

STELLUNGNAHME ZUR GENEHMIGUNGSFREIHEIT VON LADEINFRASTRUKTUR INKLUSIVE NEBENANLAGEN

Berlin, 19. Juni 2026

Vor dem Hintergrund der regulatorischen Entwicklungen auf Landesebene nimmt der Industrieverband **charGER e. V. – Ladeinfrastruktur für Deutschland (charGER)** zur Genehmigungsfreiheit von Ladeinfrastruktur wie folgt Stellung.

charGER ist die Interessenvertretung der deutschen Ladeinfrastrukturbranche und setzt sich für eine emissionsfreie und klimaneutrale Mobilität ein, unterstützt durch eine zukunftssichere, digitale und verlässliche Ladeinfrastruktur.

Einordnung und Grundsatzposition

charGER begrüßt ausdrücklich die Zielsetzung zahlreicher Bundesländer, durch Anpassungen der Landesbauordnungen den Ausbau von Ladeinfrastruktur aktiv zu beschleunigen.

Insbesondere die Einführung der **Verfahrensfreiheit für Ladeinfrastruktur einschließlich technischer Nebenanlagen** stellt einen zentralen Beitrag zur Entbürokratisierung dar und verbessert die Voraussetzungen für einen beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität erheblich.

Gleichzeitig zeigt sich jedoch, dass die derzeitige föderale Ausgestaltung der Regelungen zu erheblichen Inkonsistenzen und praktischen Umsetzungshürden führt.

Aus Sicht des Verbandes besteht daher **dringender und umgehender Anpassungsbedarf**, um eine einheitliche, effiziente und marktfähige Umsetzung des Ladeinfrastruktur-Ausbaus sicherzustellen.

Bewertung der aktuellen Regelungssituation

Status quo in den Bundesländern

Die Regulierung der Genehmigungsfreiheit für Ladeinfrastruktur erfolgt derzeit uneinheitlich auf Ebene der Landesbauordnungen.

Insgesamt zeigt sich folgendes Bild:

Bundesländer mit expliziter Genehmigungsfreiheit für Ladeinfrastruktur (inkl. Nebenanlagen bzw. weitgehend umfassend geregelt)

- **Baden-Württemberg**
Vollständige Genehmigungsfreiheit für Ladeinfrastruktur.
Mit der LBO-Novelle vom 28. Juni 2025 wurde zusätzlich die Errichtung gewerblicher Ladeinfrastruktur sowie technischer Nebenanlagen (z. B. Trafostationen) verfahrensfrei gestellt.
- **Niedersachsen**
Genehmigungsfreiheit für Ladeinfrastruktur einschließlich Nebenanlagen sowie Nutzungsänderungen im Bestand.
- **Schleswig-Holstein**
Einführung der Genehmigungsfreiheit im Rahmen der Anpassung der Landesbauordnung.
- **Bayern**
Genehmigungsfreiheit grundsätzlich gegeben (Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 f BayBO)

Bundesländer mit Genehmigungsfreiheit, jedoch mit Einschränkungen

- **Saarland**
Genehmigungsfreiheit unter einschränkenden Bedingungen.

Weitere Bundesländer mit Regelungen zur Genehmigungsfreiheit (heterogene Ausgestaltung)

In weiteren Bundesländern bestehen Regelungen, die Ladeinfrastruktur ganz oder teilweise als verfahrensfreies Bauvorhaben einordnen.

Allerdings gilt hier:

- keine einheitliche Definition der Ladeinfrastruktur und deren Umfang
- unterschiedliche Zuordnung in den Bauordnungen (z. B. Verkehrsflächen, Energieanlagen etc.)
- teilweise fehlende Einbeziehung technischer Nebenanlagen

Dies betrifft insbesondere:

- **Nordrhein-Westfalen**
- **Hessen**
- **Rheinland-Pfalz**
- **Hamburg**
- **Berlin**
- **Bremen**

Bundesländer ohne klare Genehmigungsfreiheit (weiterhin genehmigungspflichtig bzw. unklar geregelt)

In mehreren Bundesländern besteht weiterhin keine explizite oder umfassende Genehmigungsfreiheit für Ladeinfrastruktur.

Dies betrifft insbesondere:

- **Thüringen**
- **Sachsen**
- **Brandenburg**
- **Mecklenburg-Vorpommern**

Übergreifende Besonderheiten und Einschränkungen

Unabhängig von der formalen Genehmigungsfreiheit bestehen weiterhin strukturelle Einschränkungen:

- **„Infektion“ durch Gesamtvorhaben**

Eine Genehmigungspflicht des Gesamtprojekts (z. B. Supermarkt, Tankstelle, Parkhaus) kann dazu führen, dass auch die Ladeinfrastruktur genehmigungspflichtig wird.

- **Unterschiedliche Systematik**

Uneinheitliche Einordnung der Ladeinfrastruktur in den Landesbauordnungen.

- **Nebenanlagen als Unsicherheitsfaktor**

Trafostationen und Netzanschlusskomponenten sind häufig nicht eindeutig von der Genehmigungsfreiheit umfasst.

Auswirkungen auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur

Die dargestellten Herausforderungen führen zu:

- Verzögerungen bei Planung und Umsetzung
- erhöhtem bürokratischem Aufwand
- steigenden Investitionskosten
- Fokussierung auf "einfache" bzw. „lukrativste“ Gebiete
- fehlender Planungssicherheit bei der Standortentwicklung
- erhöhtem Risiko projektbedingter Nachgenehmigungen
- eingeschränkter Skalierbarkeit standardisierter Rollout-Konzepte

Damit wird der notwendige flächendeckende Hochlauf der Elektromobilität strukturell behindert.

Anpassungsbedarf – Forderungen des charGER e.V.

1. Bundesweit einheitliche Genehmigungsfreiheit

Unverzügliche Einführung einer bundesweit einheitlichen Genehmigungsfreiheit für Ladeinfrastruktur einschließlich aller Nebenanlagen.

Die Genehmigungsfreiheit muss bundeseinheitlich so ausgestaltet werden, dass sie ausdrücklich folgende Komponenten umfasst:

- Ladepunkte und Ladesäulen
- Trafostationen
- Mittel- und Niederspannungsanschlüsse
- Messwandlerschränke und Zähleranlagen
- sonstige für den Netzanschluss, die Steuerung und den sicheren Betrieb der Ladestation erforderliche technische Nebenanlagen

Ziel ist eine rechtssichere und umfassende Verfahrensfreiheit für sämtliche technisch notwendigen Bestandteile eines Ladeinfrastrukturprojekts.

Der Bund kann hierzu durch eine entsprechende Anpassung der Musterbauordnung auf eine bundeseinheitliche Harmonisierung hinwirken. Ergänzend sollte – analog zur Ladesäulenverordnung (LSV) – eine bundesgesetzliche Regelung geschaffen werden, die den verfahrensfreien Ausbau von Ladeinfrastruktur einschließlich aller Nebenanlagen klarstellt.

2. Entkopplung von Gesamtvorhaben

Rechtssichere Trennung der Ladeinfrastruktur von genehmigungspflichtigen Gesamtvorhaben.

Es ist sicherzustellen, dass Ladeinfrastruktur auch dann verfahrensfrei bleibt, wenn sie im Zusammenhang mit genehmigungspflichtigen Bauvorhaben errichtet wird.

Ziel: Vermeidung der sogenannten „Infektion“ der Verfahrenspflicht durch das Gesamtvorhaben.

3. Verfahrensfreiheit als Teil einer Gesamtstrategie

Ein verfahrensfreier Aufbau ist genauso wichtig wie verbindliche Netzanschlüsse in festen zeitlichen Rahmen.

Die Genehmigungsfreiheit muss systematisch mit weiteren Beschleunigungsinstrumenten verknüpft werden, insbesondere:

- standardisierten und beschleunigten Netzanschlussprozessen mit verbindlichen Zeitfenster
- einheitlichen technischen Anschlussbedingungen der Verteilnetzbetreiber
- digitalisierten Antrags- und Abstimmungsprozessen sowohl auf Amtsseite als auch auf Netzbetreiber ebene

4. Nationale Standardisierung technischer Komponenten

Bundesweite Standardisierung von Trafostationen, Technischen anschlussbedingungen (TABs) Messkonzepten, anforderungen an den Aufbau von direkten- bzw halbindirekten Messanlagen(Messwandlerschränken) zur Vermeidung von Einzelanfertigungen und Verzögerungen.

Die baurechtliche Genehmigungsfreiheit muss durch eine technische Standardisierung flankiert werden, um eine einheitliche Bewertung und Umsetzung zu ermöglichen.

Dies umfasst insbesondere:

- standardisierte Trafostationskonzepte
- einheitliche Messkonzepte und Aufbauanforderungen der Messtellen
- bundesweit anwendbare technische Referenzlösungen

Hierbei soll auf bestehenden technischen Regelwerken (z. B. VDE-Anwendungsregeln sowie Muster-TAB-Strukturen) aufgebaut werden, um eine bundeseinheitliche Auslegung zu unterstützen.

Fazit

Die Einführung der Genehmigungsfreiheit in zahlreichen Bundesländern ist ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung des Ladeinfrastruktur-Ausbaus.

In der derzeitigen Ausgestaltung bleibt diese jedoch in vielen Fällen unvollständig oder rechtlich nicht hinreichend eindeutig.

Ohne eine bundesweit einheitliche Harmonisierung sowie die konsequente Einbeziehung technischer Nebenanlagen drohen jedoch weiterhin:

- Verzögerungen im Ausbau
- unnötige Bürokratie
- wirtschaftliche Ineffizienzen
- Unsicherheiten bei Planung und Genehmigung
- eingeschränkte Umsetzbarkeit standardisierter Rollout-Konzepte

Nur durch klare, einheitliche Regelungen kann der Hochlauf der Elektromobilität zielführend unterstützt werden.

Der charGER e.V. steht für einen konstruktiven Dialog mit Bund und Ländern zur Verfügung, um eine **praxisgerechte, wirtschaftlich tragfähige und schnell umsetzbare Lösung** zu entwickeln.

+++ ENDE STELLUNGNAHME +++