

Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen



5. Planung von Ladeinfrastruktur

Damit der Aufbau von Ladeinfrastruktur sinnvoll erfolgt, ist eine sorgfältige Planung und die Ermittlung der geeigneten Aufstellorte mit einem mittel- und langfristigen Marktpotenzial erforderlich. In diesem Kapitel werden die relevanten Aspekte im Zuge der Planung von Ladeinfrastruktur näher beleuchtet.

Im Folgenden sind die Prozessschritte im Zuge der möglichen Planungs-, Vergabe- und Aufbauverfahren zur Ladeinfrastruktur dargestellt. Außerdem ist angegeben, in welchem Kapitel die einzelnen Schritte näher beschrieben sind.

		Aufbau
		Genehmigung der Tiefbauarbeiten → Kapitel 6.3
Vergabe		
Planung		Festlegung von Ladezeiten und Parkgebühren → Kapitel 6.5.1
Städtebauliche Planungen → Kapitel 5.6	Entscheidung und Durchführung eines für die Kommune geeigneten Vergabeverfahrens für Ladeinfrastruktur → Kapitel 6.1	Aufstellung der Ladesäule durch den CPO → Kapitel 6.4
Ggf. Bürgerbeteiligung → Kapitel 4.4	Festlegung eines oder mehrerer Ladeinfrastrukturbetreiber → Kapitel 6.2	Beschilderung und Markierung der Ladeplätze → Kapitel 6.5.2
Ladeinfrastrukturkonzept → Kapitel 5.5	Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis oder Konzession zum Abschluss eines Vertrags mit LIS-Betreiber → Kapitel 6.1	Regelbetrieb → Kapitel 5.1

Abbildung 11: Idealtypischer Ablauf der Planung, Vergabe und Installation von Ladeinfrastruktur in einer Kommune (eigene Darstellung)

5.1. Zuständigkeiten und Koordination der Ladeinfrastrukturplanung

Bei der Planung und der Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum muss eine Kommune verschiedene strategische und rechtliche Herausforderungen bedenken. Grundsätzlich erfolgt die Genehmigung für das Aufstellen von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum auf Grundlage des landesrechtlich geregelten Straßenrechts. Öffentlicher Raum steht nicht unbegrenzt zur Verfügung, daher unterliegt die über den sog. Gemeindegebrauch hinausgehende Sondernutzung → Kapitel 6.1.2 einer Genehmigungspflicht. Neben diesem eigentlichen Genehmigungsverfahren bedarf es einiger strategischer Vorüberlegungen, um den Bedarf und den gesamten Genehmigungsprozess möglichst effizient strukturieren zu können.²³

²³ NOW-Broschüre: *Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: Strategische und rechtliche Fragen* (2014)

Ladeinfrastrukturkonzept

Die Kommune sollte sich zuerst mit der Frage auseinandersetzen, wie groß der Bedarf an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist. Besondere Bedeutung kommt daher dem Ladeinfrastrukturkonzept für die strategische Planung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur zu. Dieses stellt eine strategische Vorüberlegung dar und sollte verschiedene Anforderungen abbilden. → Kapitel 5.5

Entscheidung und Durchführung eines Vergabeverfahrens für Ladeinfrastruktur

Basierend auf dem Ladeinfrastrukturkonzept sollte die Kommune entscheiden, welches Vergabeverfahren zur Ladeinfrastruktur für sie am besten geeignet ist. → Kapitel 6.1

Festlegung der Ladeinfrastrukturbetreibenden

Als Ergebnis des Vergabeverfahrens werden die CPOs (→ Kapitel 4.1) festgelegt, die in der Kommune den Aufbau der Ladeinfrastruktur übernehmen. Die Kriterien für die Festlegung des oder der jeweiligen CPOs müssen transparent und nachvollziehbar und in den Vergabekriterien beschrieben sein. → Kapitel 6.1

Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis oder Konzession bzw. Abschluss eines Vertrags mit dem CPO/den CPOs

Nach der Festlegung des oder der CPOs ist je nach Vergabeverfahren zu vereinbaren, auf welchem Vertrags- bzw. Konzessions- oder Sondernutzungsverhältnis der Aufbau der Ladeinfrastruktur stattfindet. → Kapitel 6.1

Genehmigung der Tiefbauarbeiten

Im Zuge des Aufbaus der Ladeinfrastruktur sind von der Kommune die Tiefbauarbeiten zu genehmigen. → Kapitel 6.3

Aufstellung der Ladesäulen durch den CPO

Nachdem seitens des bzw. der CPOs (→ Kapitel 4.1) alle Genehmigungen und offenen Installationsthemen (nicht Teil dieses Leitfadens, da sie nicht zu den Verwaltungsthemen der Kommune zählen) geklärt sind (z. B. Klärung zu Netzanschlusspunkten, ggf. Aufbau von Transformatoren etc.), beginnt der Aufbau der Ladeinfrastruktur.

Mit der Aufstellung der Ladesäule gelten die Verkehrssicherungspflichten für Betreibende der Ladesäulen. Diese müssen alle zumutbaren Sicherheitsvorkehrungen rund um die Ladeinfrastruktur treffen. Verkehrssicherungspflichten können in Nebenbestimmungen der Vereinbarungen/Sondernutzungserlaubnissen zwischen der Kommune und den Betreibenden geregelt werden.²⁴

Festlegung von Ladezeiten und Parkgebühren

Im Zuge des Aufbaus muss die Kommune für die unterschiedlichen Stadtquartiere die Ladezeiten und Parkgebühren festlegen. → Kapitel 6.4

²⁴ NOW-Broschüre: *Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: strategische und rechtliche Fragen* (2014)

Beschilderung und Markierung der Ladeplätze

Bevor die Ladepunkte in den Regelbetrieb gehen, müssen sie beschildert und markiert werden (→ Kapitel 6.4). Beschilderung und Markierung nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bedürfen einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Regelbetrieb

Im Regelbetrieb der Ladeinfrastruktur ist es sinnvoll, dass die Kommune sich von den Betreibenden regelmäßig die aktuelle Auslastung und einen möglichen zukünftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur berichten lässt. Hieraus können sich Erkenntnisse für den ggf. notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur ergeben. Ein solcher Jahresbericht kann grundsätzlich vertraglich oder durch Nebenbestimmungen zwischen der Kommune und den Betreibenden vereinbart werden²⁵ (→ Kapitel 6.1). Es sollte zudem vereinbart werden, dass diese Daten z. B. zur Fortschreibung eines Ladeinfrastrukturkonzepts durch definierte Dritte genutzt werden dürfen.

5.2. Laden auf privatem, halböffentlichem und öffentlichem Grund

Die Zugänglichkeit von Ladeinfrastruktur für die Nutzenden ist u. a. von den Eigentumsverhältnissen der Fläche abhängig, auf der die Ladestation errichtet wurde. Es können die folgenden Eigentumsverhältnisse voneinander unterschieden werden:

- Privater Grund: meist Wallboxen am Stellplatz/Carport auf dem privaten Grundstück oder beim Arbeitgebenden
- Halböffentlicher Grund: private Flächen, die für jeden zugänglich sind, teilweise mit zeitlichen Einschränkungen (z. B. Parkhäuser, private Parkflächen von Einzelhandelsunternehmen wie Supermärkten, Baumärkten etc.)
- Öffentlicher Grund: Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum, für jeden ohne zeitliche und physische Einschränkung zugänglich

Im Zuge der Planung und des Ausbaus der Ladeinfrastruktur vor Ort müssen Lademöglichkeiten auf allen Flächen (privat, halböffentlich und öffentlich) berücksichtigt werden, da diese in gegenseitiger Wechselwirkung stehen.

Die Planungsverfahren für die Kommune gestalten sich im halböffentlichen oder privaten Raum wesentlich einfacher als im öffentlichen Raum. Die praktischen und rechtlichen Herausforderungen sind hier wesentlich geringer. In baurechtlicher Hinsicht besteht grundsätzlich eine Genehmigungsfreiheit, allerdings sind dennoch weitere öffentlich-rechtliche Vorschriften zu beachten.

- Das bauordnungsrechtliche Verunstaltungsverbot: Zu vermeiden ist eine Verunstaltung des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes. Je anspruchsvoller die Umgebung gestaltet ist, desto eher muss auch die optische Gestaltung der zu errichtenden E-Ladesäule der Umgebung entsprechen.
- Rechtliche Vorgaben zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Denkmalschutzvorschriften sind ebenfalls zu beachten, sofern die Ladesäule in der Umgebung eines Denkmals errichtet werden soll. Die Erlaubnis der Denkmalschutzbehörde ist in diesem Fall erforderlich, wobei diese versagt werden kann, wenn das Denkmal in seinem Wesen, im überlieferten Erscheinungsbild oder in der künstlerischen Wirkung beeinträchtigt wird.

²⁵ NOW-Broschüre: *Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: strategische und rechtliche Fragen* (2014)

5.3. Quantitativer Bedarf und Standorte

Bis 2030 sollen nach dem Willen der Bundesregierung 15 Millionen rein elektrische Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs sein. Es sollen eine Million öffentliche Ladepunkte zur Verfügung stehen. Diese Zahl ist von verschiedenen Faktoren abhängig: z. B. wie viel private Ladeinfrastruktur verfügbar ist und welchen Umfang das öffentliche Schnellladenetzen umfasst (siehe auch Abbildung 12).

Zur Einschätzung, was die Ziele der Bundesregierung zur Ladeinfrastruktur bedeuten, kann folgende einfache Umrechnung dienen: pro 100.000 Einwohnende wird der Umfang der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur im Jahre 2030 rein rechnerisch ca. 1.200 Ladepunkte umfassen. Diese einfache Umrechnung lässt dabei alle Unterschiede zwischen ländlichem und städtischem Raum, die Aufteilung zwischen Normal- und Schnellladeinfrastruktur sowie alle weiteren Kriterien außen vor. Für die Stadt Aachen (ca. 245.000 gemeldete Personen) hieße das, dass der Bedarf in Aachen bis zum Jahr 2030 bis zu 2.400 öffentlich zugängliche Ladepunkte steigt – je nachdem, wie sich die Ladetechnik entwickelt.

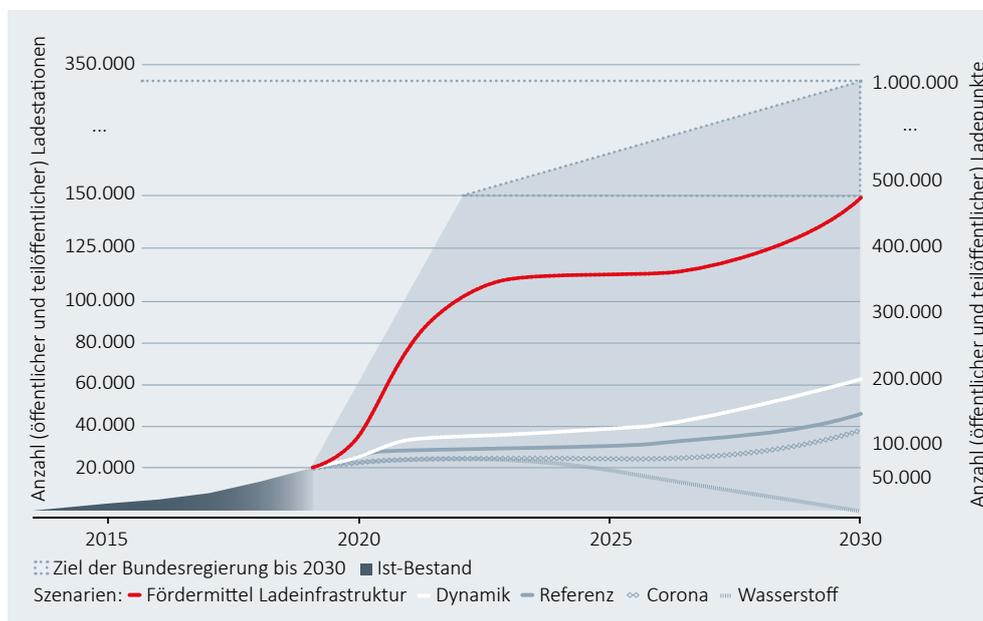


Abbildung 12: Szenarien zur Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Deutschland bis 2030²⁶

Die Herausforderungen in Städten sind größer als in ländlich geprägten Gebieten: Im urbanen Raum wird die Heimladung aufgrund der engeren Bebauungs- und Wohnverhältnisse sowie Mietsituationen einen deutlich geringeren Anteil haben. In Deutschland sind rund 50 Prozent aller Pkw in Besitz von Bewohnenden von Mehrfamilienhäusern. Hier mangelt es in vielen Fällen an privaten Ladepunkten, oft weil kein privater Stellplatz zur Verfügung steht oder wenn, an diesen technisch bedingt kein Anschluss installiert werden kann. Jeder fünfte Pkw wird im öffentlichen Straßenraum geparkt.

Unabhängig von den Wohnverhältnissen und der Stellplatzsituationen muss auf lange Sicht einer möglichst großen Anzahl von Nutzenden der Zugang zu Ladeinfrastruktur ermöglicht werden. Prognosen gehen davon aus, dass der Anteil an Ladevorgängen an öffentlich zugänglichen Ladesäulen (je nach Entwicklung des Aufbaus) im Jahr 2030 zwischen 12 und 24 Prozent liegen wird.²⁷

²⁶ trend:research GmbH: → [50komma2.de](https://www.50komma2.de)

²⁷ Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur: *Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 (2020)* S. 55 ff

Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur – versorgungssicher und netzdienlich	
1) am richtigen Ort	verkehrsübliche Stellflächen (z. B. Parkflächen)
2) zur richtigen Zeit	verkehrsübliche Standzeiten (z. B. Arbeit, Einkauf)
3) mit der richtigen Leistung	Anzahl und Ladeleistung laut Nachfrage

Abbildung 13: Definition bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur²⁸

Für den Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist eine der Kernfragen, wie viele Ladepunkte benötigt werden. In diesem Zusammenhang sollte auf den Begriff *bedarfsgerecht* hingewiesen werden. Eine bedarfsgerechte Infrastruktur setzt eine ausreichende Anzahl verfügbarer Ladepunkte voraus, die den tatsächlichen Strombedarf für das Laden vorhandener und zukünftiger Elektrofahrzeuge deckt. Die bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur ist somit von einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur zu unterscheiden, bei der die Ladepunkte räumlich mehr oder weniger gleich verteilt und somit auch dort vorhanden sind, wo weniger Bedarf besteht (siehe Abbildung 13).



Best-Practice-Beispiele

Die Einteilung der Stadt in Planquadrate wie z. B. in → **Essen** oder **Aachen** verfolgt das Ziel der bedarfsgerechten und flächendeckenden Versorgung. In Aachen sollen auf den Flächen der Nutzungsarten Wohnen und Verkehr in insgesamt 380 Planquadraten (Größe 400m x 400m) möglichst mindestens zwei Ladepunkte aufgebaut werden. In der Innenstadt sollen deutlich mehr Ladepunkte im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum aufgebaut werden.

In → **Essen** wird das Stadtgebiet mit einem Raster von 200m x 200m großen Kacheln überzogen. Pro Kachel kann zunächst für eine Elektroladesäule mit maximal zwei Ladepunkten nebst erforderlichen Zuleitungen eine Sondernutzungserlaubnis für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsfläche auf Antrag erteilt werden. Sollten die Auslastungszahlen der jeweiligen Ladesäule belegen, dass am Standort ein höherer Bedarf gegeben ist, kann gegebenenfalls die Aufstellung einer zweiten Ladesäule in derselben Kachel genehmigt werden.

Zur Ermittlung eines bedarfsgerechten Aufbaus von Ladeinfrastruktur sind folgende Fragen im Vorfeld zu klären:

- Anzahl: Wie groß soll die Anzahl der aufzubauenden Ladesäulen werden? Hierbei sind folgende Punkte zu berücksichtigen: Bevölkerungsanzahl, Anzahl der Fahrzeuge und mögliche Besonderheiten (wie z. B. hoher Umfang von Einpendelverkehr in die Kommune oder Sehenswürdigkeiten mit einem hohen Aufkommen an Besuchenden, die mit dem eigenen Pkw anreisen)
- Standort und Sichtbarkeit: Wo soll die Ladeinfrastruktur aufgebaut werden?
- Technik: Welche Art der Ladetechnik soll am Standort vorhanden sein? (z. B. AC- oder DC-Laden)

²⁸ LEKA MV GmbH: *Bedarfsgerechte LIS für die E-Mobilität Konzept für Mecklenburg-Vorpommern* (2019)

- Zielgruppe: Ist die angesprochene Nutzendengruppe bzw. sind deren Anwendungsfälle bekannt?
- Zeitpunkt der Fertigstellung: zeitlicher Horizont bzw. Zukunftssicherheit der Infrastruktur²⁹
- Ausbaupotenzial: wie kann Ladeinfrastruktur so aufgebaut werden, dass eine Erweiterung an dem jeweiligen Standort möglich ist?

Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum umfasst neben dem Laden am Straßenrand und auf Parkplätzen auch Lademöglichkeiten an sogenannten Schnellladehubs. Diese können innerorts sowie an Autobahnen, Fernstraßen und in Einkaufszentren, in Parkhäusern sowie im Einzelhandel verortet sein. Das Laden an den DC-Ladepunkten mit bis zu 350-Kilowatt-Ladeleistung erlaubt ein zügiges Vollladen (wenn das Fahrzeug mit einer entsprechenden Ladetechnologie ausgestattet ist). Zur Orientierung: eine Reihe verschiedener Fahrzeugtypen benötigen für eine Nachladung von 100 Kilometer mittlerweile weniger als fünf Minuten.

Die Vorteile von städtischen Ladehubs liegen auf der Hand:

- Ein konzentrierter Aufbau von Ladeinfrastruktur, insbesondere auch Schnellladeinfrastruktur an einigen wenigen städtischen Standorten ist mit weniger Aufwand für alle Beteiligten verbunden: der Planungs-, Erschließungs- und Installationsaufwand ist unter dem Strich geringer als bei vielen einzelnen Ladestandorten
- An Ladehubs mit Schnellladestationen können mehr Fahrzeuge in deutlich kürzerer Zeit geladen werden

Wichtig ist, im Rahmen der Planungen einen ausgewogenen Mix und eine am örtlichen Bedarf angepasste Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen. Dies berücksichtigt alle Formen des Ladens.



Weitere hilfreiche Informationen

- Studie der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur *Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf*
- Schnellladepark in Duisburg
- Schnellladeparks in Baden-Württemberg

Idealtypisch lassen sich folgende Kriterien für eine Standortauswahl nennen:

- Sicherheit des Straßenverkehrs: Es sollte ein möglichst störungsfreier Standort gewählt werden, durch den die Sicherheit/Leichtigkeit des Straßenverkehrs nicht beeinträchtigt wird.
- Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der E-Ladeinfrastruktur: Die Fahrenden eines E-Fahrzeugs sollten den Standort möglichst ungehindert anfahren können.
- Verfügbarkeit von Privatflächen: Der öffentliche Raum ist ein knappes Gut, mit dem sorgsam umgegangen werden muss. Daher sollte vorab überprüft werden, wo und in welchem Umfang die E-Ladeinfrastruktur auf privatem Grund zu realisieren ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass z. B. Parkplätze von Einzelhandelsgeschäften außerhalb der Geschäftszeiten häufig geschlossen sind und keine 24/7 Zugänglichkeit bieten.³⁰

²⁹ NOW-Broschüre: *Öffentliche Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger* (2014) S. 46 ff

³⁰ Agora Verkehrswende: *Schnellladen fördern, Wettbewerb stärken. Finanzierungsmodelle für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Pkw* (2022)

- Netzinfrastruktur: Verfügt der favorisierte Standort über einen (ausreichend dimensionierten) Netzanschluss? Falls nein, kann dort ein Netzanschluss ohne Schwierigkeiten realisiert werden?
- Frequentierung: Der Standort sollte stark genug frequentiert sein und es sollte sich daraus eine ausreichende Wechselfrequenz an den Ladesäulen ergeben.³¹
- Ausbaupotenzial: verfügt der Standort im Zuge des weiteren Hochlaufs der E-Mobilität auch über räumliche und netzseitige Kapazitäten zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur?
- Auslastung der Ladepunkte: an den Standorten sollte eine möglichst hohe Auslastung der Ladepunkte mit einer ganztägigen (24 Stunden) Zugänglichkeit gewährleistet sein.
- Zugangsbeschränkungen: es sollten keine Zugangsbeschränkungen z. B. durch Schranken vorhanden sein.
- Ladeweile: welche Möglichkeiten hat der Nutzende der Ladesäule, die Ladezeit mit Aktivitäten zu verbringen (z. B. Einkaufen, Freizeitgestaltung).
- Lärmbelästigung: es sollte sichergestellt sein, dass es nicht zu einer Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner kommt.

Beispielhaft können hieraus folgende Standortvorschläge für Ladeinfrastruktur abgeleitet werden:

- großflächiger Einzelhandel in Gewerbegebieten (Einkaufszentren, Baumärkte, Elektronikmärkte etc.)
- Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (insb. Bahnhöfe)
- Parks sowie Park-and-Ride-Parkplätze
- Kliniken und medizinische Praxiszentren
- Versorgungsstätten mit guter verkehrlicher Anbindung und hohem Verkehrsaufkommen (z. B. Raststationen)
- Veranstaltungshallen, Kongresszentren, Sportstadion
- Zentren des Tourismus und der Freizeit (Vergnügungsparks, Thermen, besondere Ausflugsziele)
- Bildungszentren: (Berufs-)Schulen, Hochschulen³²

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die Ladeleistung mit dem Standort zusammenhängt: Verweilzeit und Ladezeit sollten zueinander passen.



- Bayern innovativ: Whitepaper: was macht Ladestandorte attraktiv
- Landesenergie- und Klimaschutzagentur Mecklenburg-Vorpommern: Leitfaden für die Errichtung von öffentlichen Ladepunkten der Elektromobilität im Land Mecklenburg-Vorpommern
- NOW-Veröffentlichung: Öffentliche Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger
- NOW-Broschüre: Elektromobilität in der kommunalen Umsetzung

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

32 NOW-Broschüre: *Öffentliche Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger* (2014)

5.4. Planungstools der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur

StandortTOOL

Mithilfe des kostenlosen → **StandortTOOLS** werden bundesweit die Ladevorgänge bis 2030 prognostiziert und darauf basierend Bedarfe für benötigte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ermittelt. Die Bedarfe werden auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sowie des Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturbestands berechnet und berücksichtigen zudem Daten über das Mobilitätsverhalten der Nutzenden.

Die durch das StandortTOOL errechneten prognostizierten Ladebedarfe in Deutschland können für drei Prognosezeiträume (2022, 2025 und 2030) abgerufen werden. Der Ladebedarf im öffentlichen Raum hängt wesentlich von dem Bestand an Elektrofahrzeugen ab und zu welchem Anteil Ladevorgänge im privaten Raum stattfinden. Diese Parameter können ausgewählt werden. Der angezeigte Ladebedarf beschreibt jeweils den Ladebedarf, der durch die bestehende Ladeinfrastruktur noch nicht abgedeckt wird.

Außerdem stellt das Tool alle bei der Bundesnetzagentur gemeldeten öffentlich zugänglichen Ladepunkte standortgenau dar. Es werden detaillierte Informationen des Standorts, z. B. Anzahl der Ladepunkte, Ladetechnologie und -leistungen angegeben.³³

Für die Kommunen stellt dieses Tool eine wichtige Grundlage für die am zukünftigen Bedarf ausgerichtete Planung der öffentlichen Ladeinfrastruktur vor Ort dar.

FlächenTOOL

Mit dem kostenlosen → **FlächenTOOL** hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur eine digitale Plattform geschaffen, die über Flächen in Deutschland informiert, die für den Aufbau von Ladeinfrastruktur potentiell zur Verfügung stehen. Wer in Ladeinfrastruktur investieren möchte, findet hier die dazu passenden Flächen.

Grundsätzlich handelt es sich um eine Webapplikation, in welcher z. B. Kommunen und kommunale Unternehmen, aber auch Bundesländer, Unternehmen und Privatpersonen die Möglichkeit haben, ihre Liegenschaften anzubieten.

Es werden die notwendigen Basisdaten – Standort, Flächengröße, Anzahl der Stellplätze und öffentliche Zugänglichkeit – hinterlegt. Um die eingetragenen Flächen zu bewerben, gibt es zudem die Möglichkeit, eine individuelle Beschreibung und Bilder der Fläche und ihrer Umgebung einzufügen. Wer Standorte für den Aufbau von Ladeinfrastruktur sucht, erhält so einen schnellen Überblick über potentiell geeignete Flächen in der gewünschten Region.³⁴

Für Kommunen ist dies ein wichtiges Tool, um Flächen, die für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen, möglichen Betreibenden bekannt zu machen und hierzu mit Ihnen in Kontakt zu treten.

5.5. Ladeinfrastrukturkonzepte

Der koordinierte Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur ist mit einigen Herausforderungen verbunden. Um eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu konzipieren, ist ein kommunales Ladeinfrastrukturkonzept das wichtigste Planungsinstrument. Es verfolgt

33 NOW GmbH: → <https://www.standorttool.de> (abgerufen am 22.03.2022)

34 Pressemitteilung 19.11.2020 NOW GmbH: *FlächenTOOL für Ladeinfrastruktur bringt Flächenangebot und -nachfrage zusammen*

das Ziel, eine Grundlage für den strategischen und zukunftsicheren Aufbau von Ladeinfrastruktur zu entwickeln.

Eine Städtebefragung des Bundesverkehrsministeriums von 2019 zeigt, dass 90 Prozent der zum Thema E-Mobilität engagierten Kommunen das Thema Ladeinfrastruktur bereits aufgreifen. Dies stellt damit das prominenteste Handlungsfeld dar. Bedenklich ist dabei allerdings, dass 59 Prozent dieser Kommunen die Ladeinfrastruktur ohne Konzept errichten. Es ist daher zu befürchten, dass in diesen Fällen Aspekte, wie eine flächendeckende Versorgung, eine Bedarfserhebung zur Dimensionierung und weitere Aspekte nicht genügend adressiert werden³⁵. Auch wenn sich in den vergangenen Jahren die Situation hierzu unserer Einschätzung nach verbessert hat (aktuellere Zahlen liegen nicht vor), machen diese Zahlen doch die Bedeutung und die Notwendigkeit eines Ladeinfrastrukturkonzepts deutlich.

Daher lautet eine der wichtigsten Empfehlungen an die Kommune, sich zu Beginn des gesamten Prozesses ein kommunales Ladeinfrastrukturkonzept erstellen zu lassen. Ladeinfrastrukturkonzepte, die von externen Beratungsunternehmen erstellt werden, werden vom Bund und vom Land NRW derzeit umfassend gefördert.



Aktuelle, detaillierte Informationen zur Förderung und der Höhe unter:

- Landesförderprogramm NRW: Beratung und Konzepte von elektromobilitaet.nrw
- Fördernavi von NRW.Energy4Climate
- NOW GmbH

Es gibt eine Reihe von Beratungsunternehmen am Markt, die sich mit der Erstellung von Ladeinfrastruktur- und E-Mobilitätskonzepten beschäftigen. Eine Übersicht über qualifizierte Dienstleistungsunternehmen finden Sie hier:

- Marktübersicht Beratung von elektromobilitaet.nrw

Weitere Informationen zur Vergabe von Ladeinfrastrukturkonzepten, Beispiele zu Ausschreibungen, Beispiele zu kommunalen Ladeinfrastrukturkonzepten finden Sie hier:

- Ladeinfrastruktur von elektromobilitaet.nrw

5.5.1. Inhalte der Ladeinfrastrukturkonzepte

In Ladeinfrastrukturkonzepten sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

Siedlungsstruktur:

Die Betrachtung der Siedlungsstruktur ist für die Gewichtung des Anteils an öffentlichem bzw. privatem Laden (zu Hause / am Arbeitsplatz) zentral. Hierdurch wird festgelegt, welche Anwendungsfälle in der Kommune zum Tragen kommen und welche Standorte für die Errichtung von Ladeinfrastruktur passend sind. Folgende Faktoren sollten in einer Bewertung u. a. berücksichtigt werden:

³⁵ NOW-Broschüre: *Förderung der Elektromobilität durch Verankerung in kommunalen Mobilitätsstrategien* (2019)

- Anteil an Eigenheimen
- Anteil privater Stellplätze
- Möglichkeiten am Arbeitsplatz zu laden
- Netzanschlussmöglichkeiten
- Gewerbeparks
- Nähe zu bestehenden Ladehubs
- Nähe zu Hauptverkehrsachsen

Je nach Ausprägung können unterschiedliche Anwendungsfälle und Schwerpunkte in einem Ladeinfrastrukturkonzept sinnvoll sein. Wenn geeignete Flächen im Ortszentrum nur in einem geringen Umfang verfügbar sind, der Anteil an öffentlichem Laden jedoch vergleichsweise hoch, kann sich beispielsweise der Bau eines Schnellladehubs z. B. in einem Gewerbepark vor Ort anbieten, der auch die zukünftigen Bedarfe der Elektromobilität berücksichtigt.

Bebauungsplan

Der Bebauungsplan ist ein verbindlicher Bauleitplan. In einem Bebauungsplan wird die Art und Weise geregelt, in der eine Bebauung von Grundstücken möglich ist und die daraus resultierende Nutzung der von einer Bebauung freizuhaltenen Flächen. Im Bebauungsplan können das Planungs- oder Bauordnungsamt städtische Vorgaben auch zu Ladeplätzen machen. Auf den Bebauungsplan wird noch näher in → **Kapitel 5.6** eingegangen.

Skalierungsfähigkeit von nutzbaren Flächen

Die Skalierungsfähigkeit von geeigneten Flächen sollte – soweit es geht – bei der Flächenfindung mitgedacht bzw. auch in der Flächenertüchtigung mitberücksichtigt werden. Dies ist ein zentraler Aspekt für die Zukunftsfähigkeit einer Ladeinfrastrukturstrategie, um Standorte für die Bedürfnisse einer steigenden Anzahl an Elektrofahrzeugen zügig und kosteneffizient erweitern zu können.

Schnittstelle zwischen Orts- und Fernverkehr

Kommunen, die sich in der Nähe von Autobahnanschlüssen oder entlang anderer Fernstraßen befinden, können durch die Errichtung von einfach erreichbaren Schnellladehubs eine wichtige Schnittstellenfunktion zwischen Verkehr vor Ort und Fernverkehr einnehmen und sollten diese in ihrer Ladeinfrastrukturstrategie berücksichtigen.

Bestehende Investitionen in Ladeinfrastruktur bzw. Investoren

Für den Aufbau von privater und öffentlicher Ladeinfrastruktur auf kommunaler Ebene sind private Stakeholder zentral für die Tüchtigkeit der erforderlichen Investition in öffentliche und private Ladeinfrastruktur. Die Identifizierung von bestehenden Investitionen in Ladeinfrastruktur vor Ort sowie interessierten Investierenden können Kommunen helfen, mögliche Partnerschaften zu knüpfen sowie Expertinnen und Experten für die weitere Entwicklung und Umsetzung einer Ladeinfrastrukturstrategie zu gewinnen. Haben beispielsweise Einzelhandelsunternehmen vor Ort bereits öffentliche Ladeinfrastruktur aufgebaut oder Wohnungsunternehmen für ihre Mieterinnen und Mieter Wallboxen installiert, stehen diese als potenzielle Investierende eventuell auch für weitere Projekte zur Verfügung oder sind bereit, eine beratende Funktion bei der Entwicklung und Umsetzung einer kommunalen Strategie einzunehmen.

Mobilitätsmuster vor Ort

Die Mobilitätsmuster vor Ort beschreiben die alltäglichen, meistbefahrenen Routen in einer Kommune. Die Straßen zu identifizieren, die zu zentralen Punkten führen (Schulen, Gewerbeparks, Einkaufszentren, Autobahnen), sowie die Zielpunkte selbst, geben Aufschluss darüber, welche Standorte für öffentliche wie private Ladeinfrastruktur besonders geeignet sind, da sie für Elektroautofahrerinnen und -fahrer gut zu erreichen und in ihren Alltag einfach zu integrieren sind. Die Daten liegen zumeist der lokalen Verkehrsplanung und der Wirtschaftsförderung vor.

Bürgerschaftsbeteiligung

Eine möglichst breite Akzeptanz eines Ladeinfrastrukturkonzepts in der Bürgerschaft ist von großer Bedeutung. Zu den Möglichkeiten einer möglichst umfassenden Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner wird hier auf → Kapitel 4.4 verwiesen.

Umwegebereitschaft der Elektroautofahrerinnen und -fahrer

Die Umwegebereitschaft schließt an die Erkenntnisse aus den Mobilitätsmustern an und sollte in der Umsetzung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur vor Ort nicht außer Acht gelassen werden. Die Ergebnisse aktueller Studien variieren, welche Umwege Elektroautofahrerinnen und -fahrer akzeptieren, um ihr Fahrzeug laden zu können. Kleinere und größere Umwege werden eingegangen für Einkäufe und sonstige Erledigungen sowie Freizeitaktivitäten und liegen dabei im Mittel von 1,4 bis 5,2 Kilometer. Für den Aufbau flächendeckender Ladeinfrastruktur ist es daher sinnvoll, die Wege als Orientierung für die Ertüchtigung von Standorten zu nutzen, um längere Umwege für die Nutzerinnen und Nutzer zu vermeiden.³⁶

Zur Ermittlung des Bedarfs von Ladeinfrastruktur dienen folgende Fragen:

Wie viele Ladestationen?

Basis für ein Mengengerüst sind die auf die Kommune heruntergebrochene Zahlen zur Marktentwicklung (→ Kapitel 5.3). Hierbei sind zusätzlich noch weitere Aspekte zu berücksichtigen, z. B. Pendelsituation, Kaufkraft der Haushalte und besondere Verkehre durch touristische Ziele.

Wo? (Standorte und Verortung der Ladeinfrastruktur)

Neben der Anzahl von Ladepunkten stehen die räumliche Verortung der Standorte im Vordergrund. Aus einer öffentlichen, halböffentlichen oder privaten Verortung ergeben sich unterschiedliche Bedarfsanforderungen. Öffentliches Laden findet in der Regel an den Zielorten der zurückgelegten Wege statt. Dementsprechend ist für einen bedarfsgerechten Aufbau die Betrachtung der Zielverkehre sinnvoll. Eine bedarfsgerechte Infrastruktur sollte barrierefrei, gut erreichbar und gut sichtbar sein. Außerdem sollte Ladeinfrastruktur dort entstehen, wo Elektromobilität als ein Systemelement in integrierten städtischen Verkehrssystemen sinnvoll ergänzt wird, z. B. an Mobilitätspunkten, in Verbindung mit ÖPNV-Haltestellen oder E-Carsharing-Angeboten. Diese Punkte sind in der Regel gut sichtbar und hoch frequentiert. Berücksichtigt werden muss hier aber auch, ob an den relevanten Standorten entsprechende Flächen und Netzanschlüsse verfügbar sind.

36 NPM-Bericht: *Flächendeckende Ladeinfrastruktur, AG 5 Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze, Sektorkopplung* (2020)

Welche Ladetechnik (AC oder DC)?

Eine weitere relevante Frage im Zusammenhang mit dem bedarfsgerechten Aufbau ist, welche Technik errichtet werden soll. Die Auswahl der Leistungsklassen (AC oder DC → Kapitel 8.1) orientiert sich an den individuellen Bedürfnissen: So stehen dem Zeitvorteil der Schnellladung, die höheren Kosten gegenüber (→ Kapitel 4.2). Auch deckt die Schnellladung andere Use-Cases ab als die AC-Ladung (siehe Abbildung 4 → Kapitel 3.3). Prinzipiell erscheint eine Mischform aus AC- und DC-Ladeinfrastruktur, abhängig vom jeweiligen Anwendungsfall in Stadt oder Kommune, sinnvoll.

Wer sind die Nutzenden bzw. welche Anwendungsfälle gibt es?

Involvierte Agierende im System der Elektromobilität (dazu gehören sowohl Nutzende, Anbietende, aber auch Kommunen als genehmigende Behörden) können grundsätzlich unterschiedliche und teilweise auch gegensätzliche Interessen verfolgen. So steht beispielsweise der Wunsch der Nutzenden nach einer flächendeckenden Infrastruktur im Widerspruch zu den Interessen der Betreibenden, die in der Regel – basierend auf einem Geschäftsmodell – ihr Augenmerk auf die Profitabilität der Ladeinfrastruktur richten. Ebenso erfordert ein bedarfsgerechter Aufbau eine Differenzierung nach unterschiedlichen Ziel- bzw. Nutzendengruppen (bspw. private/gewerbliche Kundschaft, kommunale/private Flotten), die unterschiedliche Ladebedürfnisse und somit Anforderungen an eine bedarfsgerechte Infrastruktur haben.

Wann? (Zeitlicher Horizont bzw. Zukunftssicherheit der Infrastruktur)

Hier ist die Frage zu beantworten, für welchen Zeithorizont der Bedarf ermittelt wird. Es empfiehlt sich, einen mittel- bis langfristigen Blick einzunehmen und basierend auf den für die Kommune abstrahierten Zielzahlen des Bundes für 2030 zu operieren. Außerdem empfiehlt sich ein zeitlich gestaffeltes Konzept (Ausbauszenario bis 2025, 2027 und 2030).³⁷



Best-Practice-
Beispiel

Ein anschauliches Beispiel für die Ableitung konkreter Zielstellungen findet sich in der → **Stadt Köln**: dort wurde die Stadt vom → **Rat der Stadt Köln** beauftragt, 400 Stellplätze auf Flächen im öffentlichen Straßenland mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszustatten. Die Stadtwerke Köln GmbH hat daraufhin ein Konzept für mögliche Standorte dieser Stationen sowie zum Betrieb eines Ladesäulennetzes erstellt. Dieses Konzept wird derzeit praktisch umgesetzt. In Abhängigkeit von weiteren politischen Beschlüssen ist ein Ausbau des Ladesäulennetzes, über die 400 Ladepunkte hinaus, vorgesehen.



Weitere hilfreiche
Informationen

- NOW-Veröffentlichung: *Öffentliche Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger*
- Bayern innovativ: *Whitepaper: was macht Ladestandorte attraktiv*
- Landesenergie- und Klimaschutzagentur Mecklenburg-Vorpommern: *Leitfaden für die Errichtung von öffentlichen Ladepunkten der Elektromobilität im Land Mecklenburg-Vorpommern*
- NOW-Broschüre: *Elektromobilität in der kommunalen Umsetzung*

³⁷ NOW-Veröffentlichung: *Öffentliche Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger* (2014)

5.5.2. Prozessablauf zu Ladeinfrastrukturkonzepten

In der nachfolgenden Abbildung 14 ist der Prozessablauf von den ersten Überlegungen in der Kommune zum Thema öffentliche Ladeinfrastruktur bis zur Fertigstellung des Ladeinfrastrukturkonzepts dargestellt. Hierbei ist vor allem zu berücksichtigen, dass der gesamte Prozess viel Zeit in Anspruch nimmt. So ist von den ersten Überlegungen bis zur Beantragung von Fördermitteln mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens drei Monaten zu rechnen. Je nach Förderprogramm dauert es von der Beantragung bis zur Förderzusage mindestens weitere vier Monate. Anschließend kann der Ausschreibungsprozess gestartet werden, für den mindestens zwei weitere Monate eingeplant werden müssen. Die Erstellung des Ladeinfrastrukturkonzepts dauert je nach zeitlicher Frist des Fördermittelgebenden sechs bis 18 Monate. In Summe dauert es somit von den ersten Überlegungen bis zur Fertigstellung des Ladeinfrastrukturkonzepts mindestens 15 Monate, in den meisten Fällen dauert es jedoch länger.

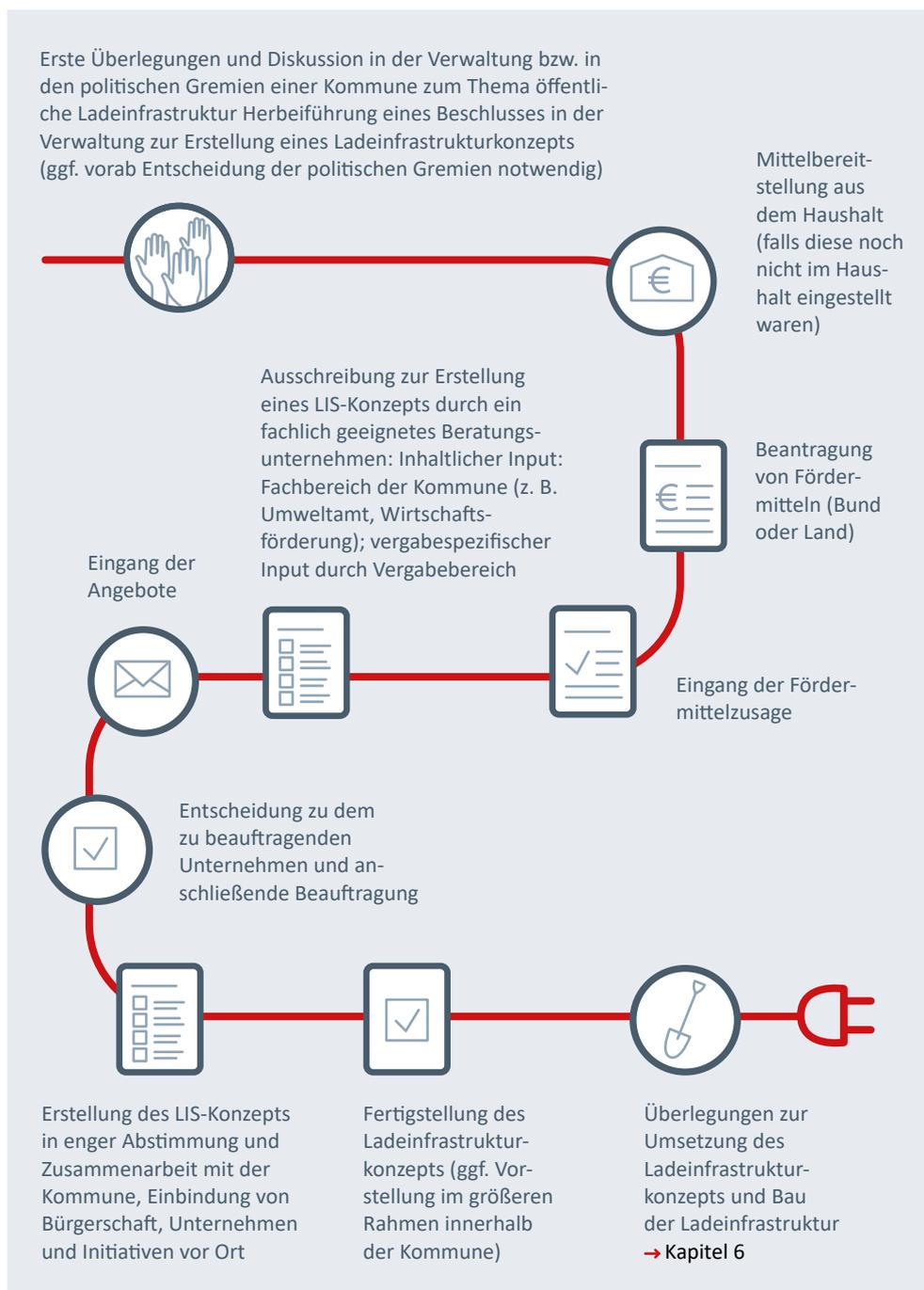


Abbildung 14: Abläufe in der Kommune von den ersten Ideen bis zur Fertigstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts (eigene Darstellung)

5.5.3. Ausschreibung von Konzepten

Weil kommunale Ladeinfrastrukturkonzepte in der Regel externe Dienstleistungen mit einem Beschaffungswert von über 15.000 Euro sind, müssen diese gemäß den → **Vergabevorgaben** in wettbewerblichen Verfahren ausgeschrieben werden.³⁸

Inhaltlich sollten die in → **Kapitel 5.5.1** beschriebenen Aspekte berücksichtigt werden und ggf. auf besondere Aspekte der Kommune (sofern vorhanden) eingegangen werden (z. B. Einbeziehung von lokalen Initiativen, Grenzlagen zu anderen Ländern, bisherige Aktivitäten, vorhandene Pläne, die das Thema Ladeinfrastruktur bereits berücksichtigen z. B. → **Klimaschutzkonzept bzw. Klimaschutzteilkonzept Mobilität** etc.). Es ist empfehlenswert, einen engen Austausch zwischen den Auftragnehmern und der Kommune, z. B. im Rahmen von regelmäßigen Besprechungen und Vorstellungen zu Zwischenständen des Konzepts vorzusehen. Wichtig ist, dass sich die Kommune intern so organisiert, dass alle von diesem Ladeinfrastrukturkonzept beteiligten Bereiche (z. B. Umweltamt, Straßenverkehrsamt, Tiefbauamt etc.) eng zusammenarbeiten und ein funktionierender Austausch aller relevanten Bereiche etabliert wird (→ **Kapitel 3.3** Kommunen in der Planung, Motivation und Koordination).



- Beispiele zu Ausschreibungen von Ladeinfrastrukturkonzepten (unter Ausschreibung von Ladeinfrastrukturkonzepten)
- NOW-Veröffentlichung: *Einfach laden in der Kommune* (S. 36–45)
- NOW-Broschüre: *Förderung der Elektromobilität durch Verankerung in kommunalen Mobilitätsstrategien*
- NOW-Broschüre: *Elektromobilitätskonzepte – Ein Instrument zur Verstetigung von Elektromobilität in Kommunen und kommunalen Unternehmen*

5.6. Verankerung in informellen und formellen Planungen der Kommune

Um insbesondere die notwendigen Flächen für den Aufbau der Ladeinfrastruktur zu sichern und etwaige Nutzungskonflikte frühzeitig auszuräumen, kann die Nutzung informeller und formeller Pläne und Konzepte in der kommunalen Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltpolitik vielerlei Ansatzpunkte bieten, Ziele zu konkretisieren und Maßnahmen zur Einführung der Elektromobilität und zur öffentlichen Ladeinfrastruktur zu definieren.

Im Folgenden werden die kommunalen Planungstools vorgestellt, in die die entsprechenden Handlungsansätze integriert werden können.

Stadtentwicklungskonzept

In einem Stadtentwicklungskonzept (SEK) kann bereits in der frühen Planungsphase die Frage der Infrastrukturbereitstellung und des Vorrangs für Elektromobilität in der Abstimmung gegen konkurrierende Interessen abgewogen werden. Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung können elektromobilitätsspezifische Infrastrukturen und deren räumliche Organisation zur Erreichung von Emissionszielen sowie Fragen der Elektromobilität als Baustein von Inter- und Multimodalität besonders gut mit anderen Fachplanungen abgestimmt werden. Dadurch kann ein Interessenkonflikt zu einem fortgeschrittenen Planungszeitpunkt vermieden werden.

³⁸ Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen: *Kommunale Vergabegrundsätze Nordrhein-Westfalen* (Juli 2020)

Bezug zur Elektromobilität:

- Im SEK können Maßnahmen zur Einhaltung von Umweltzielen oder in Abstimmung mit den Zielen der Mobilität bestimmte Zonen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur ausgewiesen werden.
- Über die Planinhalte kann die räumliche Organisation von öffentlicher Ladeinfrastruktur geregelt werden

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist als informelles Instrument für Kommunen durch Gemeindebeschluss selbstbindend, der räumliche Geltungsbereich betrifft meist das gesamte Gemeindegebiet und die Geltungsdauer nach Aufstellung ist unterschiedlich, in der Regel jedoch zehn bis 15 Jahre.³⁹

In den meisten Fällen berücksichtigt der VEP die verschiedenen gemeindegebietsumfassenden Aspekte des Verkehrs (Verkehrsarten, -mittel, -formen, -ebenen und deren Finanzierung). Auch den verkehrlichen Belangen bei der Entwicklung von neuen Wohnquartieren kann in einem VEP Rechnung getragen werden. Festgeschrieben werden können vor allem

- verkehrslenkende, verkehrstechnische sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen,
- verkehrsinfrastrukturelle und -organisatorische Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV ebenso wie
- die Möglichkeiten der Verringerung des Stellplatzbedarfs durch alternative Maßnahmen.

Bezug zur Elektromobilität:

- Im Rahmen der Umsetzung von Zielen wie Nachhaltigkeit im Verkehr und Verringerung der Verkehrsbelastungen können Maßnahmen der Elektromobilität und zur Ladeinfrastruktur dargestellt werden.

In der 2019 veröffentlichten Studie der NOW GmbH → **Förderung der Elektromobilität durch Verankerung in kommunalen Mobilitätsstrategien** wurden die VEP zahlreicher Kommunen analysiert.⁴⁰



→ Einbindung der E-Mobilität in den VEP der Stadt Aachen (S. 58–61)

39 NOW GmbH: *Elektromobilität in der kommunalen Umsetzung* (2015)

40 NOW GmbH: *Förderung der Elektromobilität durch Verankerung in kommunalen Mobilitätsstrategien* (2019)

Klimaschutzkonzept bzw. Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Klimaschutzkonzepte (KSK) werden aufgestellt, um klimaschutzbezogene Maßnahmen der Gemeinde oder von anderen Agierenden im Gemeindegebiet zu koordinieren. Sie haben das Ziel, maßgeschneiderte strategische Entscheidungsgrundlagen und Planungshilfen für Klimaschutzanstrengungen zu liefern. In KSK werden die kommunalen Klimaschutzziele, entsprechende Maßnahmen, Monitoring- und/oder Controllingkonzepte für deren Umsetzung festgeschrieben. Die zur Erreichung der Emissionsziele aufgestellten Maßnahmen sollen in einem Zeitraum von zehn bis 15 Jahren umgesetzt werden.

KSK können in sog. Klimaschutzteilkonzepten auf Teilbereiche wie z. B. Mobilität begrenzt werden. Dort können Maßnahmen zum Aufbau von elektromobilen Anwendungen und Aktivitäten in der Kommune u. a. auch zur Ladeinfrastruktur beschrieben werden. Hier liegt der Fokus stets auf der Senkung der Treibhausgasemissionen.⁴¹

Bauleitplanung: Flächennutzungsplan und Bebauungsplan

Flächennutzungs- und Bebauungspläne sind die zentralen städtebaulichen Gestaltungsinstrumente. Aufgrund seiner Großmaßstäblichkeit (i. d. R. 1:5.000 bis 1:25.000) und der fehlenden Grundstücksschärfe eignet sich der Flächennutzungsplan wenig für konkrete Vorgaben zur Elektromobilität. In Verbindung mit Planungen zur Energiewende ist der Flächennutzungsplan jedoch ein wichtiges Instrument zur Verankerung von Gesamtstrategien, um die Elektromobilität klimafreundlich zu gestalten und CO₂-Minderungsziele einzuhalten. Das Zusammenspiel der Inhalte des Flächennutzungsplans und der Mobilitätskonzepte ist daher nicht unwesentlich für die umweltverträgliche Gestaltung von Elektromobilität in den Kommunen.

Im Bebauungsplan wird bestimmt, ob und welche Bebauung zulässig ist. Die Ziele im Hinblick auf die Elektromobilität müssen planerischen Abwägungsbelangen entsprechen. In Frage kommen z. B. die Belange der Umwelt, der Gesundheit, der Energieeffizienz. Diese Belange und andere gegenläufige Belange sind im Rahmen der Planung mit- und gegeneinander abzuwägen. Der Bebauungsplan sollte der Umsetzung von städtebaulichen Zielen dienen, die bis dahin in informellen Konzepten entwickelt wurden.

Bezug zur Elektromobilität:

- Nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB können seit einigen Jahren auch Flächen für Ladeinfrastruktur festgesetzt werden⁴²
- Es können Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung (z. B. Ladehubs, Mobilstationen) festgesetzt werden. Damit kann die Ausweisungsmöglichkeit nutzbar gemacht werden, um etwa Sonderparkzonen für Elektrofahrzeuge, E-Carsharing oder sog. Blaue Zonen (keine Verkehrsemissionen) auszuweisen.

41 NOW GmbH: *Förderung der Elektromobilität durch Verankerung in kommunalen Mobilitätsstrategien* (2019)

42 → https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_9.html (abgerufen: 08.06.2022)

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