

Richtlinie zum Errichten von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Bergisch Gladbach 1.1

1 Inhalt

1	Inhalt	1
2	Einleitung und Hintergrund	1
3	Gegenstand.....	2
4	Schritte zum Beantragen eines Standortes.....	2
4.1	Anfrage	2
4.2	Prüfung der Anfrage	3
4.3	Ortsbegehung	3
4.4	Evaluierung des Standorts	5
4.5	Antragstellung	5
4.6	Erteilung der Sondernutzung.....	6
5	Schritte nach der Genehmigung des Standortes	6
5.1	Aufstellen der Ladeeinrichtung	6
5.2	Gestaltung und Designvorgaben	7
5.3	Regelbetrieb.....	7
6	Sonstige rechtliche und technische Vorgaben für die Ladepunkte.....	8
6.1	Inhalt der Sondernutzungserlaubnis	8
6.2	Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis	8
6.3	Unwirksamwerden der Sondernutzungserlaubnis.....	9
6.4	Sonstige öffentlich-rechtliche Erlaubnisse oder privatrechtliche Zustimmungen	10
6.5	Anforderungen an die Ladeinfrastruktur	10
6.6	Tarifmodell und Bezahlssystem an der Ladeeinrichtung	10
6.7	Stromlieferung.....	10
7	Inkrafttreten.....	11

2 Einleitung und Hintergrund

Der Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur ist eine grundlegende Voraussetzung für eine weitere Verbreitung der Elektromobilität. Deren Aufbau ist keine kommunale Aufgabe der Daseinsvorsorge, sondern liegt grundsätzlich in der Verantwortung der privaten Wirtschaft. Dennoch will die Stadt Bergisch Gladbach hier unterstützend, aber auch steuernd wirken, indem sie rechtliche Rahmenbedingungen nutzt, planerische und organisatorische Voraussetzungen schafft sowie die Rolle eines Kommunikators und Förderers einnimmt.

Die Stadt Bergisch Gladbach fördert die Elektromobilität, indem sie private Betreiber beim Aufbau und Betrieb von Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum unterstützt. Insbesondere stellt sie hierfür Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung. Interessierte Ladepunktbetreiber können diese Flächen nutzen, um in öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu investieren und die entsprechende Förderung des Bundes oder ggf. des Landes zusätzlich in Anspruch zu nehmen.

Um die Vergabe von Flächen für Ladeinfrastruktur transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten und das Genehmigungsverfahren zu strukturieren, hat die Stadt Bergisch Gladbach ein allgemein gültiges Konzept entwickelt. Der Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur soll gesamtheitlich und strategisch erfolgen. Diese Richtlinie gibt die Schritte und die technischen wie rechtlichen Details für interessierte Ladepunktbetreiber vor. Allgemein und bezüglich Begriffsdefinitionen wird auf die Ladesäulenverordnung („Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile“, kurz LSV) in der jeweils geltenden Fassung verwiesen.

3 Gegenstand

Gegenstand dieser Richtlinie ist die bedarfsgerechte und den Gemeingebrauch sowie die Flächenkonkurrenz soweit wie möglich schonende Steuerung des Ausbaus der Elektroladeinfrastruktur im Stadtgebiet.

Zu diesem Zwecke wird das im Rahmen der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen zur Errichtung und zum Betrieb von Ladeeinrichtungen nebst erforderlichen Zuleitungen eröffnete straßenrechtliche Ermessen sowie das behördliche Verfahrensermessen der Stadt gemäß § 10 VwVfG NRW im Sinne größtmöglicher Chancengleichheit und Transparenz gemäß der vorliegenden Richtlinie ausgeübt.

4 Schritte zum Beantragen eines Standortes

Für das Beantragen und Errichten einer Ladeeinrichtung im öffentlichen Raum sind mehrere Schritte seitens der Betreiber und seitens der Verwaltung der Stadt Bergisch Gladbach erforderlich.

4.1 Anfrage

Im Rahmen eines Ladeinfrastrukturkonzeptes hat die Stadt Bergisch Gladbach auf Basis einer breiten Datengrundlage eine Bedarfsberechnung für öffentliche Ladeinfrastruktur für die Betrachtungszeiträume 2025, 2030 und 2035 erstellen lassen. Für eine möglichst genaue Betrachtung und Berechnung der Bedarfe von öffentlicher Ladeinfrastruktur wurde das Stadtgebiet kleingliedrig in sechseckige Waben mit einer Fläche von 0,16 km² unterteilt, sogenannte LIS-Zellen.

Mit der vorliegenden Version 1.1 dieser Richtlinie werden nun freie Kontingente an Ladepunkten analog der für die jeweilige LIS-Zelle berechneten Bedarfe an öffentlichen Ladepunkten für das Berechnungsjahr 2025 ausgewiesen. Dabei ist als Standortvorgabe zunächst nur die jeweilige LIS-Zelle benannt. Innerhalb der LIS-Zelle kann von den Betreibern ein freier Wunschstandort genannt werden.

Interessierte Ladepunktbetreiber können auf einer interaktiven Karte die Anzahl der jeweils freien und verfügbaren Kontingente für Ladepunkte innerhalb einer LIS-Zelle in Bergisch Gladbach erkennen. Die Karte ist verlinkt unter www.bergischgladbach.de/ladeinfrastruktur.aspx. Betreiber, die in einer bestimmten LIS-Zelle einen Ladepunkt errichten möchten, stellen hierzu eine Anfrage an die Stadt Bergisch Gladbach. Dazu sind folgende Informationen anzugeben:

- **Angaben zum Antragsteller/ Betreiber der Ladeeinrichtung**
- **Verweis auf Referenzprojekte** (bereits betriebene Ladepunkte), sofern in Bergisch Gladbach noch keine öffentliche Ladeeinrichtung durch den Betreiber in Betrieb ist.

Für jeden Standort einzeln ist anzugeben:

- **Favorisierter Standort** (innerhalb der LIS-Zelle möglichst genau zu benennen)
- **Informationen über die geplante Ladeeinrichtung**, z.B. Art der Ladeeinrichtung, Anzahl Ladepunkte, Leistung, voraussichtliche Abmessungen der Ladeeinrichtung

Durch einen Antragsteller können mehrere Ladepunkte im gleichen Verfahren beantragt werden, jedoch nicht mehr als 50 Ladepunkte auf einmal. Der Antragsteller muss die Gewähr bieten, die beantragten Ladepunkte im Falle eines Zuschlages tatsächlich auch betreiben zu können, und dies durch den Nachweis von Referenzprojekten belegen. Reine „Platzhalter-Bewerbungen“ ohne Chance auf Realisierung sind nicht zulässig.

Anfragen können über ein Onlineformular auf der städtischen Homepage unter <https://www.bergischgladbach.de/ladeinfrastruktur.aspx> an die Stadt Bergisch Gladbach gestellt werden.

Alternativ können Sie schriftlich eingereicht werden an:

Stadt Bergisch Gladbach
Koordinierungsstelle Elektromobilität
51439 Bergisch Gladbach
E-Mail: eMobilitaet@stadt-gl.de

Bei Anfragen gilt das **Prioritätsprinzip**: Die Kontingente für Ladepunkte innerhalb der jeweiligen LIS-Zelle werden nach dem zeitlichen Eingang der Anfragen (Datum des digitalen Antrags bzw. Poststempel) geprüft und bei Vorliegen aller Voraussetzungen vergeben.

4.2 Prüfung der Anfrage

Nach Eingang der Anfrage des Betreibers prüft die Stadt Bergisch Gladbach, ob das gewünschte Kontingent an Ladepunkten grundsätzlich verfügbar ist. Sie gibt dem Bewerber Rückmeldung über die Verfügbarkeit.

Die Zusage über die Verfügbarkeit gilt auf Ebene der jeweiligen LIS-Zelle.

Für jede LIS-Zelle, die im ausgeführten Verfahren einen Zuschlag erhalten hat, melden die Betreiber binnen eines Kalendermonats punktgenaue Wunschstandorte innerhalb der jeweiligen LIS-Zelle. Sie übermitteln diese jeweils durch einen Kartenausschnitt des Standortes (Maßstab 1:000) an die Koordinierungsstelle Elektromobilität (s.o.). Unterbleibt diese Anmeldung von Wunschstandorten, und findet nach Fristablauf und einmaliger Erinnerung auch binnen 10 Arbeitstagen keine Anmeldung derselben statt, behält sich die Stadt Bergisch Gladbach vor, die Zusagen zu widerrufen und die Ladepunkt-Kontingente neu zu vergeben.

Sofern sich keine geeigneten Flächen für die Ladeeinrichtung innerhalb der angefragten LIS-Zelle befinden, kann die Verortung im Ausnahmefall auch im unmittelbaren Umfeld der angefragten LIS-Zelle erfolgen. Die Anrechnung des Kontingents erfolgt in diesem Fall weiterhin auf die angefragte LIS-Zelle und nicht auf eine eventuell vorhandene Nachbarzelle in welcher die Verortung der Ladeeinrichtung erfolgt.

4.3 Ortsbegehung

Die interne Überprüfung und Bewertung der Wunschstandorte durch die jeweiligen Fachabteilungen kann mehrere Wochen in Anspruch nehmen. Die Stadt Bergisch Gladbach lädt den Betreiber nach dieser grundsätzlichen Prüfung des Standortes zu einer gemeinsamen Ortsbegehung. Bei diesem Termin wird gemeinsam mit Vertretern der städtischen Abteilungen und ggf. externen Akteuren (z.B. Netzbetreiber) der Standort begutachtet und die Eignung für den Aufbau einer Ladeeinrichtung geprüft.

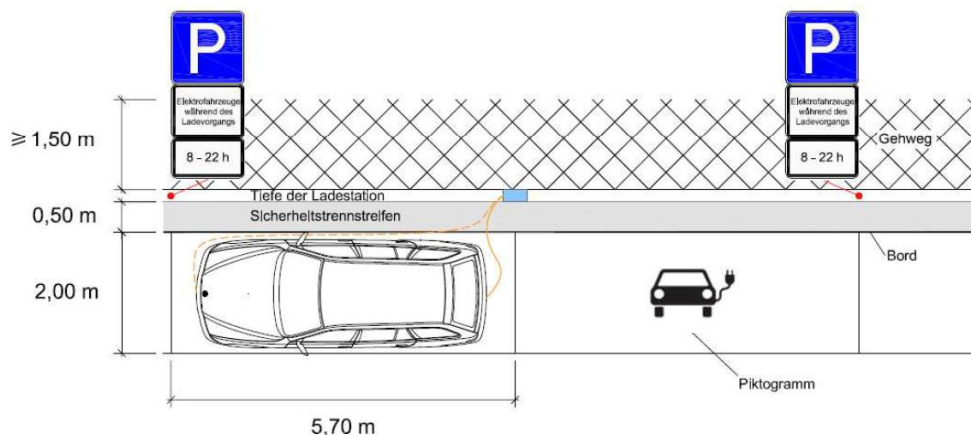
Dazu wird durch die Stadt Bergisch Gladbach für jeden Standort eine Checkliste ausgefüllt, um beispielsweise die Zugänglichkeit des Ortes, die Parkraumsituation, die stadträumliche

Gestaltung, die Gegebenheiten der Abwasser- und Versorgungsleitungen sowie ggf. konkurrierender Belange des Denkmalschutzes und Naturschutzes etc. zu prüfen. Auf eine ausreichende verbleibende Gehwegbreite von 1,50 m wird geachtet. Von befahrbaren Verkehrsflächen ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,50 m einzuhalten. Zugänge von Versorgungsschächten sind freizuhalten. Verkehrseinrichtungen und Beschilderungen dürfen in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigt werden. In der Regel sind die Standorte im Straßenraum unterzubringen.

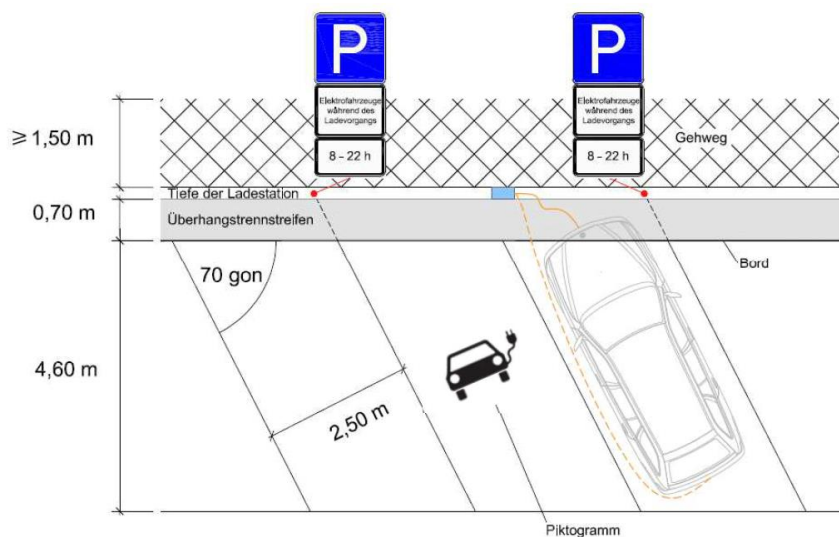
Bei der Standortplanung sind u.a. folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- Gute Sichtbarkeit des Lade-Standortes
- Ladeeinrichtungen nur an Parkplätzen ohne spezifische Nutzungszuweisung, wie z. B. Behindertenparkplatz (Zeichen 314 in Kombination mit Zeichen 1044-10 StVO) oder eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286 StVO)
- Sicherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (auch Fuß- und Radverkehr), insbesondere keine Verlegung von Ladekabeln über Geh- und Radwegflächen oder Fahrbahnen beim Ladevorgang
- Kanalschächte, Hydranten, Schieberkappen
- Festlegung der Ladeparkstände gemäß den folgenden verkehrstechnischen Entwurfsskizzen

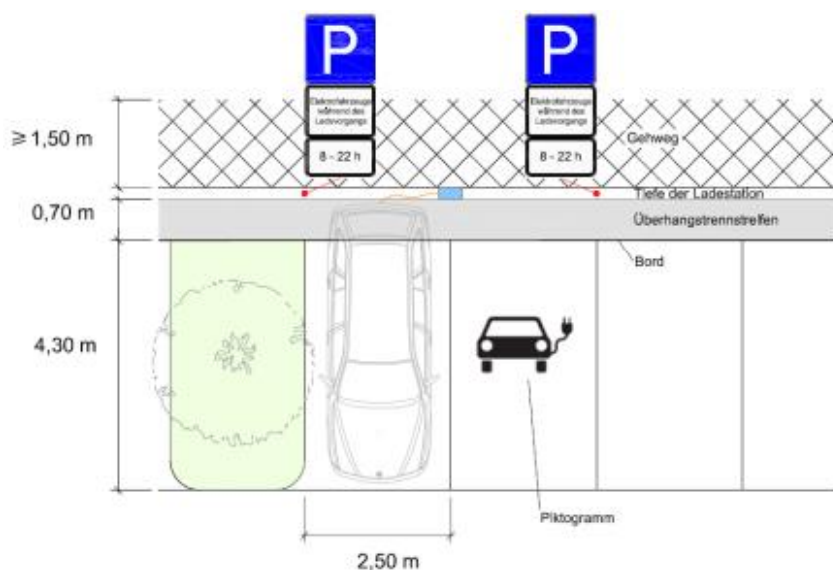
Verkehrstechnische Entwurfsskizze – Längsaufstellung:



Verkehrstechnische Entwurfsskizze – Schrägaufstellung:



Verkehrstechnische Entwurfsskizze – Queraufstellung:



Die Ladeeinrichtung sollte so installiert sein, dass sie für Parkplätze am Anfang oder Ende des Seitenstreifens nutzbar ist (sofern es sich um einen baulichen Seitenstreifen handelt).

4.4 Evaluierung des Standorts

Aufgrund der Ergebnisse der Ortsbegehung und der Informationen in der Standort-Checkliste klärt die Stadt Bergisch Gladbach intern offene und zur Entscheidung anstehende Fragen, bewertet den Standort abschließend und gibt dem Betreiber verbindlich Antwort, ob am gewünschten Standort eine Ladeeinrichtung grundsätzlich errichtet werden kann. Womöglich bietet sie Hilfestellung beim Ausräumen von Nutzungskonflikten (beispielsweise wird eine geeignete Verlegung vorgeschlagen, falls Denkmalschutzbelange berührt sind).

4.5 Antragstellung

Bei positiver Bewertung kann der Betreiber einen offiziellen Antrag für die Errichtung von Ladeinfrastruktur am Standort an die Stadt Bergisch Gladbach stellen. Ein entsprechendes Onlineformular wird zur Verfügung gestellt.

Dem förmlichen Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

- **Fotos** des Standortes mit Ladeeinrichtungs-Dummy zur Veranschaulichung der realen Abmessungen der verwendeten Hardware.
- **Lagepläne** mit genau eingezeichnetem Standort (Maßstab 1:250).
- **Verkehrszeichenplan** (Angaben zur aktuellen und zukünftigen Verkehrsbeschilderung am Standort)
- Vor der Antragstellung muss eine Prüfung der Standorte auf Versorgungsleitungen Dritter erfolgen. Entsprechende **Leitungspläne** sind dem Antrag beizufügen.

Der Betreiber sendet den Antrag an die oben angegebene Postanschrift oder reicht einen digitalen Antrag per Mail bzw. über einen bereitgestellten Link ein.

Der Antragsteller beantragt den Netzanschluss beim zuständigen Netzbetreiber:

Rheinische NETZGesellschaft mbH (RNG),
Parkgürtel 26, 50823 Köln
Telefon: 0221 4746-0, Telefax: 0221 4746-111
E-Mail: info@rng.de,
<https://www.rng.de/cms/netzanschluss.html>

4.6 Erteilung der Sondernutzung

Der Antrag des Betreibers wird intern geprüft. Bei Vorliegen aller Voraussetzungen wird der Antrag genehmigt. Der Betreiber erhält in diesem Falle eine positive Antwort von der Stadt Bergisch Gladbach. Mit Erteilung der Sondernutzungserlaubnis erfolgt die finale Freigabe zum Aufbau der Ladeeinrichtung.

Der Betreiber beantragt einen Netzanschluss beim Netzbetreiber, die Stadt Bergisch Gladbach als Eigentümerin der Flächen stimmt diesem zu. Die Voranfrage beim Netzbetreiber kann zur Beschleunigung des Prozesses bereits im Vorfeld gestellt werden. Der Betreiber kann sich so einen Überblick über die zu erwartenden Netzanschlusskosten verschaffen. Er handelt dabei auf eigenes Risiko. Für die Stadtverwaltung entsteht keine Schadensersatzpflicht, falls der Wunschstandort im Genehmigungsverfahren abgelehnt wird.

Mit der Sondernutzungserlaubnis erhält der Betreiber eine Aufbruch-ID für den Aufbruch öffentlicher Verkehrsflächen. Mit der Aufbruch-ID kann der Betreiber oder eine mit der Ausführung beauftragte Baufirma die nach § 45 Abs. 6 StVO erforderliche Verkehrsrechtliche Anordnung für Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum beantragen (siehe <https://www.bergischgladbach.de/elektronische-antragstellung-ltc-strassenverkehrsbehoerde.aspx>) Die Straßenverkehrsbehörde (Allgemeine Ordnungsbehörde) prüft den Antrag zur Einrichtung einer Arbeitsstelle und erteilt eine Anordnung.

5 Schritte nach der Genehmigung des Standortes

5.1 Aufstellen der Ladeeinrichtung

Nach positivem Bescheid aller Anträge kann der Bau der Ladeeinrichtung beginnen.

Parallel erteilt die Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Ausführung der Beschilderung und Markierung der Ladepunkte.

Aus formalen Gründen erfolgt die Anordnung gegenüber dem Träger der Straßenbaulast.

In der Regel ist jedoch der Betreiber für die Beauftragung und Erstellung der angeordneten Beschilderung und Markierung der Ladepunkte verantwortlich. Die Kosten werden von dem Betreiber getragen.

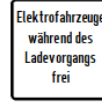
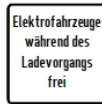
Beschilderung (Regelfall):

Zeichen 314-10/20 mit Zusatzzeichen 1050-32



Beschilderung (Ausnahmefall):

Zeichen 283 mit Zusatzzeichen 1026-60



8 – 22 Uhr*

*gegebenenfalls zeitliche Begrenzung analog den örtlichen Gegebenheiten

Bodenmarkierung:

Piktogramm „Elektrofahrzeug“ gemäß § 39 Abs. 10 StVO, Farbe: weiß



Ist an den zukünftigen Ladeplätzen keine Stellplatzmarkierung vorhanden, so ist diese gemäß städtischen Vorgaben zu markieren.

Schließlich meldet der Betreiber die neuen Ladepunkte an die Bundesnetzagentur.

5.2 Gestaltung und Designvorgaben

Für die Ladeeinrichtung wird eine möglichst zurückhaltende Dimensionierung und Gestaltung (Farbgebung, Beschriftung) vorgegeben, so dass das Straßenbild nur wenig beeinflusst wird. Die Ladeeinrichtung darf nicht als Werbeträger dienen.



clever. vernetzt. mobil.

Das Logo „Integriertes Mobilitätskonzept – MobiK GL“

Auf jeder Ladeeinrichtung ist das Logo „Integriertes Mobilitätskonzept – MobiK GL“ gut sichtbar und wahrnehmbar aufzubringen, um die Wahrnehmung der Ladeeinrichtungen im Stadtbild zu verbessern. Die Größe ist abhängig von der Ausführung der Ladeeinrichtung. Das Logo des Ladeinfrastrukturbetreibers kann angebracht werden.

Die Koordinierungsstelle Elektromobilität stellt dem Betreiber das Logo als druckfähiges Format zur Verfügung. Die Anbringung erfolgt durch den Betreiber. Die Kosten für den Druck sowie die Anbringung des Logos trägt der Betreiber.

5.3 Regelbetrieb

Der Betreiber verpflichtet sich zu einem jährlichen Bericht über die zum jeweiligen Ladepunkt abgegebene Strommenge und die Anzahl der Ladevorgänge. Dieser Bericht ist für alle im Stadtgebiet betriebenen Ladepunkte im ersten Quartal (spätestens 31.03. des jeweiligen Jahres) für das jeweilige Vorjahr bei der städtischen Koordinierungsstelle Elektromobilitäteeinzu-reichen.

Der Betreiber weist dabei in geeigneter Form nach, dass an den Ladepunkten zertifizierter Ökostrom abgegeben wurde.

6 Sonstige rechtliche und technische Vorgaben für die Ladepunkte

6.1 Inhalt der Sondernutzungserlaubnis

Nach der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der derzeit geltenden Fassung sind Ladesäulen nicht genehmigungspflichtig. Es handelt sich im Grundsatz um Automaten, deren Errichtung formell verfahrensfrei ist. Für die Errichtung der Ladeeinrichtung auf einer öffentlichen Fläche ist allerdings eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich.

Auf das Erheben einer Sondernutzungsgebühr wird dabei bis auf Weiteres verzichtet, da davon ausgegangen wird, dass die Errichtung der Ladeinfrastruktur überwiegend im öffentlichen Interesse liegt.

Verwaltungsgebühren, die unmittelbar mit der Errichtung der Ladepunkte zusammenhängen (wie die Gebühr für die Verkehrsrechtliche Anordnung), werden seitens der Stadt Bergisch Gladbach vom Betreiber voll erhoben.

Die Erlaubnis gilt nur für den Erlaubnisnehmer und darf ohne die Zustimmung der Stadt nicht übertragen werden. Dritten steht kein Anspruch auf Widerruf der Erlaubnis zu.

Die Sondernutzungserlaubnis wird beginnend mit dem beantragten Gültigkeitsdatum auf acht Jahre befristet.

Liegt die Zweckbindungsfrist bei geförderter Ladeeinrichtung bei mehr als acht Jahren, so kann auf gesonderten Antrag des Betreibers der Gültigkeitszeitraum der Sondernutzungserlaubnis an das Enddatum der Zweckbindungsfrist angepasst werden.

Wird an der Ladeeinrichtung zu einem späteren Zeitpunkt ein stationsgebundener E-Carsharing-Stellplatz eingerichtet, so kann die Gültigkeit der Sondernutzungserlaubnis für die Ladeeinrichtung auf Antrag des Betreibers an die maximal 8-jährige Gültigkeit für die Sondernutzung des stationsgebundenen E-Carsharing-Stellplatzes angepasst werden.

Beginnt der Adressat der Sondernutzungserlaubnis nicht innerhalb von 4 Monaten nach Unanfechtbarkeit mit der Errichtung der Ladeeinrichtung, wird die Erlaubnis unwirksam (auflösende Bedingung). Das Gleiche gilt, wenn die Ladeeinrichtung nicht innerhalb von 6 Monaten nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis in Betrieb genommen wird.

Der Erlaubnisnehmer ist verpflichtet, Belegungszeitberichte gemäß Ziffer 5.3 abzugeben.

6.2 Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis

Über die vorstehenden Inhalte hinaus darf die Sondernutzung nur unter den folgenden Bedingungen und Auflagen ausgeübt werden:

- a) Der Erlaubnisnehmer hat dafür zu sorgen, dass im Rahmen der Ausübung der Sondernutzung Verkehrsgefährdungen jederzeit ausgeschlossen sind und keine vermeidbaren Beeinträchtigungen oder Behinderungen eintreten.
- b) Vor Beginn von Baumaßnahmen hat sich der Erlaubnisnehmer zu erkundigen, ob im Bereich der zu errichtenden Ladesäule Kabel, Versorgungsleitungen und dergleichen verlegt sind. Er hat mit den Versorgungsunternehmen (zum Beispiel BELKAW, Netcologne, Telekom.) Verbindung aufzunehmen, um in Abstimmung mit diesen auf eigene Kosten Maßnahmen zum Schutz der Kabel und Versorgungsleitungen treffen zu können.
- c) Die Ladeeinrichtung darf ohne vorherige Zustimmung der Stadt nicht verändert werden. Auf Verlangen der Stadt hat der Erlaubnisnehmer die Ladeeinrichtung auf seine Kosten zu ändern. Das Anbringen von Fremdwerbung ist nicht zulässig.
- d) Die Ladeeinrichtung ist durch den Erlaubnisnehmer nach den jeweils bestehenden gesetzlichen Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik zu errichten, zu un-

terhalten, zu sichern und zu betreiben. Die Regelungen der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung), relevante DIN-Normen, sowie die einschlägigen Regelungen des Energiewirtschaftsgesetzes, jeweils in der aktuell gültigen Fassung, sind anzuwenden. Insbesondere ist die Interoperabilität der Ladesäulen mit den gängigen Ladeverfahren sicherzustellen.

- e) Verschmutzungen der Anlage (zum Beispiel durch Graffiti oder Werbeplakate) sind unverzüglich und ohne besondere Aufforderung zu beseitigen.
- f) Die Stadt behält sich einen befristeten Widerruf bzw. eine vorübergehende Aussetzung des Sondernutzungsrechts vor. Dies gilt insbesondere für Situationen, in denen die genutzten Flächen zur Einrichtung einer Baustelle oder für andere vorübergehend erforderliche Nutzungen benötigt werden. Beginn und Dauer etwaiger Maßnahmen, die zum befristeten Widerruf bzw. zur vorübergehenden Aussetzung des Sondernutzungsrechts führen, werden dem Erlaubnisnehmer jeweils mitgeteilt. Absatz j) ist anzuwenden.
- g) Alle Maßnahmen und Aufwendungen sowie die damit verbundenen Kosten und erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen, die sich aus der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch den Erlaubnisnehmer ergeben, sind von diesem allein zu tragen; eine Kostenerstattung durch die Stadt erfolgt nicht.
- h) Alle im Zusammenhang mit der Ausübung der Sondernutzung, insbesondere aufgrund der Errichtung der Ladeeinrichtung sowie der erforderlichen Zuleitungen, sich ergebenden Mehraufwendungen für die Unterhaltung der betroffenen Straßenflächen und etwaige Schäden daran hat der Erlaubnisnehmer der Stadt zu ersetzen. Sollte durch die Ausübung der Sondernutzung eine Beschädigung an der Straßenfläche eintreten, so ist der Schaden im Einvernehmen mit der Abteilung Verkehrsflächen der Stadt unverzüglich auf Kosten des Erlaubnisnehmers wieder zu beseitigen.
- i) Dem Erlaubnisnehmer obliegt während der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis die Verkehrssicherungspflicht für die von der Erlaubnis erfassten und tatsächlich genutzten Straßenflächen, insbesondere auch für die errichtete Ladeeinrichtung und die Zuleitungen. Von etwaigen Haftungs- und Entschädigungsansprüchen Dritter, die im kausalen Zusammenhang mit der Ausübung der Sondernutzung entstehen, insbesondere im Falle einer Nichtbeachtung von Nebenbestimmungen zur Sondernutzungserlaubnis, ist die Stadt freizustellen.
- j) Im Falle des Widerrufs der Sondernutzungserlaubnis sowie bei Störung oder Wegfall der Nutzungsmöglichkeit der betroffenen Straßenfläche (zum Beispiel im Falle von Baumaßnahmen, Straßenschäden, Sperrungen, Änderung oder Einziehung der Straße) besteht kein Ersatzanspruch gegen die Stadt.
- k) Kommt der Erlaubnisnehmer einer Verpflichtung aus der Sondernutzungserlaubnis, insbesondere einer Nebenbestimmung, trotz vorheriger Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so ist die Stadt berechtigt:
 - im pflichtgemäßen Ermessen die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des Erlaubnisnehmers zu treffen oder
 - die Sondernutzungserlaubnis zu widerrufen; Absatz j) ist anzuwenden.Wird die Sicherheit des Verkehrs gefährdet oder wird eine Baustelleneinrichtung zur Sicherung der öffentlichen Versorgung behindert, so können vorherige Aufforderung und Fristsetzung unterbleiben.
- l) Die Stadt behält sich vor, die jeweilige Sondernutzungserlaubnis einzelfallbezogen mit weiteren Nebenbestimmungen zu versehen.

6.3 Unwirksamwerden der Sondernutzungserlaubnis

Wird eine erteilte Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung und zum Betrieb einer Ladeeinrichtung nebst erforderlichen Zuleitungen durch Zeitablauf, Widerruf, Verzicht oder auf sonstige Weise unwirksam, kann die Stadt vorbehaltlich des fortbestehenden Bedarfs je unwirksam gewordener Sondernutzungserlaubnis eine neue Sondernutzungserlaubnis für einen Standort in demselben Stadtteil erteilen.

Im Falle des Unwirksamwerdens der Erlaubnis sowie bei der Einziehung der Straße hat der Erlaubnisnehmer auf Verlangen der Stadt innerhalb einer angemessenen Frist die Ladeeinrichtung nebst Zuleitungen zu entfernen und die benutzte Straßenfläche in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Das Verlangen der Stadt kann insbesondere dann unterbleiben, wenn derselbe Erlaubnisnehmer für denselben Standort eine neue Sondernutzungserlaubnis erhält oder ein anderer, dem eine Sondernutzungserlaubnis erteilt worden ist, denselben Standort nutzt und sich der frühere und der neue Erlaubnisnehmer über eine Folgenutzung der vorhandenen Ladeeinrichtung einig sind.

6.4 Sonstige öffentlich-rechtliche Erlaubnisse oder privatrechtliche Zustimmungen

Ist zur Ausübung der Sondernutzung eine weitere behördliche Genehmigung, Erlaubnis oder Bewilligung nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich, so werden diese durch die Sondernutzungserlaubnis nicht ersetzt und müssen vom Erlaubnisnehmer vor Ausübung der Sondernutzung eingeholt werden. Das Gleiche gilt für privatrechtliche Zustimmungen Dritter.

6.5 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Die Ladeeinrichtung wird von jedem Betreiber in eigener Verantwortung aufgestellt. Der Betreiber hat für die Erfüllung der jeweils geltenden Bestimmungen für die Ladeeinrichtung Sorge zu tragen. Insbesondere gelten folgende Verordnungen:

- Ladesäulenverordnung LSV www.gesetze-im-internet.de/lsv/index.html
- Technische Anschlussbedingungen des Netzbetreibers

Die Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur welche sich aus dem Leitfaden „Einfach Laden ohne Hindernisse“ (siehe https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/04/Leitfaden_barrierefreie-Ladeinfrastruktur.pdf) der Nationalen Leitestelle Ladeinfrastruktur und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ergeben, sind zu berücksichtigen.

Zusätzlich werden Parkraumsensoren zur Übermittlung von dynamischer Belegungsdaten an die Betreiberplattform, Navigationssysteme und Ladestationsfinder der Partnerunternehmen gefordert. Über eine automatisierte Schnittstelle sind Belegungen ohne Ladevorgänge an die Allgemeine Ordnungsbehörde zu melden.

Bei Errichtung der Ladeeinrichtung im Straßenraum ist außerdem auf einen deutlich erkennbaren Anfahrerschutz zu achten. Die genaue Ausgestaltung des Anfahrerschutzes ist im Einzelfall vor Errichtung mit der Stadt abzustimmen.

6.6 Tarifmodell und Bezahlsystem an der Ladeeinrichtung

Die Ladesäulenverordnung regelt den diskriminierungsfreien Zugang zu den öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Die Stadt Bergisch Gladbach macht 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.

Alle Betreiber von Ladepunkten sollen darüber hinaus in geeigneter Weise (insbesondere durch Roaming-Vereinbarungen) Interoperabilität zwischen den einzelnen im Stadtgebiet verbreiteten Bezahlsystemen (Ladekarten, Lade-Apps etc.) herstellen. Details hierzu regeln ggf. die entsprechenden Sondernutzungserlaubnisse.

6.7 Stromlieferung

In jedem Ladepunkt befindet sich ein Stromzähler. Die Ladeeinrichtung gilt als Endverbraucher – es herrscht freie Anbieterwahl für den Ladeeinrichtungsbetreiber für den Bezug des Stroms. Zwingende Vorgabe ist jedoch, dass ausschließlich zertifizierter Öko-Strom abgegeben wird.

7 Inkrafttreten

Diese Richtlinie in der Version 1.1 tritt am Tag nach der ortsüblichen Bekanntmachung in Kraft.