



# Leitfaden zur Erstellung von Ladeinfrastruktur im kirchlichen Kontext

Stand Februar 2025

## Zusammenfassung

Nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) müssen alle Nichtwohngebäude und mehrheitlich als Nichtwohngebäude genutzte Gebäude mit mehr als 20 Stellplätzen seit 01.01.2025 mindestens einen Ladepunkt vorweisen. Der Ladepunkt soll den Hauptnutzern der Gebäude zugänglich sein. Dieser Leitfaden soll als Orientierung dienen, um Fragen von der richtigen Planung bis zum späteren Betrieb dieser Ladeinfrastruktur zu beantworten. Er stellt explizit keine juristische Beratung dar!

Bei der Planung ist grundsätzlich zu überlegen, wie viele Ladepunkte errichtet werden sollen, um aktuelle und zukünftige Bedarfe abzuschätzen, die über die jetzige Vorgabe hinausgehen. Für die Installation von Ladeinfrastruktur sind gesetzliche Vorgaben wie z.B. die lokale Bauordnung und Meldepflichten gegenüber dem Netzbetreiber zu beachten. Sollte das Gebäude in der Nähe der Ladestation unter Denkmalschutz stehen, ist über die Kolleg:innen der Bauabteilungen in den Kirchenkreisen, das Dezernat Bauwesen im Landeskirchenamt rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn einzuschalten, um die denkmalrechtlichen Belange zu prüfen. Aus technischer Sicht ist zudem die Prüfung der Kapazität des Haus- bzw. Stromanschlusses notwendig.

Beim Betrieb von Ladeinfrastruktur gibt es verschiedene Varianten abhängig davon, wer Zugang zur Ladeinfrastruktur erhalten soll. Hierbei entstehen je nach Betreibermodell und erbrachten Leistungen Kosten. Die in der Regel günstigste Variante für den Betrieb von Ladeinfrastruktur ist das Eigenregiemodell, bei dem die Ladeinfrastruktur selbst betrieben wird.

## Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Ladeinfrastruktur

Für den Klimaschutz im Mobilitätsbereich ist eine große Stellschraube die Umstellung vom Verbrenner auf Elektromobilität. Aus diesem Grund hat die EU ihre Mitgliedsstaaten in einer Richtlinie dazu verpflichtet, den Ausbau von Ladeinfrastruktur zu regeln und Gebäudeeigentümer zum Ausbau von Leitungs- und Ladeinfrastruktur zu verpflichten. Deutschland hat die Verpflichtung in nationales Recht umgesetzt und dafür das GEIG (2021) – **Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz)** verabschiedet.

## Geltung für Kirchengemeinden und kirchliche Einrichtungen

Das GEIG sieht vor, dass Nichtwohngebäude oder Gebäude, die mehrheitlich als Nichtwohngebäude genutzt werden und über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, **ab dem 01.01.2025 mindestens einen Ladepunkt vorweisen müssen** (GEIG §10 und §11).

**Das gilt auch für die Liegenschaften von Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen.**

## Anwendungsfall

Nach GEIG § 2 Nr. 14 ist ein „Stellplatz“ eine Fläche, die dem Abstellen eines Kraftfahrzeugs außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dient. Es muss sich also 1. um Flächen im Eigentum oder in alleiniger Nutzung der Kirche handeln und 2. muss die Fläche dauerhaft als Kfz-Parkplatz vorgesehen sein.

Kirchengemeinden oder weitere kirchliche Akteure wie Kirchenkreisverwaltungen, die über 20 oder mehr Stellplätze im Sinne des GEIG verfügen, sind dazu verpflichtet, mindestens einen Ladepunkt zu errichten. Zugang zu den Ladepunkten sollen die Nutzer:innen der Stellplätze wie Besucher:innen oder Mitarbeitende erhalten. Es muss also keine Ladeinfrastruktur für „die Allgemeinheit“ angeboten werden.

Auch bei größeren Renovierungen und dem Neubau von Gebäuden ist das GEIG anzuwenden. Über die anzuwendenden Regelungen können die beauftragten Architekt:innen informieren.

## Was ist zu beachten?

Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur ist grundsätzlich kein Problem, weder technisch noch gesetzlich. Dabei sollten allerdings einige Aspekte berücksichtigt werden, um eine reibungslose Einrichtung zu gewährleisten.

## Vom Bedarf her denken

Zu Beginn des Prozesses gilt es zu überlegen, was der Flächeneigentümer, wie z.B. eine Kirchengemeinde, an zukünftigen Bedarfen haben könnte. Grundsätzlich wird die Anzahl an E-Pkw steigen, da es einen EU-Beschluss zum Verbrenneraus ab 2035 gibt. Die Frage ist aber, ob alle Nutzer:innen der Stellplätze auch vor Ort Strom laden müssen und demnach eine Lademöglichkeit angeboten werden sollte. Gibt es aber absehbar einen Bedarf für mehr als einen Ladepunkt, sollte direkt berücksichtigt werden, dass dafür die notwendigen Grundlagen schon jetzt geschaffen werden.

Konkret bedeutet dies, folgende Fragen zu klären:

- Werden perspektivisch alle bislang vorhandenen Stellplätze benötigt?
  - Können auf einigen Stellplätzen andere Mobilitätsträger bzw. Verkehrsmittel gezielt gefördert werden? Denkbar sind z.B. die Schaffung guter Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten für E-Bikes oder Carsharing-Parkplätze. Auch die

Schaffung von Begrünung kann geprüft werden. Hierdurch würde die Gesamtzahl der für Autos reservierten Stellplätze sinken.

- Gibt es behördliche Vorgaben zur Anzahl an Stellplätzen?
- Wie viele Ladepunkte werden über die gesetzliche Vorgabe hinaus benötigt und sollen für die Nutzerinnen der Stellplätze angeboten werden?
- Welche Ladegeschwindigkeit ist notwendig?
  - Als Faustregel gilt, je schneller geladen werden kann, desto teurer ist die Infrastruktur und Hardware und desto mehr Leistung aus dem Netzanschluss muss vorliegen.
  - Bei Normalladeinfrastruktur wird der Strom als Wechselstrom (AC) abgegeben. Viele aktuelle E-Pkw-Modelle laden mit bis zu 11 kW AC. Mehr kW bereitzustellen ist also nicht unbedingt nötig oder sinnvoll.
  - Bei Schnellladungen wird der Strom als Gleichstrom (DC) abgegeben. Ohne eigenen Bedarf bzw. einen öffentlichen Zugang der Ladeinfrastruktur lohnt sich DC in der Regel nicht wegen der hohen Kosten und Regularien.
- Es gibt Melde- und Genehmigungspflichten für die Ladeinfrastruktur beim lokalen Netzbetreiber. Wann trifft welcher Fall zu?
  - Bei einer Anschlussleistung über 12 kVA ist Ladeinfrastruktur genehmigungspflichtig.
  - Liegt die Anschlussleistung darunter, besteht Meldepflicht beim Netzbetreiber. Eine Normalladeinfrastruktur bis 11kW ist demnach nur meldepflichtig.
- Reicht der Hausanschluss aus?
  - Dies kann beim Netzbetreiber nachgefragt werden. Dies kann auch ein beauftragter Techniker bzw. Elektriker machen, der die Ladeinfrastruktur installieren soll.
  - Sollte der Hausanschluss bereits ausgelastet sein, kann eine intelligente Lade-Software genutzt werden. Diese sorgt dafür, dass die Ladegeschwindigkeit reguliert wird – bei hoher Auslastung wird kein oder sehr wenig Strom an der Ladeinfrastruktur abgegeben, bei geringer Auslastung des Hausanschlusses kann die volle Leistung abgegeben werden.
  - Ob die Ladehardware (z.B. die Wallbox) smart laden kann, ist oft in der Produktbeschreibung angegeben.
- Wer soll Zugang zur Ladeinfrastruktur erhalten (siehe folgenden Abschnitt)?
  - Öffentlich zugänglich (alle).
  - Eingeschränkt öffentlich (ausgewählte Nutzer:innen wie Gäste).
  - Nicht öffentlich (eingeschränkte Nutzer:innen wie Mitarbeitende).

## Passendes Betriebsmodell wählen

Der Betrieb der Ladeinfrastruktur kann auf einen Betreiber übertragen oder in Eigenregie durchgeführt werden. Je nachdem, wer die Ladeinfrastruktur nutzen soll oder darf, bieten sich verschiedene Betreibermodelle an.

### Option A: Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

Bei dieser Variante haben alle („die Öffentlichkeit“) Zugang zum Ladepunkt. Es muss eichrechtskonform abgerechnet und bezahlt werden können. Dies ist mit teilweise hohen Kosten bei der Ladeinfrastruktur als auch dem Betrieb verbunden. Aus steuer- und energierechtlichen Gründen sollte für diese Variante (unbedingt!) ein externer Betreiber beauftragt werden.

Je nach Standort sind Ladeinfrastrukturbetreiber auf der Suche nach Flächen, auf denen sich die Errichtung von Ladeinfrastruktur anbietet und diese wirtschaftlich betrieben werden kann. Bei diesen „interessanten“ Flächen können Flächeneigentümer mit einer Pachteinnahme rechnen. Dabei sind einige Punkte zu bedenken:

- Der Flächeneigentümer, z.B. die Kirchengemeinde, stellt die Fläche und garantiert den Zugang zur Ladesäule bzw. dem Grundstück. Nicht in jedem Fall muss dies 24/7 erfolgen und auf alle weiteren vorhandenen Stellplätze zutreffen.
- Je nach Standortattraktivität kann der Flächeneigentümer eine Pacht erhalten. Die Höhe ist abhängig vom erwarteten Stromabsatz und den Erstellungskosten. Schnellladeinfrastruktur hat in der Regel einen höheren Absatz. Trotz höherer Erstellungskosten könnte damit eine höhere Pacht erzielt werden.
- Ist der Standort für den Betreiber wirtschaftlich nicht interessant, entstehen für den Flächeneigentümer (ggf. hohe) Kosten für den Betrieb der Ladeinfrastruktur.
- Achtung beim Vertragsschluss: Ausnahmen wie Umzug, Baumaßnahmen, Abbauen der Infrastruktur am Ende der Betriebszeit etc. sollten berücksichtigt werden, damit keine Strafe gezahlt werden muss bzw. die spätere Abwicklung berücksichtigt wird!
- Vertragslaufzeiten sind je nach Attraktivität des Standortes ca. 8-10 Jahre bei Normalladeinfrastruktur (AC bis 22 kW). Es kann aber auch länger dauern, bis die Ladesäule sich rentiert, was zu längeren Vertragslaufzeiten führen kann.
- Bau- und Lärmschutzvorschriften beachten: Laden kann bei Schnellladungen Lärm erzeugen. Dies ist vor allem in reinen Wohngebieten zu beachten (Anwendung findet das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge“ (BImSchG) und die örtliche Bauordnung). Der Betreiber sollte dies allerdings wissen und wäre für die Einhaltung verantwortlich.
- Der Flächeneigentümer muss vor Vertragsschluss Angebote verschiedener Betreiber einholen und bewerten, die Rahmenbedingungen und Vertragsbedingungen prüfen und juristisch bewerten lassen. Nach Vertragsschluss wird der Betreiber die Umsetzung und den Betrieb wie im Vertrag vereinbart übernehmen.
- Eine Schnellladesäule kann viel Verkehr und Lärm erzeugen, da Ladezeiten kurz sind und dementsprechend viele E-Pkw hintereinander geladen werden können.

## Option B: Eingeschränkt öffentliche sowie nicht öffentlich genutzte Ladeinfrastruktur

Bei dieser Variante hat nur ein ausgewählter Nutzer:innenkreis Zugang zur Ladeinfrastruktur. Dies können z.B. Gäste bzw. Besucher:innen einer Kirchengemeinde und/oder Mitarbeitende sein. Der Flächeneigentümer, wie z.B. eine Kirchengemeinde, hat die volle Kontrolle über das eigene Gelände und den Zugang zur Ladeinfrastruktur. Es sind verschiedene Modelle denkbar.

- Betreibermodell
  - Es wird ein Betreiber beauftragt.
  - Kosten nach Aufwand.
  - Servicebausteine können gewählt werden: von der Errichtung über den Betrieb bis zur Abrechnung.
  - Abrechnung kW-genau für Nutzer:innen möglich, wenn eichrechtskonformer Zähler verbaut ist.
- Eigenregiemodell
  - Kosten nach Aufwand und Angebot wie Hardware (Wallbox / Ladesäule) und Installation.
  - Zugang erhalten ausgewählte Nutzer:innen wie Gäste (eingeschränkt öffentlich) und/oder Mitarbeitende (nicht öffentlich). Der Zugang kann z.B. durch Ladekarten (auch bekannt als RFID-Karten) gewährt werden. Der Zugang kann sehr exklusiv gehalten werden.
  - Am einfachsten kann der Strom verschenkt oder mit Pauschalpreis abgerechnet werden (beim Pauschalpreis vorher rechtliche Prüfung notwendig, um nicht selbst zum Händler zu werden - Stichwort Energierecht!).
  - Der Strom kann auch 1:1 abgerechnet werden. Dies erfordert einen eichrechtskonformen Zähler und ein System, welches die Ladevorgänge überwacht und abrechnen kann. Auch für diesen Fall wird eine rechtliche Prüfung empfohlen.
  - Mitarbeitenden kann Strom auch für private E-Pkw steuerfrei geschenkt oder vergünstigt abgegeben werden. Eine gesetzliche Regelung existiert aktuell bis 31.12.2030.

Weiterführende Informationen können Sie im Quellenverzeichnis finden, u.a. zu Betreibermodellen, einen technischen Leitfaden für Ladeinfrastruktur, gesetzlichen Regelungen zur steuerlichen Förderung von E-Autos sowie Antworten in Bezug auf anrechenbare THG-Quoten für öffentliche Ladeinfrastruktur und E-Autos.

## Hinweise für die Umsetzung und Anbietersuche

Nach den ersten Schritten und der Orientierung ist die Auswahl eines oder mehrerer Anbieter für die Umsetzung des Projektes notwendig. Am Markt gibt es regionale Unternehmen und

Anbieter, die sich auf die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur spezialisiert haben. Je nach Bedarf kann die Ladeinfrastruktur bei einem Händler bestellt werden, die Einrichtung ein lokaler Elektriker übernehmen und die eigene Verwaltung die neue Ladeinfrastruktur an den Netzbetreiber melden. Je größer oder komplexer die Ladeinfrastruktur wird, desto sinnvoller ist allerdings die Beauftragung eines Dienstleisters. Dies gilt auch für den Fall, dass der Strom mehreren Personen zur Verfügung gestellt und auch abgerechnet werden soll.

Aufgrund der regional sehr unterschiedlichen Anbieter ist die Erstellung einer umfassenden Liste mit möglichen Unternehmen bzw. Dienstleistern nicht möglich. Zudem soll an dieser Stelle auch keine Empfehlung für einzelne Anbieter ausgesprochen werden. Die Umsetzungsschritte sollen aber eine Orientierung bieten und die Suche nach Dienstleistern und Unternehmen erleichtern.

### **Option A: Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur**

Es sollte auf Grund der Komplexität und des Handels mit Strom unbedingt ein Betreiber gesucht werden. Dabei lohnt es sich zu schauen, welche Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur es in der Region schon gibt. Diese könnten daran interessiert sein vor Ort weitere Ladeinfrastruktur zu erstellen. Je höher der ermittelte Bedarf ist, desto wahrscheinlicher wird ein Betreiber Interesse an der Errichtung und dem Betrieb der Ladeinfrastruktur haben. Besonders im ländlichen Raum ohne „Points of Interest“ bzw. Orte, die Besucher:innen anziehen, wird das Interesse vermutlich gering sein. Kann dagegen von vielen Nutzer:innen der Ladeinfrastruktur ausgegangen werden, gibt es eine gute Chance, dass ein Betreiber gefunden werden kann, den Betrieb zu übernehmen und ggf. eine Pacht zu zahlen.

Bei Schnellladeinfrastruktur könnten insbesondere Flächen an viel befahrenen Straßen interessant sein. Hier lohnt ein Blick auf Betreiber, die diese Ladeinfrastruktur in der Region anbieten, bzw. sich auf Schnellladeinfrastruktur spezialisiert haben.

Für beide Fälle lohnt sich ein Blick auf eine Karte für bestehende öffentliche und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, um mögliche Anbieter zu finden. Drei Links zu entsprechenden Karten sind im Literaturverzeichnis zu finden.

Sollte ein Betreiber Interesse haben, kann der Flächeneigentümer die entsprechenden Vertragsmodalitäten vereinbaren.

### **Option B: Die eingeschränkt öffentliche sowie nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur**

Im Betreibermodell können verschiedene Bedarfe abgedeckt werden. Ein Betreiber kann von der Erstellung bis zur Abrechnung alle Dienstleistungen erbringen. Die Kosten variieren je Betreiber und Dienstleistungen.

Viele Betreiber bieten sowohl Services als auch die Hardware an. Die Hardware, z.B. eine Wallbox mit einem Ladepunkt, kann auch einzeln gekauft und unabhängig von einem Betreiber installiert und betrieben werden.

Im Folgenden sind vier Betreiber exemplarisch genannt. Ob diese sich für den konkreten Fall eignen, muss individuell geprüft werden. Oft bieten auch die regionalen Elektrizitäts- oder Stadtwerke Betreibermodelle oder Hardware an. Es wird empfohlen eine eigene und an die Bedarfe angepasste Suche durchzuführen. Die Liste ist nicht als Empfehlung von Unternehmen zu verstehen, sondern stellt einen Überblick möglicher Dienstleister dar.

GETEC mobility: <https://www.getec-mobility.de/>

ABL mobility: <https://www.ablmobility.de/de/>

reev: <https://reev.com/>

The Mobility House: [https://www.mobilityhouse.com/de\\_de/produkte-services](https://www.mobilityhouse.com/de_de/produkte-services)

Oft kennen die lokalen Elektrobetriebe Anbieter von Ladeinfrastruktur oder auch Betreiber. Es lohnt sich also vor Beginn des Projektes mit einem oder verschiedenen Elektrobetrieben des Vertrauens zu sprechen und sich ggf. bereits ein Angebot einzuholen. Die Elektrobetriebe haben oft bereits Erfahrungen bei ähnlichen Projekten gesammelt und können gut beraten. Zudem sind sie für die Installation zuständig und übernehmen teilweise die Meldung an den Netzbetreiber. In der Regel kann auf Empfehlung eine Ladeinfrastruktur bestellt werden, die den Bedarfen entspricht. Dies könnte z.B. eine Wallbox mit einem oder zwei Ladepunkten und einer Anzahl an RFID-Karten (Zugangskarten, die die Ladeinfrastruktur entsperren) sein. Die RFID-Karten könnten dann zentral an die Nutzer:innen ausgeliehen werden, wenn diese vor Ort laden möchten. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Hardware die Anforderungen erfüllt. Diese könnten z.B. eine genaue Darstellung der abgegebenen kW sein. Es sollte daher vorab klar sein, wie eine Abrechnung erfolgen soll (z.B. Pauschalbetrag, gratis, geeichte Abrechnung), um die richtige Hardware zu installieren.

## Fördermöglichkeiten

Informieren Sie sich vor Maßnahmenbeginn nach Fördermöglichkeiten. Einen ersten Überblick gibt der [FörderWegWeiser auf der Seite des Klimaportals](#), der Förderprogramme des Bundes, der Länder und der Kirchenkreise in der Nordkirche abbildet. Der Link ist auch im Quellenverzeichnis zu finden. Der Förderwegweiser wird regelmäßig aktualisiert, kann aber keine uneingeschränkte Garantie auf Vollständigkeit geben. Regional beschränkt ausgereichte Förderprogramme sind nicht enthalten. Daher lohnt sich auch immer eine eigene Recherche und die Kontaktaufnahme zur Fundraising Abteilung in Ihrem Kirchenkreis.

## Erstberatung durch das Umwelt- und Klimaschutzbüro

Jonas Fischer, Klimaschutzmanager für Mobilität:

[j.fischer@nordkirche-weltbewegt.de](mailto:j.fischer@nordkirche-weltbewegt.de)

Telefon: 040 / 881 81 609

Weitere Beratung erhalten Sie durch die Bauabteilungen und die Klimaschutzmanager:innen in den Kirchenkreisen.

## Quellenverzeichnis und weiterführende Literatur

- GEIG – Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz):  
<https://www.gesetze-im-internet.de/geig/BJNR035400021.html>
- BImSchG – Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge:  
<https://www.gesetze-im-internet.de/bimSchG/>
- Steuerliche Vorteile für Elektroautos:  
<https://www.vlh.de/arbeiten-pendeln/dienstfahrten/elektroauto-und-steuer-das-muessen-sie-beachten.html#:~:text=Lades%C3%A4ule%20beim%20Arbeitgeber%3A%20Nutzung%20steuerfrei,Elektrofahrzeuge%2C%20die%20am%20Ladestrom%20h%C3%A4ngen>
- Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften: Steuerbefreiung nach § 3 Nummer 46 EStG und Pauschalierung der Lohnsteuer nach § 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 EstG
- Betreibermodelle:  
<https://reev.com/das-richtige-betreibermodell-fuer-ihre-ladeinfrastruktur/>  
<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/572669/>
- Technischer Leitfaden Ladeinfrastruktur:  
<https://www.vde.com/resource/blob/988408/a2b8e484994d628b515b56376f809e28/technischer-leitfaden-ladeinfrastruktur-elektromobilitaet---version-3-data.pdf>
- FAQ zur Anrechnung der THG-Quote:  
<https://www.bmuv.de/presse/fragen-und-antworten-faq/fragen-und-antworten-zur-anrechnung-von-strom-in-elektrofahrzeugen-im-rahmen-der-thg-quote>  
[https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Verkehr/thg\\_quote\\_anrechnung\\_bf.pdf](https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/thg_quote_anrechnung_bf.pdf)
- Karten für bestehende öffentliche und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur:  
<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html>  
<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/ladesaeulen/>  
<https://de.chargemap.com/map>
- FörderWegWeiser des Klimaportals:  
<https://nordkirche-klimaportal.de/wissen/foerderwegweiser/>