

# Infopapier zum Deutschlandnetz für Kommunen



## Inhalt

Hintergrund .....	2
Vergabeverfahren und Ergebnis der Ausschreibung.....	2
Größe und Verortung der Suchräume/Standorte .....	4
Welche Vorteile habe ich als Kommune? .....	4
Rolle und Aufgaben der Kommunen .....	4
Standortsuche und Flächenakquise .....	4
Überlassung kommunaler Flächen .....	5
Errichtungsfristen .....	6
Laufzeit der Gestattung und Nachnutzung.....	6
Anforderung an die Umgebung der HPC-Ladeeinrichtungen.....	6
Technische Anforderungen an die HPC-Ladeeinrichtungen .....	7
Unterstützungsangebot für Kommunen .....	8
Noch Fragen? .....	9

## Hintergrund

Die Bundesregierung verfolgt ambitionierte Ziele im Bereich des Klimaschutzes. Bis 2045 soll Deutschland klimaneutral sein. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen bereits um 65 Prozent gegenüber dem Bezugsjahr 1990 gesenkt werden. Zur Erreichung dieser Ziele im Verkehrssektor ist insbesondere die Elektrifizierung des Straßenverkehrs und die Nutzung erneuerbarer Energien erforderlich. Ziel der Bundesregierung sind **15 Millionen Elektro-Pkw bis 2030**.

Gerade im Hinblick auf die zur Verfügung stehende HPC-Ladeinfrastruktur bestehen deutschlandweit noch „weiße Flecken“ auf der Ladelandkarte, besonders in ländlichen und strukturschwachen Regionen. Für marktwirtschaftlich agierende Unternehmen ist es mancherorts noch nicht attraktiv, ausreichend in Schnellladestationen zu investieren. Damit der Umstieg auf die Elektromobilität aber in der Breite gelingen kann, muss eine geeignete **Ladeinfrastruktur flächendeckend zur Verfügung stehen und hinsichtlich ihrer Kapazität bedarfsgerecht sein**. Ein zu langsamer Ausbau würde die Attraktivität der Elektromobilität und den klimapolitisch erforderlichen Fahrzeughochlauf massiv gefährden.

Im Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz - SchnellLG) vom 25. Juni 2021 wurde dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Aufgabe übertragen, eine flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur zu gewährleisten. Diese Aufgabe setzt das BMDV nun mit dem „**Deutschlandnetz**“ um.

Alle Informationen zum Deutschlandnetz finden Sie unter: <https://www.deutschlandnetz.de/>.

## Vergabeverfahren und Ergebnis der Ausschreibung

Es ist wichtig zu betonen, dass es sich beim Deutschlandnetz **nicht um ein Förderprogramm**, sondern um eine öffentliche Vergabe zur Errichtung und zum Betrieb von Ladeinfrastruktur handelt. Die Vergabe der Aufträge zur Errichtung und zum Betrieb von Schnellladeinfrastruktur für Pkw stellt eine öffentliche Finanzierung dieser Infrastruktur dar, d.h. die Errichtung und der Betrieb werden aus öffentlichen Geldern mitfinanziert. Die Vergabe dieser Aufträge erfolgte in **wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren** unter Einhaltung des Wirtschaftlichkeitsgebots.

Beim Deutschlandnetz war das Ausschreibungsmodell derart gestaltet, dass sich die Höhe der Beteiligungsfinanzierung durch den Bund aus dem im wirtschaftlichsten Angebot angegebenen („niedrigsten“) finanziellen Unterstützungsbedarf ergibt (sog. „Errichtungs- und Betreiberentgelt“).

Das Deutschlandnetz besteht zum einen aus öffentlich zugänglichen HPC-Schnellladestandorten im urbanen, suburbanen und ländlichen Raum (**Regional-Standorte**) und zum anderen aus Standorten an Bundesautobahnen (**Autobahn-Standorte**).

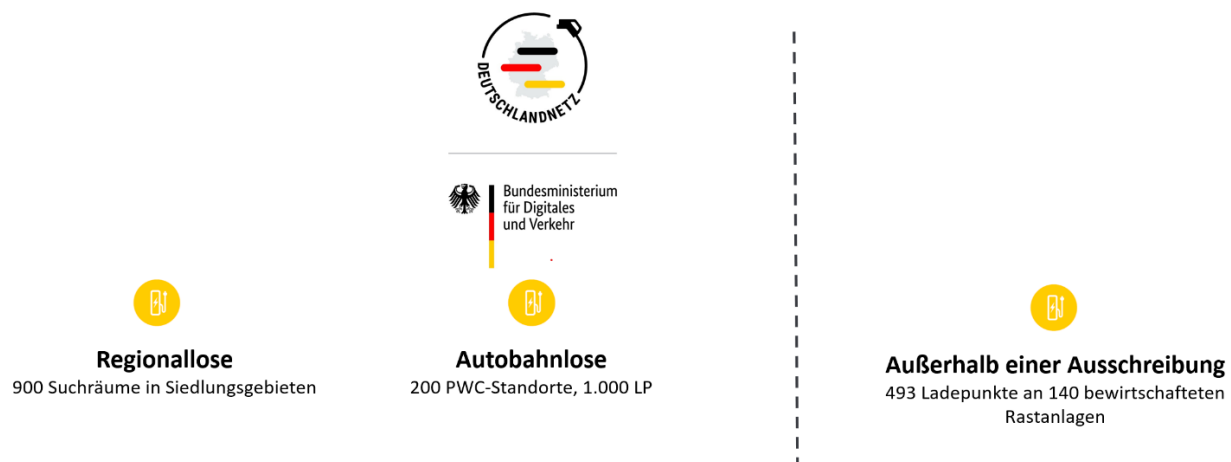


Abbildung 1: Übersicht zum Deutschlandnetz

Beide Ausschreibungen wurden erfolgreich abgeschlossen. **Die in diesem Infopapier dargestellten Informationen und Anforderungen beziehen sich ausschließlich auf die Standorte der Regionallose.** Folgende Unternehmen haben die Zuschläge für diese Standorte erhalten:

1. Allego GmbH
2. BayWa Mobility Solutions GmbH
3. E.ON Drive Infrastructure GmbH
4. Eviny Elektrifizierung AS
5. Fastned Deutschland GmbH & Co. KG
6. EWE Go HOCHTIEF Ladepartner GmbH & Co. KG
7. Mer Germany GmbH
8. Pfalzwerke AG
9. TotalEnergies Charging Solutions Deutschland GmbH
10. eliso GmbH powered by VINCI Concessions Deutschland GmbH

Vor dem Start des Deutschlandnetzes im Dezember 2023 wurden **Verträge zwischen den Unternehmen und dem BMDV** geschlossen, die die Bedingungen und Verpflichtungen für die Errichtung und den Betrieb der HPC-Ladeinfrastruktur festschreiben.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass das Deutschlandnetz den steigenden Hochlauf der Elektromobilität und den damit verbundenen Bedarf an HPC-Ladeinfrastruktur nicht allein abdecken kann. Die Neuauflage der Studie [„Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“](#) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zeigt, dass je nach Entwicklung im Jahr 2030 zwischen 380.000 und 680.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt werden. Im Referenzszenario wurde dabei ein Bedarf von über 67.000 HPC-Ladepunkten ermittelt. Um diese Zahlen zu erreichen, ist es entscheidend, dass Ladeinfrastruktur so schnell wie möglich privatwirtschaftlich im Wettbewerb aufgebaut und betrieben wird. **Auch andere Unternehmen dürfen innerhalb der Suchräume des Deutschlandnetzes Ladeinfrastruktur errichten und betreiben.**

## Größe und Verortung der Suchräume/Standorte

Je nach errechnetem Bedarf sind **unterschiedlich große Standorte** vorgesehen. Es gibt die Standortkategorien S mit 4 Ladepunkten, M mit 8 Ladepunkten, L mit 12 Ladepunkten und XL mit 16 Ladepunkten.<sup>1</sup>

Die Standorte entstehen auf Flächen in sogenannten Suchräumen. Diese **Suchräume definieren ein bestimmtes Gebiet mit einem Radius von 2 km**, z. B. rund um einen Verkehrsknotenpunkt. Die Verortung der Suchräume basiert unter anderem auf einer umfassenden verkehrsplanerischen Bedarfsberechnung der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur.<sup>2</sup>

Eine interaktive **Karte mit allen Regional-Suchräumen** für die Standorte des Deutschlandnetzes finden Sie unter: <https://www.standorttool.de/>. Dort können Sie auch einsehen, welcher Bieter für welchen Standort den Zuschlag erhalten hat.

## Welche Vorteile habe ich als Kommune?

Die Deutschlandnetz-Standorte haben einen hohen Ladekomfort. **Das steigert die Attraktivität und Infrastruktur in der Kommune.** Durch die Flächenvergabe an die o.g. Ladesäulenbetreiber zur Errichtung und Betrieb der Standorte im Deutschlandnetz können Kommunen über mehrere Jahre Einnahmen durch die Flächenüberlassung (z.B. Vermietung/Verpachtung) generieren. Höhere Kundenfrequenzen und erweiterte Kundensegmente führen zu einer stärkeren wirtschaftlichen Belebung der Region. Zudem profitieren lokale Geschäfte von der längeren Verweildauer und der stärkeren Kundenbindung, die durch die Ladepausen der Nutzerinnen und Nutzer der E-Autos gefördert werden.

## Rolle und Aufgaben der Kommunen

Bei der Gestaltung der Mobilität vor Ort sind Kommunen zentrale Akteure. Zum einen verfügen sie über das notwendige Wissen über die lokalen Gegebenheiten und den Zugang zu politischen und wirtschaftlichen Akteuren in der Region, zum anderen haben sie durch die Kontrolle über den öffentlichen Straßenraum eine zentrale Position für den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Mit dem Deutschlandnetz stellt der Bund die deutschlandweite Gewährleistung der Mittel- und Langstreckenmobilität sicher. Für die Ermöglichung der elektrischen Mobilität vor Ort kommt den **Kommunen eine Schlüsselrolle zu** – ohne selbst als Betreiber der Ladeinfrastruktur aktiv werden zu müssen.

## Standortsuche und Flächenakquise

Die Akquise geeigneter Flächen innerhalb der Suchräume, auf denen die Schnellladestandorte errichtet werden, gehört in den Verantwortungsbereich der Betreiber. Ob Kommunen anfragenden Unternehmen geeignete Flächen zur Verfügung stellen oder nicht, bleibt der einzelnen Kommune überlassen, d.h. es besteht **keine Verpflichtung, eine Fläche zur Verfügung zu stellen**. Gleichzeitig ist das Deutschlandnetz bei der Bereitstellung von Flächen für die Errichtung von Schnellladestandorten auf die **Unterstützung und Kooperation der Kommunen** angewiesen.

---

<sup>1</sup> In begründeten Ausnahmefällen darf ein Standort auf 2 Standorte aufgeteilt werden, wobei immer die Standortkategorien eingehalten werden müssen. Eine Teilung bedarf der Zustimmung des BMDV.

<sup>2</sup> Der Suchraum ist eine Vertragsbedingung und **kann im Nachhinein nicht mehr angepasst werden**. In begründeten Ausnahmefällen kann das BMDV einer Abweichung zustimmen, wenn z.B. innerhalb des Suchraums keine geeigneten öffentlich zugänglichen Flächen akquiriert werden konnten.

Wenn Kommunen geeignete Flächen anbieten möchten, können Sie die Möglichkeiten des FlächenTOOLS nutzen, um Flächen anzuzeigen: <https://flaechentool.de/>. Unter dem Reiter „FlächenCheck“ finden Sie eine Checkliste und Prüfkriterien, die Ihnen als Hilfestellung dienen, um vorhandene Liegenschaften zu identifizieren, auf ihre Eignung hin zu prüfen und im Flächen-TOOL zu veröffentlichen.

## Überlassung kommunaler Flächen

*Die bei der Konzeption und Umsetzung des Deutschlandnetzes beratende Kanzlei hat die Überlassung kommunaler Flächen an die Betreiber geprüft und kommt zu folgender rechtlicher Einordnung:*

Kommunen können Flächen an Betreibern des Deutschlandnetzes (Regionallose) **grundsätzlich ohne Durchführung eines förmlichen Vergabeverfahrens** überlassen, **sofern** es sich um eine **reine Grundstücksüberlassung** handelt und die Überlassung der Fläche **zum Marktpreis** erfolgt.

Eine förmliche Ausschreibung nach dem Vergaberecht ist nur erforderlich, wenn ein sogenannter Beschaffungsvorgang oder eine Konzession vorliegt. Stellt die Kommune nur ein Grundstück zur Verfügung ist das nicht der Fall – und zwar unabhängig davon, ob es sich um Flächen im öffentlichen Raum (Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis) oder um Flächen im privaten Raum/ im Eigentum der Kommune oder Gemeinde (bspw. Vermietung, Verpachtung) handelt.

Im Falle des Deutschlandnetzes ist die Errichtung und der Betrieb der Ladeinfrastruktur zwischen Bund und Betreibern geregelt. Folglich ist eine förmliche Ausschreibung nach dem Vergaberecht grundsätzlich nicht erforderlich, wenn die Kommune nur ein Grundstück zur Verfügung stellt.

Möchte man kein formales Vergabeverfahren durchführen, so wird empfohlen, nichts über die Regelungen zwischen Bund und Betreiber hinaus zu regeln (bspw. Kommune verpflichtet zum Betrieb von zusätzlichen Sanitäreinrichtungen). **Nebenleistungen können** den Ausschluss des Pachtvertrages infizieren und **eine Ausschreibung notwendig machen**.

Die Überlassung kommunaler Flächen muss zu **normalen Marktbedingungen** erfolgen. Für kommunale Flächen außerhalb des öffentlichen Raums ist die **Höhe des Nutzungsentgeltes** relevant, daher ist es ratsam einen **Sachverständigen** einzubeziehen und ein Wertgutachten einzuholen. Im öffentlichen Raum ist dies nicht notwendig.

Wenn aber **gleichzeitig mehrere Unternehmen Interesse** an der gleichen Fläche bekunden, muss ein diskriminierungsfreies **Auswahlverfahren** erfolgen. Damit ist nicht zwingend eine förmliche Ausschreibung gemeint – in der Regel genügt ein Losverfahren.

Daneben können im jeweiligen **Landeshaushaltsrecht Sonderregeln** für die Überlassung von kommunalen Flächen enthalten sein.

Darüber hinaus liegt die **Überprüfung bauordnungsrechtlich relevanter Vorgänge** bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur in der Verantwortung der Länder und ist entsprechend Aufgabe der lokalen Bauaufsichtsbehörden. Bei den baurechtlichen Genehmigungen sind auch die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben, wie z.B. die TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm), zu berücksichtigen.



## Errichtungsfristen

Die Errichtung aller Standorte des Deutschlandnetzes ist innerhalb von drei Jahren, also bis Ende 2026, geplant, sofern es keine Verzögerungen bei Genehmigungserteilungen, der Netzanschlusserrichtung und während der Bauphase gibt.

Die Zeitvorgaben für die Errichtung der Standorte basieren auf den vertraglichen Vereinbarungen des BMDV mit den Betreibern des Deutschlandnetzes. Diese umfassen verschiedene Schritte wie die Standortauswahl, die Sicherung der Nutzungsrechte, Genehmigungsverfahren, Errichtung des Netzanschlusses und letztendlich die Errichtung und Inbetriebnahme der Ladepunkte.

## Laufzeit der Gestattung und Nachnutzung

Der Vertrag ist mit Beginn Dezember 2023 auf acht Jahre angelegt. Der Betreiber hat die errichtete HPC-Ladeinfrastruktur nach Ablauf der achtjährigen Vertragslaufzeit eigenwirtschaftlich als öffentlich zugängliche HPC-Ladeinfrastruktur für mindestens vier Jahre weiter zu betreiben (Nachnutzung).

## Anforderung an die Umgebung der HPC-Ladeeinrichtungen

Die folgende Übersicht enthält wesentliche Anforderungen an die Umgebung der HPC-Ladeeinrichtungen im Deutschlandnetz, unterteilt nach Standortkategorie. Darüber hinaus können Betreiber individuell weiterreichende Vereinbarungen mit dem Bund haben.

Standortkategorie	S	M	L	XL
<b>Gesamtanzahl an Ladepunkten und -plätzen</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>16</b>
- davon Anzahl barrierefreie Ladepunkte	1	1	2	2
- davon Anzahl Ladepunkte für N1-Fahrzeuge		1	2	2
- davon Anzahl Ladepunkte mit Durchfahrtslösung			2	4
<b>Sitzgelegenheiten</b> - max. 50m (Luftlinie) vom nächstgelegenen Ladepunkt entfernt		50% der Standorte 6 Sitze	100% der Standorte 8 Sitze	100% der Standorte 12 Sitze
<b>Überdachung</b>			80% der Standorte	80% der Standorte
<b>Gastroangebot</b> - max. 250m (Luftlinie) vom nächstgelegenen Ladepunkt entfernt - Verfügbarkeit: Mo.-Fr. je 12 Stunden, Sa. 9 Stunden - S-/M-Standorte: Erwerb von Snacks und Kaltgetränken, L-/XL-Standorte: zusätzlich Warmgetränke	individuelle Vertragsbedingung	individuelle Vertragsbedingung	individuelle Vertragsbedingung	individuelle Vertragsbedingung
<b>Sanitärangebot</b> - max. 250m (Luftlinie) vom nächstgelegenen Ladepunkt entfernt - Verfügbarkeit: Mo.-Fr. je 12 Stunden, Sa. 9 Stunden - nur fest installierte und stationäre Sanitäreinrichtungen	40% der Standorte	60% der Standorte	80% der Standorte	80% der Standorte

Abbildung 2: Umgebungsanforderungen je Standortkategorie

Im Folgenden finden Sie **ergänzende Informationen** zu den Themen Sanitäranlagen, Barrierefreiheit, Beleuchtung und Abfallentsorgung:

### Sanitäranlagen

Der Betreiber oder ein Dritter verantwortet die Bewirtschaftung der Sanitäranlagen, so dass eine uneingeschränkte und bestimmungsgemäße Benutzung der Sanitäranlagen durch die Nutzer gesichert wird. Ausnahmen von zwingenden Anforderungen zur Barrierefreiheit sowie zur Anordnung der Stellplätze sind mit Zustimmung des Bundes möglich.

### Barrierefreiheit

Die zu errichtenden HPC-Ladeeinrichtungen haben den Vorgaben der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen – Teil 3 zu entsprechen.

- Zum Erreichen der HPC-Ladeeinrichtung ist ein ungehinderter Zugang notwendig. Die HPC-Ladeeinrichtung ist außerhalb von Gehwegen (nutzbare Gehwegbreite) anzuordnen. Die Nutzung der HPC-Ladeeinrichtung muss ohne Übersteigen von Ladekabeln möglich sein.
- Bei jeder HPC-Ladeeinrichtung sind Durchgangsbreiten auf Wegen und vor Bedienelementen von mindestens 0,90 m sicherzustellen, insbesondere bei Anfahrschutzelementen ggf. Durchfahrtsmöglichkeit).
- Die Bewegungsflächen an den HPC-Ladepunkten müssen vom öffentlichen Verkehrsraum stufenlos erreichbar sein. Sind Bordsteinkanten zu überwinden, müssen diese gemäß DIN 18040-3 auf maximal 3 cm Bordsteinhöhe abgesenkt sein. Anrampungen sind mit einer maximalen Längsneigung von 6 % auszuführen.

Ausnahmen von zwingenden Anforderungen zur Barrierefreiheit sowie zur Anordnung der Stellplätze sind mit Zustimmung des Bundes möglich.

### Beleuchtung

Um Fahrzeuge sicher laden zu können und vor, während und nach dem Ladevorgang die Verkehrssicherheit bzw. Aufenthaltsqualität gewährleisten zu können, muss die HPC-Ladeinfrastruktur so beleuchtet sein, dass die Nutzung der HPC-Ladeinfrastruktur ohne Einschränkung der Sichtbarkeit gewährleistet ist.

### Abfallentsorgung

An allen Standorten muss eine Abfallentsorgung gewährleistet sein, die den üblichen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer im Mittel- und Langstreckenverkehr Rechnung trägt. Der Betreiber stellt sicher, dass die Mülleimer regelmäßig geleert werden, so dass eine Nutzung jederzeit gewährleistet ist.

## **Technische Anforderungen an die HPC-Ladeeinrichtungen**

### **Zugänglichkeit**

Die HPC-Ladepunkte des Deutschlandnetzes müssen diskriminierungsfrei zugänglich sein und hohe Anforderungen an die Verfügbarkeit erfüllen. Der Betreiber ist verpflichtet, Störungen und Schäden an den HPC-Ladepunkten, die im Einflussbereich des Betreibers liegen, schnellstmöglich zu beheben.

### **Ladeleistung und Steckertyp**

Die Nennladeleistung jedes HPC-Ladepunkts muss mindestens 200 kW (DC) betragen. Die Maximalladeleistung jedes HPC-Ladepunkts muss technisch mindestens bis zu 300 kW (DC) betragen können. Übergangsweise sind auch geringere Ladeleistungen möglich.

Fahrzeuge im Deutschlandnetz werden mit per CCS- bzw. Combo-2-Stecker geladen. Der Combo-2 Stecker besteht aus dem Typ 2 Stecker (im oberen Teil), der durch 2 Kontakte zum Übertragen von Gleichstrom ergänzt wurde. Der Gleichstrom mit Leistungen von aktuell bis 350 kW wird dabei über die im unteren Bereich befindlichen 2 Pins übertragen.

### **Bedienelemente**

Jede HPC-Ladeeinrichtung ist mit Bedienelementen auszustatten. Dazu zählen ein Display zur Anzeige von Informationen zum Ladevorgang, ein RFID-Multireader zum Lesen von allen gängigen und zukünftig erwartbaren Ladekarten von Fahrstromanbietern sowie ein Bezahlterminal für das Bezahlen von Ad-hoc Ladevorgängen.

## **Unterstützungsangebot für Kommunen**

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unterstützt im Auftrag des BMDV unter dem Dach der bundeseigenen NOW GmbH den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland. Sie stellt auf ihrer Internetseite ein breites Unterstützungsangebot für Kommunen bereit:

- Das **LadeLernTOOL** vermittelt kommunalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Wissen für den Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort.
- Das **StandortTOOL** bietet einen Überblick über Bestand sowie Ausbauaktivitäten und -bedarfe der Ladeinfrastruktur in Deutschland.
- Im **FlächenTOOL** können Sie Liegenschaften für den Aufbau von Ladeinfrastruktur finden oder anbieten.

Sie finden die TOOLBox der Leitstelle unter: <https://toolbox.nationale-leitstelle.de/>.

Daneben stellt die Leitstelle Leitfäden für kommunale Akteure bereit:

- Der **Leitfaden „Einfach Laden in der Kommune“** veranschaulicht die verschiedenen Facetten des Themas Ladeinfrastruktur für Kommunen und beantwortet unter anderem Fragen zu kommunalen Handlungsinstrumenten, den rechtlichen Rahmenbedingungen, Vergaben, Ausschreibungen und Genehmigungsprozessen. Sie finden den Leitfaden unter folgendem Link: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen\\_web.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf).
- Der **Leitfaden „Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen“** umfasst praxisnahe Handlungshilfen, Checklisten und Best-Practice-Beispiele, die veranschaulichen, wie Kommunen Genehmigungsverfahren effizienter gestalten können. Er definiert damit einen bundesweit einheitlichen und nachvollziehbaren Genehmigungsprozess für den Ausbau von Ladeinfrastruktur. Den Leitfaden können Sie über folgenden Link abrufen: <https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2024/06/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-in-Kommune-aufbauen.pdf>.

Auch **umfassende Informationsangebote** und statistische Aufbereitungen zum Stand und zur Entwicklung der Ladeinfrastruktur finden Sie auf der Homepage der Leitstelle. Im monatlich aktualisierten „ö-LIS-Report“ erhalten Sie Auswertungen zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur: <https://nationale-leitstelle.de/verstehen/o-LIS-Report-der-Nationalen-Leitstelle-Ladeinfrastruktur/>.



## **Noch Fragen?**

Bei Fragen zum Deutschlandnetz stehen Ihnen die Kolleginnen und Kollegen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur ([deutschlandnetz@now-gmbh.de](mailto:deutschlandnetz@now-gmbh.de)) gerne zur Verfügung.