

## Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen



## 9. Rechtliche und technische Bestimmungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur

In Deutschland gibt es bisher fast 60 Gesetze, welche das Thema Elektromobilität betreffen. Um dem komplexen Zusammenspiel von Gesetzen und Förderungen eine Struktur zu geben, wurde seitens der NOW GmbH eine → **Gesetzeskarte** erstellt, die in vier Blöcke gegliedert ist: EU-, Bundes-, Landes- und Kommunalebene. Auf der Karte sind sämtliche Themenkomplexe, die beim Ausbau der Elektromobilität eine Rolle spielen, aufgelistet.<sup>59</sup>

Dieser Leitfaden kann nicht alle rechtlichen Rahmenbedingungen aufgreifen. Da er sich mit dem Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur aus Sicht der Kommunen beschäftigt, werden im Folgenden die vier für die Kommunen relevantesten rechtlichen Bestimmungen zu diesem Thema näher beschrieben.

### 9.1. Elektromobilitätsgesetz (EmoG)

Den Kommunen bieten sich im Rahmen des EmoG die Möglichkeit zur:

- Kostenreduzierung oder -befreiung von Gebühren für das Parken von Elektrofahrzeugen,
- Einrichtung von Sonderparkplätzen für Elektrofahrzeuge,
- Ausnahme von Zu- und Durchfahrtsbeschränkungen für Elektrofahrzeuge,
- Freigabe Busspuren für Elektrofahrzeuge

Hierzu wurde über ElektroMobilität NRW ein eigener → **Wegweiser für Kommunen** erstellt.

### 9.2. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Ziel des Gesetzes ist es, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen und die Bezahlbarkeit des Bauens und Wohnens zu wahren. Es ist im März 2021 in Kraft getreten.

Dieses Gesetz gibt eine Pflicht zur Ausstattung von Stellplätzen mit Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität für folgende Bauvorhaben vor:

#### Neubauten:

- Bei Wohngebäuden, die über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, muss jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.
- Bei Nichtwohngebäuden, die über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, muss mindestens jeder dritte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Ladeeinrichtungen ausgestattet werden und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden.

---

<sup>59</sup> Organisation/Urheber: → <https://www.emobile-academy.de/gesetzeskarte-elektromobilitaet-aktualisiert>

### Größere Renovierungen:

(die auch den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen)

- Bei Wohngebäuden, die über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, muss jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für Ladeeinrichtungen ausgestattet werden.
- Bei Nichtwohngebäuden, die über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, muss mindestens jeder fünfte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für Ladeeinrichtungen ausgestattet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden.

### Nichtwohngebäude:

Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.

Das → **GEIG** ist für Kommunen relevant, da es auch alle Bauvorhaben für Gebäude in kommunalem Besitz gilt sowie für Unternehmen, an denen Kommunen beteiligt sind (vor allem kommunale Wohnungsbaugesellschaften und Energieversorgende).

## 9.3. Ladesäulenverordnung (LSV)

Mit dem Ziel, deutschlandweit Verantwortlichkeiten und Anforderungen an öffentliche Ladeinfrastruktur festzulegen und Ladeinfrastruktur beschleunigt aufbauen zu können, wurde im Jahr 2016 mit der sogenannten → **Ladesäulenverordnung (LSV)** die EU-Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in deutsches Recht umgesetzt. Zuletzt 2021 novelliert (Inkrafttreten 1. Januar 2022) regelt diese Verordnung standardisierte technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile sowie an das verwendete Bezahlssystem.<sup>60,61</sup>

### Die LSV legt unter anderem Folgendes fest:

Die Verordnung weist einen nichtdiskriminierenden Zugang zu Lademöglichkeiten an. Das heißt: bei der Errichtung von Ladesäulen sollte jeder unabhängig vom Stromanbietenden – auch regionsübergreifend – laden können, um allen Nutzenden das Laden zu ermöglichen. An öffentlichen Ladesäulen muss daher den Nutzenden von E-Fahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglicht werden, ohne dass ein dauerhaft angelegter Stromliefervertrag abgeschlossen werden muss (sog. Ad-hoc-Laden).

An der Ladesäule ist es möglich, sich per Smartphone (App, QR-Code, Near Field Communication (NFC)) oder RFID-Karte zu authentifizieren. Die Zahlungsinformationen (z. B. per PayPal, Kreditkarte, Lastschrift) für die Abrechnung des Ladestroms können im Vorfeld in der App eingerichtet werden.

Die am weitesten verbreitete Methode ist die Identifikation mittels eines Transponders, welcher in einer RFID-Karte oder in einem Schlüsselanhänger verbaut ist. Dieses System wird von den meisten Betreibenden unterstützt. Viele Ladesäulenbetreibende haben eine eigene App, anhand derer die Kundschaft Informationen wie Lade- und Zahlvorgänge, den aktuellen Strompreis an der Ladesäule und Standortkarten einsehen können. Um nicht von

---

60 Bundesgesetzblatt 2021 Nr.77, 01.11.2021

61 Ladesäulenverordnung, BMWI

jedem Anbietenden eine Karte zu benötigen, gibt es Dienstleistende, die die Angebote von verschiedenen Ladesäulenbetreibenden bündeln (sog. *Roaming* → *Roaming-Plattform-Anbietende*).

Ladesäulenbetreibende müssen für Ladesäulen, die ab dem 01.07.2023 neu errichtet werden, eine kontaktlose Zahlungsmöglichkeit mittels üblicher Debit- und Kreditkarte als Mindeststandard anbieten. Diese müssen über ein Kartenlesegerät und ein PIN-Pad zur Eingabe der Geheimnummer verfügen. Bestehende Säulen müssen nicht nachgerüstet werden.

Für Kommunen ist die LSV relevant, da sie im Zuge der Vergabe bzw. Ausschreibung diese Regelungen berücksichtigen müssen.

#### 9.4. Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)

Die → **TA Lärm** dient zum Schutz und der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Sie gilt für genehmigungsbedürftige und nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, die den Anforderungen des zweiten Teils des BImSchG unterliegen.

Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist sichergestellt, wenn die Gesamtbelastung, d. h. die Summe der Geräusche von allen Anlagen, für die die TA Lärm gilt, am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nicht überschreitet. Der maßgebliche Immissionsort ist der Ort in der schutzwürdigen Nachbarschaft von Anlagen, an dem eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist.

Die Immissionsrichtwerte sowohl für den Beurteilungspegel als auch für den zulässigen Maximalpegel einzelner Schallereignisse sind gestaffelt nach der Schutzwürdigkeit der Gebietskategorie, die derjenigen aus der BauNVO entspricht. Dabei richtet sich die Zuordnung nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen bzw. wenn diese nicht vorliegen, nach der Schutzbedürftigkeit der tatsächlichen Gebietsnutzung.

Für die Kommune ist an dieser Stelle relevant, dass sie bei Ladeinfrastruktur die je nach Gebietskategorie festgelegten Maximalschallpegel im Blick haben muss (→ Kapitel 6.5).



→ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau  
Baden-Württemberg: *Städtebauliche Lärmfibel*

# 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](http://www.elektromobilitaet.nrw)