



Richtlinie für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an öffentlichen Straßen in Ludwigsburg

1. Präambel

- 1.1 Die Stadt Ludwigsburg (nachfolgend „Stadt“) unterstützt eine Erweiterung des Ladenetzes für Elektrofahrzeuge in ihrem Stadtgebiet, um der Elektromobilität Vorschub zu leisten. Ziel ist es, die Schadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr nachhaltig zu verringern. Hierzu soll der Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen E-Ladeinfrastruktur durch private Investoren vorangetrieben und das Erlaubnisverfahren vereinfacht werden.
- 1.2 Ziel ist die Errichtung neuer Ladesäulen für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet (nachfolgend „E-Ladesäulen“). Dabei soll der überwiegende Bedarf auf privaten Flächen abgedeckt werden.
- 1.3 Am Ausbau der E-Ladeinfrastruktur möchte sich die Stadt nicht selbst durch die Errichtung und den Betrieb eigener E-Ladesäulen aktiv beteiligen; wirtschaftliche Risiken und finanzielle Zuwendungen zulasten der Stadt sollen vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Stadt angestrebt, den eigenverantwortlichen Ausbau der E-Ladeinfrastruktur durch private Investoren auf der Grundlage eines Gestattungsvertrags, der eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis für den öffentlichen Straßenraum beinhaltet, lediglich zu steuern und zu gestalten.
- 1.4 Die Richtlinie für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an öffentlichen Straßen in Ludwigsburg berücksichtigt die aktuellen bekannten Rahmenbedingungen. Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Deutschland verläuft sehr dynamisch, sodass diese Richtlinie zukünftig ggf. bei Bedarf an die dynamische Entwicklung angepasst wird.

2. Definitionen

- 2.1 Öffentlicher Straßenraum setzt sich zusammen aus Straßen, Wegen und Plätzen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.
- 2.2 Halböffentlicher Raum sind privat bewirtschaftete Flächen, der jedoch uneingeschränkt oder begrenzt öffentlich nutzbar ist, z.B. in Parkhäusern, Parkplätzen an Supermärkten und Tankstellen u.a.
- 2.3 Das antragstellende Unternehmen ist neben Antragsteller auch, sofern es zur Genehmigung kommt, Vertragspartner. In dieser Richtlinie wird es nachfolgend als Unternehmen bezeichnet.

- 2.4 Ladeinfrastruktur beschreibt die Ladesäulen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen inklusive der nötigen Zuleitungen.

3. Geltungsbereich

- 3.1 Die vorliegende Richtlinie gilt ausschließlich für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an öffentlichen Straßen im Stadtgebiet Ludwigsburg.
- 3.2 Im privaten und halböffentlichen Raum findet die Richtlinie keine Anwendung.
- 3.3 Keine Anwendung findet diese Richtlinie auf E-Ladesäulen, die ein oberirdisches Flächenmaß von 0,2 qm überschreiten sowie auf deren technische Vorrichtungen. Hintergrund dieses Anwendungsausschlusses ist, dass größere E-Ladesäulen einer konkreten Einzelfallprüfung vorbehalten bleiben sollen und wegen ihrer größenbedingten Auswirkungen auf den Gemeingebrauch und der damit auch verbundenen optischen Auswirkungen - standortbezogen - einer umfangreicheren Prüfung der Genehmigungsfähigkeit bedürfen. Vorrangig sollen größere E-Ladesäulen auf halböffentlichen oder privaten Flächen aufgestellt werden.
- 3.4 Keine Anwendung findet diese Richtlinie ferner auf E-Ladesäulen, die an Taxiständen errichtet werden und dem Aufladen von Taxis vorbehalten sind sowie auf E-Ladesäulen ausschließlich für den ÖPNV sowie für E-Carsharing. Derartige Anträge für spezielle Nutzergruppen werden gesondert betrachtet.
- 3.5 Ebenfalls keine Anwendung findet diese Richtlinie auf Schnellladesäulen sowie Sonderfälle der E-Lademöglichkeiten, wie z. B. induktives Laden oder das Laden an Beleuchtungsmasten. Derartige Anträge bedürfen aufgrund anderer technischer Voraussetzungen einer konkreten Einzelfallprüfung und sind daher gesondert zu betrachten.

4. Gegenstand

- 4.1 Gegenstand dieser Richtlinie ist die bedarfsgerechte und den Gemeingebrauch sowie die Parkkonkurrenz so weit wie möglich schonende Steuerung des Ausbaus der E-Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet.
- 4.2 Zu diesem Zwecke wird künftig das im Rahmen der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen zur Errichtung und zum Betrieb von E-Ladesäulen eröffnete straßenrechtliche Ermessen sowie das behördliche Verfahrensermessen der Stadt gemäß § 10 VwVfG im Sinne größtmöglicher Chancengleichheit und Transparenz gemäß dieser Richtlinie ausgeübt.
- 4.3 Grundlage für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen in Ludwigsburg ist der Abschluss eines Gestattungsvertrags, der eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis enthält, nach den Vorgaben des in dieser Richtlinie beschriebenen Verteilverfahrens.

5. Art und Weise der bedarfsorientierten Steuerung des Ausbaus der E-Ladeinfrastruktur

- 5.1 Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur soll dem tatsächlichen Bedarf unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen entsprechen.
- 5.2 Die künftige Entwicklung der Elektromobilität sowie von neuen, großen Wohn- oder Gewerbegebieten und der daraus resultierende Bedarf an E-Ladesäulen sind allerdings nur schwer zu prognostizieren. Der Bedarf hängt neben der Akzeptanz von E-Mobilität in der Bevölkerung vor allem auch vom technischen Fortschritt und der technischen Entwicklung ab (Batterie, Wechselstationen, Schnellladesäulen usw.). Hinzu kommt die straßenrechtlich nicht steuerbare Installation von E-Ladesäulen im nicht öffentlich gewidmeten Bereich, insbesondere auf privaten Parkplätzen, bei Arbeitgebern und im häuslichen Umfeld. Der Bedarf an Lademöglichkeiten wird nicht allein im öffentlichen Raum gedeckt werden können. Der größte Anteil zur Deckung des Bedarfes muss daher auf privaten Flächen erfolgen.
- 5.3 Vor diesem Hintergrund hat die Stadt den tatsächlichen Bedarf an Ladepunkten in erster Linie in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens ermittelt. Hierzu wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells folgendes Prozedere implementiert:
- 5.3.1 Das Stadtgebiet ist in strategische Viertel unterteilt. Innerhalb dieser strategischen Viertel bestehen 230 Ladepunkte (Stichtag: 31.08.2024) als Grundversorgung.
- 5.3.2 Bei der Betrachtung der Ausgangslage sind vorhandene Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum sowie der Stadt bekannte Ladepunkte im halböffentlichen Raum (z. B. Parkhäuser oder Supermarktparkplätze) berücksichtigt.
- Zum Stichtag 31.08.2024 befanden sich im Ludwigsburger Stadtgebiet insgesamt 84 Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum. Außerdem sind der Stadt 146 Ladepunkte auf halböffentlichen Flächen bekannt, die für den Ladevorgang öffentlich zugänglich sind. Betreiber*innen von E-Ladesäulen auf halböffentlichen Flächen sind nicht verpflichtet, die entsprechenden Standorte zu veröffentlichen, weshalb die Zahl von der tatsächlichen Anzahl an E-Ladesäulen abweichen kann.
- 5.3.3 Beigefügt an diese Richtlinie ist in Anlage 2 die Übersichtskarte über die strategischen Viertel, in Anlage 4 die Übersichtskarte mit den Standorten der Ladeinfrastruktur im Bestand (diese kann auch über das städtische Geoinformationsportal abgerufen werden) sowie in Anlage 3 der geplante Bedarf für die anstehende Verteilung. Aufgrund geringer Erfahrungswerte behält sich die Stadt Ludwigsburg vor die strategischen Viertel anzupassen.
- 5.3.4 Das Verteilverfahren zur Flächenvergabe für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen erfolgt nach Maßgabe der Ziffern 6 und 7.
- 5.3.5 Etwaige Anträge auf Errichtung und den Betrieb weiterer Ladeinfrastruktur in demselben strategischen Viertel über den Grundbedarf hinaus, werden vorbehaltlich Ziffer 5.3.7 (Aufstockung) und Ziffer 5.3.8 (weitere Aufstockung) unter Verweis auf die Schonung des Gemeingebrauchs abgelehnt.

5.3.6 Sollten in der Vergangenheit für den Bereich eines strategischen Viertels bereits eine oder mehrere entsprechende Genehmigungen für die Errichtung und den Betrieb von E- Ladesäulen im öffentlich gewidmeten Straßenraum erteilt worden sein oder der Bedarf eines strategischen Viertels bereits durch vorhandene E-Ladesäulen auf halböffentlicher Fläche gedeckt werden, sodass der Bedarf im Anfangsbestand des strategischen Viertels über der errechneten Nachfrage liegt (bzw. gleich ist), wird zunächst kein weiterer Standort gestattet; das entsprechende strategische Viertel ist vorerst belegt.

5.3.7 Stellt sich im laufenden Betrieb einer E-Ladesäule heraus, dass diese derzeit zu mindestens

- 40 % bei bis zu zwei Ladepunkten,

ausgelastet ist, kann die Stadt auf Antrag die Errichtung und den Betrieb einer weiteren E-Ladesäule genehmigen (Aufstockung). Das vorrangige Antragsrecht für die weitere Genehmigung steht dem Unternehmen für die ausgelastete E-Ladesäule zu. Sollte dieses kein Interesse an der Errichtung einer weiteren E- Ladesäule innerhalb desselben strategischen Viertels haben, kann das Antragsrecht anderen eröffnet werden. Die Stadt behält sich vor, bei der Genehmigung von Anträgen zur Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen zum Zwecke der Aufstockung das Verteilverfahren und die Entscheidungsmaßstäbe im Einzelfall oder generell abweichend von Ziffern 6 und 7 zu gestalten. Das mangelnde Interesse des Unternehmens an der Errichtung einer weiteren Ladesäule wird unwiderleglich vermutet, wenn das Unternehmen nicht innerhalb von drei Monaten gemäß Ziffer 5.3.9 den Antrag zur Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen stellt. Dies gilt auch für E-Ladesäulen, deren Genehmigung bereits vor Wirksamwerden dieser Richtlinie erteilt wurde.

5.3.8 Ist innerhalb eines strategischen Viertels mehr als eine E-Ladesäule vorhanden, kommt eine weitere Aufstockung nur dann in Betracht, wenn der Mittelwert aller vorhandenen E-Ladesäulen je Anbieter den Auslastungsgrenzwert von derzeit

- 50 % bei drei bis neun Ladepunkten oder

- 60 % ab zehn Ladepunkten überschreitet.

Dies gilt auch im Hinblick auf vor Wirksamwerden dieser Richtlinie bereits vorhandene E-Ladesäulen und solche E-Ladesäulen, für die das Genehmigungsverfahren bereits vor Wirksamwerden dieser Richtlinie anhängig geworden ist. Das vorrangige Antragsrecht steht im Rahmen der weiteren Aufstockung dem Betreiber der E-Ladesäulen zu, der die Auslastungsgrenzen nachweislich überschritten hat. Im Übrigen findet Ziffer 5.3.7 entsprechende Anwendung. Sollten mehrere Anbieter Ladeinfrastruktur in einem strategischen Viertel haben und über das vorrangige Antragsrecht verfügen, so findet das Verfahren nach den Ziffern 6.4 bzw. 6.5 Anwendung.

5.3.9 Jedes Unternehmen berichtet der Stadt zum 28.02. eines jeden Jahres über die Auslastungszahlen seiner E-Ladesäulen bezogen auf das vorangehende Kalenderjahr (Belegungszeitbericht). Die Stadt wirkt darauf hin, dass auch Unternehmen, die das Verteilverfahren nicht auf der Grundlage dieser Richtlinie durchlaufen haben (E-Ladesäulen, deren Genehmigung bereits vor Wirksamwerden dieser Richtlinie erteilt

wurde, im eigenen Interesse einen Belegungszeitbericht abgeben; im Falle einer Weigerung oder sonstigen Nichtabgabe behält sich die Stadt vor, eine Aufstockung ohne Belegungszeitbericht und ohne Beachtung des vorrangigen Antragsrechts des Betreibers durchzuführen. Sobald der nach Ziffer 5.3.7 und 5.3.8 maßgebliche Auslastungswert in mindestens sechs Monaten des maßgeblichen Kalenderjahres überschritten wird, kann das betroffene Unternehmen schriftlich von seinem vorrangigem Antragsrecht Gebrauch machen.

- 5.3.10 Maßgeblich für die Auslastung einer E-Ladesäule ist die tatsächliche Belegungszeit, angegeben als Bruchteil der gesamten Zeit des jeweiligen Monats. Belegungszeit ist die Zeit, in der ein Elektrofahrzeug mit der E-Ladesäule über eine Kabelverbindung tatsächlich verbunden ist. Aufgrund mangelnder Erfahrungswerte bezüglich realistischer Auslastungskriterien behält sich die Stadt vor, die Richtlinie ggf. zu einem späteren Zeitpunkt anzupassen.
- 5.3.11 Bei erheblichen Bedarfsänderungen oder Bedarfsschwankungen sowie Überfrachtung des öffentlichen Straßenraums behält sich die Stadt vor, das in dieser Richtlinie vorgesehene Prozedere zu ändern und/oder anders zu regeln sowie Anträge abzulehnen.
- 5.4 Stellt sich im Rahmen der Auswertung der Belegungszeitberichte heraus, dass eine E-Ladesäule unterdurchschnittlich wenig genutzt wird, hat allein diese Tatsache keine Auswirkungen auf den Bestand des Standortes. Über die Erforderlichkeit der Beibehaltung dieses Standortes wird im Einzelfall entschieden.

6. Verteilungsentscheidung

- 6.1 Die Stadt ist sich darüber bewusst, dass es durch das vorgesehene Prozedere zu wettbewerblichen Verteilungssituationen kommen kann, wenn für ein zu vergebendes strategisches Viertel mehrere Unternehmen einen Antrag auf Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen stellen. Dies gilt unabhängig davon, ob die konkret beantragten Standorte für die geplanten E-Ladesäulen identisch sind oder nicht.
- 6.2 Durch ein Unternehmen können mehrere Standorte im gleichen Verteilungsverfahren beantragt werden. Das Unternehmen muss die Gewähr bieten, die beantragten Ladepunkte im Falle einer Zusage tatsächlich auch betreiben zu können. Reine „Platzhalter-Anträge“ ohne Chance auf Realisierung sind nicht zulässig.
- 6.3 Unter den Anträgen wird über die Zuweisung eines strategischen Viertels innerhalb der Frist in Ziffer 7.3 nicht auf der Grundlage des Prioritätsgrundsatzes entschieden. Anträge von mehreren Unternehmen für ein strategisches Viertel gelten während der Frist in Ziffer 7.3 als zeitgleich eingegangen.
- 6.4 Eine Genehmigung wird nach Maßgabe des in Ziffer 7 dargestellten Verteilungsverfahrens erteilt, wenn folgende Mindestkriterien zwingend erfüllt sind:
- a) Vorlage eines Betriebskonzeptes, das durchgehende Erreichbarkeit (telefonisch oder per Mail) im Störfall (Störungshotline auf der Ladestation) und einen Zugriff aus der Ferne (Remotefähigkeit) ermöglicht.

- b) Zuverlässigkeit des Unternehmens
- c) Realisierbarkeit des Standorts (bestehende Parkfläche/Errichtung ist möglich, Schutz von Grünflächen und Bäumen).
- d) Die technischen Mindestanforderungen richten sich nach der Ladesäulenverordnung (LSV) in der jeweils aktuellen Fassung und beinhalten auch Anforderungen an die Authentifizierung und Abrechnung an der Ladesäule.
- e) Die Ladeinfrastruktur muss über den aktuellen Standard von OCPP verfügen und an ein IT-Backend (online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden sein und die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur gewährleisten.
- f) Die Ladestation muss über die Möglichkeit der AD-Hoc Ladung verfügen, womit das Laden für jeden Kunden barrierefrei möglich ist.
- g) Zudem ist die Anbindung an eine Roamingplattform (möglichst: Hubject) Pflicht. Diese ermöglicht das Laden von Vertragskunden anderer Anbieter, die Darstellung in deren Übersichtskarten sowie das Anzeigen des dynamischen Belegungsstatus.
- h) Die Ladeinfrastruktur muss den Vorgaben des Mess- und Eichrechts entsprechen.
- i) Die E-Ladesäule muss die technischen Voraussetzungen erfüllen, eine Ladeleistung von mindestens 11 KW abgeben zu können.
- j) 100% regenerativer Strom wird angeboten (Nachweis gem. Erneuerbare-Energien-Gesetz - EEG).

Die Kriterien werden in Form des Betriebskonzepts und einer Eigenerklärung nachgewiesen. Die Stadt behält sich das Recht vor jederzeit weitere Nachweise einzufordern.

6.5 Bei konkurrierenden Anträgen wird zusätzlich zu den Voraussetzungen in Ziffer 6.4 berücksichtigt, ob seitens des Unternehmens folgende Wertungskriterien nachweisbar erfüllt werden:

1. Qualität des Standorts (Lage, verkehrliche Anbindung, flächendeckendes Angebot)
2. Verweis auf Referenzprojekte (Nachweis über Erfahrungen in der Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur).
3. Der Ladesäulenbetreiber bietet eine zusätzliche Zahlungsmöglichkeit an (bspw. Online-Bezahlung oder EC-/Kreditkartenterminal).
4. Qualität des Betriebskonzepts zur Störungsbehebung durch Service-Mitarbeitende nach Verfügbarkeit, Reaktionszeit und Leistungsumfang.

Die Qualität des Standorts wird anhand des konkreten Antrags bewertet. Die weiteren Kriterien werden in Form des Betriebskonzepts sowie der in der Eigenerklärung erfolgten Angaben bewertet. Die Stadt behält sich das Recht vor jederzeit weitere Nachweise einzufordern.

Für jedes der vier Kriterien werden bei Erfüllung bis zu 25 Punkte entsprechend des Erfüllungsgrades vergeben (maximal 100 Punkte). Bei konkurrierenden Anträgen erhält derjenige Antragsteller mit der höchsten Punktzahl die Zusage. Bei Punktgleichheit entscheidet das Losverfahren über die Auswahl des Antragstellers im jeweiligen strategischen Viertel. Dabei wird jedes strategische Viertel einzeln bewertet und ggf. ausgelost.

6.6 Bei der Auswahl des Standortes ist die Schonung des Gemeingebrauchs sowie der Parkkonkurrenz so weit wie möglich zu berücksichtigen. Ebenfalls sollte die E-Ladesäule so installiert sein, dass sie z. B. am Anfang oder Ende eines Parkplatzbereiches vorgesehen ist.

- 6.7 Ein Anspruch auf Genehmigung bzw. Abschluss des Gestattungsvertrages besteht nicht; der Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung beschränkt sich hinsichtlich der Verteilentscheidung unter mehreren Antragstellern auf die Berücksichtigung der Erfüllung der zwingenden Kriterien nach Ziffer 6.4 sowie möglicher weiterer Kriterien nach Ziffer 6.5 und auf die Teilnahme am Losverfahren bei Punktgleichheit. Ein hinreichender Straßenbezug wird durch die erforderliche und gebotene größtmögliche Schonung des Gemeingebrauchs und der Parkkonkurrenz sowie wegen der zwingend zu treffenden Verteilungsentscheidung bei mehrfacher Antragstellung bezogen auf den nur begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Straßenraum sichergestellt.
- 6.8 Sollte innerhalb der Frist in Ziffer 7.3 für ein strategisches Viertel nur ein Antrag auf Errichtung von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen gestellt werden, findet Ziffer 6.5 keine Anwendung. Die Stadt prüft, ob eine Genehmigung erteilt werden kann, sofern der Antrag im übrigen genehmigungsfähig ist.
- 6.9 Sollte innerhalb der Frist in Ziffer 7.3 für ein strategisches Viertel kein Antrag auf Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen gestellt werden, wird das betroffene strategische Viertel zunächst nicht belegt. Auf Ziffer 7.2 wird verwiesen. Über spätere Anträge außerhalb der Veröffentlichung entscheidet die Stadt im pflichtgemäßen Ermessen nach dem Prioritätsgrundsatz.
- 6.10 Durch eine Antragstellung nach Wirksamwerden dieser Richtlinie erklärt sich der Antragsteller mit den vorbezeichneten Verteilungskriterien und der übrigen Verfahrensweise einverstanden.

7. Verteilungsverfahren

- 7.1 Das Verteilungsverfahren beginnt mit der Bekanntmachung dieser Richtlinie.
- 7.2 Die Bekanntmachung erfolgt durch die Veröffentlichung in der Ludwigsburger Kreiszeitung und auf der Homepage der Stadt Ludwigsburg. Der Stadt bereits bekannte E-Ladesäulen-Betreiber und entsprechende Interessenten werden von der Stadt gezielt über die Bekanntmachung unterrichtet.
- 7.3 Die Antragsfrist beginnt am Tag nach der Bekanntmachung und läuft bis zum 15. Januar des Folgejahrs.
- 7.4 Anträge für die Errichtung und den Betrieb von E-Ladesäulen sind innerhalb der Antragsfrist bei der Stadt einzureichen. Verspätete und nach entsprechender Aufforderung der Stadt innerhalb der gesetzten Frist nicht vervollständigte Anträge werden nicht berücksichtigt.
- 7.5 Anträge für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sind mit allen notwendigen Anlagen und Angaben zu richten an den

Fachbereich Nachhaltige Mobilität
Wilhelmstraße 5
71638 Ludwigsburg

Der Antrag kann auf der Homepage der Stadt Ludwigsburg unter www.ludwigsburg.de/ladeinfrastruktur online gestellt werden. Dort befindet sich auch ein Leitfaden, der wesentliche Dinge zur Antragstellung thematisiert. Der Antrag kann auch per Post oder per E-Mail an emobilitaet@ludwigsburg.de oder direkt über die Homepage gestellt werden. In diesem Fall muss das Antragsformular bei der Stadt über genannte E-Mailadresse angefragt werden.

Anträge bestehen aus:

- Antragsformular mit
 - einem Lageplan mit exakter Standortdarstellung einschließlich der Lage der Anschlussleitungen und Bemaßung der vorgesehenen E- Ladesäule,
 - Lichtbild vom vorgesehenen Standort,
 - Entwurfsskizze,
 - visueller Darstellung der geplanten E-Ladesäule inklusive Bemaßung sowie Beschreibung der Beschilderung am vorgesehenen Standort nebst entsprechenden Lichtbildern,
- Betriebskonzept mit den Inhalten aus den Ziffern 6.4 und 6.5
- Eigenerklärung

7.6 Die eingegangenen Anträge werden nach Ablauf der Antragsfrist den strategischen Vierteln zugeordnet. Anträge für strategische Viertel, die nicht ausgeschrieben sind, werden abgelehnt.

7.7 Es erfolgt sodann die Verteilungsentscheidung nach Ziffer 6. Wird ein neutrales Losverfahren notwendig, werden die Unternehmen, deren Lose zur Ziehung anstehen, zur Losziehung mit zweiwöchigem Vorlauf schriftlich eingeladen. Bei der Durchführung des Losverfahrens werden die Prinzipien des Wettbewerbs, der Transparenz und der Gleichbehandlung beachtet.

7.8 Das gesamte Verteilungsverfahren wird von Beginn an fortlaufend dokumentiert und alle wesentlichen Entscheidungen begründet.

7.9 Die unterlegenen Unternehmen werden von der Stadt benachrichtigt.

8. Freigabe, Gestattungsvertrag und Sondernutzungserlaubnis

8.1 Dem Unternehmen, auf das nach Maßgabe der Ziffern 6.4 bis 6.5 die Verteilungsentscheidung fällt, wird nach einem internen Prüfungsverfahren unter Berücksichtigung straßen- und wegerechtlicher sowie verkehrlicher Belange die Freigabe mitgeteilt. Daraufhin wird ein Gestattungsvertrag abgeschlossen. Der weitere und detaillierte Ablauf ist in dem Leitfaden in Anlage 1 erläutert.

8.2 Alle Kosten, die mit der Errichtung und dem Betrieb der E-Ladesäule verbunden sind, sind vom Unternehmen zu tragen.

8.3 Das Recht zur Errichtung und zum Betrieb der E-Ladesäule gilt nur für das Unternehmen und darf ohne Zustimmung der Stadt nicht übertragen werden.

- 8.4 Der Gestattungsvertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Die Laufzeit beginnt am 01.01. des auf den Vertragsabschluss folgenden Jahres und endet am 31.12. des zehnten auf den Vertragsabschluss folgenden Jahres.
- 8.5 Vor Ablauf der Laufzeit wird der das strategische Viertel neu vergeben. Das Unternehmen hat die Möglichkeit einen erneuten Antrag für das strategische Viertel zu stellen und am Verteilungsverfahren teilzunehmen.
- 8.6 Beginnt das Unternehmen nicht innerhalb von 9 Monaten nach Vertragsabschluss mit der Errichtung der E-Ladesäule, wird der Vertrag unwirksam. Das Gleiche gilt, wenn die E-Ladesäule nicht innerhalb von 12 Monaten nach Vertragsschluss in Betrieb genommen wird. Im Einzelfall entscheidet die Stadt über das weitere Vorgehen.
- 8.7 Das Unternehmen ist verpflichtet, Belegungszeitberichte gemäß Ziffer 5.3.9 abzugeben.
- 8.8 Das Unternehmen hat dafür zu sorgen, dass im Rahmen der Ausübung der Sondernutzung Verkehrsgefährdungen jederzeit ausgeschlossen sind und keine vermeidbaren Beeinträchtigungen oder Behinderungen eintreten. Dazu ist auf Höhe der E-Ladesäule insbesondere eine Restgehwegbreite von mindestens 1,50 m jederzeit freizuhalten. Gegebenenfalls vorhandene Einengungen durch Hindernisse (wie zum Beispiel Lichtmasten, Sperrpfähle, Blumenbeete, Baustelleneinrichtungen oder Ähnliches) sind dabei zu berücksichtigen. Zugänge von Versorgungsschächten sind freizuhalten. Von befahrbaren Verkehrsflächen ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,50 m einzuhalten. Verkehrseinrichtungen und Beschilderungen dürfen in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigt werden.
- 8.9 Das Unternehmen beantragt die Beschilderung und Markierung der Ladeparkstände bei der Straßenverkehrsbehörde und trägt die hierfür anfallenden Kosten. Die Beschilderung wird durch die Stadt installiert, die Markierung übernimmt das Unternehmen. Diese ist nach den Vorgaben des Leitfadens für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Straßen in Ludwigsburg vorzunehmen.
- 8.10 Die E-Ladesäule darf ohne vorherige Zustimmung der Stadt nicht verändert werden. Auf Verlangen der Stadt hat das Unternehmen die E-Ladesäule auf seine Kosten zu ändern. Das Anbringen von Fremdwerbung ist nicht zulässig.
- 8.11 Die E-Ladesäule ist durch das Unternehmen nach den jeweils bestehenden gesetzlichen Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik zu errichten, zu unterhalten, zu sichern und zu betreiben. Dabei sind
- die Regelungen der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV),
 - die einschlägigen Regelungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie
 - Regelungen des Bundes- und Landesdatenschutzgesetzes und der Europäischen Datenschutzkonvention,
- jeweils in der aktuell gültigen Fassung, anzuwenden. Insbesondere ist die Interoperabilität der E-Ladesäulen mit den gängigen Ladeverfahren sicherzustellen. Bei der Errichtung der Anlage ist die DIN VOE 0100-722 zu berücksichtigen.

- 8.12 Die Stadt behält sich 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 zur vorübergehenden Aussetzung des Sondernutzungsrechts führen, werden dem Unternehmen jeweils mitgeteilt. Ziffer 8.15 ist anzuwenden.
- 8.13 Dem Unternehmen obliegt während der Laufzeit die Verkehrssicherungspflicht, für die von der Erlaubnis erfassten und tatsächlich genutzten Straßenflächen, insbesondere auch für die errichteten E-Ladesäulen und die Zuleitungen. Von etwaigen Haftungs- und Entschädigungsansprüchen Dritter, die im kausalen Zusammenhang mit der Ausübung der Sondernutzung entstehen, insbesondere im Falle eines Verstoßes gegen vertragliche Regelungen zur Sondernutzung, ist die Stadt freizustellen.
- 8.14 Im Falle der Kündigung des Gestattungsvertrags 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.
- 8.15 Kommt das Unternehmen einer Verpflichtung aus dem Gestattungsvertrag trotz vorheriger Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so ist die Stadt berechtigt:
- im pflichtgemäßen Ermessen die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des Unternehmens zu treffen oder
 - den Gestattungsvertrag zu kündigen.

Wird die Sicherheit des Verkehrs gefährdet oder wird eine Baustelleneinrichtung zur Sicherung der öffentlichen Versorgung behindert, so können vorherige Aufforderung und Fristsetzung unterbleiben.

9. Vertragsende bzw. Kündigung des Gestattungsvertrags

- 9.1 Wird der Gestattungsvertrag gekündigt oder läuft durch Zeitablauf, Verzicht oder auf sonstige Weise aus, kann die Stadt vorbehaltlich des fortbestehenden Bedarfs diesen oder einen neuen Standort in demselben strategischen Viertel verteilen.
- 9.2 Nach Beendigung des Gestattungsvertrags hat das Unternehmen auf Verlangen der Stadt innerhalb von vier Wochen die E-Ladesäule nebst Zuleitungen zu entfernen und die benutzte Straßenfläche in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Das Verlangen der Stadt kann insbesondere dann unterbleiben, wenn dasselbe Unternehmen, z. B. durch Zeitablauf für dasselbe strategische Viertel das Verteilverfahren gewinnt oder ein anderer Anbieter, der einen Gestattungsvertrag mit der Stadt abgeschlossen hat, denselben Standort nutzt und sich das frühere und das neue Unternehmen über eine Folgenutzung der vorhandenen E-Ladesäule einig sind.

10. Gebühren

Für die Einräumung der Nutzungsrechte und die Nutzung des Grundstücks zum vertraglich vorgesehenen Zweck werden Entgelte festgesetzt. Diese richten sich nach der Entscheidung des Gemeinderats und werden gesondert eingeholt. Für den Aufwand der Verwaltung werden entsprechend Entgelte erhoben.

Die aktuell geltenden Entgeltsätze sind im Leitfaden in Anlage 1 dieser Richtlinie beigefügt und werden gemäß der Sondernutzungssatzung der Stadt Ludwigsburg, Anlage 2 Nr. 12 sowie dem Gebührenverzeichnis der Verwaltungsgebührensatzung Nr. 32.3.17.3. erhoben. Die Satzungen sind auf der Homepage der Stadt Ludwigsburg einsehbar.

11. Bestehende Gestattungsverträge, anhängige Erlaubniserteilungsverfahren

Zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Richtlinie bereits geschlossene Gestattungsverträge bzw. anhängige Verfahren für die Errichtung und den Betrieb von E-Ladesäulen bleiben von dieser Richtlinie in ihrem Bestand unberührt.

12. Wirksamwerden

Diese Richtlinie wird am Tag nach ihrer Veröffentlichung in der Ludwigsburger Kreiszeitung und auf der Homepage der Stadt Ludwigsburg wirksam.

Die vorstehende Richtlinie wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Ludwigsburg, 15.11.2024

gez. Dr. Matthias Knecht
(Oberbürgermeister)

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Leitfaden zur Antragstellung für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum in Ludwigsburg

Anlage 2: Übersichtskarte der strategischen Viertel für Ladeinfrastruktur in Ludwigsburg

Anlage 3: Übersicht zu verteilende strategische Viertel

Anlage 4: Übersichtskarte für bestehende Ladeinfrastruktur in Ludwigsburg

Anlage 5: Eigenerklärung