

Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen

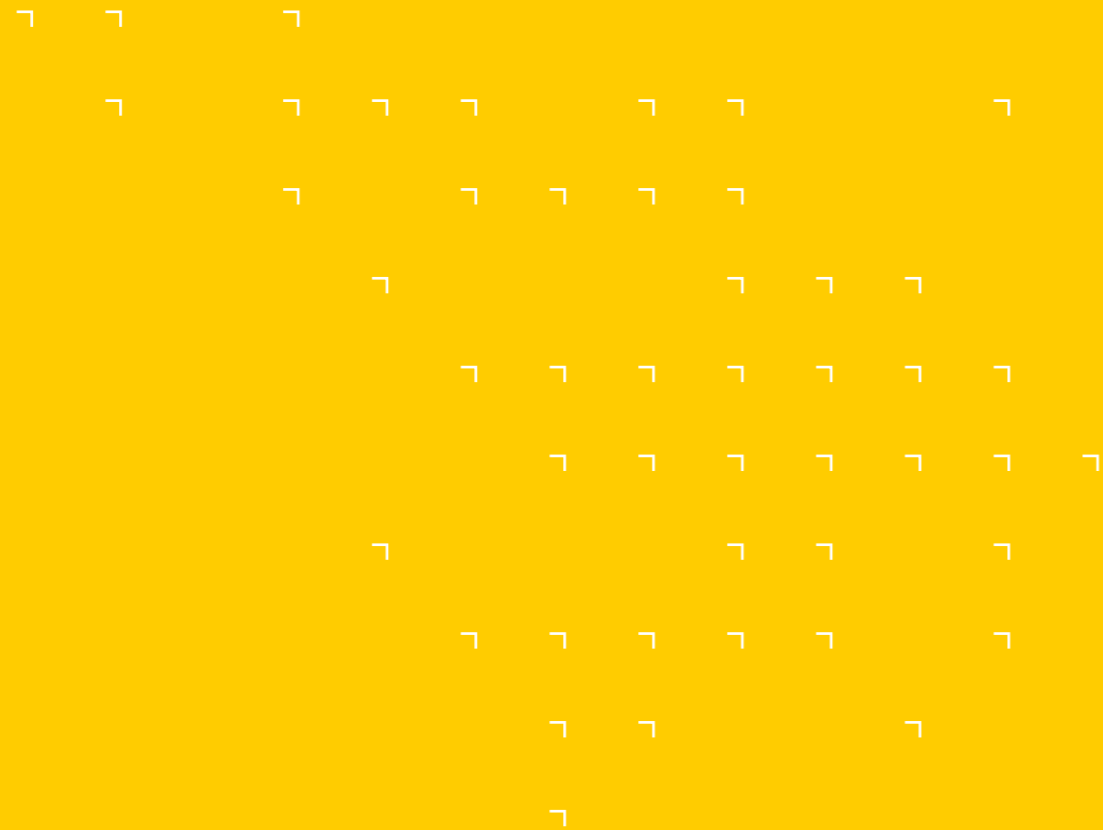
Ein Leitfaden für die Optimierung und
Beschleunigung von Genehmigungsprozessen

Nationale

 **LEITSTELLE**

Ladeinfrastruktur





01  **Zweck des Leitfadens** **07**

02  **Kommunale Genehmigungsprozesse für Ladeinfrastruktur** **08**

03  **Vertiefte Darstellung der einzelnen Verfahrensschritte** **12**

3.1 Planungsphase	12
3.1.1 Ladeinfrastrukturkonzepte	13
3.1.2 Bebauungspläne	14
3.1.3 Sondernutzungssatzungen, allgemeine Satzungen und ermessenslenkende Richtlinien	18
3.1.3 a) Abgrenzung: Satzung und ermessenslenkende Richtlinie	19
3.1.3 b) Ansiedlungs- und Ermessenssteuerung	20
3.1.3 c) Antragsumfang und Anlagen	22
3.1.3 d) Betriebskonzept	23
3.1.3 e) Checkliste	25

03

3.2 Genehmigungsphase

28

3.2.1 Baugenehmigung

28

3.2.1 a) Anspruchsgrundlage

28

3.2.1 b) Sachliche Zuständigkeit der Kommune

28

3.2.1 c) Genehmigungspflicht und Reichweite

28

3.2.1 d) Materielle Anforderungen an verfahrensfreie Bauvorhaben

33

3.2.1 e) Fallbeispiele

35

3.2.2 Sondernutzungserlaubnis

39

3.2.2 a) Zuständigkeit der Kommune und Rechtsgrundlage

39

3.2.2 b) Erlaubniserteilung durch öffentlich-rechtlichen Vertrag

39

3.2.2 c) Erlaubnisfähigkeit

41

3.2.3 Weitere mögliche Zulassungserfordernisse

47

3.2.3 a) Immissionsschutzrechtliche Genehmigung

47

3.2.3 b) Zulassungen nach Natur- und Artenschutzrecht

47

3.2.3 c) Genehmigung nach Denkmalschutzrecht

50

3.2.3 d) Zulassung bei Errichtung in existierenden Tankstellen

50

3.3 Errichtungsphase

52

3.3.1 Baustellenregelungen der Landesbauordnungen

52

3.3.2 Aufbruchgenehmigung (Sondernutzungserlaubnis)

52

3.3.3 Anordnung zur Beschilderung für Bauarbeiten

53

3.4 Betriebsphase

54

3.4.1 Beschilderung Parkplätze

54

3.4.2 Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs

55

04

Anlagen

58

Anlage 1: Anspruchsgrundlagen Baugenehmigung

59

Anlage 2: Untere Bauaufsichtsbehörden

60

Anlage 3: Baugenehmigungsverfahrensfreie Länder

62

Anlage 4: Bedingt verfahrensfreie Länder

63

Anlage 5: Übersicht über die formellen Genehmigungsvoraussetzungen im halböffentlichen Raum
in nicht oder bedingt verfahrensfreien Ländern

64

Anlage 6: Übersicht über die materiellen Genehmigungsvoraussetzungen im halböffentlichen Raum
in nicht oder bedingt verfahrensfreien Ländern

68

Anlage 7: Schritte des baurechtlichen Verfahrens in den nicht und bedingt verfahrensfreien Ländern

76

Anlage 8: Rechtsgrundlagen Sondernutzungserlaubnis

78

Anlage 9: Zuständigkeiten Sondernutzungserlaubnis

79

Anlage 10: Übersicht Denkmalschutzbehörden

80

Anlage 11: Denkmalschutzrechtliche Zulassungen bei Errichtung in der Nähe eines Baudenkmals

82

05

Quellenverzeichnis

92



Informationen

Verweis auf
QuellenangabenVerweis auf
Tabellen im Anhang



01 **Zweck des Leitfadens**

Um die Klimaziele in Deutschland zu erreichen, ist der erfolgreiche Markthochlauf der Elektromobilität ein entscheidender Faktor. Damit dies gelingt, ist der flächendeckende Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zwingend erforderlich. Dieser Leitfaden soll die Kommunen als Schlüsselakteure des Ausbaus dabei unterstützen, ihre Planungs- und Genehmigungsprozesse für die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zu optimieren und zu beschleunigen. Er zeigt landesrechtliche Gemeinsamkeiten und Unterschiede des maßgeblichen Rechtsrahmens auf und bietet mit Checklisten und Best-Practice-Beispielen aus der kommunalen Praxis leicht umsetzbare Handlungshilfen an.

02 **Kommunale Genehmigungsprozesse für Ladeinfrastruktur**



Quelle 1

Die Umsetzung von Ladeinfrastruktur erfolgt wie jedes Infrastrukturprojekt im Wesentlichen entlang der folgenden Phasen!:

PLANUNG

GENEHMIGUNG

ERRICHTUNG

BETRIEB



Bei den kommunalen Planungs- und Genehmigungsprozessen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (LIS) ist danach zu differenzieren, ob diese im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund (halböffentlicher Raum) entstehen soll:

AUF ÖFFENTLICHEN VERKEHRSFLÄCHEN

- Jede straßenrechtlich gewidmete Verkehrsfläche, einschließlich Parkplätzen
- Errichtet werden i.d.R. einzelne Ladepunkte ohne zusätzliche Einrichtungen (z. B. Überdachungen, Beleuchtungseinrichtungen, Transformatoren) sowie gewidmete P&R-Parkplätze

AUF ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHEN GRUNDSTÜCKEN IM PRIVATEIGENTUM (SOG. HALBÖFFENTLICHER RAUM)

- Flächen auf privatem Grund, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann (vgl. § 2 Nr. 45 AFIR).

DESTINATION CHARGING

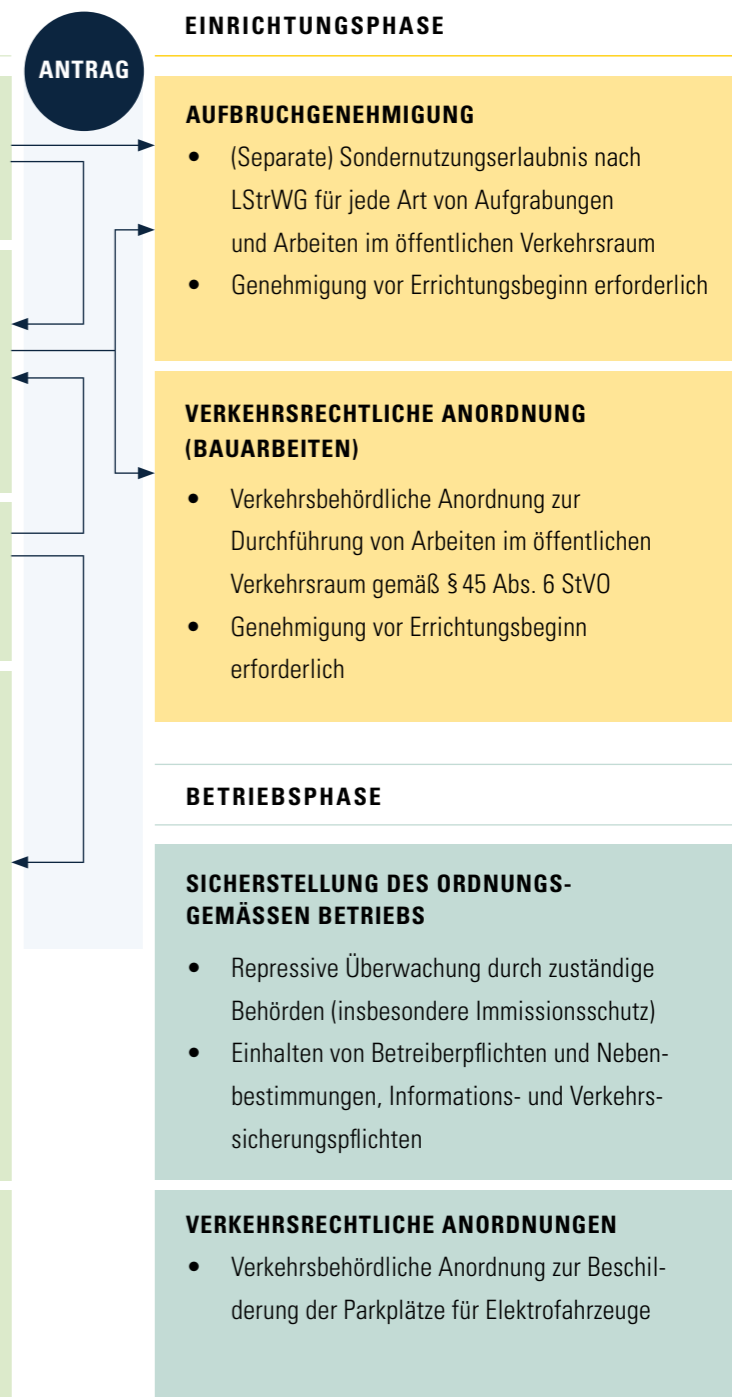
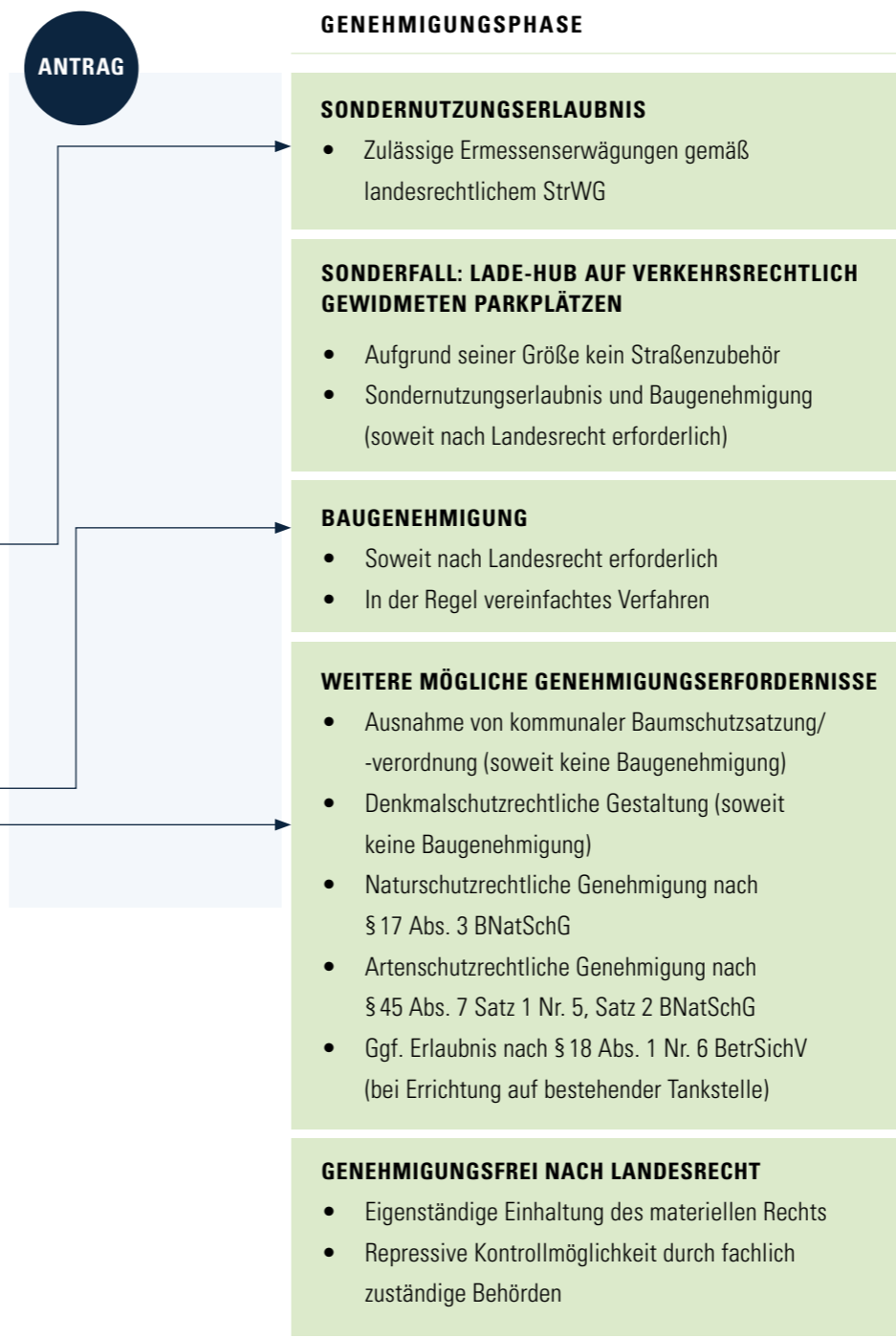
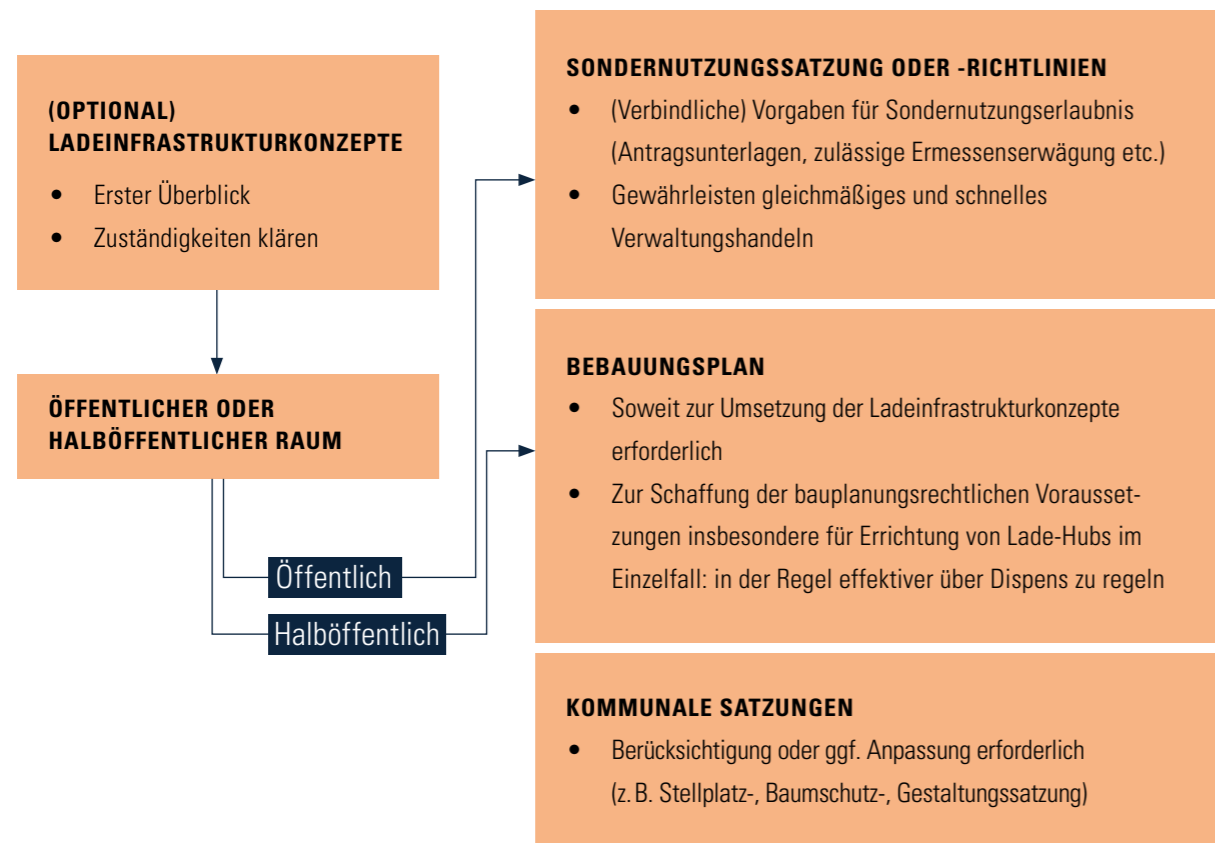
- Auf Kundenparkplatz
- Im Parkhaus
- In Großgaragen
- Auf nicht straßenrechtlich gewidmetem P&R-Parkplatz

LADE-HUB

- Sog. Lade-Hubs, welche die Funktion einer Tankstelle erfüllen (meistens Schnellladestationen), unabhängig davon, wie viele Ladepunkte sie haben und ob sie über weitere Einrichtungen (Überdachung, WC usw.) verfügen.

Idealtypische Übersicht über den Gesamtprozess

PLANUNGSPHASE



03 Vertiefte Darstellung der einzelnen Verfahrensschritte

3.1 Planungsphase

Bei der Planung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur stehen der Kommune im Wesentlichen drei Instrumente zur Verfügung, um Genehmigungsverfahren zu strukturieren und zu beschleunigen:

(3.1.1) Ladeinfrastrukturkonzepte (informelle städtebauliche Pläne):

Sie sind ein Instrument zur frühzeitigen kommunalen Steuerung des Ladeinfrastrukturausbaus.

(3.1.2) Bebauungspläne: Der Erlass von (tendenziell aufwendigen) Bebauungsplänen ist nur dann zu empfehlen, wenn an bestimmten Standorten von besonderer Bedeutung kein Baurecht für die Errichtung von Ladeinfrastruktur besteht.

(3.1.3) Sondernutzungssatzungen, allgemeine Satzungen und ermessenslenkende Richtlinien: Bewährte Steuerungsinstrumente, um rechtssichere und effiziente Sondernutzungserlaubnisse im öffentlichen Verkehrsraum zu erteilen, sind Sondernutzungssatzungen und ermessensleitende Richtlinien mit einheitlichen Vorgaben bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur.

Alle drei Instrumente werden im Folgenden näher beschrieben.

3.1.1 Ladeinfrastrukturkonzepte

In den Ladeinfrastrukturkonzepten soll festgehalten werden, welches konkrete Ziel beim Aufbau der Ladepunkte erreicht werden soll und welche Schritte dafür erforderlich sind. Die Kommunen können Ladeinfrastrukturkonzepte² im Rahmen der freiwilligen Selbstverwaltung aufstellen. Die Konzepte gehören somit – wie etwa städtebauliche Entwicklungskonzepte – zu den „informellen“ Plänen.³

Quelle 2



Quelle 3

Der Mehrwert besteht darin, dass die Kommune in Ladeinfrastrukturkonzepten **Grundsatzentscheidungen** zu den örtlichen Ausbauzielen der Elektromobilität und den hierfür erforderlichen Umsetzungsmaßnahmen treffen kann. Dies kann insbesondere bei der politischen Willensbildung im Gemeinderat hilfreich sein.

Sinnvoll ist zudem eine frühzeitige Konsultation der Netzbetreiber, überregional tätiger Ladepunktbetreiber sowie eine Einbindung der potenziell betroffenen Stellen der Kommunalverwaltung bzw. des Landratsamtes zu etwaigen Anforderungen an einzelnen Standorten (Straßenbauamt, Liegenschaftsamt, Untere Bauaufsichtsbehörde, Untere Immissionsschutzbehörde, ggf. Behindertenbeauftragte usw.). Wenn eine sensible oder vorbelastete Umgebung identifiziert wird, kann diese mangels Eignung für Ladeinfrastruktur ausgeschlossen oder zumindest einer intensiveren Prüfung unterzogen werden. Bei einer erhöhten Lärmsensibilität kann z. B. erwogen werden, ein Lärmgutachten frühzeitig zu erstellen. Weitere typische Konfliktsituationen können durch das Denkmalschutz- oder das Natur- und Artenschutzrecht begründet werden. Insgesamt entfalten Ladeinfrastrukturkonzepte auf diese Weise ihr Potenzial, auf einer der Zulassungsentscheidung vorgelagerten Ebene zur Konfliktvermeidung oder zumindest -minimierung beizutragen.

Neben den genannten rechtlichen Konflikten, die sich standortspezifisch ergeben können, sollte die Ladeinfrastrukturkonzepte auch solche Interessen berücksichtigen, die abstrakt um die Nutzung des öffentlichen Raumes konkurrieren. Es sollten insbesondere aktuelle und künftige Bedarfe an Radwegen, Parkplätzen und Grünflächen sowie andere Sondernutzungen, die sich z. B. durch gastronomische Nutzung des Gehwegbereichs ergeben, in die Planung einbezogen und abgewogen werden.

Bei der Bedarfsermittlung empfiehlt es sich, analog § 2 Abs. 2 Satz 1 BauGB mit den Nachbarkommunen abzustimmen, um Überkapazitäten, insbesondere im Grenzbereich, zu vermeiden. Um ein auf die Region abgestimmtes Konzept zu entwickeln, ist es sinnvoll, das Landratsamt zu beteiligen.⁴



Quelle 4

3.1.2 Bebauungspläne

Durch das Baulandmobilisierungsgesetz 2021 wurden die in § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB enthaltenen Möglichkeiten zur Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung erweitert. Nun ist es explizit möglich, „Flächen für Ladeinfrastruktur elektrisch betriebener Fahrzeuge“ im Bebauungsplan der Kommune festzulegen. Diese Flächen können entweder als öffentliche oder private Flächen definiert werden. Die Bauleitplanung, die die Planung und Festlegung solcher Flächen beinhaltet, kann nun als ein Instrument genutzt werden, um die gezielte Installation von Ladeinfrastruktur an bestimmten Orten im öffentlichen Raum oder in halböffentlichen Bereichen zu ermöglichen.^{5/6}



Quelle 5/6

Davon zu trennen ist die Frage, welche Handlungsoptionen für eine Kommune bestehen, falls Bauleitplanungsrecht der Realisierung von Ladeinfrastruktur potenziell entgegensteht:

Checkliste zu Grundsatzentscheidungen:

- Darstellung der Ziele des Konzeptes und der kommunalen Zuständigkeiten (zentraler kommunaler Ansprechpartner Ladeinfrastruktur, behördliche Zuständigkeiten für Genehmigung von Ladeinfrastruktur)
- Ermittlung von Bestand und Bedarf an Ladeinfrastruktur einschließlich quartiersbezogener Netzstärkeermittlung
- Identifizierung potenzieller Standorte unter Berücksichtigung der festgelegten Ausbauziele und sonstiger lokaler und standortspezifischer Rahmenbedingungen (Anzahl, Ausstattung, Umsetzung schwerpunktmäßig auf öffentlichen Verkehrsflächen oder halböffentlichen Flächen, Flächenakquise, rechtliche Anforderungen (Planungsrecht, Immissions- und Naturschutzrecht, Denkmalschutzrecht, relevantes Ortsrecht etc.)
- Unter welchen Voraussetzungen und mit welchem Verfahren werden innerhalb der Kommune Standorte vergeben?
- Modell(e) der Betreiber festlegen
- Ggf. Anweisungen an die Verwaltung über die einheitliche Handhabung bestimmter Konfliktsituationen zwecks Erreichung einer ständigen Verwaltungspraxis

PRAXISTIPP



Eine Herausforderung für Ladeinfrastrukturkonzepte kann es sein, diese aktuell zu halten, wenn sich die Bestands- und Bedarfsanalyse durch die Errichtung nicht geplanter Lademöglichkeiten überholt. Es empfiehlt sich daher, Maßnahmen im Ladeinfrastrukturkonzept priorisiert und zügig umzusetzen. Zudem kann ein regelmäßiger Abgleich mit dem „StandortTOOL“ der NOW GmbH Transparenz über die aktuellen Ladebedarfe schaffen. Allerdings dürfte eine generelle Ermächtigung der Stadtverwaltung, bereits identifizierte Standorte wieder aus dem Plan zu streichen, jedenfalls dann unzulässig sein, wenn der Plan für die Betreibersuche ein Vergabeverfahren vorsieht.



Ladeinfrastrukturkonzepte sollten ein schlüssiges Standortkonzept enthalten oder die Grundlage für ein solches Konzept schaffen, das im Nachgang z. B. in einer Sondernutzungssatzung konkretisiert wird. Auf diese Weise kann die Kommune sowohl einen städtebaulichen als auch einen straßenrechtlichen Belang schaffen und unerwünschte Standorte wirksam ausschließen. Soweit bereits auf der Planungsebene konfliktträchtige Bereiche und Standorte vermieden werden, beschleunigt und entlastet dies den späteren Zulassungsprozess im Einzelfall. Bestandteil eines solchen Konzepts ist auch ein schlüssiges Straßenraumnutzungs-konzept: Wo würden Ladestationsparkplätze etwaigen erwünschten Fahrradwegen, Außengastronomie usw. entgegenstehen und was soll wo Priorität haben?



Im ländlichen Raum kann die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur innerörtlich von untergeordneter Bedeutung sein, wenn in vielen Häusern private Wallboxen genutzt werden und öffentlich zugängliche Lade-Hubs an überörtlichen Straßen in der Nähe existieren. Der darüber hinausgehende Bedarf (etwa für Besucher oder Transitverkehr) kann dann möglicherweise über Ladepunkte auf Kundenparkplätzen gedeckt werden. In Gemeinden mit hohem Besuchs- und Reisendenaufkommen können sich dagegen zusätzliche Ladestationen auf straßenrechtlich gewidmeten Parkplätzen oder in Parkhäusern anbieten.

DESTINATION CHARGING

- Auf Kundenparkplatz
- Im Parkhaus
- In Großgaragen
- Auf nicht straßenrechtlich gewidmetem P&R-Parkplatz

LADE-HUB

- Sog. Lade-Hubs, welche die Funktion einer Tankstelle erfüllen (meistens Schnellladestationen), unabhängig davon, wie viele Ladepunkte sie haben und ob sie über weitere Einrichtungen (Überdachung, WC usw.) verfügen

- **Für Destination-Charging-Stationen** hat das Bauleitplanungsrecht in aller Regel keine Auswirkungen, da diese als untergeordnete Nebenanlagen nach § 14 BauNVO in jeder Gebietsart zulässig sind. Auch lässt sich das Genehmigungsverfahren nicht vereinfachen, da die Auswirkungen der konkreten Ladestation auch bei Vorliegen eines Bebauungsplans im jeweiligen Einzelfall zumutbar sein müssen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO).
- **Für Lade-Hubs** kann das Bauleitplanungsrecht im öffentlichen und halb-öffentlichen Raum relevant sein, da sie aufgrund ihrer Dimension weder als dem Baurecht nicht unterworfenen Straßenzubehör noch als untergeordnete Nebenanlage einzuordnen sind.

Soweit das erforderliche Baurecht nicht bereits vorhanden ist, kann durch Schaffung oder Änderung des entsprechenden Planungsrechts die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit der Anlage herbeigeführt werden. Dies wird aufgrund des aufwendigen Verfahrens in der Regel nur auf Anfrage für konkrete Ausbauprojekte zur Schaffung von Lade-Hubs im halböffentlichen Raum erfolgen. In diesem Fall sollte die Kommune zur Beschleunigung die



Derzeit besteht die größte praktische Hürde bei der Bauleitplanung darin, dass es keine ausreichenden Erfahrungswerte bezüglich der Lärmimmissionen, vor allem von Schnellladestationen, gibt. Dadurch ist zum einen unklar, was für eine Gebietsart festgesetzt werden soll, und zum anderen, wie der künftige Verkehrslärm zuverlässig prognostiziert werden kann (siehe dazu unter 3.2.1.c (cc) und 3.2.1.e).⁷

Möglichkeiten eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans (auch aufgrund der Baupflicht aus dem Durchführungsvertrag) und der Durchführung eines beschleunigten Verfahrens nach § 13 a BauGB prüfen.

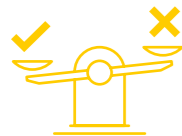
3.1.3 Sondernutzungssatzungen, allgemeine Satzungen und ermessenslenkende Richtlinien

Ob eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wird, um Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu realisieren, liegt im Ermessen der Behörde – soweit dies erforderlich ist. Die einschlägigen Straßen- und Wegegesetze der Länder sehen regelmäßig weder Tatbestandsvoraussetzungen noch Versagungsgründe vor und treffen überdies keine Aussage zu den zulässigen Ermessenserwägungen sowie zur Struktur des Erlaubnisverfahrens. Der hieraus resultierenden Rechtsunsicherheit kann die Kommune durch den Erlass einer Sondernutzungssatzung sowie durch den Erlass ermessenslenkender Richtlinien begegnen und dabei gleichzeitig erhebliches Beschleunigungspotenzial für das Erlaubnisverfahren heben.



Quelle 7

PRAXISTIPP



Sollte ein Baugenehmigungsverfahren erforderlich sein, können als weniger aufwendige Alternative zum Bauleitplanungsverfahren die Beantragung einer Ausnahme oder Befreiung (§ 31 BauGB) erwogen werden. Soweit die Gemeinde nicht zugleich Untere Bauaufsichtsbehörde ist, kann sie hierauf jedoch nur im Rahmen des gemeindlichen Einvernehmens hinwirken.

Ob eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wird, um Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu realisieren, liegt im Ermessen der Behörde – soweit dies erforderlich ist. Die einschlägigen Straßen- und Wegegesetze der Länder sehen regelmäßig weder Tatbestandsvoraussetzungen noch Versagungsgründe vor und treffen überdies keine Aussage zu den zulässigen Ermessenserwägungen sowie zur Struktur des Erlaubnisverfahrens. Der hieraus resultierenden Rechtsunsicherheit kann die Kommune durch den Erlass einer Sondernutzungssatzung sowie durch den Erlass ermessenslenkender Richtlinien begegnen und dabei gleichzeitig erhebliches Beschleunigungspotenzial für das Erlaubnisverfahren heben.

3.1.3 a) Abgrenzung: Satzung und ermessenslenkende Richtlinie

sind Gesetze im materiellen, aber nicht im formellen Sinn, da sie vom Gemeinderat erlassen werden und nicht von einem Bundes- oder Landesparlament. In der Normenpyramide stehen sie unter den Landesgesetzen. Satzungen entfalten regelmäßig Außenwirkung, begründen also Rechte und Pflichten gegenüber der Bürgerin und dem Bürger, gleichwohl gibt es einige Satzungen, die ausschließlich gemeindeintern wirken. Verstößt eine Satzung gegen höherrangiges Recht, so ist sie nichtig und entfaltet damit von Anfang an keine Rechtswirkung.

Richtlinien sind verwaltungsinterne Verwaltungsvorschriften. Sie stehen zwar in einem Rang mit der Satzung, sind aber keine Rechtsnormen, da sie grundsätzlich nur innerhalb der Verwaltung wirken und keine Außenwirkung gegenüber dem Bürger oder der Bürgerin entfalten, konkret also keine Rechte und Pflichten gegenüber dem Bürger oder der Bürgerin begründen können. Sie bedürfen daher i. d. R. auch keiner gesetzlichen Grundlage.

Zum Ermessen bei Satzungen und Richtlinien: Sofern die formellen und materiellen Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen vorliegen, ist der Gemeinde ein Ermessen eröffnet, ob und mit welchem Inhalt sie eine Satzung erlässt. Aufgrund der Funktion der Satzung als wichtiges kommunales Gestaltungsmittel des kommunalen Selbstverwaltungsrechts ist dieses Ermessen nur eingeschränkt überprüfbar, sofern die übrigen Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen vorliegen. Die Entscheidung des Satzungsgebenden wird insbesondere grundsätzlich nicht daraufhin überprüft, ob hinreichende Tatsachenermittlungen angestellt worden sind, die die Entscheidung tragen können. Das Satzungsermessen wird vielmehr erst dann rechtswidrig ausgeübt, wenn die getroffene Entscheidung „schlechterdings unvertretbar und unverhältnismäßig ist“ (BVerwG-Beschluss vom 10.01.2007 – 6 BN 3/06 –, Juris, Rn. 4).

Ermessenslenkende Richtlinien bestimmen, in welcher Weise von dem der Verwaltung eingeräumten Ermessen Gebrauch gemacht werden soll, indem sie Entscheidungsmaßstäbe geben. Sie stellen damit eine einheitliche und gleichmäßige Ermessensausübung sicher.

3.1.3 b) Ansiedlungs- und Ermessenssteuerung

Die Sondernutzungssatzung kann in Kombination mit einem Ladeinfrastrukturkonzept eine steuernde Wirkung auf die **Ansiedlung** von Ladeinfrastruktur haben. Ferner können inhaltliche **Vorgaben für die Ermessensentscheidung** geregelt werden, soweit zumindest ein straßenrechtlicher Bezug besteht. Durch eine solche Satzung können technische Mindestanforderungen an die Anlagen definiert und der öffentliche Raum vor einer übermäßigen und unsachgemäßen Nutzung geschützt werden.



PRAXISTIPP

Eine Regelung zur Steuerung von Ansiedlungen könnte insbesondere so gestaltet sein, dass keine Sondernutzungserlaubnis für Standorte erteilt wird, die nicht in einem Standortkonzept ausdrücklich festgelegt sind. Eine solche Beschränkung kann als sachlich gerechtfertigt angesehen werden, sofern das betreffende Standortkonzept mit Bezug zum Straßenrecht seinerseits rechtmäßig aufgestellt wurde.

Vorteile einer Sondernutzungssatzung:

- Gewährleistung eines Höchstmaßes an Transparenz und Diskriminierungsfreiheit im Genehmigungsverfahren
- Klarer Rahmen und direkte Vorgaben für Antragstellende/betroffene Betreiber
- Minimierung des Arbeitsaufwandes für die Verwaltung
- Vereinheitlichung des Verfahrens und damit Möglichkeit, dieses rechtssicher zu beschleunigen und zu verschlanken



PRAXISTIPP

Durch Gebührenfreiheit für die Sondernutzungserlaubnis kann die Kommune gezielte Anreize für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur setzen.

3.1.3 c) Antragsumfang und Anlagen

Die Sondernutzungssatzung kann festlegen, welche Anlagen in welcher Menge den Anträgen auf Sondernutzungserlaubnis beigelegt werden müssen. Eine genaue Festlegung der erforderlichen Antragsunterlagen ist nicht nur für die einheitliche und zügige Abwicklung der Ermessensausübung (**siehe unter 3.2.2**) bei gleichbleibend hoher Qualität von Vorteil, sondern erfordert auch von der Antragstellerin oder dem Antragsteller, sich bereits vor der Antragstellung vertieft mit den notwendigen Verfahren auseinanderzusetzen.

Folgende Anlagen sollten insbesondere angefordert werden:

- Ein Lageplan mit exakter Standortdarstellung und Maßangaben der vorgesehenen Ladepunkte,
- ein Lichtbild vom vorgesehenen Standort,
- eine visuelle Darstellung der geplanten Ladepunkte inklusive Maßangaben,
- eine Beschreibung der aktuellen Beschilderung am vorgesehenen Standort nebst entsprechenden Lichtbildern,
- das Betriebskonzept und
- ggf. die Checkliste (**siehe unter 3.1.3 e, Seite 25 – 27**).



PRAXISTIPP

Die Anlagen sollten, sofern sie schriftlich eingereicht werden, zudem digital angefordert werden (z. B. per E-Mail, auf CD-ROM oder einem USB-Stick). Dies erleichtert der Kommune die Bearbeitung der Anlagen und stellt eine bessere Vergleichbarkeit zwischen unter Umständen konkurrierenden Anträgen her. Es sollte frühzeitig darauf hingewiesen werden, dass vollständige Anträge erforderlich sind und nur diese berücksichtigt werden können.

3.1.3 d) Betriebskonzept

Die Sondernutzungssatzung sollte außerdem verlangen, dass ein Betriebskonzept zusammen mit dem Antrag auf Sondernutzung vorgelegt wird. Dieses Konzept sollte nachweisen, dass der Betrieb der Ladeinfrastruktur sicher und störungsfrei gewährleistet wird. Als Grundlage für die Ermessensentscheidung der Genehmigungsbehörde sollten Informationen über die persönliche, wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit des Betreibers in das Konzept integriert werden. Außerdem sollte geprüft werden, ob das betreffende Betriebskonzept eine durchgehende Erreichbarkeit per Telefon oder Mail im Störfall (Störungshotline auf der Ladestation) sowie einen Zugriff auf die Ladestation aus der Ferne (Remotefähigkeit) ermöglicht. Förderlich ist, wenn eine möglichst schnelle Störungsbehebung vor Ort und ein Second-Level-Support gewährleistet werden. (**Vertiefung, siehe Seite 24**)

VERTIEFUNG

ZULÄSSIGE KRITERIEN FÜR EINE AUSWAHLENTSCHEIDUNG

Wenn mehrere Antragsteller um eine Sondernutzungserlaubnis konkurrieren, muss eine fehlerfreie Auswahlentscheidung getroffen werden. Hierbei darf die Behörde nicht nur die üblichen rechtlichen Kriterien des Straßen- und Wegerechts berücksichtigen, sondern kann und sollte auch andere relevante Faktoren einbeziehen, da andernfalls eine willkür- und diskriminierungsfreie Entscheidung nicht möglich wäre.

Dazu kann die Satzung weitere Kriterien für das Betriebskonzept definieren, die bei konkurrierenden Antragstellern in die Auswahlentscheidung einfließen. Solche Kriterien müssen jedoch sachlich determiniert sein, um eine transparente, konsistente und effiziente Ermessensentscheidung zu gewährleisten, die notfalls einer gerichtlichen Kontrolle standhält.

Zu den Kriterien für eine Auswahlentscheidung zählen:

- Nachhaltigkeitsaspekte, wie das Betreiben der Ladepunkte mit 100 % regenerativem Strom,
- Erfüllung bestimmter technischer Voraussetzungen (z. B. Ladeleistung > 11 kW),
- Verweis auf Referenzprojekte als Nachweis über Erfahrungen bei der Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur,
- Möglichkeit zur Zahlung an den Ladepunkten selbst mit EC- oder Kreditkarte,
- Art und Umfang des Support-Angebots im Störfall.

Es bietet sich daher an, möglichst umfassende Betriebskonzepte anzufordern und eine Gewichtung der einzelnen entscheidungserheblichen Kriterien vorzunehmen. Dies kann beispielsweise durch die Einführung eines Punktesystems geschehen, innerhalb dessen die einzelnen Kriterien eine bestimmte Punktzahl erhalten.

3.1.3 e) Checkliste

Eine von dem Antragsteller auszufüllende und zwingend einzureichende Checkliste (**siehe Seite 26/27**) kann eine schnelle Prüfung der Vollständigkeit und Plausibilität der Antragsunterlagen erleichtern. Die folgenden Punkte können im Rahmen einer Checkliste abgefragt werden. Sie beruht auf Erfahrungswerten, erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann nach Belieben ergänzt oder gekürzt werden.



Checkliste

-
- Gute Sichtbarkeit des Ladestandortes
 - Barrierefreie Zugänglichkeit und Bedienbarkeit
 - Keine Verlegung von Ladekabeln über Geh- und Radwegflächen beim Ladevorgang erforderlich
 - Keine bereits vorhandene Nutzungszuweisung (z. B. Behindertenparkplatz nach § 45 Abs. 1 b Nr. 2 StVO; eingeschränktes Halteverbot)
 - Keine Beeinträchtigung benachbarter Parkplätze und Radwege
 - Keine Beeinträchtigung von Verkehrseinrichtungen, Beschilderungen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen
 - Sicherheitsabstand zwischen dem Ladepunkt und Fahrbahn wird eingehalten.
 - Verbleibende ausreichende Gehwegbreite wird eingehalten.
 - Anlage im Straßenraum: Durch die geplante Anlage wird der Anteil von beidseitig max. 5 % der für das Laden reservierten öffentlichen Parkplätze im Straßenabschnitt (100 m zu beiden Seiten) nicht überschritten.
-
- Anlage auf öffentlichen Parkplätzen: Durch die geplante Anlage wird der Anteil von max. 5 % der für das Laden reservierten öffentlichen Parkplätze nicht überschritten.
 - Sind von dem Betreiber weitere Ladepunkte im Umfeld des beantragten Standorts geplant?
Anzahl: _____
 - Sind von dem Betreiber schon weitere Ladepunkte in Betrieb?
Anzahl: _____
 - Die Referenzprojekte sind beigefügt.
 - Ein Testat des Netzbetreibers über die Anschlussverfügbarkeit der Anlage liegt vor (bitte beifügen).
 - Die Anlage soll nach Möglichkeit mit zertifiziertem Ökostrom betrieben werden. Die Möglichkeit, eine Schnellladeeinrichtung zu installieren, wurde geprüft.
 - Ein Betriebskonzept liegt vor (bitte beifügen).
 - Die Roaming-Fähigkeit ist nachgewiesen.
 - Die Leitungspläne sind beigefügt.
 - Die benötigten Lichtbilder sind angefügt.
-

3.2 Genehmigungsphase

Wie unter 2. „Kommunale Genehmigungsprozesse für Ladeinfrastruktur“ dargestellt, ist hinsichtlich der erforderlichen Genehmigungsverfahren für Ladeinfrastruktur im Wesentlichen zwischen einer etwaig erforderlichen Baugenehmigung für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im halböffentlichen Raum und der Sondernutzungserlaubnis für die Errichtung auf öffentlichen Verkehrsflächen zu unterscheiden.

3.2.1 Baugenehmigung



Seite 59

3.2.1 a) Anspruchsgrundlage

Zu den landesrechtlichen Anspruchsgrundlagen für die Erteilung einer Baugenehmigung (**Anlage 1**).



Seite 60

3.2.1 b) Sachliche Zuständigkeit der Kommune

Zur Zuständigkeit der Kommune als Untere Bauaufsichtsbehörde (**Anlage 2**).

3.2.1 c) Genehmigungspflicht und Reichweite

aa) Zusammenfassung Genehmigungspflicht (**siehe Seite 29**).

ZUSAMMENFASSUNG GENEHMIGUNGSPFLICHT

Auf öffentlichen Verkehrsflächen

Die Baugenehmigungspflicht entfällt im öffentlichen Straßenraum ggf. durch Einordnung als Straßenzubehör, Urteile aus Bayern und Berlin-Brandenburg entfalten entsprechende Indexwirkung.*

Wird die in o. g. Urteilen angeführte Größe eines Parkscheinautomaten wesentlich überschritten, kommt es auf die Verfahrensfreiheit nach nebenstehenden Regelungen an.

Auf halböffentlichen Flächen

Verfahrensfrei**

Baden-Württemberg
Brandenburg
Bremen
Hessen
Mecklenburg-Vorpommern
Niedersachsen
Rheinland-Pfalz
Sachsen
Sachsen-Anhalt
Schleswig-Holstein
Thüringen

Verfahrensfrei unter bestimmten Bedingungen***

Bayern (Anlagengröße)
Saarland (Standort)

Nicht explizit verfahrensfrei****

Berlin
Hamburg
Nordrhein-Westfalen

Bei Kombination mit anderen Elementen zu einheitlichem Gesamtbauvorhaben Genehmigungspflicht des Gesamtvorhabens (z. B. Tankstelle, Supermarkt) oder der übrigen Anlagen (Trafos, Überdachungen) „infiziert“ die Ladestation; späteres „Hinzukommen“ der Ladestation zu einem bereits errichteten Vorhaben bleibt verfahrensfrei.

* Zur Einordnung als Straßenzubehör und zum Größenkriterium eines „üblichen Parkscheinautomaten“ siehe BayVGH, Beschluss vom 13.07.2018, Az. 8 CE 18.1071, Juris Rdnr. 15 f. und OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 11.10.2022, Az. OVG 1 S 28/22, Juris Rdnr. 5. Diese Rechtsprechung ist zumindest auf Hamburg und NRW übertragbar, weil auch dort sonstige Anlagen, die der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs dienen, Wege- bzw. Straßenzubehör sind und die dortigen Landesbauordnungen auf Anlagen des öffentlichen Verkehrs unanwendbar sind.

** In elf Bundesländern ist die Errichtung von Ladestationen verfahrensfrei. Eine Aufzählung mit einer Übersicht über die Regelungen und ihre Reichweite findet sich in der Anlage 3 (siehe Seite 62).

*** In Bayern und im Saarland ist die Errichtung von Ladestationen nur unter der Einhaltung bestimmter Bedingungen verfahrensfrei. Eine Übersicht über die Regelungen findet sich in der Anlage 4 (siehe Seite 63).

**** Sofern die jeweilige oberste Bauaufsichtsbehörde Ladestationen als verfahrensfreie unbedeutende Anlagen bzw. Ladestationen in Parkhäusern als verfahrensfreie technische Gebäudeausrüstung ansieht, sollte sie zwecks einheitlicher Handhabung – sofern nicht erfolgt – ein entsprechendes Rundschreiben an die untergeordneten Bauaufsichtsbehörden erlassen. Empfehlenswert ist auch eine Mitteilung an einen etwaigen Ladesäulenbetreiber-Verband oder eine Veröffentlichung auf den Webseiten des Landes zur Klarstellung, dass kein Bauantrag eingereicht werden muss.



Seite 64

bb) Übersicht über die formellen Genehmigungsvoraussetzungen
Eine detaillierte Übersicht über die formellen Genehmigungsvoraussetzungen für Ladestationen im halböffentlichen Raum in den Ländern, in denen es keine bzw. nur bedingte Verfahrensfreiheit gibt, findet sich in der **Anlage 5**.



Seite 68

cc) Übersicht über die materiellen Genehmigungsvoraussetzungen
Eine detaillierte Übersicht über die materiellen Genehmigungsvoraussetzungen für Ladestationen im halböffentlichen Raum in den Ländern, in denen es keine bzw. nur bedingte Verfahrensfreiheit gibt, findet sich in der **Anlage 6**.



VERTIEFUNG

PLANUNGSRECHTLICHE EINORDNUNG DER NUTZUNGSART

Nach allen Bauordnungen der nicht bzw. bedingt verfahrensfreien Länder ist im Genehmigungsverfahren Bauplanungsrecht zu prüfen. Bei der Prüfung von §§ 30, 33, 34 Baugesetzbuch (BauGB) hat eine Einordnung der jeweiligen Ladeinfrastruktur nach der Art der baulichen Nutzung zu erfolgen.

Lade-Hubs stellen – je nach Einordnung der typischerweise zu erwartenden Immissionen – erheblich belästigende, nicht erheblich belästigende, (das Wohnen) nicht wesentlich störende oder nicht störende Gewerbebetriebe i. S. der Baunutzungsverordnung (BauNVO) dar. Nur ausnahmsweise kommt eine Einordnung als Tankstelle i. S. v. § 2 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO in Betracht, wenn aufgrund der Anzahl der Schnellladepunkte ein derartiger An- und Abverkehr erzeugt wird, dass das resultierende Störpotenzial mit „herkömmlichen“ Tankstellen vergleichbar ist.

Destination Charging auf Kundenparkplätzen, in Parkhäusern, auf P&R-Parkplätzen usw. ist dagegen in der Regel als untergeordnete Nebenanlage i. S. v. § 14 BauNVO zu betrachten, die dem Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke dient und die seiner Eigenart nicht widerspricht. Selbst wenn aufgrund einer Häufung von Ladestationen an einen womöglich störenden Gewerbebetrieb zu denken wäre, dürfte dieser in denselben Baugebieten i. S. v. §§ 2 ff. BauNVO zulässig sein, wie die Hauptnutzung selbst. Deshalb wird in diesen Fällen die Gebietsverträglichkeit nach den Besonderheiten des Einzelfalls gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO (analog) entscheidend sein.

In Betracht kommt hier insbesondere die Verursachung unzumutbarer Lärmimmissionen. Die Unzumutbarkeit lässt sich nicht nach der abstrakten Gebietsart beantworten, sondern hängt von der Schutzwürdigkeit der konkret umliegenden Bebauung und technischen Beschaffenheit der jeweiligen Anlage ab. Sie ist deshalb in jedem Einzelfall separat zu entscheiden und ggf. mit einem Gutachten zu klären. Gleiches gilt für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebotes aus § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO (analog).

Erhebliche Rechtsunsicherheiten ergeben sich aktuell noch daraus, dass es an ausreichenden Erfahrungswerten und einer hinreichenden Aufbereitung der Problematik durch Wissenschaft und Rechtsprechung für eine belastbare Lärmprognose fehlt.

Dabei muss betont werden, dass von Lade-Hubs deutlich höhere Belastungen als von Einzelladestationen ausgehen werden. Solange die genannten Rechtsunsicherheiten bestehen, empfiehlt sich die Realisierung von Lade-Hubs vor allem in Gewerbe- und Industriegebieten bzw. in sonstigen vorbelasteten Umgebungen.

Als Faustregel kann festgehalten werden:

Je sensibler und je stärker vorbelastet das Gebiet und je lauter die Anlage ist, umso eher empfiehlt sich ein Lärmgutachten. Die Notwendigkeit sollte bereits vor Antragstellung geklärt werden, damit der Bauantrag bereits bei Einreichung vollständig ist und keine Nachreichung verlangt werden muss.

VERTIEFUNG

KOMMUNALE STELLPLATZSATZUNG

In der Regel ist im Baugenehmigungsverfahren auch die Übereinstimmung mit örtlichen Bauvorschriften zu prüfen. Hier können bei Destination Charging im halböffentlichen Raum Konflikte mit einer etwaigen Satzung über die Anzahl der notwendigen Stellplätze auftreten. Manche Unteren Bauaufsichtsbehörden sehen in der Ausstattung eines Stellplatzes mit Elektroladestationen einen Wegfall notwendiger Stellplätze. Um dies zu vermeiden, sollte die ausbauwillige Gemeinde – soweit landesrechtlich zulässig – ihre Stellplatzsatzung dahingehend ergänzen, dass mit Elektroladestationen ausgestattete Stellplätze nicht zum Wegfall notwendiger Stellplätze führen.

Ein entsprechender Anpassungsbedarf besteht nach wie vor trotz des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG): Nach §§ 6, 7 GEIG besteht eine Pflicht zur Ausstattung einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität und nicht mit Ladepunkten (siehe § 2 Nr. 9, Nr. 10 GEIG); solche müssen bei zu errichtenden Nichtwohngebäuden mit mindestens sechs Stellplätzen geschaffen werden (mindestens ein Stellplatz pro Gebäude, siehe § 7 Nr. 2 GEIG). Darüber hinaus gilt die Ausstattungspflicht für neu zu errichtende Gebäude (§§ 6, 7 GEIG) und für größere Renovierungen im Bestand, die auch den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes erfassen (§§ 8, 9 GEIG).

KOMMUNALE BAUMSCHUTZSATZUNG

Ein weiteres Konfliktfeld sind Baumschutzsatzungen oder -verordnungen nach Landesrecht, mit denen bestimmte Bäume auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nicht beseitigt, beschädigt oder unterbaut werden dürfen oder Teile der Natur und Landschaft unter Schutz gestellt werden. Die Vorhabenträger müssen sich rechtzeitig vor Antragstellung über Existenz und Geltungsbereich derartiger Regelwerke informieren und ihre Pläne an diese entweder anpassen, eine etwaig erforderliche Ausnahmegenehmigung oder eine Befreiung nach der jeweiligen Bauordnung beantragen.

KOMMUNALE ORTSGESTALTUNGSSATZUNG

Außerdem können u. U. die Vorschriften einer kommunalen Ortserhaltungs- oder Gestaltungssatzung (z. B. Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 BayBO) dem Ausbau von Ladeinfrastruktur entgegenstehen. Es ist ratsam, dass die Kommune, die den Ausbau plant, prüft, inwieweit Ladestationen den Anforderungen der Satzung nicht entsprechen würden und ob es städtebaulich wünschenswert ist, die Vorschriften zu lockern.

dd) Verfahrensschritte und Verfahrensbeschleunigung

Eine tabellarische Übersicht über die Verfahrensschritte in den Ländern, in denen es keine bzw. nur bedingte Verfahrensfreiheit gibt, findet sich in der **Anlage 7**. Es bieten sich verschiedene Möglichkeiten der Verfahrensbeschleunigung an.



Seite 76

3.2.1 d) Materielle Anforderungen an verfahrensfreie Bauvorhaben

Alle baulichen Anlagen müssen allen Anforderungen des materiellen Baurechts entsprechen, auch wenn sie verfahrensfrei sind oder in einem vereinfachten Verfahren genehmigt werden.¹⁸ Der Bauherr hat dies von sich aus zu beachten. Dabei gilt die folgende Differenzierung:



Quelle 18

Bauliche Anlagen auf Privatgrundstücken

Hier muss das gesamte Bauordnungs- und Bauplanungsrecht eingehalten werden, auch wenn es nur eines vereinfachten oder keines Genehmigungsverfahrens bedarf. Das bedeutet, dass das Vorhaben mit jeder einzelnen einschlägigen Vorschrift des gesamten öffentlichen Baurechts übereinstimmen muss. Planungsrechtlich müssen §§ 29–38 BauGB eingehalten werden und bauordnungsrechtlich die gesamte jeweilige Landesbauordnung und jede auf dieser Grundlage erlassene Satzung und Verordnung.

Bauliche Anlagen auf öffentlicher Straßenfläche

(1) Bauordnungsrecht

In allen Ländern außer NRW, Berlin und Hamburg ist das gesamte Bauordnungsrecht einzuhalten. Die grundsätzliche Anwendbarkeit der Bauordnung folgt im Umkehrschluss aus der ausdrücklichen Nennung von Ladestationen unter den verfahrensfreien Anlagen.

VERTIEFUNG

TYPENGENEHMIGUNG UND WEITERE MÖGLICHKEITEN DER VERFAHRENSBESCHLEUNIGUNG

Eine Möglichkeit, das Baugenehmigungsverfahren zu entlasten und auf die standortspezifischen Fragen zu beschränken, ist die Typengenehmigung. Da Ladestationen in Serienproduktion hergestellt werden, treten einige Fragen unabhängig vom Standort auf. Die meisten Bauordnungen⁸ sehen daher die Möglichkeit einer Typengenehmigung vor.⁹ Sie wird durch die oberste (teilweise die obere) Bauaufsichtsbehörde für bauliche Anlagen erteilt, die mehrfach in gleicher Ausführung errichtet werden sollen.¹⁰

Ist ein Baugenehmigungsverfahren einschlägig (sei es mangels Verfahrensfreiheit für die Ladestation oder wegen Kombination der Ladestation mit einem genehmigungspflichtigen Element), ist es i. S. des Bauherrn, dass das Genehmigungsverfahren nur die Fragen betrifft, die sich aus dem jeweiligen Standort ergeben. Beabsichtigt ein Vorhabenträger mehrere nichtverfahrensfreie Ladepunkte im selben Bundesland zu errichten, kann er im Voraus eine Typengenehmigung für das jeweilige Bundesland beantragen, um die Genehmigungsverfahren zu verkürzen.

Bei der Typengenehmigung werden die standortunabhängigen Anforderungen des Bauordnungsrechts wie etwa die Standsicherheit, der Brandschutz oder der Wärme-, Erschütterungs- und Schallschutz geprüft.¹¹ Fragen wie Abstandsflächen, Bauvorschriften oder -planungsrecht werden nicht erfasst.¹² Die Typengenehmigung ist für die Dauer von fünf Jahren befristet.¹³ Hessen, NRW, Sachsen und Hamburg erkennen die Typengenehmigungen aller anderen Länder an.¹⁴ In Bayern,¹⁵ Rheinland-Pfalz, Thüringen, Sachsen-

Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein muss die oberste oder obere Bauaufsichtsbehörde im Einzelfall entscheiden, ob eine Typengenehmigung aus einem anderen Land wegen Vergleichbarkeit des Schutzniveaus anerkannt werden kann.¹⁶ Niedersachsen (§ 73a NBauO) hat keine Bestimmung über die Anerkennung von Typengenehmigungen anderer Länder.

Ein frühzeitiger Kontakt mit den Netzbetreibern kann die Verfahren für Sondernutzung und Baugenehmigung beschleunigen. Die langen Rückmeldezeiten der lokalen Netzbetreiber sind ein häufig auftretendes Problem. Daher sollten sich die Antragstellenden zeitgleich mit Antragstellung für eine Sondernutzung und eine Baugenehmigung mit dem zuständigen Netzbetreiber in Verbindung setzen. So ist der rechtzeitige Netzanschluss für die Ladeinfrastruktur gewährleistet.

Wie wichtig die Einreichung vollständiger Unterlagen ist, war bereits im Rahmen der Sondernutzung Thema. Die Bauvorschriften der Länder enthalten Vorgaben für das Baugenehmigungsverfahren. Sie regeln auch, wie viele Ausfertigungen der Bauvorlagen einzureichen sind, wenn andere Behörden beteiligt werden müssen.¹⁷ Die Genehmigungsbehörde sollte sofort nach der ersten Durchsicht der Bauunterlagen abschätzen, wie viele Behörden zu beteiligen sind, und direkt die entsprechende Anzahl von Bauvorlagen verlangen. Gleiches gilt für den Antrag auf Sondernutzungserlaubnis. Alle Behörden sollten zur Verfahrensbeschleunigung möglichst gleichzeitig einbezogen werden.

Für NRW, Berlin und Hamburg gilt dies, wenn die jeweilige oberste Bauaufsichtsbehörde klarstellt, dass Ladestationen verfahrensfreie unbedeutende Anlagen darstellen. Andernfalls sind sie als Straßenzubehör zu behandeln, sodass die jeweilige Bauordnung auf sie keine Anwendung findet.

(2) Bauplanungsrecht

Wird Ladeinfrastruktur als straßenrechtliches Zubehör qualifiziert, ist Bauplanungsrecht auf ihre Errichtung und Änderung nicht anwendbar.¹⁹ Diese Maßnahme ist als Änderung einer öffentlichen Straßenfläche dann ausschließlich straßenrechtlich zu beurteilen.

3.2.1 e) Fallbeispiele

Die folgenden Fallbeispiele aus der kommunalen Praxis sollen die bei der Realisierung typischer Lade-Use-Cases auftretenden Fragestellungen und Konflikte veranschaulichen.

ee) Errichtung eines Supermarkts mit Ladestationen

Eine Grundstückseigentümerin will in einem allgemeinen Wohngebiet einen Supermarkt mit Ladestationen auf dem Kundenparkplatz errichten. Dies führt zu folgenden rechtlichen Einordnungen hinsichtlich der **Zulässigkeit**:

- Die Ladestationen bilden mit dem Supermarkt ein Gesamtvorhaben. Obwohl sie selbst keiner Baugenehmigung bedürfen, ist für das Gesamtvorhaben eine solche erforderlich.
- Bauplanungsrechtlich ist das Gesamtvorhaben als ein der Versorgung des Gebiets dienender Laden i. S. v. § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO einzuordnen. Es fügt sich damit nach der Art der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung ein (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB).



Quelle 19



VERTIEFUNG
Quelle 8–17

Trotz dieser grundsätzlichen Zulässigkeit können **Rechtsunsicherheiten** bei der Realisierung des Vorhabens entstehen:

- Das in § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB enthaltene Rücksichtnahmegebot (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB) muss beachtet werden, was eine Einzelfallbetrachtung erforderlich macht.
 - Von den Ladestationen als Bestandteil des Gesamtvorhabens dürfen keine für die umliegende Wohnbebauung unzumutbaren **Immissionen** (insbesondere Lärmwirkungen) ausgehen. Grundsätzlich müssen hierfür die Immissionsrichtwerte aus Nr. 6.1 der TA-Lärm eingehalten werden. Für allgemeine Wohngebiete betragen diese tagsüber 55 dB(A) und nachts 40 dB(A). Insbesondere, wenn Schnellladestationen zum Einsatz kommen sollen, muss mit einer nicht unerheblichen Geräuschentwicklung gerechnet werden, sodass eine gutachterliche Lärmimmissionsprognose erforderlich sein kann. Bei vorbelasteten Gebieten könnte diese etwa zeigen, dass die Zusatzbelastung tagsüber nicht relevant ins Gewicht fällt (Nr. 3.2.1 Abs. 2 Satz 1 TA-Lärm) und das nachts mit keiner Geräuschentwicklung zu rechnen ist, weil nach Ladenschluss der umzäunte Parkplatz gesperrt wird oder die Ladestationen automatisch abgeschaltet werden. Für den Fall, dass die Ladestationen auch außerhalb der Öffnungszeiten, insbesondere nachts, zugänglich sein sollen, bedarf es einer positiven Lärmprognose auch für die Nachtzeit.
- Die Zulässigkeit des Vorhabens hängt somit von der Immissionswirkung der Ladestationen sowie der Vorbelastung der Umgebung ab, sodass die bloße abstrakte Zulässigkeit des Vorhabens seiner Art nach noch keine vollständige Rechtssicherheit bietet.

- Auch die den Ladestationen zugeordneten **Stellplätze** können ein rechtliches Hindernis darstellen. Wenn Landesbauordnungen die Zulässigkeit eines Vorhabens an die Schaffung einer ausreichenden Zahl notwendiger Stellplätze knüpfen, muss geklärt werden, ob die für Elektrofahrzeuge reservierten Stellplätze mit eingerechnet werden können. Sollte dies nach der gängigen Verwaltungspraxis der Bauaufsichtsbehörde vor Ort nicht der Fall sein, kann die Gemeinde diesem Umstand durch entsprechende Anpassung ihrer Stellplatzsatzung begegnen.

ff) Nachträgliche Installation von Ladestationen auf Supermarktparkplatz
Ein Grundstückseigentümer will den Parkplatz seines Supermarkts nachträglich mit Ladestationen und den dazugehörigen Transformatoren ausstatten. Der Supermarkt liegt in einem faktischen allgemeinen Wohngebiet. Das Vorhaben beschränkt sich jedoch auf die Ladestationen und die hierfür erforderlichen Transformatoren. Für beide Anlagen ist die **Genehmigungsfreiheit zu prüfen:**

- Auch wenn nur die Transformatoren einer Baugenehmigung bedürfen, führt dies zu einer „Infizierung“ des gesamten Vorhabens und es wird genehmigungspflichtig.
- Auch wenn keine Baugenehmigung notwendig sein sollte, befreit dies nicht von der Pflicht, die öffentlich-rechtlichen Vorschriften einzuhalten, also insbesondere das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht. Bei Verstößen sind nachträgliche Verfügungen der zuständigen Bauaufsichtsbehörde möglich.

Zwar nehmen die Ladestationen und die hierzu gehörigen Transformatoren keine mit dem Supermarkt vergleichbare Fläche ein und sind deshalb als

untergeordnete Nebenanlagen i. S. v. § 14 Abs. 1 Satz 1 BauNVO grundsätzlich zulässig. Es können sich jedoch die gleichen Probleme mit Blick auf das **Rücksichtnahmegebot** und die Anzahl der notwendigen **Stellplätze** wie im vorstehenden Beispiel stellen. Die Baugenehmigungsfreiheit hat hierauf im Ergebnis keine Auswirkungen.

gg) Errichtung eines Lade-Hubs

Ein Grundstückseigentümer will einen Lade-Hub errichten. Dieser soll aus 15 Schnellladepunkten, den dazugehörigen Transformatoren, einem WC, mehreren Warenautomaten und einer Überdachung bestehen. Der Standort liegt in einem faktischen Mischgebiet.

Hier gilt Folgendes:

- Die Dimension des Vorhabens und die geplante Überdachung führen dazu, dass das Gesamtvorhaben einer Baugenehmigung bedarf. Dass Schnellladepunkte selbst keiner Baugenehmigung bedürfen, spielt aufgrund der „Infizierung“ des Gesamtvorhabens keine Rolle.
- Fraglich ist, ob sich der Lade-Hub nach Art der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung einfügt (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB). Nach der hier vertretenen Auffassung stellt der Lade-Hub grundsätzlich einen Gewerbebetrieb dar. Allerdings ist von der Rechtsprechung noch nicht geklärt, ob der von einem Lade-Hub üblicherweise ausgehende Lärm in das für Kern-, Dorf- und Mischgebiete übliche Spektrum fällt (siehe Nr. 6.1 d TA-Lärm) und somit einen das Wohnen nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieb i. S. v. § 6 Abs. 1 BauNVO darstellt. Die Errichtung eines Lade-Hubs ist daher mit erheblicher **Rechtsunsicherheit** für den Antragsteller verbunden.

→ Für die ausbauwillige Gemeinde empfiehlt sich daher der Erlass eines Bebauungsplans (Sondergebiet Lade-Hub). Die größte Herausforderung dabei dürfte aufgrund der bisher spärlichen Datengrundlage die Erstellung einer zuverlässigen Prognose über den Anlagenlärm darstellen, um die Belange der immissionsschutzrechtlichen Nachbarn korrekt abzuwägen.

3.2.2 Sondernutzungserlaubnis

3.2.2 a) Zuständigkeit der Kommune und Rechtsgrundlage

Die Kommune erteilt die Sondernutzungserlaubnis. Für eine Übersicht über die landesrechtlichen Rechtsgrundlagen und konkreten behördlichen Zuständigkeiten in den einzelnen Bundesländern (**Anlage 8 und 9**).



Seite 78/79

3.2.2 b) Erlaubniserteilung durch öffentlich-rechtlichen Vertrag

Die Erlaubnis, einen Ladepunkt auf öffentlichem, gewidmetem Boden zu errichten und zu betreiben, kann auch durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag erteilt werden. Die §§ 54 ff. VwVfG stellen den Behörden bei der Ausübung ihrer öffentlich-rechtlichen Verwaltungstätigkeit den öffentlich-rechtlichen Vertrag als weitere Handlungsform neben dem Verwaltungsakt zur Verfügung.²⁰ Somit kann auch eine Sondernutzung durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt werden.



Quelle 20

Die Erlaubniserteilung für eine Sondernutzung durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag bietet dabei einige Vor-, aber auch Nachteile.

Zunächst gilt, dass im Gegensatz zum einseitigen Vorgehen beim Verwaltungsakt die Verwaltung beim öffentlich-rechtlichen Vertrag konsensual agiert. Dies macht den Vertrag zu einer Handlungsform, die nicht auf ein Über-/Unterordnungsverhältnis zugeschnitten ist, sondern auf Ebenbürtigkeit von Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern beruht. Dies ermöglicht flexiblere Lösungen.

Gegen den öffentlich-rechtlichen Vertrag sprechen jedoch einige rechtliche, aber auch faktische Erwägungen. Der Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur ist ein Vorhaben, das viele Verwaltungsressourcen beansprucht. Wenn dabei noch Vertragsverhandlungen hinzukommen, die die Verwaltung personell und zeitlich binden, wird das Verfahren verkompliziert und verlangsamt. Insbesondere in Kombination mit einer Sondernutzungssatzung können bei einer Erlaubniserteilung durch einen Verwaltungsakt Ressourcen eingespart werden und das Verfahren vereinfacht und beschleunigt werden. Auch in rechtlicher Hinsicht ist der vermeintliche Gestaltungsspielraum eines öffentlich-rechtlichen Vertrages begrenzt. Mögliche Vertragsinhalte sind durch das Koppelungsverbot, das Äquivalenzprinzip und die Geltung der allgemeinen Verbotsgesetze begrenzt. Auch die Möglichkeit, durch einen Vertrag mit Ausschließlichkeitsklausel den Aufbau von Ladeinfrastruktur durch ein ausgewähltes Unternehmen „aus einer Hand“ durchführen zu lassen, ist zumindest kritisch zu betrachten, da das Sondernutzungsrecht grundsätzlich einzelfallbezogene Entscheidungen verlangt.

Insgesamt dürfte eine Kombination aus einem Ladeinfrastrukturkonzept und einer Sondernutzungssatzung oder zumindest einer ermessenslenkenden Richtlinie, die dann durch Sondernutzungserlaubnisse im Einzelfall umgesetzt wird, rechtssicherer und effizienter und damit zu bevorzugen sein.

VOR- UND NACHTEILE DES ÖFFENTLICH-RECHTLICHEN VERTRAGES

Vorteile

- Konsensuale Handlungsform, die auf Ebenbürtigkeit von Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern beruht, statt einseitiges Vorgehen durch Verwaltungsakt
- Dadurch flexiblere Ausgestaltungen möglich

Nachteile

- Zusätzlicher behördenseitiger personeller und zeitlicher Aufwand durch Vertragsverhandlungen
- Gestaltungsspielraum durch Koppelungsverbot, Äquivalenzprinzip und Geltung der allgemeinen Verbotsgesetze begrenzt
- Regelung des ausschließlichen Ladeinfrastrukturausbaus durch ein bestimmtes Unternehmen steht Erfordernis der Einzelfallentscheidung über die Sondernutzung entgegen.

3.2.2 c) Erlaubnisfähigkeit

Die Gewährung der Sondernutzungserlaubnis hängt vom Vorliegen der nachstehend beschriebenen formellen und materiellen Voraussetzungen ab.

hh) Formelle Erlaubnisvoraussetzungen

In formeller Hinsicht ist ein Antrag bei der zuständigen Behörde zu stellen. Dieser Antrag muss Angaben zur Person des Antragstellers (Name, Adresse, Telefon, E-Mail), zu Ort und Art der Sondernutzung, nähere Angaben zur geplanten Maßnahme und deren Ausmaß sowie einen Lageplan mit Angaben zum Gehweg bzw. zur Straßenbreite enthalten. Dabei ist zu beachten, dass die formellen Voraussetzungen insbesondere auch von einer kommunalen Sondernutzungssatzung oder einem sonstigen Rechtsakt zur Steuerung des Verwaltungsverfahrens vorgegeben und erweitert werden können (**siehe 3.1.3 c**).

ii) Materielle Erlaubnisvoraussetzungen und Rechtsfolge

In materieller Hinsicht hängt die Erlaubniserteilung zunächst davon ab, ob eine tatbestandliche Sondernutzung im örtlichen Geltungsbereich des Straßen- und Wegegesetzes vorliegt. Hiervon wird in diesem Leitfaden ausgegangen. Ob sonstige Voraussetzungen oder Versagungsgründe geregelt sind, ist im Einzelfall anhand des einschlägigen Straßen- und Wegegesetzes zu prüfen. Regelmäßig ist dies nicht der Fall. Auf Rechtsfolgenseite ist Ermessen vorgesehen. Steuerungswirkungen können neben der Ermessensausübung auch Nebenbestimmungen entfalten. Auf beide Aspekte wird im Folgenden eingegangen.

(1) Mögliche Nebenbestimmungen

Eine Sondernutzungserlaubnis kann bereits nach allgemeinem Verwaltungsverfahrenrecht mit Nebenbestimmungen nach § 36 Abs. 2 VwVfG erlassen werden. Die Straßen- und Wegegesetze der Länder sehen jedoch regelmäßig spezielle Rechtsgrundlagen vor. So darf in NRW die Sondernutzungserlaubnis nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden und kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden (§ 18 Abs. 2 Satz 1, 2 StrWG NRW). Mit Nebenbestimmungen kann insbesondere das Betriebskonzept für die Betriebsphase rechtlich abgesichert werden. Zu beachten ist, dass die Ermessensausübung hinsichtlich der Nebenbestimmungen denselben Restriktionen wie die Sondernutzung selbst unterworfen ist.

Mögliche Nebenbestimmungen sind vor allem die (deklaratorische) Verpflichtung zum Rückbau der Anlage und zur Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Straßenzustands, die Übertragung der Verkehrssicherungspflichten, die Vorgabe von Gebühren, die Verpflichtung zur Abgabe von Reportings über die Ladedaten, eine Regelung zu Ausfallzeiten und die Auferlegung anderer Verpflichtungen, wie z. B. die Reinigung bzw. Behebung von Vandalismusschäden an der Anlage oder ihre Werbefreiheit.

(2) Stand der Technik

Einige Landesgesetze fordern explizit, dass die Ladeeinrichtungen den anerkannten Regeln der Technik genügen. Andere sehen vor, dass die Sicherheit und Ordnung beachtet wird, was den Stand der Technik mit umfasst. Technische Mindestanforderungen enthält zunächst die Ladesäulenverordnung.²¹ Darüber hinaus wird der Stand der Technik durch technische Normen weiter konkretisiert.²²



Quelle 21



Quelle 22

(3) Ermessensausübung

Die zuständige Behörde hat bei der Entscheidung über die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für die Errichtung einer Ladestation grundsätzlich einen Ermessensspielraum. Dabei wird das Sondernutzungsinteresse des Antragstellers an der Sondernutzung abgewogen gegenüber dem Schutz des Straßenbildes sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs. Eine Ablehnung des Antrages kommt, vorbehaltlich erweiternder Regelungen in den Straßen- und Wegegesetzen einzelner Länder, nur aus spezifisch straßenrechtlichen Erwägungen in Betracht. Mit der Ermessensausübung sollen Störungen des Gemeingebrauchs sowie bereits erlaubter Sondernutzungen Dritter verhindert oder zumindest begrenzt und kollidierende Interessen in einen Ausgleich gebracht werden. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit fordert, dass eine Ablehnung unzulässig ist, soweit eine Erlaubniserteilung mit Nebenbestimmungen möglich ist.

Um das Ermessen zu steuern, können die Verwaltungsbehörden insbesondere Sondernutzungssatzungen oder Ermessensrichtlinien erlassen (**siehe 3.3**). Diese tragen dazu bei, dass Entscheidungen konsistenter und nachvollziehbarer getroffen werden. Der Erlass solcher Vorschriften bewirkt eine Selbstbindung der Verwaltung, die grundsätzlich der gesetzlichen Ermessensermächtigung nicht entgegensteht. Gleichwohl wirkt sich diese Bindung nicht



Quelle 23

auf atypische Einzelfälle aus, die weiterhin situativ und nach den jeweiligen Umständen entschieden werden müssen.²³



Quelle 24

Im Folgenden werden die berücksichtigungsfähigen und potenziell widerstrebenden Interessen dargestellt.²⁴

(i) Konfligierende Belange mit unmittelbar straßen- und wegerechtlichem Bezug
Originär straßenbezogene Belange beziehen sich auf Aspekte, die direkt mit der Straße und ihrem sicheren und reibungslosen Betrieb zusammenhängen. Dazu gehören die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der störungsfreie Gemeingebrauch. Auch die diesbezügliche Zuverlässigkeit eines Antragstellers darf berücksichtigt werden.

Mit Blick auf Ladesäuleninfrastruktur ist die Barrierefreiheit von besonderer Bedeutung – sowohl in Bezug auf den Standort als auch ihre Bedienung. Es besteht, auch bei Verwendung von Kabelbrücken, regelmäßig die Gefahr von Stolperfallen insbesondere für Personen mit einer Gehbehinderung. Ist die Barrierefreiheit nicht gegeben, überwiegt regelmäßig das öffentliche Interesse der sicheren Nutzung der Gehwege und führt dazu, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht zu erteilen ist.

(ii) Konfligierende Belange mit mittelbarem Straßenbezug
In gewissem Umfang können auch öffentliche Interessen der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis entgegenstehen.

Der potenzielle Betreiber eines Ladepunktes muss die Sicherstellung dessen mangelfreien Betriebes glaubhaft darlegen können. Sowohl Errichtung als auch Betrieb fallen in seinen Verantwortungsbereich. Zur Glaubhaftmachung sollte das Betriebskonzept Ausführungen darüber enthalten, inwieweit Vor-

kehrungen für den Fall einer Störung getroffen worden sind. Erhebliche Mängel können dazu führen, dass die Erlaubnis abgelehnt wird.

Auch standort- und lagebezogene Erwägungen können in der Ermessensentscheidung berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere, wenn ihnen ein Standortkonzept zugrunde liegt.²⁵



Quelle 25

Die Lage der Ladesäuleninfrastruktur sollte von dem Betreiber bei Antragstellung so geplant werden, dass sie überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen verläuft, um eine größtmögliche Teilhabe der Allgemeinheit zu ermöglichen sowie Wohn- und Erholungsbereiche von zusätzlichem Verkehr freizuhalten. Ist der Bau aus Platzgründen dort nicht möglich, kann im Einzelfall auf angrenzende Straßen ausgewichen werden. Ein solches Ausweichbedürfnis sollte von dem Betreiber plausibel dargelegt werden.

Ferner gilt es zu berücksichtigen, dass Bereiche, in denen elektrische Ladepunkte potenziell errichtet werden könnten, stets in ihrer Verfügbarkeit mit Bushaltestellen, Parkverboten oder Parkplätzen konkurrieren. Hier hat der Betreiber zunächst zu prüfen, ob auf Alternativstandorte ausgewichen werden kann. Eine Verkürzung oder Verlegung von Parkplätzen oder Lieferzonen wird regelmäßig nur in Ausnahmefällen in Betracht kommen, in denen ein Standort für die lückenlose Abdeckung mit Ladeinfrastruktur zwingend nötig ist.

Um eine größtmögliche Anbindung der Ladepunkte zu gewährleisten, sollten die Standorte von den Betreibenden so ausgewählt werden, dass sie von gegensätzlichen Fahrtrichtungen aus erreicht werden können. Ebenfalls sollte der Betreiber die Standortwahl so treffen, dass ein Mindestabstand zwischen Säule und Fahrbahnrand durch einen Unterstreifen gewährleistet ist. Neben dem Fahrbahnrand muss darüber hinaus ersichtlich werden, dass der Lade-

punkt den Radverkehr und zu Fuß Gehende nicht beeinträchtigt. Auch hier gilt jedoch, dass in besonderen Einzelfallkonstellationen dargelegt werden kann, dass eine Privilegierung der Ladepunkte gegenüber anderen widerstreitenden Interessen sinnvoll erscheint.

Darüber hinaus können im Einzelfall bauplanerische, baugestalterische sowie denkmalschutzrechtliche Belange erwogen werden, soweit diese nicht willkürlich herangezogen werden, sondern einen sachlichen Bezug zur Straße besitzen. Lärmschutz bzw. Schutz vor sonstigen Immissionen hingegen ist nur dann ermessensrelevant, wenn die Intensität den Gemeingebrauch der Straße oder eine andere erlaubte Sondernutzung stört.²⁶



Quelle 26

Grundsätzlich keinen hinreichenden Bezug zum Straßen- und Wegerecht haben allgemeine ordnungsrechtliche Erwägungen sowie allgemeine wirtschaftliche Belange.

(iii) Für Ladeinfrastruktur streitende Belange

Die soeben aufgeführten Aspekte, die zur Ablehnung einer Sondernutzungserlaubnis führen können, sind gegen die Interessen des potenziellen Betreibers von Ladepunkten sowie sonstige öffentliche Belangen, die für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis sprechen, abzuwägen und in einen interessengerechten Ausgleich zu bringen.

Der Betrieb von Ladeinfrastruktur unterfällt der durch **Art. 12 Abs. 1 GG** geschützten Berufsfreiheit. Die Versagung einer Sondernutzungserlaubnis stellt vor diesem Hintergrund regelmäßig einen Eingriff in die **Berufsausübungsfreiheit** dar.

Ferner ist der in Art. 20a GG als Staatsschutzziel verankerte **Klimaschutz** in den Blick zu nehmen. Die Errichtung und der Ausbau von Ladeinfrastruktur sind

wesentliche Bausteine der Verkehrswende hin zur Elektromobilität und dienen zumindest mittelbar dem Erreichen der gesetzlich fixierten Klimaschutzziele. Sowohl die Grundrechte als auch das Staatsziel Klimaschutz erhöhen zwar nicht den Anspruch auf eine zwingend vorgeschriebene Entscheidung über die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, jedoch verleihen sie den Interessen des Antragstellers ein höheres Gewicht. Die Entscheidung über die Erteilung der Erlaubnis bleibt weiterhin eine einzelfallbezogene Ermessensentscheidung, in der sich kollidierende Belange gegen die Sondernutzung durchsetzen können.

3.2.3 Weitere mögliche Zulassungserfordernisse

Neben einer eventuell erforderlichen Baugenehmigung und der Sondernutzungserlaubnis kommen im Einzelfall weitere Zulassungserfordernisse in Betracht:

3.2.3 a) Immissionsschutzrechtliche Genehmigung

Einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach § 4 Abs. 1 Satz 1 BImSchG bedarf es nicht, weil Ladeinfrastruktur in der 4. BImSchV nicht genannt wird. Der anlagenbezogene Katalog ist abschließend und konstitutiv, sodass sich auch im Einzelfall kein Genehmigungserfordernis stellt.²⁷

3.2.3 b) Zulassungen nach Natur- und Artenschutzrecht

Aus dem Naturschutzrecht können die allgemeine Eingriffsgenehmigung sowie ein artenschutzrechtliches Ausnahmeerfordernis relevant werden.

jj) Eingriffsgenehmigung nach § 17 Abs. 3 BNatSchG

Für einen Eingriff i. S. v. § 14 BNatSchG ist gemäß § 17 Abs. 3 BNatSchG die Genehmigung der nach Landesrecht für Naturschutz und Landschaftspflege



Beispiele zum Ausgleich der widerstreitenden Interessen (angelehnt an VG Frankfurt am Main, Urt. v. 18.02.2022 12 K 540/21.F): Durch die Verlegung der Elektrokabel über den Gehweg kommt es selbst bei der Verwendung von Kabelbrücken zu Unebenheiten, welche es insbesondere Personen mit einer Gehbehinderung erschwert, die Stelle gefahrenlos zu passieren. Der Einwand, dass die Einrichtung der Ladesäule (mittelbar) dem Klimaschutz dient, reicht in einem solchen Fall nicht aus. Das öffentliche Interesse an einer sicheren Nutzung der Gehwege überwiegt.



Quelle 27

zuständigen Behörde erforderlich. Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft insbesondere Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen können. Eine Beeinträchtigung liegt dann vor, wenn einzelne Faktoren des Naturhaushalts (Boden, Wasser, Luft, Tier- und Pflanzenwelt) oder ihr ökologisches Zusammenwirken in einer Weise gestört werden, die sich nach ökologischen Maßstäben als Verschlechterung darstellt. Vermeidbare Beeinträchtigungen sind – etwa durch Schutzmaßnahmen am Standort – zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 BNatSchG), während nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes auszugleichen oder zu ersetzen sind (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

Mögliche Beeinträchtigungen der genannten Schutzgüter dürften sich bei der Aufstellung von Ladestationen vornehmlich bei Standorten im Außenbereich (§ 35 BauGB) oder an seiner Grenze hinsichtlich wild lebender Tiere ergeben (durch Schall- und Lichtimmissionen). Die Entscheidung wird in einer ander-

PRAXISTIPP



Insbesondere, wenn der Vorhabenträger keine anderweitige Genehmigung benötigt, kann es für sie oder ihn eine Herausforderung darstellen, festzustellen, ob das Vorhaben genehmigungspflichtig ist. Sind nachteilige Auswirkungen auf den Naturhaushalt aufgrund des Standortes und der Auswirkungen der geplanten Ladeinfrastruktur denkbar, ist es ratsam, frühzeitig Kontakt mit der zuständigen Behörde aufzunehmen und die Situation zu klären. Damit der Antrag genehmigt werden kann, ist es erforderlich, dass bei der Planung der Anlagen technische Maßnahmen zur Vermeidung etwaiger negativer Auswirkungen oberhalb der Bagatellschwelle vorgesehen werden.



PRAXISTIPP

Der Vorhabenträger müssen sicherstellen, dass die Ladeinfrastruktur technisch so ausgestattet ist, dass sie keine potenziell betroffenen Tiere verscheucht. Wo kein Eingriff (§ 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG) vorliegt, wird eine Verletzung der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erst recht ausgeschlossen sein.

Der Anlagenbetreiber sollte sich vorher durch eine informelle Anfrage bei der Unteren Naturschutzbehörde nach dem Vorkommen besonders oder streng geschützter Arten in der Nähe seines Standortes informieren. In einem zweiten Schritt sollten beide überprüfen, ob diese Tierarten zu denjenigen gehören, die von der Anlage gestört werden können, und ob technische Vorrichtungen diese Störung ausschließen oder hinreichend minimieren können.

weitig erforderlichen Genehmigung (etwa einer Baugenehmigung oder einer Sondernutzungserlaubnis) konzentriert (§ 17 Abs. 1 BNatSchG). Die Genehmigung ist schriftlich zu beantragen und zu erteilen, wenn alle Voraussetzungen des § 15 BNatSchG vorliegen. Das Zulassungsverfahren wird durch landesrechtliche Regelungen ergänzt und modifiziert (§ 17 Abs. 11 BNatSchG).²⁸



Quelle 28

kk) § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5, Satz 2 BNatSchG

Wird die Ladestation in der Nähe des Habitats einer besonders geschützten (§ 7 Nr. 13 BNatSchG) oder streng geschützten (§ 7 Nr. 14 BNatSchG) Art errichtet und steht fest, dass sich die Licht- und Lärmimmissionen potenziell nachteilig hierauf auswirken können, besteht die Möglichkeit der Verletzung von § 44 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 BNatSchG. Wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten dürfen demnach nicht getötet (Nr. 1) und wild lebende Tiere

der streng geschützten Arten nicht erheblich gestört werden (Nr. 2). Die zuständige Behörde kann jedoch in begrenztem Umfang Ausnahmen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zulassen.

3.2.3 c) Genehmigung nach Denkmalschutzrecht

Die Errichtung von Anlagen in der Nähe von Baudenkmalern erfordert gemäß den Denkmalschutzgesetzen der Länder insbesondere dann eine Genehmigung, wenn die Anlagen das Erscheinungsbild der Denkmäler beeinflussen.²⁹ Stehen der Errichtung Belange des Denkmalschutzes nicht entgegen, gewähren die Gesetze einen gebundenen Anspruch auf die Erlaubnis oder jedenfalls ein Recht auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Eine Auflistung der hierfür zuständigen Behörden findet sich in der **Anlage 10**. Eine Übersicht über die genannten Verfahren und Erlaubnisvoraussetzungen (bezogen auf Baudenkmalern) steht in der **Anlage 11**.

3.2.3 d) Zulassung bei Errichtung in existierenden Tankstellen

Werden Ladestationen in existierenden Tankstellen³⁰ errichtet, so greift § 18 Abs. 1 Nr. 6 BetrSichV. Demnach bedürfen unter anderem Änderungen der Bauart oder Betriebsweise einer Tankstelle, welche die Sicherheit der



Quelle 29



Seite 80



Seite 82



Quelle 30

PRAXISTIPP



Da die Entscheidung erheblich von der fachlichen Einschätzung der zuständigen Denkmalschutzbehörde abhängt, ist es ratsam für den Vorhabenträger, mithilfe der jeweiligen Denkmalliste (die in manchen Bundesländern wie Bayern lediglich deklaratorische Bedeutung hat) und der online verfügbaren Kartendienste der Länder sicherzustellen, dass das Bauprojekt nicht in der Nähe eines Baudenkmals liegt.

Tankstelle beeinflussen, gemäß § 18 Abs. 1 Nr. 6 BetrSichV der Erlaubnis der zuständigen Behörde (von der die ursprüngliche Erlaubnis für die Tankstellenerrichtung nach § 18 Abs. 1 Nr. 6 BetrSichV stammt).

Wenn eine Ladestation auf dem Gelände der Tankstelle errichtet wird, stellt dies eine Änderung der Bauart und (bei erstmaligem Hinzukommen von Ladeinfrastruktur) der Betriebsweise der Tankstelle dar. Die Sicherheit der Tankstelle ist dann beeinflusst, wenn gefährliche Wechselwirkungen zwischen Ladestation/Elektrofahrzeugen und Anlagenteilen der Tankstelle nicht ausgeschlossen werden können. Der Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik empfiehlt daher ausdrücklich im Falle der Verwendung von Lithium-Ionen-Akkumulatoren in Ladestationen oder Fahrzeugen eine Aufstellung von Ladestationen „mit mind. 5 m Abstand zu Abgabeeinrichtungen und oberirdischen Lagerbehältern sowie außerhalb der Wirkbereiche und explosionsgefährdeter Bereiche bei der Betankung von Fahrzeugen und bei der Befüllung der Lagerbehälter“.³¹



Die beschriebene Änderung einer Tankstelle durch Errichtung von Ladeinfrastruktur genießt in Hinblick auf Lärmimmissionen keinen Bestandsschutz: Die Tankstelle kann sowohl vor als auch nach ihrem Umbau ohne Weiteres Gegenstand immissionsschutzrechtlicher Anordnungen nach § 24 Satz 1 BImSchG sein. Ein etwaiger baurechtlicher Bestandsschutz steht dem nicht entgegen, weil die immissionsschutzrechtlichen Pflichten dynamisch sind und Änderungen abhängig von Rechtslage, technischer Entwicklung, Anlagenzustand oder anderen Faktoren sind.³²



Quelle 31



Quelle 32

PRAXISTIPP



Da die Erweiterung einer Tankstelle um Ladestationen als sicherheitsrelevant eingestuft werden kann, sollten sich Vorhabenträger (LIS-Betreiber und/oder Tankstellenbetreiber) frühzeitig um eine Abstimmung des konkreten Vorhabens mit der Erlaubnisbehörde bemühen. Das baurechtliche Verfahren für den Abriss der Zapfsäulen wird in den meisten Bundesländern durch das Erlaubnisverfahren nach der BetrSichV verdrängt. Soweit keine Erlaubnispflicht nach BetrSichV besteht, kann eine Baugenehmigung nach den o. g. Grundsätzen und landesspezifischen Besonderheiten erforderlich sein. Letzteres gilt auch für den Rückbau von Zapfsäulen und deren Ersetzung durch Ladepunkte.

3.3 Errichtungsphase

Soweit alle behördlichen Erlaubnisse vorliegen, kann die Errichtung der Ladeinfrastruktur beginnen. Auch hierbei hat der Vorhabenträger bestimmte rechtliche Vorgaben zu beachten und unter Umständen begleitende Erlaubnisse oder Anordnungen vor Beginn zu beantragen:

3.3.1 Baustellenregelungen der Landesbauordnungen

Die Bauordnungen der Länder sehen Vorgaben für die Errichtung von Baustellen vor. Zweck ist im Wesentlichen die Abwehr von Gefahren, die mit der Errichtung einer baulichen Anlage einhergehen. Die Regelungen gelten grundsätzlich unabhängig davon, ob die Errichtung der baulichen Anlage genehmigungsfrei ist. Zur Beschleunigung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur empfiehlt sich ein frühzeitiger Hinweis an den Antragsteller auf die entsprechenden Vorschriften zur Baustellenregelung. Sonstiges Beschleunigungspotenzial ist mangels eines eigenständigen Verwaltungsverfahrens nicht ersichtlich.

3.3.2 Aufbruchgenehmigung (Sondernutzungserlaubnis)

Der Aufbruch öffentlicher Verkehrsflächen bedarf einer Erlaubnis. Da es sich auch hierbei um eine Sondernutzungserlaubnis handelt, kann auf die entsprechenden Ausführungen **siehe 3.2.2** mit Blick auf Verfahren und Zuständigkeit verwiesen werden. Soweit Kommunen für Arbeiten nur bestimmte Straßen-



bauunternehmen zulassen, ist der Antragsteller hierauf hinzuweisen, um möglichen Verzögerungen aufgrund dieser Einschränkung vorzubeugen.

3.3.3 Anordnung zur Beschilderung für Bauarbeiten

Vor Arbeitsbeginn sind verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO von der zuständigen Behörde einzuholen und im Rahmen der Bauarbeiten zu befolgen. Inhaltlich handelt es sich um Vorgaben zur Absperrung und Kennzeichnung der Baustelle sowie der Verkehrsführung. Zu beachten ist die je nach Landesrecht unter Umständen abweichende Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Anordnungen im Vergleich zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen.

3.4 Betriebsphase

3.4.1 Beschilderung Parkplätze

Aufgrund der Ermächtigung in § 45 Abs. 1 g StVO darf die jeweilige Straßenverkehrsbehörde (vgl. § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO) unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Abs. 1 EmoG die Verkehrszeichen 314, 314.1 und 315 zusammen mit dem entsprechenden Zusatzzeichen anordnen. Dadurch wird eine bevorrechtigte Nutzung der betreffenden öffentlichen Parkplätze durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ermöglicht.³³



Quelle 33

Nach § 45 StVO, Nr. 45d VwV-StVO soll die Erlaubnis zum Parken von elektrisch betriebenen Fahrzeugen tagsüber zeitlich beschränkt werden. Die maximale Parkdauer an Ladepunkten soll tagsüber in der Zeit von 8 bis 18 Uhr vier Stunden nicht überschreiten. Eine derartige Beschränkung der zeitlichen Dauer erfolgt durch Anbringung eines Zusatzzeichens.³⁴



Quelle 34

Wenn Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge flächendeckend in einem Gemeindegebiet oder in Stadtteilen geschaffen werden sollen, müssen nach § 45 StVO Nr. 45b VwV-StVO vor der Umsetzung verkehrliche Auswirkungen für das betreffende Gebiet berücksichtigt werden. Das kann beispielsweise durch ein Stellplatz-Konzept erfolgen, um ein möglichst ausgewogenes Netz von Stellplätzen sicherzustellen, das den tatsächlichen Bedarf insbesondere an Ladestationen angemessen berücksichtigt.

PRAXISTIPP



Sollte die Gemeinde nicht zugleich die zuständige Straßenverkehrsbehörde sein, ist es ratsam, dass sich der Antragsteller sofort nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für die Errichtung der Ladeinfrastruktur mit der Straßenverkehrsbehörde über eine möglichst zeitgleiche Ein- bzw. Errichtung von Beschilderung und Ladeinfrastruktur in Verbindung setzt. Die Gemeinde kann diesen Prozess beschleunigen, indem sie mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis den Adressaten darüber informiert, wer die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist.

Dabei hat die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang vor der Einrichtung von Parkbevorrechtigungen. Das Stellplatzkonzept sollte sowohl Stellflächen an Ladestationen als auch nicht stationsbasierte Stellflächen berücksichtigen.

3.4.2 Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs

Der Betreiber hat den ordnungsgemäßen Betrieb der Ladeinfrastruktur sicherzustellen. Dies beinhaltet vor allem das Einhalten der Vorgaben (insbesondere Nebenbestimmungen) aus der Genehmigung sowie etwaiger Informations- und Verkehrssicherungspflichten.

Im Rahmen der repressiven Überwachung können die jeweils zuständigen Behörden die Einhaltung des materiellen Rechts (insbesondere Immissionschutz) unabhängig davon ob eine Genehmigung der Ladeinfrastruktur vorliegt, überprüfen und soweit erforderlich durchsetzen.



04 Anlagen

ANLAGE 1: ANSPRUCHSGRUNDLAGEN BAUGENEHMIGUNG

Baden-Württemberg	§ 58 Abs. 1 Satz 1 LBO BW
Bayern	Art. 68 Abs. 1 Satz 1 BayBO
Berlin	§ 71 Abs. 1 Satz 1 BauO Bln
Brandenburg	§ 72 Abs. 1 Satz 1 BbgBO
Bremen	§ 72 Abs. 1 Satz 1 BremLBO
Hamburg	§ 72 Abs. 1 Satz 1 HBauO
Hessen	§ 74 Abs. 1 HBO
Mecklenburg-Vorpommern	§ 72 Abs. 1 LBauO M-V
Niedersachsen	§ 70 Abs. 1 Satz 1 NBauO
Nordrhein-Westfalen	§ 74 Abs. 1 BauO NRW
Rheinland-Pfalz	§ 70 Abs. 1 Satz 1 LBauO RhPf
Saarland	§ 73 Abs. 1 Satz 1 SaarLBO
Sachsen	§ 72 Abs. 1 SächsBO
Sachsen-Anhalt	§ 71 Abs. 1 Satz 1 BauO LSA
Schleswig-Holstein	§ 72 Abs. 1 Satz 1 LBO S-H
Thüringen	§ 71 Abs. 1 Satz 1 ThürBO

ANLAGE 2: UNTERE BAUAUFSICHTSBEHÖRDEN

Land	Untere Bauaufsichtsbehörden	Norm
Baden-Württemberg	Landratsämter und Gemeinden	§§ 48 Abs. 1, 46 Abs. 1 Nr. 3 LBO BW i. V. m. § 15 Abs. 1 LVG
Bayern	Landratsämter, Große Kreisstädte, kreisfreie Gemeinden und einzelne in der ZustVBau enumerierte leistungsfähige kreisangehörige Gemeinden	Art. 53 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 BayBO i. V. m. Art. 37 Abs. 1 Satz 2 LKrO bzw. § 1 Abs. 1 Nr. 1 GrKrV oder Art. 9 Abs. 1 Satz 1 GO oder § 5 ZustVBau
Berlin	Bezirksämter	§ 58 Abs. 1 Satz 1 BauO Bln i. V. m. Nr. 15 Abs. 1 Anlage 1 (Seite 59) zum ASOG Bln (ZustKat Ord)
Brandenburg	Landkreise, kreisfreie Städte und große kreisangehörige Städte	§§ 58 Abs. 1 Satz 2, 57 Abs. 1 Satz 2 BbgBO
Bremen	Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven	§ 57 Abs. 1 Satz 2, Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BremLBO
Hamburg	Bezirksämter	§ 58 Abs. 1 Satz 1 HBauO i. V. m. Ziffer I. BauOWZustAnO
Hessen	In den kreisfreien Städten und Sonderstatusstädten die Gemeindevorstände und in den Landkreisen die Kreisausschüsse	§ 60 Abs. 1 Satz 3, Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 HBO
Mecklenburg-Vorpommern	Landrätinnen und Landräte und Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister der kreisfreien und großen kreisangehörigen Städte	§ 57 Abs. 2 Satz 1, Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LBauO M-V

ANLAGE 2: UNTERE BAUAUFSICHTSBEHÖRDEN

Land	Untere Bauaufsichtsbehörden	Norm
Niedersachsen	Landkreise, kreisfreie Städte und große selbständige Städte	§§ 58 Abs. 2, 57 Abs. 1 Satz 1 NBauO
Nordrhein-Westfalen	Kreisfreie Städte, große kreisangehörige Städte und mittlere kreisangehörige Städte als Untere Bauaufsichtsbehörden sowie die Kreise für die übrigen kreisangehörigen Gemeinden	§ 57 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Satz 2 BauO NRW
Rheinland-Pfalz	Kreisverwaltungen und in kreisfreien und großen kreisangehörigen Städten Stadtverwaltungen	§§ 60, 58 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LBauO RhPf
Saarland	Landkreise, kreisfreie Städte, Landeshauptstadt Saarbrücken und der Regionalverband Saarbrücken	§§ 59 Abs. 1, 58 Abs. 1 Satz 2 SaarLBO i. V. m. §§ 8, 9 Abs. 1 KSVG
Sachsen	Landkreise und kreisfreie Städte	§ 57 Abs. 1 Satz 2, Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SächsBO
Sachsen-Anhalt	Landkreise und kreisfreie Städte	§ 56 Abs. 1 Satz 2, Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauO LSA
Schleswig-Holstein	Landrätinnen oder Landräte und Bürgermeisterinnen oder Bürgermeister der kreisfreien Städte als Untere Bauaufsichtsbehörden	§ 57 Abs. 1 Satz 2, Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 LBO S-H
Thüringen	Landkreise und kreisfreie Städte	§ 57 Abs. 2, Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ThürBO

ANLAGE 3: BAUGENEHMIGUNGSVERFAHRENSFREIE LÄNDER

Baden-Württemberg	§ 50 Abs. 1 LBO BW i. V. m. Nr. 4 lit. a Alt. 2 Anhang LBO BW	„Ladesäulen für Elektromobilität“
Brandenburg	§ 61 Abs. 1 Nr. 15 lit. a HS. 2 BbgBO	„Ladepunkt für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung“
Bremen	§ 61 Abs. 1 Nr. 5 lit. g BremLBO	„Ladepunkt für Elektromobilität“
Hessen	§ 63 HBO i. V. m. Nr. 4.8 Anlage HBO	„Ladestationen innerhalb und außerhalb von Gebäuden“
Mecklenburg-Vorpommern	§ 61 Abs. 1 Nr. 15 lit. b HS. 2 LBauO M-V	„Ladesäulen für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung“
Niedersachsen	§ 60 Abs. 1 NBauO i. V. m. Nr. 14.3 Alt. 2 Anhang NBauO	„Ladepunkt für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung“
Rheinland-Pfalz	§ 62 Abs. 1 Nr. 3 lit. g LBauO RhPf	„Ladestationen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge einschließlich notwendiger Versorgungseinrichtungen außerhalb von Gebäuden“
Sachsen-Anhalt	§ 60 Abs. 1 Nr. 15 lit. e BauO LSA	„Ladepunkt für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung“
Sachsen	§ 61 Abs. 1 Nr. 15 lit. a HS. 2 SächsBO	„Ladepunkt für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung oder der äußeren Gestalt“
Schleswig-Holstein	§ 61 Abs. 1 Nr. 15 lit. b HS. 2 LBO S-H	„Ladepunkt für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung“
Thüringen	§ 60 Abs. 1 Nr. 15 lit. b HS. 2 ThürBO	„Ladepunkt für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung“

ANLAGE 4: BEDINGT VERFAHRENSFREIE LÄNDER

Bayern	Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 lit. b BayBO	„Ladepunkt für Elektromobilität mit einer Höhe bis zu 2,5 m, einer Breite bis zu 1 m und einer Tiefe bis zu 1 m“
Saarland	§ 61 Abs. 1 Nr. 13 lit. h SaarLBO	„Ladepunkt für Elektromobilität, für deren Errichtung keine Flächen notwendiger Stellplätze und der Zufahrten hierzu in Anspruch genommen werden“

ANLAGE 5: ÜBERSICHT ÜBER DIE FORMELLEN GENEHMIGUNGSVORAUSSETZUNGEN IM HALBÖFFENTLICHEN RAUM IN NICHT ODER BEDINGT VERFAHRENSFREIEN LÄNDERN

1 Formwirksamer Bauantrag

Land	Form	Inhalt und Formulare	Bei wem ist der Antrag zu stellen?
Bayern	Schriftform, Art. 64 Abs. 1 BayBO	Bauvorlagen nach Liste in Art. 80 Abs. 4 BayBO i. V. m. § 3 BayBauVorlV Bautechnische Nachweise nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BauVorlV i. V. m. Art. 62 Abs. 1 Satz 1 BayBO Bei Verfahrensfreiheit bautechnische Nachweise erst bei Baubeginnanzeige einzureichen, Art. 62 Abs. 1 Satz 2 BayBO Obligatorische Vordrucke nach § 1 Abs. 3 BayBauVorlV (Anlagen 1 bis 16 Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr über den Vollzug der Bauvorlagenverordnung vom 22.12.2020 [BayMBl. 2021 Nr. 64])	Gemeinde unabhängig von der Zuständigkeit, Art. 64 Abs. 1 Satz 1 BayBO
Berlin	Schriftform, § 68 Abs. 2 BauO Bln i. V. m. § 2 Abs. 1 Satz 1 BauVerfVO) Kann durch elektronische Form ersetzt werden (§ 3 a Abs. 2 Satz 1 LVwVfG) Elektronische Form für Bauvorlagen – PDF-Format, § 68 Abs. 2 BauO Bln i. V. m. § 2 Satz 1 BauVerfVO Bln	Bauvorlagenliste in § 1 Abs. 1 BauVerfVO Bln Obligatorische Verwendung von Formularen, veröffentlicht durch die Senatsverwaltung, § 1 Abs. 4 BauVerfVO Bln	Bauaufsichtsbehörde, § 68 Abs. 1 BauO Bln

ANLAGE 5: ÜBERSICHT ÜBER DIE FORMELLEN GENEHMIGUNGSVORAUSSETZUNGEN IM HALBÖFFENTLICHEN RAUM IN NICHT ODER BEDINGT VERFAHRENSFREIEN LÄNDERN

1 Formwirksamer Bauantrag

Land	Form	Inhalt und Formulare	Bei wem ist der Antrag zu stellen?
Hamburg	Grundsätzlich elektronisch über besonderes Portal, ansonsten Schriftform, §§ 58 Abs. 4 Satz 1, 81 Abs. 6, 70 HBauO i. V. m. §§ 1 Abs. 4, Abs. 8, 27 Abs. 1 Satz 1 HBauVorlVO Bauaufsichtsbehörde kann Bestimmungen zur obligatorischen Portalnutzung erlassen, § 27 Abs. 1 Satz 2 HBauVorlVO	Bauvorlagenliste in § 2 HBauVorlVO	Bauaufsichtsbehörde, § 70 Abs. 1 HBauVorlVO
Nordrhein-Westfalen	Schriftform, § 70 Abs. 1 Satz 1 LBO NRW	Unterschiedene Bauvorlagen nach Liste in § 70 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 1, Satz 2 BauO NRW i. V. m. § 1 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1, Satz 2 BauPrüfVO NRW – Liste nicht abschließend Vordrucke nach Nr. 1.31 Abs. 1 VV BauPrüfVO NRW, Liste bautechnischer Nachweise nach § 68 Abs. 2 BauO NRW	Untere Bauaufsichtsbehörde, § 70 Abs. 1 BauO NRW

ANLAGE 5: ÜBERSICHT ÜBER DIE FORMELLEN GENEHMIGUNGSVORAUSSETZUNGEN IM HALBÖFFENTLICHEN RAUM IN NICHT ODER BEDINGT VERFAHRENSFREIEN LÄNDERN

1 Formwirksamer Bauantrag

Land	Form	Inhalt und Formulare	Bei wem ist der Antrag zu stellen?
Saarland	Antrag und Bauvorlagen elektronisch in Textform, § 1 a Abs. 1 Satz 1 BauVorIVO Saarland	Bauvorlagenliste in § 1 Abs. 2 BauVorIVO Saarland Obligatorische Verwendung von durch die oberste Bauaufsichtsbehörde öffentlich bekannt gemachten Formularen, § 1 a Abs. 2 BauVorIVO Saarland	Untere Bauaufsichtsbehörde § 69 Abs. 1 SaarLBO

2 Behördenbeteiligung

Land	Zu beteiligende Behörden	Einschlägige Vorschrift
Bayern	Beteiligung derjenigen Stellen, ohne deren Stellungnahme die Genehmigungsfähigkeit des Bauantrags nicht beurteilt werden kann. Welche dies sind, richtet sich nach dem materiellen Prüfprogramm. ³⁵	Art. 65 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BayBO
Berlin	Beteiligung derjenigen Stellen, ohne deren Stellungnahme die Genehmigungsfähigkeit des Bauantrags nicht beurteilt werden kann. Welche dies sind, richtet sich nach dem materiellen Prüfprogramm.	§ 69 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauO Bln
Hamburg	Einholung der Stellungnahmen der Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Welche dies sind, richtet sich nach dem materiellen Prüfprogramm.	§ 70 Abs. 5 HBauO
Nordrhein-Westfalen	Anhörung der Stellen, deren Aufgabenbereich bei der Feststellung, ob öffentlich-rechtliche Vorschriften entgegenstehen, berührt wird. Welche dies sind, richtet sich nach dem materiellen Prüfprogramm.	§ 71 Abs. 3 Satz 1 BauO NRW
Saarland	Einholung von Stellungnahmen von Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Welche dies sind, richtet sich nach dem materiellen Prüfprogramm.	§ 70 Abs. 2 Satz 2 SaarLBO

3. Gemeindliches Einvernehmen

Hierbei handelt es sich um eine materielle Genehmigungsvoraussetzung.

Es stellen sich keine ladepunktspezifischen Probleme.

4. Nachbarbeteiligung

Auch bei der Nachbarbeteiligung stellen sich keine ladepunktspezifischen Probleme.

ANLAGE 6: ÜBERSICHT ÜBER DIE MATERIELLEN GENEHMIGUNGSVORAUSSETZUNGEN IM HALBÖFFENTLICHEN RAUM IN NICHT ODER BEDINGT VERFAHRENSFREIEN LÄNDERN

1 Prüfungsmaßstab – Zusammenfassung

Land	Verfahrensart	Prüfungsmaßstab
Bayern	Vereinfachtes Verfahren (Art. 59 BayBO)	Bauplanungsrecht (§§ 29 – 38 BauGB) Abstandsflächen (Art. 6 BayBO) Örtliche Bauvorschriften (Art. 81 Abs. 1 BayBO) Beantragte Abweichungen vom Bauordnungsrecht (Art. 63 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2 BayBO) Andere öffentlich-rechtliche Anforderungen, soweit der Baugenehmigung Konzentrationswirkung zukommt (Art. 59 Satz 1 Nr. 3 BayBO)
Berlin	Vereinfachtes Verfahren (§ 63 BauO Bln)	Bauplanungsrecht (§§ 29 ff. – 38 BauGB) Beantragte Abweichungen vom Bauordnungsrecht (§ 67 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2 BauO Bln) Andere öffentlich-rechtliche Anforderungen, soweit der Baugenehmigung Konzentrationswirkung zukommt (§ 63 Satz 1 Nr. 3 BauO Bln) Vorschriften über Wohnraumzweckentfremdung (§ 63 Satz 1 Nr. 4 BauO Bln)
Hamburg	Verfahren mit Konzentrationswirkung (§ 62 Abs. 1 HBauO)	Bauplanungsrecht (§§ 29 ff. – 38 BauGB) Bauordnungsrecht (§§ 1 ff. HBauO und die hierauf beruhenden Satzungen und Verordnungen) Alle anderen einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften (§ 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 HBauO) – Konzentrationswirkung; Ausnahme: BImSchG-Genehmigung ³⁷

ANLAGE 6: ÜBERSICHT ÜBER DIE MATERIELLEN GENEHMIGUNGSVORAUSSETZUNGEN IM HALBÖFFENTLICHEN RAUM IN NICHT ODER BEDINGT VERFAHRENSFREIEN LÄNDERN

1 Prüfungsmaßstab – Zusammenfassung

Land	Verfahrensart	Prüfungsmaßstab
Nordrhein-Westfalen	Vereinfachtes Verfahren (§ 64 Abs. 1 BauO NRW)	Bauplanungsrecht (§§ 29 – 38 BauGB) Einzelne Vorschriften der Bauordnung (§§ 4, 6, 8, 9, 10, 47 Abs. 4, 48, 49 BauO NRW) Örtliche Bauvorschriften (§ 89 BauO NRW) Beantragte Abweichungen vom Bauordnungsrecht (§ 69 Abs. 1, Abs. 2 Satz 3 BauO NRW) Alle anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die nicht im Rahmen eines eigenständigen Genehmigungsverfahrens geprüft werden (§ 64 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauO NRW) ³⁶ Zusätzlich bei Einordnung als sog. „kleine Sonderbauten“ Anforderungen des § 14 BauO NRW und alle weitergehenden brandschützenden Vorschriften
Saarland	Vereinfachtes Verfahren (§ 64 Abs. 1 SaarlBO)	Bauplanungsrecht (§§ 29 ff. – 38 BauGB) Sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften außerhalb des Bauordnungsrechts, ohne die Arbeitsstättenverordnung Abstandsflächen (§§ 7, 8 SaarlBO), barrierefreies Bauen (§ 50 SaarlBO), örtliche Bauvorschriften (§ 85 SaarlBO) Beantragte Abweichungen vom Bauordnungsrecht (§§ 68 SaarlBO)

2 Sonstiges Prüfprogramm

2.1 Bayern

Prüfprogramm	Probleme	Lösung
Abstandsflächen (Art. 59 Satz 1 Nr. 1 lit. BayBO)	Keine ladeinfrastrukturspezifischen Probleme	n/a
Örtliche Bauvorschriften (Art. 59 Satz 1 Nr. 1 lit. c BayBO)	Kommunale Stellplatzsatzung (81 Abs. 1 Nr. 7 BayBO): Errichtung auf bestehendem Stellplatz z. T. als Wegfall notwendiger Stellplätze gesehen	Satzung anpassen: Notwendige Stellplätze dürfen mit Ladestationen ausgestattet werden. GEIG löst das Problem nicht, da es keine Ladepunkte vorschreibt, sondern Leitungen.
	Kommunale Baumschutzsatzung (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO): Bestimmte Bäume dürfen nicht beseitigt, beschädigt oder unterbaut werden.	Ausnahme unwahrscheinlich. CPO soll sich frühzeitig über Beschaffenheit des Standortes erkundigen und Bäume meiden.
	Kommunale Werbeanlagensatzung (Art. 81 Abs. 1 Nr. 2 BayBO): Verbot aus ortsgestalterischen Gründen	Ladestation stellt keine Werbeanlage i. S. der BayBO dar.
	Kommunale Gestaltungssatzung (Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 BayBO)	Ausnahme unwahrscheinlich. CPO soll vor Bauantragsstellung Vorhaben anpassen.

2.1 Bayern

Prüfprogramm	Probleme	Lösung
Konzentrierte Genehmigungen	Gestattung nach kommunaler Baumschutzverordnung (u. a. Art. 12 BayNatSchG)	Keine allgemeingültige Empfehlung möglich. CPO soll vor Bauantragstellung Vorhaben anpassen oder Gespräch mit der Behörde suchen.
	Denkmalschutzrechtliche Erlaubnis (Art. 6 Abs. 1 BayDSchG)	CPO soll sich vor Antragstellung über „Denkmal-Atlas“ über Baudenkmäler informieren und Standorte meiden.
	Bauen in der Nähe eines Baudenkmals – Erlaubniserteilung hängt von fachlicher Beurteilung ab – schwer planbar.	Denkmaleigenschaft hängt von Eintragung in Liste nicht ab.
	Ggf. wasserrechtliche Genehmigung (Art. 20 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 BayWG)	n/a
	Keine ladeinfrastrukturspezifischen Probleme	

2.2 Berlin

Prüfprogramm	Probleme	Lösung
Beantragte Abweichungen vom Bauordnungsrecht (§ 67 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2 BauO Bln)	Keine ladeinfrastrukturspezifischen Probleme	n/a
Andere öffentlich-rechtliche Anforderungen, soweit der Baugenehmigung Konzentrationswirkung zukommt (§ 63 Satz 1 Nr. 3 BauO Bln)	§ 4 Abs. 1 BaumSchV Bln: Verbot, geschützte Bäume zu beeinträchtigen	Hürden für Genehmigung sind hoch (§ 5 Abs. 1 BaumSchV Bln). CPO soll sich vor Antragstellung über Anwendungsbereich der VO informieren und Antrag ggf. anpassen.
	Denkmalschutzrechtliche Genehmigung, sofern nicht gesondert beantragt (§ 12 Abs. 3 Satz 2 DSchG Bln)	CPO soll sich vor Antragstellung über Denkmalkarte des Landesdenkmalamtes bzgl. Standort informieren und diesen ggf. meiden.
	Bauen in der Nähe eines Baudenkmals: Erlaubniserteilung hängt von fachlicher Beurteilung ab – schwer planbar.	Denkmaleigenschaft hängt nicht von Eintragung in der Liste ab.
Vorschriften über Wohnraumzweckentfremdung (§ 63 Satz 1 Nr. 4 BauO Bln)	Unanwendbar	n/a

2.3 Nordrhein-Westfalen

Prüfprogramm	Probleme	Lösung
Bauordnungsrecht	Keine ladeinfrastrukturspezifischen Probleme	n/a
		Bei Verunstaltungsverbot (§ 9 BauO NRW): sehr hohe Hürden für Untersagung
Örtliche Bauvorschriften	Kommunale Stellplatzsatzung (§ 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW)	Satzung anpassen: Notwendige Stellplätze dürfen mit Ladestationen ausgestattet werden.
	Errichtung auf bestehendem Stellplatz z. T. als Wegfall notwendiger Stellplätze gesehen	GEIG löst das Problem nicht, da es keine Ladepunkte vorschreibt, sondern Leitungen.
	Verbotssatzung von Warenautomaten und Werbeanlagen (§ 89 Abs. 1 Nr. 2 BauO NRW)	Ladestation stellt keine Werbeanlage und keinen Warenautomaten i. S. der BauO NRW dar.
	Ladestationen werden z. T. als Warenautomaten oder Werbeanlagen qualifiziert.	
	Kommunale Gestaltungssatzung (§ 89 Abs. 1 Nr. 1 LBO NRW)	Ausnahme unwahrscheinlich. CPO soll vor Bauantragsstellung Vorhaben anpassen.
Sonstiges öffentliches Recht	Gestattung nach kommunaler Baumschutzverordnung (u. a. § 49 LNatSchG NRW)	Keine allgemeingültige Empfehlung möglich. CPO soll vor Bauantragstellung Vorhaben anpassen oder Gespräch mit der Behörde suchen.

2.3 Nordrhein-Westfalen

Prüfprogramm	Probleme	Lösung
Sonstiges öffentliches Recht	Denkmalschutzrechtliche Erlaubnis (§ 9 Abs. 1, Abs. 2 DSchG NRW)	CPO soll sich vor Antragstellung über Online-Kartendienste des Landes und über kommunaler Denkmalsbereichssatzung informieren und Standort ggf. meiden.
	Bauen in der Nähe eines Baudenkmals – Erlaubniserteilung hängt von fachlicher Beurteilung ab – schwer planbar.	Eintragung in Denkmalliste/ Denkmalsbereichssatzung ist konstitutiv.
	Kommunale Gestaltungssatzung (Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 BayBO)	Ausnahme unwahrscheinlich. CPO soll vor Bauantragsstellung Vorhaben anpassen.

2.4 Saarland

Prüfprogramm	Probleme	Lösung
Abstandsflächen (§§ 7, 8 SaarLBO)	Keine ladespezifischen Probleme. Nur anwendbar, wenn Ladeinfrastruktur mehr als 2 m über Geländeoberfläche liegt oder dazu geeignet ist, von Menschen betreten zu werden.	n/a
Barrierefreies Bauen (§ 50 Abs. 2 Satz 1, Satz 2 Nr. 6 Alt. 1 SaarLBO)	Keine ladeinfrastrukturspezifischen Besonderheiten	n/a
Örtliche Bauvorschriften	Verbotssatzung für Werbeanlagen und Warenautomaten (§ 85 Abs. 1 Nr. 2 SaarLBO)	Untere Bauaufsichtsbehörde soll wissen, dass Ladestation weder Werbeanlage noch Warenautomat i. S. v. SaarLBO darstellt.
	Z. T. werden Ladestationen für Werbeanlagen oder Automaten gehalten.	
	Kommunale Gestaltungssatzung (§ 85 Abs. 1 Nr. 1 SaarLBO)	CPO soll sich vor Antragstellung über Satzungsinhalt informieren und Vorhaben anpassen.
	Kommunale Satzung über die Gestaltung von Stellplätzen (§ 85 Abs. 3 SaarLBO)	CPO soll sich vor Antragstellung über Satzungsinhalt informieren und Vorhaben anpassen.
	Kommunale Stellplatzsatzung (§ 85 Abs. 1 Nr. 7 SaarLBO)	Kommune soll Satzung über die Stellplatzgestaltung (§ 85 Abs. 1 Nr. 3 SaarLBO) dahingehend ergänzen, dass notwendige Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden dürfen.
Z. T. wird die Ausstattung mit Ladestationen als Wegfall eines notwendigen Stellplatzes gewertet.		GEIG löst das Problem nicht, da es keine Ladepunkte vorschreibt, sondern Leitungen.

**ANLAGE 7: SCHRITTE DES BAURECHTLICHEN VERFAHRENS IN DEN NICHT
UND BEDINGT VERFAHRENSFREIEN LÄNDERN**

	Bayern	Berlin	Hamburg	Nordrhein-Westfalen	Saarland
Beteiligung Nachbarn	Art. 66 BayBO	§ 70 BauO Bln	§ 71 Abs. 1 HBauO	§ 72 BauO NRW	§ 71 SaarLBO
Bauantrag	Art. 64 BayBO	§ 68 BauO Bln	§ 70 Abs. 1 HBauO	§ 70 BauO NRW	§ 69 Abs. 1 SaarLBO
Vollständigkeitsbescheinigung	Nur Nachforderung bei Unvollständigkeit geregelt: Art. 65 Abs. 2 BayBO	§ 69 Abs. 1, Abs. 4 BauO Bln	§ 70 Abs. 1 HBauO	§ 71 Abs. 2 Nr. 1 BauO NRW	§ 70 Abs. 1 SaarLBO
Stellungnahme anderer Behörden	Art. 65 Abs. 1 BayBO	§ 69 Abs. 2 BauO Bln	§ 70 Abs. 5 und 6 HBauO	§ 71 Abs. 4 und 5 BauO NRW	§ 70 Abs. 2 SaarLBO
Zu beteiligende Behörden	Diejenigen, deren Beteiligung oder Anhörung für die Entscheidung über den Bauantrag durch Rechtsvorschrift vorgeschrieben ist (Art. 65 Abs. 1 Nr. 1 BayBO) oder ohne deren Stellungnahme die Genehmigungsfähigkeit des Bauantrags nicht beurteilt werden kann (Art. 65 Abs. 1 Nr. 2 BayBO)	Diejenigen, deren Beteiligung oder Anhörung für die Entscheidung über den Bauantrag durch Rechtsvorschrift vorgeschrieben ist (§ 69 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln) oder ohne deren Stellungnahme die Genehmigungsfähigkeit des Bauantrags nicht beurteilt werden kann, insbesondere die für die Beurteilung des Bauplanungsrechts zuständige Stelle (§ 69 Abs. 2 Nr. 2 BauO Bln)	Diejenigen, deren Zustimmung oder Einvernehmen zur Baugenehmigung erforderlich ist, deren Entscheidung wegen der Baugenehmigung entfällt oder deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (§ 79 Abs. 5 HBauO)	Diejenigen, deren Zustimmung, Einvernehmen oder Benehmen es nach landesrechtlichen Vorschriften für die Erteilung der Baugenehmigung bedarf	Diejenigen, deren Einvernehmen oder Gestattung erforderlich ist oder mit nur deren Benehmen entschieden werden darf bzw. deren Aufgabenbereich berührt wird (§ 70 Abs. 2 LBO Saarland)
Entscheidungsfrist	Für Ladestationen keine	1 Monat, § 69 Abs. 3 BauO Bln	3 Monate, § 62 Abs. 2 HBauO	Im vereinfachten Genehmigungsverfahren und beim Vorbescheid 6 Wochen, § 71 Abs. 6 BauO NRW	3 Monate, kann aus wichtigem Grund um bis zu 1 Monat verlängert werden, § 64 Abs. 3 SaarLBO
Bei Fristversäumung	n/a	Ja, im vereinfachten Genehmigungsverfahren, außer der Bauherr hat auf diese Rechtsfolge verzichtet, § 69 Abs. 4 Satz 3 BauO Bln	Nein	Nein	Ja, § 64 Abs. 3 Satz 5 LBO Saarland

ANLAGE 8: RECHTSGRUNDLAGEN SONDERNUTZUNGSERLAUBNIS

Bundesland	Rechtsgrundlage
Baden-Württemberg	§ 16 StrG BaWü
Bayern	Art. 18 BayStrWG
Berlin	§ 11 BerlStrG
Brandenburg	§ 18 BbgStrG
Bremen	§ 18 BremLStrG
Hamburg	§ 19 HWG
Hessen	§ 16 HStrG
Mecklenburg-Vorpommern	§ 22 StrWG-MV
Niedersachsen	§ 18 NStrG
Nordrhein-Westfalen	§ 18 StrWG NRW
Rheinland-Pfalz	§ 41 LStrG RPF
Saarland	§ 18 StrG SL
Sachsen	§ 18 SächsStrG
Sachsen-Anhalt	§ 18 StrGLSA
Schleswig-Holstein	§ 21 StrWG Schleswig-Holstein
Thüringen	§ 18 ThürStrG

ANLAGE 9: ZUSTÄNDIGKEITEN SONDERNUTZUNGSERLAUBNIS

Bundesland	Zuständige Behörde
Baden-Württemberg	Grundsätzlich Straßenbaubehörde. Ausnahme: Träger der Straßenbaulast ist Person des bürgerlichen Rechts, dann Straßenaufsichtsbehörde zuständig.
Bayern	Straßenbaubehörde
Berlin	Straßenbaubehörde
Brandenburg	Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten entscheidet die Gemeinde.
Bremen	Ortspolizeibehörde
Hamburg	Wegeaufsichtsbehörde
Hessen	Straßenbaubehörde
Mecklenburg-Vorpommern	Träger der Straßenbaulast
Niedersachsen	Träger der Straßenbaulast, in Ortsdurchfahrten bei der Gemeinde
Nordrhein-Westfalen	Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten entscheidet die Gemeinde (soweit Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen).
Rheinland-Pfalz	Straßenbaubehörde. Entscheidung im Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast.
Saarland	Straßenbaubehörde
Sachsen	Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten entscheidet die Gemeinde (soweit Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen).
Sachsen-Anhalt	Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten entscheidet die Gemeinde (soweit Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen).
Schleswig-Holstein	Träger der Straßenbaulast; bei Landesstraßen und bei Kreisstraßen in der Verwaltung des Landes der Erlaubnis der oberen Straßenbaubehörde. In Ortsdurchfahrten erteilt die Gemeinde der Erlaubnis.
Thüringen	Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten entscheidet die Gemeinde (soweit Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen).

ANLAGE 10: ÜBERSICHT DENKMALSCHUTZBEHÖRDEN

Bundesland	Zuständige Behörde
Baden-Württemberg	Grundsätzlich die Unteren Baurechtsbehörden als Untere Denkmalschutzbehörden (§§ 3 Abs. 1 Nr. 3, 7 Abs. 4 Satz 1 BW DSchG) Ist als Eigentümer oder Besitzer eine kommunale Körperschaft betroffen: <ul style="list-style-type: none"> Die Regierungspräsidien bei Stadt- und Landkreisen, großen Kreisstädten sowie Verwaltungsgemeinschaften nach § 17 LVG, die der Rechtsaufsicht des Regierungspräsidiums unterstehen, und den ihnen angehörenden Gemeinden (§§ 3 Abs. 1 Nr. 2, 7 Abs. 5 Nr. 1 BW DSchG) Das Landratsamt bei Verwaltungsgemeinschaften nach § 17 LVG, die der Rechtsaufsicht des Landratsamts unterstehen, und den ihnen angehörenden Gemeinden, bei sonstigen Gemeinden mit Baurechtszuständigkeit sowie bei sonstigen Verwaltungsgemeinschaften mit Baurechtszuständigkeit und den ihnen angehörenden Gemeinden (§§ 3 Abs. 1 Nr. 2, 7 Abs. 5 Nr. 2 BW DSchG)
Bayern	Die Kreisverwaltungsbehörden als Untere Denkmalschutzbehörden (Art. 11 Abs. 1 Satz 1, Abs. 4 Satz 1 BayDSchG) Soweit kreisangehörigen Gemeinden die Aufgaben der Unteren Bauaufsichtsbehörden übertragen sind oder übertragen werden, gilt diese Übertragung auch für die Aufgaben der Unteren Denkmalschutzbehörden (Art. 11 Abs. 1 Satz 2, Abs. 4 Satz 1 BayDSchG).
Berlin	Die Bezirksämter als Untere Denkmalschutzbehörden (§ 6 Abs. 3 DSchG Bln)
Brandenburg	Die Landkreise und kreisfreien Städte als Untere Denkmalschutzbehörden (§ 16 Abs. 1 BbgDSchG)
Bremen	Das Landesamt für Denkmalpflege und die Landesarchäologie (für den Bereich der Stadtgemeinde Bremen) und der Magistrat (für den Bereich Stadtgemeinde Bremerhaven) als Denkmalschutzbehörden (§§ 4 Abs. 1 Satz 1, 10 Abs. 1 BremDSchG)
Hamburg	Die Behörde für Kultur und Medien (Ziff. I Abs. 1 HDSchG-AnO)
Hessen	Der Magistrat (in den kreisfreien Städten und in den kreisangehörigen Gemeinden, denen die Bauaufsicht übertragen ist) und der Kreisausschuss (in den Landkreisen) als Untere Denkmalschutzbehörden (§§ 4 Abs. 2 Satz 1, 8 Abs. 1 HessDSchG)

Bundesland	Zuständige Behörde
Mecklenburg-Vorpommern	Die Landrätinnen sowie Landräte und die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister der kreisfreien und großen kreisangehörigen Städte als Untere Denkmalschutzbehörden (§§ 3 Satz 1 Nr. 2, 7 Abs. 1 DSchG M-V)
Niedersachsen	Die Gemeinden, denen die Aufgaben der Unteren Bauaufsichtsbehörde obliegen, im Übrigen die Landkreise als Untere Denkmalschutzbehörden (§§ 19 Abs. 1 Satz 1, 20 Abs. 1 Satz 1 NDSchG)
Nordrhein-Westfalen	Die Gemeinden als Untere Denkmalbehörden bei erlaubnispflichtigen Maßnahmen an Bau-, Garten- und beweglichen Denkmälern (§§ 9 Abs. 1 Satz 1, 13 Abs. 1, 20 Abs. 1, 21 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 DSchG NRW)
Rheinland-Pfalz	Die Kreisverwaltungen und die Stadtverwaltungen der kreisfreien Städte als Untere Denkmalschutzbehörden (§ 24 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 3 DSchG RhPf)
Saarland	Das Landesdenkmalamt (§§ 10 Abs. 1 Satz 1, 21 Abs. 2 SaarDSchG)
Sachsen	Die Landkreise und kreisfreien Städte (§§ 3 Abs. 1 Nr. 3, 4 Abs. 1 SächsDSchG) Gemeinden mit überdurchschnittlich großem Bestand an Kulturdenkmälern, denen die Aufgaben der Unteren Bauaufsichtsbehörden übertragen sind und die für die Aufgaben des Denkmalschutzes ausreichend über geeignete Fachkräfte verfügen, sofern sie auf ihren Antrag durch die oberste Denkmalschutzbehörde zur Unteren Denkmalschutzbehörde erklärt wurden, als Untere Denkmalschutzbehörden (§§ 3 Abs. 2 Satz 2, 4 Abs. 1 SächsDSchG)
Sachsen-Anhalt	Städte und Gemeinden, denen die Aufgaben der Unteren Bauaufsichtsbehörden übertragen sind, im Übrigen die Landkreise und kreisfreien Städte als Untere Denkmalschutzbehörden (§§ 4 Abs. 3 Satz 1, 8 Abs. 1 Satz 1, 14 Abs. 2, 3 und 9 DSchG LSA)
Schleswig-Holstein	Die Landrätinnen und Landräte für die Kreise und die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister für die kreisfreien Städte als Untere Denkmalschutzbehörden im Falle einer Veränderung der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals, wenn sie geeignet ist, seinen Eindruck wesentlich zu beeinträchtigen (§§ 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3, 12 Abs. 1 DSchG S-H)
Thüringen	Die kreisfreien Städte und Landkreise als Untere Denkmalschutzbehörden (§§ 22 Abs. 2 Satz 1, 23 Abs. 1 ThürDSchG)

**ANLAGE 11: DENKMALSCHUTZRECHTLICHE ZULASSUNGEN BEI ERRICHTUNG IN DER NÄHE
EINES BAUDENKMALS³⁸**

Bundesland	Genehmigungsvorbehalt	Zulassungspflichtige Maßnahme	Zulassungsvoraussetzung	Ermessen oder gebundene Entscheidung?	Wirkung der Eintragung in die Denkmalliste
Baden-Württemberg	§ 15 Abs. 3 Satz 1 BW DSchG	Veränderung oder Beseitigung von baulichen Anlagen in der Umgebung eines eingetragenen Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild von Bedeutung ist	Wenn das Vorhaben das Erscheinungsbild des Denkmals nur unerheblich oder nur vorübergehend beeinträchtigen würde oder wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls unausweichlich Berücksichtigung verlangen	Gebundene Entscheidung	Für den Schutz vor Maßnahmen in der Nähe des Denkmals: Konstitutiv (§ 15 Abs. 1 BW DSchG)
Bayern	Art. 6 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG	Errichtung, Veränderung oder Beseitigung von Anlagen in der Nähe von Baudenkmalern	Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit das Vorhaben zu einer Beeinträchtigung des Wesens, des überlieferten Erscheinungsbilds oder der künstlerischen Wirkung eines Baudenkmals führen würde und gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustands sprechen (Art. 6 Abs. 2 Satz 2 BayDSchG).	Ermessen	Nachrichtlich Art. 2 Abs. 1 BayDSchG)
Berlin	§ 11 Abs. 2 Satz 1 DSchG Bln	Veränderung der unmittelbaren Umgebung des Baudenkmals, wenn sie sich auf den Zustand oder das Erscheinungsbild des Denkmals auswirkt	Wenn die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals durch die Maßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt werden (§ 11 Abs. 2 Satz 2 DSchG Bln)	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich (§ 4 Abs. 1 Satz 1 DSchG Bln)
Brandenburg	§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BbgDSchG	Veränderung der Umgebung eines Denkmals durch Errichtung oder Veränderung von Anlagen	Soweit die beantragte Maßnahme nach denkmalpflegerischen Grundsätzen durchgeführt werden soll (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BbgDSchG) oder den Belangen des Denkmalschutzes entgegenstehende öffentliche oder private Interessen überwiegen und sie nicht auf andere Weise oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand berücksichtigt werden können (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BbgDSchG)	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich (§ 3 Abs. 1 Satz 1 BbgDSchG)
Bremen	§ 10 Abs. 2 BremDSchG	Maßnahmen nach § 10 Abs. 1 BremDSchG in der Umgebung geschützter unbeweglicher Kulturdenkmäler	Wenn Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt (§ 10 Abs. 3 Satz 1 BremDSchG)	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich (§ 7 Abs. 4 BremDSchG)

**ANLAGE 11: DENKMALSCHUTZRECHTLICHE ZULASSUNGEN BEI ERRICHTUNG IN DER NÄHE
EINES BAUDENKMALS⁴⁰**

Bundesland	Genehmigungsvorbehalt	Zulassungspflichtige Maßnahme	Zulassungsvoraussetzung	Ermessen oder gebundene Entscheidung?	Wirkung der Eintragung in die Denkmalliste
Hamburg	§ 8 HDSchG	Veränderung der unmittelbaren Umgebung eines Denkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild oder Bestand von prägender Bedeutung ist, durch Errichtung, Änderung oder Beseitigung baulicher Anlagen, Gestaltung der unbebauten öffentlichen oder privaten Flächen oder in anderer Weise dergestalt, dass die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt wird	Die beantragte Genehmigung darf nur versagt werden, wenn ihr überwiegende Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen (§ 9 Abs. 2 Satz 1 HDSchG). Die Genehmigung ist zu erteilen, sofern überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen (§ 9 Abs. 2 Satz 2 HDSchG).	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich bei unbeweglichen Denkmälern (§ 6 Abs. 2 Satz 1 HDSchG)
Hessen	§ 18 Abs. 2 HessDSchG	Errichtung, Veränderung oder Beseitigung von Anlagen in der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals, wenn sich dies auf den Bestand oder das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals auswirken kann	Wenn Gründe des Denkmalschutzes dem Vorhaben nicht entgegenstehen (§ 18 Abs. 3 Nr. 1 HessDSchG), wenn und soweit ihre Ablehnung dem Eigentümer wirtschaftlich unzumutbar wäre (§ 18 Abs. 3 Nr. 2 HessDSchG) oder wenn überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen (§ 18 Abs. 3 Nr. 3 HessDSchG)	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich bei unbeweglichen Kulturdenkmälern (§ 11 Abs. 1 Satz 1 HessDSchG)
Mecklenburg-Vorpommern	§ 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 DSchG M-V	Durchführung von Maßnahmen in der Umgebung von Denkmälern, wenn hierdurch das Erscheinungsbild oder die Substanz des Denkmals erheblich beeinträchtigt wird	Bei Übereinstimmung der in Aussicht gestellten Maßnahmen mit einer von dem fachlich zuständigen Landesamt bestätigten, von dem Eigentümer oder dem Auftraggebenden zu erstellenden denkmalpflegerischen Zielstellung der an dem Denkmal zu ergreifenden Maßnahmen und wenn sonstige Gründe des Denkmalschutzes oder der Denkmalpflege nicht entgegenstehen und wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt (§ 7 Abs. 3 DSchG M-V) Im Übrigen kann die Genehmigung versagt werden, wenn und soweit gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustandes sprechen (§ 7 Abs. 4 DSchG M-V).	Bei § 7 Abs. 3 DSchG M-V: gebundene Entscheidung Bei § 7 Abs. 4 DSchG M-V: Ermessen	Nachrichtlich (§ 5 Abs. 2 DSchG M-V)

**ANLAGE 11: DENKMALSCHUTZRECHTLICHE ZULASSUNGEN BEI ERRICHTUNG IN DER NÄHE
EINES BAUDENKMALS⁴⁰**

Bundesland	Genehmigungsvorbehalt	Zulassungspflichtige Maßnahme	Zulassungsvoraussetzung	Ermessen oder gebundene Entscheidung?	Wirkung der Eintragung in die Denkmalliste
Niedersachsen	§ 10 Abs. 1 Nr. 4 NDSchG	Errichtung, Änderung oder Beseitigung von Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals, die sein Erscheinungsbild beeinflussen	Die Genehmigung ist zu versagen, wenn das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird (§§ 10 Abs. 3 Satz 1, 8 NDSchG).	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich (§ 5 Abs. 1 Satz 1 NDSchG)
Nordrhein-Westfalen	§ 9 Abs. 2 DSchG NRW	Errichtung, Veränderung oder Beseitigung von Anlagen in der engeren Umgebung eines Baudenkmals, wenn sich dies auf die denkmalwerte Substanz oder das Erscheinungsbild des Denkmals auswirken kann	Wenn Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt (§§ 9 Abs. 3 Satz 1, DSchG NRW)	Gebundene Entscheidung	Konstitutiv bei Baudenkmalern (§ 23 Abs. 1 Satz 1 DSchG NRW)
Rheinland-Pfalz	§ 13 Abs. 1 Satz 3 DSchG RhPf	Errichtung baulicher Anlage in der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals	Wenn Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder andere Erfordernisse des Gemeinwohls oder private Belange diejenigen des Denkmalschutzes überwiegen und diesen überwiegenden Interessen nicht auf sonstige Weise Rechnung getragen werden kann (§ 13 Abs. 2 DSchG RhPF)	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich (§ 10 Abs. 1 Satz 2 DSchG RhPF)
Saarland	§ 6 Abs. 2 Satz 1 SaarDSchG	Errichtung, Anbringung, Änderung oder Beseitigung von Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals, die sein Erscheinungsbild nicht nur vorübergehend beeinträchtigen	Wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder andere öffentliche oder private Interessen überwiegen, denen nicht auf sonstige Weise Rechnung getragen werden kann (§ 10 Abs. 2 SaarDSchG)	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich (§ 4 Abs. 1 Satz 1 SaarDSchG)
Sachsen	§ 12 Abs. 2 Sätze 1 und 2 SächsDSchG	Errichtung, Veränderung oder Beseitigung von baulichen oder garten- oder landschaftsgestalterischen Anlagen in der Umgebung eines Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild von erheblicher Bedeutung sind	Wenn das Vorhaben das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals nur unerheblich oder nur vorübergehend beeinträchtigen würde oder wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls Berücksichtigung verlangen (§ 12 Abs. 2 Satz 3 SächsDSchG)	Gebundene Entscheidung	Nachrichtlich (§ 10 Abs. 1 Satz 1 SächsDSchG)

**ANLAGE 11: DENKMALSCHUTZRECHTLICHE ZULASSUNGEN BEI ERRICHTUNG IN DER NÄHE
EINES BAUDENKMALS⁴⁰**

Bundesland	Genehmigungsvorbehalt	Zulassungspflichtige Maßnahme	Zulassungsvoraussetzung	Ermessen oder gebundene Entscheidung?	Wirkung der Eintragung in die Denkmalliste
Sachsen-Anhalt	§ 14 Abs. 1 Nr. 3 DSchG LSA	Ein Kulturdenkmal im Bestand und Erscheinungsbild verändern, beeinträchtigen oder zerstören durch Errichtung, Wegnahme oder Hinzufügung von Anlagen in seiner Umgebung	<p>Zu genehmigen, wenn der Eingriff aus nachgewiesenen wissenschaftlichen Gründen im öffentlichen Interesse liegt, ein überwiegendes öffentliches Interesse anderer Art den Eingriff verlangt oder die unveränderte Erhaltung des Kulturdenkmals die Verpflichtete oder den Verpflichteten unzumutbar belastet (§ 10 Abs. 2 DSchG LSA).</p> <p>Sind als Folge eines Eingriffes erhebliche Beeinträchtigungen eines Kulturdenkmals zu erwarten, so ist der Eingriff unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege vorgehen (§ 10 Abs. 3 DSchG LSA).</p> <p>Eingriffe in ein Kulturdenkmal, die es seiner Denkmalqualität berauben oder zu seiner Zerstörung führen, dürfen nur genehmigt werden, wenn alle Möglichkeiten einer Erhaltung ausgeschöpft wurden (§ 10 Abs. 6 DSchG LSA)</p>	<p>Bei § 10 Abs. 2 DSchG LSA: gebundene Entscheidung</p> <p>Bei § 10 Abs. 3 und 6 DSchG LSA: Ermessen</p>	Nachrichtlich (§ 18 Abs. 1 Satz 1 DSchG LSA)
Schleswig-Holstein	§ 12 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 Nr. 1 DSchG SH	<p>Veränderung der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals, wenn sie geeignet ist, seinen Eindruck wesentlich zu beeinträchtigen</p> <p>Alle Maßnahmen in Denkmalbereichen und deren Umgebung, die geeignet sind, die Denkmalbereiche wesentlich zu beeinträchtigen</p>	<p>Die Genehmigung kann versagt werden, soweit dies zum Schutz der Denkmäler erforderlich ist (§ 13 Abs. 2 Satz 1 DSchG SH).</p> <p>Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen und der Status als Welterbestätte nicht gefährdet ist oder ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme notwendig macht (§ 13 Abs. 2 Satz 2 DSchG SH).</p>	<p>Bei § 13 Abs. 2 Satz 1 DSchG SH: Ermessen</p> <p>Bei § 13 Abs. 2 Satz 2 DSchG SH: gebundene Entscheidung</p>	Nachrichtlich (§ 8 Abs. 1 Satz 2 DSchG SH)

**ANLAGE 11: DENKMALSCHUTZRECHTLICHE ZULASSUNGEN BEI ERRICHTUNG IN DER NÄHE
EINES BAUDENKMALS⁴⁰**

Bundesland	Genehmigungsvorbehalt	Zulassungspflichtige Maßnahme	Zulassungsvoraussetzung	Ermessen oder gebundene Entscheidung?	Wirkung der Eintragung in die Denkmalliste
Thüringen	§ 13 Abs. 1 Nr. 2 ThürDSchG	Errichtung, Veränderung oder Beseitigung von Anlagen in der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals, wenn sich dies auf seinen Bestand oder sein Erscheinungsbild auswirken kann	Die Erlaubnis kann nur versagt werden, soweit das Vorhaben zu einer Beeinträchtigung des Wesens, des überlieferten Erscheinungsbildes oder der künstlerischen Wirkung eines Kulturdenkmals führen würde und gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustandes sprechen (§ 13 Abs. 2 Satz 2 ThürDSchG).	Ermessen	Nachrichtlich (§ 4 Abs. 1 Satz 1 ThürDSchG)

05 Quellenverzeichnis

- 1 Die Vergabe als weitere Phase wird in diesem Leitfaden nicht näher betrachtet.
- 2 Die NOW GmbH stellt auf ihrer Internetseite eine Übersicht bereits erstellter Elektromobilitätskonzepte sowie eine Übersicht geeigneter Dienstleister zur Verfügung, die die Erstellung von Ladeinfrastrukturkonzepten unterstützen können: <https://www.now-gmbh.de/projektfinder/elektromobilitaetskonzepte>
- 3 Als solche sind sie gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen einer etwaigen Bauleitplanung als Abwägungsmaterial zu berücksichtigen.
- 4 Auch eine koordinierende Funktion des Landkreises kann sich anbieten.
- 5 Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur – für E-Mobilität in Deutschland (nationale-leitstelle.de)
- 6 Unabhängig hiervon sind die Belange der Elektromobilität auch als öffentlicher Belang nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB im Rahmen jeder Bauleitplanung zu berücksichtigen.
- 7 Siehe hierzu die Studie der NOW GmbH/Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur „Immissionen von Ladestandorten – Vereinbarkeit von Ladeinfrastruktur und Fahrzeugen“ (unveröffentlichte Studie).
- 8 Ausnahmen: Baden-Württemberg, Saarland, Berlin und Bremen.
- 9 Art. 73 a BayBO; § 73a NBauO; § 66 Abs. 1 bis 4 LBO NRW; § 73 a ThürBO; § 72 a SächsBauO; § 75 a LBauO RhPf; § 71 a BauO LSA; § 72 a LBauO M-V; § 72 a HBauO; § 72 a BbgBO; § 77 a HBO.
- 10 Art. 73 a Abs. 1 Satz 1 BayBO; § 73 a Abs. 1 Satz 1 NBauO; § 66 Abs. 1 Satz 1 LBO NRW; § 73 a Abs. 1 Satz 1 ThürBO; § 72 Abs. 1 Satz 1 SächsBauO; § 71 a Abs. 1 Satz 1 LBauO LSA; § 75 a Abs. 1 Satz 1 LBO RhPf; § 72 a Abs. 1 Satz 1 LBauO M-V; § 65 Abs. 1 Satz 1 HBauO; § 72 a Abs. 1 Satz 1 BbgBO; 77 a Abs. 1 Satz 1 HBO.
- 11 Busse/Kraus/Thies, 150. EL Februar 2023, BayBO Art. 73 a Rdnr. 24.
- 12 Busse/Kraus/Thies, 150. EL Februar 2023, BayBO Art. 73 a Rdnr. 15.
- 13 Art. 73 a Abs. 3 Satz 3 BayBO; § 73 a Abs. 2 Satz 3 NBauO; § 66 Abs. 2 Satz 1 LBO NRW; § 73 a Abs. 2 Satz 1 ThürBO; § 72 a Abs. 2 Satz 2 SächsBauO; § 71 Abs. 2 Satz 1 LBO LSA; § 75 a Abs. 2 Satz 1 LBauO RhPf; § 72 a Abs. 2 Satz 1 LBauO M-V; § 65 Abs. 2 Satz 1 HBauO; § 72 a Abs. 2 Satz 1 BbgBO; § 77 a Abs. 2 Satz 1 HBO.
- 14 § 77 a Abs. 3 HBO; § 66 Abs. 3 LBO NRW; § 72 a Abs. 3 SächsBauO; § 65 Abs. 3 HBauO.
- 15 Busse/Kraus/Thies, 150. EL Februar 2023, BayBO Art. 73 a Rdnr. 36.
- 16 Art. 73 a Abs. 4 BayBO; § 73 a Abs. 3 Satz 1 ThürBO; § 71 a Abs. 3 LBO LSA; § 75 a Abs. 3 LBO RhPf; § 72 a Abs. 3 LBO M-V; § 72 a Abs. 3 Satz 1 BbgBO.
- 17 Siehe etwa § 2 Satz 1 BayVorIV.

- 18 Zur Verfahrensfreiheit: BVerwG, Urteil vom 07.05.2001, Az. 6 C 18/00, Juris Rdnr. 13, 17; Bienek, PdK Bu F-1, BauGB § 29 Ziff. 2.1 Abs. 4; Brügelmann/Dürr, 125. EL Januar 2023, BauGB § 29 Rdnr. 13; EZBK/Krautzberger, 149. EL Februar 2023, BauGB § 29 Rdnr. 23; zum vereinfachten Verfahren siehe etwa BayVGh, Beschluss vom 14.07.2005, Az. 20 CS 05.1732, Juris Rdnr. 9; Busse/Kraus/Wolf, 150. EL Februar 2023, BayBO Art. 59 Rdnr. 47.
- 19 VG München, Beschluss vom 02.05.2018, Az. M 2 E 18.2021, Juris Rdnr. 16, 18, nicht beanstandet durch BayVGh, Beschluss vom 13.07.2018, Az. 8 CE 18.1071, Juris; bezogen auf die Straße allgemein: BayVGh, Urteil vom 27.07.2017, Az. 8 BV 16.1030, Juris Rdnr. 25; BayVGh, Urteil vom 27.09.2005, Az. 8 N 03.2750, Juris Rdnr. 23.
- 20 Vgl. Stelkens/Bonk/Sachs/Siegel, 10. Aufl. 2022, VwVfG § 54 Rn. 1.
- 21 Ladesäulenverordnung vom 09.03.2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17.06.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 156) geändert worden ist.
- 22 Eine gute Übersicht über das rechtliche und technische Rahmenwerk gibt der Technische Leitfaden Ladeinfrastruktur Elektromobilität in fortlaufender Versionierung: <https://www.dke.de/resource/blob/988408/3c3f33c4cd7be00c569748c648745b47/technischer-leitfaden-ladeinfrastruktur-elektromobilitaet-version-4-data.pdf>
- 23 Vgl. OVG NRW, Urteile vom 13.05.2019 – 11 A 2057/17 –, DVBl. 2019, 1217 ff. = Juris, Rn. 39, m. w. N., und vom 28.03.2019 – 11 A 1166/16 –, Juris, Rn. 53.
- 24 Vgl. OVG NRW, Urteil vom 28.05.2021 – 11 A 390/19 –, Rn. 68.

- 25 Zu den Regelungsmöglichkeiten eines Ladeinfrastrukturkonzeptes siehe unter 3.1.1
- 26 Dabei ist nach hier vertretener Auffassung das anlagenbezogene (TA-Lärm), nicht das verkehrsbezogene (§ 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV) Immissionsschutzrecht einschlägig. Siehe hierzu ausführlich die Arbeitsergebnisse der Studie „Immissionen von Ladestandorten – Vereinbarkeit von Ladeinfrastruktur und Fahrzeugen“ (unveröffentlichte Studie).
- 27 Jarass BImSchG, 14. Aufl. 2022, BImSchG § 4 Rdnr. 17; BeckOK UmweltR/Schmidt-Kötters, 67. Ed. 01.10.2019, BImSchG § 4 Rdnr. 71; Landmann/Rohmer UmweltR/Dietlein, 100. EL Januar 2023, BImSchG § 4 Rdnr. 15.
- 28 Siehe etwa § 12 SächsNatSchG oder §§ 1 ff. BayKompV.
- 29 Art. 6 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG; § 15 Abs. 3 Satz 1 BW DSchG; § 9 Abs. 2 DSchG NRW; § 8 Abs. 2 SaarDSchG; § 18 Abs. 2 HessDSchG, § 13 Abs. 1 Satz 3 DSchG RhPf; § 10 Abs. 1 Nr. 4 NDSchG; § 13 Abs. 1 Nr. 2 ThürDSchG; § 12 Abs. 2 Satz 1 SächsDSchG; § 14 Abs. 1 Nr. 3 DSchG LSA; § 12 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 Nr. 1 DSchG SH; § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 DSchG M-V; § 9 Abs. 1 Nr. 4 BbgDSchG; § 11 Abs. 2 Satz 1 DSchG Bln; § 10 Abs. 2 BremDSchG; § 8 HDSchG.
- 30 Gleiches gilt im Übrigen für eine Errichtung auf dem Gelände von Gasfüllanlagen i. S. d. § 18 Abs. 1 Nr. 3 BetrSichV.
- 31 Ziff. E.18.3 LASI-Veröffentlichung – LV 35 „Leitlinien zur Betriebssicherheitsverordnung – häufig gestellte Fragen und Antworten“, 1. überarbeitete Auflage Oktober 2020.

32 BVerwG, Urteil vom 18.05.1995, Az. 4 C 20/94, Juris Rdnr. 26; BVerwG, Urteil vom 24.09.1992, Az. 7 C 6/92, Juris Rdnr. 22; BVerwG, Beschluss vom 26.08.1988, Az. 7 B 124/88, Juris Rdnr. 5; BayVGH, Beschluss vom 08.11.2021, Az. 15 B 21.1473, Juris Rdnr. 67; BeckOK UmweltR/Enders, 67. Ed. 01.04.2023, BlmSchG § 24 Rn. 16; Landmann/Rohmer UmweltR/Sparwasser/Heilshorn, 101. EL Juni 2023, BlmSchG § 24 Rn. 54.

33 Vgl. hierzu auch lfd. Nr. 7 Gebot/Verbot Nr. 3 a der Anlage 3 (siehe Seite 62) zur StVO.

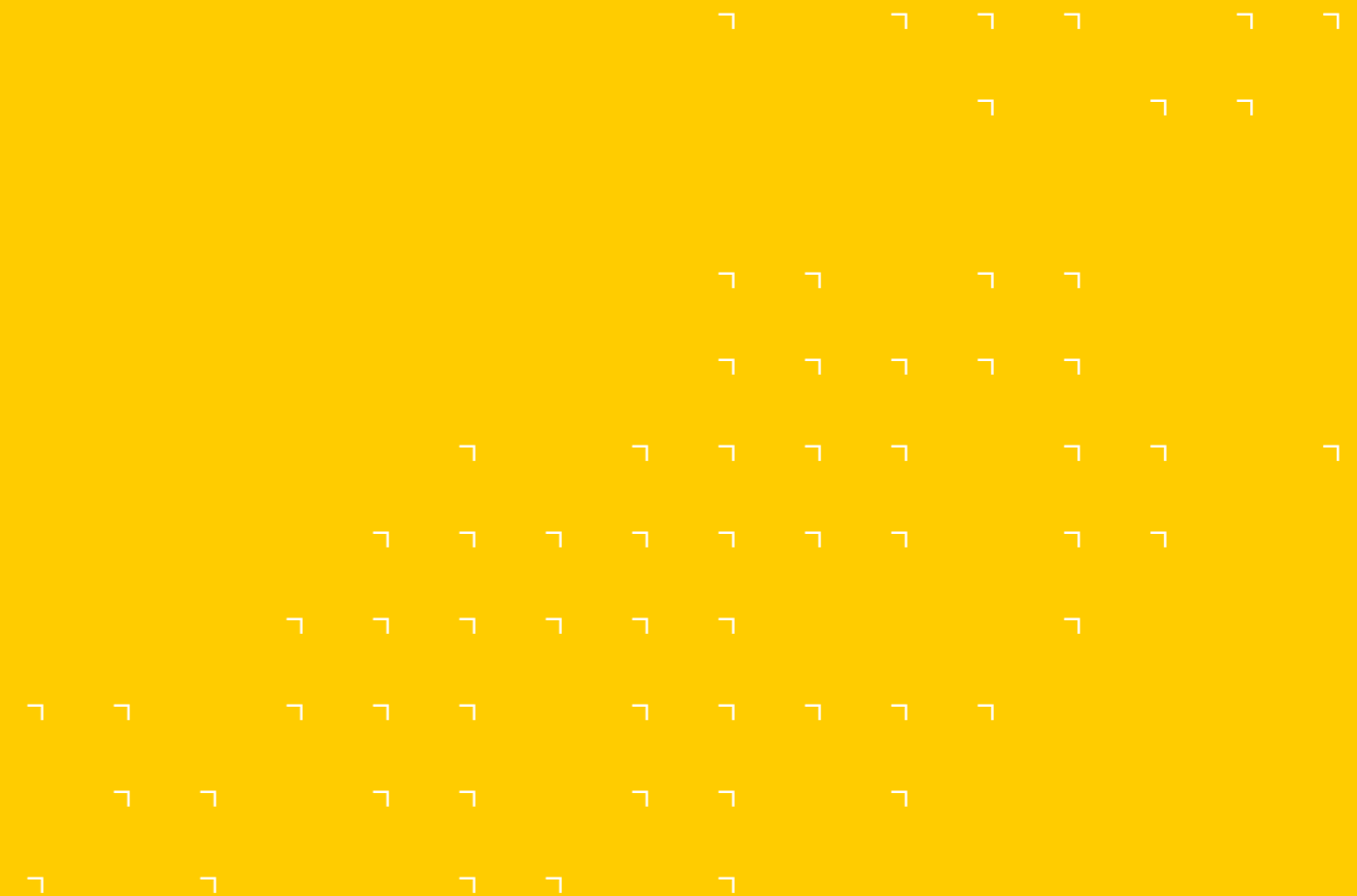
34 Müller/Rebler, DAR 2020, 354 ff., 355.

35 Zum jeweiligen landesrechtlichen materiellen Prüfprogramm für das für Ladestationen regelmäßig einschlägige vereinfachte Verfahren siehe Anlage 6 (siehe Seite 68).

36 Boedinghaus/Hahn/Schulte, BauO NRW § 64 Rdnr. 16.

37 Oberthür, 3. Auflage 2018, HBauO § 62 Rdnr. 4.

38 Für Boden- und Gartendenkmäler bestehen z. T. separate Regelungen.



IMPRESSUM

Im Auftrag des
Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

Herausgeber

NOW GmbH
Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie
Fasanenstraße 5, 10623 Berlin
E-Mail: kontakt@now-gmbh.de
Website: www.now-gmbh.de

Erstellt von

PricewaterhouseCoopers Legal AG Rechtsanwaltsgesellschaft

Redaktion

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unter dem Dach der NOW GmbH
E-Mail: ladeinfrastruktur@now-gmbh.de
Website: www.nationale-leitstelle.de

Gestaltung und Realisation

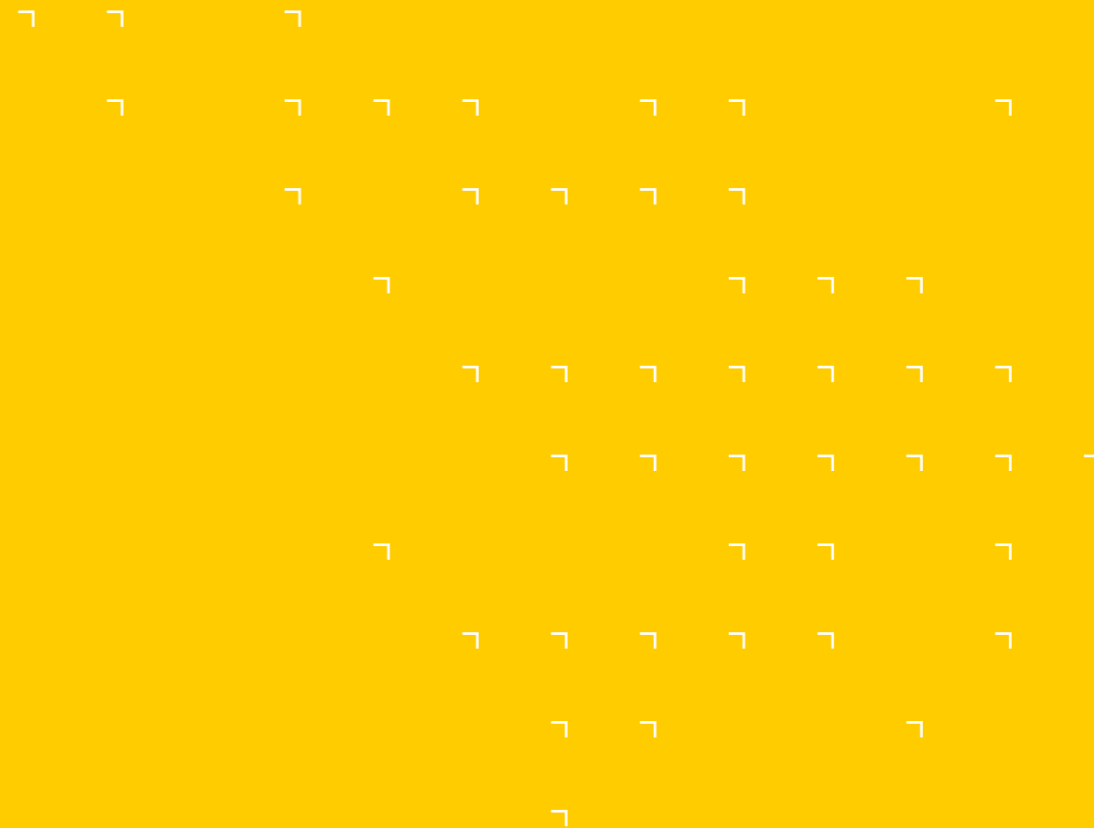
Ressourcenmangel GmbH

Erscheinungsjahr

2024

Copyright

Die Nutzungsrechte liegen – soweit nicht explizit genannt – bei der NOW GmbH





Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur wurde im Auftrag des BMDV und unter dem Dach der NOW GmbH gegründet.