

FAQ

Ladeinfrastrukturausbau für halböffentliche und private Flächeneigentümer

Stand: 09/2023

Inhaltsverzeichnis

1	Warum ist der Ausbau von Ladeinfrastruktur wichtig?	1
2	Wo können Elektrofahrzeuge geladen werden?	1
3	Was genau ist der halböffentliche Raum und welche Bedeutung hat er für den Ausbau von Ladeinfrastruktur?	2
4	Welche Rolle nehmen die Kommunen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ein?	3
5	Wie kann ein Flächeneigentümer eine geeignete Fläche für Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen?	4
6	Welche Ladelösung ist für den Privatgebrauch sinnvoll?	4
7	Wer kann Ladeinfrastruktur zu Hause errichten?	4
8	Welche Bedeutung hat das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)?	5
9	Was müssen Wohnungseigentümer in einer WEG bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur beachten?	6
10	Was müssen Vermieter bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur beachten?	6
11	Was ist beim Laden an (halb)öffentlichen Ladepunkten zu beachten?	6
12	Was ist Wallbox-Sharing?	6
13	Gibt es Fördermittel für den Kauf und die Errichtung von Ladeinfrastruktur?	7
14	Wo gibt es weitere Informationen zum Thema Ladeinfrastruktur?	7

1 Warum ist der Ausbau von Ladeinfrastruktur wichtig?

Die Elektromobilität spielt eine **wesentliche Rolle** zur Reduktion von Treibhausgasen, Lärm und weiteren Schadstoffemissionen im Bereich Verkehr. Sie ist damit ein entscheidender Baustein innerhalb des nachhaltigen Verkehrssystems und der sogenannten Mobilitätswende, um **Verkehr und Mobilität nachhaltiger zu gestalten**. Die Bundesregierung sieht sowohl eine ausdrückliche Verringerung der Emissionen als auch eine deutliche Senkung des Energieverbrauchs im Verkehrssektor vor. Um diese Ziele zu erreichen, setzt sie dabei u.a. auf eine steigende Zahl von Elektrofahrzeugen auf Deutschlands Straßen und den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Damit Elektromobilität auch praktikabel ist, braucht es eine **flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur**. Der Ausbau von Ladeinfrastruktur wird dann erfolgreich sein, wenn er als **Gemeinschaftsaufgabe** verstanden und von allen Akteuren (u.a. Kommunen, Unternehmen, Privatpersonen) gemeinsam getragen wird, heißt es aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung.

2 Wo können Elektrofahrzeuge geladen werden?

Allgemein gilt, der **beste Ort zum Laden ist dort, wo das Auto steht**. Wo letztendlich Elektrofahrzeugbesitzer im Alltag laden, hängt von vielen Faktoren ab.

Es wird davon ausgegangen, dass künftig **etwa zwei Drittel des Ladebedarfs** durch den **privaten Raum** gedeckt werden, nur etwa **ein Drittel** durch den **öffentlichen und halböffentlichen Raum**. Andere Experten gehen sogar davon aus, dass künftig bis zu 85% der Ladepunkte im privaten Bereich aufgestellt werden, und nur noch etwa 15% im öffentlichen und halböffentlichen Bereich.

Typische **Standorte im privaten Raum** sind beispielsweise Eigenheim und Mehrfamilienhäuser (Parkplätze/Tiefgarage) sowie Firmenparkplätze bzw. der Arbeitsplatz (sog. Arbeitgeberladen). Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur kann sowohl im **halböffentlichen als auch im öffentlichen Raum** entstehen. **Standorte hierfür** sind etwa sog. Lade-Hubs an Autobahn-Raststätten oder Autohöfen, Kundenparkplätze des Einzelhandels und der Gastronomie, Parkhäuser oder öffentliche Parkplätze am Straßenrand.



Grafik: Mobilitätswerk GmbH – Elektromobilitätskonzept für den Kreis Groß-Gerau

Welche **Ladeleistung** sich an den jeweiligen Standorten eignet, ergibt sich aus der jeweils dort üblichen Standzeit. An Orten, an denen üblicherweise mehrere Stunden geparkt wird, wie z. B. am **Wohn- und Arbeitsort**, reichen die an **Normalladepunkten** erreichbaren **Ladeleistungen** von i. d. R. **maximal 22 kW** aus. Die maximal mögliche Ladeleistung beim Normalladen tendiert jedoch bei den verfügbaren Fahrzeugmodellen eher zu 11 kW. Wenn die Batterie in möglichst kurzer Zeit geladen werden muss, wie dies beim Zwischenladen der Fall ist, eignen sich **Schnellladesäulen**, die aktuell (Stand: 2023) **Ladeleistungen von 50 bis 350 kW** erreichen.

3 Was genau ist der halböffentliche Raum und welche Bedeutung hat er für den Ausbau von Ladeinfrastruktur?

Bezogen auf Flächen für Ladeinfrastruktur umfasst der halböffentliche Raum **private Flächen, die für jeden zugänglich sind**, teilweise mit zeitlichen Einschränkungen. Beispiele hierfür sind Parkhäuser, private Parkflächen von Gastronomiebetrieben und Freizeiteinrichtungen oder von Einzelhandelsunternehmen wie Supermärkte und Baumärkte, aber auch Vereinsgelände und Standorte im kommunalen Besitz, z.B. an Schulen und Sporthallen, sind mögliche Ladeinfrastrukturstandort im halböffentlichen Raum.



Foto: www.electrive.net – Branchendienst für Elektromobilität

Insbesondere den **Einzelhandelsunternehmen** kommt eine **wichtige Bedeutung beim Ausbau von öffentlich zugänglicher (Schnell-)Ladeinfrastruktur zu**. Sie verfügen über ausreichend halböffentliche Flächen an zentralen Punkten in der Kommune und eine hohe Anzahl wiederkehrender Kundinnen und Kunden. Hinzu kommt, dass Erledigungen des täglichen Bedarfs und damit verbundene Standzeiten an den Filialen bereits in den Alltag integriert sind.

Schnellladeinfrastruktur entsteht vorrangig dort, wo innerhalb kurzer Zeit hoher Ladebedarf besteht. **Normalladeinfrastruktur** hingegen eher an Orten, an denen üblicherweise mehrere Stunden geparkt wird, siehe auch unter Punkt 2.

Lademöglichkeiten entstehen demnach sinnvollerweise dort, wo sich Menschen ohnehin aufhalten und es werden keine zusätzlichen Wege notwendig. Viele Einzelhandelsketten haben deutschlandweit bereits Ausbaupläne angekündigt und gehen dafür oftmals bundesweite Kooperationen mit Ladeinfrastrukturbetreibern ein. Doch auch lokal ansässige Unternehmen, wie Gastronomiebetriebe und Freizeiteinrichtungen sowie andere Flächeneigentümer mit Parkplätzen, die öffentlich zugänglich sind, können halböffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitstellen (ggf. auch nur mit zeitlichen Einschränkungen).

4 Welche Rolle nehmen die Kommunen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ein?

Wie unter Punkt 2 bereits erwähnt, wird der private Raum entscheidend sein zur Versorgung der Elektromobilität mit Ladeinfrastruktur. Dennoch kann der öffentliche Raum einen Beitrag zum Ausbau leisten. Während Bund und Länder beim Ausbau von Ladeinfrastruktur v.a. für die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen zuständig sind, kommt der kommunalen Ebene dabei eine Schlüsselrolle zu um die Ziele der Bundesregierung zu erreichen. Die **Herausforderung für die Kommunen** besteht v.a. darin, den **Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum steuernd zu begleiten**. Sie treten grundsätzlich nicht selbst als Ladeinfrastrukturbetreiber auf, da Kommunen nur sehr eingeschränkt gewerbliche Tätigkeiten, insbesondere im Wettbewerb, übernehmen dürfen. Der Aufbau und im Besonderen der Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten kann nur über die private Wirtschaft erfolgen.

In Städten und Gemeinden mit einem starken Engagement privater und halböffentlicher Flächeneigentümer beim Ladeinfrastrukturausbau, kann der gesamte Ladebedarf bereits ohne ein aktives Bereitstellen von öffentlichem Raum gedeckt werden. Sofern dies nicht der Fall ist, kann die jeweilige Kommune grundsätzlich auch **öffentlichen Raum für den Ausbau von Ladeinfrastruktur durch Identifizieren von geeigneten Standorten bereitstellen**. Aufgrund von zahlreichen weiteren Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum (u.a. durch Rad- und Fußverkehr, Bebauung, Aufenthaltsfunktion, Begrünung) sollte dies jedoch **bedarfsgerecht**, aber nicht übermäßig erfolgen. Neben der **Steuerungsfunktion** sind Kommunen etwa zuständig für den **Vergabe- und Genehmigungsprozess von Standorten** für Ladeinfrastruktur, z.B. durch die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen, sowie für Anordnung und Beschilderung von E-Stellplätzen.

Eine weitere Möglichkeit Ladeinfrastruktur voranzubringen, ist die **Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf klimafreundliche Antriebe** und das Betreiben der Ladeinfrastruktur für kommunale Fahrzeuge. Mit der Elektrifizierung von Dienstfahrzeugflotten können Städte und Gemeinden eine Vorbildfunktion hinsichtlich Elektromobilität im Fuhrpark übernehmen. Darüber hinaus können Kommunen ihren Beschäftigten, ähnlich wie bei Unternehmen, grundsätzlich sogenanntes **Arbeitgeber- bzw. Mitarbeiterladen ermöglichen**, je nach technischen, räumlichen und organisatorischen Gegebenheiten vor Ort.



Foto: Kreisverwaltung

5 Wie kann ein Flächeneigentümer eine geeignete Fläche für Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen?

Dazu bietet sich das **FlächenTOOL** an, eine Plattform zur Unterstützung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur durch die Identifizierung geeigneter Liegenschaften, das durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) bereitgestellt wird. Ziel ist es, Anbieterinnen und Anbieter von Liegenschaften mit Investorinnen und Investoren zu vernetzen, um den Ausbau von Ladeinfrastruktur zu beschleunigen. Das **FlächenTOOL** bietet **Flächeneigentümern**, egal ob öffentlich, halböffentlich oder nichtöffentlich (privat) zugänglich, die Möglichkeit, **potenziellen Betreibern von Ladeinfrastruktur verfügbare Flächen vorzustellen**. Es richtet sich demnach u.a. an Kommunen, kommunale Unternehmen, Privatpersonen, Investorinnen und Investoren. Auch gerade Unternehmen verfügen auf ihren Liegenschaften über Parkflächen, die sich für die Errichtung (halb)öffentlicher Ladeinfrastruktur eignen.

Konkret können dazu im **FlächenTOOL** Parkflächen mit zusätzlichen Informationen hinterlegt werden. Betreiber von Ladeinfrastruktur haben im Anschluss die Möglichkeit, auf die Flächeneigentümer zuzukommen, um sich über eine mögliche Installation von Ladeinfrastruktur am angegebenen Standort auszutauschen. Parkflächen sind besonders geeignet, wenn sie

- An Orten liegen, an denen sich **viele Menschen über einen längeren Zeitraum aufhalten**,
- Eine **gute Verkehrsanbindung** haben,
- In **dicht besiedelten Gebieten** mit Mehrfamilienhäusern zu finden sind,
- Möglichst **rund um die Uhr für die Nutzerinnen und Nutzer zugänglich** sind.

Vorteile für den Flächeneigentümer:

- Großteil des Aufwands liegt beim Betreiber der Ladeinfrastruktur
- Konditionen für die Flächennutzung können mit dem Betreiber frei verhandelt werden
- Sichtbarkeit in Ladeinfrastruktur-Apps (insbes. relevant für Unternehmen → Aufmerksamkeit für neue Kunden oder Gäste)
- Aktiver Beitrag zur Mobilitätswende

Alle weiteren Informationen sowie den Zugang zur Webapplikation gibt es unter: [FlächenTOOL // NOW GmbH \(flaechentool.de\)](https://www.flaechentool.de).

6 Welche Ladelösung ist für den Privatgebrauch sinnvoll?

Siehe FAQ Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, Punkt 2.6

7 Wer kann Ladeinfrastruktur zu Hause errichten?

Siehe FAQ Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, Punkt 2.7

8 Welche Bedeutung hat das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)?

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – kurz **GEIG**) **verpflichtet Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohn- und Nichtwohngebäuden zur Errichtung von Lade- und Leitungsinfrastruktur an Stellplätzen unter bestimmten Voraussetzungen:**

Das GEIG sieht vor, bei Neubau von Wohngebäuden mit mehr als 5 Stellplätzen ist jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (z.B. Schutz-/Lehrrohre) auszustatten. Bei Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als 6 Stellplätzen ist mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten, zusätzlich ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten, vgl. §§ 6 und 7 GEIG.

Bei größerer Renovierung bestehender Wohngebäude (d.h. mehr als 25 % der Oberfläche der Gebäudehülle werden einer Renovierung unterzogen) mit mehr als 10 Stellplätzen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes oder des Parkplatzes umfassen, ist jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Bei größerer Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als 10 Stellplätzen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes oder des Parkplatzes umfassen, ist mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten, zusätzlich ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten, vgl. § 8 und 9 GEIG.

Weiterhin sieht das GEIG vor, für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr 20 Stellplätze verfügt, ist nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt zu errichten. Das GEIG gibt Eigentümerinnen und Eigentümer mehrerer betroffener Nichtwohngebäude die Möglichkeit, die Errichtung von Ladepunkten an einer oder mehrerer Liegenschaften zu bündeln, vgl. § 10 GEIG.

Das Gesetz ist nicht anzuwenden auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden, vgl. § 1 GEIG.

Zusammenfassung:

Schwellenwerte	Wohngebäude		Nichtwohngebäude		
	Zu errichten	Renovierung	Zu errichten	Renovierung	Bestand
Stellplätze	Mehr als 5	Mehr als 10	Mehr als 6	Mehr als 10	Mehr als 20
Leitungsinfrastruktur	Jeder	Jeder	Jeder 3.	Jeder 5.	–
Ladepunkte	–	–	Mind. 1	Mind. 1	Mind 1. (ab 2025)

Grafik: Mobilitätswerk GmbH – Elektromobilitätskonzept für den Kreis Groß-Gerau

Den vollständigen Gesetzestext siehe unter: [GEIG - Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität* \(gesetze-im-internet.de\)](https://gesetze-im-internet.de/geig/)

9 Was müssen Wohnungseigentümer in einer WEG bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur beachten?

Siehe FAQ Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, Punkt 2.8

10 Was müssen Vermieter bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur beachten?

Wer im eigenen Haus wohnt, hat es vergleichsweise leicht, die nötige Ladeinfrastruktur einzurichten. Für Mieter von Wohnungen, gerade in größeren Gebäuden, ist diese Sache komplizierter. Aber auch sie haben inzwischen einen **Anspruch darauf, dass Vermieter die Errichtung von Lademöglichkeiten für die Mieter auf dem von ihnen gemieteten Stellplatz gestatten**. Das ermöglichen Anpassungen und Harmonisierungen im Mietrecht. Grundlage dafür bietet das BGB. Sämtliche Kosten für Wallbox und Kabelverlegung sowie für den Betrieb der Ladestation muss allerdings komplett der Mieter übernehmen, wenn er von seinem Anspruch Gebrauch machen möchte.

Auch hier gilt die eindringliche **Empfehlung**, ähnlich wie bei Wohnungseigentümern in einer WEG, je nach Größe des (Mehrparteien-)Hauses, eine **gemeinschaftliche Ladelösung** mit mehreren Mietern oder Wohnungseigentümern zu erwirken. **In jedem Fall ist es ratsam, mit dem Mieter das Vorgehen** hinsichtlich Wunschlösung, Zustimmung und Abrechnung des Ladestroms **abzusprechen**. Weitere Informationen auch unter: [Wallbox für Eigentümerinnen & Mieter in Wohnanlagen | ADAC](#) oder [Einfach-laden-an-Wohngebäuden Leitfaden.pdf \(nationale-leitstelle.de\)](#).

11 Was ist beim Laden an (halb)öffentlichen Ladepunkten zu beachten?

Siehe FAQ Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, Punkt 2.10

12 Was ist Wallbox-Sharing?

Siehe FAQ Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, Punkt 2.11

13 Gibt es Fördermittel für den Kauf und die Errichtung von Ladeinfrastruktur?

Für die **Beschaffung** von Ladeinfrastruktur bestehen **Fördermöglichkeiten** auf Ebene des Bundes, der Länder sowie teilweise auch auf kommunaler Ebene. Übersichten dazu bieten:

Bundesförderung:

- Förderfinder der bundeseigenen NOW GmbH: [Förderfinder - NOW GmbH \(now-gmbh.de\)](https://www.now-gmbh.de)
- Förderdatenbank der Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz: [Förderdatenbank - Förderprogramme \(foerderdatenbank.de\)](https://www.foerderdatenbank.de)
- KfW-Förderprogramm: [442 Solarstrom für Elektroautos | KfW](https://www.kfw.de/442)

Landesförderung Hessen:

- Innovationsförderung Hessen: [Innovationsförderung Hessen \(innovationsfoerderung-hessen.de\)](https://www.innovationsfoerderung-hessen.de)

Sonstige Fördermöglichkeiten: manche Kommunen oder Energieversorgungsunternehmen (EVU) fördern deren Einwohner bzw. Kunden beim Einstieg in die Elektromobilität, z.B. bei der Anschaffung von E-Rollern oder Ladelösungen, wie Wallboxen oder Ladestationen. Erkundigen Sie sich dazu direkt bei den jeweiligen Kommunen bzw. EVUs.

14 Wo gibt es weitere Informationen zum Thema Ladeinfrastruktur?

- Elektromobilitätskonzept für den Kreis Groß-Gerau: [Elektromobilität – KreisGG](https://www.kreisgg.de)
- Geoportal des Kreises Groß-Gerau: [Anwendungen \(kreisgg.de\)](https://www.kreisgg.de)
- Webapplikation FlächenTOOL: [FlächenTOOL // NOW GmbH \(flaechentool.de\)](https://www.now-gmbh.de)
- Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur: [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur | für E-Mobilität in Deutschland \(nationale-leitstelle.de\)](https://www.nationale-leitstelle.de) sowie [Einfach-laden-an-Wohngebäuden Leitfaden.pdf \(nationale-leitstelle.de\)](https://www.nationale-leitstelle.de).
- Landesinitiative Hessen „strom bewegt“: [Start / StromBewegt \(strom-bewegt.de\)](https://www.strom-bewegt.de)
- Verbraucherzentrale: [E-Mobilität | Verbraucherzentrale.de](https://www.verbraucherzentrale.de)
- ADAC: [E-Auto laden: Zuhause an der Wallbox oder unterwegs an der Ladestation \(adac.de\)](https://www.adac.de) sowie [Wallbox-Test \(2023\): Welche ist die beste? \(adac.de\)](https://www.adac.de)
- Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen: [Marktübersicht Ladestationen | Elektromobilität.NRW \(elektromobilitaet.nrw\)](https://www.elektromobilitaet.nrw.de)
- Zentralverband der Deutschen Elektro- und Informationstechnischen Handwerke: [Fachbetriebssuche \(elektrohandwerk.de\)](https://www.elektrohandwerk.de).
- Stromtankstellenverzeichnis Going Electric: [Stromtankstellen Verzeichnis | GoingElectric.de](https://www.goingelectric.de).