

Checkliste für kommunale Vertreter zum Aufbau von Ladeinfrastruktur

Titel	inhaltliche Beschreibung	eingebundene Akteure	Dauer (Richtwert)
1. Bürgerbeteiligung	Um die Akzeptanz der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu steigern, empfiehlt es sich, in einem sehr frühen Stadium das Vorhaben der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu kommunizieren und eine Bürgerbeteiligung vorzusehen.	Bürger (Inputgeber); Kommunalverwaltung (Moderator); Kommunalpolitik (Ideengeber, Entscheider)	
2. Standortkonzept	Eine Kommune sollte sich mit der Frage auseinandersetzen, wie groß der Bedarf an E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in ihrem Gebiet ist und ein Standortkonzept entwickeln. Ein sorgfältig ausgearbeitetes Standortkonzept kann den behördlichen Entscheidungsprozess erleichtern und beschleunigen.	Kommunalverwaltung (Sachwalter des Gemeinwesens, Regulator), Ladeinfrastrukturbetreiber	
3. Idealtypische Kriterien für die Standortauswahl	Um über einen Antrag auf Genehmigung einer Ladeinfrastruktur entscheiden zu können, muss im Rahmen des Standortkonzepts herausgestellt werden, welche Kriterien es bei der Standortauswahl zu beachten gilt. Idealtypisch lassen sich hier folgende Kriterien nennen: <ul style="list-style-type: none"> • Angaben zur Verfügbarkeit von Flächen auf privatem Grund • Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs • Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der E-Ladeinfrastruktur 		

- Netzinfrastruktur
- Netzkapazitäten
- Frequentierung
- Laderelevante Verweildauer der Fahrzeuge
- Intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten
- Anzahl der Stellplätze
- Integration in den Stadtraum
- Sichtbarkeit/Öffentlichkeitswirksamkeit/Publikumswirksamkeit

Anordnung der Parkstände

Für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Stromparkplätze kommen je nach bestehender örtlicher Situation Parkstände parallel oder senkrecht zum Fahrbahnrand infrage. Beide Ausrichtungen lassen eine relativ direkte Verbindung zwischen den an E-Fahrzeugen meist seitlich hinten angeordneten Ladesteckdosen und den Ladesäulen zu. Parkstände mit Schrägaufstellung erscheinen weniger geeignet, weil hier das rückwärts Einparken im laufenden Verkehr häufig schwierig ist und beim vorwärts Einparken eine lange Kabelführung zur Ladesäule erforderlich wird.

Freie Wahl der Fahrtrichtung

Stromparkplätze sollten möglichst so angelegt werden, dass von ihnen aus möglichst viele Fahrtrichtungen wählbar sind und sie aus möglichst vielen Richtungen angefahren werden können. Dies gilt etwa für das Umfeld von Kreuzungen und Lagen mit Wendemöglichkeit. Lagen, die bei der An- oder Abfahrt längere Umwegfahrten erfordern, etwa in Quartieren mit Einbahnstraßensystem oder an längeren Strecken mit Wende- und Abbiegeverboten sollten vermieden werden.

Ausreichende Raumverhältnisse

Ausreichende Raumverhältnisse

Für den Einbau einer Ladeinfrastruktur sollte im Gehwegbereich ein genügend breiter Unterstreifen vorhanden sein, der einen Abstand zwischen Säule und Fahrbahnrand von ca. 0,5 m bei Längs- und ca. 0,8 m bei Senkrechtparkständen zulässt. Für zu Fuß Gehende sollten genügend breite Gehbahnen vorgehalten werden.

Auch die Funktion von Radwegen im Gehwegbereich darf durch den Einbau der Ladeinfrastruktur nicht beeinträchtigt werden. Ein Abstand von ca. 0,3 m zwischen Ladesäule und Radweg sollte nach Möglichkeit nicht unterschritten werden. Radwege bzw. Gehwegbereiche, die für Räder zur Mitbenutzung freigegeben sind und unmittelbar am Fahrbahnrand geführt werden, schließen den Einbau von Ladesäulen wegen der nötigen Kabelführung zum Fahrzeug aus. Zu Einbauten in Unterstreifen wie Verteilerkästen, Briefkästen, Postboxen, Litfaßsäulen, Werbetafeln und Ähnlichem soll ein genügend seitlicher Abstand von ca. 1 m, zu Straßenleuchten von ca. 1,5 m eingehalten werden.

Auch Leitungen und unterirdische Einbauten sind bei der Standortwahl für Ladesäulen zu berücksichtigen; sie können in dieser Planungsstufe jedoch nur anhand von Abdeckungen, Schachtdeckeln u. Ä. erkannt werden. Der einzuhaltende seitliche Abstand zu Straßenbäumen bestimmt sich nicht nach dem Stamm, sondern nach dem Außenrand der Krone, da davon ausgegangen wird, dass der schützenswerte Wurzelraum ebenso weit wie die Krone reicht.

Auf dem im Starterset Elektromobilität separat erreichbaren Prozessschaubild Ladeinfrastruktur sind weitere Hilfestellungen zur Frage der Verortung von Infrastruktur angegeben.

4. Allgemeine Standortvorschläge für Ladeinfrastruktur

Aus den Erfahrungen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur, z. B. aus laufenden oder abgeschlossenen Elektromobilitätsprojekten, lassen sich allgemeine Ansätze für die Standortwahl ableiten:

- Versorgungsstätten mit guter verkehrlicher Anbindung und hohem Verkehrsaufkommen
- Andere Einzelhandelskonzentrationen (z. B. Shopping Malls, Raststationen)
- Veranstaltungshallen, Kongresszentren, Sportstadien
- Zentren des Tourismus und der Freizeit (Vergnügungspark, Thermen, besondere Ausflugsziele)
- Kliniken und Ärztezentren
- Bildungszentren: (Berufs-)Schulen, Hochschulen
- Knotenpunkte des Öffentlichen Verkehrs (insb. Bahnhöfe)
- Park & Ride-Parkplätze
- großflächiger Einzelhandel in Gewerbegebieten (Einkaufszentren, Baumärkte, etc.)

5. Antragstellung durch den Betreiber der E-Ladeinfrastruktur

Für die im Standortkonzept ausgewählten Standorte der E-Ladesäulen muss der Betreiber jeweils einen Antrag auf straßenrechtliche Sondernutzung stellen. Die Kommune sollte im Vorhinein bekannt machen, welche Unterlagen zur Antragstellung benötigt werden, um das Verfahren zu beschleunigen und das Antragsverfahren zu erleichtern. Beizufügen sind:

- Fotos und Luftbilder vom gewünschten Standort
- Kurze Beschreibung des Standorts (u. a. Adresse und Stadtteil)
- Informationen über die Ladestation: z. B. Herstellungskosten, Ausstattung, Art und Aussehen
- Lagepläne mit genau eingezeichnetem Standort
- Katasterauszug, der Gemarkung, Flur und Flurstück des Grundstücks bezeichnet
- Angaben zur aktuellen Verkehrsbeschilderung
- Kurze Begründung der Standortentscheidung (z. B. Anbindung an die sonstige Infrastruktur)

E-Ladeinfrastrukturbetreiber;
Kommunalverwaltung
(Entscheider, Regulator)

6. Behördlicher Entscheidungsprozess

Sind die Unterlagen vom Antragsteller beigebracht, muss die zuständige Behörde den Antrag hinsichtlich der maßgeblichen straßenrechtlichen Aspekte prüfen. Diese fällt ihre Entscheidung auf der Grundlage des ihr im Rahmen des Straßenrechts eingeräumten Ermessens.

Kommunalverwaltung
(Regulator,
Ausübung des
Ermessens)

im Idealfall
4–6
Wochen

7. Von der Genehmigungsbehörde zu beachtende Aspekte	<p>Im Rahmen des Entscheidungsprozesses sind von der Genehmigungsbehörde unterschiedliche Aspekte zu beachten. Hierzu gehören u. a. folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsbegehung • Gestaltung und Integration in das Stadtbild • Anschluss an das örtliche Energieversorgungsnetz • Flächennutzungskonkurrenzen/bauplanungsrechtliche Zulässigkeit • Sondernutzung/Bauordnungsrecht • Ausweisung Sonderparkflächen • Verkehrssicherungspflichten • Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs 	
8. Erteilung der Sondernutzungserlaubnis	Liegen die Voraussetzung für die Genehmigungserteilung vor, erteilt die Behörde die Sondernutzungserlaubnis, die einen Verwaltungsakt darstellt. Denkbar ist auch der Abschluss eines öffentlich-rechtlich Vertrages anstelle des Verwaltungsaktes sowie weitere vertragliche Varianten, wie sie im Kontext der Modellregionen Elektromobilität zum Einsatz kommen.	Kommunalverwaltung (Regulator, Ausübung des Ermessens), Ladeinfrastrukturbetreiber
9. Beantragung und Genehmigung der Tiefbauarbeiten	Für die Durchführung der Tiefbauarbeiten im öffentlichen Straßenraum ist eine separate Genehmigung auf der Grundlage des Straßenrechts erforderlich. Diese kann erst nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis beantragt werden.	Kommunalverwaltung, Ladeinfrastrukturbetreiber; ausführendes Bauunternehmen, Netzbetreiber
10. Aufstellung der E-Ladesäule	Mit der Aufstellung der E-Ladesäule treffen die Verkehrssicherungspflichten den Betreiber der E-Ladesäule, also den Antragsteller. Dieser muss alle ihm zumutbaren Sicherheitsvorkehrungen treffen.	Ladeinfrastrukturanbieter, Bauunternehmen, Netzbetreiber
11. Regelbetrieb	Im Regelbetrieb der E-Ladeinfrastruktur kann es sinnvoll sein, dass die Kommune sich durch den Betreiber den aktuellen und einen möglichen zukünftigen Bedarf an E-Ladeinfrastruktur berichten lässt. Hieraus können sich Erkenntnisse für einen ggf. erforderlichen Ausbau der E-Ladeinfrastruktur ergeben.	Ladeinfrastrukturanbieter