

**Leitfaden für den Aufbau  
öffentlicher Ladeinfrastruktur  
auf kommunalen Flächen –  
Musterverfahren und Musterdokumente  
12/2024**

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1. Konzeptionsphase	6
1.1 Bestandsanalyse	6
1.2 Bedarfsanalyse	7
1.3 Entwicklung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes	7
1.4 Abschluss und Dokumentation des Gesamtkonzepts	9
2. Planungsphase	10
2.1 Verantwortlichkeiten und interne Organisation	10
2.2 Zeitplanung, Meilensteine und Zieldefinition	10
2.3 Aufbauverfahren Ladeinfrastruktur	11
2.4 Rechtliche Rahmenbedingungen	11
2.5 Finanzierung	12
3. Vergabephase	14
3.1 Rechtliche Voraussetzungen	14
3.2 Ladeinfrastruktur Aufbauverfahren	16
3.3 Vergabeverfahren	20
3.4 Aufteilung von Standorten	22
3.5 FlächenTOOL	22
3.6 Nachbereitung und Dokumentation	22
4. Genehmigungsphase	23
4.1 Baugenehmigung	23
4.2 Genehmigungen für die Errichtung im öffentlichen Raum	23
4.3 Weitere Zulassungserfordernisse	25
4.4 Genehmigungsprozess optimieren	26
5. Errichtungsphase	27
5.1 Baustellenregelungen der Landesbauordnung Baden-Württemberg	27
5.2 Netzanschluss und technische Anforderungen	27
5.3 Beschilderung und Markierung der Ladestellplätze	27
5.4 Abnahme und Inbetriebnahme	29
6. Betriebsphase	30
6.1 Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs	30
6.2 Mobilitätsdaten	30
6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	30

Anlagen	31
Anlage 1A: Kriterienkatalog für die Standortbewertung	32
Anlage 1B: Steckbrief zur Standortbeschreibung	34
Anlage 1C: Anforderungen an die Ladeinfrastruktur	36
Anlage 2A: Sondernutzungssatzung	39
Anlage 2B: Richtlinie Ladeinfrastrukturaufbau	43
Anlage 2C: Betriebskonzept zum Antrag auf Sondernutzung	47
Anlage 3A: Ausschreibungsunterlagen	50
Anlage 4A: Leistungs- und Bewertungsmatrix	57
Anlage 4B: Sondernutzungserlaubnis	58
Anlage 4C: Gestattungsvertrag	61
Impressum	68

## Einleitung

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist eine zentrale Aufgabe für Kommunen, um die Verkehrswende voranzutreiben und die Klimaschutzziele zu erreichen. Dieses Dokument richtet sich gezielt an kommunale Verantwortliche. Dabei bietet es einen praxisorientierten Leitfaden für den einfachen, schnellen und rechtssicheren Aufbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Flächen. Private und halb-öffentliche Flächen werden nicht abgedeckt. Der Leitfaden bietet Kommunen eine kompakte und strukturierte Anleitung von der Konzeption bis zum Betrieb. Durch praxisnahe Handlungsempfehlungen und Beispiele erhalten Kommunen konkrete Hilfestellungen, die ihnen die Planung und Umsetzung erleichtern.

Der besondere Mehrwert liegt, in Abgrenzung zu anderen verfügbaren Leitfäden, in seiner Ganzheitlichkeit und seinen praxistauglichen Mustern. Statt verschiedene Dokumente für unterschiedliche Bereiche zu Rate ziehen zu müssen, deckt dieses Dokument alle relevanten Bereiche ab, welche die Kommune beim Aufbau von Ladeinfrastruktur betreffen. Ergänzt durch Musterdokumente – etwa zur Sondernutzungssatzung oder zur Ausschreibung – ermöglicht der Leitfaden eine effiziente Bearbeitung technischer und organisatorischer Herausforderungen. Damit soll das Ziel des Leitfadens erreicht werden, kommunales Wissen und Kompetenzen im Bereich Ladeinfrastruktur aufzubauen und dabei Zeit und finanzielle Ressourcen zu sparen.

Diese Publikation und ihre Anhänge stellen allgemeine und unverbindliche Informationen zur Verfügung. Die Inhalte spiegeln die Auffassung der Autoren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt recherchiert und erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles vor Ort Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung der lesenden und anwendenden Personen. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen.



<b>Konzeptions- phase</b>	1. Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts mit Bestands- und Bedarfsanalyse	Muster Kriterienkatalog für die Standortbewertung (S. 30)  Muster Steckbrief zur Standortbeschreibung (S. 33)
	2. Festlegung der technischen und infrastrukturellen Anforderungen	Muster Anforderungen an die Ladeinfrastruktur (S. 35)
<b>Planungs- phase</b>	3. Vorbereitende Planung für den Ladeinfrastrukturaufbau	
	4. Erlass einer Sondernutzungssatzung /Richtlinie	Muster Sondernutzungssatzung (S.38)  Muster Richtlinie Ladeinfrastruktur (S. 41)
	5. Erörterung der Finanzierungsmöglichkeiten	
<b>Vergabe- phase</b>	6. Auswahl und Durchführung eines Aufbauverfahrens für Ladeinfrastruktur	Muster Ausschreibungsunterlagen (S. 48)
<b>Gestattungs- phase</b>	7. Auswahl eines Errichtenden/Betreibenden der Ladeinfrastruktur	Muster Leistungs- und Bewertungsmatrix (S. 55)
	8. Erteilung der Sondernutzungserlaubnis	Muster Sondernutzungserlaubnis (S. 56)  Muster Gestattungsvertrag (S. 59)
	9. Beschilderung und Markierung der Ladestellplätze	
<b>Betriebs- phase</b>	10. Betrieb der Ladeinfrastruktur	

Abbildung 1: Übersicht über die Phasen und den Ablauf des Aufbaus von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum inklusive Musterdokumente.

## 1. Konzeptionsphase

Die Konzeptionsphase ist die erste Phase beim Aufbau von Ladeinfrastruktur in einer Kommune. In dieser Phase wird eine gründliche Bestands- und Bedarfsanalyse durchgeführt. Ein beigelegter Kriterienkatalog für die Standortbewertung hilft dabei. Ein Muster für einzelne Standortbeschreibungen unterstützt die spätere Planung und Vergabe der Flächen. Dies mündet in der Erarbeitung eines Ladeinfrastrukturkonzepts, das die Grundlage für die Umsetzung der Ladeinfrastruktur bildet. Im Konzept sollten zudem die technischen und gestalterischen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur bedacht werden. Eine Liste an Anforderungen an die Ladeinfrastruktur ist beigelegt. Um schlussendlich die Akzeptanz und den Erfolg des Projekts langfristig zu sichern, ist die Einbindung der Öffentlichkeit und eine enge Abstimmung mit lokalen Beteiligten förderlich.

### 1.1 Bestandsanalyse

#### 1.1.1 Erhebung des aktuellen Ladeinfrastrukturangebots

Zu Beginn der Konzeptionsphase steht die Erhebung des aktuellen Angebots an Ladeinfrastruktur in der Kommune. Diese Bestandsanalyse umfasst die Erfassung aller bestehenden Ladepunkte, deren Betreibende, technische Ausstattung, Standort und Auslastung. Wichtige Datenquellen hierfür sind lokale Energieversorger, Betreibende von Ladeinfrastruktur, öffentliche Verzeichnisse wie das [Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur](#), sowie Mobilitäts- und Verkehrsdaten. Vertiefende Informationen zu Mobilitätsdaten sind unter [6.2 Mobilitätsdaten](#) zu finden.



Die Bestandsaufnahme sollte zudem Informationen über die Zugänglichkeit und die Nutzungsbedingungen der bestehenden Ladepunkte enthalten, um Schwachstellen und Lücken im aktuellen Angebot zu identifizieren. Dazu gehören die Verfügbarkeit von Schnellladepunkten, die Abdeckung in verschiedenen Stadtteilen sowie die Anbindung an wichtige Verkehrswege und Punkte mit hoher Nachfrage.

#### 1.1.2 Analyse der Nutzungsdaten

Neben der reinen Bestandsaufnahme ist die Analyse der Nutzungsdaten bestehender Ladeinfrastruktur von großer Bedeutung. Hierbei werden Daten zu Ladefrequenzen, Spitzenzeiten, durchschnittlicher Ladezeit und der Auslastung der Ladepunkte ausgewertet. Diese Informationen helfen, Muster und Trends in der Nutzung der Ladeinfrastruktur zu erkennen und Bereiche mit hoher Nachfrage zu identifizieren.

Die Analyse der Nutzungsdaten kann auch Hinweise darauf geben, welche Ladearten bevorzugt werden (z.B. Schnellladen vs. Normalladen) und ob es Probleme bei der Nutzung gibt, wie etwa überbelegte Ladepunkte oder unzureichende Ladeleistungen.



## 1.2 Bedarfsanalyse

### 1.2.1 Prognose der zukünftigen Nachfrage

Auf Grundlage der Bestandsanalyse wird in der Bedarfsanalyse ermittelt, wie sich der Bedarf an Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren entwickeln wird. Hierbei werden verschiedene Faktoren berücksichtigt, wie zum Beispiel die prognostizierte Zunahme von Elektrofahrzeugen, gesetzliche Vorgaben zur Emissionsreduzierung, Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität sowie die Stadtentwicklung und Bevölkerungswachstum.

Prognosemodelle und Szenario Analysen helfen, unterschiedliche Entwicklungspfade zu simulieren und den künftigen Bedarf an Ladepunkten in verschiedenen Teilen der Kommune zu ermitteln. Dabei sollten auch spezifische Anforderungen berücksichtigt werden, etwa die Integration von Ladeinfrastruktur in Neubaugebiete oder die Nachrüstung von Bestandsgebäuden.

Das kostenfreie [StandortTOOL](#) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bietet die Möglichkeit einer Schnellprognose. In mehreren Zeithorizonten werden die Ladevorgänge bis 2035 prognostiziert und darauf basierend Bedarfe für benötigte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ermittelt.

### 1.2.2 Bedarfsgerechte Standortbewertung

Die Bedarfsanalyse mündet in die Festlegung von Kriterien für die Standortplanung der Ladeinfrastruktur. Diese Kriterien sollten sicherstellen, dass die Ladeinfrastruktur den zukünftigen Bedürfnissen gerecht wird und sowohl geographisch als auch sozial ausgewogen verteilt ist. Ein Kriterienkatalog für die Standortbewertung kann der [Anlage 1A](#) entnommen werden. Darin wird zwischen Kriterien der übergeordneten Relevanz, Standortfaktoren des näheren Umfeldes und des direkten Umfeldes unterschieden. Beispiele hierfür sind die Entfernung zum nächsten Ladepunkt, die Stromnetzanbindung oder die Erweiterungsmöglichkeiten.

## 1.3 Entwicklung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes

Auf Basis der Bestands- und Bedarfsanalyse wird ein Ladeinfrastrukturkonzept entwickelt, das die vorgesehenen Standorte für Ladeinfrastruktur in der gesamten Kommune festlegt. Dieses Konzept sollte eine nutzungsangepasste Verteilung der Ladepunkte sicherstellen, die den verschiedenen Anforderungen der Nutzergruppen gerecht wird. Zudem soll gewährleistet werden, dass die Ladeinfrastruktur langfristig mit den städtischen Entwicklungszielen und Mobilitätskonzepten im Einklang steht.

Die Konzeption sollte in enger Abstimmung mit anderen städtischen Planungsabteilungen erstellt werden, um Synergien zu nutzen und Konflikte zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Integration der Ladeinfrastruktur in bestehende oder geplante Bauprojekte, Verkehrsplanungen, Parkraumbewirtschaftungskonzepte, Netzausbaupläne und Umweltstrategien. Im Konzept sollten die Daten der Bedarfsanalyse miteinfließen und festgelegt werden welche Flächen zu welchem Zeitpunkt bebaut werden sollen, um den schrittweisen Bedarf an Ladeinfrastruktur zu erfüllen. Für die Gewährleistung des geregelten Aufbaus kann in einer Sondernutzungssatzung oder Richtlinie vorgeschrieben werden, dass nur Standorte des Ladeinfrastrukturkonzeptes genehmigt werden. Zudem können Flächen für die Ladeinfrastruktur im Bebauungsplan nach § 9, Abs. 1, Nr. 11 Baugesetzbuch festgelegt werden.

Ergänzend zum Konzept ist es hilfreich für jede in Frage kommende Fläche eine Standortbeschreibung zu erstellen. Diese zeigt spezifische Gegebenheiten und kann für die spätere Planung verwendet werden. Außerdem können solche Standortbeschreibungen einem Vergabeverfahren beigelegt werden, damit Betreibende die Anforderungen an den Ladeinfrastrukturaufbau und die Wirtschaftlichkeit des Standortes möglichst genau abschätzen können. Eine Musterstandortbeschreibung ist in der [Anlage 1B](#) beigelegt. Diese beinhalten konkrete Angaben zur Standortübersicht, eine allgemeine Standortbeschreibung, sowie Standortgegebenheiten und technische Rahmenbedingungen.

Damit keine Überkapazitäten an Randgebieten der Kommune entstehen, ist es hilfreich das Konzept mit der Region und benachbarten Kommunen abzustimmen. Eine koordinierende Funktion des Landkreises kann sich anbieten.<sup>1</sup>

### 1.3.1 Technische und gestalterische Anforderungen

Neben der räumlichen Verteilung müssen auch die technischen und gestalterischen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur bedacht werden. Dies umfasst die Festlegung von Standards für die Ladeleistung, den Typ der Ladepunkte (AC, DC), die Anforderungen an die Ladesäule und den Netzanschluss sowie die Integration von Last- und Lademanagementsystemen. Zu berücksichtigen sind dabei die gesetzlichen Vorgaben der Ladesäulenverordnung (LSV), der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) und des Eichrechts. Eine Liste der Anforderungen an die Ladeinfrastruktur findet sich in [Anlage 1C](#).

Gestalterische Aspekte wie das Design der Ladepunkte, die Integration in das Stadtbild und die Sichtbarkeit für die Nutzenden spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Zudem müssen Sicherheitsaspekte, wie die Vermeidung von Stolperfallen und der Schutz vor Vandalismus, berücksichtigt werden.



### 1.3.2 Einbindung der Öffentlichkeit und Region

Ein erfolgreiches Konzept für Ladeinfrastruktur erfordert die frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der Öffentlichkeit. Durch Informationsveranstaltungen, Workshops und Online-Beteiligungsformate kann die Bevölkerung in die Planung eingebunden und ihre Bedürfnisse und Wünsche berücksichtigt werden. Dies fördert nicht nur die Akzeptanz, sondern kann auch wertvolle Hinweise zur Standortwahl und Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur liefern.

Ebenso ist die Einbindung von lokal Handelnden wie Energieversorgern, Verkehrsunternehmen und Immobilienentwicklern hilfreich. Diese können wichtige Beiträge zur technischen und finanziellen Umsetzung des Projekts leisten und Synergieeffekte ermöglichen.

Zudem sollten auch übergeordnete Behörden und benachbarte Kommunen in die Planungen einbezogen werden. Dies gewährleistet eine regional vernetzte Ladeinfrastruktur.

<sup>1</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2024\): Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)



### 1.3.3 Förderung von Ladeinfrastrukturkonzepten

Für die Umsetzung eines Ladeinfrastrukturkonzepts kann eine Förderung in Frage kommen. Diese Programme zielen darauf ab, Kommunen bei der Planung einer bedarfsgerechten und nachhaltigen Ladeinfrastruktur zu unterstützen. In Baden-Württemberg werden über die Förderung [Qualifizierte Fachkonzepte im Kontext der nachhaltigen Mobilität](#) Ladeinfrastrukturkonzepte durch das Verkehrsministerium bezuschusst.

### 1.4 Abschluss und Dokumentation des Gesamtkonzepts

Zum Abschluss der Konzeptionsphase wird das erarbeitete räumliche Gesamtkonzept in einem umfassenden Bericht dokumentiert. Dieser Bericht dient als Grundlage für die weiteren Phasen des Projekts und enthält alle relevanten Informationen zur Bestands- und Bedarfsanalyse, der Standortplanung, den technischen Anforderungen sowie der Einbindung von Fördermitteln.

Die Dokumentation sollte auch eine klare Umsetzungsstrategie enthalten, die die nächsten Schritte definiert. Eine sorgfältige und detaillierte Dokumentation gewährleistet die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Planungsentscheidungen und erleichtert die spätere Implementierung des Konzepts.



## 2. Planungsphase

Nach der Konzeption stellt die Planungsphase die Weichenstellung für den erfolgreichen Aufbau von Ladeinfrastruktur in einer Kommune dar. Eine sorgfältige Planung ist unerlässlich, um spätere Verzögerungen und Unstimmigkeiten zu vermeiden und beeinflusst maßgeblich den Erfolg und die Effizienz des gesamten Prozesses. Das Kapitel startet mit den Verantwortlichkeiten und der Organisation innerhalb der Kommune. Ein Schwerpunkt wird bei den rechtlichen Rahmenbedingungen gesetzt. Diese umfassen Muster für eine Sondernutzungssatzung und einer Richtlinie zum Aufbau von Ladeinfrastruktur. Den Abschluss macht der Abschnitt Finanzierung, in welchem verschiedene Arten der Finanzierung erörtert werden.

### 2.1 Verantwortlichkeiten und interne Organisation

Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur sollten alle betroffenen Stellen und Ämter ermittelt und in den weiteren Prozess einbezogen werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist es entscheidend, klare Verantwortlichkeiten innerhalb der kommunalen Verwaltung zu definieren. Deshalb sollte eine zentrale Koordinationsstelle, die den gesamten Prozess überwacht und steuert eingerichtet werden. In der Regel liegt die zentrale Steuerung beim Bauamt, Umweltamt, dem Stadtplanungsamt oder einer eigens



eingesetzten Projektgruppe. Anschließend sollte ermittelt werden, bei welchem Amt die Zuständigkeiten über die betreffenden Bereiche liegen. Neben der Einrichtung der zentralen Koordinationsstelle sollten auch Ansprechpersonen für spezifische Aufgaben festgelegt werden. Dazu gehört die Durchführung der Flächenprüfung, die Ausschreibungen, die Beantragung von Fördermitteln, die Öffentlichkeitsarbeit und die Zusammenarbeit mit externen Beteiligten. Die interne Organisation sollte durch regelmäßige Abstimmungen und Berichte zwischen den beteiligten Abteilungen ergänzt werden. So werden eine reibungslose Kommunikation und schnelle Entscheidungsprozesse gewährleistet.

Für den Aufbau von Wissen zu Ladeinfrastruktur bei den Beteiligten unterstützt das [LadeLernTOOL](#) der NOW GmbH durch praxisnahe Informationen und interaktive Lernmodule.

### 2.2 Zeitplanung, Meilensteine und Zieldefinition

Die Erstellung eines detaillierten Zeitplans mit klar definierten Meilensteinen ist ein weiterer entscheidender Bestandteil der Planungsphase. Dieser Plan sollte alle wesentlichen Schritte und Phasen des Projekts umfassen: von der ersten Bedarfsanalyse über die Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur bis zur künftigen erwarteten Entwicklung der nächsten Jahre. Dabei ist es wichtig, realistische Zeiträume für die einzelnen Aktivitäten einzuplanen und Pufferzeiten für Verzögerungen vorzusehen. Zudem sollten klare Ziele definiert werden, welche die Kommune mit der Ladeinfrastruktur erreichen möchte. Abhängig von diesen Zielen (wie z.B. Erfüllung von Quoten, Steuerung des Ausbaus, Kosteneinsparungen, Einnahmegenerierung durch Gebühren etc.) können unterschiedliche Modelle für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Betracht gezogen werden.

## 2.3 Aufbauverfahren Ladeinfrastruktur

Nach der Einrichtung der personellen und zeitlichen Planungsstruktur werden die Aufbauverfahren für Ladeinfrastruktur und die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt. Dies vermeidet spätere Probleme oder Verzögerungen. Es gibt vier mögliche Aufbauverfahren, auf denen alle Marktmodelle beruhen: Die Gestattung, die Dienstleistungskonzession, den Dienstleistungsauftrag und die Inhouse-Vergabe. Diese Verfahrenswege bieten unterschiedliche Ansätze und Flexibilität für den Aufbau von Ladeinfrastruktur, je nach den spezifischen Anforderungen und Rahmenbedingungen der jeweiligen Kommune. Eine vertiefende Betrachtung der Aufbauverfahren findet sich unter [3.2 Ladeinfrastruktur Aufbauverfahren](#).

## 2.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

### 2.4.1 Sondernutzungssatzung

Die Sondernutzungssatzung ist ein entscheidendes rechtliches Instrument, das die spezifische Nutzung öffentlicher Flächen regelt, die über den Gemeingebrauch hinausgeht. Die vorherrschende Meinung ist, dass das Aufstellen von Ladestationen auf öffentlichem Grund keinen Gemeingebrauch darstellt. Denn diese sind nicht primär für den Verkehr, sondern für das Laden von Elektrofahrzeugen vorgesehen. Dies bedeutet, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur als Sondernutzung betrachtet wird, die erlaubnispflichtig ist (vgl. VGH München, Beschluss v. 13.07.2018 – 8 CE 18.1071).

Gewöhnlich gibt es in Kommunen bereits eine allgemeine Sondernutzungssatzung. Allerdings ist der Erlass einer eigenen Sondernutzungssatzung für den Ladeinfrastrukturaufbau zu empfehlen, da sich verschiedene Vorteile daraus ergeben. Die Sondernutzungssatzung ist ein Mittel, welches Transparenz, Rechtssicherheit und Geschwindigkeit schafft. Ein klarer Rahmen und einheitliche Vorgaben reduzieren den Verwaltungsaufwand und beschleunigen Planungs- und Genehmigungsprozesse. Dies ist wichtig, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur effektiv zu unterstützen und gleichzeitig die Interessen der Allgemeinheit zu wahren.<sup>2</sup>

In der Satzung wird festgelegt, unter welchen Bedingungen die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur zulässig sind, welche Gebühren anfallen und welche Genehmigungen erforderlich sind. Dazu gehört die Einholung einer Sondernutzungserlaubnis, die durch die zuständige kommunale Behörde erteilt wird. In Baden-Württemberg basiert die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis auf § 16 Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG). Diese Erlaubnis kann verschiedene Auflagen enthalten. Jeder Interessierte kann eine Sondernutzungserlaubnis beantragen, es besteht jedoch kein Anspruch auf Erteilung der Erlaubnis. Weitere Informationen zur Sondernutzungserlaubnis sind unter [3.2.2 Die Gestattung](#). Eine Mustersondernutzungssatzung für den Ausbau von Ladeinfrastruktur findet sich in [Anlage 2A](#).

### 2.4.2 Richtlinie für die Errichtung von Ladeinfrastruktur

Neben der Sondernutzungssatzung kann eine Kommune in Baden-Württemberg auch eine spezifische Richtlinie für die Planung, Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur erlassen. Es kann sinnvoll sein, sowohl eine Sondernutzungssatzung als auch eine Richtlinie zu erlassen, da beide unterschiedliche Zwecke erfüllen und sich gegenseitig ergänzen. Eine Sondernutzungssatzung schafft Rechtssicherheit, Verbindlichkeit und klare Regelungen für die

---

<sup>2</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2024\): Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)

Nutzung öffentlicher Flächen. Eine Richtlinie hingegen bietet Flexibilität und Detailtiefe bei der Umsetzung von Vorgaben und den technischen Anforderungen. Sie kann interne Verwaltungsprozesse strukturieren und als ermessenslenkendes Instrument dienen, um individuelle Fälle einheitlich zu behandeln. Der gleichzeitige Erlass beider Regelwerke kann jedoch zu Komplexität führen, da Doppelregelungen und mögliche Widersprüche zwischen Satzung und Richtlinie vermieden werden müssen. Zudem könnte der Verwaltungsaufwand steigen, wenn beide Instrumente gepflegt und aufeinander abgestimmt werden müssen. Ein sorgfältiges Zusammenspiel beider Regelungen ist daher entscheidend, um Effizienz und Einheitlichkeit zu gewährleisten. Eine Musterrichtlinie für den Ladeinfrastrukturaufbau findet sich in [Anlage 2B](#).

### **2.4.3 Stellplatzsatzung**

Gelegentlich wird die Installation von Ladeinfrastruktur auf Stellplätzen als Wegfall von Parkflächen betrachtet. Um dem entgegenzuwirken, sollten Gemeinden die Stellplatzsatzung entsprechend anpassen.<sup>3</sup>

## **2.5 Finanzierung**

Die Finanzierung der Ladeinfrastruktur ist ein zentraler Aspekt für die Umsetzbarkeit dieser. Hierbei müssen die Kommune und alle Beteiligte verschiedene Finanzierungsmodelle prüfen. Die Wahl des richtigen Finanzierungsmodells hängt von den spezifischen Zielen, Ressourcen und dem gewählten Aufbauverfahren der Kommune ab. Wichtig ist, dass vertragliche Rahmenbedingungen klar definiert sind und die Interessen der Kommune angemessen schützen.

### **2.5.1 Sondernutzungsgebühr**

Zentral für die Generierung von Einnahmen ist die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr für die Nutzung öffentlicher Flächen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur. Die Gebühr kann anfallen, wenn Betreibende der Ladepunkte öffentliche Flächen, wie Parkplätze oder Gehwege, für den Aufbau und Betrieb der Ladestationen nutzen. Bei Standorten mit geringeren Auslastungsprognosen kann eine Befreiung der Sondernutzungsgebühr die Attraktivität des Standortes erhöhen.

### **2.5.2 Dynamische Sondernutzungsgebühr**

In vielen Fällen ist es sinnvoll, die Sondernutzungsgebühr dynamisch zu gestalten oder temporär zu erlassen. So kann der Ausbau der Ladeinfrastruktur attraktiver werden. Beispielsweise kann eine Vereinbarung getroffen werden, dass die Sondernutzungsgebühr erst ab einer bestimmten Umsatzschwelle fällig wird. So würde sichergestellt, dass Standorte, die noch nicht profitabel sind, nicht zusätzlich belastet werden. Ein solches Modell schafft Anreize für Betreibende, auch weniger lukrative Standorte zu erschließen. Gleichzeitig profitiert die Kommune langfristig von höheren Umsätzen und damit steigenden Einnahmen. Ein Modell, das auf festen Gebühren basiert, könnte hingegen Standorte mit geringerer Auslastung benachteiligen.

Beim dynamischen Preismodell würde die Kommune einen prozentualen Anteil am Umsatz oder Gewinn der Betreibenden erhalten. Dies könnte Vorteile bieten, da die Belastung der Betreibenden nicht pauschal anfällt, sondern sich an der tatsächlichen Auslastung orientiert. Zudem passt sich das Modell automatisch an den Lade- und Strompreis an: Sinkt dieser, so

---

<sup>3</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2024\): Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)

reduziert sich auch der Erlös der Kommune, während höhere Strompreise zu einem höheren Gewinnanteil führen.

Ein dynamisches Modell könnte durch eine Staffelung nach Zonen im Stadtgebiet ergänzt werden. In attraktiven Gebieten wäre ein höherer Prozentsatz denkbar, während in weniger frequentierten Zonen ein geringerer Anteil vereinbart wird. Dies schafft Anreize für Investierende, auch weniger attraktive Standorte zu erschließen, ohne dabei übermäßig belastet zu werden. Eine weitere Option könnte sein, die Gebühren im ersten Jahr auf 0 % zu setzen. Damit wird die Einführung neuer Ladeinfrastruktur erleichtert.

Zur Abrechnung eines solchen Modells wäre es erforderlich, dass die Betreibenden regelmäßig (z.B. jährlich oder quartalsweise) einen Umsatzbericht vorlegen und den Betrag an die Kommune überweisen. Der administrative Aufwand dürfte vergleichbar mit dem bei einer normalen Gebührenerhebung sein. Mit dem Unterschied, dass die Höhe der Gebühr variiert.

Alternativ könnte auch eine Mischung aus einer festen Grundgebühr und einer umsatzabhängigen Komponente in Betracht gezogen werden. Dieses Modell hätte den Vorteil, dass die Kommune stets eine gewisse Einnahme erhält, während die Betreibenden nur dann zusätzliche Kosten haben, wenn die Nutzung der Ladeinfrastruktur entsprechend hoch ist. Eine Deckelung der Gebühren könnte zudem helfen, die wirtschaftlichen Interessen der Betreibenden zu wahren.

Ein dynamisches Gebührenmodell kann zusätzlich durch spezifische Anpassungen ergänzt werden. So wäre es denkbar, eine variable Gebühr nach Tageszeiten oder Nachfragespitzen einzuführen, um die Auslastung besser zu steuern. Auch könnten Standorte, die optionale Kriterien erfüllen ([Anlage 4A Leistungs- und Bewertungsmatrix](#)), von niedrigeren Gebühren profitieren. Eine solche Flexibilität bietet der Kommune die Möglichkeit, gezielt Einfluss auf die Ladeinfrastruktur zu nehmen und ihre Ziele zu fördern.

### 2.5.3 Fördermittel

Neben der klassischen kommunalen Finanzierung durch Haushaltsmittel und Gebührenerhebung gibt es verschiedene Förderprogramme, welche die Kosten für die Kommune minimieren und die Wirtschaftlichkeit des Projekts gewährleisten. Ein gründlicher Überblick über verfügbare Fördermittel ist essenziell. Diesen bietet die [Förderdatenbank der KEA-BW](#) über aktuelle Förderprogramme der EU, des Bundes und des Landes Baden-Württemberg.



### 3. Vergabephase

Die Vergabephase ist ein kritischer Schritt beim Aufbau von Ladeinfrastruktur, in dem die tatsächliche Umsetzung des zuvor erarbeiteten Konzeptes in Gang gesetzt wird. In dieser Phase werden zunächst die rechtlichen Gegebenheiten erläutert, welche beim Bau von Ladeinfrastruktur zu beachten sind. Anschließend werden mögliche Aufbaumodelle und Vergabeverfahren für den Aufbau der Ladeinfrastruktur aufgezeigt. Aufgrund der Komplexität von Ausschreibungen sind zur Hilfestellung Muster für die Ausschreibung beigelegt.

#### 3.1 Rechtliche Voraussetzungen<sup>4</sup>

##### 3.1.1 Vergaberecht

Das Vergaberecht setzt die Rahmenbedingungen für die faire und transparente Vergabe von öffentlichen Aufträgen und Konzessionen. Es regelt, unter welchen Bedingungen und Verfahren Unternehmen mit öffentlichen Dienstleistungen beauftragt werden können, auch im Bereich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Zentrales Anliegen ist, dass Wettbewerb, Transparenz und Nichtdiskriminierung gewahrt bleiben.

##### Anwendungsbereich des Vergaberechts

Das Vergaberecht kommt vor allem bei öffentlichen Aufträgen und Konzessionen zur Anwendung. Reine Nutzungsrechte (Gestattungen), die ohne Verpflichtung zur Erbringung von Dienstleistungen vergeben werden, fallen in der Regel nicht unter das Vergaberecht. Entscheidend ist also, ob ein echter Beschaffungsvorgang vorliegt oder lediglich ein Nutzungsrecht gewährt wird. Dies bedeutet, dass bei bloßen Gestattungen kein formelles Vergabeverfahren erforderlich ist, solange keine Marktknappheit oder Einschränkung des Wettbewerbs vorliegen.

##### Schwellenwerte für Vergabeverfahren

Vergabeverfahren müssen ab bestimmten Auftragsvolumina auf EU-Ebene ausgeschrieben werden. Für Dienstleistungsaufträge liegt die Schwelle bei 221.000 EUR, während für Bauaufträge (Kosten der Errichtung) und Konzessionen (Umsatz über die Laufzeit) 5,538 Mio. EUR als Grenze festgelegt sind. Werden diese Schwellen überschritten, sind die europäischen Vergabeverfahren verpflichtend.<sup>5</sup> Unterhalb dieser Schwellen gelten nationale Regeln die durch Vorschriften wie die [Vergabeverordnung](#) (VgV) oder [Landeshaushaltsordnung](#) (LHO) definiert sind.

##### Grundsätze des Vergaberechts

Auch wenn ein förmliches Vergabeverfahren nicht erforderlich ist, gelten dennoch allgemeine Grundsätze des Vergaberechts wie Neutralität, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit. Diese gelten insbesondere dann, wenn der Zugang zu Märkten aufgrund von Ressourcenkonflikten oder begrenzten Kapazitäten eingeschränkt ist. Dies beinhaltet die Bekanntmachung über die Eröffnung, den Ablauf und den Ausgang des Verfahrens. Auch bei der Erteilung von bloßen Genehmigungen muss demnach ein gerechtes und offenes Auswahlverfahren durchgeführt werden. Dieser Grundsatz ergibt sich auch aus der [EU-Dienstleistungsrichtlinie](#).

<sup>4</sup> CBH-Rechtsanwälte (Vortrag von März 2024): Vergabe und Finanzierung öffentlicher Ladeinfrastruktur.

<sup>5</sup> [Europäische Kommission \(2023\): Delegierten Verordnung \(EU\) 2023/2495 der Kommission vom 15. November 2023](#)



### 3.1.2 Beihilferecht

Beihilfen sind im Sinne des EU-Rechts staatliche oder aus öffentlichen Mitteln finanzierte Vorteile, die Unternehmen gewährt werden und den Wettbewerb verzerren können. Die Gewährung von Beihilfen kann in verschiedenen Formen erfolgen, wie direkte Subventionen, Steuervergünstigungen oder zinsgünstige Darlehen. Im Kontext der Ladeinfrastruktur bedeutet dies, dass staatliche Unterstützung für den Aufbau und Betrieb von Ladestationen möglicherweise als Beihilfe eingestuft werden kann, wenn sie bestimmte Kriterien erfüllt.

#### Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Beihilfen

Beihilfen sind nicht grundsätzlich verboten, aber sie müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um im Einklang mit dem EU-Recht zu stehen:

- **Ein bestimmtes Marktversagen adressieren**, etwa den Mangel an privatem Engagement beim Ausbau von Ladeinfrastruktur in bestimmten Regionen.
- **Nicht unverhältnismäßig hoch**, das heißt, dass die Förderung auf das notwendige Maß beschränkt bleibt und nicht zu übermäßigen Vorteilen führt.
- **Einen Anreiz für Investitionen schaffen**, der ohne die Beihilfe nicht gegeben wäre. Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass die staatliche Unterstützung wirklich notwendig ist und der Markt nicht von sich aus funktioniert hätte.

#### De-minimis-Beihilfen

Eine Ausnahme im Beihilferecht bildet die sogenannte De-minimis-Regelung. Diese beschreibt staatliche Beihilfen an Unternehmen, die so gering ausfallen, dass Verzerrungen des Wettbewerbs in der Europäischen Union ausgeschlossen werden können und daher nicht vom grundsätzlichen Beihilfeverbot erfasst werden. Als Schwellenwert gilt hierbei, dass Unternehmen über einen Zeitraum von drei Jahren bis zu 300.000 EUR an staatlichen Beihilfen erhalten dürfen, ohne dass dies als wettbewerbsverzerrend gilt und ohne, dass eine Anmeldung und Genehmigung durch die Europäische Kommission erforderlich sind.<sup>6</sup>

### 3.1.3 Kartellrecht

Das Kartellrecht ist beim Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich ebenfalls zu beachten. Es dient dazu, faire Marktbedingungen sicherzustellen und wettbewerbswidriges Verhalten zu verhindern. Die Monopolkommission hat in ihrem 9. Sektorgutachten aus dem Jahr 2023 klargestellt, dass auf kommunaler Ebene insbesondere die Vergabe von Flächen an konkurrierende Betreiber zentral ist, um Gebietsmonopolen und damit Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden<sup>7</sup>. Ein offenes und gerechtes Vergabeverfahren ist demnach essenziell, um kartellrechtlichen Problemen vorzubeugen.

#### Marktbeherrschende Position und Zugangsbeschränkungen

Zentrales Ziel des Kartellrechts ist es, den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung zu unterbinden. Bezogen auf Ladeinfrastruktur betrifft dies insbesondere öffentliche Flächen und

---

<sup>6</sup> [BMWK \(2024\): De-minimis-Beihilfen](#)

<sup>7</sup> [Monopolkommission \(2023\): 9. Sektorgutachten Energie](#) (abgerufen am 25.11.2024)

den Lademarkt. Bei Verstößen können die zuständigen Behörden Geldbußen verhängen oder Anordnungen erlassen, die den Zugang zum Markt regeln.

- **Zugang zu öffentlichen Flächen:** Wenn Gemeinden oder Städte den Zugang zu Flächen für Ladesäulen steuern, dürfen sie keine Unternehmen ohne Grund ausschließen. Der gerechte Zugang zum Markt muss gewährleistet sein.
- **Stromangebot an Ladestationen:** Ein Missbrauch kann auch auftreten, wenn Betreibende von Ladesäulen ausschließlich eigenen Strom anbieten und andere Anbietende vom Zugang ausschließen.

## 3.2 Ladeinfrastruktur Aufbauverfahren<sup>8</sup>

Die Auswahl des richtigen Aufbauverfahrens ist entscheidend für den Erfolg der Vergabephase. In Deutschland gibt es verschiedene Vergabeverfahren, die je nach Umfang, Art der Leistungen und spezifischen Anforderungen zum Einsatz kommen. Die wichtigsten Möglichkeiten des Ladeinfrastrukturaufbaus sind die Gestattung, die Dienstleistungskonzession, der Dienstleistungsauftrag und die Inhouse-Vergabe.

### 3.2.1 Entscheidung über das Verfahren

Vor der Entscheidung, welches Verfahren angewendet wird, ist es ratsam, eine Markterkundung durchzuführen. Diese soll klären, ob die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur durch eine Sondernutzungserlaubnis ohne Zuschuss, eine Konzession oder einen Dienstleistungsauftrag erfolgen soll. Die Entscheidung hängt davon ab, ob der Markt selbstständig aktiv wird oder ein Eingreifen durch den öffentlichen Auftraggeber notwendig ist. Dies ist zu empfehlen, da die Entscheidung über die Art des Vergabeverfahrens (Gestattung, Konzession oder Auftrag) vor der Vergabebekanntmachung begründet feststehen muss (Vergabekammer Südbayern, Beschluss vom 19.10.2023, Az. 3194.Z3-3\_01-23-20).

#### Markterkundung

Wenn der Aufbau von Ladeinfrastruktur durch eine Initiative der Kommune erfolgt, kann eine Markterkundung nach § 28 VgV durchgeführt werden, um die Vergabe vorzubereiten und Unternehmen über die geplanten Vergabeverfahren zu informieren.

Ist die Markterkundung erfolgreich, kann eine Bekanntmachung über die Vergabe einer Sondernutzungserlaubnis ohne Zuschuss (siehe [3.2.2 Gestattung](#)) erfolgen. War hingegen die Markterkundung erfolglos, kann eine Bekanntmachung über die Vergabe einer Konzession mit oder ohne Zuschuss oder eines Dienstleistungsauftrags erfolgen. Allgemein gilt, dass bei der Verteilung von Flächen nach dem Vergaberecht ein stärkeres Verteilungsregime zugrunde liegt, was wettbewerbsrechtlich sicherer ist, als eine Gestattung ohne Vergabeverfahren durchzuführen.

### 3.2.2 Die Gestattung

Die Gestattung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum erfolgt auf Basis eines einseitigen Rechtsakts durch den Erlaubnisgebenden an einen Erlaubnisnehmenden. Hierbei kann es sich um eine Sondernutzungserlaubnis nach § 16 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg

<sup>8</sup> CBH Rechtsanwälte (Vortrag von März 2024): Vergabe und Finanzierung öffentlicher Ladeinfrastruktur.

(StrG) oder um zivil- bzw. Öffentlich-Rechtliche Gestattungen handeln. Vertiefende Informationen zur Sondernutzungserlaubnis, dem Öffentlich-Rechtlichen Vertrag und der Ermessensentscheidung finden sich unter [4.2 Genehmigungen für die Errichtung im öffentlichen Raum](#).

### **Sondernutzungserlaubnis ohne Ressourcenknappheit**

Die Nutzung von öffentlichem Straßenraum für die Installation von Ladeinfrastruktur stellt nach überwiegender Meinung keinen Gemeingebrauch dar, sondern eine genehmigungspflichtige Sondernutzung gemäß den Straßen- und Wegegesetzen der jeweiligen Bundesländer. Die Grundlage bietet eine Initiative durch einen Betreiber mit Antragstellung auf Sondernutzung. Dadurch liegt eine Verteilungs-, aber keine Beschaffungssituation vor. Dies ist auch möglich, wenn die Kommune bereits Flächen identifiziert, aber noch nicht explizit ausgeschrieben hat. Der Erlaubnisgebende ist jedoch nicht verpflichtet, diese Gestattung zu erteilen, sondern entscheidet im Rahmen seines pflichtgemäßen Ermessens. Diese Ermessensentscheidung muss streng straßenbezogen erfolgen. Wenn die Ermessensentscheidung positiv ausfällt und alle weiteren Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden. Für den Gestattungsnehmenden besteht bei einer Sondernutzungserlaubnis keinerlei Betriebsverpflichtungen hinsichtlich der Ladeinfrastruktur, es besteht lediglich ein Nutzungsrecht. Eine Verpflichtung zum Ladeinfrastrukturaufbau lässt sich jedoch in einem Öffentlich-Rechtlichen Vertrag regeln (näheres unter [4.2.4 Der Öffentlich-Rechtliche Vertrag](#)). In Beiden Fällen liegt das volle Betriebsrisiko beim Gestattungsnehmenden.

Allerdings sind die Voraussetzungen dafür nur gegeben, wenn hinsichtlich der Flächen keine Ressourcenknappheit vorliegt. Zudem dürfen durch die Erlaubnis keine Betriebspflichten entstehen, Zuschüsse erteilt und konzeptionellen Vorgaben gemacht werden, die über die Anforderungen des Straßenrechts hinausgehen. Sollten all diese Voraussetzungen erfüllt sein, unterliegt die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis keinem Vergaberecht. Allerdings sind das Kartellrecht sowie das Diskriminierungsverbot nach Art. 3 GG zu beachten.

Im Falle eines Überhangs an Bewerbenden besteht ein Teilhaberecht anderer Wirtschaftsteilnehmenden. Dies erfordert ein transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren für den Zuschlag der Genehmigung (vgl. § 5 Carsharing Gesetz). Dafür kann es hilfreich sein, eine Satzung oder Richtlinie zu erlassen, die regelt, nach welchen Kriterien für Errichtung und Betrieb der Ladeinfrastruktur der Zuschlag für die Genehmigung erfolgt. Nähere Informationen dazu sind unter [2.4 Rechtliche Rahmenbedingungen](#) zu finden.

### **Sondernutzungserlaubnis mit Ressourcenknappheit**

Bei einer Ressourcenknappheit (vgl. Art. 12 RL 2006/123/EG), wie bei begrenzten Flächen für Ladeinfrastruktur, ist ein faires, transparentes und offenes Verfahren mit einer Bekanntmachungspflicht (analog zu § 5 Carsharing Gesetz) zur Auswahl eines Bewerbenden erforderlich. Dies soll einen transparenten und diskriminierungsfreien Prozess sicherstellen, der anderen Marktteilnehmern eine faire Teilhabe ermöglicht. Die Kommune befindet sich dadurch nicht mehr in einer rein passiven Rolle. Sie muss aktiv die Verteilung von öffentlichem Raum managen und ein vergabeähnliches Verfahren durchführen, was zu einer Behördeninitiative führt.

Ein solcher Prozess erfolgt in drei Schritten. Für die Bekanntmachung ist eine Veröffentlichung in geeigneten Medien notwendig. Darin werden Betreibende zur Abgabe von Anträgen innerhalb einer gewissen Frist aufgefordert. Der Zuschlag erfolgt anschließend per Los oder nach vorher festgelegten und veröffentlichten Kriterien für den Aufbau und den Betrieb von Ladeinfrastruktur

(siehe [Anlage 4A Leistungs- und Bewertungsmatrix](#)). Abschließend wird die Sondernutzungserlaubnis mitsamt Nebenbestimmungen als Verwaltungsakt erteilt.

Ein wesentlicher Vorteil für die Kommune besteht bei der Gestattung darin, dass weder Investitions- noch Betriebskosten anfallen. Darüber hinaus können regelmäßige Einnahmen durch Sondernutzungsgebühren erzielt werden. Zudem trägt der CPO das wirtschaftliche Risiko des Betriebs. Allerdings ergeben sich auch Nachteile: Die Kommune hat nur begrenzte Kontrolle über die Preisgestaltung und die Qualität des Service. Des Weiteren besteht eine Abhängigkeit von den Vertragsbedingungen sowie der langfristigen Zuverlässigkeit des CPOs. Je nach vertraglicher Ausgestaltung fließen die Einnahmen aus dem Betrieb überwiegend an den privat Betreibenden.

### **3.2.3 Dienstleistungskonzession**

Eine Dienstleistungskonzession ist gemäß § 105 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ein Vertrag, bei dem ein Konzessionsgebender ein Unternehmen mit der Erbringung und Verwaltung von Dienstleistungen betraut. Die Initiative erfolgt dabei von der Kommune. Im Gegensatz zur einseitigen Gestattung handelt es sich bei der Konzession um einen zweiseitigen Rechtsakt, der zwischen Konzessionsgebendem und Konzessionsnehmenden vertraglich geregelt wird. Beide Parteien gehen dabei Verpflichtungen ein: Der Konzessionsgebende erteilt die Erlaubnis zur Erbringung der Dienstleistung und der Konzessionsnehmende verpflichtet sich, diese Dienstleistungen zu erbringen. Beispiele hierfür sind Sondernutzungserlaubnisse nach § 16 StrG BW oder Öffentlich-Rechtliche oder Zivilrechtliche Verträge, die jeweils mit einer Betriebspflicht verbunden sind. Das Leitbild der Dienstleistungskonzession ist durch die Kombination aus Erlaubnis und Betriebspflicht gekennzeichnet. Anders als bei der Gestattung, bei der die Erlaubnis lediglich eine Option zur Nutzung bietet, ist der Konzessionsnehmende im Rahmen der Konzession zur tatsächlichen Erbringung der vereinbarten Dienstleistungen verpflichtet.

Einer Konzession sollte grundsätzlich eine Markterkundung vorangehen (siehe [3.2.4 Dienstleistungsauftrag](#)), da das wirtschaftliche Risiko überwiegend beim Konzessionär liegt. Dies bedeutet, dass der Konzessionär die Verantwortung für den wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg der Dienstleistung trägt. Der Konzessionsgebende entzieht sich damit weitgehend dem Risiko, das mit dem Betrieb der Dienstleistungen einhergeht, überträgt dieses aber vertraglich auf den Konzessionär.

Ein Vorteil für die Kommune bei der Vergabe einer Konzession ist die hohe Kontrollmöglichkeit durch detaillierte Vorgaben im Konzessionsvertrag. Zusätzlich kann sie Einnahmen durch Konzessionsgebühren erzielen, während der CPO das gesamte wirtschaftliche Risiko trägt. Allerdings gibt es auch Nachteile: Der Ausschreibungsprozess ist oft komplex und zeitaufwendig. Zudem können Marktverzerrungen auftreten insbesondere, wenn nur wenige oder sogar nur ein einziger CPO beteiligt ist. Darüber hinaus kann die Kommune während der Laufzeit der Konzession in ihrer Flexibilität eingeschränkt sein.

Zu bedenken ist auch die Festlegung geeigneter Laufzeiten für die Konzessionsverträge. Erste Erfahrungen aus verschiedenen Kommunen zeigen, dass Laufzeiten von acht bis zehn Jahren üblich sind. Zu kurze Laufzeiten können die Attraktivität der Standorte für potenzielle Betreibende verringern, da sich Investitionen in Ladeinfrastruktur oft erst nach längeren Zeiträumen amortisieren. Andererseits dürfen Laufzeiten auch nicht zu lang sein, um ausreichend Flexibilität

für neue Marktteilnehmenden zu gewährleisten und technische Weiterentwicklungen zu ermöglichen.<sup>9</sup>

### 3.2.4 Dienstleistungsauftrag

Ein Dienstleistungsauftrag ist ein Beschaffungsvorgang der öffentlichen Hand und basiert auf einem Vertrag zwischen Auftraggebendem und Auftragnehmendem über die Erbringung einer Leistung gegen Entgelt. Die zu vergebende Leistung kann verschiedene Bereiche des Baus, des Betriebs oder des Supports von Ladeinfrastruktur beinhalten. Der Dienstleistungsauftrag unterscheidet sich von der Dienstleistungskonzession vor allem dadurch, dass das wirtschaftliche Betriebsrisiko überwiegend beim Auftraggebendem liegt, während der Auftragnehmende primär für die Erfüllung der vertraglich festgelegten Aufgaben zuständig ist.

#### Voraussetzung: Markterkundung und Marktversagen

Ein Dienstleistungsauftrag kann in der Regel jedoch erst erteilt werden, wenn ein Marktversagen festgestellt wurde. Hierfür ist eine Markterkundung notwendig, um zu prüfen, ob der Markt eigenständig in der Lage ist, die benötigten Leistungen anzubieten.

Ab bestimmten Schwellenwerten sind Ausschreibungen EU-weit verpflichtend, und es müssen die entsprechenden Vergaberichtlinien eingehalten werden (siehe [3.1.1 Vergaberecht](#)).

Besonders für kleinere Kommunen kann die Vorbereitung und Durchführung einer solchen Ausschreibung eine große Herausforderung darstellen, da oft die finanziellen und personellen Ressourcen für ein umfangreiches Vergabeverfahren fehlen. In diesen Fällen bietet es sich an, Kooperationen mit umliegenden Gebietskörperschaften einzugehen oder die Ausschreibung auf Landkreisebene durchzuführen, um Skaleneffekte zu realisieren.<sup>10</sup>

Ein bedeutender Vorteil für die Kommune liegt darin, dass sie die vollständige Kontrolle behält und strategische Entscheidungen, wie etwa zur Preisgestaltung und Servicequalität, selbst treffen kann. Die Einnahmen aus dem Betrieb fließen direkt an die Kommune, abzüglich der Vergütung für den CPO. Allerdings gibt es auch Nachteile: Die Kommune muss hohe Anfangsinvestitionen für den Aufbau der gesamten Infrastruktur tätigen und trägt somit ein höheres wirtschaftliches Risiko, da sie für die Amortisierung der Investitionen verantwortlich ist.

### 3.2.5 Inhouse-Vergabe

Die Inhouse-Vergabe von Ladeinfrastruktur ist eine Ausnahme im Vergaberecht. Diese ermöglicht es Kommunen bestimmte Aufträge direkt an eigene kommunale Unternehmen zu vergeben, ohne ein förmliches Ausschreibungsverfahren durchzuführen. Diese Ausnahme gilt unterhalb bestimmter EU-Schwellenwerte und bietet die Möglichkeit, schnell und effizient Projekte umzusetzen. Allerdings gibt es hierbei wesentliche Voraussetzungen und Einschränkungen, die beachtet werden müssen.

Eine Inhouse-Vergabe ist nur zulässig, wenn das kommunale Unternehmen überwiegend Tätigkeiten für die Kommune erbringt – mindestens 80 % des Umsatzes müssen aus der Arbeit für die öffentliche Hand stammen. Zudem darf keine private Beteiligung am kommunalen Unternehmen bestehen. In der Praxis wird diese Voraussetzung jedoch oft nicht erfüllt, insbesondere wenn das Unternehmen auch im freien Wettbewerb tätig ist, wie etwa als

<sup>9</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2022\): Einfach laden in der Kommune](#)

<sup>10</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2022\): Einfach laden in der Kommune](#)

Energieversorger. In solchen Fällen könnten die Umsätze aus dem freien Markt die Inhouse-Fähigkeit beeinträchtigen, da eine Verflechtung von kommunalen Aufgaben und Wettbewerb problematisch ist.

Ein weiteres Hindernis stellt § 7c des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) dar. Dieser untersagt es Betreibenden von Verteilnetzen Ladeinfrastruktur zu entwickeln, verwalten und betreiben. Somit können kommunale Energieversorger, die auch als Verteilnetzbetreiber tätig sind, nicht ohne Weiteres mit dem Betrieb von Ladesäulen beauftragt werden, ohne gegen diese Vorschrift zu verstoßen.

Darüber hinaus darf eine Kommune auch dann, wenn ihr kommunales Unternehmen die Inhouse-Voraussetzungen erfüllt, nicht ausschließlich diesem Unternehmen den Auftrag erteilen. Das Wettbewerbsrecht fordert, dass der Markt offenbleibt und andere Unternehmen ebenfalls die Möglichkeit zur Beteiligung erhalten. Geschieht dies nicht, riskieren Kommunen rechtliche Auseinandersetzungen, etwa durch Klagen bei den Kartellbehörden. Exklusivverträge oder die alleinige Beauftragung eines eigenen kommunalen Unternehmens können angefochten werden, wenn sie den Wettbewerb behindern.

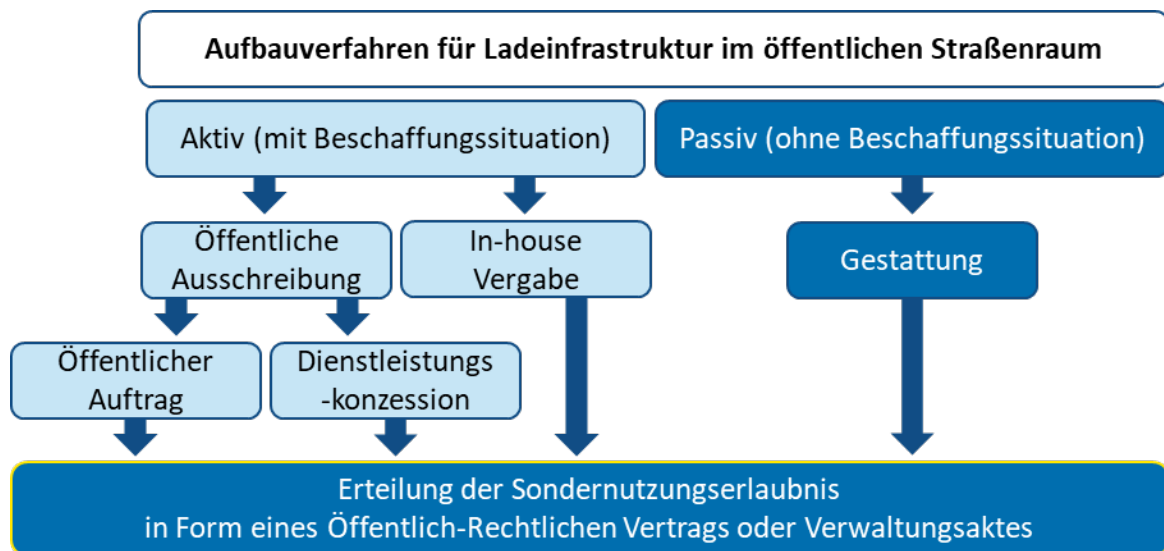


Abbildung 2: Aufbauverfahren für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum mit und ohne Beschaffungssituation.<sup>11</sup>

### 3.3 Vergabeverfahren<sup>12</sup>

Für die Vergabe von Ladeinfrastruktur stehen im Rahmen der nationalen und EU-weiten Ausschreibung vier wesentliche Vergabearten zur Verfügung, die sich an den jeweiligen Schwellenwerten und der Art des Auftrags orientieren. In Baden-Württemberg gilt neben den allgemeinen Vergaberechtsvorschriften auch die [Landeshaushaltsordnung](#) (LHO), insbesondere § 55 LHO. Es muss stets das Verfahren gewählt werden, das den Anforderungen der Ausschreibung am besten entspricht, ohne dabei gegen haushaltsrechtliche Grundsätze zu verstoßen.

<sup>11</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2022\): Einfach laden in der Kommune](#)

<sup>12</sup> [Vergabe24: Vergabearten](#) (abgerufen am 08.11.2024)



### 3.3.1 Nationale Vergabeverfahren

Im nationalen Rahmen, wenn die Schwellenwerte der EU für eine europaweite Ausschreibung nicht erreicht werden (siehe [3.1.1 Vergaberecht](#)), kommen die öffentliche Ausschreibung und die beschränkte Ausschreibung zur Anwendung.

1. **Öffentliche Ausschreibung:** Dieses Verfahren ist der Regelfall nach der Haushaltsordnung des Landes Baden-Württemberg. Es erfordert eine allgemeine Bekanntmachung des Vergabeverfahrens, sodass jede interessierte Firma ein Angebot abgeben kann.
2. **Beschränkte Ausschreibung:** Die beschränkte Ausschreibung ist ein zweistufiges Vergabeverfahren. Durch einen öffentlichen Teilnahmewettbewerb werden geeignete Bietende ermittelt. Anschließend werden diese zur Angebotsabgabe aufgefordert. Die Anzahl an Bietenden kann beschränkt werden, darf aber nicht unter Drei liegen. Dieses Verfahren kann angewendet werden, wenn nur eine begrenzte Anzahl an Unternehmen in Frage kommt oder die Vergabe aufgrund der Art des Auftrags eine umfangreiche öffentliche Ausschreibung nicht rechtfertigt.

### 3.3.2 EU-weite Vergabeverfahren

Erreichen die Auftragswerte die Schwellenwerte der EU (221.000 EUR bei Liefer- und Dienstleistungsaufträgen, 5.538 Mio. EUR bei Bauaufträgen), ist eine EU-weite Ausschreibung erforderlich. Hier gibt es zwei wesentliche Verfahren:

1. **Offenes Verfahren:** Das offene Verfahren ist die Standardmethode der EU-weiten Vergabe. Dabei wird eine öffentliche Ausschreibung veröffentlicht, auf die jedes Unternehmen innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums ein Angebot abgeben kann. Dieses Verfahren bietet den höchsten Grad an Transparenz und Wettbewerb.
2. **Nicht offenes Verfahren:** Das nicht offene Verfahren ist ein zweistufiges Vergabeverfahren. Zunächst gibt es eine Aufforderung zur Teilnahme, bei der interessierte Unternehmen im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbs ihre Eignung nachweisen müssen. Danach werden nur ausgewählte Unternehmen zur Angebotsabgabe aufgefordert. Die Anzahl an Bietenden kann beschränkt werden, darf aber nicht unter Fünf liegen. Dieses Verfahren wird in der Regel dann angewendet, wenn die Komplexität oder der Umfang des Projekts eine genaue Prüfung der Unternehmen im Vorfeld erfordert.

### 3.3.3 Durchführung des Verfahrens

Nach Wahl des Verfahrens folgt die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen. Diese Dokumente müssen klar und umfassend die Anforderungen, Leistungsbeschreibungen, technischen Spezifikationen und Bewertungskriterien enthalten, nach denen die Angebote bewertet werden. Ein entsprechendes Ausschreibungsmuster ist der [Anlage 3A](#) zu entnehmen.

Nach der Einreichung der Angebote beginnt die Phase der Angebotsbewertung. Hierbei werden die Angebote anhand der zuvor festgelegten Zuschlagskriterien geprüft und bewertet. Es ist wichtig, dass die Bewertung transparent und nachvollziehbar erfolgt, um das Vertrauen der Bietenden in den Vergabeprozess zu gewährleisten und ein rechtlich belastbares Verfahren sicherzustellen.

### 3.4 Aufteilung von Standorten

Eine bewährte Praxis bei der Vergabe von Ladeinfrastruktur-Standorten ist es, die Standorte entweder in kleinere Lose aufzuteilen oder attraktive und weniger rentable Standorte zu bündeln. Diese Vorgehensweise soll sicherstellen, dass auch Standorte mit geringerer Nachfrage bedient werden, indem sie mit wirtschaftlich lukrativeren Standorten kombiniert werden.

### 3.5 FlächenTOOL

Das [FlächenTOOL](#) der NOW GmbH ist ein digitales Instrument, das Kommunen bei der Vergabe unterstützen kann. Das Tool bietet eine Plattform, auf der Standorte für Ladeinfrastruktur identifiziert, markiert und nützliche Informationen hinterlegt werden können. Sie dient als Vermittlungsplattform für Anbietende und Suchende von Flächen für den Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur.

In einem Vergabeverfahren können identifizierte Standorte auf der Plattform veröffentlicht und auf diese in den Ausschreibungsunterlagen verwiesen werden. Dadurch werden CPOs leichter auf einen laufenden Vergabeprozess aufmerksam und verfügen über gebündelte Informationen zu den einzelnen Standorten. Dies erleichtert die Kommunikation zwischen den Akteuren und macht den Prozess transparenter. Das FlächenTOOL ersetzt jedoch keinen Schritt in einem Vergabeverfahren.

Einige Kommunen in Baden-Württemberg verwenden bereits das FlächenTOOL zur unverbindlichen und kostenlosen Bekanntmachung von identifizierten öffentlichen Flächen. Betreibende können daraufhin aktiv ihr Interesse an den Standorten bekunden. Die Kommune selbst nimmt dadurch keine aktive Rolle bei der Flächenverteilung ein.<sup>1314</sup>

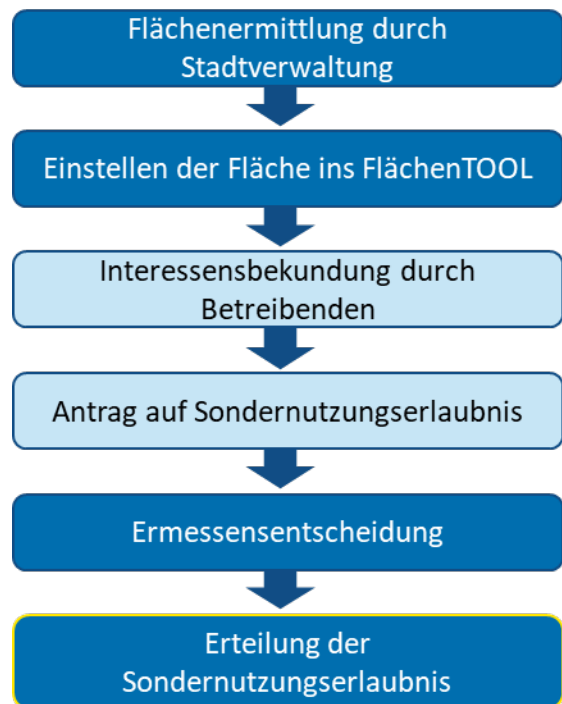


Abbildung 3: Ablauf der Nutzung des FlächenTOOLs für die Bekanntmachung von Flächen ohne kommunale Beschaffungssituation. In dunkelblau sind die Aufgaben der Stadtverwaltung und in hellblau die Aufgaben des Betreibenden markiert.

### 3.6 Nachbereitung und Dokumentation

Nach dem Vergabeprozess sollten die Ergebnisse des Verfahrens sorgfältig dokumentiert werden. Dies umfasst die Protokollierung der Auswahlentscheidungen, die Bewertung der Angebote sowie die Kommunikation mit den Bietenden. Eine gründliche Dokumentation ist nicht nur aus rechtlichen Gründen erforderlich, sondern hilft auch, den Prozess für zukünftige Vergaben zu verbessern.

<sup>13</sup> [Stadt Sindelfingen \(2022\): Beschluss 226/2022 zum Aufbau von Ladeinfrastruktur](#)

<sup>14</sup> [Stadt Karlsruhe \(2024\): Leitfaden für den Ausbau von AC-Ladestationen \(Langsamladen\)](#)

## 4. Genehmigungsphase<sup>15</sup>

In der Genehmigungsphase wird sichergestellt, dass alle rechtlichen und behördlichen Anforderungen erfüllt werden. Anschließend können die notwendigen Genehmigungen für die Errichtung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur erteilt werden. Dieses Kapitel behandelt die Aufbruchgenehmigung, die Sondernutzungserlaubnis, den Öffentlich-Rechtlichen Vertrag, sowie andere mögliche Genehmigungen, die sich aus speziellen örtlichen Gegebenheiten ergeben können. Beigelegte Muster für die Sondernutzungserlaubnis und den Gestattungsvertrag sollen eine Grundlage liefern Genehmigungsprozesse zu erleichtern und zu vereinheitlichen. Zudem soll die Leistungs- und Bewertungsmatrix dabei helfen, geeignete Betreibende in einem standardisierten Verfahren zu ermitteln. Insgesamt unterstützt ein gut vorbereiteter Genehmigungsprozess Verzögerungen zu vermeiden und den Bau der Infrastruktur zeitnah umzusetzen.

### 4.1 Baugenehmigung

Für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum entfällt nach herrschender Meinung die Baugenehmigungspflicht aufgrund der Einordnung von Ladeinfrastruktur als Straßenzubehör (vgl. VGH München, Beschluss v. 13.07.2018 – 8 CE 18.1071). Für private Flächen ist zudem, in Abhängigkeit der Standortgröße, die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg nach § 50 Abs. 1 Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) verfahrensfrei. Eine Erweiterung der Verfahrensfreiheit auf zugehörige technische Nebenanlagen, wie beispielweise Transformatorenstationen, soll 2025 in einer Reform der LBO umgesetzt werden.<sup>16</sup> Trotz der Verfahrensfreiheit ist grundsätzlich das Bauordnungsrecht einzuhalten.

### 4.2 Genehmigungen für die Errichtung im öffentlichen Raum

#### 4.2.1 Ermessensausübung

Bei der Entscheidung über die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für den Bau einer Ladestation verfügt die zuständige Behörde über einen Ermessensspielraum. Hierbei wird das Interesse der Antragstellenden an der Sondernutzung gegen den Schutz des Straßenbildes, der Sicherheit und den ungehinderten Verkehrsfluss abgewogen. Eine Ablehnung des Antrags ist in der Regel nur unter Berücksichtigung spezifischer straßenrechtlicher Bestimmungen möglich. Ziel der Ermessensentscheidung ist es, Beeinträchtigungen der allgemeinen Nutzung öffentlicher Straßen und bereits genehmigter Sondernutzungen zu verhindern oder zu minimieren, und konkurrierende Interessen in Einklang zu bringen. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit darf ein Antrag nicht abgelehnt werden, wenn die Erlaubnis durch zusätzliche Auflagen oder Bedingungen erteilt werden kann. Für die Konsistenz und Transparenz innerhalb der Verwaltung von Entscheidungen kann eine Ermessensrichtlinie erlassen werden.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Die hier beschriebene Genehmigungsphase ist im Wesentlichen eine kurze Zusammenfassung der Kapitel „3.2 Genehmigungsphase“ und Teilen von „3.3 Errichtungsphase“ des Leitfadens „Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen – Ein Leitfaden für die Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur aus dem Jahr 2024. Vertiefende Informationen zu Genehmigungen können diesem entnommen werden.

<sup>16</sup> [Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg \(2024\): Bauen schneller und einfacher machen - Kabinett beschließt Entwurf zur Reform der Landesbauordnung \(LBO\).](#)

<sup>17</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2024\): Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)

Für ein diskriminierungsfreies und transparentes Verfahren bei der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis ist es hilfreich eine Leistungs- und Bewertungsmatrix zu veröffentlichen. Damit wird eine Grundlage geschaffen, auf derer die Kommune Ihre Entscheidung fällt und gegebenenfalls bei mehreren Anträgen eine Auswahl trifft. Zudem sind CPOs bereits vor Antragstellung die Anforderungen der Kommune an die Ladeinfrastruktur und deren Betrieb ersichtlich. Eine solche Leistungs- und Bewertungsmatrix ist [Anlage 4A](#) zu entnehmen.

#### 4.2.2 Aufbruchgenehmigung

Aufgrund der Einordnung von Ladeinfrastruktur als Straßenzubehör greift im öffentlichen Raum kein Baurecht. Stattdessen kann eine Aufbruchgenehmigung, die eine Form der Sondernutzungserlaubnis darstellt, erforderlich sein. Diese Genehmigung erlaubt es Straßen, Gehwege oder andere öffentliche Flächen für die Verlegung von Kabeln, den Anschluss an das Stromnetz oder die Installation von Ladesäulen aufzubrechen. Sie wird von der zuständigen Straßenbaubehörde erteilt und ist oft mit spezifischen Auflagen verbunden, um sicherzustellen, dass die öffentliche Infrastruktur nicht beeinträchtigt und nach Abschluss der Arbeiten ordnungsgemäß wiederhergestellt wird.

#### 4.2.3 Sondernutzungserlaubnis

Die Sondernutzungserlaubnis ist die zentrale Genehmigung für den Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Diese Erlaubnis wird notwendig, wenn Ladepunkte auf öffentlichen Flächen (z.B. Straßen oder Gehwegen) installiert werden, da es sich hierbei um eine spezielle Nutzung des öffentlichen Raums handelt, die über den Gemeingebrauch hinausgeht. Die Erlaubnis wird auf Grundlage der Sondernutzungssatzung einer Kommune erteilt (sofern vorhanden). Diese Satzung bestimmt für welche Zwecke öffentliche Flächen genutzt werden dürfen und kann spezielle Vorgaben enthalten, die bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur zu beachten sind. Weitere Informationen zur Sondernutzungssatzung und -erlaubnis siehe [2.4.1 Sondernutzungssatzung](#) und [3.2 Ladeinfrastruktur Aufbauverfahren](#).

Ein Muster für eine Sondernutzungserlaubnis kann der [Anlage 4B](#) entnommen werden. Alternativ kann auch in einem Öffentlich-Rechtlichen Vertrag eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden.

#### 4.2.4 Der Öffentlich-Rechtliche Vertrag

Die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund kann auch in Form eines Öffentlich-Rechtlichen Vertrags erfolgen. Diese Möglichkeit basiert auf den §§ 54 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), die der Verwaltung eine zusätzliche Handlungsform neben dem klassischen Verwaltungsakt zur Verfügung stellt. In einem Öffentlich-Rechtlichen Vertrag kann eine Erlaubnis auf Sondernutzung erteilt werden, die für die Nutzung öffentlicher Flächen für Ladepunkte erforderlich ist. Ein Muster für einen solchen Öffentlich-Rechtlichen Vertrag ist [Anlage 4C Gestattungsvertrag](#) zu entnehmen.



Im Gegensatz zum Verwaltungsakt, bei dem die Verwaltung einseitig entscheidet, ist der Öffentlich-Rechtliche Vertrag ein zweiseitiger Rechtsakt. Diese Handlungsform bietet größere Flexibilität bei der Ausgestaltung von Lösungen. Ein solcher Vertrag erlaubt es, maßgeschneiderte

Regelungen für die Nutzung öffentlicher Flächen zu treffen und möglicherweise auch Sonderlösungen zu entwickeln, die in einem starren Verwaltungsverfahren nicht realisierbar wären.

Dennoch unterliegt der Gestaltungsspielraum des Öffentlich-Rechtlichen Vertrags rechtlichen Beschränkungen. Das Koppelungsverbot sowie das Äquivalenzprinzip begrenzen die Vertragsinhalte. Das Koppelungsverbot besagt, dass die Behörde keine unangemessenen oder sachfremden Gegenleistungen verlangen darf, während das Äquivalenzprinzip sicherstellt, dass die vertraglichen Pflichten in einem angemessenen Verhältnis zur erhaltenen Erlaubnis stehen müssen. Ebenso gelten die allgemeinen Verbotsgesetze, die den Rahmen der zulässigen Vereinbarungen festlegen.

### **4.3 Weitere Zulassungserfordernisse**

Je nach Standort und speziellen Gegebenheiten der Kommune kann es weitere Zulassungserfordernisse geben.

#### **4.3.1 Natur- und Artenschutzauflagen**

In bestimmten Fällen, beispielsweise in Schutzgebieten oder in der Nähe bedrohter Arten, können zusätzliche Umweltauflagen nach dem Naturschutzgesetz gelten. Tritt ein solcher Fall ein, kann es eine allgemeine Eingriffsgenehmigung oder ein artenschutzrechtliches Ausnahmeerfordernis bedürfen. Die frühzeitige Kontaktaufnahme zur Naturschutzbehörde kann eine solche Situation klären. Gegebenenfalls müssen Maßnahmen zur Beseitigung der Auswirkungen ergriffen werden.

#### **4.3.2 Kommunale Baumschutzsatzung**

Zusätzlich können Baumschutzregelungen auf Grundlage des Landesrechts, die den Erhalt bestimmter Bäume auf nicht überbaubaren Flächen vorschreiben, zu weiteren Erfordernissen führen. Diese Bestimmungen verbieten das Entfernen, Beschädigen oder Unterbauen der geschützten Bäume sowie anderer Landschaftselemente, die unter Naturschutz stehen. Projektverantwortliche sollten frühzeitig vor der Antragsstellung prüfen, ob solche Regelungen gelten, um ihre Vorhaben entsprechend anzupassen oder eine notwendige Ausnahmegenehmigung beziehungsweise Befreiung nach den geltenden Bauvorschriften zu beantragen.

#### **4.3.3 Denkmalschutz**

In denkmalgeschützten Gebieten können besondere Anforderungen gelten, wenn bauliche Veränderungen vorgenommen werden. Hier muss sichergestellt werden, dass die Errichtung von Ladepunkten das Erscheinungsbild oder den Schutzstatus des Denkmals nach § 15 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz BW nicht beeinträchtigt. In solchen Fällen ist eine Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde (in Baden-Württemberg Teil der Baurechtsbehörde) erforderlich, um eine entsprechende Genehmigung einzuholen. Es kann notwendig sein, dass gestalterische Anpassungen vorgenommen werden müssen, um die Ladeinfrastruktur in das Umfeld harmonisch zu integrieren. Um zu prüfen, ob das Bauvorhaben betroffen ist, können Denkmallisten oder online Kartendienste der Länder herangezogen werden.

#### 4.4 Genehmigungsprozess optimieren

Da der Genehmigungsprozess oft komplex und zeitaufwendig ist, können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden, um diesen zu beschleunigen und effizienter zu gestalten.

Eine enge und frühzeitige Abstimmung mit den zuständigen Behörden ist der Schlüssel zu einem reibungslosen Genehmigungsverfahren. Indem bereits in der Planungsphase der Kontakt zu Bauaufsicht, Denkmalschutz- oder Naturschutzbehörden gesucht wird, lassen sich potenzielle Probleme frühzeitig identifizieren und klären.



Zudem setzen immer mehr Kommunen auf digitale Tools zur Abwicklung von Genehmigungsverfahren. Diese Tools ermöglichen eine zentrale und transparente Bearbeitung der Anträge, was die Kommunikation zwischen den verschiedenen Beteiligten vereinfacht und den Genehmigungsprozess beschleunigen kann.



## 5. Errichtungsphase

In der Errichtungsphase wird die zuvor geplante und genehmigte Ladeinfrastruktur physisch umgesetzt. Diese Phase beinhaltet die konkrete Bauausführung, einschließlich der Installation der Ladepunkte, der notwendigen Netzanschlüsse und der Infrastrukturmaßnahmen wie Parkplätze und Beschilderungen.

### 5.1 Baustellenregelungen der Landesbauordnung Baden-Württemberg

[Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg \(LBO\)](#) enthält wesentliche Vorschriften, die für die Errichtungsphase der Ladeinfrastruktur relevant sind. Bauarbeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen müssen den Anforderungen der LBO entsprechen, um Gefährdungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu vermeiden. Diese umfasst die Absicherung und Beschilderung der Baustelle, die Verkehrssicherheit und den Zugang zu Gebäuden und Grundstücken. Zudem dürfen Bauarbeiten in Wohngebieten nur zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr stattfinden, um Lärmbelastigungen und Störungen zu minimieren.

### 5.2 Netzanschluss und technische Anforderungen

Ein wesentlicher Bestandteil der Errichtungsphase ist der Netzanschluss der Ladestationen. Hierbei müssen die gesetzlichen und technischen Vorgaben für den Anschluss an das öffentliche Stromnetz beachtet werden. In der Regel ist das Tiefbauamt der Kommune verantwortlich.

Der Netzanschluss erfolgt in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Netzbetreiber. Die



entsprechenden Anschlussanträge müssen frühzeitig gestellt werden, um eine rechtzeitige Bereitstellung des Stromanschlusses zu gewährleisten. Die technischen Anforderungen richten sich nach den Spezifikationen des Netzbetreibers.

### 5.3 Beschilderung und Markierung der Ladestellplätze

Die korrekte Beschilderung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge an Ladeinfrastrukturen ist in Deutschland von zentraler Bedeutung, um eine rechtssichere Nutzung der Parkplätze zu gewährleisten. Eine klare und einheitliche Kennzeichnung informiert Verkehrsteilnehmende über die Nutzungseinschränkungen und sorgt für die Einhaltung der Parkvorgaben. Eine vertiefende und umfassende Betrachtung der Thematik Beschilderung von Ladestationen findet sich im VzKat (dies ist keine offizielle Webseite, die endgültige Entscheidung der Beschilderung und Markierung liegt bei der Verkehrsbehörde).<sup>18</sup>

<sup>18</sup> [VzKat: Beschilderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge](#) (abgerufen am 08.11.2024)

### 5.3.1 Beschilderung

Die Grundlage der Beschilderung beruht auf § 45 Abs. 1g der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) unter Beachtung des § 3 Abs. 1 Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Durch die Anordnung der Straßenverkehrsbehörde, werden in der Regel die Zeichen 314 (Parken), 314.1 (Parkzone) und 315 (Parken auf Gehwegen) zusammen mit dem Zusatzzeichen 1050-32 („Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“) aufgestellt. Dieses Zusatzzeichen erlaubt, dass alle Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs auf den Stellplätzen parken dürfen. Soll die Erlaubnis nur für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen nach § 2 EmoG gelten, wird eine Kombination aus dem Zusatzzeichen 1010-66 („Elektrisch betriebene Fahrzeuge“) mit dem Hinweis „0-24 h“ und dem Zusatzzeichen 1040-33 (Parken mit Parkscheibe) für eine zeitliche Begrenzung, z. B. „8-20 h“, angeordnet.<sup>19</sup> Die zeitliche Beschränkung ergibt sich aus § 45 Nr. 45d der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO). Demnach darf die Parkdauer an Ladesäulen tagsüber zwischen 8 und 18 Uhr maximal vier Stunden betragen.<sup>20</sup>



Abbildung 5: Beispiel für die Parkanordnung aller Elektrofahrzeuge mit dem Zusatzzeichen 1050-32 (Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs).<sup>18</sup>



Abbildung 4: Beispiel für die Anordnung von E-Fahrzeuge nach § 2 EmoG mit den Zusatzzeichen 1010-66 (elektrisch betriebene Fahrzeuge) mit dem Hinweis „0-24 h“ und Zusatzzeichen 1040-33 (Parken mit Parkscheibe ... Stunden) mit dem Hinweis „im Ladezustand“.<sup>18</sup>

Bei der Beschilderung nach EmoG gibt es jedoch einige Fallstricke. Laut § 3 EmoG umfasst die Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge derzeit nicht den Ladevorgang. Das bedeutet, dass Stellplätze mit Ladeinfrastruktur zwar als Parkplätze dienen, auf denen das Laden möglich ist, aber nicht zwingend erfolgen muss. Der Hinweis „im Ladezustand“ versucht diesem Problem entgegenzuwirken, doch diese Formulierung ist nicht offiziell im Verkehrszeichenkatalog enthalten und daher rechtlich nicht genau definiert.<sup>21</sup>

Auch wenn eine Beschilderung im Sinne des EmoG möglich ist, könnte es Betreibende stören, wenn Fahrzeuge ohne Ladevorgang auf diesen Stellplätzen parken. Zudem könnte dies bei

<sup>19</sup> [ADAC \(2024\): Parken an E-Ladesäulen](#)

<sup>20</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2024\): Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)

<sup>21</sup> [ADAC \(2024\): Parken an E-Ladesäulen](#)

Fahrenden zu Frustration führen, die über eine App eine freie Ladestation finden, vor Ort jedoch ein parkendes Elektrofahrzeug vorfinden, das nicht lädt.

Bevor eine flächendeckende Parkberechtigung für elektrisch betriebene Fahrzeuge in einer Gemeinde oder einem Stadtteil eingeführt wird, muss nach § 45 Nr. 45b VwV-StVO sichergestellt werden, dass die verkehrlichen Auswirkungen einer solchen Anordnung berücksichtigt werden. Dies sollte durch ein Stellplatzkonzept geschehen, dass ein ausgewogenes Netz von Parkplätzen sicherstellt, dass den tatsächlichen Bedarf an Ladeinfrastruktur abdeckt. Wichtig ist, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs aller Verkehrsteilnehmer Vorrang vor der Einrichtung der Bevorrechtigung hat. Im Konzept sollten sowohl Stellplätze mit Ladestationen als auch ohne Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden.<sup>22</sup> In Baden-Württemberg ist ein solches Ladeinfrastrukturkonzept über die Förderung Fachkonzepte des LGVFGs bezuschussbar (siehe [1.3.3 Förderung von Ladeinfrastrukturkonzepten](#)).

### 5.3.2 Farbmarkierungen und Bodenbeschriftungen

Neben der regulären Beschilderung spielen auch Farbmarkierungen und Bodenbeschriftungen eine wichtige Rolle. Ladeinfrastruktur-Stellplätze können durch das Symbol des Zusatzzeichens 1010-66 nach § 39, Abs. 10 StVO auf den Boden gekennzeichnet werden.



### 5.4 Abnahme und Inbetriebnahme

Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgt die Abnahme der Ladeinfrastruktur. Hierbei wird überprüft, ob alle baulichen und technischen Vorgaben eingehalten wurden und die Ladestationen einsatzbereit sind. Die Abnahme erfolgt durch die zuständigen Behörden und ggf. durch den Netzbetreiber. Nach erfolgreicher Abnahme können die Ladestationen in Betrieb genommen werden.

---

<sup>22</sup>[Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2024\): Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)

## 6. Betriebsphase

Die Betriebsphase beginnt nach der Errichtung der Ladeinfrastruktur und stellt den letzten Abschnitt im Prozess des Ladeinfrastrukturausbaus dar. In dieser Phase geht es vorrangig um die Sicherstellung des reibungslosen und zuverlässigen Betriebs der errichteten Ladestationen, sowie die Wartung und Instandhaltung der Anlagen. Spätestens zu Beginn dieser Phase ist außerdem die Ladeinfrastruktur über das [Meldeportal der Bundesnetzagentur](#) anzumelden.

### 6.1 Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs

Der Betreibende der Ladeinfrastruktur ist für den ordnungsgemäßen Betrieb verantwortlich. Er muss sicherstellen, dass alle Vorgaben und vertragliche Vereinbarungen sowie eingehalten werden. Die Kommune hat zu kontrollieren, dass der Betreibende dem nachkommt.<sup>23</sup>

### 6.2 Mobilitätsdaten

Mobilitätsdaten spielen eine zentrale Rolle bei der weiteren Planung und dem Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Im Betrieb der Ladeinfrastruktur fallen eine Vielzahl von Daten wie Standort, Verfügbarkeit, Auslastung, Lademengen, -dauer und Nutzungsmuster an. Die kontinuierliche Auswertung der Nutzungsdaten liefert wichtige Erkenntnisse zur Optimierung des Betriebs und der besseren Bedarfsplanung von Ladeinfrastruktur in der Kommune.

Betreibende können diese Daten auf Plattformen bereitstellen. Diese fungieren als Schnittstelle zwischen Betreibern, Mobilitätsdienstleistenden, Verkehrsplanenden und Nutzenden. Davon profitieren Navigations-Apps, Forschungsprojekte und Verkehrsplanungen. Eine verpflichtende Bereitstellung der Nutzungsdaten durch Betreibende lässt sich vertraglich vereinbaren und deren Bereitstellung wird durch europäische Vorgaben (AFIR) auch gesetzlich gefordert.

Die Analyse der Daten schafft Mehrwert für Betreibende, Kommunen und Fahrenden. Betreibende können die Verfügbarkeit ihrer Anlagen verbessern, Wartungen optimieren und die betriebliche Effizienz steigern. Kommunen helfen die Daten u.a. zur Identifikation von Engpässen und der Bedarfsplanung. Fahrende profitieren von Echtzeitinformationen über Ladestationen und Preise. Dies verbessert die Nutzererfahrung und erhöht die Akzeptanz von Elektromobilität.

Ein Beispiel für eine Datenplattform ist MobiData BW. Mobilitätsdaten werden systematisch gesammelt und öffentlich zugänglich gemacht. Durch die Standardisierung und Bündelung von Daten werden Synergien geschaffen und der Übergang zu einem nachhaltigen Verkehrssystem unterstützt. Informationen zu Ladeinfrastrukturdaten finden sich auf der Webseite von [MobiData BW](#). Weitere Informationen zur Erfassung von Mobilitätsdaten sind im [Handlungsleitfaden zur Erfassung von Mobilitätsdaten](#) der Stadt Neckarsulm aus dem Jahr 2023 zu finden.

### 6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Die Betriebsphase bietet zudem die Gelegenheit, durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit die Akzeptanz und Bekanntheit der Ladeinfrastruktur zu steigern. Es empfiehlt sich, regelmäßig über Neuigkeiten, Verbesserungen und Erfolge im Ausbau der Ladeinfrastruktur zu berichten, um das Vertrauen der Bevölkerung in die Elektromobilität zu stärken.

---

<sup>23</sup> [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur \(2024\): Ladeinfrastruktur in der Kommune aufbauen](#)

## Anlagen

Bei den nachfolgenden Vorlagen handelt es sich um Mustervorlagen, die den Kommunen in Baden-Württemberg eine Hilfestellung bei der Erstellung eigener Unterlagen bieten sollen. Sie sind teilweise an verschiedene öffentlich verfügbare kommunale Unterlagen angelehnt (Nachweise hierzu entnehmen Sie bitte den Fußnoten). Bitte prüfen Sie sorgfältig, ob und in welcher Form die folgenden Vorlagen auf Ihre Prozesse und Verfahren anwendbar sind und an welchen Stellen Sie Präzisierungen und Ergänzungen vornehmen müssen.

Die Texte sind mit Platzhaltern ausgestattet, die an eckigen Klammern und kursivem Text erkennbar sind, zum Beispiel: *[Name der Kommune]*. Bitte ersetzen Sie die Platzhalter mit den notwendigen Informationen.

Die Mustervorlagen sind als Arbeitshilfen zu verstehen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Bitte setzen Sie sich mit ihrer zuständigen Vergabestelle und falls nötig auch mit einer individuellen Rechtsberatung in Verbindung, um die Sachverhalte vor Ort angemessen zu regeln.

## Anlage 1A: Kriterienkatalog für die Standortbewertung

Die folgenden Kriterien sollen als Orientierung dienen, um geeignete Flächen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu identifizieren. Dabei sind eine übergeordnete Relevanz (grobes Umfeld), sowie primäre Standortfaktoren (näheres Umfeld) und sekundäre Standortfaktoren (direktes Umfeld und Standort) zu berücksichtigen, die die Identifizierung von geeigneten Flächen vereinfacht.

Für die Kriterien wird davon ausgegangen, dass Sie sich bei der Suche nach geeigneten Flächen an schon bestehende Parkflächen orientieren und nicht neue Parkflächen schaffen.

Die Kriterien werden für eine direkte Anwendung als Fragestellung formuliert, welche wie ein Katalog abgehandelt werden können. Diese Kriterien sind lediglich Vorschläge und sollten nach Ihren vor Ort bekannten Bedürfnissen angepasst werden. Auch müssen die Kriterien nicht immer erfüllt werden, um einen idealen Standort zu identifizieren, sondern sollen Standortüberlegungen kritisch hinterfragen, denn der Aufbau von Ladeinfrastruktur ist mit hohen Investitionskosten und tendenziell langen Betreiberlaufzeiten verbunden.

### 1. Übergeordnete Relevanz

**Bedarf:** Lassen sich durch Untersuchungen, Studien oder durch die Anmeldezahlen der Zulassungsstelle ein Bedarf an Ladeinfrastruktur für die nächsten Jahre evaluieren?

**Wohntypfaktor:** Ist das Umfeld von Einfamilienhäusern (Eigenheimbesitzer) dominiert, die die Möglichkeit haben zu Hause zu laden (Wallboxen) oder von Mehrfamilienhäusern (Mietwohnungen), die häufiger auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind?

**Entfernung:** Wie groß ist die Entfernung zur nächsten Ladeinfrastruktur (Lückenschluss)?

**Abdeckung durch den halböffentlichen Bereich:** Ist der Bedarf an Ladeinfrastruktur durch den halböffentlichen Bereich abgedeckt oder wird dies in der Zukunft?

**Orte von Interesse:** Für Nutzende sollte Ladeinfrastruktur an frequentierten Orten oder Orten von Interesse aufgebaut werden. Welche befinden sich im Umfeld?

**Relevanz für die Zielgruppe:** Je nach Zielgruppe ergibt sich der priorisierte Standort (z. B. Innenstadt, Gewerbegebiete etc.). Lässt sich die Ladeinfrastruktur einer Zielgruppe zuordnen?

**Standortvorschläge:** Existieren Anfragen, Anregungen oder Wünsche der Bevölkerung?

**AC und/oder DC:** Welche Art der Ladeinfrastruktur eignet sich für das Umfeld und die Zielgruppe?

**Parkierungsanlagen:** Lässt sich die Ladeinfrastruktur in eine öffentlich zugängliche Parkierungsanlage wie Parkplätze, Tiefgaragen oder Parkhäuser bündeln?

**Mobilitätsknoten:** Lässt sich die Ladeinfrastruktur an einen Mobilitätsknoten, wie Bahnhöfe, ÖPNV-Knotenpunkte etc. einbinden?

### 2. Primäre-Standortfaktoren

**Lage im Hauptverkehrsstraßennetz:** Ziel der Bündelung des PKW-Verkehrs auf Hauptstraßen. Wohn- und Erholungsgebiete sollten nicht mit Lade-/Parksuchverkehr belastet werden. Lässt sich die Ladeinfrastruktur an Parkflächen entlang der Hauptverkehrsstraße errichten?

**Barrierefreie Fuß- & Radwege:** Werden Fuß- & Radwege durch den Aufbau oder durch den Betrieb (Ladekabel) der Ladeinfrastruktur beeinträchtigt?



**Langfristiger Standort bzw. Konflikte:** Lassen sich potenziellen (zukünftigen) Konflikten mit anderen Nutzungsarten oder (zukünftigen) Vorhaben ausschließen?

**Zugänglichkeit:** Ist eine dauerhafte Zugänglichkeit des Standortes möglich (Schranken, etc.)?

**Netzanbindung:** Ist vom Netzbetreiber eine ausreichende Netzspannung verfügbar?

**Sichere Lage:** Befindet sich der Standort in einer sicheren Lage mit ausreichender Beleuchtung?

**Mobilfunkabdeckung:** Existiert eine Mobilfunkanbindung für die Anbindung an ein Backend.

### 3. Sekundäre-Standortfaktoren

**Ausschluss der Errichtung einer Ladeinfrastruktur:** Haben Sie geprüft, ob auf dem gewählten Standort die Errichtung einer Ladeinfrastruktur ausgeschlossen ist? Lässt der aktuelle Bebauungsplan die Nutzung der Fläche für Ladeinfrastruktur zu? Schließen städtebauliche Einschränkungen die Errichtung von Ladeinfrastruktur aus? Schließen schon erteilte Baugenehmigungen eine zukünftige Nutzung für Ladeinfrastruktur aus? Handelt es sich um eine konkrete Vorrangfläche, die die Nutzung für Ladeinfrastruktur ausschließt?

**Anordnung der Parkstände:** Ist die Parkfläche parallel oder senkrecht zum Fahrbahnrand für eine bessere Verbindung zwischen E-Fahrzeug und Ladeinfrastruktur angeordnet? Bei schräg angeordneten Parkflächen, welche nur aus einer Fahrtrichtung bequem anfahrbar sind, kann es zu komplizierte Einparkmanövern kommen, je nach Position des Anschlusses am E-Fahrzeug, welche den fließenden Verkehr stören können.

**Ausreichend Platz:** Ist für Beschilderung und Rammschutz ausreichend Platz zu parallel liegenden Objekten (Verteilkästen, Briefkästen, Postboxen, Litfaßsäulen, Straßenleuchten, auch unterirdische Objekte (Baumwurzel) etc.) vorhanden?

**Erweiterungsmöglichkeit:** Besteht die Möglichkeit in Zukunft weitere Stellplätze an das Netz der Ladeinfrastruktur anzuschließen, um weitere Parkflächen zu elektrifizieren?

**Kosten:** Entstehen für die Umsetzung hohe Investitionskosten bei der Flächenherrichtung oder Anbindung an das Versorgungsnetz?

**Parkraumbewirtschaftung:** Wie ist die Parkraumbewirtschaftung für die Parkfläche gestaltet? Durch eine zeitliche Begrenzung kann der Umschlag an der Ladeinfrastruktur erhöht werden.

**Sichtbarkeit:** Ist eine gute Sichtbarkeit am geplanten Standort der Ladeinfrastruktur für ein einfaches Auffinden gegeben?

**Attraktivität:** Welche Möglichkeiten der Beschäftigung während des Ladevorgangs sind vorhanden? Attraktiv sind Orte von Interesse oder Einkaufsmöglichkeiten.

**Einbindung ins Umfeld:** Lässt sich die Ladeinfrastruktur ins direkte Umfeld einbinden?

Weitere Informationen zu Prüfkriterien und Auswahl geeigneter Flächen bietet der [FlächenCHECK](#) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur.

## Anlage 1B: Steckbrief zur Standortbeschreibung

Dieser Steckbrief kann je nach Anforderungen und Gegebenheiten des Standorts angepasst werden. Er dient als Grundlage, um alle wesentlichen Informationen für CPOs bereitzustellen.

### 1. Standortübersicht

**Standortbezeichnung:**

*[Name des Standorts]*

**Adresse:**

*[Straße, Hausnummer, PLZ, Ort]*

**GPS-Koordinaten:**

*[Breitengrad, Längengrad]*

**Flurstücknummer:**

*[Nummer des Flurstücks]*

**Flächengröße:**

*[Angaben in Quadratmeter]*

**Flächeneigentümer:**

*[Name des Grundstückseigentümers und Zugehörigkeit]*

**Flächen- und Nutzungsart:**

*[Öffentlich/Privat/Mischgebiet], [z.B. Freifläche/Parkhaus/Tiefgarage]*

### 2. Standortbeschreibung

**Lage und Umgebung:**

Kurze Beschreibung der Lage des Standorts und angrenzender Einrichtungen oder wichtigen Punkte (z.B. Einkaufszentren, Bahnhöfe, Parkhäuser, Wohngebiete).

**Verkehrsanbindung:**

Beschreibung der Verkehrsanbindung.

**Zugänglichkeit:**

Informationen zur Erreichbarkeit (z.B. 24/7 öffentlich zugänglich, Zugang durch Schranken, Zufahrt von welcher Straße etc.) und zu vorhandenen Zu-/Abfahrten.

**Sichtbarkeit:**

Beschreibung der Sichtbarkeit des Standortes von nahegelegenen Straßen.

**Nächstgelegene Ladeinfrastruktur:**

Entfernungen zu den nächstgelegenen öffentlichen/halböffentlichen Ladestandorten im Umkreis.

### 3. Standortgegebenheiten und Infrastruktur

**Parkflächen:**

Beschreibung der vorhandenen oder geplanten Parkflächen für Ladeinfrastruktur (z.B. Anzahl der Stellplätze, Markierung, Barrierefreiheit).

**Bodenbeschaffenheit:**

Angaben zur Tragfähigkeit des Bodens, Versiegelung und notwendiger Erdarbeiten.

**Beleuchtung:**

Vorhandene oder geplante Beleuchtung.

**Entwässerung:**

Informationen zur bestehenden oder geplanten Entwässerung des Standorts.

**Einschränkungen für Nutzfahrzeuge:**

Mögliche Einschränkungen für Nutzfahrzeuge den Standort anzufahren.

**Umgebungsbedingungen:**

Besondere klimatische oder örtliche Bedingungen, die zu berücksichtigen sind.

#### 4. Technische Rahmenbedingungen

**Verfügbare Anschlussleistung:**

Aktuelle/geplante Netzanschlussleistung und maximale Erweiterbarkeit des Netzanschlusses.

**Netzanschlusspunkt:**

Beschreibung der Lage des Netzanschlusspunkts und Entfernung zum Standort.

**Stromnetzbetreiber:**

Name des Netzbetreibers und dessen Kontaktinformationen.

**Geplante Ladepunkte:**

Anzahl und Typ der Ladepunkte (z.B. 4x AC-Ladepunkte 22 kW).

**Erweiterungsmöglichkeit von Ladepunkten:**

Erweiterungsmöglichkeiten des Standortes bei Bedarf für zusätzliche Ladepunkte.

**Mobilfunkabdeckung:**

Öffentliche Mobilfunkabdeckung und Generation dieser.

#### 5. Genehmigungen und rechtliche Rahmenbedingungen

**Baurechtliche Genehmigungen:**

Status der baurechtlichen Genehmigungen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur.

**Besondere Auflagen:**

Auflagen oder Restriktionen durch den Denkmalschutz, Naturschutz, Emissionsschutz, Zuwege für Rettungs- und Einsatzkräfte oder andere behördliche Bestimmungen.

**Vertragsverhältnisse:**

Bestehende Verträge oder Vereinbarungen, die den Standort betreffen.

**Rechte Dritter:**

Bestehen Wegerechte oder Leitungsrechte Dritter.

#### 6. Weitere Informationen

**Zielgruppe:**

Erwartete Nutzergruppen (z.B. Pendelnde, Reisende, Anwohnende, Gewerbetreibende).

**Besondere Vorteile des Standorts und Orte von Interesse (für die Zielgruppe):**

Spezielle Standortvorteile für die Standortattraktivität (z.B. Toiletten, Einkaufs- und Dienstleistungsangebote, Verzehrmöglichkeiten, Aufenthaltsräume).

**Visualisierung des Ladestandortes:**

Jegliche Art der visuellen Darstellung des Ladestandortes kann im Anhang angehängt werden.

**Kontakt für Rückfragen:**

Name, Position und Kontaktdaten der zuständigen Person bei der Kommune.

## Anlage 1C: Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

1. Die Einhaltung nachfolgender **Rechtsvorschriften** sind in ihrer jeweils gültigen Fassung zu erfüllen:
  - Die Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.
  - Die Ladesäulenverordnung (LSV)
  - Die Preisangabenverordnung (PAngV)
  - Das Mess- und Eichgesetz (MessEG), die Mess- und Eichordnung (MessEV), sowie die Konformität zur eichrechtskonformen Abrechnung von Ladevorgängen nach Vorgabe der Module B und D der PTB.
2. Die Einhaltung nachfolgender **technischer Anforderungen** an die Ladeinfrastruktur sind zu erfüllen:

### Bauform und Hardware der Ladeinfrastruktur

- **Bauform** der Ladeinfrastruktur: Ladesäule
- **Anzahl Ladepunkte:** 2 oder mehr.
- **Ladepunkt:** Jeder Ladepunkt für das kabelgebundene Wechselstromladen muss mindestens mit einer Steckdose oder Fahrzeugkupplung des Typs 2 (Norm DIN EN 62196-2) für die Mode 3-Ladung (Norm DIN EN 61851-1) ausgestattet sein. Jeder Ladepunkt für das kabelgebundene Gleichstromladen muss mit einer Kupplung des Typs Combo 2 (DIN EN 62196-3) für die Mode 4-Ladung (Norm DIN EN 61851-1) ausgestattet sein.
- **Schutzart:** Die Ladesäule muss die Anforderungen an IP 44 / IK03 oder höher erfüllen.
- **Fehlerstromschutzschalter** je Ladepunkt.
- **Abdeckung Ladesteckdose:** An allen Ladepunkten muss ein Schiebedeckel oder ähnliche Lösung für die entsprechenden Ladepunkte vorhanden sein.
- Absicherung der Typ 2 Steckdosen durch LS-Schalter 3-phasig.
- Geeichte **MID-Zähler** (mind. Klasse A) für die separate Leistungsmessung je Ladepunkt.
- Optische **Signalisierung des Ladevorgangs** an der Ladestation.
- **Entriegelungsfunktion** bei Stromausfall.
- Integrierter **Blitz- und Überspannungsschutz**.
- **Einhandbedienung** für Typ 2 Steckdosen zum einfachen Einstecken des Ladesteckers mit nur einer Hand.
- **Temperaturmanagement und Leistungsregelung** zur Vermeidung von Überhitzung.

### Funktionalität der Ladeinfrastruktur

- **Nennladeleistung:** Muss sowohl für Fahrzeuge mit 400-Volt- als auch mit 800-Volt-Batteriesystem zur Verfügung stehen.
- **Vorbereitung für ISO/IEC 15118:** Die Ladeinfrastruktur muss mindestens vorbereitet sein für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Plug and Charge), die Integration eines Smart-Meter-Gateways sowie die Möglichkeit zur Nachrüstung weiterer Funktionalitäten inklusive des dafür erforderlichen Platzes und/oder Steckplatzes.
- **IT-Sicherheit und Datenschutz:** Der aktuelle Stand der Technik ist anzuwenden und aktuell zu halten.
- **Anbindung an ein IT-Backend:** Die Ladeinfrastruktur muss über einen aktuellen offenen Standard wie z. B. OCPP über ein eingebautes Mobilfunkmodem an ein IT-Backend (Online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden und remotefähig sein.
- **Autorisierung** mittels externem Steuersignal, Kreditkarte und RFID.

### Netzanschluss der Ladeinfrastruktur

- **Verfügbare Netzanschlusskapazität:** Frühzeitig sollte ein Netzanschlussbegehren beim Verteilnetzbetreiber gestellt werden, um ausreichende Netzanschlusskapazität zu prüfen.
- **Anmeldung beim Verteilnetzbetreiber:** Die geplante Errichtung der Ladeinfrastruktur muss beim Verteilnetzbetreiber angezeigt werden.
- **Einhaltung der Netzanschlussbedingungen** des Netzbetreibers.

3. Die Einhaltung nachfolgender Anforderung an den **Betrieb, Service und Wartung** sind zu erfüllen:

### Betrieb der Ladeinfrastruktur

- **Auffindbarkeit und Nutzbarkeit:** Statische und dynamische Daten über die Ladeinfrastruktur (z. B. Standort und Belegungsstatus) müssen über eine Datenschnittstelle zum jeweiligen Backend zur Verfügung gestellt werden und auf einer geeigneten Plattform einsehbar sein.
- **Faire und marktorientierte Preisgestaltung** für den Endkunden (keine Wucherpreise).
- **Vertragsbasiertes Laden:** Die Ladeinfrastruktur muss vertragsbasiertes Laden ermöglichen. Hierbei ist mindestens der Zugang über sichere und zertifizierte Smartcards und Lesegeräte sowie sichere Smartphone-Apps zu ermöglichen.
- **Roaming:** Es ist sicherzustellen, dass Vertragskundschaft sowohl von regional als auch von überregional agierenden Anbietenden von Ladestrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen eine gleiche Nutzung der Ladeinfrastruktur möglich sind.
- **Preistransparenz:** Um Preistransparenz zu gewährleisten, muss der Preis für das Ad-hoc-Laden an der Ladeeinrichtung angegeben werden. Setzt sich der Preis aus mehreren Bestandteilen zusammen, sind diese separat auszuweisen. Das Ausweisen der Ad-hoc-Ladebedingungen ausschließlich über eine Smartphone-App ist nicht zulässig.

- **Diskriminierungsfreier Zugang:** Die geförderte Ladeinfrastruktur muss im Hinblick auf sämtliche Nutzungsbedingungen grundsätzlich einen diskriminierungsfreien Zugang bieten. Jedem Ladestromanbieter ist der gleiche diskriminierungsfreie B2B-Preis für die Ladeinfrastrukturnutzung angeboten werden. Das punktuelle Laden soll gegenüber dem vertragsbasierten Laden nicht künstlich verteuert werden.
- **Betrieb der Ladeinfrastruktur** über die gesamte Vertragslaufzeit.
- **DSGVO-konformer Umgang** mit Daten aus dem Betrieb der Ladeinfrastruktur.
- **Strom aus erneuerbaren Energien:** Die Infrastruktur ist nachweislich mit Strom aus erneuerbaren Energien (siehe Definition in § 3 Nr. 21 EEG) oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom zu versorgen.

#### Service rund um die Ladeinfrastruktur

- **24h Service-Hotline** (technische Fragen und Ansprechperson für die Kundschaft), die klar erkennbar auf der Ladesäule abgebracht ist.
- **Berichterstattung der Ladevorgänge:** Halbjahres und Jahresberichte der Ladevorgänge nach Monaten für die letzten 6-12 Monate (Anzahl, Dauer, Strommenge und Abgabe).
- **Dokumentation und Kommunikation:** Als Sprache für Dokumentation, Berichte, Arbeitsunterlagen, Schulung, Schriftverkehr, Servicepersonal usw. wird ausschließlich die deutsche Sprache verwendet.
- **Datentransfer-Schnittstelle** für aktuelle Informationen (App/Dashboard).

#### Wartung der Ladeinfrastruktur

- **Systemmonitoring** beim Betreibenden (Überwachung von Phasenausfall, Unterspannung, Temperatur etc.).
  - **Vor Ort Wartung und -Reparatur.**
  - **Fernwartung.**
4. Die Einhaltung folgender Anforderungen im **öffentlichen Raum** sind zu erfüllen:
- **Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrsraum:** Die Installation der Ladeinfrastruktur, darf nicht zu einer Beeinträchtigung des Rad- und Fußverkehrs führen.
  - **Kennzeichnung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge** an Ladeinfrastruktur: Gut sichtbar mit weißem Elektroauto-Symbol nach § 39 Absatz 10 der Straßenverkehrsordnung (StVO), wenn der Untergrund eine Anbringung zulässt.



## **Anlage 2A: Sondernutzungssatzung**

### **Satzung über die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums für Ladeinfrastruktur in der *Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]***

#### **§ 1 Zweck und Ziel der Sondernutzungssatzung**

(1) Diese Satzung regelt die Sondernutzung von öffentlichem Straßenraum für den Aufbau, Betrieb und die Nutzung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge - nachstehend als Ladeinfrastruktur bezeichnet - im Gebiet der *Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]* - nachstehend als *Stadt/Gemeinde* bezeichnet.

(2) Ziel dieser Satzung ist es, die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf öffentlichem Grund zu erleichtern und gleichzeitig einen geordneten und sicheren Verkehr sowie eine nachhaltige Stadtentwicklung sicherzustellen.

#### **§ 2 Geltungsbereich**

(1) Die Satzung gilt für alle öffentlichen Straßen, Wege und Plätze im Gebiet der *Stadt/Gemeinde*, die im Eigentum der Kommune stehen und der Allgemeinheit zur Nutzung gewidmet sind.

(2) Ausgenommen sind Flächen, die in der Zuständigkeit anderer öffentlicher oder privater Träger stehen, soweit keine anderweitigen Regelungen getroffen wurden.

#### **§ 3 Begriffsbestimmungen**

(1) Ladeinfrastruktur im Sinne dieser Satzung umfasst Ladestationen, Ladesäulen, Wandladestationen (Wallboxen) sowie die dazugehörige technische Infrastruktur einschließlich der Verkabelung und Netzanschlüsse.

(2) Sondernutzung im Sinne dieser Satzung ist jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur.

#### **§ 4 Sondernutzungserlaubnis**

(1) Die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur stellen eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums nach § 16 Straßengesetz für Baden-Württemberg dar. Wer eine Ladeinfrastruktur errichten oder betreiben möchte, hat beim *[Zuständigem Amt]* einen schriftlichen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis zu stellen. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden werden, um die Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung des Verkehrs sowie den Schutz des öffentlichen Raums sicherzustellen.

(2) Für Standorte, die nicht im Standortkonzept Ladeinfrastruktur der *Stadt/Gemeinde* enthalten sind, wird keine Sondernutzungserlaubnis erteilt.

(3) Der Antrag mitsamt aller Anlagen ist digital einzureichen.

(4) Bei erfolgreicher Prüfung wird vom zuständigen Amt die Sondernutzungserlaubnis durch einen Verwaltungsakt oder mittels eines Öffentlich-Rechtlichen Vertrags gemäß § 54 VwVfG erteilt.

#### **§ 5 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur**

(1) Die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis setzt voraus, dass die beantragte Ladeinfrastruktur den aktuell geltenden technischen Normen und Vorschriften der Europäischen

Union, des Bundes und des Landes Baden-Württemberg entspricht. Eine Gefährdung oder erhebliche Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs ist auszuschließen.

(2) Die Antragstellenden müssen nachweisen, dass die Erschließung der Ladeinfrastruktur durch geeignete Netzanschlüsse gewährleistet ist.

(3) Die Infrastruktur ist nachweislich mit Strom aus erneuerbaren Energien (siehe Definition in § 3 Nr. 21 EEG) oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom zu versorgen. Die Nutzung von Strom aus fossilen Energieträgern ist unzulässig und führt zum Widerruf der Erlaubnis.

(4) Weitere Anforderungen an die Ladeinfrastruktur sind der [Anlage 1C Anforderungen an die Ladeinfrastruktur](#) zu entnehmen.

### **§ 6 Erforderliche Genehmigungen und Anlagen**

(1) Neben der Erlaubnis zur Sondernutzung können weitere Genehmigungen erforderlich sein. Die zuständige Behörde prüft, ob weitere Genehmigungen erforderlich sind, und setzt Fristen.

(2) Dem Antrag sind des Weiteren folgende Unterlagen beizufügen:

- Orthofoto und Bilder vom Standort,
- Katasterauszug und Lageplan mit Standortbeschreibung,
- aktuelle Beschilderung des Standorts mitsamt Bildern,
- schematische Abbildung des Bauvorhabens inklusive Beschilderung und Maßangaben,
- Technische Beschreibung der Ladeinfrastruktur,
- ein Betriebskonzept mit Erfüllung der Punkte aus [\[Anlage 2C Betriebskonzept\]](#),
- Nachweis des geeigneten Netzanschlusses,
- Nachweis der ausschließlichen Nutzung von Strom aus Erneuerbaren Energien,
- Nachweis über die erforderliche Versicherung,
- Kostenübernahmeerklärung.

### **§ 7 Gebühren der Sondernutzungserlaubnis**

(1) Für die Beantragung und Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis wird keine Gebühr erhoben, da es sich bei der Ladeinfrastruktur um eine Sondernutzung handelt, an der ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.

(2) Für die Nutzung der öffentlichen Fläche kann eine Gebühr nach § 19 StrG BW erhoben werden. Die Gebühr wird in der Sondernutzungserlaubnis oder dem Gestattungsvertrag festgesetzt.

### **§ 8 Dauer der Sondernutzung**

(1) Die Erlaubnis ist befristet und kann im Regelfall für eine Dauer von bis zu *[Anzahl]* Jahren erteilt werden. Die Dauer der Sondernutzung wird im Bescheid festgelegt.

(2) Eine Verlängerung der Sondernutzung ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich, sofern keine wesentlichen Gründe entgegenstehen.

### **§ 9 Verpflichtungen der Erlaubnisnehmerin oder des Erlaubnisnehmers**

- (1) Der Erlaubnisnehmende ist verpflichtet, die Ladeinfrastruktur und den zugehörigen Netzanschluss auf eigene Kosten ordnungsgemäß den Anforderungen entsprechend und verkehrssicher zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten.
- (2) Der Erlaubnisnehmende hat die Sicherheit des öffentlichen Raumes zu gewährleisten und ist für alle durch die Sondernutzung entstehenden Schäden am öffentlichen Eigentum haftbar.
- (3) Der Erlaubnisnehmende ist verpflichtet, dass jeder *[Anzahl]* Ladepunkt nach der Norm DIN SPEC 91504 barrierefrei errichtet wird.
- (4) Der Erlaubnisnehmende ist dazu verpflichtet, Daten des Standortes, der Verfügbarkeit und des Preises Nutzenden über geeignete Datenplattformen in Echtzeit zugänglich zu machen. Zudem verpflichtet dieser sich zu einem halbjährlichen Bericht über die zum jeweiligen Ladepunkt abgegebene Strommenge, die Anzahl der Ladevorgänge, deren durchschnittlichen Ladelängen, die prozentuale Auslastung, Nutzungsmuster (u.a. Ladezeiten, Spitzenzeiten) und alle Störfälle, Ausfallzeiten und deren Behebung. Diese Angaben werden dargestellt für das gesamte Jahr, aufgeteilt nach Monaten sowie im Durchschnitt für 24 Stunden. Der Bericht stellt zudem die Ladevorgänge sortiert nach Dauer in einer 30-Minuten-Staffelung dar. Dieser Bericht ist für alle im Stadtgebiet betriebenen Ladepunkte im ersten und dritten Quartal (spätestens zum 31.03./30.09. des jeweiligen Jahres) für das vorherige Halbjahr bei der *Stadt/Gemeinde* einzureichen.

### **§ 10 Haftung**

- (1) Der Erlaubnisnehmende der Sondernutzung haftet für alle Schäden, die durch die Errichtung oder den Betrieb der Ladeinfrastruktur entstehen.
- (2) Im Falle von Störungen oder Ausfällen der Ladeinfrastruktur hat er unverzüglich für ein wieder Ordnungsgemäßes Funktionieren der Ladeinfrastruktur Sorge zu leisten.
- (3) Die *Stadt/Gemeinde* haftet nicht für Schäden, die durch die Nutzung der Ladeinfrastruktur entstehen, es sei denn, es liegt ein Verschulden der *Stadt/Gemeinde* vor.

### **§ 11 Rücknahme und Widerruf der Erlaubnis**

- (1) Die Inbetriebnahme muss bis spätestens *[Anzahl]* Monate nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis erfolgen. Erfolgt dies nicht, verliert die Bewilligung ihre Gültigkeit.
- (2) Die Sondernutzungserlaubnis kann aus Gründen des öffentlichen Interesses, bei erheblichen Störungen des Verkehrs oder bei Verstößen gegen die Auflagen dieser Satzung jederzeit zurückgenommen oder widerrufen werden.
- (3) In einem solchen Fall hat der Erlaubnisnehmende die Ladeinfrastruktur auf eigene Kosten zu entfernen und den ursprünglichen Zustand des öffentlichen Raumes wiederherzustellen.

### **§ 12 Rückbau**

- (1) Nach Ablauf der Sondernutzungserlaubnis hat der Nehmende die Ladeinfrastruktur auf eigene Kosten unverzüglich zu entfernen. Der öffentliche Grund ist in den ursprünglichen Zustand oder in einen nach Absprache mit der *Stadt/Gemeinde* beschlossenen Zustand zu versetzen.
- (2) Die *Stadt/Gemeinde* kann den Rückbau auf Kosten des Nutzers durchführen lassen, wenn dieser seiner Verpflichtung nicht nachkommt.

### **§ 13 Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Satzung verstößt.

### **§ 14 Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

## Anlage 2B: Richtlinie Ladeinfrastrukturaufbau

### Richtlinie zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum der Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]<sup>24</sup>

#### 1. Zweck und Zielsetzung

Die Stadt/Gemeinde [Name der Kommune] - nachstehend bezeichnet als Stadt/Gemeinde - fördert den strategischen Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Ziel dieser Richtlinie ist es, den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu erleichtern und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Nutzung des öffentlichen Raums geordnet, sicher und im Interesse der Allgemeinheit erfolgt. Der Aufbau soll dabei gesamtheitlich, strategisch und bedarfsgerecht erfolgen.

Zentrale Anlaufstelle der Stadt/Gemeinde für jegliche Anfragen und Anträge zum Aufbau von Ladeinfrastruktur ist:

[Name der Kommune], [Zuständiges Amt]

[Mail Adresse]

#### 2. Schritte zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Bis zur Errichtung einer Ladeinfrastruktur sind mehrere Schritte seitens des Investierenden bzw. Ladepunktbetreibenden und seitens der Verwaltung der Stadt/Gemeinde erforderlich. Diese sind im Folgenden aufgelistet.

##### 2.1 Standortbestimmung

Anhand einer bedarfsgerechten Bestimmung für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, identifiziert die Stadt/Gemeinde Standorte und Quartiere, an denen der Aufbau von Ladeinfrastruktur geeignet ist und erstellt ein Standortkonzept Ladeinfrastruktur. Für Standorte, die nicht im Standortkonzept Ladeinfrastruktur der Stadt/Gemeinde enthalten sind, wird keine Sondernutzungserlaubnis erteilt.

Die Stadt/Gemeinde verpflichtet sich nicht, jedem Antrag nachzugehen oder Auskunft über interne Prozesse zu geben.

##### 2.2 Verfahren

Die Stadt/Gemeinde steuert den Ausbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlicher Fläche durch ein geeignetes Verfahren.

##### 2.3 Sondernutzungserlaubnis

Für die Nutzung des öffentlichen Raumes zur Errichtung von Ladeinfrastruktur ist eine Sondernutzungserlaubnis nach § 16 Straßengesetz Baden-Württemberg erforderlich. Der durch das Verfahren ermittelte Investierende erhält die Sondernutzungserlaubnis durch einen Verwaltungsakt oder mittels eines Öffentlich-Rechtlichen Vertrags gemäß § 54 VwVfG erteilt. Erst mit der Unterzeichnung des Vertrages durch beide Seiten erfolgt die finale Freigabe zum Aufbau der Ladeinfrastruktur.

---

<sup>24</sup> [Stadt Sindelfingen \(2022\): Richtlinie für Ladepunktbetreiber und Investoren](#)

## 2.4 Ortsbegehung

Auf Verlangen einer der Parteien erfolgt vor Beginn jeglicher Baumaßnahme eine gemeinsame Begehung der Fläche der geplanten Ladeinfrastruktur. Ein Protokoll der Begehung ist anzufertigen und der *Stadt/Gemeinde* vorzulegen.

## 2.5 Netzanschluss

Liegt der unterzeichnete Gestattungsvertrag vor, beantragt der Investierende einen Netzanschluss bei dem Netzbetreiber auf eigene Kosten, die *Stadt/Gemeinde* als Eigentümerin der Fläche hat diesem zuzustimmen.

## 2.6 Genehmigung von Baustellen und Arbeitsstellen

Der Investierende holt sich die Genehmigung für Baustellen und Arbeitsstellen ein. Parallel wird die verkehrsrechtliche Anordnung beantragt. Auf § 45, Abs. 6 StVO wird verwiesen.

Die Anordnung erfolgt nach Anhörung, es sollte – ohne Gewähr – mit zwei Wochen Bearbeitungsdauer gerechnet werden.

## 2.7 Aufstellung der Ladeinfrastruktur

Nach Freigabe der Baustelleneinrichtung darf der Investierende die Ladeinfrastruktur errichten.

## 2.8 Beschilderung und Markierung

Der *Stadt/Gemeinde* ist ein Beschilderungsplan zur Freigabe vorzulegen.

Die freigegebene Beschilderung und Markierung der Fläche werden vom Investierendem beauftragt, dieser trägt die Kosten dafür.

## 2.9 Verkehrssicherungspflicht

Mit der Aufstellung der Ladeinfrastruktur treten die Verkehrssicherungspflichten des Investierenden in Kraft.

## 2.10 Meldung der Inbetriebnahme an die *Stadt/Gemeinde* und die Bundesnetzagentur

Abschließend meldet der Investierende die Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur inklusive des Inbetriebnahmeprotokolls des Netzbetreibers, der *Stadt/Gemeinde* und der Bundesnetzagentur.

## 3. Berichterstattung

Der Investierende verpflichtet sich zu einem halbjährlichen Bericht über die zum jeweiligen Ladepunkt abgegebene Strommenge, die Anzahl der Ladevorgänge, deren durchschnittlichen Ladelängen, die prozentuale Auslastung, Nutzungsmuster (u.a. Ladezeiten, Spitzenzeiten) und alle Störfälle, Ausfallzeiten und deren Behebung. Diese Angaben werden dargestellt für das gesamte Jahr, aufgeteilt nach Monaten sowie im Durchschnitt für 24 Stunden. Der Bericht stellt zudem die Ladevorgänge sortiert nach Dauer in einer 30-Minuten-Staffelung dar. Dieser Bericht ist für alle im Stadtgebiet betriebenen Ladepunkte im ersten und dritten Quartal (spätestens zum 31.03./30.09. des jeweiligen Jahres) für das vorherige Halbjahr bei der *Stadt/Gemeinde* einzureichen. Der Investierende weist dabei in geeigneter Form nach, dass an den Ladepunkten zertifizierter Ökostrom abgegeben wurde.



## 4. Sonstige rechtliche und technische Vorgabe für die Ladepunkte

### 4.1 Genehmigunggrundlage und Sondernutzungserlaubnis

Nach § 50 Abs. 1 Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur im privaten Raum verfahrensfrei.

Für die Errichtung der Ladeinfrastruktur auf einer öffentlichen Fläche ist eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich. Diese kann mittels eines Verwaltungsaktes oder eines Öffentlich-Rechtlichen Vertrags gemäß § 54 VwVfG erteilt werden. Auf Anfrage kann bei der *Stadt/Gemeinde* der Entwurf eines Gestattungsvertrages angefragt werden.

### 4.2 Gebühren

Für die Beantragung und Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis wird keine Gebühr erhoben, da es sich bei der Ladeinfrastruktur um eine Sondernutzung handelt, an denen ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht. Jedoch wird für die Inanspruchnahme der öffentlichen Fläche eine Gebühr nach § 19 StrG BW erhoben. Die Gebühr wird in der Sondernutzungserlaubnis oder dem Gestattungsvertrag festgesetzt.

Die Gestattungsentgelte werden zu folgenden Terminen fällig: Zum Termin der Jährung der Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur.

### 4.3 Vertragslaufzeit

Der Betrieb der Ladeinfrastruktur wird für eine Laufzeit von bis zu *[Anzahl]* Jahren gewährt und kann unter bestimmten Voraussetzungen verlängert werden. Die Laufzeit beginnt mit dem Abschluss des Gestattungsvertrags zwischen dem Investierendem und der *Stadt/Gemeinde*.

## 5. Anforderung an die Ladeinfrastruktur

Die Ladeinfrastruktur muss den technischen Normen und Vorschriften der Europäischen Union, des Bundes und des Landes Baden-Württemberg entsprechen. Eine Gefährdung oder erhebliche Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs ist auszuschließen. Insbesondere gelten folgende Vorschriften:

- [Verordnung \(EU\) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe AFIR](#)
- [Ladesäulenverordnung LSV](#)
- Technische Anschlussbedingungen TAB des Netzbetreibers

Die Infrastruktur ist nachweislich mit Strom aus erneuerbaren Energien (siehe Definition in § 3 Nr. 21 EEG) oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom zu versorgen. Die Nutzung von Strom aus fossilen Energieträgern ist unzulässig und führt zum Widerruf der Sondernutzungserlaubnis. Es herrscht freie Anbieterwahl für den Investierendem für den Bezug des Stromes.

Die AFIR bzw. Ladesäulenverordnung regelt den diskriminierungsfreien Zugang zu den öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Alle Betreibende von Ladeinfrastruktur müssen in geeigneter Weise Interoperabilität zwischen den einzelnen im Stadtgebiet verbreiteten Bezahlssystemen herstellen, ebenso muss Ad-Hoc-Laden möglich sein. Die Einbindung einer Roamingplattform ist verpflichtend. Die *Stadt/Gemeinde* macht ansonsten keine über die bundesweite Regulierung

hinausgehenden Vorgaben bezüglich verwendetem Bezahlsystem oder Tarifmodell. Über die Preisfindung kann und wird der freie Markt entscheiden. Auf die bestehenden Vorgaben des Eichrechts, der Preisangabenverordnung, des Wucherverbotes und anderer einschlägiger Regularien wird hingewiesen.

Die Ladesäule soll 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen die Woche zugänglich sein. Der Betreibende gewährleistet die durchgängige telefonische Erreichbarkeit im Störfall in Form einer Hotline, sowie die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur, um Störungen schnell beheben zu können. Leistungsumfang der Störungsbehebung (Second-Level-Support):

- Festlegung eines verantwortlichen Ansprechpartners
- Funktionsprüfung, Fehleridentifikation, Schutzmaßnahmen
- Schnellbehebung mit Standard-Hilfsmaterial oder Außerbetriebnahme zu Reparaturzwecken

Der Investierende ist dazu verpflichtet, Daten des Standortes, der Verfügbarkeit und des Preises Nutzenden über geeignete Datenplattformen in Echtzeit zugänglich zu machen.

Des Weiteren ist der Erlaubnisnehmende verpflichtet, dass jeder *[Anzahl]* Ladepunkt nach der Norm DIN SPEC 91504 barrierefrei errichtet wird.

Weiter verpflichtende Anforderungen an die Ladeinfrastruktur sind der [Anlage 1C Anforderungen an die Ladeinfrastruktur](#) zu entnehmen.

## **6. Verpflichtungen des Investierenden**

Der Investierende ist verpflichtet, die Ladeinfrastruktur und den zugehörigen Netzanschluss auf eigene Kosten zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten. Investierender und Betreibender haben dafür Sorge zu tragen, dass die Ladeinfrastruktur ordnungsgemäß, den geltenden Sicherheitsvorschriften und den technischen Anforderungen entsprechend betrieben wird. Bei Errichtung im Straßenraum ist außerdem auf einen deutlich erkennbaren Anfahrerschutz zu achten.

## **7. Haftung**

Der Investierende haftet für alle Schäden, die durch die Errichtung oder den Betrieb der Ladeinfrastruktur entstehen. Im Falle von Störungen oder Ausfällen der Ladeinfrastruktur hat er unverzüglich für ein wieder Ordnungsgemäßes Funktionieren der Ladeinfrastruktur Sorge zu leisten. Die *Stadt/Gemeinde* haftet nicht für Schäden, die durch die Nutzung der Ladeinfrastruktur entstehen, es sei denn, es liegt ein Verschulden der *Stadt/Gemeinde* vor.

## **8. Rückbau der Ladeinfrastruktur**

Nach Ablauf der Sondernutzungserlaubnis hat der Erlaubnisnehmende die Ladeinfrastruktur auf eigene Kosten unverzüglich zu entfernen und den öffentlichen Grund in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Die *Stadt/Gemeinde* kann den Rückbau auf Kosten des Nutzenden durchführen lassen, wenn dieser seiner Verpflichtung nicht nachkommt.

## **9. Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

## Anlage 2C: Betriebskonzept zum Antrag auf Sondernutzung

Im Rahmen des Antrags auf Sondernutzung für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur ist ein Betriebskonzept vorzulegen, das die sichere, störungsfreie und kommunalverträgliche Nutzung der Ladeeinrichtungen gewährleistet und im Einklang mit den gesetzlichen und kommunalen Anforderungen erfolgt. Die Anforderungen aus [Anlage 1C Anforderungen an die Ladeinfrastruktur](#) sollen berücksichtigt werden. Das Betriebskonzept sollte daher folgende Aspekte abdecken und ist in ebendieser Struktur aufzubauen:

### 1. Persönliche, wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit des Betreibers

- **Qualifikation und Erfahrung:** Nachweis der fachlichen Qualifikationen und Erfahrungen des Betriebsteams im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur.
- **Finanzielle Stabilität:** Darstellung der wirtschaftlichen Situation des Betreibenden, inklusive Nachweis über gesicherte Finanzierung und Referenzprojekte.
- **Technische Leistungsfähigkeit:** Beschreibung der eingesetzten Technologien, Infrastruktur und Systeme, die den sicheren und zuverlässigen Betrieb der Ladeinfrastruktur gewährleisten.

### 2. Erreichbarkeit und Support

- **Störungsmanagement:** Sicherstellung einer 24/7-Erreichbarkeit durch eine Störungshotline oder einen Supportdienst, der im Falle von technischen Problemen schnell und effizient reagiert.
- **Fernzugriff (Remotefähigkeit):** Möglichkeit, auf die Ladeinfrastruktur aus der Ferne zuzugreifen, um Wartungen, Updates oder Fehlerbehebungen durchzuführen.
- **Vor-Ort-Support:** Einrichtung eines Supports für die schnelle Behebung von kleineren, nicht aus der Ferne behebbaren, Problemen.
- **Second-Level-Support:** Einrichtung eines erweiterten technischen Supports, der bei komplexeren Problemen zur Verfügung steht und eine schnelle Problembehebung gewährleistet.

### 3. Betriebssicherheit und Verfügbarkeit

- **Öffentlicher Zugang:** Sicherstellung, dass die Ladeinfrastruktur grundsätzlich 24 Stunden am Tag und 7 Tage die Woche öffentlich zugänglich ist.
- **Regelmäßige Wartung:** Planung und Durchführung regelmäßiger Wartungsarbeiten, um die Betriebsbereitschaft und Sicherheit der Ladepunkte zu gewährleisten.
- **Überwachung und Monitoring:** Implementierung von Systemen zur kontinuierlichen Überwachung des Zustands und der Leistung der Ladeinfrastruktur.

#### 4. Nutzererfahrung und Aufenthaltsqualität

- **Auffindbarkeit:** Maßnahmen zur Verbesserung der Auffindbarkeit der Ladestationen, wie klare Beschilderung, Integration in Navigationssysteme und digitale Plattformen.
- **Nutzerfreundlichkeit:** Gestaltung der Ladeinfrastruktur mit Fokus auf einfache Bedienbarkeit, z. B. durch intuitive Benutzeroberflächen und einfache Zahlungsoptionen (z. B. EC-/Kreditkarte, App-basierte Zahlungen).
- **Zusätzliche Services:** Bereitstellung von Annehmlichkeiten an den Ladestationen, wie z.B. Beleuchtung, Überdachungen, WLAN-Zugang oder Sitzmöglichkeiten.

#### 5. Intelligentes Energiemanagement und Netzanbindung

- **Netzanbindung:** Beschreibung der Anbindung der Ladeinfrastruktur an das Stromnetz und Integration intelligenter Lademanagementsysteme zur Optimierung der Energieverteilung und Lastspitzenreduzierung.
- **Erneuerbare Energien:** Konzepte zur Integration erneuerbarer Energiequellen, z. B. durch Photovoltaikanlagen oder andere lokale Energiequellen.
- **Lastmanagement:** Implementierung von Lösungen für dynamisches Lastmanagement, um eine Überlastung des Netzes zu vermeiden und die Effizienz zu steigern.

#### 6. Datenschutz und IT-Sicherheit

- **Datenschutzkonzept:** Sicherstellung, dass alle Nutzerdaten gemäß der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) verarbeitet und geschützt werden.
- **IT-Sicherheit:** Implementierung von Maßnahmen zum Schutz der IT-Infrastruktur und der Nutzerkommunikation, um Cyberangriffe und Datenlecks zu verhindern.

#### 7. Preismodell und Nutzungsbedingungen

- **Transparente Preisgestaltung:** Entwicklung eines klaren und fairen Preismodells für die Nutzung der Ladeinfrastruktur, das sowohl Vertragskundschaft als auch Ad-hoc-Nutzenden gerecht wird.
- **Diskriminierungsfreier Zugang:** Gewährleistung eines gleichberechtigten Zugangs für alle Nutzergruppen, ohne Diskriminierung basierend auf dem Anbietervertrag oder der Zahlungsmethode.

#### 8. Umsetzung und Projektdokumentation

- **Zeitplan und Meilensteine:** Erstellung eines detaillierten Zeitplans für die Umsetzung des Projekts, inklusive Meilensteine und Fristen für die Inbetriebnahme.
- **Referenzprojekte:** Dokumentation bisheriger Projekte, die als Referenz für die Fähigkeit des Betreibenden dienen, ähnliche Infrastrukturprojekte erfolgreich umzusetzen.
- **Kommunikation mit der Kommune:** Regelmäßige Berichterstattung und Abstimmung mit der zuständigen Behörde über den Fortschritt und den Betrieb der Ladeinfrastruktur.

## 9. Öffentlichkeitsarbeit und Nutzerinformation

- **Informationsstrategie:** Entwicklung von Strategien zur Information und Aufklärung der Öffentlichkeit über die Nutzung und Vorteile der Ladeinfrastruktur.
- **Feedbackmechanismen:** Implementierung von Systemen zur Erfassung und Analyse von Nutzerfeedback, um die Servicequalität kontinuierlich zu verbessern.

## 10. Compliance und regulatorische Anforderungen

- **Rechtsvorschriften:** Einhaltung aller relevanten gesetzlichen Bestimmungen, Normen und Richtlinien für den Betrieb von Ladeinfrastruktur.
- **Sicherheitsstandards:** Gewährleistung, dass die Ladeinfrastruktur alle erforderlichen Sicherheitsstandards und technischen Normen erfüllt, einschließlich der Anforderungen an die elektrische Sicherheit und den Brandschutz.

## Anlage 3A: Ausschreibungsunterlagen

### Grundlagen und Bedingungen der Ausschreibung für Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum<sup>25</sup>

#### A – 1 Einführung – Gegenstand der Ausschreibung

##### A – 1.1 Vorbemerkungen

(1) Der Auftraggeber ist die *Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]*, Baden-Württemberg – nachfolgend als *Stadt/Gemeinde* bezeichnet. Die *Stadt/Gemeinde* beabsichtigt zur Förderung der E-Mobilität öffentliche Flächen zur *[Bsp. Errichtung und dem Betrieb]* von Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die *[Bsp. Lieferung, Tiefbauarbeiten, Installation, Inbetriebnahme sowie den Betrieb der Ladeinfrastruktur]* soll extern vergeben werden und sind Bestandteil dieser Ausschreibung.

(2) Die Abgabe eines Angebots muss verschlüsselt an nachfolgende E-Mail-Adresse elektronisch abgegeben werden. Dies ist die Anlaufstelle für jegliche Anfragen und Anträge im Zusammenhang mit dem Aufbau von Ladeinfrastruktur.

*Stadt/Gemeinde [Name der Kommune], [Zuständiges Amt]*

*[E-Mail-Adresse]*

##### A – 1.2 Projektbeschreibung

Das Projekt dient zum Ausbau von Ladeinfrastruktur innerhalb der Gemarkung der *Stadt/Gemeinde*, um den Anforderungen der wachsenden E-Mobilität und dem Bedarf nach Ladeinfrastruktur gerecht zu werden.

Inhalt der Vergabe:

(1) Die *Stadt/Gemeinde* stellt öffentliche Flächen über einen Gestattungsvertrag mit Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung und dem Betrieb einer öffentlichen zugänglichen Ladeinfrastruktur bereit. Der Gestattungsvertrag findet sich in Teil D der Ausschreibungsunterlagen und beschreibt mitunter die Bedingungen des Vertragsverhältnisses sowie die Rechte und Pflichten des Auftragnehmenden und der *Stadt/Gemeinde*.

(2) Die Tiefbau- und Elektroinstallationsarbeiten; Lieferung und Montage inkl. Zubehör, Fundamenterstellung, Herstellung Netzanschluss, Kennzeichnung der Stellflächen, Beschilderung, Inbetriebnahme sowie den laufenden Betrieb und Wartung der Ladeinfrastruktur findet durch einen externen Dienstleister, dem Auftragnehmenden statt. Die Kosten hierfür trägt der Auftragnehmende.

(3) Mit den Arbeiten ist unmittelbar nach Auftragsvergabe zu beginnen. Mit der *Stadt/Gemeinde* wird ein einvernehmlicher Bauzeitenplan abgestimmt.

(4) Die Ladeinfrastruktur ist in Form von Ladesäulen, *[Höhe]* kW *[AC/DC]* pro Ladepunkt pro Ladestation, welche Ökostrom bezieht, bereit zu stellen. Die Ladeinfrastruktur muss im Aufbau und Betrieb den folgenden Vorordnungen entsprechen:

<sup>25</sup> [MVV Energie AG \(2021\): Grundlagen und Bedingungen der Ausschreibung](#) (abgerufen am 11.11.2024)



- Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe AFIR
- Ladesäulenverordnung LSV
- Technische Anschlussbedingungen TAB des Netzbetreibers

(5) Die Ladeinfrastruktur muss der DIN EN IEC 61851-1 entsprechen. Der Anschluss muss gemäß den Netzanschlussbedingungen des Verteilnetzbetreibers erfolgen.

(6) Der Steckbrief (oder die Steckbriefe) zu den Erfüllungsorten des Auftrages finden sich in Teil C der Ausschreibungsunterlagen.

(7) Der Auftrag *[wird/wird nicht]* in Lose aufgeteilt.

## **A – 2 Ausschreibungsbedingung für den Bieter**

### **A – 2.1 Auftraggeber**

Auftraggeber ist die *[Stadt/Gemeinde] [Name der Kommune], [Adresse]*

Ansprechpersonen beim Auftraggebendem sind folgende:

*Zentraleinkauf: [Frau/Herr] [Name], E-Mail: [E-Mail-Adresse]*

*Stadtplanungsamt: [Frau/Herr] [Name], E-Mail: [E-Mail-Adresse]*

### **A – 2.2 Teilnahmebedingungen**

(1) Die folgenden „(Selbst-)Erklärungen“ werden unter Teil B angegeben und die Angabe dient als Nachweis ((a) 1 – 6). Hierfür wird kein weiterer Nachweis erfragt.

Mit dem Angebot sind folgende Eignungskriterien / Nachweise zwingend vorzulegen (a) 7 – 9, b) 1 – 2):

- a. Lage des Wirtschaftsteilnehmenden sowie Auflagen hinsichtlich der Eintragung in einem Berufs- oder Handelsregister
  1. (Selbst-)Erklärung, dass alle Angaben in dem Angebot wahrheitsgemäß erfolgt sind.
  2. (Selbst-)Erklärung, dass keine Ausschlussgründe nach § 123 GWB vorliegen.
  3. (Selbst-)Erklärung, dass keine Steuer- oder Abgabeschulden vorliegen.
  4. (Selbst-)Erklärung über die ordnungsgemäße Abführung von Beiträgen an die Sozialversicherungsträger.
  5. (Selbst-)Erklärung, dass keine Insolvenz oder Liquidation beantragt oder eröffnet ist oder für die Mitglieder der Bietergemeinschaft beantragt oder eröffnet ist.
  6. (Selbst-)Erklärung, dass keine Verwicklung in Korruptionsverfahren besteht und bestand.
  7. Gültige Unbedenklichkeitsbescheinigung des Finanzamtes

8. Nachweis, dass bei der Bildung von Bieter-/Arbeitsgemeinschaften eine Erklärung der gesamtschuldnerischen Haftung besteht (nur bei Bildung von Bietenden-/Arbeitsgemeinschaften)
9. Nachweis einer entsprechenden Betriebshaftpflichtversicherung (max. 6 Monate alt).

b. Technische Leistungsfähigkeit

1. Konformitätserklärung für eichrechtskonforme Abrechnung nach den Modulen B und D der PTB
2. Ein technisches Datenblatt, das den Aufbau der Ladestation und die Anordnung des Zählerfeldes zeigen

(2) Ein Ausschlussgrund ist auch die vorsätzliche Abgabe von unzutreffenden Erklärungen in Bezug auf Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit im Vergabeverfahren. Es gilt deutsches Recht. Fehlende Nachweise oder Erklärungen können zum Ausschluss des Bietenden führen. Die *Stadt/Gemeinde* behält sich vor, fehlende Nachweise nachzufordern.

### A - 2.3 Ausschreibungsunterlagen

(1) Die Bietenden werden gebeten, ein für sie verbindliches Angebot unentgeltlich und ohne jede Verpflichtung für die *Stadt/Gemeinde* abzugeben.

(2) Die Ausschreibungsunterlagen bestehen aus folgenden Dokumenten und sind damit Teil dieser Ausschreibung:

- Teil A – Grundlagen und Bedingungen der Ausschreibung (dieses Dokument)
- Teil B – Leistungsverzeichnis und Grundlagen der Bewertung
  - o Siehe [Anlage 4A Leistungs- und Bewertungsmatrix](#)
- Teil C – Steckbrief des Erfüllungsortes / Steckbriefe der Erfüllungsorte
  - o Siehe [Anlage 1B Steckbriefe zur Standortbeschreibung](#)
- Teil D – Entwurf des Gestattungsvertrages
  - o Siehe [Anlage 4C Gestattungsvertrag](#)
- Teil E – [*Richtlinie/Satzung*] zum Errichten von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
  - o Siehe [Anlage 2A Sondernutzungssatzung](#) oder [Anlage 2B Richtlinie Ladeinfrastruktur](#)

(3) Lassen die in den Ausschreibungsunterlagen enthaltenen Informationen nach Auffassung des Bietenden verschiedene Ausführungen zu, die wesentlich voneinander abweichen, so ist der Bietende verpflichtet, sich umgehend schriftlich mit der *Stadt/Gemeinde* in Verbindung zu setzen. Tut dieser es nicht – obwohl ein anderes Auslegungsergebnis sich ebenfalls aufdrängt – gehen Fehlauslegungen der Ausschreibungsunterlagen zu dessen Lasten.

#### **A - 2.4 Vertragsgrundlagen**

(1) Der Auftrag erfolgt ausschließlich auf der Grundlage der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen, Teil B (VOL/B). Ihre anderslautenden hiervon abweichenden Geschäfts- und Lieferbedingungen gelten nur, wenn und soweit die *Stadt/Gemeinde* diese ausdrücklich schriftlich anerkennen.

#### **A - 2.5 Fragen zur Ausschreibung**

(1) Fragen zur Ausschreibung können bis 7 Werktage vor Angebotsabgabe an die *Stadt/Gemeinde* gestellt werden.

(2) Die eingegangenen Fragen und Antworten der Bietenden werden gesammelt und allen Bietenden auf demselben Wege zur Verfügung gestellt.

#### **A - 2.6 Allgemeine Ausschreibungsbestimmungen**

(1) Verbindliche Aussagen in diesem Vergabeverfahren werden gegenüber den Bietenden nur vom *[Zentraleinkauf]* der *Stadt/Gemeinde* abgegeben.

(2) Die Ausschreibung ergänzende und/oder berichtigende Angaben – etwa zum Verständnis einzelner Bedingungen - werden allen Bietenden mitgeteilt.

(3) Eine vollständige oder teilweise Aufhebung der Ausschreibung wird allen Bietenden mitgeteilt.

(4) Es gilt deutsches Recht.

(5) Allgemeine Geschäftsbedingungen des Bietenden sind ausgeschlossen.

(6) Mit ihren Unterschriften erklären die Bevollmächtigten des Bietenden, dass der Bietende alle einzelnen Forderungen so erfüllt, dass das Angebot nicht ausgeschlossen werden muss.

#### **A - 2.7 Angebotsbedingungen**

(1) Angebotsabgabetermin: Das ausgefüllte Leistungsverzeichnis in Teil B ist ebenso wie das Angebotsanschreiben mit rechtsverbindlicher Unterschrift und allen Anlagen bis zum

***[XX.XX.20XX]***

bei der *Stadt/Gemeinde* in PDF-Form an *[E-Mail-Adresse]* einzureichen.

(2) Die Zuschlags- und Bindefrist endet frühestens *[Anzahl]* Monate nach dem Angebotsabgabetermin.

(3) Angebote, die aus Gründen, die der Bietende zu vertreten hat, verspätet eingehen, werden nicht berücksichtigt. Angebote, deren verspäteter Eingang nachweislich durch Umstände verursacht ist, die außer aller Schuld des Bietenden liegen, können berücksichtigt werden.

(4) Die Ausschreibungsunterlagen und die evtl. erhaltenen weiteren Unterlagen und Informationen dürfen nur zur Angebotserstellung für dieses Projekt verwendet werden.

(5) Auch bei Ausschlag der Angebotsaufforderung durch den Bietenden bzw. bei Ablehnung des Angebotes durch die *Stadt/Gemeinde* sind die Ausschreibungsunterlagen vertraulich zu behandeln und die mit ihnen befassten Mitarbeitenden zur Verschwiegenheit zu verpflichten.

(6) Grundlage für das Angebot sind die in dieser Ausschreibung aufgeführten Bedingungen und Informationen sowie alle auf die Lieferungen und Leistungen zutreffenden Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien.

(7) Alle Einzelheiten, die nach Meinung des Bietenden nicht genügend klar und eindeutig aus den Ausschreibungsunterlagen hervorgehen, aber für das Angebot wichtig sind, müssen vor Abgabe des Angebots durch schriftliche Rückfrage geklärt werden.

(8) Das Angebot ist auf der Basis der vorliegenden Ausschreibungsunterlagen abzugeben. Es können nur Angebote berücksichtigt werden, die alle MUSS-Kriterien des Teil B erfüllen.

(9) Notwendige Mitwirkungshandlungen, Vorleistungen und sonstige Voraussetzungen, die der Auftraggebende zu erbringen hat, damit der Bietende die beschriebenen Leistungen ausführen kann, sind unter Nennung der jeweiligen Fristen in dem Angebot abschließend zu definieren. Der Bietende hat daher einen Zeitplan für die Ausführung der Leistung anzugeben.

(10) Das Angebot muss vollständig sein, unvollständige Angebote werden ausgeschlossen. Der *Stadt/Gemeinde* behält sich vor, fehlende Unterlagen nachzufordern.

(11) Nachträgliche Änderungen an den Ausschreibungsunterlagen sind unzulässig.

(12) Die Preise (Einheitspreise, Pauschalpreise, Verrechnungssätze usw.) sind ohne Umsatzsteuer anzugeben. Der Umsatzsteuerbetrag ist unter Zugrundelegung des geltenden Steuersatzes am Schluss des Angebotes hinzuzufügen.

(13) Das Angebot muss mit rechtsverbindlicher Unterschrift versehen sein.

(14) Der Bietende hat zu erklären, dass als Sprache für das Angebot, Verhandlung, Vertrag, Dokumentation, Projektabwicklung, Berichte, Arbeitsunterlagen, Schulung, Schriftverkehr, Servicepersonal usw. ausschließlich die deutsche Sprache bestimmt wird.

(15) Es sind nur über die angegebenen E-Mail-Adressen übermittelte Angebote zugelassen.

(16) Mit dem eingereichten Angebot bekundet der Bietende sein volles Einverständnis zu den vorstehend genannten Grundlagen.

## **A - 3 Zusätzliche Angebotsbedingungen**

### **A - 3.1 Schutzrechte**

(1) Es ist anzugeben, ob für einen Gegenstand der Leistungen ein Patent- oder Musterschutz besteht, vom Bietenden oder anderen beantragt ist oder der Auftragnehmer eine solche Anmeldung erwägt.

(2) Falls Schutzrechte Dritter bestehen, so liegt die Verantwortung für deren Beachtung ausschließlich in der Zuständigkeit des Auftragnehmers.

### **A – 3.2 Preisstellung**

Die Preise des Angebotes müssen sämtliche Aufwendungen des Bietenden zur fach- und termingerechten Ausführung der Leistungen enthalten, einschließlich der sachlichen und persönlichen Kosten für alle gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen.

Im Leistungsverzeichnis in Teil B ist folgender Preis unter Berücksichtigung aller MUSS-Kriterien anzugeben:

- Preis der Ladeinfrastruktur (Netto)
- Preis für Betrieb, Wartung und Service auf die gesamte Vertragslaufzeit gerechnet (Netto)
- Preis für Tiefbauarbeiten am Standort (Netto)

- Gesamtpreis der aus den oben beschriebenen Punkten (Netto)

Preise für KANN-Kriterien des Teil B sind nur optional in einem gesonderten Dokument anzugeben, haben jedoch keine Bedeutung bei den Zuschlagskriterien.

### **A - 3.2 Auswahlkriterien für die Auftragsvergabe**

(1) Die Fläche zur Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird an den unter Berücksichtigung aller Umstände passendsten und wirtschaftlichsten Bietenden vergeben; es ist nicht ausschließlich der niedrigste Angebotspreis entscheidend. Angebote, bei denen der Angebotspreis im Verhältnis zu der zu erbringenden Leistung ungewöhnlich niedrig ist, werden erforderlichenfalls bezüglich der Einzelposten an Hand von zusätzlich bereitzustellenden Belegen geprüft.

(2) Die Bewertung und Gewichtung des Angebotes wird nach den nachfolgend genannten Zuschlagskriterien im folgenden Verhältnis vorgenommen:

- Preis: 35%
- Leistung: 65%

(3) Ein detaillierter Aufbau für die Bewertung und Gewichtung des Angebotes für den Leistungsumfang finden sich in Teil B der Ausschreibungsunterlagen.

(4) Bei Gleichstand der Bewertung zwischen mehreren Anbietenden wird ein Anbietender durch ein kontrolliertes Losverfahren bestimmt.

(5) Kann ein Muss-Kriterium nicht erfüllt werden, so wird das Angebot als ungültig gewertet.

(6) Dem Angebot müssen entsprechend detaillierte Nachweise und Darstellungen beigelegt werden, damit die Bewertung gem. o.g. Zuschlagskriterien erfolgen kann. Liegen die Nachweise nicht vor, gilt das Kriterium als nicht erfüllt. Der *Stadt/Gemeinde* behält sich vor, fehlende Nachweise nachzufordern.

(7) Der Antragstellende muss die Gewähr bieten, die beantragte Leistung im Falle eines Zuschlages tatsächlich auch betreiben zu können. Reine „Platzhalter-Angebote“ ohne Chance auf Realisierung sind nicht zulässig.

### **A - 3.3 Inhalt des Angebotes**

(1) Die Angebotsunterlagen müssen folgende Inhalte repräsentativ darstellen können:

- Ein rechtsverbindlich unterschriebenes Angebot mit Angaben zum Bietenden und Betreibenden (falls abweichend vom Bietenden) als PDF-Datei.
- Das ausgefüllte und rechtsverbindlich unterzeichnete Leistungsverzeichnis (Teil B). Bitte geben Sie bei jeder Zeile an, ob sie das jeweilige Kriterium erfüllen oder nicht (Auswahl per Drop-Down-Menü).
- Informationen über die geplante Ladeinfrastruktur (Technische Unterlagen, Design, Art, Leistung und Abmessungen, Fundament (Material, Maße und Tiefe)).
- Betriebskonzeptes für Betrieb, Wartung und Service (kann im Angebot nachgewiesen werden).

- Typisch genutzter Verkehrszeichenplan (Beschilderungsplan) ggf. an einem Beispielsstandort.
- Alle in Teil A (dieses Dokument) weiteren geforderten Angaben und Nachweise.
- Ungefährer Zeitplan von Errichtung der Ladesäule bis zur Inbetriebnahme.

(2) Soweit Erläuterungen zur Beurteilung des Angebotes erforderlich erscheinen, kann der Bietende sie auf besonderer Anlage dem Angebot beifügen.

(3) Das Angebot muss in deutscher Sprache verfasst und rechtsverbindlich unterschrieben sein.

(4) Änderungen und Ergänzungen an den Ausschreibungsunterlagen sowie Nebenangebote sind unzulässig.

(5) Wettbewerbsbeschränkende Verhaltensweisen sind unzulässig.

(6) Weiterhin muss der Bietende in dem Angebot die Namen seiner Subunternehmer nennen, soweit diese schon bekannt sind.

(7) Angebote können entsprechend den geforderten Qualifizierungen abgegeben werden.

#### **A - 3.5 Nebenangebote**

Nebenangebote sind nicht zugelassen.

#### **A - 3.6 Rückgabe von Unterlagen**

Wünscht der Bietende die Rückgabe von Unterlagen, die das Angebot ergänzen, so hat er diese innerhalb von 12 Werktagen nach Ablauf der Zuschlagsfrist oder durch Hinweis in dem Angebot zurückzufordern.

#### **A – 3.7 Vergütung/Kostenerstattung für die Bearbeitung des Angebotes**

Für die Erstellung/Bearbeitung der Angebote wird keine Vergütung oder Kostenerstattung gewährt.

#### **A - 3.8 Verschwiegenheit des Bieters**

(1) Beide Beteiligten verpflichten sich, sämtliche Informationen, die sie im Zusammenhang mit dieser Ausschreibung von- und übereinander erhalten sowie Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse durch geeignete Maßnahmen zu sichern.

(2) Informationen, Unterlagen und sonstige zur Ausschreibung oder zum Angebot gehörenden Materialien dürfen Dritten nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung zugänglich gemacht werden.

(3) Beide Parteien verpflichten sich zur Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Geschützte Daten dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden.

(4) Im Fall jedweder Vertragsbeendigung sind gegenseitige Informationsträger, Materialien und Unterlagen etc. des jeweils anderen Vertragspartners unverzüglich zurückzugeben. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG).



## Anlage 4A: Leistungs- und Bewertungsmatrix



4C Leistungs- und  
Bewertungsmatrix LI

Das Excel Dokument Leistungs- und Bewertungsmatrix ist abrufbar unter: [KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH: Ladeinfrastruktur | Nachhaltige Mobilität](#)

## Anlage 4B: Sondernutzungserlaubnis

### Muster einer Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung und zum Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Sondernutzungserlaubnis Nr. *[Nummer]*

#### Erlaubnisgebender:

*Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]*

*[Name des zuständigen Amtes]*

*[Adresse des Amtes]*

*[Telefonnummer, E-Mail-Adresse]*

#### Erlaubnisnehmer:

*[Name des Unternehmens/Betreibenden]*

*[Anschrift]*

*[Vertreten durch: Name der vertretungsberechtigten Person]*

#### Gegenstand der Erlaubnis:

Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung, zum Betrieb und zur Nutzung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum der *Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]* gemäß der *[Satzung über die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums für Ladeinfrastruktur]* vom *[Datum der Satzung]*. Alle Regelungen *[dieser Satzung / der Richtlinie zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum vom [Datum der Richtlinie]]* mitsamt seinen Anlagen sind Teil dieser Sondernutzungserlaubnis und damit einzuhalten.

#### Standort der Ladeinfrastruktur:

*[Genauer Standort mit Adresse und gegebenenfalls Flurstücknummer]*

#### Erlaubnisumfang:

Die Erlaubnis umfasst:

Die Errichtung von *[Anzahl]* Ladepunkten an *[Anzahl]* Ladesäulen inklusive der notwendigen technischen Infrastruktur.

Den Betrieb und die Wartung der Ladeinfrastruktur.

Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums zur Aufstellung und Wartung der Infrastruktur.

#### Gültigkeitsdauer:

Die Sondernutzungserlaubnis wird befristet erteilt und gilt vom *[Datum des Beginns]* bis zum *[Datum des Endes]*. Eine Verlängerung ist auf Antrag möglich, sofern keine wesentlichen Gründe entgegenstehen.

## **Bedingungen und Auflagen an die Ladeinfrastruktur:**

### Technische Standards:

Die Ladeinfrastruktur muss den geltenden technischen Normen und Vorschriften entsprechen. Die Sicherheit und der störungsfreie Betrieb sind zu jeder Zeit zu gewährleisten. Es muss nachgewiesen werden, dass die Erschließung der Ladeinfrastruktur durch geeignete Netzanschlüsse gewährleistet ist.

### Erneuerbare Energien:

Die Ladeinfrastruktur darf ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Ein entsprechender Nachweis über die Herkunft des Stroms ist bei der Antragstellung und im regelmäßigen Abstand von [z. B. einem Jahr] zu erbringen. Bei Verstoß kann die Erlaubnis widerrufen werden.

### Verkehrssicherheit:

Der Erlaubnisnehmende ist dafür verantwortlich, dass die Aufstellung und der Betrieb der Ladeinfrastruktur keine Gefährdung oder erhebliche Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs verursachen.

### Pflicht zur Instandhaltung:

Die Ladeinfrastruktur ist regelmäßig zu warten und instand zu halten. Schäden oder Mängel sind unverzüglich zu beheben.

### Rückbauverpflichtung:

Nach Ablauf der Sondernutzungserlaubnis hat der Nutzer die Ladeinfrastruktur auf eigene Kosten unverzüglich zu entfernen. Der öffentliche Grund ist in den ursprünglichen Zustand oder in einen nach Absprache mit der *Stadt/Gemeinde* beschlossenen Zustand zu versetzen.

## **Gebühren:**

Da es sich um eine Sondernutzung mit überwiegendem öffentlichem Interesse handelt, wird für die Erteilung dieser Sondernutzungserlaubnis keine Gebühr erhoben. Für die Inanspruchnahme der öffentlichen Fläche wird gemäß § 7 Satzung über die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums für Ladeinfrastruktur eine Gebühr erhoben. Die Gebühr *[Auswahl einer der nachfolgenden Optionen oder eigene Anpassungen]*

- *ist eine Pauschalgebühren von [Summe] Euro pro Ladestellplatz und Jahr.*
- *ist eine Flächenbezogene Gebühr von [Summe] Euro pro Quadratmeter und Jahr.*
- *ist eine Nutzungsbezogene Gebühr von [Summe] Euro/ [Anzahl] Prozent pro verladene Kilowattstunde.*

## **Widerruf und Rücknahme:**

Die Sondernutzungserlaubnis kann aus Gründen des öffentlichen Interesses, bei erheblichen Störungen des Verkehrs oder bei Verstößen gegen die Auflagen dieser Erlaubnis jederzeit widerrufen werden.

Unterschrift und Siegel:

**Für die Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]:**

*[Name des verantwortlichen Sachbearbeiters]*

*[Position]*

*[Datum]*

**Für den Erlaubnisnehmenden:**

*[Name der vertretungsberechtigten Person]*

*[Position]*

*[Datum]*

**Hinweis:** Diese Erlaubnis ist auf Verlangen den zuständigen Behörden vorzuzeigen.

**Begründung:** Diese Sondernutzungserlaubnis wird auf Grundlage der Sondernutzungssatzung der Stadt/Gemeinde [Name der Kommune] und unter Berücksichtigung der Interessen des öffentlichen Verkehrs und der Stadtentwicklung erteilt.

**Kopie an:**

*[Name des Bauamtes/Stadtplanungsamtes]*

*[Name des zuständigen Ordnungsamtes]*

*[Name des Netzbetreibers]*

Erlaubnisnehmender

*Dieses Muster dient als Grundlage und sollte vor der endgültigen Ausstellung durch die entsprechenden Gremien und Rechtsabteilungen der Kommune überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.*

## Anlage 4C: Gestattungsvertrag

### Gestattungsvertrag für den Aufbau und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zum Laden im öffentlichen Raum<sup>26</sup>

Zwischen

**Vertragspartner**

**[Investierender/Ladepunktbetreibender]**

- nachstehend bezeichnet als Vertragspartner

und

**Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]**

**[Straße, Hausnummer]**

**[Postleitzahl] [Name der Stadt/Gemeinde]**

- nachstehend bezeichnet als *Stadt/Gemeinde*

wird folgender Gestattungsvertrag geschlossen:

#### Präambel

Die *Stadt/Gemeinde* fördert den strategischen Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Der Aufbau soll dabei gesamtheitlich, bedarfsgerecht und strategisch erfolgen. Die *Stadt/Gemeinde* stellt als Eigentümer zu diesem Zweck öffentlich zugängliche Flächen zur Verfügung. Der Vertragspartner errichtet an diesen Parkflächen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Für die Errichtung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur auf öffentlich gewidmeten Flächen wird nachfolgender Gestattungsvertrag abgeschlossen.

#### § 1 Vertragsgegenstand

(1) An der beschriebenen Parkfläche wird die Ladeinfrastruktur durch den Vertragspartner errichtet. Die genaue Beschaffenheit der Ladeinfrastruktur ist in der [Anlage 4A Leistungs- und Bewertungsmatrix](#) beschrieben, die hiermit ebenfalls Bestandteil dieses Vertrages wird.

(2) Die Elektroinstallations- und Tiefbauarbeiten; Lieferung und Montage inkl. Zubehör, Fundamenterstellung, Herstellung Netzanschluss, Kennzeichnung Stellfläche, Beschilderung, Inbetriebnahme sowie den laufenden Betrieb und Wartung der Ladeinfrastruktur findet durch den Vertragspartner statt.

(3) Die *Stadt/Gemeinde* ist Eigentümer des Grundstückes. Auf diesem Grundstück befinden sich für den öffentlichen Verkehr zugängliche Parkflächen. Die genaue Lage der Parkflächen und der Standort der Ladeinfrastruktur sind in der [Anlage 1B Steckbrief zur Standortbeschreibung](#) beschrieben, die hiermit Bestandteil des Gestattungsvertrages wird.

<sup>26</sup> [Stadt Stuttgart \(2020\): Gestattungsvertrag für das Errichten und Betreiben von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum](#)

(4) Der Vertragspartner stellt sicher, dass der öffentliche Zugang zu der in Anlage Steckbrief zur Standortbeschreibung beschriebenen Parkfläche nicht durch den Betrieb der Ladeinfrastruktur beeinträchtigt wird.

(5) Die [\[Anlage 2A Sondernutzungssatzung / Anlage 2B Richtlinie Ladeinfrastrukturaufbau\]](#) im öffentlichen Raum gibt die technischen wie rechtlichen Details vor, die hiermit Bestandteil des Gestattungsvertrages werden. Alle Regelungen dieser [\[Satzung/Richtlinie\]](#) müssen eingehalten werden.

(6) Die Parteien sind sich darüber einig, dass die Ladeinfrastruktur nur zu einem vorübergehenden Zweck für die Laufzeit dieses Vertrages mit dem Grundstück verbunden wird und insofern nur Scheinbestandteil im Sinne des § 95 BGB ist und im Eigentum des Vertragspartners verbleibt.

(7) Für die Aufstellung zusätzlicher Ladeinfrastruktur nach Abschluss dieses Gestattungsvertrages, sind diese separat abzuschließen.

## **§ 2 Sondernutzungserlaubnis und Gestattung**

(1) Die *Stadt/Gemeinde* erteilt dem Vertragspartner eine Sondernutzungserlaubnis nach § 4, Abs. 1 der Satzung über die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums für Ladeinfrastruktur der *Stadt/Gemeinde [Name der Kommune]* für die in Anlage Steckbrief zur Standortbeschreibung gekennzeichnete Grundstücksfläche.

(2) Dem Vertragspartner wird damit gestattet das entsprechende Grundstück auf eigene Kosten zum Bau, Betrieb und für die Unterhaltung inklusive Reparatur und/ oder Instandsetzung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu nutzen und diese an das öffentliche Versorgungsnetz anzuschließen.

## **§ 3 Rechte und Pflichten der Stadt/Gemeinde**

(1) Die *Stadt/Gemeinde* verpflichtet sich grundsätzlich, solche Verrichtungen und Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand und den Betrieb der Ladeinfrastruktur nebst Zuleitungen gefährden könnten und den Schutzbereich bei Baumaßnahmen der *Stadt/Gemeinde* auf dem Vertragsgrundstück durch genaue Beachtung der Planungsunterlagen des Vertragspartners zu sichern.

Eine Verpflichtung übernimmt die *Stadt/Gemeinde* nicht;

1. im Falle von notwendigen Baumaßnahmen sowie Notmaßnahmen der *Stadt/Gemeinde*. Die Abstimmung betreffend der E-Ladeinfrastruktur erfolgt (außer bei Gefahr im Verzug) über die Bauleitungen mit dem Vertragspartner.
2. im Falle von Baumaßnahmen Dritter, für die von Dritten/Bauherrn Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde der *Stadt/Gemeinde* eingeholt werden. Abstimmungen zum Schutz der E-Ladeinfrastruktur liegen bei den jeweiligen Bauherren.

## **§ 4 Rechte und Pflichten des Vertragspartners**

(1) Der Vertragspartner verpflichtet sich, die Installation der Ladesäule in der Form vorzunehmen, dass sie möglichst ohne wesentlichen Eingriff in die Substanz des Grundstücks wieder entfernt werden kann. Dabei haben der Vertragspartner und etwaige Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen die jeweils einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.

- (2) Vor Errichtung der Ladeinfrastruktur hat der Vertragspartner bei den Ver- und Entsorgungsträgern die erforderlichen Leitungserhebungen durchzuführen und verpflichtet sich, eventuelle Beschädigungen an den Leitungen, die durch die Bauarbeiten entstanden sind, auf seine Kosten zu beseitigen. Soweit für die Einrichtungen des Vertragspartners Leitungen oder ähnliche Einrichtungen verlegt oder geändert werden müssen, trägt der Vertragspartner die entsprechenden Kosten. Der Vertragspartner hat rechtzeitig, spätestens einen Monat vor Beginn der Bauarbeiten zur Errichtung der Ladesäulen auf seine Kosten die notwendigen verkehrsrechtlichen Genehmigungen beim [Zuständiges Amt] der Stadt/Gemeinde mit Vorlage von Plänen, Nachweis der Prüfung der Leitungen und Benennung des für die Maßnahme Verantwortlichen zu beantragen.
- (3) Die Ladeinfrastruktur ist so anzuordnen, dass der öffentliche Verkehr nicht behindert oder beeinträchtigt wird. Die Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen ist zu vermeiden.
- (4) Der Vertragspartner hat der Stadt/Gemeinde – außer bei Gefahr im Verzug – Baumaßnahmen auf dem Grundstück rechtzeitig (mindestens 1 Monat vor Baubeginn) anzuzeigen. Der Vertragspartner hat die Öffentlichkeit und betroffene Anlieger rechtzeitig zu informieren und dies der Stadt/Gemeinde ebenfalls anzuzeigen. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien erfolgt vor Beginn der Baumaßnahme eine gemeinsame Begehung des Grundstücks der geplanten Maßnahmen. Ein Protokoll der Begehung ist vom Vertragspartner anzufertigen und der Stadt/Gemeinde vorzulegen.
- (5) Der Vertragspartner ist verpflichtet eventuelle Beschädigungen und Verunreinigungen, der zur Verfügung gestellten und angrenzenden Flächen, die im ursachegemäßen Zusammenhang mit der Nutzung stehen unverzüglich zu beseitigen.
- (6) Eine Übertragung der Nutzungsrechte an jegliche Dritte ist ausgeschlossen.
- (7) Auf der Ladeinfrastruktur ist ausschließlich die Eigenwerbung des Vertragspartners für die betreffende Ladeinfrastruktur zulässig. Sollte Werbung von mit dem Anbieter verbundenen Organisationen (bspw. Unternehmen, Vereine etc.) geschaltet werden, ist diese zunächst mit der Stadt/Gemeinde abzuklären und Bedarf der Freigabe.
- (8) Auf der Ladeinfrastruktur, durch eine Angegebene Website oder QR-Code oder in direktem Sichtfeld als Beschilderung ist das Kostenmodell für die Nutzung/Leistung der Ladeinfrastruktur für den Endnutzer zu kennzeichnen.
- (9) Die Anbringung weiterer Hinweisschilder ist zunächst mit der Stadt/Gemeinde abzuklären und Bedarf eine schriftliche Zustimmung der Stadt/Gemeinde.
- (10) Der Vertragspartner ist dazu verpflichtet, die Ladeinfrastruktur stets in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten und diese erforderlichenfalls zu erneuern. Weiterhin ist er verpflichtet, die Ladeinfrastruktur technisch Instand zu halten, sowie die Wartung zu übernehmen und jegliche Verletzungsgefahr (besonders durch Stromstoß) auszuschließen. Die Kosten hierfür trägt allein der Vertragspartner.
- (11) Der Vertragspartner verpflichtet sich, die Stadt/Gemeinde bei der Schaffung von Schnittstellen für den Datentransfer der aktuellen Informationen Standort, Koordinaten, Anzahl der Ladepunkte, Stecker-Typen, Status, Authentifizierungsmethode zwischen dem Backend des Vertragspartners und eines Standort-Tools der Stadt/Gemeinde, sobald dies zur Verfügung steht, zu unterstützen.
- (12) Der Vertragspartner verpflichtet sich, Daten des Standortes, der Verfügbarkeit und des Preises Nutzenden über geeignete Datenplattformen in Echtzeit zugänglich zu machen.



(13) Der Vertragspartner verpflichtet sich zu einem halbjährlichen Bericht über die zum jeweiligen Ladepunkt abgegebene Strommenge, die Anzahl der Ladevorgänge, deren durchschnittlichen Ladelängen, die prozentuale Auslastung, Nutzungsmuster (u.a. Ladezeiten, Spitzenzeiten) und alle Störfälle, Ausfallzeiten und deren Behebung. Diese Angaben werden dargestellt für das gesamte Jahr, aufgeteilt nach Monaten sowie im Durchschnitt für 24 Stunden. Der Bericht stellt zudem die Ladevorgänge sortiert nach Dauer in einer 30-Minuten-Staffelung dar. Dieser Bericht ist für alle im Stadtgebiet betriebenen Ladepunkte im ersten und dritten Quartal (spätestens zum 31.03./30.09. des jeweiligen Jahres) für das vorherige Halbjahr bei der *Stadt/Gemeinde* einzureichen.

(14) Bei der Einrichtung der Ladeinfrastruktur ist darauf zu achten, dass Wurzelbereiche von Bäumen geschützt sind.

(15) Insbesondere im Falle von Straßensperrungen, Baumaßnahmen oder Sperrungen für Veranstaltungen erfolgt kein Ersatz für an der Ladeinfrastruktur entfallende Einnahme des Vertragspartners durch die *Stadt/Gemeinde*.

(16) Der Vertragspartner verpflichtet sich, die Ladeinfrastruktur mit Strom aus erneuerbaren Energien (siehe Definition in § 3 Nr. 21 EEG) oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom zu versorgen. Die Nutzung von Strom aus fossilen Energieträgern ist unzulässig und führt zum Widerruf der Sondernutzungserlaubnis.

(17) Der Vertragspartner verpflichtet sich, dass jeder *[Anzahl]* Ladepunkt nach der Norm DIN SPEC 91504 barrierefrei errichtet wird.

(18) Der Vertragspartner verpflichtet sich die Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur an die *Stadt/Gemeinde* sowie an die Bundesnetzagentur zu melden. Nach Vertragsende meldet der Vertragspartner den Abbau die Ladeinfrastruktur an die *Stadt/Gemeinde* sowie an die Bundesnetzagentur.

## **§ 5 Nutzungsentschädigung / Gestattungsentgelt**

(1) Für die unter § 2 erteilte Sondernutzungserlaubnis wird keine Gebühr erhoben, da es sich bei der Ladeinfrastruktur um eine Sondernutzung handelt, an der ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.

(2) Für die Einräumung der Nutzungsrechte und die Inanspruchnahme der öffentlichen Fläche, zum vertraglich vorgesehenen Zweck, werden Gebühren nach § 19 StrG BW erhoben.

(3) Die Sondernutzungsentgelte richten sich nach den aktuellen Satzungen der *Stadt/Gemeinde*.

(4) Die aktuell geltenden Entgeltsätze sind als Anlage diesem Vertrag beigefügt und werden analog der Sondernutzungssatzung der *Stadt/Gemeinde* sowie dem Gebührenverzeichnis der Verwaltungsgebührensatzung erhoben. Somit sind die Sondernutzungssatzung und das Gebührenverzeichnis der Verwaltungsgebührensatzung hiermit Bestandteil des Gestattungsvertrages.

(5) Die Gebühr *[Auswahl einer der nachfolgenden Optionen oder eigene Anpassungen]*

- ist eine Pauschalgebühren von *[Summe]* Euro pro Ladestellplatz und Jahr.
- ist eine Flächenbezogene Gebühr zwischen von *[Summe]* Euro pro Quadratmeter und Jahr.
- ist eine Nutzungsbezogene Gebühr von *[Summe]* Euro/ *[Anzahl]* Prozent pro verladene Kilowattstunde.

(6) Bei Abschluss des Vertrages beläuft sich das Entgelt auf folgende Beträge:

Für die Laufzeit des Gestattungsvertrages fallen jährliche Sondernutzungsgebühren in Höhe von [Summe] Euro je [Ladestellplatz/ Quadratmeter/ verladene Kilowattstunde] an.

(7) Die Gebühren werden folgenden Terminen fällig:

Zur Jährung der Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur zum Termin am Ende des Monats.

### **§ 6 Veräußerung des Grundstücks**

(1) Überträgt die *Stadt/Gemeinde* das Eigentum des betroffenen Grundstücks an einen Dritten, informiert die *Stadt/Gemeinde* den Vertragspartner rechtzeitig. Sie verpflichtet sich, vor Veräußerung auf Verlangen des Vertragspartners mit diesem die Bestellung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit für die Nutzung seiner Anlagen zu vereinbaren und ins Grundbuch eintragen zu lassen. Die Kosten für die Bestellung und Eintragung trägt die *Stadt/Gemeinde*. Die Dienstbarkeit soll gewährleisten, dass die Anlagen und Einrichtungen des Vertragspartners weiterhin in dessen Eigentum verbleiben, am Standort bestehen bleiben können und weiterhin vom Vertragspartner betrieben werden können.

(2) Der sonstige Inhalt der Dienstbarkeit und die Höhe der Dienstbarkeitsentschädigung sind im Falle der Bestellung unter Berücksichtigung der dann herrschenden Umstände und Bedingungen zwischen der *Stadt/Gemeinde* und dem Vertragspartner zu verhandeln.

### **§ 7 Vertragslaufzeit und Kündigung**

(1) Dieser Vertrag tritt mit seiner Unterzeichnung in Kraft und hat eine Vertragslaufzeit von [Anzahl] Jahren. Eine Kündigung ist mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende der Vertragslaufzeit möglich. Erfolgt keine Kündigung, verlängert er sich um jeweils weitere [Anzahl] Jahre bei gleicher Kündigungsfrist.

(2) Eine Kündigung ist außerordentlich mit einer Frist von sechs Monaten jeweils zum 01. eines Monats möglich, wenn eine Entfernung der Ladesäule aufgrund eines berechtigten Interesses der *Stadt/Gemeinde* erforderlich ist. Dies ist insbesondere dann gegeben, wenn die E-Ladeinfrastruktur den Verkauf des Grundstücks maßgeblich behindert oder wenn eine Entfernung der E-Ladeinfrastruktur aufgrund einer wesentlichen Umgestaltung der Fläche oder aus verkehrstechnischen Gründen erforderlich ist. In diesem Falle kann der Vertragspartner einen geeigneten Standort zur Wiedererrichtung der Ladesäule vorschlagen. Die *Stadt/Gemeinde* wird sich zur Unterstützung der Elektromobilität im Rahmen ihrer Möglichkeit einsetzen, mit dem Vertragspartner einen adäquaten Ersatzstandort zu finden. Eine Verpflichtung der *Stadt/Gemeinde*, einen Ersatzstandort anzubieten, besteht jedoch nicht.

(3) Unberührt bleibt das Recht der Vertragsparteien, den Vertrag außerordentlich aus wichtigem Grund zu kündigen.

Für die *Stadt/Gemeinde* liegt ein wichtiger Grund insbesondere dann vor, wenn der Vertragspartner:

- die Bestimmungen dieses Vertrages verletzt
- ohne Abstimmung der *Stadt/Gemeinde* die Nutzungsrechte an einen Dritten überträgt
- öffentlich-rechtliche Bestimmungen verletzt oder
- mehr als 3 Monate mit der Entrichtung des Entgeltes oder eines nicht unerheblichen Teils in Verzug ist.

Im Falle der Verletzung einer Vertragsbestimmung hat eine Abmahnung zu erfolgen.

Im Falle der außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund infolge Verschuldens des Vertragspartners hat dieser die Standorte entschädigungslos auf eigene Kosten zu räumen und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

(4) Kündigt die *Stadt/Gemeinde* nach § 7 Abs. 2 innerhalb der ersten [Anzahl] Jahre nach Vertragsabschluss, trägt die *Stadt/Gemeinde* die Kosten, die in Verbindung mit dem Abbau der E-Ladeinfrastruktur und der Wiederherstellung der Fläche anfallen.

(5) Die Kündigung dieses Vertrages bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

(6) Für eine Rücküberweisung von bereits entrichteten Entgeltbeträgen im Falle einer Kündigung erfolgt eine zeitanteilige Rückerstattung des für das laufende Jahr entrichteten Nutzungsentgeltes.

### **§ 8 Entfernung und Stilllegung der Ladesäule**

(1) Der Vertragspartner hat die Ladeinfrastruktur nach Vertragsbeendigung bzw. Kündigung innerhalb von 4 Wochen zu entfernen und die Fläche in den ursprünglichen Zustand innerhalb von 8 Wochen wiederherzustellen, sofern nicht anders mit der *Stadt/Gemeinde* beschlossen wurde.

(2) Sofern eine Ladeinfrastruktur einer Reparatur bedarf, ist die Reparatur unverzüglich durchzuführen. Eine stillgelegte Ladeinfrastruktur ist unverzüglich zu entfernen.

### **§ 9 Haftung**

(1) Der Vertragspartner übernimmt gegenüber der *Stadt/Gemeinde* von der Erstellung an über die Dauer dieses Vertrages bis zum Rückbau und der Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Grundstücksflächen die volle Haftung für die von ihm geschaffenen Anlagen und Einrichtungen.

(2) Der Vertragspartner stellt die *Stadt/Gemeinde* von sämtlichen Forderungen und Ansprüchen Dritter, die mit dem Bau, der Nutzung, der Unterhaltung, der Instandsetzung, dem Vorhandensein oder der Entfernung der Anlagen und Einrichtungen zusammenhängen, frei.

(3) Die *Stadt/Gemeinde* übernimmt keine Gewähr für die Sicherheit der Anlagen des Vertragspartners. Diese obliegt dem Vertragspartner. Die *Stadt/Gemeinde* übernimmt auch keinerlei Haftung für Beschädigungen an den Anlagen des Vertragspartners (z.B. durch Vandalismus, Verunreinigungen, Besprühen usw.).

### **§ 10 Ersatzvornahme**

(1) Kommt der Vertragspartner einer Verpflichtung, die sich aus diesem Vertrag ergibt, trotz vorheriger schriftlicher Aufforderung innerhalb der ihm gesetzten Frist nicht nach, so ist die *Stadt/Gemeinde* berechtigt, dass nach ihrem Ermessen Erforderliche auf Kosten des Vertragspartners zu veranlassen. Die *Stadt/Gemeinde* kündigt dem Vertragspartner die beabsichtigte Maßnahme schriftlich an.

(2) Wird die Sicherheit des Verkehrs gefährdet oder ist Gefahr im Verzug, können Aufforderung, Fristsetzung und Ankündigung unterbleiben. In diesen Fällen setzt die *Stadt/Gemeinde* den Vertragspartner von der Maßnahme unverzüglich in Kenntnis. Die Kosten für eventuell notwendige Sofortmaßnahmen (Absicherung) der *Stadt/Gemeinde* sind vom Vertragspartner zu tragen.

### § 11 Kenntnisgabe von Änderungen

(1) Sollten sich Änderungen in der Bauausführung ergeben, die die vorstehende Gestattung betreffen, ist der Vertragspartner verpflichtet, die *Stadt/Gemeinde* von diesen Änderungen in Kenntnis zu setzen.

### § 12 Schlussbestimmungen

(1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung ganz oder teilweise rechtsunwirksam oder nicht durchführbar sein oder werden, so soll dadurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt werden. Gleiches gilt, wenn sich herausstellen sollte, dass diese Vereinbarung eine Regelungslücke enthält.

(2) Vielmehr verpflichten sich die Parteien, die rechtsunwirksame oder nicht durchführbare Bestimmung durch eine angemessene Regelung zu ersetzen, die dem am nächsten kommt, was die Parteien vereinbart hätten, wenn ihnen die Unwirksamkeit, die Undurchführbarkeit oder die Regelungslücke bekannt gewesen wäre.

(3) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung einschließlich dieser Klausel bedürfen zu Ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.

### Anlagenverzeichnis

- Grundlagen und Bedingungen der Ausschreibung
- Leistungsverzeichnis
- Steckbrief zur Standortbeschreibung
- *[Satzung über die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums für Ladeinfrastruktur / Richtlinie zum Errichten von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum]*
- Gebührenverzeichnis der Verwaltungsgebührensatzung

---

 Ort, Datum

---

 Ort, Datum

---

 - *[Stadt/Gemeinde [Name]]* -

---

 - Vertragspartner -

## Impressum

### Titel

Leitfaden für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur auf kommunalen Flächen –  
Musterverfahren und Musterdokumente

### Herausgeberin

KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH  
Bereich Nachhaltige Mobilität  
Rotebühlstraße 81  
70178 Stuttgart  
[mobilitaet@kea-bw.de](mailto:mobilitaet@kea-bw.de)

### Autoren

Julian Lotz  
Marcel Langner

### Redaktion

Simon Kaser

### Gestaltung & Layout

Franziska Gromann  
Luis Karcher

**Veröffentlichung** 19.12.2024

**Berichtsumfang** 68 Seiten

**Bildnachweise** Deckblatt: KEA-BW, S. 4 KEA-BW, S. 6 Colourbox, S. 8 KEA-BW, S. 9 Adobe Stock,  
S.10 KEA-BW, S. 13 Adobe Stock, S. 24 KEA-BW, S. 26 Colourbox, S. 27 Pixelio, S. 28 Pixabay

**Weitere Grafiken, Tabellen** eigene Darstellungen, siehe BU

© KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH