**Landtag von Baden-Württemberg** **Drucksache 18 / 593**
**18. Wahlperiode** **25.9.2026**

# Kleine Anfrage

**der Abg. Peter Seimer und Thomas Hentschel GRÜNE**

**und**

# Antwort

**des Ministeriums für Verkehr**

## Allgemeine Rahmenbedingungen und rechtliche Vorgaben zum privaten E-Auto-Laden in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Möglichkeiten zum Laden privater E-Autos in Wohnraumnähe bestehen in Baden-Württemberg neben der Nutzung öffentlicher Ladestationen?

2. Welche Kenntnisse hat sie über die private Ladeinfrastruktur für E-Autos in Baden-Württemberg (insbesondere die als „öffentlich zugängliche Ladepunkte“ nach Treibhausgasminderungsquotengesetz [THG] anerkannten Ladepunkte)?

3. Gibt es Erkenntnisse, ob und wie stark die nach THG anerkannten privaten Wallboxen von anderen E-Autobesitzern genutzt werden?

4. In welcher Form und unter welchen Bedingungen ist die Sondernutzung von Gehwegen zum Zwecke des Ladens von privaten E-Autos im öffentlichen Straßenraum in Baden-Württemberg zulässig?

5. Welche Kenntnisse liegen der Landesregierung zur Anzahl der erteilten Sondernutzungserlaubnisse zum privaten Laden von E-Autos auf öffentlichen Parkplätzen gemäß § 16 des Straßengesetzes Baden-Württemberg vor?

6. Welche Möglichkeiten sieht sie, privates Laden von E-Autos im öffentlichen Raum zu ermöglichen (z. B. Kabelschwellen, ChargeArms o. Ä.), ohne dabei andere Verkehrsteilnehmende wie Zufußgehende zu behindern oder zu gefährden?

7. Gibt es weitere technische Lösungen mit dem Potenzial, die öffentliche Ladeinfrastruktur schnell zu erweitern und bürgerfreundlicher zugänglich zu machen?

8. Wenn ja, welche rechtlichen und sachlichen Voraussetzungen müssen nach Auffassung der Landesregierung erfüllt sein, damit diese verwirklicht werden können?

25.9.2026

Seimer, Hentschel GRÜNE

Eingegangen: 25.9.2026 / Ausgegeben: 2.11.2026



*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

Begründung

Der Anteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtbestand privat genutzter PKW steigt seit mehreren Jahren kontinuierlich. Gerade im Anbetracht steigender Energiepreise wird die Elektromobilität auch für Haushalte mit geringerem Einkommen immer attraktiver. So nimmt mit dem Verkauf erschwinglicher E-Autos der Bedarf privater Lademöglichkeiten in Wohnungsnähe zu. Ein Indiz für die Entwicklung ist die Zunahme der THG-Quoten bei privaten Wallboxen, die mit dieser Kleinen Anfrage abgefragt werden.

Daneben werden E-Autos zunehmend auch von Nutzenden erworben, die über keine eigenen Stellplätze verfügen. Die Zahl der Ladpunkte steigt, wenn private Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum genutzt werden können. Zugleich kann das öffentliche Stromnetz hierdurch erheblich entlastet werden, wenn in diesem Zuge eigene Stromerzeugungsmöglichkeiten (z. B. durch sogenannte Balkonkraftwerke) unmittelbar als Stromquelle genutzt werden können. Mit der Kleinen Anfrage sollen solche Möglichkeiten erörtert werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. Oktober 2026 Nr. VM4-0141.5-42/12/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Welche Möglichkeiten zum Laden privater E-Autos in Wohnraumnähe bestehen in Baden-Württemberg neben der Nutzung öffentlicher Ladestationen?*

*2. Welche Kenntnisse hat sie über die private Ladeinfrastruktur für E-Autos in Baden-Württemberg (insbesondere die als „öffentlich zugängliche Ladepunkte“ nach Treibhausgasminderungsquotengesetz [THG] anerkannten Ladepunkte)?*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Private E-Pkw werden in der Regel an Wallboxen geladen. Allgemeiner gesprochen wird an privaten Ladeeinrichtungen auf Stellplätzen an Wohngebäuden oder in Garagen sowie an Ladepunkten auf betrieblichen Flächen geladen, die einem bestimmten Nutzerkreis zur Verfügung stehen. Derzeit liegen der Landesregierung keine Kenntnisse über private Pkw-Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg vor. Auch zu privaten Pkw-Ladepunkten, die gemäß dem Treibhausgasminderungsquotengesetz eine rechtmäßige Anerkennung als öffentlich zugänglicher Ladepunkt erfahren haben, liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Das Ministerium für Verkehr bereitet derzeit eine Abfrage zu vorhandener nicht öffentlicher Ladeinfrastruktur nach § 12 Absatz 1 des Landesmobilitätsgesetzes vor, um hierzu ein präziseres Lagebild zu erhalten.

Die Gruppe der E-Auto-Besitzer ohne einen geeigneten eigenen Stellplatz und ohne Lademöglichkeit am Wohnort stellt einen kleineren aber gewichtigen Teil aller E-Auto-Besitzer dar. Sie kann zwischen dem Anmieten eines Stellplatzes oder dem Laden an öffentlichen Ladesäulen wählen. Letzteres kann unter Nutzung eines Vielnutzertarifs oder im preisgünstigen Adhoc-Laden einiger Anbieter auch mit Blick auf die Kosten einer Wallbox attraktiv sein. Um eine Ladekostendifferenz von 10 Cent zwischen öffentlichem und privatem Laden auszugleichen, muss eine Wallbox im Wert von 1 000 Euro zum Beispiel für Fahrten von rund 50 000 Kilometern genutzt worden sein (ohne Einrechnung weiterer Stellplatzkosten). Eine weitere Möglichkeit bietet die privat organisierte Mitbenutzung einer vorhandenen Wallbox einer anderen Privatperson, wie sie z. B. über Internetportale organisiert und abgerechnet werden kann.

*3. Gibt es Erkenntnisse, ob und wie stark die nach THG anerkannten privaten Wallboxen von anderen E-Autobesitzern genutzt werden?*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

*4. In welcher Form und unter welchen Bedingungen ist die Sondernutzung von Gehwegen zum Zwecke des Ladens von privaten E-Autos im öffentlichen Straßenraum in Baden-Württemberg zulässig?*

Grundlage für eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis ist § 16 Absatz 1 StrG Baden-Württemberg. Das Verlegen privater Kabel auf Gehwegen, ein in den Luftraum über dem Gehweg hineinragender Galgen sowie eine Kabelbrücke stellen eine Sondernutzung in diesem Sinne dar. Dabei besteht kein gebundener Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis. Die Vorschrift räumt der Gemeinde als Baulastträgerin für Gehwege ein Ermessen ein, das diese auch rechtmäßig ausüben muss. Berücksichtigt werden muss im jeweiligen Einzelfall vor Ort eine mögliche Einschränkung der Barrierefreiheit insbesondere für Personen mit Gehbehinderung.

Der Gemeinde obliegt als Baulastträgerin zudem die Verkehrssicherungspflicht. Die Verkehrssicherheit kann grundsätzlich durch auf oder über dem Gehweg verlaufende Kabel beeinträchtigt werden, denn Personen, die zu Fuß, im Rollstuhl, auf Fahrrädern oder Rollern unterwegs sind, müssen nicht damit rechnen.

Im Ergebnis schließt das Straßengesetz für Baden-Württemberg somit nicht grundsätzlich eine Sondernutzungserlaubnis für Galgen und Kabelbrücken aus. Entscheidend ist eine konkrete Betrachtung der Situation vor Ort unter Berücksichtigung straßenbezogener Gesichtspunkte. Dabei stellt der Schutz von Leben, Gesundheit und die Barrierefreiheit der Allgemeinheit gewichtige Gesichtspunkte dar, die im konkreten Fall mit sonstigen abwägungsrelevanten Aspekten abgewogen werden müssen.

*5. Welche Kenntnisse liegen der Landesregierung zur Anzahl der erteilten Sondernutzungserlaubnisse zum privaten Laden von E-Autos auf öffentlichen Parkplätzen gemäß § 16 des Straßengesetzes Baden-Württemberg vor?*

Zur konkreten Anzahl der erteilten Sondernutzungserlaubnisse liegen keine Kenntnisse vor.

*6. Welche Möglichkeiten sieht sie, privates Laden von E-Autos im öffentlichen Raum zu ermöglichen (z. B. Kabelschwellen, ChargeArms oder Ähnliches), ohne dabei andere Verkehrsteilnehmende wie Zufußgehende zu behindern oder zu gefährden?*

Die sogenannten gehwegquerenden Ladelösungen stellen technische Lösungen dar, die das Laden von Elektrofahrzeugen vom privaten Grundstück aus ermöglichen, obwohl zwischen dem Ladepunkt und Fahrzeug eine öffentliche Fläche bzw. ein öffentlicher Gehweg liegt. Das Fahrzeug kann sich dabei entweder auf einem Stellplatz im öffentlichen Raum oder einem privaten Stellplatz befinden.

Vorliegende Lösungsansätze, die im europäischen Ausland zur Querung von Gehwegen existieren, variieren im Design und den technischen Merkmalen. In mehreren europäischen Ländern, darunter England, Niederlande und Dänemark, werden entsprechende Ansätze mittlerweile getestet und eingesetzt. Gehwegquerende Ladelösungen lassen sich dabei grob in zwei Kategorien einteilen: Lösungen, bei denen das Ladekabel in einem offenen oder geschlossenen Kanal geführt wird und Lösungen mit unterirdischer Kabelführung.

Den wesentlichen Lösungsansatz bilden in den Gehweg eingelassene Kabelkanäle oder sogenannte Laderinnen, die sich über die gesamte Breite des Gehwegs erstrecken. Diese nehmen das Ladekabel während des Ladevorgangs auf und können nach Abschluss des Ladevorgangs wieder entfernt werden. Diese Kanäle verfügen teilweise über einen integrierten Verschlussmechanismus, der das Kabel während der Nutzung sichert und keine Lücke im Gehweg hinterlässt. Die Systeme sind zudem mit einer rutschfesten Oberfläche ausgestattet.

Bei weiteren Lösungsansätzen verläuft das Ladekabel vollständig unter dem Gehweg und ist dauerhaft über einen Anschlusspunkt am Straßenrand mit der Stromversorgung verbunden. Der Anschlusspunkt schließt bündig mit der Gehwegoberfläche ab, sodass keine Unterbrechung der Oberfläche entsteht. Eine weitere Variante nutzt einen ausfahrbaren Ladearm, der das Ladekabel während des Ladevorgangs über den Gehweg führt. Nach dem Laden lässt sich der Arm wieder zurückklappen, damit das Kabel sicher verstaut ist und der Gehweg frei und barrierefrei bleibt.

Ob und unter welchen Bedingungen die aufgeführten Lösungen eine Genehmigung erhalten, liegt im Bereich des kommunalen Selbstverwaltungsrechts.

*7. Gibt es weitere technische Lösungen mit dem Potenzial, die öffentliche Ladeinfrastruktur schnell zu erweitern und bürgerfreundlicher zugänglich zu machen?*

*8. Wenn ja, welche rechtlichen und sachlichen Voraussetzungen müssen nach Auffassung der Landesregierung erfüllt sein, damit diese verwirklicht werden können?*

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Technologien für öffentlich zugängliche Ladepunkte befinden sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstand. Auf dem Markt sind zahlreiche Produkte von unterschiedlichen Herstellern erhältlich, die unterschiedlichen baulichen Anwendungsfällen gerecht werden.

Die verbindliche EU-Verordnung „Alternative Fuels Infrastructure Regulatio“ (AFIR, EU 2023/1804) regelt europaweit technische Mindeststandards für öffentlich zugängliche Pkw-Ladeinfrastruktur. Hierzu gehören verbindliche Standards für Bezahlmethoden, Preistransparenz und die Datenbereitstellung. Darüber hinaus ist es den betreffenden Ladeinfrastrukturbetreibern überlassen, inwiefern Präferenzen der Nutzerinnen und Nutzer adressiert werden, solange die rechtlichen Vorgaben erfüllt bleiben.

Razavi

Ministerin für Verkehr