

Ulbricht | Bott

Konzept zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur





Konzept zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur

Projektplan



Die Herstellung bei KSV Medien erfolgt weitgehend digital und in dem Bewusstsein, eine möglichst ressourcenschonende Produktion zu gewährleisten.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2026 KSV Mediengesellschaft mbH & Co. KG · Wiesbaden
Konrad-Adenauer-Ring 13 · 65187 Wiesbaden
info@ksv-medien.de · www.ksv-medien.de
Wir behalten uns eine Nutzung des Werks für Text und Data Mining im Sinne von § 44b UrhG vor.
Alle Rechte vorbehalten · Printed in Germany
Satz: MetaLexis, Niedernhausen
Druck: Druckerei C.H.Beck · Nördlingen

ISBN: 978-3-8293-2164-8

Inhalt

Einleitung	7
Kommunale Verantwortung beim Errichten von Ladeinfrastruktur	8
Konzept Schritt 1: Entscheidungsvorlage zur „Erstellung eines Konzeptes für Ladeinfrastruktur“	9
Ausgangslage	9
Zielsetzung.....	9
Vorteile eines Konzeptes	10
Risiken ohne Konzept	10
Ressourcenbedarf	10
Entscheidung	11
Konzept Schritt 2: Auswahl eines Projektleiters für das Projekt „Erstellung eines Konzeptes für Ladeinfrastruktur“	12
Konzept Schritt 3: Kick-off-Workshop „Allgemeines Grundwissen zu Ladeinfrastruktur (LIS)“	13
Themenbereiche für kommunale Projektleiter und Entscheidungsträger zur Ladeinfrastruktur	13
Konzept Schritt 4: Entscheidung über das Modell der Standortvergabe (rechtlicher Rahmen)	18
Warum ist rechtlicher Rahmen entscheidend?	18
Konzept Schritt 5: Festlegung Prozess der Bedarfsanalyse	22
Festlegung des Prozesses zur Bedarfsanalyse	22
Handlungsempfehlung Prozess Bedarfsanalyse	27
Konzept Schritt 6: Festlegung des Vergabeprozesses von Standorten an Anbieter	30
Vergabeprozess im Open-Market-Verfahren.....	30
Festlegung des Auswahlverfahrens (max. 2 Wochen)	30
Anpassung bzw. Ergänzung der Sondernutzungssatzung	30
Konzept Schritt 7: Festlegung Prozess Anbietersauswahl	31
Wichtige Kriterien bei der Auswahl von Ladesäulenanbietern.....	31
Zusammenfassung der Kriterien	33
Erstellung eines Sondernutzungsvertrags (max. 2 Tage):	34

Konzept Schritt 8: Festlegung Prozess Standortauswahl	35
Übersicht über wichtige Kriterien bei der Standortauswahl	35
Abstimmung und Genehmigung der Standorte durch zuständige Ämter (max. 1–2 Wochen): Standort-Auswahl-Gremium	35
Berücksichtigung künftiger kommunaler Projekte (1 Tag)	36
Standortbegehung und Dokumentation (max. 2 Tage)	36
Konzept Schritt 9: Budget	37
Konzept Schritt 10: Präsentation und Verabschiedung des Konzepts durch Gremium	38
Umsetzung 1: Durchführung Bedarfsanalyse	39
Umsetzung 2: Erstellen von rechtlichen Dokumenten, ggf. Änderung der Satzung	40
Umsetzung 3: Erstellung von Standortvorschlägen	41
Aufwand für die Erstellung von Standortvorschlägen über eine Agentur ..	43
Aufwand für die Erstellung von Standortvorschlägen mit einem CPO-Anbieter	43
Umsetzung 4: Verabschiedung der Standortvorschläge im Standort-Auswahl-Gremium	44
Umsetzung 5: Bildung von Standortpaketen und Veröffentlichung	46
Umsetzung 6: Analyse der Interessensbekundungen durch Anbieter und Zuteilung	48
Umsetzung 7: Verfolgung des Umsetzungsfortschritt und regelmäßige Berichterstattung	50
Anlagen	51
Anlage 1	52
Anlage 2	70
Anlage 3	76
Anlage 4	80
Anlage 5	81
Anlage 6	85

Einleitung

Die Mobilitätswende ist in vollem Gange – und mit ihr wächst der Bedarf an einer flächendeckenden, zuverlässigen und zukunftsfähigen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Kommunen spielen dabei eine Schlüsselrolle: Sie schaffen die Rahmenbedingungen für den Ausbau und Betrieb öffentlicher Ladepunkte. Doch vielerorts bremsen komplexe Genehmigungsverfahren, uneinheitliche Ausschreibungsprozesse und fehlende Ressourcen den Fortschritt. Die Vereinheitlichung und Vereinfachung von Antragsverfahren ist dabei ein entscheidender Erfolgsfaktor, um einen schnellen Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur voranzutreiben sowie zu beschleunigen.

Dieser Leitfaden unterstützt Kommunen dabei, den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur effizient, rechtssicher und bedarfsgerecht zu gestalten. Er bietet praxisnahe Empfehlungen zur Planung, Vergabe und Umsetzung – mit dem Ziel, Verfahren zu vereinfachen, digitale Werkzeuge zu nutzen und Fördermöglichkeiten optimal auszuschöpfen. So entsteht eine Ladeinfrastruktur, die nicht nur heutigen Anforderungen gerecht wird, sondern auch langfristig tragfähig ist.

Über CharGER

Die Vision des CharGER Verbandes ist eine emissionsfreie und klimaneutrale Mobilität, unterstützt durch eine zukunftssichere, digitale und verlässliche Ladeinfrastruktur, die allen Menschen – in Stadt und Land – einfachen, zuverlässigen und bezahlbaren Zugang bietet. Durch die Verbindung von Innovation, Nachhaltigkeit und Benutzerfreundlichkeit beschleunigen wir die Mobilitätswende in Deutschland und leisten einen entscheidenden Beitrag zu den nationalen Klimazielen bis 2045.

Um dies zu erreichen, gestalten wir aktiv und transparent die politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Unser Ziel ist eine marktstimulierende Politik und die Vereinheitlichung von Standards, um den Ausbau einer nachhaltigen, wirtschaftlichen und leistungsfähigen Ladeinfrastruktur zu fördern. Gemeinsam mit Partner:innen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft treiben wir damit den Übergang zu einer klimaneutralen Mobilität voran.

Kommunale Verantwortung beim Errichten von Ladeinfrastruktur

Der flächendeckende und nutzerfreundliche Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg der Elektromobilität – und damit eine Aufgabe im öffentlichen Interesse. Kommunen nehmen hierbei eine Schlüsselrolle ein: Durch ihre Hoheit über den öffentlichen Straßenraum, ihre Kenntnis lokaler Gegebenheiten sowie ihre regulatorischen Befugnisse können sie den Ausbau zielgerichtet steuern und beschleunigen. Bereits heute ist Elektromobilität in vielen Gemeinden ein strategisches Handlungsfeld; neben der Elektrifizierung kommunaler Flotten ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur der Bereich mit der größten Dynamik.

Gleichzeitig zeigt der bundesweite Stand der Versorgung den Handlungsbedarf¹: Knapp 45 Prozent der Kommunen in Deutschland verfügen über keine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (4.923 von 10.978). In größeren Gemeinden mit mehr als 5.000 Einwohnern ist die Lage deutlich besser – nahezu alle (98 Prozent) verfügen über mindestens einen öffentlichen Ladepunkt. Während Stadtstaaten und einige Länder nahezu flächendeckend ausgestattet sind, weisen andere, wie Rheinland-Pfalz, deutliche Lücken auf (26,5 Prozent der Kommunen mit öffentlicher Ladeinfrastruktur).

Kommunen besitzen vielfältige Instrumente, um strategische Konzepte in konkrete Maßnahmen zu überführen. Dazu zählen die Erstellung ganzheitlicher Ladeinfrastrukturkonzepte – idealerweise eingebettet in übergeordnete Mobilitätsstrategien – die Ermittlung lokaler Bedarfe und Potenziale sowie die Umsetzung über satzungsrechtliche Regelungen und vertragliche Modelle. Im Rahmen der Satzungsautonomie können insbesondere Sondernutzungssatzungen den Einsatz im öffentlichen Raum steuern; ergänzend bieten Ladestationskonzessionsverträge mit einem oder mehreren Betreibern praxistaugliche Wege zur Realisierung.

Dieser Leitfaden des charGER e. V. unterstützt Kommunen dabei, ihre Gestaltungsoptionen wirksam zu nutzen – von der strategischen Planung bis zur rechtssicheren Umsetzung. Ziel ist es, verlässliche, skalierbare und bürgernahe Ladeangebote zu schaffen, die den Wandel zur klimafreundlichen Mobilität nachhaltig voranbringen.

Konzept Schritt 1: Entscheidungsvorlage zur „Erstellung eines Konzeptes für Ladeinfrastruktur“

Um sich für die Erstellung eines Konzeptes für Ladeinfrastruktur zu entscheiden und vor allem um das notwendige Engagement zur Mitwirkung zu erhalten, eignet sich folgende Entscheidungsvorlage.

Soll ein Konzept für Ladeinfrastruktur erstellt werden?

Datum: [Einfügen]

Vorlage eingebracht von: [Name/Position]

Empfänger: [Bürgermeister/Stadtrat/Verwaltung]

Ausgangslage

Die wachsende Bedeutung der Elektromobilität erfordert eine vorausschauende Planung der Ladeinfrastruktur (LIS) in unserer Kommune. Um das von der Bundesregierung vorgegebene Ziel von (halb-)öffentlichen 680.000 Ladepunkten zu erreichen, müssen im Landkreis [x] [x] Ladepunkte bis 2030 errichtet werden.²

Derzeit gibt es [kurze Beschreibung des Status Quo, z. B.: derzeitige Vergabesituation von Standorten für öffentliche Ladeinfrastruktur, Stand des Ausbaus von LIS im Vergleich zu anderen relevanten Kommunen, Stand der Zusammenarbeit mit dem lokalen Stadtwerk/Energieversorger].

Ohne ein strukturiertes Konzept besteht das Risiko von ineffizienter Ressourcennutzung, unkoordinierten Entscheidungen, einer unzureichenden Abdeckung des Ladebedarfs und der nicht Einhaltung des rechtlichen Vergabeprozesses.

Zielsetzung

Die Erstellung eines Ladeinfrastruktur-Konzeptes soll:

- **Den Bedarf analysieren:** Identifikation von geeigneten Standorten auf Basis von Verkehrsfluss, Einwohnerdichte und Netzkapazitäten.
- **Die Prozesse koordinieren:** Klärung der Zuständigkeiten und frühzeitige Einbindung aller relevanten Ämter und Gremien.

¹ Quelle: <https://ecomento.de/2025/09/19/fast-jede-zweite-deutsche-kommune-ohne-oeffentliche-elektroauto-ladepunkte/>; Stand September 2025

² https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2024/06/Studie_Ladeinfrastruktur-2025-2030_Neuaufgabe-2024.pdf – Seite 7

- **Rechts- und Planungssicherheit schaffen:** Standardisierte Verfahren für Genehmigungen und Standortauswahl etablieren.
- **Den öffentlichen Raum effizient nutzen:** Gezielte Standortplanung unter Berücksichtigung von Stadtentwicklung und Barrierefreiheit.
- **Kontrolle sicherstellen:** Keine Rahmenbedingungen für LIS zu schaffen kann zu ungewollten Effekten führen, die nicht im Kontrollbereich der Kommune sind. Ein Konzept verhindert dies zuverlässig.

Vorteile eines Konzepts

- **Zukunftsfähigkeit:** Aufbau einer Infrastruktur, die den Umstieg auf Elektromobilität fördert und rechtzeitig auf steigenden Bedarf reagiert.
- **Effizienz:** Vermeidung von Doppelarbeiten und unkoordinierten Einzelmaßnahmen.
- **Attraktivität der Kommune:** Stärkung der Standortattraktivität für Bürger, Unternehmen und Besucher.

Risiken ohne Konzept

- Fehlende Abstimmung zwischen Ämtern und externen Partnern.
- Ungleichmäßige Verteilung von Ladesäulen.
- Kartellrechtlich angreifbare Situation der Kommune.
- Hohe Kosten durch ineffiziente oder kurzfristige Entscheidungen.
- Negative Auswirkungen auf die Umwelt und Stadtentwicklung.

Ressourcenbedarf

- **Personelle Ressourcen:** Circa 4–5 Stunden/Woche durch eine/n Projektleiter/in (z. B. Mobilitätsmanager/in, Bauamtsleiter/in) und Mitwirkung in reduziertem Maße von Mitentscheidern wie z. B. Interner Rechtsbeistand, Schatzmeister, Amtsleitungen der zu beteiligten Ämtern (weitere detaillierte Ausführungen siehe Schritt 2 des Konzepts).
- **Finanzielle Ressourcen:** Kostenschätzung für externe Beratung, Workshops und ggf. Software [Betrag einfügen, üblicherweise zwischen 0 € und 30.000 €, je nach Gestaltung].
- **Erwartete Einnahmen:** Der Durchschnitt in Deutschland sind jährlich 100 € pro Ladesäule.

Entscheidung

Der Stadtrat/die Verwaltung wird gebeten, über die Erstellung eines Konzepts für Ladeinfrastruktur zu entscheiden.

Wichtig: diese Entscheidung bezieht sich auf die Erstellung eines Konzepts und nicht auf die Exekution des Konzepts.

Beschlussvorschlag:

- Der Stadtrat beschließt, die Erstellung eines Konzepts für Ladeinfrastruktur in der Kommune in Auftrag zu geben.
- Die Projektleitung wird an [Name/Abteilung] übertragen.
- Die Ergebnisse des Konzepts sind dem Stadtrat bis [Datum] vorzulegen.

Alternativ:

- Der Stadtrat lehnt die Erstellung eines Konzepts ab.

Anlagen

1. Übersicht: Status Quo der Ladeinfrastruktur in der Kommune.
2. Beispiele erfolgreicher LIS-Konzepte aus anderen Kommunen.
3. Überblick: Zeitplan.

Konzept Schritt 2: Auswahl eines Projektleiters für das Projekt „Erstellung eines Konzeptes für Ladeinfrastruktur“

Im Grunde genommen, kann jede(r) im Verwaltungsapparat die Erstellung eines LIS-Konzeptes übernehmen. Um das Projekt erfolgreich und effizient umzusetzen, sollte die Rolle des Projektleiters klar definiert und besetzt werden. Die Auswahl des Projektleiters sollte nicht länger als 2 Stunden dauern. Folgende Erfolgskriterien sind bei der Auswahl des Projektleiters vorteilhaft:

- **Ausreichende Zeitkapazität:** Der/die Projektleiter:in sollte ca. 4 Stunden pro Woche für die Leitung des Projekts einplanen können, um sicherzustellen, dass alle Schritte sorgfältig koordiniert und umgesetzt werden.
- **Gute interne Vernetzung:** Der/die Projektleiter:in ist dafür verantwortlich, alle notwendigen Ämter und Entscheidungsträger aktiv einzubinden und zu informieren. Dies fördert eine frühzeitige Abstimmung und beschleunigt die Entscheidungsfindung.
- **Entscheidungsfreudigkeit und Koordinationsstärke:** Die Rolle sollte von einer Person übernommen werden, die die nötige Entscheidungs- und Koordinationsstärke hat, um den Gestattungsvertrag oder die Sondernutzungserlaubnis abschließend idealerweise auch zu genehmigen. Das vereinfacht die abschließende Genehmigung des Projekts.
- **Beispiele für geeignete Projektleiter in anderen Städten:**
 - Stuttgart:** E-Mobilitätsmanager
 - Heidelberg:** Amtsleiter für Verkehrsentwicklung
 - Potsdam:** Bereichsleiter für Infrastruktur und Straßenverwaltung
 - In vielen Kommunen:** Leiter des Bauamts oder Bürgermeister:in

Die Auswahl einer erfahrenen und befugten Person als Projektleiter:in stellt sicher, dass das Projekt effizient gesteuert wird und alle rechtlichen Anforderungen eingehalten werden.

Konzept Schritt 3: Kick-off-Workshop „Allgemeines Grundwissen zu Ladeinfrastruktur (LIS)“

Zur Abstimmung sollte ein eintägiger Workshop stattfinden, bei dem alle zuständigen Ämter zusammenkommen. Ziel des Workshops ist es, ein gemeinsames Verständnis für die Elektromobilität und die spezifischen Anforderungen zu entwickeln. Folgende Themenbereiche sollten dem Projektleiter und den wichtigsten Mitentscheidern in Grundzügen bekannt sein:

Themenbereiche für kommunale Projektleiter und Entscheidungsträger zur Ladeinfrastruktur

1. Technisches Basiswissen zur Ladeinfrastruktur (LIS):

- **Ladearten und Leistungsklassen:** Verständnis der Unterschiede zwischen Wechselstromladen (AC), Gleichstromladen (DC) & High Power Charging (HPC).
- **Ladepunkte vs. Ladesäulen:** Unterscheidung zwischen einzelnen Ladepunkten (Steckplätze) und der physischen Ladesäule (meist mit 2 Ladepunkten).
- **Steckertypen:** Kenntnis der gängigen Steckertypen wie Typ 2, CCS und CHAdeMO sowie deren spezifische Einsatzbereiche.
- **Netzanschluss und Stromversorgung:** Anforderungen an die Stromanschlüsse und typische Netzbelastungen.

Weiterführende Informationen:

- NOW GmbH – Ladeinfrastruktur (<https://www.now-gmbh.de/sektoren-themen/mobilitaet-infrastruktur-bereitstellung/ladeinfrastruktur/>)
- LadeLernTOOL der NOW GmbH (<https://www.now-gmbh.de/aktuelles/pressemitteilungen/das-ladelerntool-ist-online/>)

2. Gesetzliche und rechtliche Rahmenbedingungen:

- **Straßenrecht und Sondernutzung:** Grundlagen der Sondernutzungserlaubnis, mögliche Gebühren und Einschränkungen.
- **Baurecht:** Anforderungen an den Bau von Ladesäulen, insbesondere in öffentlichen Bereichen.
Bspw.: Vorgaben des Denkmalschutzes in Ihrer Kommune, Voraussetzungen zur Setzung eines Fundamentes und Herstellung eines Netzan schlusses, Entfernungen zu Leitungen (Gas, Wasser, Spannung) usw.

- **Förderprogramme:** Überblick über Fördermöglichkeiten von Bund, Ländern und EU sowie deren Voraussetzungen.
- **AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation):** Europäische Vorgaben zur Ladeinfrastruktur und deren Bedeutung für Kommunen.

Weiterführende Informationen:

- NOW GmbH – Förderprogramme Ladeinfrastruktur (<https://www.now-gmbh.de/foerderung/foerderprogramme/ladeinfrastruktur/>)
- Online-Seminar zur Förderung von Ladeinfrastruktur (<https://www.now-gmbh.de/aktuelles/veranstaltungen/online-seminar-foerderung-oeffentlich-zugaenglicher-ladeinfrastruktur/>)

3. Zielsetzung der Bundesregierung:

- **Ziele bis 2030:** Deutschland strebt an, bis 2030 mindestens 680.000 öffentliche Ladepunkte zu errichten, um den Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen.³
- **Verknüpfung mit Klimazielen:** Die Ladeinfrastruktur ist ein zentraler Baustein, um die CO₂-Emissionen im Verkehr zu senken und die Klimaschutzziele zu erreichen.
- **Förderung kommunaler Ladeinfrastruktur:** Unterstützung durch spezifische Förderprogramme wie „Ladeinfrastruktur vor Ort“ und „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“.

Weiterführende Informationen:

- NOW GmbH – Elektromobilitätskonferenz des BMDV (<https://www.now-gmbh.de/aktuelles/veranstaltungen/elektromobilitaetskonferenz-2023-des-bmdv/>)

³ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ladepunkte-in-deutschland-1884666#:~:text=Bis%20zum%20Jahr%202030%20sollen,fl%C3%A4chendeckende%20und%20nutzerfreundliche%20Ladeinfrastruktur%20bereitstellen.>

4. Unterschiedliche Betreibermodelle von Ladeinfrastruktur

Eigenbetrieb durch die Kommune

Vorteile:

- Mittelhohe Einnahmen durch den eigenen Betrieb
- Hohe Kontrolle über die Hardware
- Hohe Kontrolle über das Pricing an den Ladesäulen

Nachteile:

- Sehr hohe Kosten in der Planung, der Hardware sowie im fortlaufenden Betrieb
- Sehr hoher interner Planungsaufwand
- Sehr hohes Risiko durch den eigenen Betrieb

Betrieb durch externe CPOs mit einem Pachtmodell und eigener Hardware

Vorteile:

- Hohe Kontrolle über die Hardware
- Hohe Kontrolle über das Pricing an den Ladesäulen

Nachteile:

- Sehr hohe Kosten in der Planung und der Hardware
- Sehr hoher interner Planungsaufwand
- Mittleres Risiko durch den Betrieb des CPOs

Kooperationsmodell mit CPO

Vorteile:

- Keine Kosten für die Planung, die Hardware oder den fortlaufenden Betrieb
- Sehr geringer interner Planungsaufwand
- Kein Risiko, da der Betrieb und die Kosten vom CPO getragen werden

Nachteile:

- Geringere Einnahmen, lediglich die Einnahmen durch die jährlichen Sondernutzungsgebühren
- Mittlere Kontrolle über die Hardware

Fazit und Handlungsempfehlung:

Wenn eine Stadt als Charge Point Operator (CPO) fungiert, können folgende Nachteile entstehen:

- **Fehlende Expertise:** Städte haben oft nicht die technischen Kenntnisse und Kapazitäten, um Ladesäulen effizient zu betreiben und zu warten.
- **Hohe Kosten:** Aufbau, Betrieb und Wartung der Infrastruktur sind kostenintensiv, was die kommunalen Haushalte belasten kann.
- **Langsame Innovationsfähigkeit:** Private Betreiber sind oft flexibler und innovativer, was Technik und Geschäftsmodelle betrifft.
- **Verwaltungsaufwand:** Der Betrieb der Ladesäulen erhöht den Verwaltungsaufwand, was zusätzliche Ressourcen bindet.
- Städte könnten effizienter sein, wenn sie Rahmenbedingungen schaffen und den Betrieb spezialisierten Unternehmen überlassen.

Weiterführende Informationen:

- NOW GmbH – Marktüberblick (<https://www.now-gmbh.de/sektoren-themen/mobilitaet-infrastruktur-bereitstellung/ladeinfrastruktur/>)

5. Wichtige Verbände, Netzwerke und Institutionen:

- **Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NOW GmbH):** Koordiniert und steuert den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland.
- **Bundesverband Elektromobilität (BEM):** Fördert Elektromobilität und bietet Veranstaltungen für Kommunen an.
- **Verband der Automobilindustrie (VDA):** Engagiert sich für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur.
- **Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB):** Ansprechpartner für kommunale Fragestellungen rund um Ladeinfrastruktur.
- **Arbeitskreise auf Bundeslandebene:** Viele Bundesländer haben spezifische Arbeitskreise oder Initiativen zur Förderung der Elektromobilität. Beispiele:
 - **Baden-Württemberg:** Landesinitiative Elektromobilität BW.
 - **Nordrhein-Westfalen:** Handlungskonzept Ladeinfrastruktur.
 - **Hessen:** Förderprogramme für Elektromobilität.

Weiterführende Informationen:

- NOW GmbH – Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (<https://nationale-leitstelle.de/>)
- BEM – Bundesverband Elektromobilität (<https://www.bem-ev.de/>)

6. Nutzerperspektive und Kundenorientierung:

- **Barrierefreiheit:** Gestaltung von Ladeplätzen für Menschen mit Behinderungen.
- **Bedarfsanalyse:** Einschätzung der Nachfrage nach Ladepunkten basierend auf Fahrzeugbestand, Pendlerzahlen, Tourismus und Standortattraktivität.
- **Nutzerfreundlichkeit:** Aspekte wie einfache Zugänglichkeit und Bezahlungsmöglichkeiten, intuitive Bedienung, zuverlässiger Betrieb und 24/7-Support.

Weiterführende Informationen:

- NOW GmbH – Nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur (<https://www.now-gmbh.de/sektoren-themen/mobilitaet-infrastruktur-bereitstellung/ladeinfrastruktur/>)

7. Verwaltungsprozesse und interne Abstimmung:

- **Koordination zwischen Ämtern:** Zusammenarbeit mit Umweltamt, Bauamt, Denkmalschutz, Grünflächenamt und Netzbetreibern.
- **Planungsprozesse:** Erstellen von Konzepten, Bedarfsanalysen und Abstimmungen mit politischen Gremien.
- **Ausschreibung und Antragsverfahren:** Kenntnisse über Vergabeverfahren, Teilnahmebedingungen und Auswahlkriterien.

Weiterführende Informationen:

- NOW GmbH – Leitfäden für Kommunen (<https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2024/06/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-in-Kommunen-aufbauen.pdf>)

Konzept Schritt 4: Entscheidung über das Modell der Standortvergabe (rechtlicher Rahmen)

Kommunen müssen bei der Ausgestaltung der Ladeinfrastrukturkonzepte zahlreiche europäische, nationale oder landesspezifische Vorgaben beachten – exemplarisch nur einige aufgeführt:

- **AFIR – Alternative Fuel Infrastructure Regulation** (EU-Verordnung 2023/1804)
Mindestanforderungen an Ladepunkte, Anforderungen an Betreiber, Ausbauziele.
- **Ladesäulenverordnung (LVS)**
Regelung von technischen Anforderungen und Nutzerfreundlichkeit (z. B. Anzeige von Preisen, Zugang ohne Vertrag).
- **Landesstraßenrecht**
Ladepunkte im öffentlichen Raum benötigen eine Sondernutzungserlaubnis nach Landesstraßenrecht.
- **Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) & Vergabeverordnung (VgV)**
Regelt die öffentliche Vergabe von Leistungen und Konzessionen. Kommunen müssen bei der Vergabe von Ladeinfrastrukturprojekten die Schwellenwerte und Verfahrensarten beachten.
- **Entflechtungsrichtlinie gem. Vorgaben des Art. 33 der EU-Strombinnenmarktrichtlinie (EU-Richtlinie 2019/944) sowie §7c Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)**
Entflechtungsvorgaben für den Betrieb von Ladepunkten sowie ein gesetzlicher Anspruch Dritter auf Zugang zur Ladeinfrastruktur eingeführt.

Dies vorausgesetzt, müssen Kommunen dann ein verstärktes Augenmerk zuallererst auf die Festlegung des rechtlichen Rahmen legen. Dieser Schritt ist entscheidend für die folgenden Schritte.

Warum ist rechtlicher Rahmen entscheidend?

Kartellrechtliche Anforderungen bei der Flächenvergabe und die Rolle der Stadtwerke: Da Kommunen häufig eine marktbeherrschende Stellung bei der Vergabe öffentlicher Flächen für Ladesäulen innehaben, unterliegen sie besonderen kartellrechtlichen Anforderungen. Diese Vorgaben sollen Missbrauch und Diskriminierung verhindern und sichern einen fairen Zugang für alle interessierten Anbieter. Hier die wesentlichen kartellrechtlichen Anforderungen:

Diskriminierungsfreier Zugang:

Kommunen müssen sicherstellen, dass die Flächenvergabe diskriminierungsfrei erfolgt. Stadtwerke oder bestimmte Anbieter dürfen ohne sachliche Gründe nicht bevorzugt werden, um die Marktstruktur nicht zu verzerren und private Anbieter nicht zu benachteiligen.

Transparenz und Fairness:

Das Kartellrecht erfordert einen transparenten, nachvollziehbaren Vergabeprozess. Die verfügbaren Standorte und die Auswahlkriterien müssen öffentlich zugänglich und klar formuliert sein.

Wettbewerb auf Augenhöhe:

Kommunen sollen faire Wettbewerbsbedingungen schaffen, die allen Anbietern gleichen Zugang ermöglichen. Stadtwerke dürfen keinen bevorzugten Zugang oder Sonderbehandlung erhalten, es sei denn, dies ist sachlich gerechtfertigt.

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Flächenvergabe rechtssicher zu gestalten. Es folgt eine Zusammenfassung der verschiedenen rechtssicheren Optionen für die Flächenvergabe:

4.1 Öffentliche Ausschreibung

Beschreibung: Ein umfassendes, formales sowie zeitlich begrenztes Ausschreibungsverfahren, an dem alle interessierten Anbieter teilnehmen können. Im Fall einer Ausschreibung bestellt die Kommune eine Leistung. Es können Fördermittel fließen.

Voraussetzung: Wird meist dann angewendet, wenn mit einer hohen Nachfrage und vielen Anbietern für meist mehrere Flächenlose zu rechnen ist.

Vorteile: Mit den vordefinierten auszubauenden Flächen können die Kommunen eine bessere Planungssicherheit und Standortqualität der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich erreichen. Die benötigte Koordination mit Netzbetreibern und Ämtern für die Standortauswahl spart den Kommunen viel Zeit im Nachhinein.

Gut geplante sowie vorbereitete Ausschreibungen können Transparenz und fairen Wettbewerb erhöhen und erfüllen kartellrechtliche Anforderungen. Dies ist besonders relevant, wenn Stadtwerke nicht bevorzugt behandelt werden sollen und der Zugang für alle Anbieter offen und nachvollziehbar ist.

Nachteile: Sehr aufwendig, zeitintensiv und teuer für Kommunen. Die planerische Qualität der Standortauswahl sowie die abschließende Abstimmung mit weiteren Ämtern und Netzbetreibern ist Grundvoraussetzung für eine effiziente und zügige Umsetzung der vergebenen Lose nach der Ausschreibung.

Die hohen Kosten einer Ausschreibungsvorbereitungszeit schließt kleinere Anbietern oft aus, was zu einer Minderung der Teilnehmerqualität führen kann. Darüber hinaus kann es zu einer Verminderung von Wettbewerb aus Kundensicht und Angebot kommen, wenn Lose an nur einen CPO vergeben werden.

Eine Ausschreibung reduziert die Flexibilität für eine Kommune, die CPO- oder Marktsicht bei der planerischen Standortauswahl einzubeziehen, was zu einer langsamen Entwicklung der Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Grund führen kann. Gute Gelegenheiten können den Kommunen dadurch entgehen.

Hinweis zum EU-gesetzliche Rahmen einer Ausschreibung⁴ – wann muss eine Kommune ausgeschrieben werden?

Aus derzeitiger Sicht ist relevant, wie das Volumen des Auftrags bewertet wird. Der europäische Schwellenwert liegt bei 5.538.000 Euro. Sofern jeder Standort einzeln vergeben wird, mit separatem Antrag und Bewilligung im Einzelfall, bezieht sich der Schwellenwert nur auf eine einzelne Ladeinfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund ist ein Erreichen des Schwellenwertes in den meisten Fällen von vornherein ausgeschlossen.

4.2 Konzessionsvergabe

Beschreibung: Bei der Konzessionsvergabe überträgt die öffentliche Hand einem Unternehmen das Recht, eine Leistung auf eigenes wirtschaftliches Risiko zu erbringen und zu verwerten (z. B. Betrieb eines Parkhauses, einer Buslinie, Ladeinfrastruktur). Der dabei zugrunde liegende Vertragstyp ist der „Konzessionsvertrag“⁵.

Der Auswahlprozess bei der Konzessionsvergabe ähnelt einem klassischen Ausschreibungsverfahren, ermöglicht Kommunen aber, einen oder mehrere Anbieter auszuwählen, welche eigenständig Ladesäulen auf städtischen Flächen errichten, in Betrieb nehmen und diese während der Vertragsdauer betreiben, ohne öffentliche Zahlung wie z. B. Subventionen. Oft als „Ladekonzession“ oder „Verpachtung“ von kommunalen Standorten bezeichnet.

⁴ Neuregelung der Schwellenwerte ab 1.1.2024 gemäß der Verordnung 2023/2495 der EU-Kommission.

⁵ Rechtsgrundlage: Konzessionen im Vergaberecht geregelt in der Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV).

Die Kommune (Konzessionsgeber) schließt mit einem Anbieter (Konzessionsnehmer) einen Vertrag ab, der diesem die exklusive Nutzung der Fläche ermöglicht. Das wirtschaftliche Risiko trägt vollumfänglich der Konzessionsnehmer. Der Anbieter trägt das wirtschaftliche Risiko und muss bestimmte Betriebsauflagen erfüllen.

Voraussetzung: Geeignet, wenn der Anbieter die Ladeinfrastruktur eigenverantwortlich betreibt und das finanzielle Risiko trägt.

Vorteile: Bindet den Anbieter an langfristige Betriebsverpflichtungen und stellt sicher, dass die Infrastruktur genutzt wird. Eine Konzession kann kartellrechtlich unproblematisch sein, wenn sie in einem offenen Verfahren vergeben wird und Stadtwerke keine ungerechtfertigte Sonderbehandlung erhalten.

Nachteile: Sehr komplex und muss sorgfältig verhandelt werden, da langfristige Verpflichtungen bestehen. Zudem sind die Entflechtungsvorgaben beim Betrieb von Ladepunkten zu berücksichtigen, die die Stadtwerke dazu verpflichten Ladesäulen bis Ende 2026 von ihren Stromnetzen zu trennen. Diese Entflechtungspflicht, die am 1. Januar 2024 in Kraft trat, besagt, dass Netzbetreiber keine Ladesäulen mehr besitzen, entwickeln, verwalten oder betreiben dürfen⁶.

4.3 Open-Market-Modell

Beschreibung: Bei diesem Modell, ist die Kommune jederzeit „offen“ für **Anträge von Anbietern**. Entweder gibt die Kommune die verfügbaren Flächen öffentlich bekannt, oder sie lässt Betreiber Standorte für die Errichtung einer Ladesäule vorschlagen. Wichtig bei diesem Modell ist, die Entscheidungskriterien für die Vergabe der Standorten klar zu kommunizieren, um eine faire und diskriminierungsfreie Vergabe zu schaffen.

Vorteile: Einfach umzusetzen, transparent und erfüllt alle rechtlichen Vorgaben. Fördert einen offenen Marktzugang und vermeidet Wettbewerbshindernisse. Da die Standorte öffentlich bekanntgegeben werden und eine diskriminierungsfreie Auswahl erfolgt, ist das Verfahren kartellrechtskonform. Auch Stadtwerke können daran teilnehmen, solange sie keine bevorzugte Behandlung erhalten.

Nachteile: Kann bei Übernachfrage zu Engpässen führen, wenn die Flächen nicht gezielt verteilt werden. Um dies zu vermeiden, muss eine Kommune die Entscheidungsprozesse beschleunigen, sodass auf Basis der vordefinierten Entscheidungskriterien Standorte vergeben werden können.

⁶ Mit dem neu eingeführten § 7c EnWG werden die Vorgaben von Art. 33 der Strombinnenmarkttrichtlinie in nationales Recht umgesetzt (Verweis: RL (EU) 2019/944): Damit werden erstmals Entflechtungsvorgaben für den Betrieb von Ladepunkten sowie ein gesetzlicher Anspruch Dritter auf Zugang zur Ladeinfrastruktur eingeführt. Die Regelung ist im Ergebnis mehr als ein deutlicher Fingerzeig für die Architektur und Rollenverteilung auf dem Zukunftsmarkt Elektromobilität.

Konzept Schritt 5: Festlegung Prozess der Bedarfsanalyse

Festlegung des Prozesses zur Bedarfsanalyse

Zusammenfassung

Die Bedarfsanalyse dient als Grundlage für die strategische Planung der Ladeinfrastruktur. Der Prozess umfasst die systematische Ermittlung des Ladebedarfs, die Identifikation optimaler Standorte und die Berücksichtigung technischer, wirtschaftlicher und sozialer Rahmenbedingungen. Ziel ist es, datenbasierte und bürgerorientierte Entscheidungen zu treffen, um eine effiziente und nachhaltige Ladeinfrastruktur aufzubauen.

Die Festlegung des Prozesses stellt sicher, dass die Bedarfsanalyse transparent, nachvollziehbar und zielgerichtet durchgeführt wird. Dies schafft die Grundlage für eine bedarfsgerechte Umsetzung der Ladeinfrastruktur.

Zielzustand

Der Zielzustand des Prozesses zur Bedarfsanalyse ist ein **klar definiertes, standardisiertes Verfahren**, das:

1. Bedarfsgerecht und effizient ist:

Die Ladeinfrastruktur deckt sowohl aktuelle als auch prognostizierte Bedarfe optimal ab.

2. Transparent und nachvollziehbar ist:

Die Analyse basiert auf objektiven, datenbasierten Kriterien und ist für alle Stakeholder verständlich dokumentiert.

3. Bürgernah gestaltet ist:

Die Bedarfe und Wünsche der Bevölkerung werden aktiv berücksichtigt (z. B. durch Bürgerbefragungen).

4. Technische Machbarkeit berücksichtigt:

Die Standortvorschläge sind realisierbar und berücksichtigen Netzverfügbarkeit, Raumplanung und Umweltaspekte.

5. Relevante Akteure einbindet:

Zusammenarbeit mit Marktteilnehmern und (technischen) Experten (hierzu zählen auch Betreiber – CPOs – von Ladeinfrastruktur), kommunalen Entscheidungsträgern, Bürgern und potenziellen Anbietern gewährleistet eine umfassende Perspektive.

Folgende Optionen für eine Bedarfsanalyse sind hierbei machbar:

Bürgerumfragen

Online-Umfragen zur Bedarfsermittlung in der Bevölkerung. Beispiel siehe Anlage 6.

Vorteile

1. Breite Erreichbarkeit

- **Erfassung vieler Meinungen:** Online-Umfragen können eine große Anzahl von Personen erreichen, unabhängig von ihrem Standort.
- **Einfache Verbreitung:** Über soziale Medien, E-Mail oder Webseiten können viele Bürger schnell und unkompliziert erreicht werden.

2. Effizienz und Schnelligkeit

- **Zeitersparnis:** Die Erhebung und Auswertung der Daten erfolgten deutlich schneller als bei traditionellen Methoden wie persönlichen Interviews.
- **Kostengünstig:** Online-Umfragen sind in der Regel günstiger durchzuführen, da keine Druck- oder Versandkosten anfallen.

3. Partizipation und Transparenz

- **Beteiligung der Bürger:** Die Bevölkerung fühlt sich in die Entscheidungsfindung eingebunden, was die Akzeptanz der Ergebnisse und der daraus abgeleiteten Maßnahmen erhöht.
- **Förderung von Transparenz:** Die Erhebung zeigt, dass die Meinungen und Bedürfnisse der Bürger aktiv berücksichtigt werden.

Nachteile

1. Begrenzte Repräsentativität

- **Digitale Kluft:** Personen ohne Internetzugang oder mit geringer technischer Affinität (z. B. ältere Menschen) sind unterrepräsentiert.
- **Selbstselektion:** Oft nehmen vor allem diejenigen teil, die besonders interessiert oder betroffen sind, was zu verzerrten Ergebnissen führen kann.

2. Qualität der Antworten

- **Unzuverlässige Antworten:** Manche Teilnehmer könnten ungenaue oder absichtlich falsche Angaben machen.
- **Fehlende Tiefe:** Online-Umfragen ermöglichen in der Regel keine vertiefenden Nachfragen, was zu oberflächlichen Antworten führen kann.

3. Begrenzte Beteiligung

- **Niedrige Rücklaufquote:** Trotz einfacher Zugänglichkeit kann es schwierig sein, ausreichend viele Teilnehmer zu gewinnen, besonders in wenig engagierten Gemeinden.
- **Mangelnde Motivation:** Ohne direkte Anreize oder starke persönliche Betroffenheit könnten Bürger die Teilnahme ablehnen.

Standort-Analyse-Tool:

Digitale Tools, die potenzielle Ladesäulenstandorte identifizieren und bewerten

Vorteile

1. Datenbasierte Entscheidungsfindung

- **Objektivität:** Tools analysieren Standorte auf der Grundlage klarer, messbarer Kriterien (z. B. Verkehrsdaten, Stromnetzkapazität), was zu objektiveren Entscheidungen führt.
- **Präzise Bewertung:** Verschiedene Faktoren wie Nachfrage, Zugänglichkeit, Infrastruktur und potenzielle Nutzerzahlen werden systematisch berücksichtigt.

2. Effizienz

- **Zeiteinsparung:** Standort-Analyse-Tools automatisieren die Erhebung und Auswertung relevanter Daten, wodurch manuelle Analysen beschleunigt werden.
- **Skalierbarkeit:** Sie können große geografische Gebiete abdecken und dabei schnell eine Vielzahl von Standorten bewerten.

3. Anpassungsfähigkeit

- **Individuelle Kriterien:** Tools können flexibel an spezifische Anforderungen angepasst werden, z. B. für urbane oder ländliche Gebiete.
- **Dynamische Datenintegration:** Tools können aktuelle Daten (z. B. Verkehrsmuster, Energiebedarf) einbeziehen, um die Bewertung aktuell zu halten.

Nachteile

1. Hohe Anfangsinvestitionen

- **Kosten für Anschaffung und Implementierung:** Die Entwicklung, Anschaffung oder Lizenzierung solcher Tools kann teuer sein, insbesondere für kleinere Kommunen oder Organisationen.

- **Schulungsbedarf:** Mitarbeiter müssen geschult werden, um das Tool effektiv nutzen und interpretieren zu können.

2. Begrenzte Flexibilität

- **Standardisierte Algorithmen:** Viele Tools arbeiten mit vorgegebenen Algorithmen, die möglicherweise nicht alle lokalen Besonderheiten oder individuellen Anforderungen berücksichtigen.
- **Einseitiger Fokus:** Tools könnten technische Faktoren priorisieren, ohne soziale oder kulturelle Aspekte (z. B. Akzeptanz durch Anwohner) ausreichend zu berücksichtigen.

Agentur-Unterstützung

Externe Berater können fundierte Bedarfsprognosen liefern, sind jedoch meist sehr teuer. Beispiel Firma Ecolibro GmbH.

Vorteile

1. Fachliche Expertise

- **Spezialwissen:** Berater verfügen über fundiertes Know-how in der Planung von Ladeinfrastruktur und Elektromobilität.
- **Erfahrung:** Agenturen bringen Best Practices und bewährte Ansätze aus ähnlichen Projekten mit ein.

2. Objektive Analysen

- **Unabhängige Perspektive:** Als externe Partner liefern Agenturen neutrale, unvoreingenommene Analysen und Empfehlungen.
- **Fehlervermeidung:** Sie identifizieren potenzielle Schwachstellen und vermeiden interne Betriebsblindheit.

3. Ressourcenschonung

- **Entlastung interner Teams:** Unternehmen oder Kommunen können sich auf ihre Kernaufgaben konzentrieren, während die Agentur die spezialisierten Arbeiten übernimmt.
- **Effiziente Projektabwicklung:** Beraterteams sind geübt im schnellen und zielgerichteten Arbeiten.

Nachteile

1. Hohe Kosten

- **Teure Dienstleistung:** Beratungsleistungen sind in der Regel kostspielig, insbesondere bei renommierten Agenturen.
- **Budgetbelastung:** Für kleinere Kommunen oder Unternehmen können die Kosten eine erhebliche Herausforderung darstellen.

2. Abhängigkeit von Externen

- **Eingeschränkte Autonomie:** Zu starke Abhängigkeit von Beratern kann dazu führen, dass interne Kompetenzen vernachlässigt werden.
- **Know-how-Verlust:** Wenn Berater das Projekt verlassen, bleibt das Fachwissen nicht im Unternehmen.

3. Eingeschränkte Kenntnis lokaler Gegebenheiten

- **Fehlende Nähe:** Externe Berater kennen lokale Bedingungen (z. B. regionale Besonderheiten, Bürgerbedürfnisse) möglicherweise weniger gut als interne Teams.
- **Standardisierte Ansätze:** Beratungsagenturen neigen manchmal dazu, auf vorgefertigte Modelle zurückzugreifen, die nicht perfekt zur lokalen Situation passen.

Abwicklung über CPO-Anbieter (kostenlos)

Die Abwicklung über CPO-Anbieter ist ideal, da sie ganzheitliche Lösungen bieten: Sie übernehmen sowohl die Bürgeranfrage als auch die Standortanalyse mit digitalen Tools. Dadurch wird der gesamte Prozess effizient und zielgerichtet gestaltet.

Vorteile

- **Kompetenz aus einer Hand:** CPO-Anbieter kombiniert Bürgerbeteiligung und datenbasierte Standortplanung.
- **Effizienz:** Schnellere und kostensparende Prozesse durch integrierte digitale Lösungen.
- **Expertise:** Fundierte Analysen basierend auf modernsten Technologien und Fachwissen.
- **Bürgerorientierung:** Die Einbindung von Bürgerbedürfnissen schafft Akzeptanz und passgenaue Lösungen.
- **Nachhaltigkeit:** Optimierte Standortwahl minimiert Ressourcenverschwendung und maximiert die Nutzung.

Diese ganzheitliche, datengestützte Herangehensweise macht CPO-Anbieter zur besten Wahl für eine bedarfsgerechte, effiziente und bürgernahe Ladeinfrastrukturplanung.

Positiv und negative Beispiele aus Kommunen

Positives Beispiel:

Freiburg hat ein Open-Market-Verfahren gewählt. Der Prozess lief schnell und effektiv sowohl für die kommunale Verwaltung als auch für die Betreiber. Freiburg hat vor der Veröffentlichung der Standorte einen internen Workshop durchgeführt, bei dem alle beteiligten Ämter und Entscheidungspersonen die möglichen Standorte eruiert und festgelegt haben.

Negatives Beispiel:

Stuttgart hat eine Ausschreibung gewählt, bei der sie die Standorte nicht im Vorfeld festgelegt und planerisch geprüft haben, sondern nur eine Anzahl an gewünschten Standorten und Standortradien von 250 m Umkreis veröffentlicht. Dies hat zu massiven Verwaltungs-, Planungs- und Abstimmungsaufwand geführt, sodass die Ladesäulen nach 3 Jahren noch immer nicht von den Betreibern installiert wurden. Stuttgart macht nun 2025/2026 eine weitere Ausschreibung, in der sie die Standorte mit genauen Koordinaten im Vorfeld festlegen.

Handlungsempfehlung Prozess Bedarfsanalyse

Workshop mit Entscheidern

Ziel des Workshops:

Im Workshop wird entschieden, welcher Anbieter die Bedarfsanalyse für die Ladesäulenstandorte durchführen soll. Die Auswahl erfolgt anhand vordefinierter Kriterien, und die nächsten Schritte mit dem ausgewählten Anbieter werden besprochen.

Beispielhafte Agenda für den Workshop:

- **Einleitung (10 Min.):** Zielsetzung und Überblick über die Auswahlkriterien.
- **Präsentation der Anbieter (20 Min.):** Vorstellung der Anbieter und ihrer Angebote zur Bedarfsanalyse.
- **Entscheidung (20 Min.):** Bewertung der Anbieter basierend auf den Kriterien:
 - Verfügbarkeit eines Standort-Analyse-Tools

- Prüfung der Netzverfügbarkeit
- Referenzen in Deutschland
- Lieferung der Anzahl an AC- und DC-Standorten (max. eine Woche)
- Angebot von AC- und DC-Ladesäulen
- **Entscheidung und nächste Schritte (10 Min.):** Auswahl des Anbieters und Festlegung der weiteren Vorgehensweise.
- **Erwartetes Ergebnis:** Auswahl des Anbieters für die Bedarfsanalyse und Klärung der nächsten Schritte in der Zusammenarbeit.

Vorschlag Teilnehmerliste

- Projektleiter:in
- Amt für Verkehrsplanung
- Ggf. Mobilitätsmanager:in
- Eventuell sogar Mitarbeiter eines oder mehrerer CPO-Anbieter

Vorschlag Entscheidungsvorlage: Welcher Anbieter soll für Bedarfsanalyse genutzt werden?

Vorschlag Einladung

Um ein optimales Ergebnis im Kick-off-Workshop zu erzielen, sondiert der Projektleiter idealerweise vorab, wer eingeladen werden möchte bzw. muss, und betreibt im Vorfeld klares Erwartungsmanagement.

- Für was soll der Workshop sein?
- Was ist der gewünschte Zielzustand?
- Was soll entschieden werden und was nicht?

Gegebenenfalls, wenn der Teilnehmerkreis zu groß werden sollte, kann man die Workshops anhand der Agenda teilen.

Beispieltext Einladungs-E-Mail für Teilnehmer zum Kick-off-Workshop:

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Planung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur ist ein entscheidender Schritt in Richtung einer erfolgreichen Mobilitätswende. Um diesen Prozess optimal zu gestalten, laden wir Sie herzlich zu einem Workshop ein, in dem wir gemeinsam den passenden Anbieter für die Bedarfsanalyse auswählen.

Workshop-Details:

- Datum: [Datum einfügen]
- Uhrzeit: [Uhrzeit einfügen]
- Ort: [Ort oder Link für die Online-Veranstaltung einfügen]
- Dauer: [Dauer, z. B. 1 Stunde]

Agenda:

1. Einleitung (10 Min.): Zielsetzung und Überblick über die Auswahlkriterien
2. Präsentation der Anbieter (20 Min.): Vorstellung der Anbieter und ihrer Angebote zur Bedarfsanalyse
3. Entscheidung (20 Min.): Bewertung der Anbieter basierend auf folgenden Kriterien:
 - a) Verfügbarkeit eines Standort-Analyse-Tools
 - b) Prüfung der Netzverfügbarkeit
 - c) Referenzen in Deutschland
4. Lieferung der Anzahl an AC- und DC-Standorten (max. eine Woche)
5. Angebot von AC- und DC-Ladesäulen
6. Entscheidung und nächste Schritte (10 Min.): Auswahl des Anbieters und Festlegung der weiteren Vorgehensweise

Ziel des Workshops:

- Auswahl eines geeigneten Anbieters für die Bedarfsanalyse und Klärung der nächsten Schritte für die Zusammenarbeit.

Bitte bestätigen Sie Ihre Teilnahme bis zum [Datum einfügen] per E-Mail an [Kontakt-E-Mail einfügen]. Für Rückfragen stehen wir Ihnen ebenfalls unter [Telefonnummer einfügen] zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und auf einen konstruktiven Austausch!

Mit freundlichen Grüßen

[Ihr Name]

[Ihre Position/Titel]

[Institution/Abteilung]

Konzept Schritt 6: Festlegung des Vergabeprozesses von Standorten an Anbieter

Vergabeprozess im Open-Market-Verfahren

Die empfohlene Vorgehensweise für die meisten Kommunen ist das „kleine Vergabeverfahren“ oder „Open-Market-Verfahren“, da es einfach und effizient ist:

1. Standorte identifizieren: Die Kommune teilt die verfügbaren Standorte für Ladesäulen öffentlich mit oder lässt Standortvorschläge von CPOs innerhalb eines festgelegten Zeitraumes und ausgewiesenen (Flächen-)Gebietes zu.
2. Interessenbekundungsverfahren durchführen: Betreiber können sich auf die Standorte bewerben.
3. Diskriminierungsfreie Vergabe sicherstellen: Die Vergabe erfolgt nach transparenten (Veröffentlichung!) und fairen Kriterien, ohne bestimmte Anbieter zu bevorzugen.

Festlegung des Auswahlverfahrens (max. 2 Wochen)

Falls die Anzahl qualifizierter Bewerber die verfügbaren Standorte übersteigt, definieren Sie ein faires Auswahlverfahren. Optionen sind:

- **Losverfahren:** Zufällige Auswahl, wenn alle Bewerber gleichwertig qualifiziert sind.
- **Punktesystem:** Vergabe nach Punktwertung der Kriterien (z. B. Preis, Erfahrung, Servicequalität).

Anpassung bzw. Ergänzung der Sondernutzungssatzung

Eine zentrale Grundlage für den Vergabeprozess von Ladesäulen im öffentlichen Raum bildet die Sondernutzungssatzung. Als beispielhaft und vom Kartellamt positiv hervorgehoben gilt die Sondernutzungssatzung der Stadt Görlitz (siehe Anlage 1), die als Orientierungshilfe für andere Kommunen dienen kann.

Um die bestehende Satzung auf ihre Praxistauglichkeit und rechtliche Konformität zu prüfen, sollte eine umfassende Analyse durchgeführt werden. Dabei kann die Einholung juristischer Beratung durch die Kommune sinnvoll sein. Basierend auf den Ergebnissen dieser Analyse können Anpassungs- oder Ergänzungsvorschläge erarbeitet werden. Gegebenenfalls ist es notwendig, die bestehende Sondernutzungssatzung entsprechend zu überarbeiten, um sie optimal an die Anforderungen des Vergabeprozesses anzupassen.

Konzept Schritt 7: Festlegung Prozess Anbieterauswahl

Zusammenfassung

Die Festlegung des Prozesses zur Anbieterauswahl verfolgt das Ziel, ein strukturiertes, nachvollziehbares und zielgerichtetes Verfahren zu etablieren, das die Kommune in die Lage versetzt, den optimalen Anbieter für die Ladeinfrastruktur auszuwählen. Der Fokus liegt auf der Berücksichtigung spezifischer kommunaler Anforderungen, einer transparenten Bewertung und der Einhaltung wirtschaftlicher, technischer und ökologischer Kriterien.

Zielzustand

Der Zielzustand ist ein klar definierter, dokumentierter und durchgeführter Auswahlprozess, der:

- **Transparenz und Objektivität gewährleistet:** Entscheidungen beruhen auf messbaren und klar formulierten Kriterien.
- **Minimalen Verwaltungsaufwand für die Kommune** erfordert, während der Anbieter ein Rundum-sorglos-Paket bietet.
- **Einen Anbieter auswählt**, der bedarfsgerecht und nachhaltig arbeitet, höchste Qualitätsstandards bietet und regionale Synergien nutzt.
- **Langfristige Wirtschaftlichkeit und Effizienz** sicherstellt, indem alle relevanten Kosten, Leistungen und Beteiligungen fair geregelt sind.

Wichtige Kriterien bei der Auswahl von Ladesäulenanbietern

1. Rundum-sorglos-Service (minimaler Aufwand für die Kommune)

Der Anbieter sollte alle Aspekte der Ladeinfrastruktur eigenständig und professionell übernehmen, inklusive:

- **Bedarfsanalyse:** Eine fundierte Analyse zur Ermittlung des Ladebedarfs ist essenziell. Der Anbieter sollte Standorte prüfen und bewerten, indem er Nutzerdaten analysiert, technische Machbarkeit sicherstellt und künftige Anforderungen berücksichtigt.
- **Standortauswahl:** Die Identifikation der besten Standorte erfolgt auf Basis von Nutzeranforderungen, wie z. B. Zugänglichkeit und Frequenz, sowie der Verfügbarkeit von Netzanschlüssen. Gleichzeitig sind die Interessen der Kommune, etwa städtebauliche Aspekte oder Vorgaben aus der Verkehrsplanung, einzubeziehen.
- **Planung und Genehmigung:** Nennung des Errichtungszeitplans und Unterstützung beim internen kommunalen Genehmigungsverfahren.

- **Netzanschluss:** Eine zentrale Aufgabe ist die Koordination mit den lokalen Netzbetreibern, um eine zuverlässige und reibungslose Anbindung an das Stromnetz sicherzustellen. Dies schließt die Abstimmung der technischen Anforderungen und Terminplanung ein.
- **Aufbau und Installation:** Der Anbieter sollte den Bau und die Installation der Ladeinfrastruktur durch lokale, qualifizierte Unternehmen durchführen lassen, insbesondere durch erfahrene Tiefbau- und Elektrobetriebe. Dies gewährleistet eine fachgerechte Umsetzung und stärkt zugleich die regionale Wirtschaft.

2. Zuverlässige Hardware und Software

- **Langlebigkeit:** Robuste, wetterbeständige Hardware für den öffentlichen Raum.
- **Eichrechtskonforme Hardware.**
- **Software:** Intuitive Bedienbarkeit, regelmäßige Updates und Datensicherheit.
- **Nachweis von Nachhaltigkeit:** Einsatz umweltfreundlicher Materialien und nachhaltiger Produktionsverfahren.

3. Nutzerfreundlichkeit und Design

- **Design:** Ästhetisches Erscheinungsbild, das sich harmonisch ins Stadtbild einfügt. Eine Kommune kann z. B. ein Farbschema der Ladesäule vorgeben.
- **Zusätzliche Funktionen:** Anfahrschutz und Sicherheit, optional akustische Signale (z. B. für Barrierefreiheit).

4. Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit

- **Barrierefreie Nutzung:** Ergonomische Bedienhöhe, klare Beschriftung und Anleitung zur Verwendung, taktile Elemente für Sehbehinderte.
- **Ökostrom:** Verpflichtung zur Nutzung von 100 % erneuerbarer Energie.

5. Umsetzungsgeschwindigkeit und Flexibilität

- **Kurze Realisierungszeit:** Nach Erteilung der Sondernutzungsgenehmigung muss die Installation und Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur innerhalb von neun Monaten abgeschlossen sein.
- **Regionale Partner:** Zusammenarbeit mit lokalen Betrieben (Tiefbau, Elektriker).

6. Wirtschaftlichkeit und Abrechnung

- **Marktübliche Preise:** Faire Strompreise für Endkunden, transparente Gebührenstruktur.
- **Faire Beteiligung:** Vereinbarung von jährlichen Sondernutzungsgebühren.
- **Bezahlmethoden:** Unterstützung von gängigen Methoden wie EC-Karte, Kreditkarte, App oder Plug & Charge.

7. Partnerschaft mit Kommunen

- **Kooperation mit Stadtwerken:** Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit örtlichen Energieversorgern.
- **Co-Branding:** Möglichkeit zur Integration kommunaler Logos und Farben.
- **Datenbereitstellung:** Offenlegung von Nutzungsdaten für kommunale Planungszwecke.

8. Service und Support

- **24/7-Kundensupport:** Rund um die Uhr erreichbar, deutschsprachig.
- **Regionaler Ansprechpartner:** Persönliche Betreuung durch einen Ansprechpartner vor Ort.

9. Referenzen

- **Referenzen:** Die Anbieter müssen bereits installierte öffentlich zugängliche Ladesäulen sowie ausreichend Kenntnis der Regulatorik und Betriebserfahrung in Deutschland vorweisen.

Zusammenfassung der Kriterien

Die Anbieterbewertung erfolgt anhand klarer Qualifizierungs- und Bewertungskriterien in den Bereichen:

1. Serviceumfang (Rundum-sorglos)
2. Technische Zuverlässigkeit (Hardware/Software)
3. Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit
4. Wirtschaftlichkeit und Abrechnung
5. Zusammenarbeit mit kommunalen Akteuren
6. Erfahrungen und Referenzen in Deutschland

Ein strukturierter Bewertungsprozess, z. B. ein Punktesystem oder eine Gewichtung der Kriterien, stellt sicher, dass der optimale Anbieter für die Bedarfsanalyse und Umsetzung der Ladeinfrastruktur ausgewählt wird.

Erstellung eines Sondernutzungsvertrags (max. 2 Tage):

Ein Sondernutzungsvertrag regelt die Rechte und Pflichten der Anbieter. Empfohlene Vertragsinhalte sind:

- **Laufzeit:** Empfohlene Laufzeit entsprechend der Dimensionierung der Standorte sowie der eingesetzten Technologiestandards für Ladeinfrastruktur (AC, Low-DC oder HPC). Hier ist zu beachten, dass Betreiber eine gewisse Vertragslaufzeit brauchen, um einen wirtschaftlichen Betrieb und Amortisierung von Investitionskosten zu erreichen.
- **Aufbau- und Abbaufristen:** Festlegung einer maximalen Frist für Errichtung und Abbau der Ladesäulen. Wir empfehlen eine Aufbaufrist von 6–9 Monaten.
- **Beschilderung:** Vorgaben zur einheitlichen Beschilderung der Ladesäulen (Anlage 4).
- **Sondernutzungsgebühr:** Festlegung einer angemessenen Gebühr für die Nutzung des öffentlichen Raums. Üblicherweise ist mit 100 € pro Ladesäule pro Jahr zu rechnen.

Konzept Schritt 8: Festlegung Prozess Standortauswahl

Das Festlegen von Standortkriterien für öffentliche Ladesäulen im Vorfeld ist entscheidend, um eine effiziente, nutzerorientierte und nachhaltige Ladeinfrastruktur zu gewährleisten. Klare Kriterien ermöglichen es Marktteilnehmern wie CPOs, die besten Standorte gezielt zu identifizieren und vorzuschlagen und so sowohl den Bedürfnissen der Nutzer – wie Erreichbarkeit, Sicherheit und Verfügbarkeit – als auch wirtschaftlichen, technischen und städtebaulichen Anforderungen zu entsprechen. Sie fördern eine transparente und objektive Entscheidungsfindung, vermeiden ineffiziente Standorte und minimieren Konflikte mit kommunalen Interessen. Zudem schaffen sie Planungssicherheit für alle Beteiligten und erleichtern Genehmigungsprozesse.

Übersicht über wichtige Kriterien bei der Standortauswahl

Prüfen Sie die geltenden straßenrechtlichen Vorschriften und definieren Sie zentrale Kriterien für Ladesäulenstandorte:

- **Abstände** zu bestehenden Strukturen (Bäume, Parkautomaten usw.)
Wir empfehlen 2 m Abstand zwischen Ladesäule und Baum, 1 m Abstand zu bestehender Infrastruktur.
- **Gehwegbreite und Restbreite** zur Gewährleistung der Sicherheit
Wir empfehlen eine Restgehwegbreite von mind. 1,50 m.
- **Größe und Ausrichtung** der Parkplätze (Längs-, Senkrecht- oder Schrägparkplätze)
Wir empfehlen folgende Maße (siehe Anlage 5).
- **Platzierung der Ladesäule** (zwischen den Parkständen, auf der angrenzenden Grünfläche oder auf dem Gehweg)
- **Keine Beeinträchtigung** benachbarter Parkplätze und Radwege
- **Barrierefreiheit**
Wir empfehlen die Errichtung der Ladesäule auf einem eigenen Parkplatz zur Sicherung der Barrierefreiheit.
- **Ausgewogene Verteilung** der Ladepunkte im jeweiligen Stadtteil

Abstimmung und Genehmigung der Standorte durch zuständige Ämter (max. 1–2 Wochen): Standort-Auswahl-Gremium

Die vorgeschlagenen Standorte müssen von den relevanten Ämtern geprüft und genehmigt werden. Beteiligt sind z. B.:

- Umweltamt (Umweltschutz und Baumabstände)
- Denkmalschutzamt (Schutz historischer Bereiche)
- Grünflächenamt (Erhalt von Grünflächen)
- Bauamt/Stadtentwicklungsamt (bauliche und städtebauliche Anforderungen)
- Netzbetreiber (Stromversorgung und Anschlussmöglichkeiten)

Wir empfehlen, einen gemeinsamen Workshop zur Festlegung der Ladesäulenstandorte zu organisieren, bei dem alle relevanten Ämter an einem Tisch sitzen. So können alle Beteiligten – von Umweltamt über Denkmalschutz bis hin zu Stadtentwicklung und Tiefbau – frühzeitig einbezogen werden und ihre jeweiligen Anforderungen und Bedenken direkt einbringen. Dieser Workshop ermöglicht eine abgestimmte Entscheidungsfindung und verhindert spätere Konflikte oder Anpassungen, was den gesamten Planungsprozess erheblich beschleunigt und transparenter gestaltet.

Berücksichtigung künftiger kommunaler Projekte (1 Tag)

Achten Sie auf geplante Projekte, die in den kommenden 8–10 Jahren durchgeführt werden sollen, wie:

- **Erweiterung von Radwegen**
- **Verkehrsberuhigende Maßnahmen**
- **Begrünung öffentlicher Flächen**

Diese Flächen sollten nicht zur Errichtung von Ladesäulen vorgesehen werden, um zukünftige Konflikte zu vermeiden.

Standortbegehung und Dokumentation (max. 2 Tage)

Organisieren Sie eine gemeinsame Begehung der Standorte mit allen Entscheidungsträgern.

Dabei werden:

- **Fotos** der Standorte gemacht.
- **Ausmessen** der Gehweg- und Parkplatzbreiten sowie der Abstände zu Bäumen und anderen Strukturen.
- **Dokumentation** aller Messwerte und Standortdaten durch die Projektleitung (diese Dokumentation wird zentral hinterlegt und dient als Referenz für den weiteren Planungsprozess).

Konzept Schritt 9: Budget

Erstellen Sie eine detaillierte Aufstellung der veranschlagten Kosten für die Umsetzung, basierend auf den getroffenen Entscheidungen. Diese Aufstellung sollte intern innerhalb der Kommune bzw. der zuständigen Abteilung erfolgen, um eine transparente Übersicht über die entstehenden internen Kosten zu gewährleisten.

Dabei sollten insbesondere die folgenden Punkte berücksichtigt werden:

- **Personalkosten:** Zusätzliche Arbeitsstunden der Mitarbeiter, die für die Umsetzung erforderlich sind.
- **Sachkosten:** Aufwendungen für Materialien, Dienstleistungen oder sonstige Ressourcen.
- **Verwaltungsaufwand:** Zeit und Kosten für Abstimmungen, Planungen und Berichte.
- Die Zielsetzung ist es, eine klare Kostenübersicht zu erhalten.

Konzept Schritt 10: Präsentation und Verabschiedung des Konzepts durch Gremium

Legen Sie das Konzept dem Stadtrat zur finalen Abstimmung vor.
Dies umfasst:

- Die Liste der Standorte,
- die Verfahrensweise,
- den Zeitplan und die festgelegten Kriterien zur Auswahl der Anbieter.

Umsetzung 1: Durchführung Bedarfsanalyse

Herzlichen Glückwunsch zur erfolgreichen Erstellung des Konzepts. Nun geht es an die Umsetzung.

Führen Sie eine Bedarfsanalyse anhand des im Kick-off-Workshop abgestimmten Vorgehensweise durch, um den tatsächlichen Bedarf an Ladeinfrastruktur festzustellen, oder prüfen Sie eingereichte Standortvorschläge von CPOs, da diese bereits wichtige Kriterien wie Auslastungs- und Wirtschaftlichkeitspotentiale mit in die Betrachtung der Standortattraktivität mit einfließen lassen.

Sofern die Bedarfsanalyse eigenständig durchgeführt wird, sind folgende vorgestellte Methoden (Konzept Schritt 4: Festlegung Prozess Bedarfsanalyse) möglich:

Bürgerumfragen: Online-Umfragen zur Bedarfsermittlung in der Bevölkerung.

Standort-Analyse-Tool: Digitale Tools, die potenzielle Ladesäulenstandorte identifizieren und bewerten.

Agentur-Unterstützung: Externe Berater können fundierte Bedarfsprognosen liefern, sind jedoch meist sehr teuer. Beispiel Ecolibrio.

Abwicklung über CPO-Anbieter (kostenlos): Vollumfängliche Bedarfsanalyse auf der Basis von Standort-Analyse-Tools und aktiver Bürgerumfragen.

Zusammenfassung:

Sie sollten sich bei der Durchführung einer Bedarfsanalyse auf eine Mischung aus Daten und aktiven Bürgerumfragewerten verlassen. Die Bedarfsanalyse bildet die Basis eines nachhaltigen und bedarfsgerechten Ausbaus Ihrer Ladeinfrastruktur.

Zielzustand:

Sie kennen den kurz-, mittel und langfristigen Bedarf in ihrer Kommune für AC- und DC-Ladesäulen, beispielsweise in grafischer Anordnung von Planquadraten.

Umsetzung 2: Erstellen von rechtlichen Dokumenten, ggf. Änderung der Satzung

Im Rahmen des Konzeptes zum Aufbau von Ladesäulen ist die Erstellung und, falls erforderlich, die Anpassung rechtlicher Dokumente ein wesentlicher Bestandteil. Dazu gehören unter anderem:

- **Erstellung von rechtlichen Grundlagen:** Erstellung eines Sondernutzungsvertragsentwurfs/Genehmigungen und anderen rechtlichen Unterlagen, die den Aufbau und Betrieb der Ladesäulen regeln.
Beispiel Sondernutzungsvertrag siehe Anhang 2
- **Satzungsänderungen:** Falls erforderlich, Anpassung bestehender kommunaler Satzungen, um den rechtlichen Rahmen an die spezifischen Anforderungen des Projekts anzupassen. Dies könnte z. B. Regelungen zur Sondernutzung auf öffentlichen Flächen (speziell für Ladesäulen) umfassen.
Beispiel Sondernutzungssatzung siehe Anhang 1
- **Abstimmungen mit Behörden und Gremien:** Sicherstellung, dass alle Änderungen und Dokumente mit den zuständigen Gremien abgestimmt und rechtlich abgesichert sind.
- Die Zielsetzung ist es, eine rechtssichere Grundlage für die Umsetzung des Projekts zu schaffen und dabei die kommunalen Interessen sowie rechtliche Anforderungen zu berücksichtigen.

Umsetzung 3: Erstellung von Standortvorschlägen

Erstellung von Standortvorschlägen der Stadt an den Anbieter:

Kriterien und Inhalte

Um die Standortvorschläge klar und nachvollziehbar an den Anbieter zu übermitteln, sollte für jeden potenziellen Standort ein detaillierter Steckbrief erstellt werden. Dieser Steckbrief umfasst die folgenden Elemente:

1. Technologieempfehlung aus der Bedarfsanalyse

- **Empfohlene Technologie:** AC-Ladesäulen, DC-Schnellladestation oder eine Kombination aus beiden.
- **Kapazität:** Anzahl der Ladepunkte (z. B. 2 AC-Anschlüsse oder 1 DC-Anschluss mit x kW Leistung).
- **Grund der Wahl:** Kurzbeschreibung, warum diese Technologie für den Standort geeignet ist (z. B. hoher Durchgangsverkehr, Nähe zu Wohngebieten).

2. Übersicht auf Stadtkarte (Vogelperspektive)

- **Kartenausschnitt:** Markierung des Standortes in einer Stadtkarte, vorzugsweise aus einer Vogelperspektive (Google Maps, GIS-Tool).
- **Zusatzinfos:** Umgebung markieren (z. B. relevante Zielorte wie Supermärkte, Bahnhöfe, Wohngebiete, Parks).

3. Ansicht in Streetview

- **Straßenansicht des Standorts:** Ein Screenshot oder Link zu Google Street View, um den Standort visuell darzustellen.
- **Erweiterte Visualisierung:** Optionale Visualisierung mit Anmutung der Ladesäule (z. B. skizzierte Integration der Ladesäule ins Straßenbild).

4. Google-Maps-Link

- **Exakter Standort-Link:** Ein klickbarer Link zu Google Maps für eine schnelle Standortüberprüfung.

5. Netzverfügbarkeit

- **Technische Machbarkeit:** Darstellung der Netzverfügbarkeit oder der Nähe zu Stromanschlüssen am Standort.
- **Optionen:** Hinweise zu möglichen Herausforderungen oder Vorteilen der Netzverbindung (z. B. ausreichend Kapazität, Entfernung zum nächsten Verteilerkasten).

6. Kurze Begründung

Eignung des Standorts:

- Kurzer, prägnanter Text, warum dieser Standort geeignet ist.
- Berücksichtigung von Zielgruppen, Verkehrsmustern, Umgebung und technischen Machbarkeiten.
- Bürgerfreundlichkeit: Eventuelle Vorteile für die lokale Bevölkerung (z. B. barrierefreie Zugänglichkeit, Nähe zu Freizeit- oder Einkaufszentren).

7. Alternativvorschlag in unmittelbarer Umgebung (optional)

- **Ausweichstandort:** Ein alternativer Standortvorschlag innerhalb von 100–500 Metern, falls der primäre Standort aus technischen oder rechtlichen Gründen nicht realisierbar ist.
- **Abweichungen:** Hinweis auf Unterschiede zwischen Haupt- und Alternativstandort (z. B. Netzverfügbarkeit, Größe, Zugang).

Zusammenfassung des Steckbriefs

Checkliste der Inhalte für jeden Standort:

- **Technologieempfehlung:** AC, DC, Leistung, Kapazität.
- **Stadtkarte (Vogelperspektive):** Markierter Standort mit Umgebung.
- **Streetview-Ansicht:** Visuelle Darstellung inkl. skizzierter Anmutung der Ladesäule.
- **Google-Maps-Link:** Für präzise Verortung.
- **Netzverfügbarkeit:** Technische Machbarkeit und Netzkapazität prüfen.
- **Kurze Begründung:** Relevanz und Eignung des Standorts.
- **Alternativvorschlag:** Vorschlag eines nahegelegenen Standorts.

Dieser Ansatz stellt sicher, dass der Anbieter eine klare, verständliche und technisch fundierte Grundlage erhält, um die vorgeschlagenen Standorte effizient zu bewerten und umzusetzen.

Aufwand für die eigenständige Erstellung von Standortvorschlägen (pro Standort):

- Recherche (Google Maps, Netz-Karte): 1–2 Stunden
- Erstellung des Steckbriefs (inkl. Karten, Begründung, Links): 1–2 Stunden
- Gesamter Zeitaufwand: 2–4 Stunden pro Standort

Aufwand für die Erstellung von Standortvorschlägen über eine Agentur

Die Beauftragung einer externen Agentur zur Erstellung von Standortvorschlägen für Ladeinfrastruktur kann je nach Umfang und Komplexität des Projekts variieren. Typischerweise liegen die Kosten pro Standort zwischen 500 € und 1.000 €. Diese Schätzung umfasst die Durchführung von Bedarfsanalysen, Standortbewertungen, Netzverfügbarkeitsprüfungen und die Erstellung detaillierter Berichte.

Aufwand für die Erstellung von Standortvorschlägen mit einem CPO-Anbieter

CPO-Anbieter bieten die Erstellung von Standortvorschlägen kostenfrei, bürgernah und datenbasiert an – unverbindlich und ohne finanziellen Aufwand für die Kommune.

Umsetzung 4: Verabschiedung der Standortvorschläge im Standort-Auswahl-Gremium

1. Vorbereitung

Begehung durch den Projektleiter:

- Vorabprüfung der vorgeschlagenen Standorte vor Ort, inklusive Netzverfügbarkeit und Umgebungsanalyse.
- Sicherstellen, dass die Standorte den verabschiedeten Kriterien entsprechen und technische sowie infrastrukturelle Anforderungen erfüllt sind.

2. Durchführung der Verabschiedung

Entscheidung durch das Standortgremium:

- Das in Konzept Schritt 3 festgelegte Standort-Auswahl-Gremium trifft die endgültige Entscheidung über die Freigabe der Standorte.
- **Ablauf der Verabschiedung:**
 - Präsentation der Ergebnisse der Bedarfsanalyse, um die Standortauswahl zu untermauern.
 - Präsentation der verabschiedeten Standortkriterien, um die Basis der Entscheidungsfindung zu verdeutlichen.
 - Detaillierte Vorstellung der Standortvorschläge durch den Projektleiter anhand von:
 - Steckbriefen
 - Google Maps/Earth-Darstellungen/Streetview oder ähnlichen visuellen Hilfsmitteln

3. Umgang mit Vetos

Vorgehen bei Ablehnung eines Standorts:

- Alternativen in der unmittelbaren Umgebung werden live geprüft.
- Vor-Ort-Analyse durch das Gremium und den Projektleiter, inkl. Stromverfügbarkeit.
- Alternativer Standort wird, wenn möglich, direkt verabschiedet.

Ergebnis

Freigabe und Dokumentation:

- Das Gremium verabschiedet die finalen Standorte für die Umsetzung.
- Dokumentation der Entscheidungen inkl. Begründungen und etwaiger Alternativvorschläge.

Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die Standortentscheidungen auf einer fundierten, transparenten Basis getroffen werden und bei Konflikten schnelle Lösungen ermöglicht werden.

Umsetzung 5: Bildung von Standortpaketen und Veröffentlichung

Bildung von Standortpaketen und Veröffentlichung der Kriterien und Standorte

Bildung von Standortpaketen

Zur effektiven Vergabe und Umsetzung der Ladesäulenstandorte werden die Standorte in Pakete (Lose) gebündelt, um unterschiedliche Anbieter anzusprechen und die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern. Die Einteilung erfolgt wie folgt:

- **Bis zu 5 Standorte:** 1 Los
- **Bis zu 15 Standorte:** 1–3 Lose
- **Bis zu 50 Standorte:** 3–5 Lose
- **Bis zu 100 Standorte:** 5–10 Lose

Durch diese Struktur wird die Vergabe übersichtlich und ermöglicht es sowohl großen als auch kleinen Anbietern, sich zu beteiligen.

Veröffentlichung der Kriterien und Standorte

Die finalen Kriterien und Standorte sollen transparent und öffentlich kommuniziert werden, um die Beteiligung potenzieller Interessenten sicherzustellen. Empfohlene Kanäle:

- **Website der Kommune:** Veröffentlichung der Informationen und Details zu den Kriterien.
- **Flächentool der NOW GmbH:** Integration der Standortvorschläge für die öffentliche Einsichtnahme.
- **E-Mail-Kommunikation:** Direktinformation an Interessenten, die eine Interessenbekundung abgegeben haben.

Empfehlung für den Vergabeprozess

Zeitraum zwischen Veröffentlichung und Zuteilung: 2–4 Wochen, um Anbietern ausreichend Zeit zur Prüfung und Angebotsabgabe zu geben.

Klare Richtlinien: Bereitstellung aller relevanten Kriterien, Standortinformationen und Anforderungen im Vorfeld, um eine rechtssichere und effiziente Vergabe zu gewährleisten.

Ergebnis

Durch die strukturierte Bildung von Standortpaketen, die transparente Veröffentlichung der Kriterien und eine realistische Fristsetzung wird der Vergabeprozess professionell, wettbewerbsfähig und nachhaltig gestaltet. Dies fördert eine effektive Planung und Nutzung des öffentlichen Raums für Ladeinfrastruktur.

Umsetzung 6: Analyse der Interessensbekundungen durch Anbieter und Zuteilung

Filterung der Anbieter anhand festgelegter Anbieterkriterien:

Anwendung der Anbieterkriterien gemäß Vergabeprozess

Die Auswahl geeigneter Anbieter erfolgt durch eine Prüfung der im Vergabeprozess definierten Anbieterkriterien. Diese Kriterien dienen dazu, sicherzustellen, dass nur qualifizierte Anbieter in den weiteren Prozess aufgenommen werden.

Siehe Konzept Schritt 6

Einsatz einer Übersichtstabelle

Zur Vereinfachung und Standardisierung des Bewertungsprozesses wird den Anbietern eine Übersichtstabelle bereitgestellt. In dieser Tabelle tragen die Anbieter eigenständig die relevanten Informationen und Nachweise ein, die die Erfüllung der Kriterien belegen.

Schritte im Filterprozess

1. Erfassung der Anbieterangaben: Die eingereichten Tabellen werden geprüft und mit den Anforderungen abgeglichen.
2. Vergleich mit den Kriterien: Nur Anbieter, die alle Muss-Kriterien erfüllen, gelangen in die nächste Vergabestufe.

Dokumentation: Die Ergebnisse der Filterung werden nachvollziehbar dokumentiert, um Transparenz im Prozess zu gewährleisten.

Diese strukturierte Vorgehensweise stellt sicher, dass der Vergabeprozess effizient und objektiv durchgeführt wird.

Zuteilung von Losen

- **Zuteilung bei nur einem geeigneten Anbieter für alle Lose:**
Wenn sich lediglich ein geeigneter Anbieter auf alle ausgeschriebenen Lose bewirbt, ist es zulässig, diesem Anbieter alle Lose zuzuteilen, sofern er die Anforderungen für jedes einzelne Los erfüllt. Diese Lösung ist insbesondere sinnvoll, um eine effiziente und schnelle Umsetzung sicherzustellen.
- **Vorgehen bei zu wenigen Bewerbungen:**
Falls die Anzahl der eingegangenen Bewerbungen die ausgeschriebenen Lose nicht vollständig abdeckt, ist eine erneute Veröffentlichung der un-

besetzten Lose in Erwägung zu ziehen. Alternativ können die unbesetzten Lose an die wenigen Anbieter gleichmäßig vergeben werden.

- **Zuteilung bei nur einer Bewerbung pro Los:**
In Fällen, in denen für ein Los genau eine Bewerbung eingeht, wird das betreffende Los dem entsprechenden Anbieter zugeteilt, vorausgesetzt, er erfüllt die Eignungs- und Zuschlagskriterien.
- **Zuteilung bei mehreren Bewerbungen auf ein Los:**
Wenn mehrere Bewerbungen für ein Los eingehen, erfolgt die Vergabe auf Grundlage der zuvor festgelegten und bekanntgegebenen Zuschlagskriterien. Diese Kriterien könnten z. B. die Qualität der angebotenen Leistungen, wirtschaftliche Aspekte oder Nachhaltigkeitskriterien umfassen. Ein transparenter Bewertungsprozess ist sicherzustellen, um eine faire Vergabe zu gewährleisten.

Umsetzung 7: Verfolgung des Umsetzungsfortschritt und regelmäßige Berichterstattung

Pflicht des Anbieters: Fortschrittskommunikation an die Kommune

Der Anbieter ist verpflichtet, den Umsetzungsfortschritt regelmäßig und transparent an die Kommune zu kommunizieren. Dabei sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

- **Ausbaufortschritt:** Bericht über den aktuellen Status der Errichtung und Inbetriebnahme der Ladesäulen sowie die Einhaltung des vereinbarten Zeitplans.
- **Problemfälle:** Meldung und Erklärung von Herausforderungen oder Verzögerungen, einschließlich der geplanten Maßnahmen zur Lösung.
- **Nutzung und Auslastung der Ladesäulen:** Regelmäßige Übermittlung von Daten zur tatsächlichen Nutzung und Auslastung, um eine bedarfsorientierte Planung zu gewährleisten.
- **Planungen zur Erweiterung:** Vorstellung von Konzepten und Strategien für die Erweiterung des Ladesäulenangebots auf Grundlage der bisherigen Ergebnisse.

Umsetzungsunterstützung

Vor allen Dingen bei der Beantragung und Genehmigung von Netzanschlüssen kann die Kommune den Anbietern bei der Umsetzung helfen, indem sie frühzeitig den lokalen Verteilnetzbetreiber ins Boot holt und um rasche Bearbeitung der Anträge bittet.

Anlagen

1. Sondernutzungssatzung von Görlitz (vom Kartellamt hervorgehoben)
2. Beispiel Sondernutzungsvertrag
3. Beispiel Sondernutzungserlaubnis
4. Beispiel für Beschilderung
5. Parkplatzskizzen mit empfohlenen Maßen
6. Bürgermeisterkampagne

Anlage 1

Satzung der Großen Kreisstadt Görlitz über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in Görlitz (Sondernutzungssatzung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.07.2013 (Amtsblatt Nr. 16 vom 30. Juli 2013) geändert durch:

§ 11 Pflichten des Sondernutzers nach der Ausübung
§ 12 Haftung und Sicherheiten

Lfd. Nr.	Ändernde Satzung/Verordnung	Datum	veröffentlicht im Amtsblatt	Geänderte Paragraphen	Art der Änderung
1.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 29.03.2019	Nr. 04 vom 16.04.2019	Abschnitt 2, Unterabschnitt 3, § 12 a und § 12 b Anlage 1, Punkt 2.7 und 2.8 Anlage 1, Punkt 6.6 und 6.7	eingefügt eingefügt eingefügt
2.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 27.11.2020	Nr. 01 vom 19.01.2021	Anlage 2 (Karte)	geändert
3.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 26.02.2021	Nr. 03 vom 16.02.2021	§ 18 (3) Satz 2 Anlage 1 lfd. Nr. 2, Nrn. 2.9 - 2.13	geändert eingefügt
4.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 19.04.2021	Nr. 05 vom 18.05.2021	§ 25 (3) Satz 1 Ziffer 6	eingefügt
5.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 17.12.2021	Nr. 01 vom 18.01.2022	§ 25 (3) Satz 1 Ziffer 6	geändert
6.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 28.01.2022	Nr. 02 vom 15.02.2022	Anlage 1 lfd. Nr. 2, Nrn. 2.9 - 2.13	neu gefasst
7.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 06.12.2022	Nr. 12 vom 20.12.2022	Anlage 1 lfd. Nr. 2, Nrn. 2.9 - 2.13	neu gefasst
8.	Änderungssatzung Sondernutzungssatzung	zur 25.11.2022	Nr. 12 vom 20.12.2022	§ 25 Abs. 3 Satz 1	geändert

Satzung der Großen Kreisstadt Görlitz über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in Görlitz (Sondernutzungssatzung) in der Fassung der 8. Änderungssatzung zur Sondernutzungssatzung

Inhaltsübersicht**Abschnitt 1. Allgemeine Vorschriften**

- § 1 Anwendungsbereich
§ 2 Begriffsbestimmungen

Abschnitt 2. Erlaubnis und Ausübung der SondernutzungUnterabschnitt 1. Erlaubnis

- § 3 Erlaubnispflichtige Sondernutzung
§ 4 Erlaubnisfreie Sondernutzung
§ 5 Erlaubnisvoraussetzungen
§ 6 Erlaubnisverfahren
§ 7 Erlaubnis und Nebenbestimmungen
§ 8 nachträgliche Anordnungen
§ 9 Erlaubnis und andere behördliche Entscheidungen, private Rechte

Unterabschnitt 2. Ausübung

- § 10 Pflichten des Sondernutzers während der Ausübung

- § 12 a Unterabschnitt 3. Carsharing und Ladesäulen
 Carsharing
 § 12 b Errichtung und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile

Abschnitt 3. Beseitigung durch die Stadt

- § 13 Hinweis auf Ersatzvornahme, unmittelbare Ausführung

Abschnitt 4. Wahlwerbung

- § 14 Unterabschnitt 1. Allgemeine Vorschriften
 Anwendungsbereich
 § 15 Begriffsbestimmungen

Unterabschnitt 2. Erlaubnis und Ausübung der Wahlwerbung
 § 16 Erlaubnispflichtige Wahlwerbung
 § 17 Erlaubnisvoraussetzungen
 § 18 Erlaubnisverfahren
 § 19 Erlaubnis und Nebenbestimmungen
 § 20 nachträgliche Anordnungen
 § 21 Erlaubnis und andere behördliche Entscheidungen
 § 22 Pflichten des Sondernutzers während der Ausübung
 § 23 Pflichten des Sondernutzers nach der Ausübung
 § 24 Haftung und Sicherheiten, Beseitigung

Abschnitt 5. Gebühren und Kosten

- § 25 Erhebung von Gebühren und Kosten
 § 26 Gebührenschildner
 § 27 Gebührenbemessung
 § 28 Entstehung und Fälligkeit der Gebührenschild
 § 29 Gebührenerstattung
 § 30 Billigkeitsmaßnahmen

Abschnitt 6. Ordnungswidrigkeiten

- § 31 Hinweis auf gesetzliche Ordnungswidrigkeiten

Abschnitt 7. Übergangs- und Schlussvorschriften

- § 32 Übergangsregelungen
 § 33 Sonstige Bestimmungen und In-Kraft-Treten

 Anlage 1 Gebührenverzeichnis
 Anlage 2 Karte des schützenswerten historischen Stadtkerns

Abschnitt 1. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Anwendungsbereich

(1) ¹Diese Satzung regelt die Ausübung der Sondernutzung für die Gemeindestraßen, Wege und Plätze sowie für die Ortsdurchfahrten der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen (nachfolgend "öffentliche Straßen" genannt) in der Stadt Görlitz (nachfolgend "Stadt" genannt). ²Diese Satzung regelt auch die Ausübung der Sondernutzung für Wahlwerbung. ³Sie trifft zudem Regelungen zur Gebührenerhebung der ausgeübten Sondernutzung.

(2) ¹Die Einräumung von Rechten zur Nutzung der öffentlichen Straßen richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn die Nutzung den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt, wobei eine Beeinträchtigung von nur kurzer Dauer für Zwecke der öffentlichen Versorgung oder der Entsorgung außer Betracht bleibt.

²Sie ist so genannte sonstige Benutzung der öffentlichen Straßen gemäß § 8 Abs.10 FStrG und § 23 Abs.1 SächsStrG.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Zu den öffentlichen Straßen gehören die in § 2 Abs. 2 SächsStrG sowie in § 1 Abs. 4 FStrG genannten Bestandteile des Straßenkörpers, des Luftraumes über dem Straßenkörper, des Zubehörs und der Nebenanlagen.

(2) ¹Der Gemeingebrauch der öffentlichen Straßen gestattet den freien Gebrauch der öffentlichen Straße jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften. Wer diesen Rahmen überschreitet, nutzt die öffentlichen Straßen über den Gemeingebrauch hinaus und begibt sich in den Bereich der Sondernutzung.

(3) Eine Sondernutzung kann insbesondere gegeben sein bei:

1. Eingriffen in den Straßenkörper,
2. Benutzung des Luftraumes über den Straßenkörper (z.B. in den Straßenraum mehr als nur geringfügig (mehr als 15 cm) hineinragende Teile baulicher Anlagen wie insbesondere Sonnenschutzdächer, Markisen, Vordächer, die gegenständliche Inanspruchnahme bis zu einer Höhe von 4,50 m oberhalb der Fahrbahn und einer Höhe bis zu 2,50 m oberhalb der übrigen Verkehrsfläche),
3. Nutzung der öffentlichen Straße nicht zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken (z.B. "rollende" Läden sowie Bauchläden, Veranstaltungen, Aufführungen, Märkte),
4. der Ausübung von Straßenkunst in ausgeprägter Form (z.B. bei Straßenmusik mit Verstärkeranlagen oder längerfristiges Musizieren an einem Ort),
5. dem Aufstellen oder Lagern von Gegenständen auf öffentlichen Straßen (z.B. Informationsstände, Plakate, Plakatständer, Tische, Bänke, Buden, Baustelleneinrichtungen, Gerüste, Lagerung von Material, Aufstellen von Fahrradständern, Abstellen von Fahrzeugen und Anhängern zum Zwecke des Verkaufs oder der Werbung usw.)

(4) Erlaubnisnehmer einer Sondernutzung ist derjenige, welchem die Sondernutzungserlaubnis erteilt wurde.

Abschnitt 2. Erlaubnis und Ausübung der Sondernutzung

Unterabschnitt 1. Erlaubnis § 3 Erlaubnispflichtige Sondernutzung

¹Die Benutzung der öffentlichen Straßen über den Bereich des Gemeingebrauches hinaus (Sondernutzung) bedarf, soweit in dieser Satzung nichts anders bestimmt ist, der Erlaubnis der Stadt.

²Dies gilt auch für Erweiterung oder Änderung einer erlaubnispflichtigen Sondernutzung.

§ 4 Erlaubnisfreie Sondernutzung

(1) Keiner Sondernutzungserlaubnis bedarf der Anliegergebrauch zu folgenden Zwecken:

1. Vorübergehende Lagerung von Brennstoffen, Baumaterialien sowie Umzugsgut auf Gehwegen für längstens 10 Stunden, darüber hinaus soweit es für Zwecke des Grundstückes erforderlich ist, den Gemeingebrauch nicht dauerhaft ausschließt oder erheblich beeinträchtigt. Eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ist stets auszuschließen.
 2. Absperr- und Sicherungsmaßnahmen zur Beseitigung einer für die Allgemeinheit drohenden Gefahr vom Anliegergrundstück bis zu längstens 48 Stunden.
 3. Treppenstufen, Eingangspodeste, Rampen, Hausanschlusskästen, wenn
 - a) sie nicht mehr als 0,50 m in einen Gehweg, eine Fußgängerzone oder einen verkehrsberuhigten Bereich hineinragen,
 - b) eine Mindestdurchgangsbreite von 1,50 m verbleibt und die Anlagen bauaufsichtlich genehmigt sind.
 4. Vordächer, Sonnendächer (Markisen), Gesimse, Balkone, Erker, Fensterbänke, Fassadendämmsysteme und Werbung an der Stätte der Leistung, wenn diese Anlagen bauaufsichtlich genehmigt sind und
 - a) in einer Höhe von mindestens 2,50 m über Geh- und Radwegen und seitlichem Abstand zur Fahrbahn von mindestens 0,75 m bzw. in einer Höhe von mindestens 4,50 m über Fahrbahnen angebracht sind oder
 - b) nicht mehr als 15 cm in den öffentlichen Verkehrsraum ragen. Dies gilt nur, soweit die Befestigung der Anlage auf privatem Grund erfolgt.
 5. Das Aufstellen von Hausmüll- und Reststoffbehältern auf Gehwegen und Seitenstreifen für den Zeitpunkt der regelmäßigen Entleerung, jedoch nur ab 13.00 Uhr am Tag vor der Entleerung bis 20.00 Uhr am Tag der Entleerung, in der Historischen Altstadt abweichend davon nur ab 20.00 Uhr am Tag vor der Entleerung bis 20.00 Uhr am Tag der Entleerung.
- (2) Weiterhin bedürfen keiner Sondernutzungserlaubnis:
1. Die Ausschmückung von Straßen und Häuserfronten für Feiern, Feste, Umzüge und ähnliche Veranstaltungen zur Pflege des Brauchtums oder für kirchliche Prozessionen;
 2. Der Verkauf von Losen für behördlich genehmigte Lotterien auf Gehwegen, in Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigten Bereichen.
- (3) Sonstige nach öffentlichem Recht erforderliche Erlaubnisse, Genehmigungen oder Bewilligungen bleiben unberührt.
- (4) Erlaubnisfreie Sondernutzungen nach Abs. 1 können eingeschränkt oder untersagt werden, wenn die Belange des Straßenbaus oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dies erfordern.

§ 5 Erlaubnisvoraussetzungen

(1) ¹Die Erlaubniserteilung einer erlaubnispflichtigen Sondernutzung nach § 3 steht im pflichtgemäßen Ermessen der Stadt. ²Auf die Erteilung der Erlaubnis besteht kein Rechtsanspruch.

(2) Die Erlaubnis ist in der Regel zu versagen, wenn durch die Sondernutzung oder die Häufung von Sondernutzungen eine nicht vertretbare Beeinträchtigung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist, die auch durch Erteilung von Nebenbestimmungen nicht ausgeschlossen werden kann.

(3) ¹Die Erlaubnis kann versagt werden, wenn den Interessen des Gemeingebrauchs, insbesondere der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, des Schutzes des öffentlichen Verkehrsgrundes, des Straßen- und Ortsbildes, oder anderer geschützter Interessen der Vorrang gegenüber der Sondernutzung gebührt.

²Dies ist insbesondere der Fall, wenn

1. der mit der Sondernutzung verfolgte Zweck ebenso durch die Inanspruchnahme privater Grundstücke erreicht werden kann und dies zumutbar ist,
 2. die Sondernutzung an anderer Stelle bei geringerer Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs erfolgen kann und dies zumutbar ist,
 3. die öffentliche Straße oder ihre Ausstattung durch die Art der Sondernutzung oder deren Folgen beschädigt werden kann und der Erlaubnisnehmer nicht hinreichend Gewähr bietet, dass die Beschädigung auf seine Kosten unverzüglich wieder behoben wird,
 4. zu befürchten ist, dass durch die Ausübung der Sondernutzung andere Personen gefährdet oder in unzumutbarer Weise belästigt oder behindert werden können oder
 5. Straßenbau- oder Straßenunterhaltsmaßnahmen durch die Sondernutzung beeinträchtigt werden könnten.
- (4) Die Sondernutzungserlaubnis kann auch versagt werden, wenn derjenige, welcher eine Sondernutzungserlaubnis beantragt hat,
1. für zurückliegende Sondernutzungen fällige Verwaltungs- oder Sondernutzungsgebühren oder Kosten der Verwaltungsvollstreckung nicht gezahlt hat,
 2. bei zurückliegenden Sondernutzungen die Pflichten nach §§ 10 und 11 oder Nebenbestimmungen verletzt hatte.

§ 6 Erlaubnisverfahren

(1) ¹Die Sondernutzungserlaubnis setzt einen schriftlichen oder elektronischen Antrag voraus. ²Der Antrag ist spätestens zwei Wochen vor der beabsichtigten Ausübung der Sondernutzung zu stellen.

³Für Änderungen einer bereits erlaubten Sondernutzung gilt Satz 2 entsprechend, mit der Maßgabe, dass der Antrag spätestens eine Woche vor der geplanten Änderung zu stellen ist.

(2) ¹Dem Antrag sind die zur Prüfung nach § 5 erforderlichen Angaben zur geplanten Sondernutzung beizufügen. ²Dies sind insbesondere:

1. Beginn und Ende der Sondernutzung,
2. Ort (Bezeichnung der öffentlichen Straßen, des betroffenen Abschnitts einschließlich der beabsichtigten Nutzungsfläche),
3. Grund der Sondernutzung und
4. Art der Sondernutzung.

³Dem Antrag sind weiterhin Lagepläne/Fiurkarten (in der Regel 1 : 500) mit der zu nutzenden Fläche, Baustelleneinrichtungspläne, Erläuterungen durch Zeichnung, textliche Beschreibung oder Foto, erforderlichenfalls sonstige Zustimmungserklärungen und Genehmigungen beizufügen. ⁴Handelt der Antragssteller im Auftrag eines Dritten (z. B. für einen Bauherren) ist ein Nachweis des Auftrages oder der Bestätigung des Dritten erforderlich. ⁵Reichen die Unterlagen für die Prüfung nicht aus, so hat der Antragssteller diese auf Verlangen der Stadt innerhalb einer angemessenen Frist zu ergänzen.

(3) Ist mit der Ausübung der Sondernutzung eine Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs oder eine Beschädigung der öffentlichen Straße oder eine Gefahr einer solchen Beschädigung verbunden, so muss der Antrag Angaben darüber enthalten, in welcher Weise den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie des Schutzes der öffentlichen Straße Rechnung getragen wird.

(4) Anträge auf Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen oder Ausnahmegenehmigungen nach der StVO sollen mit dem Antrag auf Erteilung einer Sondernutzung verbunden werden.

(5) Bei Sondernutzungen an Bundesfernstraßen bedarf die Erlaubnis der Zustimmung der Straßenbaubehörde, soweit die Stadt nicht Träger der Straßenbaulast ist.

(6) Über den Erlaubnisantrag ist nach Eingang des Antrages und der nach Absatz 2 einzureichenden Unterlagen innerhalb einer angemessenen Frist zu entscheiden.

§ 7 Erlaubnis und Nebenbestimmungen

Die Erlaubnis wird schriftlich auf Zeit oder Widerruf erteilt und kann mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der in § 5 genannten Erlaubnisvoraussetzungen und die in §§ 10 und 11 genannten Pflichten sicherzustellen.

§ 8 nachträgliche Anordnungen

¹Zur Erfüllung der sich aus dieser Satzung ergebenden Pflichten können nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis Anordnungen getroffen werden. ²Wird nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis festgestellt, dass die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft unzumutbar durch die Sondernutzung beeinträchtigt ist, soll die Stadt nachträgliche Anordnungen treffen.

§ 9 Erlaubnis und andere behördliche Entscheidungen, private Rechte

(1) Die Erlaubnis schließt andere die Sondernutzung betreffende behördliche Entscheidungen nicht mit ein, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Zulassungen, Erlaubnisse und Bewilligungen.

(2) Bei Eingriffen in den Straßenkörper hat sich der Erlaubnisnehmer eigenverantwortlich über bestehende Eigentumsverhältnisse zu erkundigen und gegebenenfalls die Einwilligung anderer Grundstückseigentümer als der Stadt einzuholen, da die Sondernutzungserlaubnis keine Eingriffe in private Rechte gestattet.

Unterabschnitt 2. Ausübung

§ 10 Pflichten des Sondernutzers während der Ausübung

(1) ¹Der Sondernutzer hat Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, dass sie Gewähr für Sicherheit und Ordnung bieten. ²Insbesondere müssen sie den anerkannten Regeln der Technik sowie der Verkehrssicherheit genügen. ³Der Gemeingebrauch darf durch die Sondernutzung nicht mehr als unbedingt nötig beeinträchtigt werden.

(2) ¹Der Sondernutzer hat den ungehinderten Zugang zu Anliegergrundstücken und zu allen in die Straßendecke eingebauten Einrichtungen zu gewährleisten. ²Straßenabläufe, Entwässerungsrinnen, Kanalschächte, Hydranten, Kabel-, Heizungs- und sonstige Schächte sind freizuhalten, soweit sich aus der Erlaubnis nichts anders ergibt.

(3) ¹Soweit Arbeiten an öffentlichen Straße erforderlich sind, sind diese so vorzunehmen, dass Schäden am Straßenkörper und an den Anlagen vermieden werden. ²Die Stadt ist spätestens eine Woche vor Beginn der Arbeiten schriftlich oder elektronisch zu benachrichtigen.

(4) ¹Werbeträger an Straßenlaternen dienen der Aufnahme von Werbeplakaten und sollen aus witterungsbeständigem Material bestehen. ²Es dürfen keine Werbeträger mit kantigen Metallrahmen verwendet werden oder solche, bei denen anderweitige Verletzungsgefahr bestehen kann.

(5) Werbeträger dürfen nicht angebracht und aufgestellt werden:

1. an oder neben Masten von Verkehrszeichen, von Lichtzeichenanlagen sowie an oder neben Verkehrseinrichtungen (§ 43 Abs. 1 StVO),
2. an Stellen, an denen Werbeträger die Verkehrsübersicht oder die Verkehrssicherheit gefährden oder behindern und in einer geringeren Entfernung als 30 m vor Straßenkreuzungen,
3. an Brücken, Haltestellen und Verkehrsinseln, Spritzschutzgeländern und Fußgängerschutzgittern, Verteilerschränken, Hydranten, Trafostationen,
4. an Bäumen und an den zu ihrem Schutz dienenden Einrichtungen (z. B. Baumschutzgitter) oder
5. innerhalb des schützenswerten historischen Stadtkerns nach Anlage 2.

(6) ¹Für Werbeträger an Straßenlaternen gilt zudem, dass das Maß zwischen Unterkante und Boden bei

1. Gehwegen mindestens 2,00 m,
2. Radwegen mindestens 2,50 m,
3. gemeinsamen Geh- und Radwegen mindestens 2,50 m und
4. Fahrbahnen mindestens 4,50 m

wegen des nötigen Lichtraumprofils betragen muss. ²Es sind maximal zwei Werbeträger pro Straßenbeleuchtungsmast und Richtung, unabhängig vom Berechtigten, zulässig. ³Wenn bereits vier Werbeträger (2 je Fahrtrichtung) vorhanden sind, darf kein weiterer Werbeträger mehr angebracht werden.

(7) ¹Die Werbeträger unterliegen der ständigen Kontrollpflicht des Sondernutzers. ²Bei festgestellten Mängeln muss der Sondernutzer unverzüglich den ordnungsgemäßen Zustand wiederherstellen.

§ 11 Pflichten des Sondernutzers nach der Ausübung

(1) ¹Endet die Sondernutzung, so hat der Sondernutzer die Sondernutzung einzustellen. ²Alle von ihm erstellten Einrichtungen und die zur Sondernutzung verwendeten Gegenstände sind unverzüglich zu entfernen und der ordnungsgemäße Zustand ist wiederherzustellen. ³Die Stadt kann gegenüber dem Sondernutzer bestimmen, in welcher Weise dies zu geschehen hat.

(2) ¹Abfälle und Wertstoffe sind ordnungsgemäß zu entsorgen. ²Die beanspruchten Flächen sind gegebenenfalls zu reinigen.

(3) Das vorzeitige Ende einer erlaubnispflichtigen Sondernutzung ist der Stadt innerhalb einer Woche schriftlich oder elektronisch anzuzeigen.

§ 12 Haftung und Sicherheiten

- (1) ¹Der Sondernutzer haftet der Stadt als Trägerin der Straßenbaulast für Schäden, die durch die Sondernutzung entstehen. ²Von Ersatzansprüchen Dritter hat er die Stadt freizustellen.
- (2) ¹Der Sondernutzer haftet der Stadt für die Verkehrssicherheit der angebrachten oder aufgestellten Sondernutzungsanlagen und Gegenstände. ²Wird durch die Sondernutzung der Straßenkörper beschädigt, so hat der Sondernutzer die Fläche verkehrssicher zu schließen und der Stadt die vorläufige Instandsetzung und die endgültige Wiederherstellung des Zeitpunktes, wann die öffentliche Straße dem Verkehr wieder uneingeschränkt zur Verfügung steht, anzuzeigen. ³Über die endgültige Wiederherstellung wird ein Abnahmeprotokoll mit Vertretern der Stadt gefertigt. ⁴Der Sondernutzer haftet gegenüber der Stadt hinsichtlich Mängel der Wiederherstellung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bis zum Ablauf einer Gewährleistungsfrist von fünf Jahren, soweit nicht anders vereinbart ist.
- (3) Mehrere Sondernutzer haften als Gesamtschuldner für Schäden, die der Stadt aus der Sondernutzung entstehen.
- (4) ¹Die Stadt kann den Sondernutzer verpflichten, zur Deckung des Haftpflichtrisikos vor der Ausübung der Sondernutzung den Abschluss einer ausreichenden Haftpflichtversicherung nachzuweisen und diese Versicherung für die Dauer der Sondernutzung aufrechtzuerhalten. ²Die Stadt kann die Hinterlegung einer Sicherheit zugunsten des Straßenbaulastträgers fordern.
- (5) Bei Widerruf der Erlaubnis oder bei Sperrung, Änderung, Umstufung oder Einziehung der öffentlichen Straße besteht kein Ersatzanspruch gegen die Stadt.
- (6) Die Stadt haftet nicht für Schäden an den Sondernutzungsanlagen oder -einrichtungen, es sei denn, ihr oder ihren Beschäftigten fällt Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last.
- (7) ¹Der Erlaubnisnehmer hat auf Verlangen der Stadt die Anlagen auf seine Kosten zu ändern und alle Kosten zu ersetzen, die der Stadt durch die Sondernutzung entstehen. ²Die Stadt kann hierfür angemessene Vorschüsse und Sicherheiten verlangen.

Unterabschnitt 3. Carsharing und Ladesäulen

§ 12 a Carsharing

- (1) Die Nutzung von Flächen des öffentlichen Verkehrsraumes als Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing stellt eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar.
- (2) ¹Die Nutzung der öffentlichen Straßen im Anwendungsbereich des Sächsischen Straßengesetz (SächsStrG) für die privilegierte Nutzung (Sondernutzung) von Parkflächen durch Carsharing-Unternehmen sowie das entsprechende Zuteilungsverfahren und dessen Ablauf wird entsprechend dem Bundesgesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz- CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) in der jeweils aktuell gültigen Fassung geregelt. ²Im Übrigen gelten nachfolgende Absätze.
- (3) Die straßenrechtliche Festlegung, ob eine entsprechende Fläche auf öffentlicher Straße als privilegierte Parkfläche zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge ausgewiesen wird, steht im Ermessen der Stadt Görlitz.
- (4) ¹Sind die privilegierten Parkflächen nach Absatz 3 bestimmt, so hat in einem weiteren Schritt die Zuteilung (Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von längstens 8 Jahren) an die interessierten Carsharing-Unternehmen im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten

Auswahlverfahrens zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge zu erfolgen. ²Dafür gibt § 5 Abs. 2 CsgG den rechtlichen Rahmen vor. ³Die Festlegung der teilnahmeberechtigten Unternehmen mit den entsprechenden Eignungskriterien und der Zuverlässigkeitsprüfung ergibt sich aus § 5 Abs. 3 und 4 CsgG. ⁴Es gelten die Regelungen aus § 5 Abs. 7 und 8 CsgG entsprechend. ⁵Erfüllen mehrere Carsharing-Unternehmen die Anforderungen nach Satz 2 und 3, wird durch Los entschieden. ⁶Der für das Carsharing vorgesehene Stellplatz ist vom Antragsteller durch geeignete Markierung und Beschilderung bzw. mit Absperrvorrichtungen gegen die widerrechtliche Benutzung zu sichern. ⁷Die Carsharing-Fahrzeuge müssen als solche sichtbar gekennzeichnet werden. ⁸Näheres ergibt sich aus der jeweiligen Sondernutzungserlaubnis.

(5) ¹Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. ²Sie ist auf der Internetseite www.görlitz.de zu veröffentlichen.

§ 12 b Errichtung und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile

- (1) Öffentlich zugängliche Ladepunkte (sog. Ladesäulen) dienen als Hilfseinrichtung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und unterliegen damit grundsätzlich dem Zubehörbegriff des § 2 Abs. 2 Nr. 3 SächsStrG.
- (2) Die Errichtung und der Betrieb einer Ladesäule ebenso wie die dazu gehörigen Sonderparkplätze stellen eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar.
- (3) Die straßenrechtliche Festlegung, ob eine Ladesäule und der dazugehörige Sonderparkplatz als privilegierte Parkfläche zum Zweck der Nutzung als öffentlich zugängliche Ladefläche ausgewiesen wird, steht im Ermessen der Stadt Görlitz.
- (4) ¹Sind die privilegierten Ladeflächen nach Absatz 3 bestimmt, so erfolgt in einem weiteren Schritt die Zuteilung (Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von längstens 10 Jahren) an die interessierten Setreiber im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Errichtung und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile. ²Die Sondernutzung wird nur erteilt werden, wenn die Funktion der öffentlichen Straße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind. ³Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. ⁴Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden.
- (5) ¹In dem Auswahlverfahren nach Maßgabe des Absatzes 4 wird die Sondernutzung nur einem geeigneten und zuverlässigen Ladesäulenbetreiber erlaubt.
- a) Geeignet ist ein Ladesäulenbetreiber, der die nach Ladesäulenverordnung (LSV) vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), in der jeweils aktuell gültigen Fassung, festgelegten Anforderungen an die von ihnen im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt.
- b) Unzuverlässig ist ein Ladesäulenbetreiber, der bei der Erbringung von Leistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der LSV verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen.
- ²Erfüllen mehrere Ladesäulenbetreiber die Anforderungen des Satzes 1, wird durch Los entschieden. ³Es gilt § 12 a Absatz 4 Satz 4 dieser Satzung entsprechend.
- (6) ¹Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. ²Sie ist auf der Internetseite www.görlitz.de zu veröffentlichen.

Abschnitt 3. Beseitigung durch die Stadt

§ 13 Hinweis auf Ersatzvornahme, unmittelbare Ausführung

¹ Ohne Erlaubnis errichtete erlaubnispflichtige Anlagen oder nicht ordnungsgemäß errichtete und unterhaltene Anlagen sowie nicht innerhalb einer angemessenen Frist beseitigte Anlagen können im Wege der Ersatzvornahme oder im Wege der unmittelbaren Ausführung durch die Stadt nach Maßgabe des § 20 des Straßengesetzes für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßengesetz – SächsStrG) vom 21. Januar 1993 (SächsGVBl. S. 93), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130, 134), in der jeweils geltenden Fassung, beseitigt werden.

²Die Kosten der Ersatzvornahme oder der unmittelbaren Ausführung bemessen sich am tatsächlichen Verwaltungsaufwand für die Beseitigung und werden mittels Kostenbescheid erhoben.

Abschnitt 4. Wahlwerbung

Unterabschnitt 1. Allgemeine Vorschriften

§ 14 Anwendungsbereich

(1) Dieser Abschnitt bestimmt die Grundsätze der Werbung für politische Zwecke anlässlich von Wahlen und Abstimmungen mit Werbeträgern sowie das Aufstellen und Betreiben von Informationsständen auf öffentlichen Straßen als erlaubnispflichtige Sondernutzung.

(2) Die Regelungen zur Wahlwerbung gelten ausschließlich für die Werbung für politische Zwecke auf Werbeträgern und für Informationsstände (Wahlwerbung) in der Stadt während der Wahlkampfzeit vor Wahlen und vor Abstimmungen (Volks- und Bürgerentscheide).

§ 15 Begriffsbestimmungen

(1) Die Wahlkampfzeit beginnt grundsätzlich frühestens 6 Wochen vor dem festgesetzten Wahltag und endet spätestens 2 Wochen nach diesem.

(2) ¹Berechtigte Sondernutzer im Wahlkampf sind politische Parteien, politische Organisationen und Wählervereinigungen, die im Stadtrat der Stadt Görlitz, im Kreistag des Landkreises Görlitz, im Sächsischen Landtag, im Deutschen Bundestag oder im Europäischen Parlament vertreten sind, sowie Träger von Wahlvorschlägen für die jeweils anstehenden Wahlen zu den genannten Parlamenten bzw. dem Stadtrat oder Kreistag sowie diese und zugelassene Einzelbewerber zum Oberbürgermeister der Stadt Görlitz und Initiatoren von Volks- und Bürgerentscheiden. ²

Berechtigte Personen sind auch Personen, die im Auftrag der in Satz 1 genannten Personen bzw. Personengruppen zum oben genannten Zwecke Informationsstände aufstellen.

(3) Werbeträger sind Stell- und Hängeplakatschilder.

(4) Informationsstände sind mobile Stände die zum Zwecke der Wahlwerbung vom Berechtigten aufgestellt werden.

Unterabschnitt 2. Erlaubnis und Ausübung der Wahlwerbung

§ 16 Erlaubnispflichtige Wahlwerbung

Die Errichtung und das Aufstellen von Werbeträgern und Informationsständen auf öffentlichen Straßen bedürfen der Erlaubnis der Stadt.

§ 17 Erlaubnisvoraussetzungen

(1) ¹Die Erlaubniserteilung steht im pflichtgemäßen Ermessen der Stadt. ²Sie muss jedoch die Wahlwerbung in angemessener Weise erlauben.

(2) Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn sichergestellt ist, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs hinreichend berücksichtigt wird.

(3) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn trotz Nebenbestimmungen nicht sichergestellt werden kann, dass überwiegende öffentliche Interessen wie beispielsweise die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs geschützt werden können oder wenn Beschädigungen der öffentlichen Straße auf Grund des Werbeträgers oder des Informationsstandes zu befürchten sind.

§ 18 Erlaubnisverfahren

Es gilt der § 6 entsprechend.

§ 19 Erlaubnis und Nebenbestimmungen

(1) Die Erlaubnis wird auf Zeit erteilt und kann mit Nebenbestimmungen versehen werden, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der in § 17 genannten Erlaubnisvoraussetzungen und die in §§ 22 und 23 genannten Pflichten sicherzustellen.

(2) Der Berechtigte erhält die Erlaubnis bis zu maximal 400 Hängeplakatschilder, jeweils doppelseitig angebracht an 200 Beleuchtungsmasten, im Stadtgebiet anzubringen.

§ 20 nachträgliche Anordnungen

¹Zur Erfüllung der sich aus diesem Abschnitt der Satzung ergebenden Pflichten können nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis Anordnungen getroffen werden. ²Wird nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis festgestellt, dass überwiegende öffentliche Interessen unzumutbar durch die Sondernutzung beeinträchtigt sind, soll die Stadt nachträgliche Anordnungen treffen.

§ 21 Erlaubnis und andere behördliche Entscheidungen

Es gilt der § 9 Absatz 1 entsprechend.

§ 22 Pflichten des Sondernutzers während der Ausübung

(1) ¹Es gilt der § 10 entsprechend. ²Abweichend von § 10 Absatz 7 Satz 2 und 3 sind hier maximal drei Werbeträger pro Straßenbeleuchtungsmast und Richtung, unabhängig vom Berechtigten, zulässig. ³Wenn bereits sechs Werbeträger (3 je Fahrtrichtung) vorhanden sind, darf kein weiterer Werbeträger mehr angebracht werden.

(2) ¹Aufgrabungen des Straßenkörpers oder Verankerungen im Straßenkörper sind nicht gestattet, soweit sich aus der Erlaubnis nichts anderes ergibt. ²Die entsprechenden Werbeträger und Informationsstände müssen standsicher mit eigener Schwere auf dem Boden stehen.

(3) ¹Für Informationsstände gilt außerdem, dass andere Personen nicht unzumutbar beeinträchtigt werden dürfen. ²Eine Beschallung der öffentlichen Straße ist nicht gestattet. ³Passanten dürfen nicht durch aggressives Werben behindert werden.

§ 23 Pflichten des Sondernutzers nach der Ausübung

Es gilt der § 11 entsprechend.

§ 24 Haftung und Sicherheiten, Beseitigung

Es gelten die §§ 12 und 13 entsprechend.

Abschnitt 5. Gebühren und Kosten**§ 25 Erhebung von Gebühren und Kostenersatz**

- (1) Für Amtshandlungen der Stadt werden Verwaltungsgebühren und Auslagen nach der "Verwaltungskostensatzung der Stadt Görlitz" in der jeweils geltenden Fassung erhoben.
- (2) ¹Für die Ausübung von Sondernutzungen werden grundsätzlich die Sondernutzungsgebühren nach Maßgabe des in der Anlage 1 beigefügten Gebührenverzeichnisses erhoben.
- ²Sondernutzungsgebühren werden auch dann erhoben, wenn eine erlaubnispflichtige Sondernutzung ohne Erlaubnis ausgeübt wird.
- (3) ¹Sondernutzungsgebühren werden nicht erhoben bei:
1. erlaubnisfreien Sondernutzungen gemäß § 4 Absatz 1;
 2. Sondernutzungen, die der Durchführung von Aufgaben der Stadt oder der Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts zur Durchführung ausschließlich öffentlicher Aufgaben dienen;
 3. Sondernutzungen, die ausschließlich religiösen, sozialen oder gemeinnützigen Zwecken dienen;
 4. Sondernutzungen zum Zwecke der Wahlwerbung nach Abschnitt 4 dieser Satzung;
 5. öffentliche Fernsprechstellen, Briefkästen und Briefmarkenautomaten, soweit sie nicht zu Werbezwecken genutzt werden
 6. gebührenpflichtigem Aufstellen von Tischen und Stühlen nach Ziffer 1.1 des Gebührenverzeichnisses der Anlage 1 im Zeitraum 01.01. bis einschließlich 31.12.2023.

²Der Sondernutzer ist verpflichtet, die zur Beurteilung der Gebührenbefreiung erforderlichen Nachweise vorzulegen.

§ 26 Gebührenschuldner

- (1) Gebührenschuldner sind
1. der Antragssteller,
 2. der Erlaubnisnehmer,
 3. derjenige, der die Sondernutzung tatsächlich ausübt oder in dessen Interesse die Sondernutzung ausgeübt wird.
- (2) Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 27 Gebührenbemessung

- (1) ¹Die Sondernutzungsgebühr wird nach dem Ausmaß der Benutzung der öffentlichen Straße bemessen. ²Die Gebühr ist im Einzelfall nach Art und Ausmaß der Beeinträchtigung auf die öffentliche Straße, der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs sowie nach den wirtschaftlichen Interessen des Gebührenschuldners zu bemessen. ³Dies gilt auch, soweit das Gebührenverzeichnis in Anlage 1 einen

Gebührenrahmen vorsieht, innerhalb dessen sich die Gebühr nach den Ermessenskriterien des Gebührenrahmens bestimmt. ⁴Für Sondernutzungsgebühren, die nicht im Gebührenverzeichnis der Anlage 1 enthalten sind, gelten die Sätze 1 und 2 und das Gebührenverzeichnis entsprechend.

⁵Sie richten sich soweit als möglich nach einer im Gebührenverzeichnis vergleichbaren Sondernutzung.

- (2) ¹Die Sondernutzungsgebühren werden in Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahressätzen festgesetzt. ²Angefangene Tage, Wochen, Monate und Jahre sowie angefangene Quadratmeter Sondernutzungsfläche werden voll berechnet. ³Ergeben sich bei der Errechnung von Gebühren nach dem Gebührenverzeichnis Beträge, die geringer als die Mindestgebühr sind, so wird grundsätzlich die Mindestgebühr erhoben.

(3) Die Gebühren werden auf halbe oder volle Eurobeträge abgerundet.

§ 28 Entstehung und Fälligkeit der Gebührenschuld

- (1) Die Gebührenschuld entsteht
1. mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis,
 2. bei Sondernutzungen für die wiederkehrende Jahresgebühren zu entrichten sind, für das laufende Jahr mit Erteilung der Erlaubnis, für die folgenden Jahre jeweils mit Beginn des folgenden Jahres,
 3. bei unerlaubter Sondernutzung mit Beginn der Nutzung.
- (2) Die Gebührenpflicht besteht bis zur schriftlichen oder elektronischen Anzeige der Beendigung der Sondernutzung oder bis zum Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Stadt von der Beendigung der Sondernutzung.
- (3) ¹Die Gebühren werden durch Gebührenbescheid festgesetzt. ²Sie werden, soweit im Gebührenbescheid nicht anders festgelegt, in den Fällen des Absatzes 1
1. Nummer 1 und 3 mit Bekanntgabe des Bescheides fällig,
 2. Nummer 2 erstmalig mit Bekanntgabe des Bescheides, ansonsten jeweils zu Beginn der Zeitperiode fällig. ³Bei Sondernutzungen auf Widerruf jeweils zu Beginn des Folgejahres fällig.
- (4) Die fälligen Gebühren können bei Nichteinhaltung der Fälligkeitstermine im Verwaltungszwangsverfahren beigetrieben werden.

§ 29 Gebührenerstattung

- (1) Wird von einer Sondernutzungserlaubnis kein Gebrauch gemacht, so werden bereits gezahlte Sondernutzungsgebühren auf Antrag erstattet.
- (2) Endet die Sondernutzung vor Ablauf des Zeitraumes für den die Sondernutzungsgebühren entrichtet wurden, oder wurde die genehmigte Fläche nicht voll in Anspruch genommen, so kann auf Antrag des Gebührenschuldners der auf die nicht in Anspruch genommene Zeit oder Fläche entfallende Anteil der Gebühren erstattet werden.
- (3) ¹Der Erlaubnisnehmer hat die Nichtinanspruchnahme glaubhaft zu machen und gegebenenfalls nachzuweisen. ²Eine Rückerstattung für angefangene Nutzungszeiträume (§ 29 Abs. 2) erfolgt nicht. ³Die Stadt ist berechtigt zur Deckung ihres Verwaltungsaufwandes eine angemessene Pauschale einzubehalten.
- (4) ¹Der Erstattungsanspruch nach Abs. 1 und 2 muss innerhalb von 3 Monaten nach Entstehung des Erstattungsgrundes geltend gemacht werden. ²Beträge unter 10,00 EUR werden nicht erstattet.

§ 30 Billigkeitsmaßnahmen

Für die Billigkeitsmaßnahmen Stundung, Niederschlagung, Erlass gelten die §§ 22, 227, 234 Abs. 1 und 2, 238 und 261 der Abgabenordnung entsprechend.

Abschnitt 6. Ordnungswidrigkeiten

§ 31 Hinweis auf gesetzliche Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer die in § 52 Abs. 1 Nr. 3 bis 9 SächsStrG oder in § 23 FStrG Bezeichneten Tatbestände erfüllt, also insbesondere

1. entgegen gesetzlichen Vorschriften eine öffentliche Straße ohne Erlaubnis über den Gemeingebrauch hinaus benutzt,
2. einer erteilten vollziehbaren Auflage für die Erlaubnis nicht nachkommt,
3. eine Anlage nicht vorschriftsmäßig errichtet, erhält oder ändert,
4. Zufahrten oder Zugänge ohne Erlaubnis anlegt oder ändert.

(2) Ordnungswidrigkeiten können nach § 52 Abs. 2 SächsStrG mit einer Geldbuße bis zu 500 EUR geahndet werden.

Abschnitt 7. Übergangs- und Schlussvorschriften

§ 32 Übergangsregelungen

¹ Diese Satzung gilt auch für bereits bestehende Sondernutzungen. ² Sondernutzungen, für welche die Stadt vor In-Kraft-Treten dieser Satzung eine Erlaubnis auf Zeit oder Widerruf erteilt hat, bedürfen keiner neuen Erlaubnis nach dieser Satzung.

§ 33 Sonstige Bestimmungen und In-Kraft-Treten

(1) Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Satzung:

- Anlage 1 Gebührenverzeichnis
- Anlage 2 Karte des schützenswerten historischen Stadtkerns

(2) **(In-Kraft-Treten)**
(nicht abgedruckt)

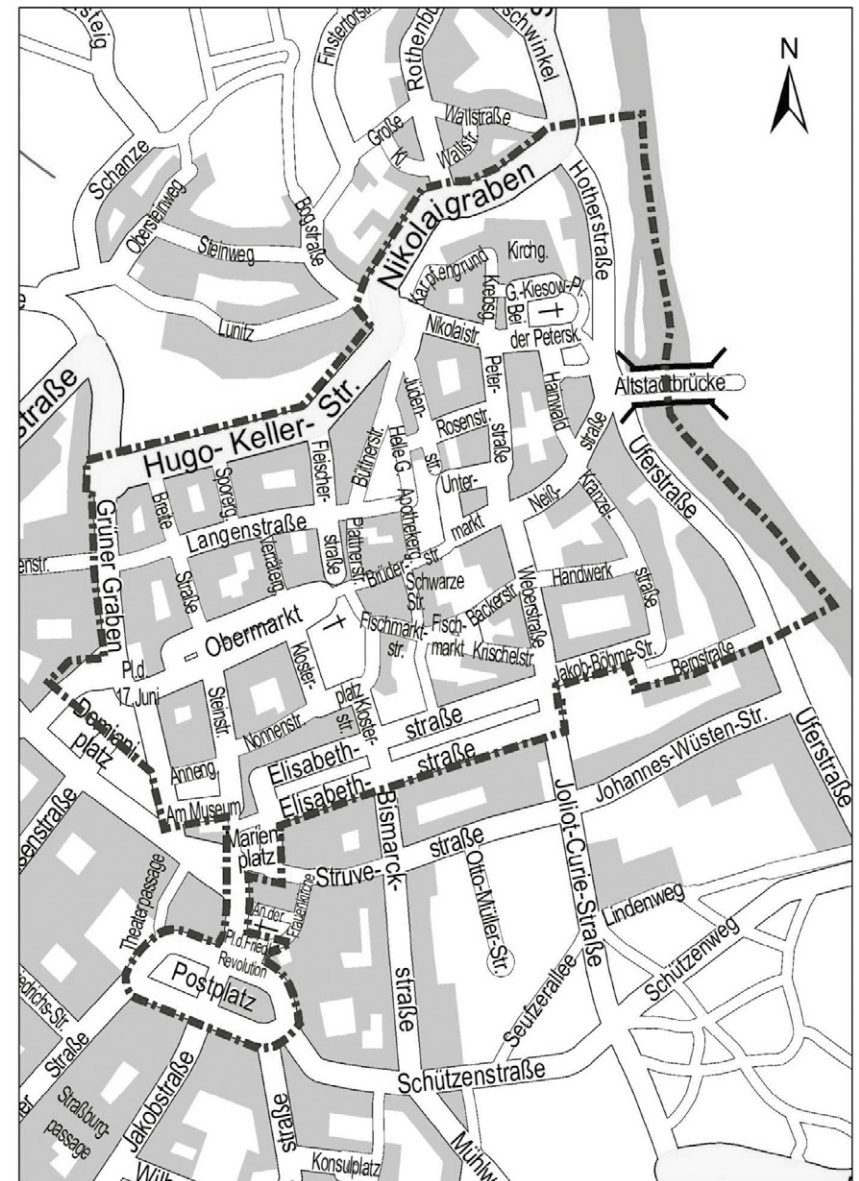
Anlage 1

Gebührenverzeichnis für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen

lfd. Nr.	Art der Sondernutzung	Bemessung nach		Gebühr nach Bemessung bzw. Mindestgebühr in EUR
		Maßeinheit	Zeiteinheit	
1.	Anlagen und Einrichtungen mit Personal			
1.1.	Aufstellen von Tischen und Stühlen	m ²	Monat	0,50 / 10,00 mind.
1.2.	Verkaufswagen und – stände			
1.3.	Warenauslagen und Stellagen vor Geschäften			
2.	Sonstige Anlagen und Einrichtungen			
2.1.	Verkaufsautomaten	Stück	Jahr	45,00
2.2.	Fahrradständer mit oder ohne Eigenwerbung	Stück	Jahr	gebührenfrei
2.3.	Fahrradständer mit Fremdwerbung	Stück	Jahr	10,00
2.4.	Masten, soweit sie nicht Zwecken der öffentlichen Versorgung, oder des öffentlichen Verkehrs dienen	Stück	einmalig	50,00
2.5.	Sitzbänke/Sitzgelegenheiten	Stück	Jahr	25,00
2.6.	Pflanzbehälter ohne Werbung bis 0,25 m ² Fläche	Stück	Jahr	gebührenfrei
2.7.	Reservierung und Absperrung von Straßenraum für Carsharing	m ²	Woche	0,50
2.8.	Ladesäulen, Elektromobilität	Stück	Jahr	45,00
2.9.	Abfahrtsstellen für Stadtrundfahrten gemäß Ziffer 1 Absatz 1 der Richtlinien zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Abfahrtsstellen von Stadtrundfahrten mit Pferdedroschken (am Kaisertrutz)	Stellplatz	Monat	75,00
2.10.	Abfahrtsstellen für Stadtrundfahrten gemäß Ziffer 1 Absatz 1 der Richtlinien zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Abfahrtsstellen von Stadtrundfahrten mit motorgetriebenen Fahrzeugen an der Dreifaltigkeitskirche	Stellplatz	Monat	1.215,00*
2.11.	Abfahrtsstellen für Stadtrundfahrten gemäß Ziffer 1 Absatz 1 der Richtlinien zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Abfahrtsstellen von Stadtrundfahrten mit motorgetriebenen Fahrzeugen am Obermarkt 29 (Napoleonhaus)	Stellplatz	Monat	360,00*
2.12.	Abfahrtsstellen für Stadtrundfahrten gemäß Ziffer 1 Absatz 1 der Richtlinien zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Abfahrtsstellen von Stadtrundfahrten mit motorgetriebenen Fahrzeugen auf dem Demianiplatz am Kaisertrutz	Stellplatz	Monat	945,00*
3.	Baumaßnahmen			
3.1.	Baustelleneinrichtung durch Bauzäune oder andere Abgrenzungen	m ²	Woche	0,80 / 10,00 mind.
3.2.	Gerüste (soweit nicht in 3.1. erfasst)	m ² überbaute Fläche	Woche	0,80 / 10,00 mind.
3.3.	Ablagerung von Baustoffen und anderen Arbeitsmaterial, Abstellen von Arbeitswegen, Baucontainern, Silos, Baumaschinen und –geräten, mobilen Toiletten (soweit nicht in 3.1. erfasst)	m ²	Woche	0,80 / 10,00 mind.
3.4.	Krane (soweit nicht in 3.1. erfasst)	Stück	Tag	35,00
3.5.	Hubarbeitsbühnen, Aufzüge, Autokrane, Hubsteiger (soweit nicht in 3.1. erfasst)	Stück	Tag	5,50

16

Karte des schützenswerten historischen Stadtkerns



4. Werbung				
4.1. Anbringen von Plakaten, Reklametafeln oder ähnlichen Ankündigungsmitteln → DIN A0 und größer → DIN A1 → DIN A2 und kleiner	Stück Stück Stück	Tag Tag Tag	0,30 / 10,00 mind. 0,15 / 10,00 mind. 0,10 / 10,00 mind.	
4.2. Werbeanlagen	m² Ansichtsfläche	Jahr	45,00	
4.3. Verteilen von Werbeschriften	Person	Tag	5,00	
4.4. Werbeständer	Stück	Jahr	25,00	
4.5. Spruchbänder als Straßenüberspannung	Stück	Tag	5,00	
4.6. nichtamtliche Hinweisschilder	Stück	Jahr	10,00	
5. Veranstaltungen				
5.1. Nichtgewerbliche Veranstaltungen wie Theateraufführungen, Philharmonische Konzerte und dergleichen				gebührenfrei
5.2. Gewerbliche Veranstaltungen mit Schaustellern, Verkaufsständen und dergleichen	Veranstaltungs- gebiet → bis 500 m² → bis 1000 m² → über 1000 m²	Tag Tag Tag	130,00 260,00 400,00	
5.3. Werbe- oder Informationsveranstaltungen ohne Verkaufsstände (fahrzeuge, Infostände, Tribünen u.ä.)	Veranstaltungs- gebiet → bis 10 m² → bis 20 m² → bis 500 m² → über 500 m²	Tag Tag Tag Tag	5,00 10,00 50,00 100,00	
6. Sonstige Nutzungen und Regelungen				
6.1. Abstellen von zulassungspflichtigen aber nicht zugelassenen Fahrzeugen	PKW LKW	Woche Woche	20,00 45,00	
6.2. Vorübergehende Herstellung oder Änderung von Gehwegüberfahrten oder Grundstückszufahrten	Zufahrt	einmalig	25,00	
6.3. Abfall-, Wertstoff- und Schuttcontainer (soweit nicht in 3.1. erfasst) → bis 240 l → bis 1,1 m³ → bis 7 m³ → über 7 m³	Stück Stück Stück Stück	Tag Tag Tag Tag	0,25 / 5,00 mind. 0,50 / 5,00 mind. 1,10 / 10,00 mind. 1,60 / 15,00 mind.	
6.4. Nutzung über Widmungsbeschränkungen (z.B. bestimmte Höchstlast oder Fußgängerverkehr)	Fahrzeug auf Gehbahn Fahrzeug auf Fahrbahn	Tag Tag	10,00 Bemessung nach Einzelfall	
6.5. Sondernutzung auf Parkflächen mit Parkscheinautomaten	Parkfläche	Tag	2/3 der durchschnittlich erzielbaren Einnahmen	
6.6. Dreharbeiten für Film- und Fernsehproduktionen	Drehtag pauschal	Tag	100,00	
6.7. Abstellen von Fahrzeugen, Anhängern und anderem Equipment außerhalb des Drehortes	m²	Woche	0,80	

* Werden allein und ausschließlich rein elektrisch betriebene Fahrzeuge für Stadtrundfahrten eingesetzt, wird die Sondernutzungsgebühr um 25 % vermindert.

Anlage 2

Gestattungsvertrag

zwischen
 der Stadt _____, vertreten durch den Bürgermeister
 - Gestattungsgeberin -

Und

 - Gestattungsnehmer -

Präambel

Der Gestattungsnehmer errichtet im öffentlichen Verkehrsraum auf den öffentlichen Parkplätzen in der Straße, Hausnr, PLZ, Ort der Gestattungsgeberin öffentlich zugängliche Ladesäule für Elektrofahrzeuge (Ladeinfrastruktur). Die dafür erforderlichen Aufgrabungsgenehmigungen werden unabhängig von diesem Gestattungsvertrag gesondert beantragt. Gegenstand dieses Vertrages ist die Gestattung der Sonderung auf den öffentlichen Straßen im Sinne der landesrechtlichen Vorschriften.

Diesbezüglich wird folgende Vereinbarung geschlossen:

§ 1 Gegenstand des Vertrages

(1) Die Gestattungsgeberin gestattet dem Gestattungsnehmer im Stadtgebiet von, Straße, Hausnr, PLZ, Ort im öffentlichen Straßenraum eine Ladesäule für zwei Elektrofahrzeuge samt zugehöriger Ladeinfrastruktur („Ladesäule“) zu errichten, zu belassen, zu unterhalten, zu betreiben und zu erneuern. Der genaue Standort ist in dem als **Anlage 1** beigefügten Lageplan rot eingezeichnet. Die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrsraums bleibt von dieser Gestattung unberührt; sie obliegt weiterhin der Gestattungsgeberin. Der als **Anlage 1** beigefügte Antrag ist Bestandteil dieses Gestattungsvertrages.

(2) Die Gestattungsgeberin gestattet dem Gestattungsnehmer alle Maßnahmen bzw. Arbeiten im Zusammenhang mit der Errichtung, der Unterhaltung und dem Betrieb der Ladesäule, insbesondere die Herstellung des erforderlichen Netzanschlusses, die Verlegung von Leitungen vom Netzanschluss und den Einbau einer Messtechnik.

§ 2 Art und Umfang der Arbeiten

- (1) Der Gestattungsnehmer verpflichtet sich, die in § 1 beschriebenen Maßnahmen so durchzuführen, dass der öffentliche Verkehr während Durchführung der Baumaßnahme nicht wesentlich gestört wird.
- (2) Durch die Gestattungsgeberin werden keine Sicherungen oder ähnliche Maßnahmen zum Schutz des Gestattungsgegenstandes (siehe § 1) durchgeführt.
- (3) Voraussetzung für die Inanspruchnahme des Straßengrundstücks ist die jeweilige Erteilung einer Aufgrabungsgenehmigung, die gesondert beantragt wird.
- (4) Der Gestattungsnehmer hat Beginn und Ende der Errichtung und Entfernung von Ladeinfrastruktur der Gestattungsgeberin unverzüglich anzuzeigen.

§ 3 Haftung

- (1) Die Einrichtung der Ladeinfrastruktur auf öffentlich gewidmeten Flächen wird auf alleinige Verantwortung und Gefahr des Gestattungsnehmers hergestellt und von diesem bzw. deren Rechtsnachfolger dauernd in ordnungsgemäßem, betriebs- und verkehrssicherem Zustand gehalten. Der Gestattungsnehmer bzw. dessen Rechtsnachfolger haftet für alle Schäden, die durch den Bau oder das Vorhandensein der Einrichtung verursacht werden.
- (2) Die Gestattungsgeberin haftet nicht für etwaige Personen- und Sachschäden, die durch die aufgestellte Ladeinfrastruktur oder bei deren Errichtung oder Beseitigung verursacht werden. Der Gestattungsnehmer bzw. deren Rechtsnachfolger verpflichtet sich, bezüglich solcher Schäden die Gestattungsgeberin von Ansprüchen Dritter freizustellen.
- (3) Die Gestattungsgeberin hat für einen ordnungsgemäßen Zustand des öffentlichen Verkehrsraums, insbesondere der Parkflächen, zu sorgen. Sie übernimmt die Verkehrssicherungspflicht, insbesondere die Räum- und Streupflicht, für die Flächen des öffentlichen Verkehrsraums während der Vertragslaufzeit und stellt den Gestattungsnehmer insoweit von jeder Inanspruchnahme Dritter wegen einer Verkehrssicherungsverletzung frei.

§ 4 Rechte und Pflichten

- (1) Die Ladeinfrastruktur ist seitens des Gestattungsnehmers so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik entspricht.
- (2) Der Gestattungsnehmer verpflichtet sich, allen Endkunden gegen ein angemessenes Entgelt die Nutzung des öffentlichen Ladepunktes zu ermöglichen.
- (3) Die Gestattungsnehmerin wird für die zwei an der Ladesäule belegenen Parkplätze eine Kennzeichnung vornehmen oder veranlassen, nach der nur Fahrzeuge mit E-Kennzeichen, genauer aufgeführt in Anhang 1 zu parken berechtigt sind. Eine entsprechende Überwachung und Ahndung von Parkverstößen erfolgt im Rahmen

gewöhnlichen Parkraumüberwachung der Ordnungsbehörde der Gestattungsgeberin.

(4) Der Gestattungsnehmer verpflichtet sich, die Ladesäule auf schriftliche Anforderung der Gestattungsgeberin unverzüglich, spätestens innerhalb von zwei Monaten ohne Anspruch auf Entschädigung und auf seine Kosten zu verändern oder zurückzubauen und die Straße in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen, sofern die Gestattungsgeberin dafür einen zwingenden Grund darlegt. Von der Rückbaupflicht im Sinne dieses Vertrages ausgenommen sind Fundamente, der Netzan-schluss und sonstige Leitungen oder Einrichtungen, die unsichtbar verlegt wurden.

(5) Der Gestattungsnehmer hat das Recht die Ladesäule vor Ablauf der Vertragslaufzeit zurückzubauen. In diesem Falle teilt er dies der Gestattungsgeberin mindestens vier Wochen vor der Außerbetriebnahme der Ladesäule mit. Die Säule kann an einem anderen Ort wieder installiert und in Betrieb genommen werden. Die Festlegung des Standortes erfolgt in Abstimmung mit der Gestattungsgeberin. Der Umbau erfolgt auf Kosten des Gestattungsnehmers.

(6) Im Falle der Kündigung des Gestattungsvertrages sowie bei Störung oder vorübergehendem Wegfall der Nutzungsmöglichkeit (z.B. bei Baumaßnahmen, Straßenschäden, Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße) besteht kein Ersatzanspruch gegen die Gestattungsgeberin.

(7) Verletzt der Gestattungsnehmer seine Instandhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten, ist die Gestattungsgeberin berechtigt, die Ladeinfrastruktur nach Aufforderung des Gestattungsnehmers unter Setzung einer angemessenen Frist und nach fruchtlosem Fristablauf auf Kosten des Gestattungsnehmers zurückzubauen oder in-stand zu setzen und in einen verkehrssicheren Zustand zu bringen oder bringen zu lassen.

(8) Die errichtete Ladesäule bleibt im vollständigen Eigentum der Gestattungsnehmerin. Die Gestattungsnehmerin übernimmt die Kosten für die Errichtung, Wartung Betrieb und für den eventuellen Rückbau der Ladesäule für den jeweiligen Standort.

(9) Werbeanlagen jeglicher Art an den Ladesäulen sind gesondert mit der Gestattungsgeberin abzustimmen.

(10) Die Gestattungsgeberin gewährt dem Gestattungsnehmer für die Zwecke dieses Vertrages jederzeit freien Zugang zur Liegenschaft und zur Ladesäule.

(11) Sollte ein weiterer Bedarf an Ladesäulen am Standort nach Anlage 1 entstehen, so verpflichtet sich die Gestattungsgeberin, während der Laufzeit des Vertrages, dem Gestattungsnehmer vorrangig das Recht zur Errichtung dieser zusätzlichen Ladesäulen einzuräumen. Sollte der Gestattungsnehmer von diesem Recht keinen Gebrauch machen, kann die Gestattungsgeberin auch anderen Anbietern am Standort nach Anlage 1 die Errichtung von Ladesäulen gestatten.

§ 5 Beschilderung

(1) Die Kosten und den Aufbau für die notwendige Beschilderung nach § 4 Abs. 3 werden von der Gestattungsnehmerin übernommen. Wenn ausdrücklich zusätzliche

Bodenmarkierung (weißes Piktogramm „E-Fahrzeug“ oder vollflächige blaue Parkplatzmarkierung) bzw. Symbolplatten (bei Pflasterungen) von der Kommune gewünscht sind, sind von der Gestattungsnehmerin zu übernehmen und dieser unverzüglich schriftlich mitzuteilen. Wenn ausdrücklich von der Kommune gewünscht ist, dass die Poller von der Kommune errichtet werden, ist dies ebenfalls unverzüglich der Gestattungsnehmerin mitzuteilen, andernfalls errichtet die Gestattungsnehmerin die Poller bei Errichtung der Ladesäule.

(2) Im Falle einer gewünschten Abweichung von den im Vertrag festgelegten Bedingungen, muss die Stadt innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Abschluss des Vertrages eine formelle Änderungsanforderung per E-Mail an die Gestattungsnehmerin zu senden. Sollte keine solche Anforderung innerhalb des angegebenen Zeitraums eingehen, behalten wir uns das Recht vor, unsere Schilder gemäß den ursprünglichen Vertragsbedingungen aufzustellen.

(3) Errichtung folgender Verkehrsschilder (siehe Anhang 1):

- Verkehrszeichen 314-10 bzw. 314-20 (420 x 420 mm)
- Verkehrszeichen 1050-32 (231 x 420 mm)
- Verkehrszeichen 1040-30 (420mm x 420 mm)
- Verkehrszeichen 1040-32 (231 x 420 mm)

§ 6 Laufzeit und Beendigung

(1) Das Gestattungsverhältnis beginnt am TT.MM.JJJJ und hat eine Laufzeit von 10 Jahren.

(2) Die Gestattungsgeberin wird spätestens sechs Monate vor Ende der Laufzeit dem Gestattungsnehmer ein neuerliches Gestattungsverhältnis mit gleicher Laufzeit anbieten, soweit keine schwerwiegenden Gründe dagegen vorliegen (z.B. Veränderung, Ausbau, Umbau der Straße/Gehweg/des Platzes; Verlegung von Versorgungsleitungen; Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs).

(3) Der Gestattungsnehmer verpflichtet sich, die Ladesäule nach endgültiger Beendigung des Vertragsverhältnisses der Parteien innerhalb von drei Monaten von den öffentlichen Straßen zurückzubauen und die Straßen in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Kommt der Gestattungsnehmer dieser Verpflichtung nicht nach, so ist die Gestattungsgeberin berechtigt, dass nach ihrem Ermessen Erforderliche auf Kosten des Gestattungsnehmers zu veranlassen. Wird die Sicherheit des Verkehrs gefährdet, kann die Fristsetzung unterbleiben.

§ 7 Außerordentliches Kündigungsrecht

(1) Gestattungsgeberin und Gestattungsnehmer können den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit sofortiger Wirkung kündigen, falls ein wichtiger Grund vorliegt, der der Kündigenden unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur Beendigung des Vertrages als nicht zumutbar erscheinen lässt.

(2) Ein wichtiger, die Kündigung der Gestattungsgeberin rechtfertigender Grund liegt hierbei insbesondere vor,

1. wenn der Gestattungsnehmer in solchem Maße ihre Verpflichtungen aus dem Vertrag verletzt, dass der Gestattungsgeberin eine Fortsetzung des Vertragsverhältnisses nicht weiter zugemutet werden kann,

2. die Ladeinfrastruktur nicht ordnungsgemäß und verkehrssicher instandgehalten wird.

(3) Die Gestattungsgeberin gibt dem Gestattungsnehmer bzw. dessen Rechtsnachfolger vor der beabsichtigten außerordentlichen Kündigung unter Angabe der Gründe Gelegenheit zur Mängelbehebung, wobei die Mängel, soweit Gefahr in Verzug ist, umgehend zu beheben sind, ansonsten längstens innerhalb von einem Monat seit Anzeige der Mängel.

(4) Die außerordentliche Kündigung hat schriftlich zu erfolgen.

§ 8 Gebühren / Kosten

(1) Für die Erlaubnis auf den öffentlichen Straßen die Ladesäule errichten zu dürfen, entrichtet der Gestattungsnehmer eine einmalige/monatlich/jährliche Verwaltungsgebühr /Gebühr von XX,XX€.

Die Sondernutzungserlaubnis wird von dem Ordnungsamt bei der Verbandsgemeindeverwaltung Stadt erteilt. Die entsprechenden Gebühren werden in einem gesonderten Bescheid erhoben.

(2) Die Benutzung der im Eigentum der Stadt befindlichen Flächen durch den Gestattungsnehmer ist unentgeltlich.

§ 9 Rechtsnachfolge

Die Gestattungsnehmerin verpflichtet sich, die vorstehenden Rechte und Verpflichtungen auf einen etwaigen Rechtsnachfolger vertraglich zu übertragen und diesen in der gleichen Weise zur Weitergabe an einen Rechtsnachfolger zu verpflichten. Der Gestattungsnehmer zeigt der Gestattungsgeberin die Rechtsnachfolge unverzüglich schriftlich an. Der Gestattungsnehmer wird von seinen Verpflichtungen aus dem Vertrag nur befreit, wenn der jeweilige Rechtsnachfolger den Eintritt in diesen Vertrag schriftlich gegenüber der Gestattungsgeberin erklärt.

Der Gestattungsnehmer ist jederzeit berechtigt, dieses Gestattungsvertrag mit allen sich daraus ergebenden Rechten und Pflichten auf ein mit ihr verbundenes

Seite 5 von 6

Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG zu übertragen. Es bedarf hierfür weder einer Anzeige gegenüber oder einer Zustimmung der Gestattungsgeberin.

§ 10 Gerichtsstand/Schriftformerfordernis

Gerichtsstand für Rechtsstreitigkeiten aus diesem Vertrag ist München. Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für eine Änderung dieser Schriftformklausel.

Stadt, den

München, den

Der Bürgermeister
Stadt _____
Gestattungsgeber

Constantin Schwaab
Wirelane Public I GmbH
Gestattungsnehmer

Anhang:
1 Standardbeschilderung

- Verkehrszeichen 314-10 bzw. 314-20 (420 x 420 mm)
- Verkehrszeichen 1050-32 (231 x 420 mm)
- Verkehrszeichen 1040-30 (231 x 420 mm)
- Verkehrszeichen 1040-32 (231 x 420 mm)



Anlage 3



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg

Bezirksamt Harburg, Postfach 900153 - D 21071 Hamburg

Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und
Umwelt
Sondernutzungen

Firma



Harburger Rathausforum 2
21073 Hamburg

Telefon
Telefax
E-Mail

Ansprechpart:

Telefon
Telefax



GZ.:

Hamburg, den 26. November 2024

ERLAUBNIS NACH DEM HAMBURGISCHEN WEGEGESETZ

Hiermit wird

Firma



die Erlaubnis für folgende Sondernutzung der öffentlichen Wege gemäß Hamburgisches
Wegegesetz (HWG) erteilt:

Ort der Nutzung

Längs zur Straße / Standort gemäß eingereichter Skizze vom
30.05.2024

Rechtsgrundlage

Art und Zweck der Nutzung

§ 19 Abs. 1 HWG - Sondernutzung
Aufstellung von 1 Ladestation mit 2 Ladepunkten für das Laden von
Elektrofahrzeugen

Maß der Nutzung

1m²

Zeitraum der Nutzung

vom 26.11.2024 bis zum 25.11.2032

1. Auflagen

- 1.1. Vor Beginn der Nutzung hat sich der Erlaubnisinhaber die Fläche an Ort und
Stelle von einer Person der zuständigen Wegeaufsichtsbehörde anweisen zu
lassen.
- 1.2. Anordnungen von Personen der Wegeaufsichtsbehörde, der Polizei oder der
Feuerwehr sind unverzüglich zu befolgen.



barrierefreie Einrichtungen: Fahrstuhl,
WC

Öffnungszeiten:

Di & Do 8:00 - 16:00

Zugang erfolgt ausschließlich über den
Infopunkt im Foyer des Neubaus!

Öffentliche Verkehrsmittel:

S-Bahn S3 und S31

Haltestelle: Harburg Rathaus

- 1.3. Diese Erlaubnis ist vor Ort auf Verlangen den Beauftragten der
Wegeaufsichtsbehörde, der Polizei und der Feuerwehr vorzuzeigen.
- 1.4. Änderungen sowie die Beendigung der Nutzung sind unverzüglich schriftlich
bei der im Briefkopf genannten Dienststelle anzuzeigen.
- 1.5. Verkehrsteilnehmer und Anlieger dürfen durch die Nutzung nicht gefährdet,
der Verkehr nicht behindert werden. Die Belange Behinderter sind zu
berücksichtigen.
- 1.6. Zugänge, Zufahrten und Rettungswege sind jederzeit freizuhalten.
- 1.7. Zum Schutz der öffentlichen Wege und des Straßenverkehrs sind alle
erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, insbesondere sind Baustellen gemäß
den Auflagen der Straßenverkehrsbehörde abzusperren und zu
kennzeichnen.
- 1.8. Im Bereich der Nutzung sind Bäume, Pflanzenbestände und
Vegetationsflächen pfleglich zu behandeln und vor Beschädigungen in den
ober- und unterirdischen Teilen zu schützen, erforderliche Maßnahmen sind
vor Beginn der Nutzung mit der zuständigen Dienststelle abzustimmen.
- 1.9. Durch die Nutzung dürfen Einrichtungen und Sachen Dritter nicht beschädigt,
verändert oder in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Die erforderlichen
Eingriffe in Einrichtungen und Sachen Dritter sind vom Erlaubnisinhaber in
eigener Verantwortung direkt mit den Dritten zu regeln. Die zuständige
Wegeaufsichtsbehörde ist zu beteiligen. Gegebenenfalls entstehende Kosten
sind vom Erlaubnisinhaber zu tragen und direkt an die Dritten zu zahlen.
- 1.10. Werden Arbeiten am Leitungsnetz oder Straßenbauarbeiten erforderlich, ist
die dafür benötigte Fläche freizumachen. Schadenersatzansprüche können
dafür nicht geltend gemacht werden.
- 1.11. Schieber-, Kanal-, und Einsteigeschächte von Leitungstrassen, Hydranten,
öffentliche Verkehrs- und Beleuchtungsanlagen u. ä. müssen zugänglich
bleiben.
Das Abfließen von Oberflächenwasser muss gewährleistet bleiben.
- 1.12. Der Erlaubnisinhaber hat der Freien und Hansestadt Hamburg alle Kosten zu
erstatten, die ihr im Zusammenhang mit der Nutzung entstehen. Hierzu
gehören auch Entschädigungs- und Schadenersatzleistungen, welche die
Freie und Hansestadt Hamburg im Zusammenhang mit der Nutzung aufgrund
einer Rechtspflicht erbringen muss.
- 1.13. Nach Beendigung der Sondernutzung wird die genutzte Wegefläche von der
Trägerin der Wegebaukosten wieder hergestellt. Die Kosten sind auch dann in
voller Höhe zu erstatten, wenn gegenüber dem ursprünglichen Zustand der
Fläche Verbesserungen eingetreten oder Schäden der Sondernutzung von
einem anderen als dem Erlaubnisinhaber verursacht worden sind.
- 1.14. Der Erlaubnisinhaber trägt die Haftung für den Zustand der genutzten
Wegefläche, bis sie von der Trägerin der Wegebaukosten wieder hergestellt wird.
Ist die Beendigung der Sondernutzung schriftlich angezeigt worden, geht die

Haftung drei Monate nach Beendigung der Sondernutzung auch dann auf die Wegeaufsichtsbehörde über, wenn diese mit der Wiederherstellung noch nicht begonnen hat.

- 1.15. Die E-Ladestation ist so aufzustellen, dass sie Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch die Sicht behindert.
 - 1.16. Der Antragsteller ist verantwortlich für die Verkehrssicherheit der Anlage. Bei Antragstellung ist darzulegen, wie die Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen wird.
 - 1.17. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen dürfen nicht verdeckt werden.
 - 1.18. Der Anbieter hat auf eigene Kosten eine Bodenmarkierung nach Vorgaben der BWI auf die Stellflächen vor der Ladeinfrastruktur aufzubringen.
 - 1.19. Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung (AO) des Verkehrszeichens 295 ist erforderlich und muss bei der Polizei beantragt werden.
 - 1.20. Die Poller müssen die Grundfarbe DB703 (Grauton) aufweisen. Sie sind mit einem Markierungsstreifen von 8 cm Höhe als Reflektionsfeld (weiß) mit Oberkante bei 0,7 m über dem Boden zu versehen. Die Poller dürfen maximal einen Durchmesser von 85 bis 90 mm und eine Höhe von 0,9 m haben.
 - 1.21. Der Erlaubnisinhaber hat für einen ordnungsgemäßen Zustand (Reinigung) der genutzten Fläche und deren Umgebung zu sorgen.
- Zusatz bei Längsparkständen:
- 1.22. Zu den festen Einbauten (Ladesäule, Anfahrerschutz) sind in jedem Fall mindestens 0,5 m Abstand von der Fahrbahn (0,3 m in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen) einzuhalten und im Bereich von Überhangstreifen sollten mindestens 0,7 m Abstand von der Einfassung oder Abgrenzung (VZ 295) eingehalten werden.

2. Hinweise

- 2.1. Diese Erlaubnis wird vorbehaltlich des jederzeitigen Widerrufs erteilt. Schadenersatzansprüche können hierbei gegen die Freie und Hansestadt Hamburg nicht geltend gemacht werden.
- 2.2. Die Erlaubnis ist unvererblich und kann nicht auf Dritte übertragen werden.
- 2.3. Die Kosten für Wiederherstellung und Schadenersatz werden durch einen gesonderten Bescheid aufgrund § 62 HWG in Verbindung mit der Verordnung über die Höhe der Gemeinkostenzuschläge nach dem HWG festgesetzt.
- 2.4. Die Einrichtung der Parkstände für Elektrofahrzeuge erfordert eine entsprechende Beschilderung. Der Antragsteller hat hierzu das zuständige Polizeikommissariat um die Aufstellung der in Hamburg gängigen StVO-Beschilderung für die Stellflächen an der Ladeinfrastruktur zu ersuchen.
- 2.5. Die FHH ist berechtigt, Sondernutzungserlaubnisse zu widerrufen, bei denen die Ladestationen nicht bis zum 31.03.2025 in Betrieb genommen wurden.

3. Hinweise auf weitere Verfahren

Dieser Bescheid ersetzt nicht weitere erforderliche Genehmigungen, Bewilligungen, Erlaubnisse, Zustimmungen und Anzeigen, auch dann nicht, wenn für deren Erteilung Dienststellen derselben Behörde zuständig sind.

Dies gilt insbesondere für die folgenden Verfahren:

- 3.1. Das Verändern öffentlicher Wege, insbesondere das Aufgraben, bedarf einer gesonderten Erlaubnis nach § 22 Hamburgisches Wegegesetz (HWG). Diese Erlaubnis ist bei der zuständigen Dienststelle zu beantragen.

Gebühren und Auslagen

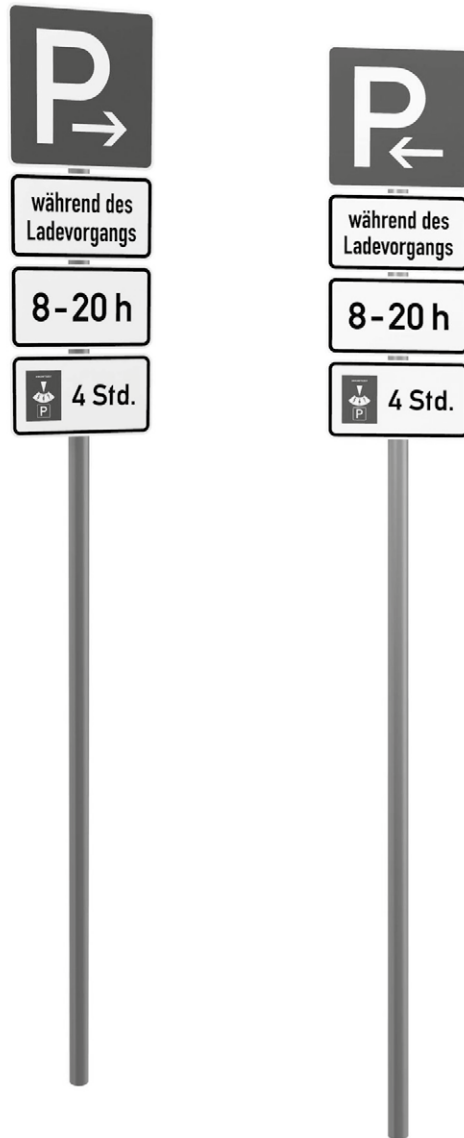
Es werden Gebühren nach der Gebührenordnung für die Verwaltung und Benutzung der öffentlichen Wege, Grün- und Erholungsanlagen fällig.

Über die Gebühren und Auslagen ergeht ein gesonderter Bescheid.

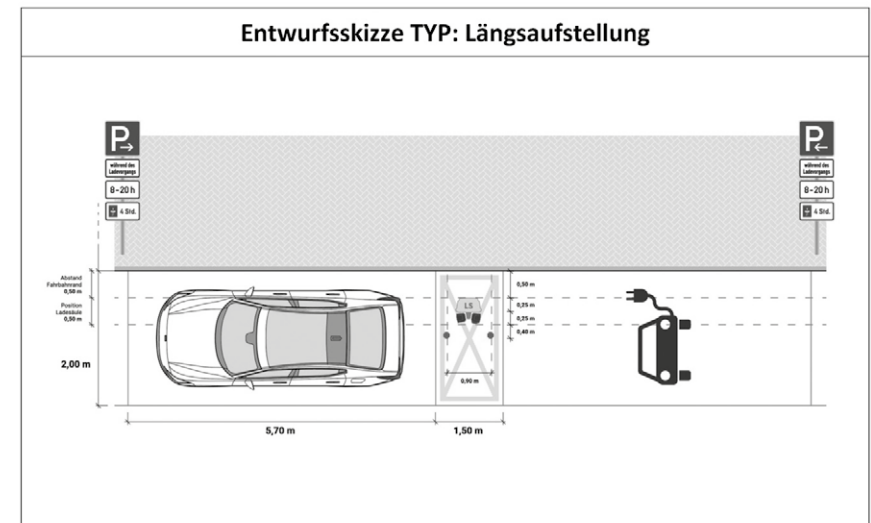
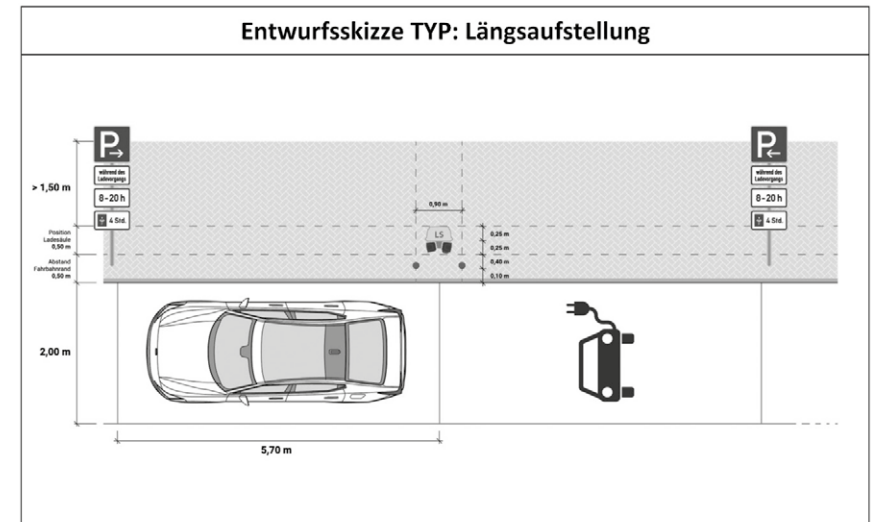
Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch bei der im Briefkopf bezeichneten Dienststelle einlegen (§ 70 VwGO).

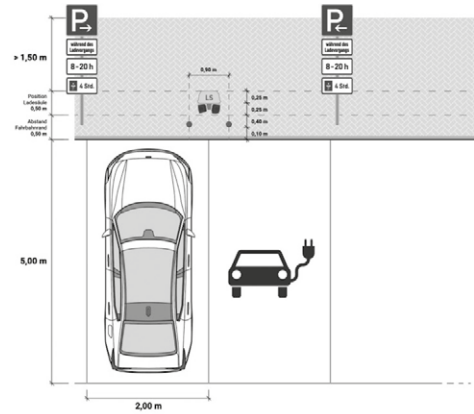
Anlage 4



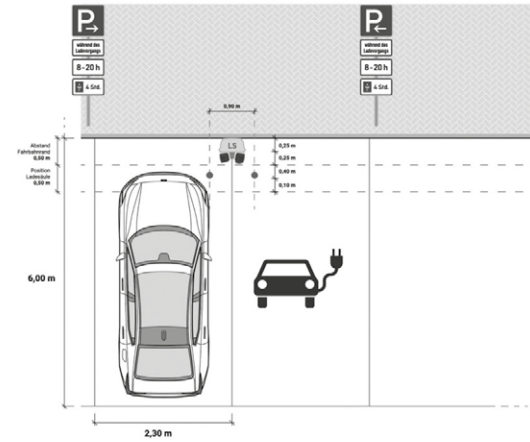
Anlage 5



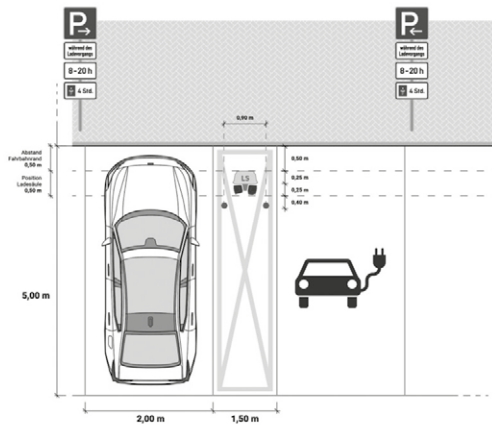
Entwurfsskizze TYP: Senkrechtaufstellung



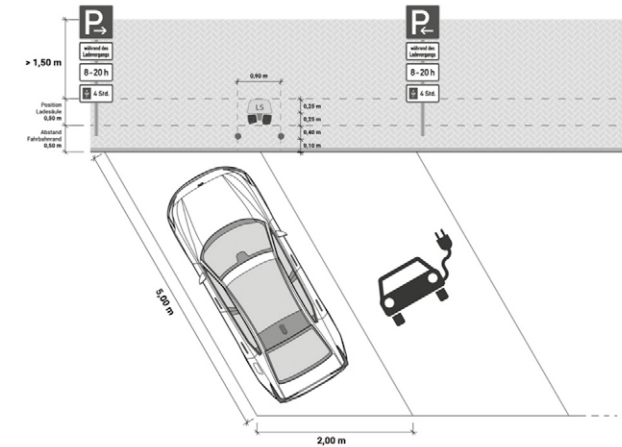
Entwurfsskizze TYP: Senkrechtaufstellung

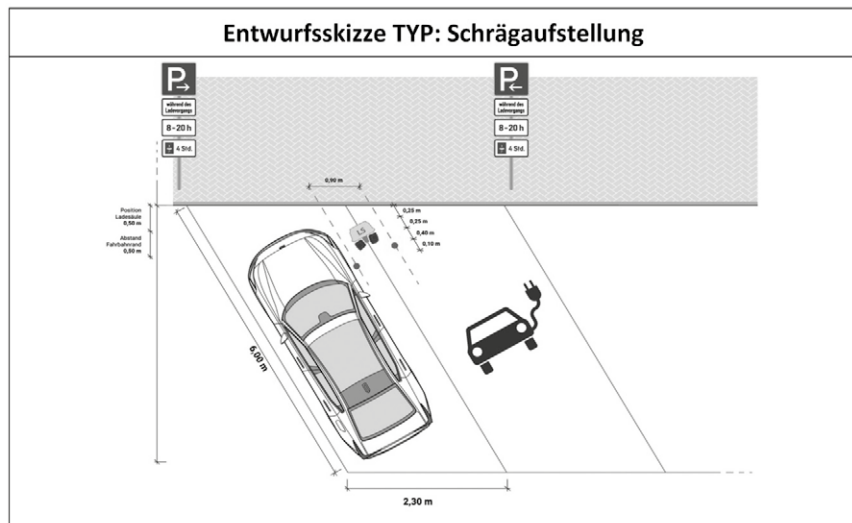
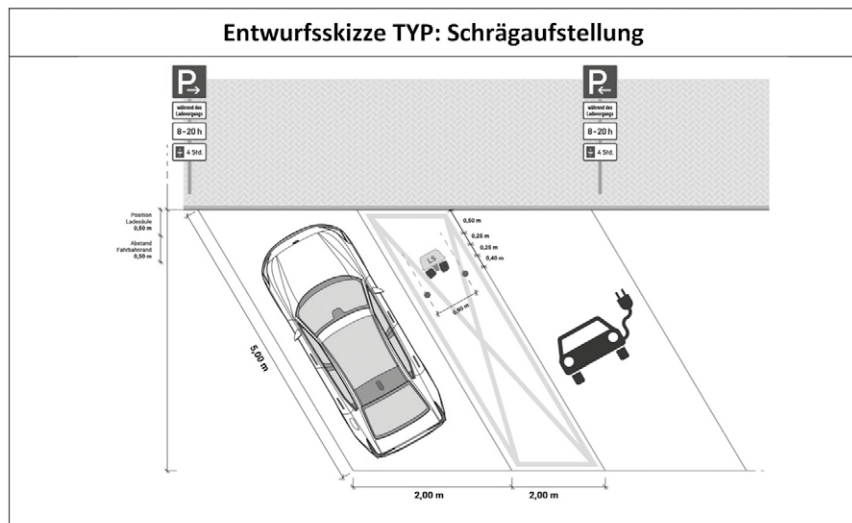


Entwurfsskizze TYP: Senkrechtaufstellung



Entwurfsskizze TYP: Schrägaufstellung





Kostenlose Ladesäule für Eure Nachbarschaft beantragen.

Gemeinsam mit tausenden Bürger:innen in Deutschland, hat Wirelane öffentliche Ladesäulen beantragt – dort, wo sie benötigt werden. **Völlig kostenfrei!**

Dank der Kooperation mit der Stadt Aschaffenburg ist dies **nun auch in Deiner Region** möglich.

In drei einfachen Schritten zur Ladesäule

- 1 Jetzt Deinen gewünschten Standort kostenlos anmelden.
- 2 Wir prüfen den Standort direkt auf Machbarkeit.
- 3 Wir beantragen und errichten die Ladesäule.



Unkomplizierte Bezahlung



Dank der **eichrechtskonformen Ladelösung** mit integriertem Bezahlterminal, kannst Du direkt und **kontaktlos per Kredit- oder Debitkarte an der Ladesäule bezahlen.**

Es ist keine weitere Authentifizierung per Schlüsselkarte oder anderem Medium notwendig.



Weitere Details zum Angebot unter

Kommunen tragen in der Mobilitätswende durch den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur eine Schlüsselaufgabe. Zwischen Standortplanung, Genehmigung, Vergabe, Netzanschluss, Förderung und Betrieb gilt es, rechtssichere Entscheidungen zu treffen, Verwaltungsprozesse effizient zu gestalten und den tatsächlichen Bedarf vor Ort im Blick zu behalten.

Dieser Leitfaden unterstützt Städte, Gemeinden und Landkreise dabei, den Ausbau öffentlicher Ladepunkte strukturiert, transparent und zukunftsfähig umzusetzen. Er bündelt praxisnahe Empfehlungen zu Planung, Ausschreibung, Genehmigungsverfahren, digitalen Werkzeugen und Fördermöglichkeiten und zeigt, wie kommunale Verwaltungen Verfahren vereinheitlichen, Ressourcen schonen und Projekte erfolgreich realisieren können.

Ein kompakter Praxisleitfaden für alle kommunalen Ansprechpartner:innen, die Ladeinfrastruktur vor Ort aktiv gestalten – rechtssicher, bedarfsgerecht und umsetzungsorientiert.

Der 2025 gegründete Industrieverband **charGER e.V. – Ladeinfrastruktur für Deutschland** bringt die Perspektive der Betreiberpraxis in politische und regulatorische Prozesse ein – mit dem Ziel, Verfahren zu beschleunigen, faire Marktbedingungen zu schaffen und den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland nutzerorientiert voranzubringen.

ISBN 978-3-8293-2164-8

18,00 € [D]

