



Robert Kretschmann

# Öffentliche Ladeinfrastruktur in Kleinstädten

Der Umstieg von fossilen Brennstoffen zu strombasierten Antrieben bei Personenkraftwagen hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die dafür benötigte Ausweitung der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist ein zentraler Baustein der Energiewende, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Förderinitiativen der Bundesregierung. Im März 2026 kündigte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder eine Förderung in Höhe von 500 Millionen Euro für Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern an. Die Förderung kann ab April 2026 beantragt werden und soll den Ausbau alltagstauglich machen. Private Ladevorrichtungen wurden bereits bis Ende 2024 gefördert. Damit bildeten sie eine erste Phase für den Umstieg. Gleichzeitig unterstreicht der „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ die Unterstützung kleiner und mittlerer Kommunen durch praxisnahe Hilfsmittel, wie Checklisten und Leitlinien (BMV 2026).

Öffentlich zugängliche Ladesäulen sind immer dann notwendig, wenn dem Nutzer keine private Lademöglichkeit zur Verfügung steht. Das trifft insbesondere dann zu, wenn am Wohnort keine eigene Ladeinfrastruktur installiert werden kann oder darf, die Entfernung zur üblichen Ladestation zu groß oder eine gewerbliche Fahrzeugflotte im öffentlichen Straßenraum abgestellt ist. Dabei orientiert sich die Verteilung öffentlicher Ladesäulen bisher hauptsächlich an der urbanen Dichte. Das bedeutet, dass Kleinstädte bisher

deutlich weniger mit öffentlicher Ladeinfrastruktur ausgestattet wurden. Ein Zustand, der zumindest unter Betrachtung der generellen Wettbewerbsfähigkeit mit großen Städten oder Ballungsräumen unzureichend ist.

## Dichte der öffentlichen Ladesäulen

Als das Elektromobilitätsgesetz (Einführung der E-Kennzeichen) im Jahr 2015 in Kraft trat, betrug die Anzahl der rein

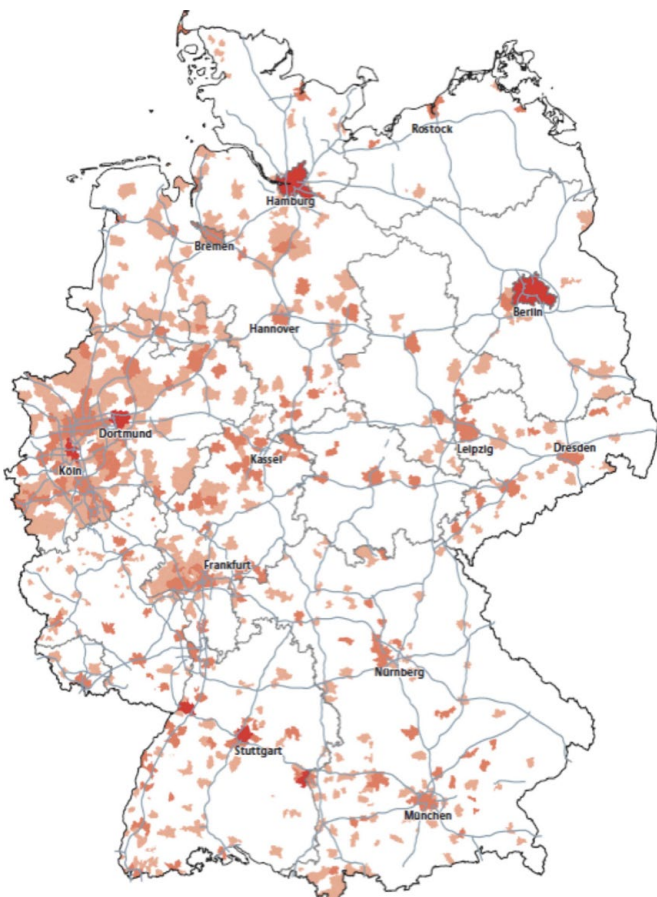


Abb. 1: Anzahl Ladesäulen je Quadratkilometer in den Gemeinden in Deutschland 2015

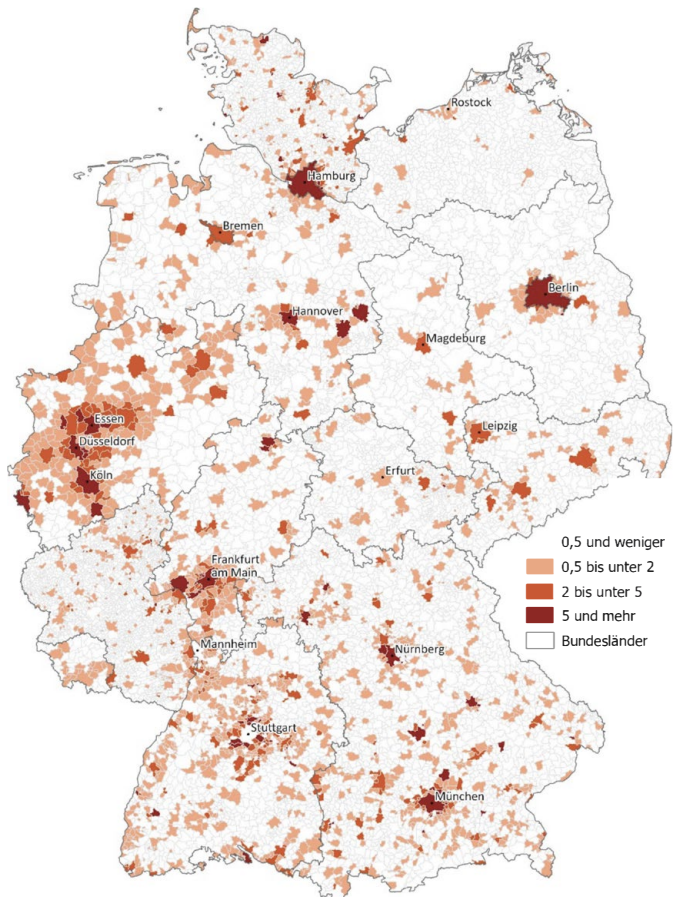


Abb. 2: Anzahl Ladesäulen je Quadratkilometer in den Gemeinden in Deutschland 2025

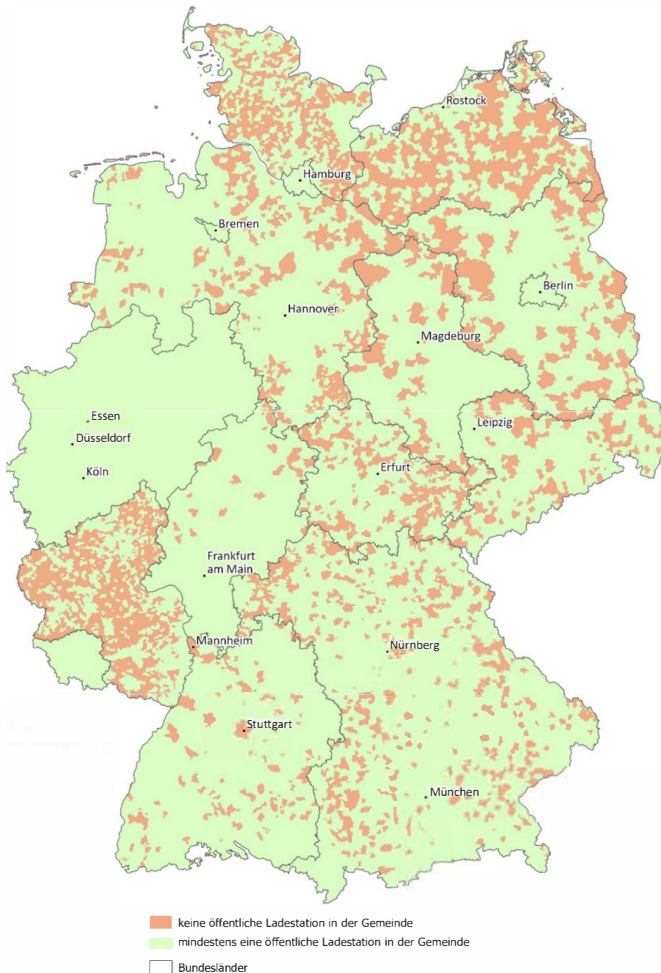


Abb. 3: Ladesäulenverfügbarkeit in den Gemeinden in Deutschland 2025

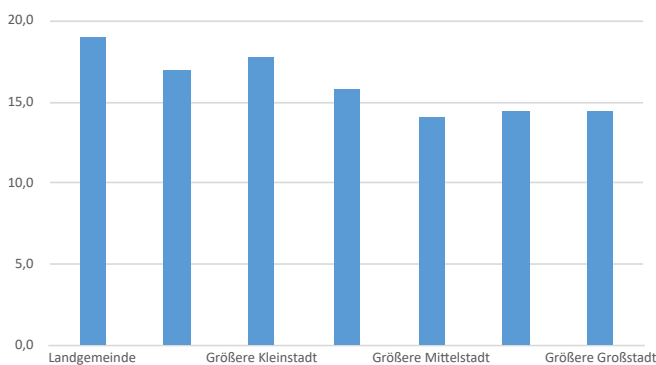


Abb. 4: Anzahl E-Autos je Ladepunkt 2025 nach Stadttyp

elektrisch fahrenden Fahrzeuge lediglich 18.948 (KBA 2015). Das entspricht einem Anteil von 0,043 % aller zu dieser Zeit in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge. Mit 5550 öffentlichen Ladesäulen (BMW 2016) war die Zahl sehr gering, und die Ladesäulen konzentrierten sich hauptsächlich auf große Ballungsräume. Die Arbeitsgruppe 3 – Ladeinfrastruktur und Netzintegration der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) – hat im Jahr 2015 in ihren Handlungsempfehlungen für die Elektromobilität eine Dichtekarte zu öffentlichen Ladesäulen erstellt (vgl. Abb. 1). Die größten Dichten sind in genau jenen Räumen zu verzeichnen, in denen auch eine hohe

urbane Dichte herrscht. Zehn Jahre später hat sich dieses Verhältnis nur geringfügig verändert (vgl. Abb. 2), obwohl sich die Zahl der Ladesäulen massiv erhöht und die Dichte insgesamt zugenommen hat.

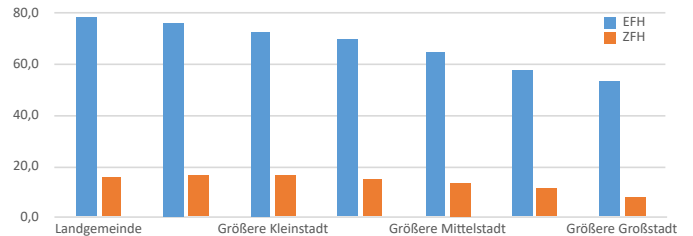


Abb. 5: Anteil EFH/ZFH nach Stadttyp 2024 in Deutschland

Von einem flächendeckenden Netz an Ladeinfrastruktur kann also auch im Jahr 2026 nicht gesprochen werden. Im regionalen Vergleich sind es insbesondere Gemeinden in Rheinland-Pfalz, Mecklenburg-Vorpommern oder Schleswig-Holstein, die oftmals über keine Ladesäule verfügen (vgl. Abb. 3).

Elektromobilität ist nur dann attraktiv, wenn Reichweite und Ladeverfügbarkeit in einem guten Verhältnis stehen. Elektrofahrzeuge der ersten Generation hatten zumeist geringere Reichweiten, sodass längere Wege ohne zusätzliches Laden und damit ohne öffentliche Ladesäulen nicht möglich waren. Betrachtet man zunächst das Verhältnis von öffentlicher Ladestation zu E-Auto (Hybridfahrzeuge sind nicht einberechnet), zeigt sich eine Benachteiligung von Kleinstädten im Vergleich zu großen Kommunen (s. Abb. 4).

### Auslastung der Ladesäulen

Laut der Studie „Einfach zu Hause laden“ (NLL 2024) nutzen etwa 75 % der E-Autos eine private Ladestation zu Hause. Das ist vor allem bei Einfamilienhäusern sinnvoll, weil dort in der Regel ein eigener Stellplatz auf dem Grundstück vorhanden ist. Kleinstädte sind zudem überdurchschnittlich gut mit Ein- und Zweifamilienhäusern ausgestattet (vgl. Abb. 5). Der Nutzen zahlreicher Ladesäulen in kleinstädtischen Strukturen mit einem hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern scheint zumindest mit Blick auf die Bewohnerschaft nicht sinnvoll, weil Ladestationen im Durchschnitt nur zu 10 % ausgelastet sind (NLL 2025).

Für die Auslastung sind allerdings viele Faktoren verantwortlich, die insbesondere in Kleinstädten mit wenig Ladeinfrastruktur schnell zu Engpässen führen können. Für touristische Orte sind hier insbesondere die Ferienzeiten zu nennen, in denen viel Fremdenverkehr auf öffentliches Laden angewiesen ist. Größere Kommunen können das sehr wahrscheinlich besser kompensieren als Kleinstädte. Wenn eine Säule belegt ist, ist das Ausweichen von den touristisch zentralen Lagen mit Ladeinfrastruktur auf Randbereiche wahrscheinlich nicht möglich, denn dort sind solche Anlagen nur in geringem Maße oder überhaupt nicht vorhanden.



### Kommunale Strategien

Um die Mobilitätswende und den damit verbundenen bedarfsgerechten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu gestalten, ist eine weitsichtige Strategie erforderlich, die neben der gegenwärtigen Versorgung auch die technische Entwicklung berücksichtigt. Die nachhaltige Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur in Kleinstädten basiert auf einer Reihe zentraler Handlungshebel. Von wesentlicher Bedeutung sind dabei kommunale Strategien in Form von Ladeinfrastrukturkonzepten, die aktive Rolle der Stadtwerke und die frühzeitige Einbindung relevanter Akteure, wie Handel und Wohnungswirtschaft. Ergänzend tragen Förderprogramme für öffentliche und halböffentliche Ladepunkte zur Umsetzung und Verstetigung entsprechender Maßnahmen bei (vgl. Agora Verkehrswende et al. 2023, Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur 2022).

Nachhaltigkeit in diesem Kontext erfordert jedoch mehr als nur einen flächendeckenden Ausbau der Ladepunkte. Entscheidend sind eine sozial ausgewogene räumliche Verteilung – insbesondere in Miet- und Bestandsquartieren –, die Sicherstellung von Barrierefreiheit, der Einsatz erneuerbarer Energiequellen und eine städtebaulich integrierte Gestaltung, die die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert (vgl. Agora Verkehrswende 2023, Agora Verkehrswende et al. 2023).

Für Kleinstädte kommt hinzu, dass die Ladeinfrastruktur eng mit bestehenden lokalen Stärken verknüpft werden sollte. Touristische Anziehungspunkte, regionale Unternehmen, Bildungsinstitutionen und intermodale Verkehrsknoten können als strategische Standorte dienen, um eine hohe Auslastung und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Ladepunkte sicherzustellen (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [BBSR] 2022/2025, Thünen-Institut für Regionalentwicklung 2025).

Langfristig ist zu erwarten, dass sich die Rolle der öffentlichen Ladeinfrastruktur von einer reinen Versorgungsleistung zu einem integrierten Bestandteil kommunaler Klima-, Energie- und Stadtentwicklungsstrategien wandelt. Dabei werden Kleinstädte zunehmend eine Funktion als Bindeglieder innerhalb der regionalen Raumstruktur übernehmen und damit einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitäts- und Energieversorgung leisten (vgl. BBSR 2022/2025, Thünen-Institut für Regionalentwicklung 2025, Agora Verkehrswende et al. 2023). Langfristig ist es denkbar, dass Ladesäulen im öffentlichen Raum nur ein Zwischenschritt sind, wenn sich die Ladezeiten oder die Batteriesysteme weiterentwickeln und ein Ladevorgang innerhalb kurzer Zeit möglich ist (Stichwort: Flash-Laden).



**Robert Kretschmann**

Wissenschaftler, Forschung und Beratung,  
vhw e. V., Berlin

### Quellen:

Agora Verkehrswende (2023): Stadt, Land, Ladefluss – Ladeinfrastruktur kommunal gestalten. Berlin. Verfügbar unter: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/LIS\\_kommunal/104-Ladeinfrastruktur\\_kommunal.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/LIS_kommunal/104-Ladeinfrastruktur_kommunal.pdf) [Zuletzt abgerufen am: 16. April 2026].

Agora Verkehrswende/Deutscher Städtetag/Deutscher Städte- und Gemeindebund (2023): Leitfaden zu Ladeinfrastruktur in Kommunen. Berlin. Verfügbar unter: <https://www.dstgb.de/themen/mobilitaet/elektromobilitaet/leitfaden-zu-ladeinfrastruktur-in-kommunen/> [Zuletzt abgerufen am: 7. April 2026].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2022/2025): Cluster Kleinstadtforschung – Bedeutung der Kleinstädte in Deutschland. Bonn. Verfügbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/fachbeitraege/stadt-region/2022/cluster-kleinstadtforschung/01-start.html> [Zuletzt abgerufen am: 7. April 2026].

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) (2016): Newsletter „Energiewende direkt“ vom 16. April 2016. Verfügbar unter: <https://energie-wende.bundeswirtschaftsministerium.de/EWD/Redaktion/Newsletter/2016/08/Meldung/infografik.html> [Zuletzt abgerufen am: 25. März 2026].

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2026): Pressemitteilung: 500 Millionen Euro Förderung Ladeinfrastruktur für Mehrfamilienhäuser. Verfügbar unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2026/021-schnieder-500-millionen-foerderung-ladeinfrastruktur-mehrfamilienhaeuser.html> [Zuletzt abgerufen am: 16. April 2026].

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2015): Fahrzeugzulassungen (FZ) – Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen, 1. Januar 2015. Verfügbar unter: [https://www.kba.de/cff8a4e1f3bead793c17e9dabcc22e-12da2c39b9/5f4ba4a0-729b-9b5e-c13c-a8687ca1169d/tap2\\_4l7jsy\\_dec/fz13\\_2015\\_pdf.pdf](https://www.kba.de/cff8a4e1f3bead793c17e9dabcc22e-12da2c39b9/5f4ba4a0-729b-9b5e-c13c-a8687ca1169d/tap2_4l7jsy_dec/fz13_2015_pdf.pdf) [Zuletzt abgerufen am: 25. März 2026].

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur – NLL (2022): Einfach laden in der Kommune – Leitfaden für Kommunen. Berlin. Verfügbar unter: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen\\_web.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf) [Zuletzt abgerufen am: 7. April 2026].

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur – NLL (Hrsg.) (2024): Einfach zu Hause laden. Studie. Verfügbar unter: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/10/Studie\\_Einfach\\_zu\\_Hause\\_laden.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/10/Studie_Einfach_zu_Hause_laden.pdf) [Zuletzt abgerufen am: 20. März 2026].

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur – NLL (Hrsg.) (2025): Auslastung geförderter Ladepunkte. Studie. Verfügbar unter: [https://nationale-leitstelle.de/1cb000d67064d4b649a07104b85c19197d1cb7bc/5f4ba4a0-729b-9b5e-c13c-a8687ca1169d/tap2\\_pPCK1d\\_dec/250825\\_Leitstelle\\_Factsheet\\_Auslastung\\_gefoerderter\\_Ladepunkte-1.pdf](https://nationale-leitstelle.de/1cb000d67064d4b649a07104b85c19197d1cb7bc/5f4ba4a0-729b-9b5e-c13c-a8687ca1169d/tap2_pPCK1d_dec/250825_Leitstelle_Factsheet_Auslastung_gefoerderter_Ladepunkte-1.pdf) [Zuletzt abgerufen am: 20. März 2026].

Nationale Plattform Elektromobilität (NPE), Arbeitsgruppe 3 – Ladeinfrastruktur und Netzintegration (2015): Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland – Statusbericht und Handlungsempfehlungen 2015. Berlin: BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. Verfügbar unter: [https://www.bdew.de/media/documents/20151127\\_Statusbericht-LIS.pdf](https://www.bdew.de/media/documents/20151127_Statusbericht-LIS.pdf) [Zuletzt abgerufen am: 20. März 2026].

Thünen-Institut für Regionalentwicklung (2025): Resiliente Kleinstädte – Dynamiken, Strategien und Gelingfaktoren in deutschen Kleinstädten. Braunschweig. Verfügbar unter: <https://thuenen-institut.de/resiliente-kleinstaedte/> [Zuletzt abgerufen am: 7. April 2026].

Bundesnetzagentur 2026: Liste der Ladesäulen. <https://www-genesis.destatis.de>; Statistisches Bundesamt (Destatis), Deutschland, 2025.

Kartengrundlage: VG250 (Bundesländer), 31.12.2022 © GeoBasis-DE/BKG, eigene Darstellung.