunden und gegebenenfalls Partnerschaften geschlossen werden. Eine grundlegende Frage, die sich Kommunen dabei stellt, ist, welche Akteure überhaupt relevant sind und wie diese dann gefunden, angesprochen und für eine Zusammenarbeit gewonnen werden können.

Auch hier ist für den spezifischen kommunalen Anwendungsfall der Status bereits getätigter Vorarbeiten in der Kommune wichtig. Wurden bereits in vorangegangenen kommunalen Planungsrunden oder Strategieentwicklungen potenzielle Umsetzungspartner für die relevanten Infrastruktursysteme und Energienetze analysiert? Gibt es bereits bestehende Kontakte, z. B. aus benachbarten oder angrenzenden Abteilungen und Referaten? Falls nein, sollten Kommunen in einem ersten Schritt damit beginnen, die hier genannten Fragen für sich zu beantworten. Oftmals sind Stadtwerke oder ortsansässige Energieversorgungsunternehmen ein möglicher erster Ansprechpartner, um eine erste Einschätzung zu den Möglichkeiten des Ladeinfrastrukturausbaus zu bekommen und Fragen zu beantworten, welche Dimensionierungen das vorhandene Energienetz adressieren kann. Die letztendliche Form einer Zusammenarbeit wird abschließend durch das Aufsetzen und die Gestaltung der entsprechenden kommunalen Ausschreibung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur definiert.

Die Verantwortlichkeiten für die Koordination, die Finanzierung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur sind in den meisten Kommunen unterschiedlich verteilt. Wichtig ist jedoch immer, dass auf Verwaltungsebene frühzeitig eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und mit den entsprechenden externen Akteuren etabliert wird.

Die Rolle der Kommune wird dabei meist in der Koordination der Planungsschritte und der Entwicklung einer Gesamtstrategie gesehen. Der Betrieb und damit die Wirtschaftlichkeit liegt bei den externen Partnern. Entsprechende Partner können Stadtwerke oder private Betreiber sein. Wichtig ist, dass es auf beiden Seiten klare Ansprechpersonen gibt. Besonders relevant ist hierbei auch die Klärung verwaltungsinterner Verantwortungen für alle Bereiche im Kontext der Ladeinfrastruktur.

Abhängig von der individuellen Bedarfsanalyse ist zu prüfen, ob öffentliche oder primär halböffentliche Ladepunkte errichtet werden sollen. Für halböffentliche Ladepunkte bieten sich insbesondere Kooperationen mit privaten Betreibern wie Supermärkten, Parkhäusern, Tankstellen und Wohnungsbaugenossenschaften an.

Grundsätzlich kann es hilfreich sein, sich mit anderen Kommunen zu vernetzen, um von deren Erfahrungen zu profitieren und sich gegenseitig auf dem Laufenden zu halten. Auch kann so besser abgestimmt werden, inwieweit interkommunale Partnerschaften für die jeweiligen Maßnahmen sinnvoll sind, um zum Beispiel eine Überversorgung in Randgebieten zu vermeiden.

Für größere Kommunen kann die Gründung einer städtischen Tochtergesellschaft zur Schaffung und Steuerung eigener Mobilitätsangebote eine geeignete Möglichkeit sein, das Thema Ladeinfrastruktur im Zusammenhang mit anderen Verkehrsträgern zu denken und anzugehen. Als Beispiel kann die [Connected Mobility Düsseldorf \(CMD\)](#) genannt werden. Für kleine Kommunen ist jedoch im Regelfall davon auszugehen, dass dieses Vorgehen wenig geeignet ist. Der tatsächliche Bedarf für Ladeinfrastruktur in kleineren Kommunen erfordert kaum den gegenüberstehenden hohen Aufwand, den eine Ausgründung mit sich bringt.



Ladeinfrastrukturkonzept: Die Erarbeitung eines Konzeptes hilft bei der weiteren Planung und den strategischen Schritten.

Der größte strategische Hebel für Kommunen wurde übergreifend in ihrer Flächenhoheit gesehen, ihre Kernaufgabe in der Koordination des Ausbaus. Die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes ist für Kommunen jeder Größe ein entsprechend wichtiger Schritt hin zu einer für die jeweilige Kommune angemessenen öffentlichen Ladeinfrastruktur. Liegt ein Ladeinfrastrukturkonzept vor, kann der Aufwand abgeschätzt und das planerische Vorgehen, unter Berücksichtigung von beispielsweise den Interessen der Nutzerinnen und Nutzer, abgewogen werden.

Es kann insofern lohnenswert sein, zunächst in ein Ladeinfrastrukturkonzept für die Kommune zu investieren, eine Ansprechperson in der Verwaltung für externe Betreiber und die interne Koordination festzulegen und auf dieser Basis den Ausbau gezielt zu steuern. Nicht jede Kommune hat jedoch mit einem Ladeinfrastrukturkonzept gestartet. Es kann auch ein geeignetes Vorgehen sein, zunächst einige Standorte zu identifizieren und erste Ladeinfrastruktur zu errichten, um dann im nächsten Schritt ein Konzept zu entwickeln und den Ausbau strategisch weiter voranzutreiben. So ist sichergestellt, dass Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sichtbar ist und ein erster Grundstein für den weiteren Ausbau gelegt wurde. Mittel- bis langfristig sollte jedoch ein Konzept als Planungsinstrument entwickelt werden, um Über- und Unterversorgung zu vermeiden.

Konzepte und Strategien anderer Kommunen können als Anregung dienen. Beispiele sind die [Handlungsstrategie Elektromobilität der Stadt Mainz](#) oder das [Ladeinfrastrukturkonzept für die Stadt Weimar](#).

Das Ladeinfrastrukturkonzept kann Gegenstand einer Auftragsvergabe oder Aufgabe einer verantwortlichen Person für Ladeinfrastruktur innerhalb der Verwaltung sein. Wird das Konzept verwaltungsintern erstellt, kann beispielsweise der [Leitfaden der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur \(NOW\)](#) oder der [Leitfaden Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur NRW](#) zur Orientierung genutzt werden. Es ist sinnvoll zu prüfen, ob es für die Erstellung des Konzeptes Fördermittel oder alternative Finanzierungsmöglichkeiten gibt (siehe Kapitel 2).

Neben den strategischen Planungsschritten für den Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur müssen sich Kommunen auch mit möglichen Finanzierungsoptionen auseinandersetzen. Das folgende Kapitel geht darauf ein.

3 Finanzierungsmöglichkeiten für Kommunen

Neben der strategischen Planung stellt die Finanzierung des Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur für zahlreiche Kommunen eine Herausforderung dar. Für den konkreten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und die Schaffung der Voraussetzungen dafür bestehen für Kommunen unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten. Im Folgenden werden überblicksartig mögliche zusätzliche Finanzierungsoptionen für Kommunen vorgestellt (vgl. Abbildung 2), um eine erste Orientierung zu Finanzierungsthemen zur Verfügung zu stellen. Detaillierte Beschreibungen von z. B. genauen Prozessschritten während der Finanzierung oder zu Kostenabschätzungen finden sich auf den Webseiten der jeweiligen Geldgeber und Programme und werden hier ausdrücklich nicht betrachtet.



Abbildung 2: Finanzierungsmöglichkeiten für Kommunen

In den durchgeführten Interviews reagierten die Kommunen häufig zögerlich auf die dargestellten Finanzierungsoptionen, die nicht dem Weg der klassischen Förderung entsprechen. Es lohnt sich jedoch, solche Modelle als Chance und als Denkanstoß zu begreifen – mit einer gewissen Offenheit neuen Ansätzen gegenüber können innovative Wege für eine nachhaltige Stadtentwicklung entstehen.

Förderprogramme des Bundes, der Länder und Landkreise

Viele Kommunen greifen auf Fördermittel zurück, nicht nur um den Ausbau von Lademöglichkeiten zu finanzieren, sondern beispielsweise auch für die Erstellung von Ladeinfrastrukturkonzepten oder die Finanzierung von Personalstellen zur Koordination von Projekten im Bereich der E-Mobilität. Kommunen sollten daher stets über die aktuellen Förderprogramme informiert sein.

- **Bundesförderprogramme:** Der Bund stellt regelmäßig Fördermittel für die Errichtung von öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Einen Überblick über die aktuellen Fördermöglichkeiten bietet die Förderdatenbank des Bundes (www.foerderdatenbank.de).
- **Landesförderprogramme:** Neben den Bundesprogrammen bieten viele Bundesländer eigene Förderprogramme an. Diese sind häufig auf regionale Bedürfnisse zugeschnitten und umfassen zusätzliche Maßnahmen, wie etwa die Förderung von Schnellladestationen oder die Unterstützung bei der Integration der landesweiten Ladeinfrastruktur in städtische Mobilitätskonzepte.
- **Förderungen auf Landkreisebene:** Nicht selten gibt es auch auf kommunaler Ebene oder innerhalb eines Landkreises Förderungen für den Ausbau von Ladeinfrastruktur.

Zwar ist die Fördermittelnutzung bislang für Kommunen die primäre Finanzierungsmethode, um die Organisation und Koordination des Ladeinfrastrukturausbaus initial aufzusetzen, doch zeichnet sich zum heuti-

gen Stand ein Rückgang möglicher Förderoptionen ab. Kommunen sollten daher auch alternative Finanzierungsoptionen berücksichtigen und in der Zusammenarbeit mit anderen relevanten Akteuren wie Stadtwerken oder privaten Energieunternehmen neue Ansätze entwickeln.

Kredite von Haus- und Regionalbanken

In einigen Bundesländern bieten **Regionalbanken** ihren Kommunen flexible Kreditkonditionen für regionale Mobilitäts- und Ladeinfrastrukturprojekte an. Insbesondere in [Baden-Württemberg](#), [Nordrhein-Westfalen](#), [Schleswig-Holstein](#) und [Brandenburg](#) könnten Kommunen auf diese Finanzierungsoption zurückgreifen. Sofern die Kommunen selbst keine direkte Finanzierung dieser Art in Betracht ziehen, könnten alternativ auch die Stadtwerke als regional verankerte Akteure von diesen Finanzierungsangeboten profitieren.

Kredite und Finanzierungsprogramme der Kreditanstalt für Wiederaufbau

Die **Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)** bietet für nachhaltige Infrastrukturprojekte zinsgünstige Kredite und Finanzierungsprogramme speziell für Kommunen an. Über die „Investitionskredite Nachhaltige Mobilität“ (Kredit-Nr. 267, 268 und 269) werden Kommunen, Stadtwerke und private Akteure bei Projekten unterstützt, die auf eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität abzielen.

- Der **IKK – Nachhaltige Mobilität (Nr.267)** unterstützt Kommunen bei Investitionen in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität. Förderfähige Maßnahmen fallen zum Beispiel in den Bereich der Mobilitätsinfrastruktur, der Infrastruktur des ÖPNV und Radverkehrs, der Infrastruktur für den kommunalen Fuhrpark sowie der grünen Lade- und Tankinfrastruktur. Weitere Information finden sich auf dem [Merkblatt zum IKK – Nr. 267](#) der KfW.
- Programm **Investitionskredit Nachhaltige Mobilität (Nr. 268/269)** der KfW ergänzt den IKK – Nachhaltige Mobilität. Das Programm enthält eine *Standardvariante (Nr. 268)* und eine *Individualvariante (Nr. 269)*. Beide fokussieren die Förderung von umweltfreundlicher und ressourcenschonender Mobilität und richten sich neben privaten auch an öffentliche Einrichtungen. Der wesentliche Unterschied der Varianten liegt in der Höhe des Kreditbeitrags und Gestaltung der Konditionen. Während diese bei der Standardvariante feste Laufzeiten und Zinssätze umfassen, sind die Konditionen bei der Individualrate auf die speziellen Rahmenbedingungen des Vorhabens anpassbar. Weitere Informationen finden sich auf dem [Merkblatt zur Standardvariante - Nr. 268](#) und dem [Merkblatt der Individualvariante - Nr. 269](#) der KfW. Beide Varianten ermöglichen Förderung von Investitionskosten für Projekte im Bereich nachhaltiger Mobilität, die in Anlehnung an die technischen Kriterien der EU-Taxonomie umgesetzt werden.

Bei jeder Variante der KfW -Investitionskredite können bis zu 100 Prozent der förderfähigen Kosten finanziert werden, zusätzlich bieten alle drei Varianten die Möglichkeit der Kombination einer Förderung mit anderen Fördermitteln.

Finanzierungsoptionen der European Investment Bank

Für größere Infrastrukturprojekte können Kommunen auch auf die Finanzierungsoptionen über die **European Investment Bank** (EIB) zurückgreifen. Die EIB bietet Finanzierungshilfen für Kommunen sowohl explizit für den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur als auch für Unterstützungsleistungen hinsichtlich notwendiger Maßnahmen zur strategischen Planung derselben an. Folgende Programme kommen für Kommunen in Frage:

- **Connecting Europe Facility (CEF):** Fördermittel explizit für den Ausbau von Ladeinfrastruktur können Kommunen zum Beispiel über *Connecting Europe Facility (CEF)* erhalten. Die Finanzierung erfolgt primär über das Programm *CFE-Transport* – hier gibt es dezidierte Förderaufrufe, die sich an öffentliche und private Akteure richten, die Projekte zur Errichtung oder Erweiterung von Ladeinfrastruktur planen.
- **ELENA-Programm:** Finanzierungen für Maßnahmen der technischen oder strategischen Planung für den Ausbau von Ladeinfrastruktur bietet die EIB beispielweise über das *ELENA-Programm* an. Kommunen können hier Unterstützung bei der Entwicklung von Konzepten und Strategien erhalten. Die Leistungen konzentrieren sich primär auf technische Hilfen wie Marktanalysen, Machbarkeitsstudien und Geschäftspläne, umfassen aber auch Unterstützung bei der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen für nachhaltige Investitionsprogramme.
- **Darlehen:** Gleichzeitig bietet die EIB über verschiedene Darlehensmodelle direkte Finanzierungsoptionen an, die für Ladeinfrastrukturprojekte geeignet sind und von den Kommunen bedarfsorientiert genutzt werden können. Die Modelle reichen von EIB-Darlehen, die die Kommune eigenständig für spezifische Infrastruktur- oder Investitionsprogramme beantragt bis hin zu Ansätzen, bei denen die Kommune über einen Zwischenschritt Förderungen bei nationalen oder regionalen Banken beantragt, die wiederum die Kreditvereinbarung mit der EIB übernehmen.

Tieferegehende Informationen über den CEF und das ELENA-Programm der EIB finden sich in Form eines Steckbriefs im Anhang (siehe Anhang 2).

Auch durch die Zusammenarbeit mit privaten Investoren können Kommunen den Ladeinfrastrukturausbau aktiv vorantreiben. Bei einer solchen **öffentlich-privaten Partnerschaft** übernimmt meist der private Partner die Finanzierung, den Bau und den Betrieb der Ladestationen. Die Kommune dagegen stellt geeignete öffentliche Flächen zur Verfügung und unterstützt bei administrativen Leistungen rund um Genehmigungsverfahren oder die Netzanschlüsse.

4 Fazit

Kleine und mittlere Kommunen stehen beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur vor anderen Herausforderungen als große Kommunen. Während in großen Kommunen häufig Flächenknappheit und Flächenkonflikte die bestimmenden Themen sind, stehen in kleineren Verwaltungen oft die Themen finanzielle und personelle Ressourcen stärker im Vordergrund. Da öffentliche Ladeinfrastruktur ein Zukunftsthema und Teil der Daseinsvorsorge ist, sollte das Thema auf kommunaler Ebene jedoch strategisch angegangen werden. Durch eine strategische Planung kann sowohl einer Unter- als auch einer Überversorgung von Ladestationen im öffentlichen Raum vorgebeugt werden.

Der vorliegende Leitfaden hat grundlegende Bausteine für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur skizziert, die gemeinsam mit unterschiedlichen Kommunen identifiziert wurden. Im Kern stehen hier:

- die Bedarfsanalyse,
- die Standortidentifizierung,
- die Zusammenarbeit mit privaten Akteuren sowie
- das Ladeinfrastrukturkonzept.

Da jede Kommune individuelle Ausgangsbedingungen hat, gilt es, die dargestellten Bausteine als Puzzleteile zu verstehen und ihre Reihenfolge an die eigenen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten anzupassen. Wichtig ist hervorzuheben, dass nicht die Reihenfolge der genannten vier Bausteine für die Kommune entscheidend ist, sondern dass insbesondere die kleinen Kommunen eine für sich adäquate und pragmatische Reihenfolge beim Vorgehen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur identifizieren und ihn mit Hilfe der für sie passenden Finanzierungskonzepte vorantreiben.

Für viele der interviewten Kommunen haben Förderprogramme initial eine wichtige Rolle gespielt, um das Thema Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur auf die kommunale Agenda zu setzen. Da sich derzeit ein Rückgang der Fördermöglichkeiten durch Förderprogramme auf Bundesebene abzeichnet, gilt es, offen für andere Wege, Kooperationsmodelle und Finanzierungsmöglichkeiten zu sein.

Ein Weg kann auch sein, proaktiv auf mögliche Partner zuzugehen und den Ausbau gemeinsam mit Netzbetreibern und privaten Akteuren zu steuern. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang auch der gegebenenfalls notwendige Ausbau der kommunal bestehenden Netzkapazitäten im Energienetz zu berücksichtigen. Der Bedarf an finanziellen Mitteln, die den entsprechenden Netzausbau ermöglichen, sollte frühzeitig in Kooperation zwischen der kommunalen Ebene und Energieversorgern adressiert werden.

Der größte strategische Hebel für Kommunen wurde übergreifend in ihrer Flächenhoheit gesehen, ihre Kernaufgabe in der Koordination des Ausbaus. Es kann beispielsweise lohnenswert sein, zunächst in ein Ladeinfrastrukturkonzept für die Kommune zu investieren, eine Ansprechperson in der Verwaltung für externe Betreiber und die interne Koordination festzulegen und auf dieser Basis den Ausbau gezielt zu steuern.

Wichtig ist auch, den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit anderen Themen zusammenzudenken. Übergeordnet sollte immer die Frage stehen, wie die eigene Kommune in Zukunft aussehen soll und den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Kontext von Zielen der Stadtentwicklung, zukünftigen Mobilitätsformen und Zielen im Bereich der Nachhaltigkeit zu sehen.

Kontakt



Dr. Katrin Reuter
Projektleitung



Ilka Heidschwager
Qualitätssicherung

M +49 173 850 17 74

Ilka.Heidschwager@pd-g.de



Miriam Detlefs
Themenexpertise
Finanzierungsoptionen

M +49 172 137 34 79

Miriam.Detlefs@pd-g.de



Barbara Herr
Themenexpertise
Planerisches Vorgehen

M +49 162 100 95 52

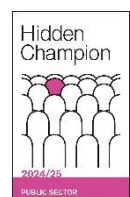
Barbara.Herr@pd-g.de

PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH

Friedrichstr. 149

10117 Berlin

pd-g.de/



Anhang

Anhang 1: Bestehende Orientierungshilfen für Kommunen

Auswahl bestehender Handlungsleitfäden für den kommunalen Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur:

Titel	Herausgeber	Inhalt	Link
„Einfach laden in der Kommune“ (2022)	NOW GmbH	Der Leitfaden „Einfach laden in der Kommune“ geht ins Detail und gibt vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung im Straßenverkehr konkrete Hilfestellung bei der Umsetzung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum.	https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2022/06/Leitfaden_Einfach-laden-in-der-Kommune.pdf .
„Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen – Ein Leitfaden für die Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen“ (2024)	NOW GmbH	Dieser Leitfaden soll die Kommunen als Schlüsselakteure des Ausbaus dabei unterstützen, ihre Planungs- und Genehmigungsprozesse für die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zu optimieren und zu beschleunigen. Er zeigt landesrechtliche Gemeinsamkeiten und Unterschiede des maßgeblichen Rechtsrahmens auf.	https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2024/06/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-in-Kommune-aufbauen.pdf .
„Förderung der Elektromobilität durch Verankerung in kommunalen Mobilitätsstrategien“ (2019)	NOW GmbH	Der Fokus des Leitfadens liegt auf Kommunen, die sich selbst – generell oder in speziellen Handlungsfeldern – am Anfang des Elektrifizierungsprozesses sehen und sich einerseits eine globale Übersicht und andererseits maßnahmenspezifische Details erarbeiten wollen.	https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/broschuere_now-mobilitaetsstrategien-1.pdf
„Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz – praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort“ (2018)	NOW GmbH	Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ermöglicht es Kommunen, Vorteile für E-Fahrzeuge zu schaffen – vom kostenfreien Parken bis hin zu Sonderspuren – und damit Unternehmen und Privatpersonen weitere Gründe für den Umstieg auf einen umweltfreundlichen E-Antrieb an die Hand zu geben. Die Broschüre fasst zusammen, welche Instrumente das EmoG bietet und wie diese zu nutzen sind.	http://durchstarterset.waf.rocks/wp-content/uploads/2022/04/NOW_Leitfaden-EmoG_03.22.pdf
„Stadt, Land, Ladefluss“ (2023)	Agora Verkehrswende	Kommunen stehen vor der Herausforderung, den Aufbau von Ladeinfrastruktur in ihre Strategien für die Entwicklung des öffentlichen Raums einzubetten. Der Leitfaden soll Kommunen bei dieser Aufgabe unterstützen.	https://www.dstgb.de/themen/mobilitaet/elektromobilitaet/leitfaden-zu-ladeinfrastruktur-in-kommunen/104-ladeinfrastruktur-kommunal.pdf?cid=wo2 .
„Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen“ (2024)	ElektroMobilitätNRW	Der Leitfaden vermittelt den kommunalen Mitarbeitenden praxisnahe Einblicke und hilfreiche Tipps bei der Errichtung von öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten. Er	https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download_Do

ist eine wertvolle Unterstützung und vereinfacht dank zahlreicher Best-Practice-Beispiele und weiterführender Informationen die Einarbeitung und Auseinandersetzung mit der Thematik.

[kumente/Kommunen/Broschuere_Aufbau_oeffent_Ladeinfrastruktur_Elektromobilitaet_NRW.pdf](#)

Unterstützungsleistung Erstellung Ladeinfrastrukturkonzept und Standortidentifikation

FlächenTOOL (NOW)	Unterstützung bei der Bewertung und Identifikation geeigneter Standorte	https://flaechentool.de/
StandortTOOL & Deutschlandnetz (NOW)	Planungsinstrumente der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Identifikation geeigneter Standorte	https://standorttool.de/
Handlungsstrategie Elektromobilität	Die Handlungsstrategie aus Mainz zeigt den Status quo und mögliche Szenarien, Entwicklungen und Prognosen für Elektromobilität auf.	https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/verkehrsprojekte/e_handlungsstrategie.php
Ladeinfrastrukturkonzept Weimar	Das Ladeinfrastrukturkonzept aus Weimar zeigt die Entwicklung, rechtlichen Rahmenbedingungen und Ladeinfrastrukturprognosen auf. Hier wird auch spezifisch auf die Verankerung rechtlicher Vorgaben für den Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in einer Sondernutzungssatzung eingegangen.	https://stadt.weimar.de/de/datei/anzeigen/id/27144,48/gesamtkonzept_lis_stadt_weimar.pdf

Anhang 2: Steckbriefe Förderprogramme der EIB

European Investment Bank (EIB)

Connecting Europe Facility (CEF)

Inhaltlicher Fokus

- Der **Connecting Europe Facility** (CEF) ist ein Förderprogramm der Europäischen Union mit Fokus auf Infrastruktur-projekte in den Bereichen Energie, Verkehr und Digitales. Die Förderung des Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur erfolgt primär über das CEF-Verkehr, welches explizit auf die nachhaltige Gestaltung der europäischen Verkehrsinfrastruktur zielt.
- **Rahmenbedingungen einer Förderung**
 - Antragsberechtigt sind neben Kommunen auch Unternehmen, Regierungen und NGOs. Der CEF unterstützt zudem Public-Private-Partnerships, bei denen Kommunen mit privaten Unternehmen zusammenarbeiten
 - Laufzeit: 2021 – 2027 für Projektplanung und -umsetzung
 - Calls for Proposals: 11. Juni 2025; 17. Dezember 2025
 - Volumen: 5.84 Milliarden € (reine Förderung)

Zugangsvoraussetzungen & Antragsprozess

Projekte müssen für die Beantragung einer CEF-Förderung folgende **Voraussetzungen** erfüllen:

- Nachweis des Beitrags zum transeuropäischen Verkehrsnetz
- Erfüllung hoher technischer Standards
- Umsetzung innovativer und nachhaltiger Ansätze

Der **Antragsprozess** für Kommunen zur Beantragung von Fördermitteln des CEF für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur beginnt mit dem **Call for Proposal**. Im Zuge der Antragsstellung muss eine **Projektplanung** inkl. **Machbarkeitsstudie**, **Kostenkalkulation** und beispielsweise eine **Prüfung der Eignung geeigneter Partnerschaften** durchgeführt werden. Die Antragsstellung erfolgt im **TENtec-Portal** der EU. Der Antragsprozess kann bis zu 6 Monate umfassen.

Finanzierungsrahmen

- Die Projektförderung erfolgt in Form eines Zuschusses (**Kofinanzierung**)
- Die Förderquote liegt durchschnittlich **zwischen 30% - 50%** der förderfähigen Kosten
- Die Kommune muss das Vorhandensein des notwendigen **Eigenkapitals** nachweisen und eine detaillierte **Finanzierungsplanung erstellen**
- Abschluss eines **Finanzierungsvertrags** zwischen Kommune und zuständiger EU-Behörde

Weiterführende Informationen

- [Connecting Europe Facility - European Commission \(europea.eu\)](https://europea.eu)
- Die **Kombination** mit anderen EU-Fördermitteln (z. B. EFRE) ist möglich.
- Der CEF unterstützt auch Public-Private-Partnerships, bei denen Kommunen mit privaten Unternehmen zusammenarbeiten

European Investment Bank (EIB)

European Local ENergy Assistance-Programm (ELENA)

Inhaltlicher Fokus

- Das **European Local ENergy Assistance-Programm (ELENA)** ist eine Initiative der EIB in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, die im Rahmen des EU-Programms für Infrastruktur- und Umweltförderung ins Leben gerufen wurde. Der Hauptzweck des Programms ist die Bereitstellung technischer Hilfe, um die Umsetzung energieeffizienter Projekte und Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien in Europa zu unterstützen.
- **Rahmenbedingungen einer Förderung**
 - Antragsberechtigt sind neben Kommunen, Städten und weiteren öffentlichen Einrichtungen auch private Akteure. Das Programm unterstützt ebenfalls interkommunale Kooperationen
 - Unterstützung bei Machbarkeitsstudien, Potenzialanalysen, Vergabeprozess, Rechtsberatung etc.
 - Die geförderte technische Hilfe muss zu konkreten Investitionen innerhalb von ca. 3 Jahren nach Ende der Förderung führen

Zugangsvoraussetzungen & Antragsprozess

Technische Hilfeleistungen des ELENA-Programms adressieren folgende Bereiche:

- Projekte mit im Bereich **Nachhaltige Mobilität** (Elektromobilität, Ladeinfrastruktur, öffentlicher Verkehr)
- Projekte im Bereich **Energieeffizienz** (z.B. Sanierung, Wärmesysteme) und im Bereich **Nachhaltiges Wohnen**

Im Zuge der Antragsstellung muss eine **Projektplanung** inkl. **Investitionsplan und Finanzierungsstrategie**, ein **Zeitplan für die Umsetzung** und ein **Nachweis** über das Vorhandensein **institutioneller Kapazitäten/ Ressourcen** erstellt werden. Anschließend wird der Antrag durch die EU geprüft und bewertet. Der Antragsprozess endet mit der Unterzeichnung einer **Fördervereinbarung**. Es gibt keine festen Fristen für die Beantragung einer Förderung, Anträge können fortlaufend über die EIB (elena@eib.org) eingereicht werden. Die Bearbeitungszeit beträgt in der Regel zwischen sechs und zwölf Monaten.

Finanzierungsrahmen

- Die Unterstützungsleistung erfolgt in Form eines Zuschusses (**Kofinanzierung**)
- Die Förderart umfasst **nicht rückzahlbare Zuschüsse** für technische Hilfeleistungen
- **Bis zu 90% der förderfähigen Kosten** können abgedeckt werden
- Der Zuschuss erfolgt in der Regel für Projekte mit einem **Mindestinvestitionsvolumen von 30. Mio. Euro**, möglich sind jedoch auch kleinere Verbund-Projekte/Projektbündel

Weiterführende Informationen

- [ELENA – European Local ENergy Assistance](#)
- Ein durch ELENA gefördertes Projekt muss innerhalb von 3 Jahren umgesetzt werden