

Auszug aus

# Denkschrift 2024

zur Haushalts- und Wirtschaftsführung  
des Landes Baden-Württemberg

Beitrag Nr. 15

Ladepunkte für Dienstwagen an Landes-  
gebäuden



**Baden-Württemberg**

RECHNUNGSHOF

## 15 Ladepunkte für Dienstwagen an Landesgebäuden (Kapitel 1208)

Landtagsdrucksache 17/7115

**Das Land hat sich im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz zum Ziel gesetzt, bis 2030 jeden vierten Stellplatz zu elektrifizieren. Hierfür müssten bis 2030 noch mehr als 13.000 Ladepunkte eingerichtet werden. Die Nutzung der landeseigenen Ladepunkte war bisher grundsätzlich teurer als die der öffentlichen. Einzelne Ladepunkte wurden gar nicht genutzt, da die Nutzungskosten unwirtschaftlich hoch oder keine Dienst-Kfz vorhanden waren.**

### 15.1 Ausgangslage

Das Land stellt seinen Fuhrpark zunehmend auf Hybrid- und vollelektrische Kraftfahrzeuge (im weiteren Dienst-Kfz) um. Deshalb errichtet das Land für seine Dienst-Kfz nicht öffentliche Ladepunkte<sup>1</sup> an Dienstgebäuden. Der Rechnungshof prüfte die Wirtschaftlichkeit dieser Ladepunkte.

Die Vorgehensweise zur Herstellung von Ladepunkten sieht folgendermaßen aus: Die notwendige elektrische Infrastruktur (z. B. Leitungen, neue Anschlüsse) errichtet der Landesbetrieb Vermögen und Bau. Die nutzende Verwaltung beauftragt die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH (PBW) mit der Errichtung der Ladepunkte. Der Betrieb der Ladepunkte erfolgt durch die PBW.

Die PBW ist ein landeseigenes Unternehmen, das Parkplätze und Parkhäuser des Landes pachtet und betreibt. Diese sind in der Regel auch für Dritte zugänglich. Die PBW errichtet dort öffentliche Ladepunkte in eigener Zuständigkeit.

Bei Neubaumaßnahmen und Sanierungen errichtet Vermögen und Bau als Bauherr die Infrastruktur und die Ladepunkte selbstständig.

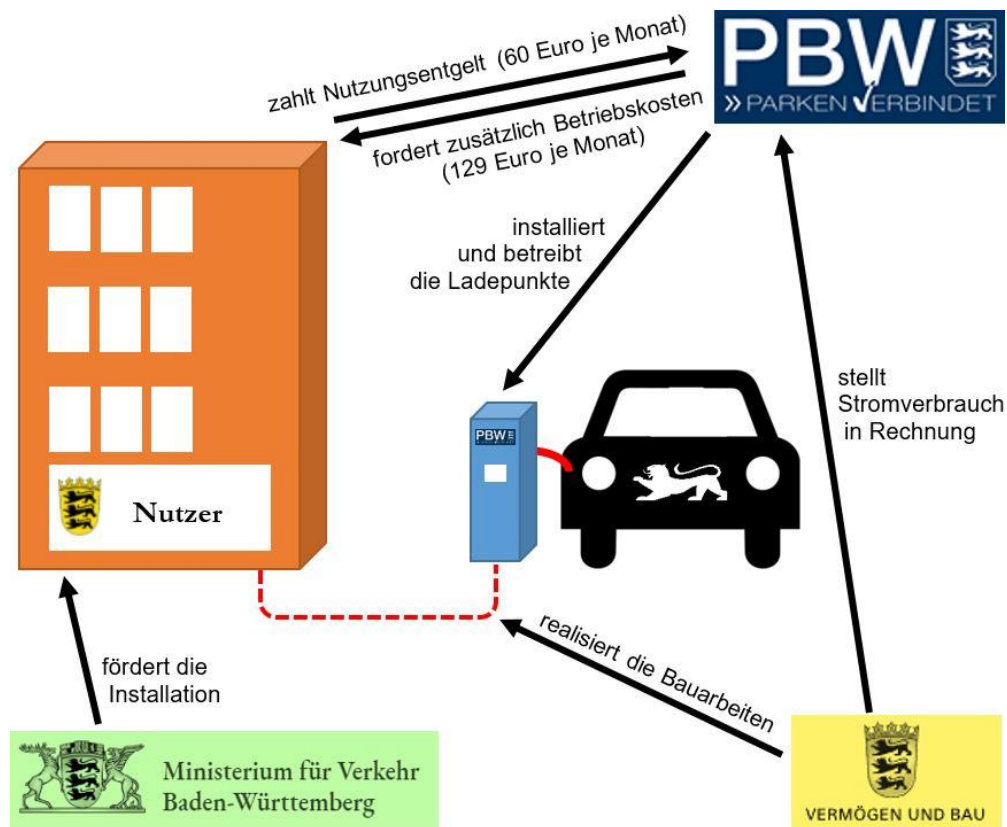
Im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW<sup>2</sup>) hat sich das Land zum Ziel gesetzt, bis 2027 jeden achten und bis 2030 jeden vierten Stellplatz im Eigentum des Landes mit einer Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge auszustatten. Diese wären dann theoretisch öffentlich zugänglich und stehen zunächst nicht im Zusammenhang mit dem Bedarf für elektrische Dienst-Kfz.

---

<sup>1</sup> Der sogenannte Ladepunkt bezeichnet die Schnittstelle (z. B. Steckdose, Kabel) zum Anschluss und Laden eines elektrobetriebenen Kfz. Ein Ladepunkt kann ein einziges Kfz laden. Eine Ladesäule kann einen oder mehrere Ladepunkte enthalten.

<sup>2</sup> Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg vom 7. Februar 2023, siehe § 24 zur Ladeinfrastruktur.

Abbildung 15-1: Akteure bei Betrieb und Installation der Ladepunkte



## 15.2 Prüfungsergebnisse

Von 2019 bis 2022 errichtete das Land rund 300 nicht öffentliche Ladepunkte für elektrische Dienst-Kfz. Die überwiegende Zahl der Ladepunkte bestand aus Ladesäulen mit zwei Ladepunkten und je 22 Kilowatt (kW) elektrischer Leistung. Deren Errichtung kostete im Mittel 6.000 Euro je Ladepunkt. In geringer Zahl wurden Wallboxen mit 3,5 kW und Ladesäulen mit 11 kW errichtet. Sie kosteten im Mittel 1.500 Euro (Wallboxen) bzw. 3.700 Euro (Ladesäulen).

Abbildung 15-2: Bauarten von Ladepunkten

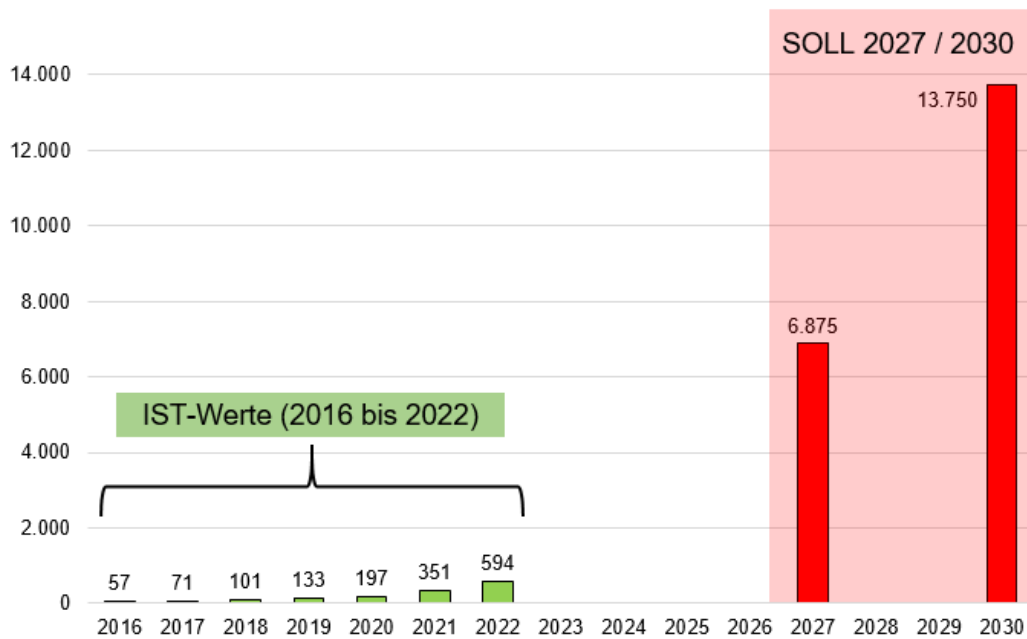


Quelle: Rechnungshof.

### 15.2.1 Bisheriger Zubau an Ladepunkten und gesetzliche Ausbauziele

Im Prüfungszeitraum errichtete das Land Baden-Württemberg rund 300 nicht öffentliche Ladepunkte und die PBW mehr als 200 öffentliche Ladepunkte. Allein 2022 kamen rund 240 neue Ladepunkte hinzu.

Abbildung 15-3: Anzahl der Ladepunkte IST (grün) und SOLL (rot)



Das Land besitzt überschlägig 55.000 Stellplätze<sup>3</sup>. Um die Ziele aus dem KlimaG BW zu erreichen, müssen bis 2027 rund 7.000 Ladepunkte bzw. bis 2030 insgesamt 14.000 Ladepunkte geschaffen sein (siehe Abbildung 15-3). Beide Ziele sind mit dem bisherigen jährlichen Zubau nicht annähernd erreichbar.

Allerdings erscheint auch die gesetzliche Vorgabe insofern fragwürdig, als sie die Gegebenheiten im Einzelfall (Verkehrsströme, im Umfeld bereits vorhandene öffentliche Ladepunkte Dritter, baulicher Aufwand für die elektrische Zuleitung, etc.) unberücksichtigt lässt. Aus Sicht des Rechnungshofs sollte daher im Rahmen des im KlimaG BW für Ende 2026 vorgesehenen Zwischenberichts die starre und auf den einzelnen Parkplatz bezogene Vorgabe der zu errichtenden Ladepunkte kritisch hinterfragt werden.

### 15.2.2 Unnötiger Verwaltungsaufwand durch Eigenförderung

Zur Finanzierung der Ladeinfrastruktur sowie der Ladepunkte beantragen die nutzenden Verwaltungen Fördermittel beim Verkehrsministerium im Rahmen der „Landesinitiative Elektromobilität III“. Durch dieses Förderverfahren entsteht bürokratischer Aufwand. Der Rechnungshof schätzt diesen für die bisherigen Ladepunkte auf mehr als 150.000 Euro.

Aufgrund des Förderverfahrens wurden auch Ladepunkte errichtet, die nicht für Dienst-Kfz benötigt werden, insbesondere an Hochschulen. Diese hätten in eigener Zuständigkeit der PBW errichtet werden können.

### 15.2.3 Unwirtschaftlicher Betrieb durch Beauftragung der PBW

Für die Nutzung der Ladesäulen benötigen die Nutzer die so genannte „E-Parken-Karte“ der PBW. Sie kostet aktuell 60 Euro je Monat (Flatrate). Zusätzlich fordert die PBW eine monatliche Betriebskostenpauschale von 129 Euro je Ladepunkt bei den Dienststellen ein. Hierdurch entstehen für die Dienst-Kfz an eigenen Ladepunkten höhere Kosten je geladener Kilowattstunde als an öffentlichen Ladepunkten. Vereinzelt werden Ladepunkte eigenständig, das heißt ohne die PBW, betrieben.

Der Rechnungshof hat die Ladekosten für Fahrleistungen verglichen. Die mittlere elektrische Fahrleistung betrug weniger als 500 km je Monat. Im Eigenbetrieb fielen demnach 40 Cent je geladener Kilowattstunde an. Die Kosten je Kilowattstunde bei den von PBW betriebenen Ladepunkten waren bei gleicher Fahrleistung sieben Mal höher.

Tabelle 15-1: Spezifische Kosten bei exemplarischen Fahrleistungen

	Von PBW betrieben			Eigenbetrieb
Elektrische Fahrleistung je Monat	200 km	500 km	1.000 km	500 km
Stromverbrauch je Monat	40 kWh	100 kWh	200 kWh	100 kWh
<b>Ladekosten</b>	7,2 Euro/kWh	<b>2,8 Euro/kWh</b>	1,4 Euro/kWh	<b>0,4 Euro/kWh</b>

<sup>3</sup> Siehe Landtagsdrucksache 13/3883.

#### 15.2.4 Außerbetriebnahme einzelner Ladepunkte

Aufgrund der hohen Kosten je geladener Kilowattstunde stellten einige Dienststellen die Nutzung der von PBW betriebenen Ladepunkte ein. Deren Hybrid-Kfz werden nunmehr ausschließlich fossil betrieben.

Außerdem wurde in etlichen Fällen die geplante Errichtung der Ladepunkte aufgrund der hohen Betriebskostenpauschale der PBW zurückgestellt.

Abbildung 15-4: Außer Betrieb genommener Ladepunkt in Stuttgart



Quelle: Rechnungshof.

Die Betriebskostenpauschalen fallen auch für die Ladepunkte an, die ohne Bedarf an elektrischen Dienst-Kfz errichtet wurden und nur öffentlichen Bedarf decken.

### **15.2.5 Mehraufwand durch Stromverrechnung mit der PBW**

In der Konzeption der Ladepunkte war vorgesehen, dass grundsätzlich Zähler der Stromversorger (sogenannte EVU) für die Ladepunkte eingebaut werden. Den Stromverbrauch für Kfz sollten die Stromversorger direkt mit der PBW abrechnen. In der Regel erfolgt die Stromversorgung der Ladepunkte jedoch aus dem Stromnetz des Gebäudes bzw. der Liegenschaft (Niederspannung, 400 Volt). Daher wurden innerhalb der Liegenschaften in der Regel keine zusätzlichen Zähler der Stromversorger installiert.

Die PBW rechnet mit den Nutzern den Stromverbrauch pauschal über den Preis für die „E-Parken-Karte“ ab (Flatrate-Tarif). Die Karten sind nur auf jeweils ein Kfz zugelassen. Vermögen und Bau rechnet den Stromverbrauch jährlich mit der PBW ab. Die Abrechnung erfolgt je Gebäude bzw. je Liegenschaft. Auch hier entsteht ein zusätzlicher vermeidbarer Mehraufwand.

### **15.2.6 Einfache Wallboxen hätten zunächst genügt**

Bislang sind etwa 90 Prozent der elektrischen Dienst-Kfz Hybrid-Fahrzeuge. Die Batterien von Hybrid-Fahrzeugen können in der Regel mit lediglich 3,5 kW geladen werden. Für diese Leistung reichen einfache Wallboxen völlig aus. Ladesäulen mit 22 kW Ladeleistung vorzuhalten, ist nur sinnvoll für vollelektrische Kfz. Ob dies im Hinblick auf den Flottenwechsel auf vollelektrische Fahrzeuge wirtschaftlich ist, kann derzeit nicht beurteilt werden. Erfahrungen zur Nutzungsdauer der Ladepunkte liegen bislang nicht vor.

Der Betrieb von Wallboxen mit 3,5 kW hätte direkt durch die Dienststellen erfolgen können. Dies hätte Betriebskosten und aufwendige Stromverrechnungen mit der PBW erspart.

## **15.3 Empfehlungen**

### **15.3.1 Zubau von Ladepunkten steigern**

Die Planung, Vergabe und Errichtung der benötigten Ladepunkte sollte vorangetrieben und intensiviert werden. Hierfür sollte zusätzlich zur praktizierten Inhouse-Beauftragung der PBW eine wettbewerbliche Ausschreibung geprüft werden. Im Rahmen des für Ende 2026 vorgesehenen Zwischenberichts sollten Vorschläge zur Anpassung des gesetzlichen Ausbauziels erarbeitet werden. Hierbei sollten insbesondere die auf den einzelnen Parkplatz bezogene gesetzliche Vorgabe hinterfragt und ein an wirtschaftlichen Gesichtspunkten orientiertes Konzept für den weiteren Ausbau entwickelt werden.

### **15.3.2 Betrieb der Ladepunkte wirtschaftlicher gestalten**

Der Betrieb der Ladepunkte sollte so organisiert sein, dass die Kosten je geladener Kilowattstunde nicht höher sind als bei öffentlichen Ladepunkten.



### **15.3.3 Öffentliche Ladepunkte sollten die Regel sein**

Die aufgrund des KlimaG BW erforderlichen Ladepunkte des Landes sollten von den elektrischen Dienst-Kfz mitgenutzt werden. Der Ausbau von nicht öffentlichen Ladepunkten sollte künftig eine Ausnahme darstellen.

### **15.3.4 Landeseigene Förderung einstellen**

Das Förderprogramm des Verkehrsministeriums für Landesbehörden sollte eingestellt werden, da es einen hohen Aufwand ohne Mehrwert generiert. Das Land sollte sich nicht selbst fördern.

## **15.4 Stellungnahme der Ministerien**

Das Finanzministerium teilt mit, dass die bisherige Ausstattung landeseigener Parkplätze mit Infrastruktur bedarfsgerecht erfolge. 2023 habe der Landtag mit der Verabschiedung des KlimaG BW umfassende Vorgaben hierzu beschlossen. Im Rahmen einer starken Zunahme elektrisch betriebener Dienst-Kfz habe das Ministerium Überlegungen angestellt, die PBW mit der umfassenden Ausstattung der Parkplätze zu beauftragen. Es seien Maßnahmen zur Optimierung der Kosten für Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur durch die PBW eingeleitet worden.

Um den Zubau von Ladepunkten deutlich zu steigern, laufen Abstimmungen und Vorbereitungen zur deutlichen Tempoerhöhung bei der Ausstattung. Vor dem Hintergrund der personellen Kapazitäten der PBW würden auch wettbewerbliche Ausschreibungen zur Beteiligung Dritter zur Anwendung kommen. Aus Sicht des Finanzministeriums wird die gesetzlich vorgesehene Ausstattung mit Ladeinfrastruktur über den Bedarf hinausgehen.

Das Finanzministerium teilt mit, dass die Betriebskostenpauschale ab 2024 von der PBW auf unter 50 Euro je Ladepunkt gesenkt werden solle. Die Wirtschaftlichkeit der „E-Parken-Karte“ hänge nach Auffassung des Ministeriums maßgeblich vom Umfang an Ladevorgängen ab.

Soweit möglich, solle die Ladeinfrastruktur für Dienst-Kfz künftig zunehmend öffentlich nutzbar gemacht werden.

Das Verkehrsministerium teilt mit, dass es die Dienststellen bei der Beschaffung und der Ladeinfrastruktur unterstütze. Hierdurch würden die finanziellen Mehrbelastungen kompensiert und ein verstärkter Anreiz zur Modernisierung der Landesfahrzeugflotte geschaffen. Der vom Rechnungshof geschätzte Verwaltungsmehraufwand aufgrund der Förderung könne vom Ministerium nicht nachvollzogen werden. Der Antragsprozess sei schlank und niedrighschwellig ausgestaltet. Das Ministerium beabsichtige jedoch, die Fördertatbestände und Förderhöhen des Programms zu überprüfen.



### **15.5 Schlussbemerkung**

Der Rechnungshof begrüßt, dass das Finanzministerium bemüht ist, den Ausbau der Ladepunkte deutlich zu steigern und in Abstimmung mit der PBW die Betriebskosten der Ladepunkte zu senken.

Es ist richtig, dass die Ladevorgänge durch den Flatrate-Tarif der „E-Parken-Karte“ günstiger werden, je mehr Kilowattstunden verbraucht werden. Unsere Feststellungen zu den elektrisch zurückgelegten Wegstrecken zeigen jedoch, dass eine Wirtschaftlichkeit nur mit Fahrleistungen zu erwarten ist, die weit über dem tatsächlichen Bedarf liegen.

Der Rechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass keine Notwendigkeit für das Förderprogramm des Verkehrsministeriums für landeseigene Stellplätze besteht und sieht der angekündigten Überprüfung entgegen.