

Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen



6. Aufbau von Ladeinfrastruktur

Für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen, öffentlich zugänglichen privaten (Straßen-)Raum und im privaten (Straßen-)Raum sind unterschiedliche Genehmigungen notwendig.

Öffentlicher Raum

Bei Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum handelt es sich um Anlagen im Sinne des Straßenrechts und fallen unter die straßen- und straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Sie fallen nicht in das Bauplanungs- bzw. Bauordnungsrecht.

Öffentlich zugänglich im privaten Raum (halböffentlich) oder privater Raum

Der halböffentliche und private Raum umfasst z. B. Parkplätze von Supermärkten oder Parkhäusern. Innerhalb dieses Raums befinden sich Ladesäulen nicht im Geltungsbereich der öffentlichen Straßen. Ladesäulen fallen hier unter den Begriff der baulichen Anlage im Sinne der Landesbauordnungen. Werden Ladesäulen auf privaten Flächen oder privaten Flächen mit öffentlicher Zugänglichkeit errichtet, so finden baurechtliche Vorschriften Anwendung.



Weitere hilfreiche
Informationen

Weitere Informationen insbesondere zu Ladesäulen im halb-öffentlichen und privaten Raum finden Sie unter: → **NOW-Veröffentlichung: *Einfach laden in der Kommune*** (S. 50–52)

6.1. Verfahren zur Ausschreibung/Vergabe

Beim Aufbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Flächen wird zwischen unterschiedlichen Verfahren bzw. Modellen unterschieden, die nachfolgend beschrieben werden.

Im Rahmen der Verfahren Konzessionierung, Sondernutzungserlaubnis sowie Ausschreibung und Contracting können Kriterien als Voraussetzung für eine Vereinbarung mit einem CPO bzw. eine Erteilung festgelegt werden, z. B.:

- Zurückhaltende farbliche Gestaltung
- Verbot der Werbung Dritter
- Anschluss an Netzsteuerungsmaßnahmen des Netzanbietenden
- Einsatz von Grünstrom/Ökostrom
- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit z. B. ganztägiger Service bei Störungen (24/7), Fristen bei Reinigung/Instandhaltung bei Vandalismus, etc.
- Bereitstellung von Echtzeit-Daten des aktuellen Belegungsstatus und ggf. auch Veröffentlichung der Daten im Rahmen eines Verkehrsdashboards (z. B. → verkehr.aachen.de/)
- Regelmäßige Bereitstellung von Vergangenheitsdaten zu Belegungszeiten und abgegebenen Lastmengen⁴³.

43 Axel Costard, Stadt Aachen: *Thesepapier zur emissionsfreien Innenstadt* (2020)



- NOW-Veröffentlichung: Einfach laden in der Kommune (S. 36–54)
- Elektromobilitätskonzept für den Landkreis München: Vorgehen bei Ausschreibung und Vergabe sowie die Möglichkeiten zur inhaltlichen Gestaltung einer Leistungsbeschreibung (S. 59 ff.)

6.1.1. Konzessionierung

Beim Verfahren zur Erteilung einer Konzession für den Aufbau von Ladeinfrastruktur wird diese zunächst von der Kommune ausgeschrieben. Damit bindet sich eine Kommune an einen Anbietenden für Ladeinfrastruktur. Weitere Anbietende müssen ggf. auf den privaten Raum ausweichen. Die Konzessionierenden erhalten für die Laufzeit der Konzession das ausschließliche Recht, neue Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum einschließlich der zugehörigen Stellplätze als Sondernutzung einzurichten und zu betreiben. Im Gegenzug sind sie verpflichtet, für die Erfüllung des von der Kommune geforderten Bedarfs an Ladeinfrastruktur zu sorgen. Die Investitionen leisten die Errichtenden der Ladeinfrastruktur allein. Das Betriebsrisiko muss zu einem wesentlichen Teil beim Konzessionsnehmenden liegen. Der Vertragswert einer Konzession berechnet sich nach dem voraussichtlich zu erzielenden Umsatz der Ladesäulen. Die Laufzeit darf nicht zu lange sein, damit der Wettbewerb nicht behindert wird, aber sie sollte lang genug sein, damit das eingesetzte Kapital eine Umsatzrendite erwirtschaften kann.⁴⁴ An dieser Stelle gehen die Vorstellungen von Kommunen und Betreibenden häufig auseinander. Die Kommunen gewähren eine Laufzeit von etwa fünf bis sieben Jahren, die Betreibenden benötigen aber für die auf lange Fristen angelegte Rentabilität ihrer Investitionen in vielen Fällen eine längere Laufzeit.



- Verkehrsamt
- Stadtplanung bzw. -entwicklung
- Umweltamt
- Vergabe/Beschaffung
- ggf. Denkmalamt
- Wirtschaftsförderung



- Drucksache zur Vergabe der Konzession für die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Hannover

44 Axel Costard, Stadt Aachen: *Thesepapier zur emissionsfreien Innenstadt* (2020)

Vorteile:	Nachteile:
<ul style="list-style-type: none"> - Es können technische und gestalterische Vorgaben vonseiten der Kommune gemacht werden. - Es haben nur zwei Agierende miteinander zu tun (Kommune und Betreibende). Hierdurch können stabile Beziehungen in der Arbeitspraxis aufgebaut werden sowie stabile Verfahrensabläufe einfacher etabliert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Belebende Wettbewerbssituation entfällt - Konzessionsvergabeverfahren sind rechtlich kompliziert und nehmen häufig einen verhältnismäßig langen Zeitraum in Anspruch. - Geraten Konzessionierende in wirtschaftliche Schwierigkeiten oder liegen sonstige Vertragsstörungen oder Unstimmigkeiten vor, kann dies zu einem stockenden Ausbau der Ladeinfrastruktur führen.

6.1.2. Sondernutzungserlaubnis

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis erfolgt durch die zuständige kommunale Behörde und basiert auf §18 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW). Sie kann – je nach Bedarf – mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nach § 54 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und den entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften kann die Behörde, anstatt eine Sondernutzungserlaubnis zu erteilen, einen öffentlich rechtlichen Vertrag mit demjenigen schließen, an den sie sonst einen Verwaltungsakt richten würde.

Grundsätzlich ist es möglich, die Sondernutzungserlaubnis mit Nebenbestimmungen i. S. d. § 36 VwVfG sowie den entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften zu versehen. In der Regel ergibt sich bereits aus den Landesstraßengesetzen, dass die Sondernutzung befristet oder auf Widerruf erteilt wird. In diesem Kontext hat die Kommune als Genehmigungsbehörde im Rahmen ihres Ermessens bestimmte Gestaltungsmöglichkeiten.

Nebenbestimmungen sind z. B.

- Rückbauverpflichtung
- Übertragung von Verkehrssicherungspflichten
- Auferlegung anderer Verpflichtungen (z. B. Übernahme von unvorhergesehenen Mehraufwendungen, Bereitschaft zur Änderung der E-Ladeinfrastruktur, ordnungsgemäße Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Fläche nach Beendigung des Vertrages etc.)
- Widerrufsvorbehalt und zeitliche Befristung
- Konkrete Betriebspflichten (Wartung, Betriebszeiten etc.)
- Vorgaben zu den Gebühren (z. B. Kombination *Laden & Parken*)
- Reporting der Ladedaten (Auslastungsgrad, abgegebene Energiemengen) an die Kommune
- Regelungen zu Ausfallzeiten aufgrund von Veranstaltungen oder Baumaßnahmen am Standort der Ladeinfrastruktur

Zur Klarheit in der Rechtsanwendung ist es sinnvoll, wenn die mit der Aufstellung der Ladesäule zu verfolgende Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes möglichst eindeutig in der Sondernutzungssatzung genannt werden kann. Für die Inanspruchnahme der öffentlichen Wegefläche durch die Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge können Gebühren vorgesehen werden.

Die Praxis zeigt, dass auf landesrechtlicher Grundlage ebenfalls das Instrument eines Vertrages für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum eingesetzt werden kann. Dem Aufbau der E-Ladeinfrastruktur kann damit also auch ein Aushandlungsprozess

und kein einseitig hoheitliches Vorgehen zugrunde liegen. Die Aushandlung des konkreten Vertragsinhaltes obliegt den jeweiligen Vertragsparteien, also der Kommune und dem Ladesäulenbetreibenden.⁴⁵

Es empfiehlt sich, je nach Größe der Stadt und je nach Ladeaufkommen A-, B- und C-Lagen mit Aufbauverpflichtung vorzugeben.

Hinweis für Städte, die Ihr Stadtgebiet in Planquadrate (→ Kapitel 5.3) für die Planung und den Aufbau von Ladeinfrastruktur aufteilen: Mit der Einteilung der Stadt in Planquadrate, auf die sich Anbietende (CPO) bewerben können, um eine Sondernutzungserlaubnis zu erhalten, übt die Kommune ihr straßenrechtliches Ermessen sowie das behördliche Verfahrensermessen gemäß § 10 VwVfG NRW aus. Eine Sondernutzungserlaubnis wird nur erteilt, wenn der Bedarf in einem Planquadrat noch nicht gedeckt ist (z. B. weil sich dort bereits Ladeinfrastruktur befindet). Dieses Vorgehen wird nur für AC-Ladeinfrastruktur empfohlen.



- Verkehrsamt
- Stadtplanung bzw. -entwicklung
- Umweltamt
- Vergabe/Beschaffung
- ggf. Denkmalamt
- Wirtschaftsförderung



- Aufbau und Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Bochum
- Aufbau und Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Essen
- Richtlinien für die Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen zur Errichtung von E-Ladesäulen im Stadtgebiet der Stadt Essen
- Aufbau und Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Stuttgart

Vorteile:	Nachteile:
<ul style="list-style-type: none"> - Das wirtschaftliche Risiko liegt nicht bei der Kommune. - weniger aufwändig als andere Verfahren, z. B. Ausschreibung und Contracting → Kapitel 6.1.3. überschaubarer - Durch Einteilung der Stadt in Planquadrate (Beispiele: Essen, Aachen, → Kapitel 5.3) oder durch Identifikation geeigneter Standorte (Beispiel: Stuttgart) kann eine Abdeckung in der Fläche gesteuert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Interesse der Ladepunktbetreibenden richtet sich vor allem auf die wirtschaftlich interessanten Ladepunkte in einer Kommune. Dadurch ist eine Flächendeckung schwerer zu bewerkstelligen. Dies kann umgangen werden, indem z. B. Standortbündelungen oder A-, B- und C-Lagen mit Aufbauverpflichtung für den CPO beschrieben werden.

⁴⁵ NOW-Broschüre: *Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: strategische und rechtliche Fragen* 2014

6.1.3. Ausschreibung und Contracting

Bei einer Ausschreibung zu einem Contractingmodell erfolgt die Refinanzierung des Auftragnehmenden über ein vom Auftraggebenden entrichtetes Entgelt. Das Betriebsrisiko liegt beim Auftraggebenden, d. h. bei der Kommune. Die Einnahmen aus dem Betrieb der Ladeinfrastruktur verbleiben bei der Kommune. Gerade in der frühen Phase des Markthochlaufs der Elektromobilität kann dieses Modell helfen, Partnerinnen und Partner für (noch) nicht wirtschaftliche Standorte zu gewinnen.

 <p>Einbindung von Ämtern/Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsamt - Stadtplanung bzw. -entwicklung - Umweltamt - Vergabe/Beschaffung - ggf. Denkmalamt - Wirtschaftsförderung
 <p>Best-Practice-Beispiel</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Elektromobilitätskonzept/-strategie für Schwerin → Elektromobilitätskonzept für den Landkreis München

Vorteile:	Nachteile:
<ul style="list-style-type: none"> - Die Kommune kann die Ladegebühren eigenständig festlegen. Dies kann auch im Einklang mit den kommunalen Regelungen zur maximalen Park- und Ladedauer in den jeweiligen Stadtquartieren geschehen. - Flächendeckender Betrieb von Ladestationen – insbesondere auch an derzeit unattraktiven Ladestandorten ist relativ einfach möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> - Das wirtschaftliche Risiko liegt bei der Kommune. - Großer Aufwand im Zuge der Ausschreibung und des Betriebs der Ladeinfrastruktur bei der Kommune.

6.1.4. Inhouse-Vergabe

Bei der sog. Inhouse-Vergabe beauftragt die Kommune ohne eine vorherige Ausschreibung ein kommunales Eigenunternehmen (in der Regel die Stadt- oder Gemeindewerke) mit der Errichtung und dem Betrieb von Ladeinfrastruktur. Durch die enge Verzahnung der kommunalen Aktivitäten in Verbindung mit entsprechenden Aktivitäten der örtlichen Stadtwerke ist diese Option grundsätzlich naheliegend.

Es stellt sich jedoch vermehrt die Frage, ob eine Inhouse-Vergabe der Flächen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur wettbewerbsrechtlich nicht problematisch sei. In diese Kerbe schlägt auch das Gutachten der Monopolkommission und die daran anschließende, derzeit laufende Sektoruntersuchung des Bundeskartellamts (→ Kapitel 6.2). Der Markthochlauf der Elektromobilität und das damit verbundene, steigende wirtschaftliche

Potenzial verstärken die Sichtweise auf den öffentlichen Straßenraum als Wettbewerbsraum. Kommunen sollten vor einer Inhouse-Vergabe kritisch prüfen, ob sie im Rahmen des Energiewirtschaftsrechts als auch der jeweiligen Haushalts- und Vergabeordnungen zulässig ist.⁴⁶



Einbindung von Ämtern/Stellen

- Verkehrsamt
- Stadtplanung bzw. -entwicklung
- Umweltamt
- Vergabe/Beschaffung
- ggf. Denkmalamt
- Wirtschaftsförderung
- Rechtsbereiche der Kommune und der Stadtwerke



Weitere hilfreiche Informationen

- Inhouse-Vergabe an die Berliner Stadtwerke Kommunal-Partner GmbH für die Errichtung und den Betrieb von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge
- Berlin (seit 2022)
- NOW-Veröffentlichung: *Einfach laden in der Kommune* (S. 44–45)

Vorteile:	Nachteile:
<ul style="list-style-type: none"> - Keine Ausschreibung notwendig, dadurch ist der Aufwand für die Kommune geringer. - Durch Beteiligungen der Kommune an den Stadtwerken können Synergieeffekte genutzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kein offener Wettbewerb um Ladestandorte in einer Kommune.

6.1.5. Fiskalische Flächen

Bei sog. *fiskalischen Flächen* handelt es sich um Flächen, die nicht öffentlich gewidmete Verkehrsflächen sind. Gleichwohl kann dort öffentlicher Verkehr stattfinden. Beispiele sind Parkplätze, z. B. an Supermärkten, Schulen oder Verwaltungsgebäuden. Für diese Flächen benötigt man keine Sondernutzungserlaubnis. Sie können an Betreibende verpachtet werden. In einigen Kommunen ist dies an Fristen (z. B. maximal fünf Jahre) gebunden.



Einbindung von Ämtern/Stellen

- Immobilienmanagement
- Gebäudemanagement
- Stadtplanung bzw. -entwicklung
- Umwelt- oder ggf. Denkmalamt
- Wirtschaftsförderung

⁴⁶ NOW-Veröffentlichung: *Einfach laden in der Kommune* (2022)

6.1.6. Nutzung des FlächenTOOLS zur Vergabe von Flächen für Ladeinfrastruktur

Einen weiteren Weg, den Ausbau von Ladeinfrastruktur in der Kommune zu steuern, bietet das FlächenTOOL (→ Kapitel 5.4) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur.

Die Nutzung des FlächenTOOLS schließt die Durchführung einer Vergabe gleichwohl nicht aus. Denkbar wäre beispielsweise der Verweis auf die im FlächenTOOL gelisteten Flächen im Zuge der Ausschreibung.⁴⁷



- Verkehrsamt
- Stadtplanung bzw. -entwicklung
- Umwelt- oder ggf. Denkmalamt
- Wirtschaftsförderung



→ NOW-Veröffentlichung: *Einfach laden in der Kommune* (S. 46–47)

6.2. Hinweise zum Kartellrecht

Das Bundeskartellamt hat im Oktober 2021 einen Sachstandsbericht⁴⁸ zu seiner noch laufenden *Sektoruntersuchung zur Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge* veröffentlicht. Die vorläufigen Ermittlungsergebnisse zeigen, dass das Instrument der öffentlichen Ausschreibung von Flächen insbesondere auf kommunaler Ebene bisher zu wenig genutzt wird. Teilweise würden diese Flächen vollständig oder überwiegend an ein und denselben Betreibenden vergeben, z. B. das kommunale Stadtwerk, bemängelt das Amt. Eine gesetzliche Vorgabe zur diskriminierungsfreien Vergabe dieser Flächen, etwa im Rahmen einer Ausschreibung, könnte dazu beitragen, die Bedingungen für das Entstehen wettbewerblicher Marktstrukturen im Bereich der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur zu verbessern.



→ Bundeskartellamt: Sachstandsbericht *Sektoruntersuchung Ladeinfrastruktur Sachstandsbericht*, Oktober 2021

47 NOW-Veröffentlichung: *Einfach laden in der Kommune* (2022)

48 → https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung_Ladesaeulen_Sachstandsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (abgerufen am 29.06.2022)

6.3. Genehmigung der Tiefbauarbeiten

Für die Durchführung der Tiefbauarbeiten im öffentlichen Straßenraum ist eine separate Genehmigung auf Grundlage des Straßenrechts erforderlich. Diese, teilweise auch als *Aufgrabeschein* oder *Aufbrucherlaubnis* bezeichnete Genehmigung, kann durch den CPO erst nach Abschluss der in → Kapitel 6.1 beschriebenen Ausschreibungs- und Vergabeverfahren beantragt werden. Oft hat der CPO Tiefbauunternehmen unter Vertrag, die diese *Aufbrucherlaubnis* haben.

Bei Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt kann der Baulastträger auch der Landesbetrieb Straßen NRW, bei Kreisstraßen die Kreisverwaltung sein.

Prozessschritte

- Der Antrag muss die konkrete Bezeichnung des Standorts, eine kurze Beschreibung der notwendigen Arbeiten, die Dauer der Arbeiten sowie einen Ausführungsplan enthalten.
- Die durchzuführenden Arbeiten im öffentlichen Straßengrund sind nach den Richtlinien und technischen Vorschriften der Kommune von einem beim Tiefbauamt zugelassenen Unternehmen unter Aufsicht der Kommune durchzuführen.
- Spätestens vier Wochen vor Baubeginn sind die durchzuführenden Arbeiten mit der Kommune und bei Versorgungsleitungen mit dem betreffenden Versorgungsunternehmen abzustimmen.
- Das ausführende Tiefbauunternehmen benötigt für die Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum eine verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zur Absicherung der Arbeitsstelle nach Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) 2021.
- Unter Beteiligung des ausführenden Unternehmens ist mit dem Tiefbauamt ein Ortstermin zu vereinbaren.⁴⁹

6.4. Dauer des Aufbaus von Ladeinfrastruktur

Derzeit kann es an verschiedenen Stellen aufgrund von mangelnden Kapazitäten sowohl bei der Bearbeitung (Prüfung und Genehmigung von Ladestandorten, Angebotserstellungen zu Netzanschlüssen) als auch bei der Bauausführung (Tiefbau) zu Verzögerungen kommen. Dazu kommt noch, dass sich Lieferzeiten relevanter Komponenten (z. B. Transformatoren) verlängern.

Daher ist es wichtig, durch frühzeitige Planung und Einbeziehung des Netzbetreibenden Kapazitäten freizuhalten oder in Abstimmung mit dem Netzbetreibenden z. B. im Rahmen der Ausschreibung/Konzession den Tiefbau für den Netzanschluss durch Externe (z. B. CPO mit eigener Tiefbauabteilung) zu regeln.

⁴⁹ NOW-Broschüre: *Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: strategische und rechtliche Fragen* (2014)

6.5. Gewährleistung eines reibungslosen Ladebetriebs

6.5.1. Ladezeiten

Bundesweit wird folgende Regelung sehr oft genutzt: Zwischen 7 (oder 9) und 21 Uhr dürfen E-Fahrzeuge zwei Stunden während des Ladevorgangs mit Parkscheibe frei parken, an Schnellladesäulen nur eine Stunde. Nachts gibt es keine Begrenzung. An einzelnen Standorten, z. B. auf Park-and-Ride-Parkplätzen können abweichende Regelungen getroffen werden, wenn sie aus bestimmten Gründen erforderlich sind. Es ist derzeit eine Tendenz zu beobachten, im Zuge der größer werdenden Traktionsbatterien diese Zeiten auf bis zu vier Stunden zu verlängern. Bürgerinnen und Bürger bekommen sonst schnell das Gefühl, ihre Akkus nicht mehr vollladen zu können.

Es wird empfohlen, in Bewohnendenparkzonen das Parken für E-Fahrzeuge kostenlos zu gestalten, unabhängig davon, ob sie an einer Ladesäule stehen oder im *normalen* Parkraum. Hintergrund ist der Schutz der Ladeinfrastruktur vor *missbräuchlicher Nutzung* durch parkende E-Fahrzeuge, die eigentlich nicht laden müssen. Um zu parken, sucht sich der E-Fahrzeughaltende eine Ladesäule, um Parkgebühren zu sparen. Bei kostenlosem Parken im Straßenraum wäre dies nicht notwendig. Die Standzeiten an Ladesäulen lassen sich dadurch erheblich reduzieren, wie Erfahrungen z. B. in Aachen zeigen. Dadurch steht die Ladesäule mehr Nutzenden zur Verfügung, was auch die Wirtschaftlichkeit für den Betreibenden erhöht. Die Beschilderung muss nicht durch Zonenanordnung erfolgen, sondern kann durch Aufkleber an Parkscheinautomaten rechtssicher angeordnet werden.

Abbildung 15:
Aufkleber an Parkschein-
automaten in Aachen⁵⁰



Darauf hatte sich der Bund-Länder-Fachausschuss geeinigt. Die Standzeiten an den Ladesäulen haben sich nicht zuletzt auch durch diese Maßnahme erheblich reduziert: z. B. haben sich an öffentlichen Ladestationen der Stadtwerke Aachen AG (STAWAG) in Aachen von durchschnittlich 4:44 Stunden im Jahr 2018 nach Einführung des gebührenfreien Parkens in Bewohnerparkzonen auf 3:00 Stunden im Jahr 2019 verringert.

Um eine weitere Reduzierung der Standzeiten zu erwirken (insbesondere in Bereichen, in denen es kein Bewohnendenparken gibt), könnte der Ladesäulenbetreibende einen Zeit-tarif einführen, der erst dann beginnt, wenn die ausgeschilderte freie Park-/Ladezeit (zwei Stunden in Aachen) abgelaufen ist. Dies ist in Aachen bei der STAWAG erfolgt. Dies kann im Rahmen der Vergabe bzw. Beauftragung von Ladesäulenbetreibenden vereinbart werden.⁵¹

6.5.2. Beschilderung und Markierung der Ladeplätze

Im Zuge des Aufbaus von Ladeinfrastruktur kann es zur Umwidmung von Parkflächen kommen, da dort Sonderparkflächen für E-Fahrzeuge ausgewiesen werden sollten. Die notwendige, neu anzubringende straßenverkehrsrechtliche Beschilderung muss rechtssicher garantieren, dass die Parkflächen ausschließlich Elektrofahrzeugen zum Aufladen zur Verfügung stehen. Dies ist auch notwendig, um konsequentes Abschleppen von Falschparkenden zu ermöglichen. Den örtlichen Ordnungsämtern sollten dabei klare Vorgaben gemacht werden, wie sie in solchen Fällen vorzugehen haben.

50 Axel Costard, Stadt Aachen: *Thesenpapier zur Emissionsfreien Innenstadt* (2020)

51 Axel Costard, Stadt Aachen: *Thesenpapier zur Emissionsfreien Innenstadt* (2020)

Es existieren eine Reihe von Verkehrszeichen, welche zur Beschilderung von Ladesäulen verwendet werden → **NOW-Veröffentlichung: *Einfach laden in der Kommune*** (S. 54–57).


Feldtests von Kommunen belegen, dass eine flächige Bodenmarkierung bzw. mindestens das weiße Signet eines E-Fahrzeugs eine sehr gute Reduzierung der Fehlbelegungsrate an Lade-Stellplätzen mit sich bringen. Bodenmarkierungen entfalten keinen eigenen Regelungsinhalt, können aber zur Verdeutlichung zusätzlich zur Beschilderung eingesetzt werden. Für flächige Bodenmarkierungen zur Ausweisung der Stellen, an denen das Parken erlaubt ist, dort aber bestimmten Bedingungen oder Beschränkungen unterliegt, kann die international standardisierte blaue Farbe verwendet werden.⁵²



Abbildung 16:
Weißes Signet entsprechend der Verkehrsbeschilderung für E-Fahrzeuge in Dortmund⁵³



Abbildung 17:
blaue, flächige Bodenmarkierung mit weißem Signet gemäß EmoG-Kennzeichnung in Aachen⁵⁴



Weitere hilfreiche Informationen

→ Wegweiser für Kommunen zum Elektromobilitäts- und Carsharinggesetz: *Umsetzung in der Praxis, Anwendungsbeispiele*, EnergieAgentur.NRW, 2020

→ NOW-Broschüre: *Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz – Praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort*

6.6. Ladeinfrastruktur und Lärmemissionen

Vereinzelt gab es in der Vergangenheit Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern über die Lärmemission von Ladesäulen. Ladesäulen sind ähnlich wie Luftwärmepumpen als Anlage der technischen Gebäudeausrüstung verfahrensfrei. Sie müssen aber selbstverständlich die öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllen, zu denen das bauplanungsrechtliche Gebot der Rücksichtnahme (§ 15 Baunutzungsverordnung, BauNVO) sowie der Schutz der Haus- und Wohngemeinschaften (§§ 22 und 3 Abs. 1, 2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)) gehören. Außerdem muss grundsätzlich die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA) erfüllt sein (→ **Kapitel 9.4**). Es sollten daher vor einer Installation und der Verwendung von Ladestationen, deren betriebsbedingte Immissionen im Hinblick auf den

⁵² → EMOG-Berichterstattung 2018

⁵³ EnergieAgentur.NRW: *Wegweiser für Kommunen zum Elektromobilitäts- und Carsharinggesetz: Umsetzung in der Praxis, Anwendungsbeispiele und bisherige Erfahrungen* (2020)

⁵⁴ Stadt Aachen

jeweiligen Standort und die Eignung in einer Wohnbebauung überprüft werden.⁵⁵ Auch können durch die Fahrzeuge beim Laden Lärmimmissionen entstehen, z. B. durch Lüftersysteme, die während des Ladens zeitweise zugeschaltet werden.

6.7. Anfragen durch Betreibende im Rahmen des Deutschlandnetzes

Um den zukünftigen Ladebedarf von E-Fahrzeugen auf Mittel- und Langstreckenfahrten zu decken, hat der Bund die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Schnellladenetzes ausgeschrieben – das → **Deutschlandnetz**. Es besteht zum einen aus öffentlich zugänglichen HPC-Schnellladepunkten an ca. 900 Standorten im urbanen, suburbanen und ländlichen Raum und zum anderen aus ca. 200 Standorten an Bundesautobahnen. Jeder der Ladepunkte muss mindestens über 150 Kilowatt Leistung verfügen. Für die Stadt Köln sind z. B. im Zuge dieser Ausschreibung neun Suchräume vorgesehen.

Der genaue Standort innerhalb der jeweiligen Suchräume ist von den zukünftigen Betreibern anhand der Vorgaben an dem jeweiligen Standort auszuwählen. Hierbei kommen für die Betreibenden grundsätzlich auch Standorte im öffentlichen Raum infrage. Somit werden auch Kommunen bei der Standortwahl und -genehmigung ggf. einbezogen. Vom verwaltungsseitigen Verfahren her werden diese Standorte genauso behandelt wie alle anderen Standorte und entsprechende Anfragen für Schnellladeinfrastruktur. Allerdings gibt es hier im Unterschied zu den sonstigen Anfragen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur eine räumliche Vorgabe in Bezug auf die in Frage kommenden Standorte: dieser muss in einem Radius von max. zwei Kilometern zum festgelegten Standort im Standort-TOOL der NOW GmbH aufgebaut werden. Außerdem umfasst der Standort mindestens vier Ladepunkte (bis zu max. 16 Ladepunkte) mit einer Mindestladeleistung von 200 Kilowatt je Ladepunkt.

55 → <https://rechtsanwaelte-jung-freiburg.de/laermschutzrecht/elektroautos-ladestationen> (abgerufen am 19.04.2022)

Impressum

Herausgeber:

ElektroMobilität NRW
Karl-Heinz-Beckurts-Straße 13
52428 Jülich
c/o Forschungszentrum Jülich GmbH
E-Mail: info@elektromobilitaet.nrw

Erstellt und koordiniert durch:

Georg Grothues,
EE Energy Engineers GmbH für ElektroMobilität NRW

Redaktionsteam:

Axel Costard, Stadt Aachen
Maik Hanken, Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur
Sebastian Höller, Stadt Bergisch-Gladbach
Michael Kremer, ElektroMobilität NRW
Laetitia Müller, Stadt Herford
Andrea Pfeiffer, Ministerium für Wirtschaft, Industrie,
Klimaschutz und Energie des Landes NRW (MWIKE)
Kurt Pommerenke, Stadt Dortmund
Stefan Vöcklinghaus, Kommunal Agentur NRW GmbH

Disclaimer

Die in diesem Leitfaden beschriebenen Aspekte dienen der allgemeinen Information und nicht der Beratung in konkreten Fällen – insbesondere nicht der Rechtsberatung. Wir sind um die Richtigkeit und Aktualität aller in diesem Leitfaden enthaltenen Informationen und Daten bemüht. Für die Korrektheit, Vollständigkeit, Aktualität oder Qualität der bereitgestellten Informationen und Daten wird jedoch keine Gewähr übernommen. Die Haftung für den Inhalt der Informationen wird ausgeschlossen, soweit es sich nicht um vorsätzliche oder grob fahrlässige Falschinformationen handelt.

Stand: 07.2022

Partner:



Gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft,
Industrie, Klimaschutz und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



ElektroMobilität NRW

ElektroMobilität NRW ist eine Dachmarke des NRW-Wirtschaftsministeriums. Unter dieser Marke werden sämtliche Elektromobilitäts-Aktivitäten des Landes gebündelt. Unter diesem Dach arbeiten das Kompetenzzentrum ElektroMobilität NRW und die EnergieAgentur. NRW im Auftrag des NRW-Wirtschaftsministeriums an der Fortentwicklung der Elektromobilität in NRW – gefördert von den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Elektromobilität ist im Koalitionsvertrag der Landesregierung NRW ein explizites Fokusthema. Nordrhein-Westfalen hat das Ziel, Vorreiter der Elektromobilität in Deutschland zu werden.

ElektroMobilität NRW ist der erste Ansprechpartner für Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen.



Weitere Informationen zu Elektromobilität
und Ansprechpartner finden Sie hier:

www.elektromobilitaet.nrw