

Konzessionsvergabe Schnellladeinfrastruktur (Bekanntgabe) Richtlinie für Ladepunktbetreiber und Investoren

Anlage 1 der Rahmenkonzeption „Ladeinfrastruktur für E-Mobilität“ im öffentlichen Raum
(vom 24. Juli 2019, aktualisiert/angepasst)

A. Einleitung und Hintergrund

Die Landeshauptstadt Stuttgart fördert die Elektromobilität, indem sie private Investoren beim Aufbau und Betrieb von Ladesäulen im öffentlichen Raum unterstützt. Insbesondere stellt sie hierfür Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung. Interessierte Ladepunktbetreiber können diese Flächen nutzen, um in öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu investieren und die entsprechende Förderung des Bundes oder ggf. des Landes Baden-Württemberg zusätzlich in Anspruch zu nehmen.

Um die Vergabe der Flächen transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten und das Genehmigungsverfahren zu strukturieren, hat die Landeshauptstadt Stuttgart ein allgemein gültiges Konzept entwickelt. Der Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur soll gesamtheitlich und strategisch erfolgen.

Diese Richtlinie gibt die Schritte und die technischen wie rechtlichen Details für interessierte Ladepunktbetreiber vor. Allgemein und bezüglich Begriffsdefinitionen wird auf die Ladesäulenverordnung („Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile“, kurz LSV) in der jeweils geltenden Fassung verwiesen.

B. Schritte zum Beantragen eines Standortes für Schnellladen im öffentlichen Raum.

Für das Beantragen und Errichten einer Schnellladesäule sind mehrere Schritte seitens des Investors und seitens der Verwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart erforderlich. Der wesentliche Unterschied zum Antragsverfahren für Normalladeinfrastruktur besteht darin, dass die Auswahl, Begehung und interne Genehmigung der Standorte bereits stattgefunden hat.

Standortliste

Folgende 20 Standorte werden in 4 Losen für die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur angeboten. Bei der Bestimmung der Lose wurde aus Kriterien wie Lage, voraussichtlicher Länge des Kabelwegs, möglicher Straßenquerungen eine Kosten/Nutzenanalyse gebildet. Bei der Bildung wurden Standorte mit hoher und solche mit niedriger Wertung des wirtschaftlichen Nutzens gebündelt. Die Lose dürfen demnach untereinander als gleichwertig gelten.

Nr.	Stadtbezirk	Stadtteil	Standort
Los 1			
1.	Stammheim	Stammheim-Süd	Mercatorweg 6/1
2.	Zuffenhausen	Zuffenhausen-Mitte	Berlichingensstraße 10/1
3.	Stuttgart-West	Hölderlinplatz	Dillmannstraße 7
4.	Degerloch	Waldau	Königstraße ggü. 10
5.	Stuttgart-Süd	Bopser	P+R Gerokruhe (Pischekstraße 74)
Los 2			
1.	Wangen	Wangen	Kesselstraße 30
2.	Untertürkheim	Untertürkheim	Kelterplatz
3.	Feuerbach	Feuerbacher Tal	Feuerbacher-Tal-Straße 86/1
4.	Botnang	Botnang-Nord	Paul-Linke-Straße ggü. 6
5.	Obertürkheim	Obertürkheim	Augsburger Straße 696
Los 3			
1.	Zuffenhausen	Zuf.-Mönchsberg	Haldenrainstraße 23/1
2.	Weilimdorf	Weilimdorf-Nord	Ingersheimer Straße 18
3.	Stuttgart-Nord	Heilbronner Straße	Birkenwaldstraße 19
4.	Vaihingen	Österfeld	Wankelstraße/ Curiestraße
5.	Plieningen	Steckfeld	Steckfeldstraße 1
Los 4			
1.	Stuttgart-Süd	Lehen	Cottastraße 15
2.	Bad Cannstatt	Schmidener Vorstadt	Lehmfeldstraße 1
3.	Mühlhausen	Neugereut	Lüglensheidestraße 33
4.	Möhringen	Möhringen-Mitte	Plieninger Straße 5/7
5.	Zuffenhausen	Rot	Tapachstraße 77

Standorteigenschaften

Die Standorte wurden gemeinsam mit dem lokalen Verteilnetzbetreiber Stuttgart Netze GmbH im Hinblick auf eine mindestens verfügbare Anschlussleistung von 50 kW hin

ausgewählt. Höhere Leistungen sind im Grundsatz möglich und gewünscht. Ob und in welchem Umfang sie am jeweiligen Standort verfügbar sind, ist jeweils in einer konkretisierenden Anfrage mit dem Netzbetreiber zu klären.

An jedem Standort stehen ausreichend Flächen für einen Triple-Charger mit angeschlossenem Hausanschlusskasten samt Fundament zur Verfügung (geschätzte Größen: 0,6 m * 1,30 m bei rund 2,0 m Höhe).

Flächen für externe Batteriespeichersysteme können in Einzelfällen zur Verfügung gestellt werden. Sie stehen unter dem Vorbehalt einer erneuten Anhörung des zuständigen Bezirksbeirates.

Weitere bauliche Einrichtungen (Überdachung, Snackautomat, etc.) sind nicht vorgesehen. Sie bedürfen der gesonderten Genehmigung und ggf. eines Genehmigungsverfahrens.

Anfrage und Zuteilung der Lose

Die Landeshauptstadt Stuttgart schreibt die oben genannten Standorte für Schnellladeinfrastruktur im öffentlichen Raum aus. Standortsteckbriefe mit Kartenausschnitten können auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Investoren, die an Standorten aus einem oder mehreren der oben aufgeführten Lose Schnellladeinfrastruktur errichten möchten, bekunden hierzu Ihr Interesse bei der Landeshauptstadt Stuttgart. Dazu sind folgende Informationen anzugeben:

- Angaben zum Antragsteller (= Investor)
- Verweis auf zwei vergleichbare Referenzprojekte (bereits betriebene öffentlich zugängliche Schnellladepunkte)
- Angaben zum Betreiber der Ladesäule (falls Antragsteller und Ladepunktbetreiber zwei Parteien sein sollten, wovon im Regelfall nicht auszugehen ist)
- Informationen über die geplante Ladestation, z.B. Fabrikat der Ladeeinrichtung, geplante Leistung, voraussichtliche Abmessungen, Designbeispiel.

Für die o. g. Referenzprojekte gelten folgende Vorgaben:

- Es sind mindestens zwei Projekte nachzuweisen. Als „Projekt“ wird verstanden ein durch den Antragsteller (= Investor oder dessen Konsortialpartner als Betreiber) betriebener Ladepunkt, der durch Dritte genutzt wird. Höchstens eines dieser beiden Projekte darf dabei im nichtöffentlichen Raum sein (Firmenparkplätze, Wohngebäude, Behördenparkplätze). Mindestens eines der beiden Projekte muss im öffentlichen oder halböffentlichen Raum sein, also das Kriterium öffentlicher Zugänglichkeit erfüllen.
- Der öffentlich zugängliche Ladepunkt muss eine Aufnahme als öffentlich zugänglicher Ladepunkt in das Verzeichnis der Bundesnetzagentur erhalten haben. (Link zum Verzeichnis: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html). Dadurch wird gewährleistet, dass der Akteur die technischen Anschlussbedingungen und Anforderungen der Ladesäulenverordnung (LSV) einhalten kann. Nach Eigenaussage der Bundesnetzagentur veröffentlicht diese „bewusst nur die Ladepunkte, die den Anforderungen der LSV genügen, um somit ein besonderes Augenmerk auf die technische Sicherheit der Anlagen zu legen“. Sofern die Ladepunkte nicht bei der Bundesnetzagentur verzeichnet sind, da sie ggf. im Testbetrieb laufen, gelten sie formal nicht als Referenzprojekte im Realbetrieb.
- Für den betreffenden Ladepunkt muss ferner Eichrechtskonformität nachgewiesen oder nachweislich durch die zuständigen Behörden in Aussicht gestellt sein.

Der Antragsteller muss die Gewähr bieten, die beantragten Ladestationen im Falle eines Zuschlages tatsächlich auch betreiben zu können, und dies durch den Nachweis von Referenzprojekten belegen. Reine „Platzhalter-Bewerbungen“ ohne Chance auf Realisierung sind nicht zulässig.

Bewerbungen können per E-Mail (poststelle.10-1DLZ@stuttgart.de) bis zum 4. Juni 2021, 12 Uhr eingereicht werden. Fragen sind ebenfalls an die o. g. E-Mail-Adresse zu richten.

Ein Unternehmen kann sich auf alle Lose bewerben, erhält jedoch nur für max. 2 Lose den Zuschlag. Bevorzugte Lose können angegeben werden. Liegen für ein Los mehrere Bewerbungen vor, entscheidet das Losverfahren über die Auswahl des Bewerbers im jeweiligen Standortbündel.

C. Schritte nach der Zuteilung der Lose

Bei positiver Bewertung kann der Investor einen offiziellen Antrag für die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur am Standort an die Landeshauptstadt Stuttgart stellen. Weitere Angaben mit den Detailvorgaben z.B. für die StVO-konforme Beschilderung werden zur Verfügung gestellt.

Dem förmlichen Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

- Fotos des Standortes mit Ladesäulen-Dummy zur Veranschaulichung der realen Abmessungen der verwendeten Hardware.
- Lagepläne mit genau eingezeichnetem Standort (Maßstab 1:250).
- Verkehrszeichenplan (Beschilderungsplan) (mit vorheriger Berücksichtigung anderer Leistungsträger und der technischen Realisierbarkeit durch den Antragsteller)
- Leitungspläne (über den Netzbetreiber)

Der Investor sendet den Antrag an folgende Postanschrift:

Landeshauptstadt Stuttgart
Koordinierungsstelle Elektromobilität
Marktplatz 1
70173 Stuttgart
E-Mail: Poststelle.eMobilitaet@stuttgart.de
De-Mail: post@stuttgart.de-mail.de

Es folgen die Schritte:

1. Aufstellen der Ladestation

Nach Freigabe der Baustelleneinrichtung darf der Investor die Ladestation aufbauen. Parallel wird von der Landeshauptstadt Stuttgart die Beschilderung an dem Standort vorgenommen. Die Kosten hierfür trägt der Investor. Bei der Errichtung der StVO-Beschilderung kann es vorübergehend betriebsbedingt dazu kommen, dass die Ladestation bereits errichtet, aber noch nicht ausreichend beschildert ist. Dies ist durch den Investor hinzunehmen.

Die Markierung der Fläche mit Piktogramm (nach § 39, Abs. 10 StVO, Beispiel siehe unten) wird vom Investor beauftragt, dieser trägt auch die Kosten dafür.



Der Netzbetreiber legt den Stromanschluss an die Ladesäule an und protokolliert die Inbetriebnahme. Eine Kopie des Inbetriebnahmeprotokolls ist zu übersenden an die o. g. Postanschrift.

Schließlich meldet der Investor die neuen Ladepunkte an die Bundesnetzagentur.

2. Regelbetrieb

Der Investor verpflichtet sich zu einem jährlichen Bericht über die zum jeweiligen Ladepunkt abgegebene Strommenge und die Anzahl der Ladevorgänge. Dieser Bericht ist für alle im Stadtgebiet betriebenen Ladepunkte im ersten Quartal (spätestens 31.3. des jeweiligen Jahres) für das jeweilige Vorjahr bei der obigen Postanschrift einzureichen.

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

D. Sonstige rechtliche und technische Vorgaben für die Ladepunkte

1. Genehmigungsgrundlage und Sondernutzungserlaubnis

Nach der Bauordnung sind Ladesäulen nicht genehmigungspflichtig. Es handelt sich im Grundsatz um Automaten, deren Errichtung formell verfahrensfrei ist. Für die Errichtung der Ladesäule auf einer öffentlichen Fläche ist allerdings eine Sondernutzungserlaubnis auf vertraglicher Grundlage erforderlich. Daher wird für das Aufstellen einer Ladesäule ein Vertrag zwischen dem Investor als Gestattungsnehmer und der Landeshauptstadt Stuttgart geschlossen (Gestattungsvertrag). Auf das Erheben einer Sondernutzungsgebühr wird dabei verzichtet. Bis auf Weiteres wird davon ausgegangen, dass die Errichtung der Ladeinfrastruktur überwiegend im öffentlichen Interesse liegt. Verwaltungsgebühren sowie Gebühren, die unmittelbar mit der Errichtung der Ladepunkte zusammenhängen (wie die Gebühr für die Ausnahmegenehmigung und die Anordnung der Baumaßnahme) werden dagegen seitens der Landeshauptstadt Stuttgart vom Investor voll erhoben.

Der Betrieb der Ladesäule wird für eine Laufzeit von zunächst 15 Jahren für Schnellladeinfrastruktur gewährt. Aus-

schlaggebend sind die Vereinbarungen und Regelungen in den jeweiligen Verträgen. In diesen werden auch Details zur Endschaftsregelung und möglichen Vertragsverlängerungen getroffen.

2. Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Die Ladestation wird von jedem Investor in eigener Verantwortung aufgestellt. Investor und Betreiber haben für die Erfüllung der jeweils geltenden Bestimmungen für die Ladeinfrastruktur Sorge zu tragen. Insbesondere gelten folgende Verordnungen:

- Ladesäulenverordnung LSV
www.gesetze-im-internet.de/lsv/index.html
- Technische Anschlussbedingungen TAB des Netzbetreibers
www.stuttgart-netze.de/partner/services/technische-anchlussbedingungen/

Über die Ladesäulenverordnung hinausgehend gelten folgende Mindestbedingungen an die Hardware:

- Es sollen jeweils Triple-Charger (mit Steckern Typ 2, Combo 2 (CCS) und CHAdeMO) zum Einsatz kommen.
- Es sollen Modelle mit angeschlossenem Lastverteilschrank verwendet werden.

Abweichungen sind zu begründen und können zum Anschluss führen.

Bei Errichtung ist außerdem auf einen deutlich erkennbaren Anfahrerschutz zu achten.

3. Tarifmodell und Bezahlssystem an der Ladesäule

Die Ladesäulenverordnung regelt den diskriminierungsfreien Zugang zu den öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Die Landeshauptstadt Stuttgart macht keine über die bundesweite Regulierung hinausgehenden Vorgaben bezüglich verwendetem Bezahlssystem oder Tarifmodell. Über die Preisfindung kann und wird der freie Markt entscheiden. Zeitkomponenten (bspw. Blockiergebühren) als Tarifbestandteil sind dabei im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen zulässig. Auf die bestehenden Vorgaben des Eichrechts, der Preisangabenverordnung, des Wucherverbotes und anderer einschlägiger Regularien wird hingewiesen.

Alle Betreiber von Ladepunkten müssen darüber hinaus in geeigneter Weise (beispielsweise durch Roaming-Vereinbarungen mit Intercharge / HUBject) Interoperabilität zwischen den einzelnen im Stadtgebiet Stuttgart verbreiteten Bezahlssystemen (Ladekarten, Lade-Apps etc.) herstellen. Sie verpflichten sich dabei, im Zuge des Roamings ein maximales Zugangsentgelt (je kWh) in Höhe ihres eigenen Endkundenpreises zu erheben. Sollte der Ladepunktbetreiber keinen eigenen Endkundenpreis festlegen, so wird der Preis des ad-hoc-Ladens als Grundlage für das maximale Zugangsentgelt herangezogen.

4. Betriebskonzept und Störungsbehebung

Ladesäulenbetreiber haben den Nachweis eines Betriebskonzeptes zu erbringen, das durchgehende Erreichbarkeit (tele-

fonisch oder per Mail) im Störfall und Zugriff aus der Ferne (Remotefähigkeit) gewährleistet.

Störungsbehebung ist durch Service-Mitarbeiter vor Ort zu gewährleisten, mindestens werktags von 8–17 Uhr; Reaktionszeit für die Störungsbehebung in diesem Zeitraum: 8 Zeitstunden. Leistungsumfang der Störungsbehebung (Second-Level-Support):

- Festlegung eines verantwortlichen Ansprechpartners
- Vor Ort: Funktionsprüfung, Fehleridentifikation, Schutzmaßnahmen
- Schnellbehebung mit Standard-Hilfsmaterial oder Außerbetriebnahme zu Reparaturzwecken und Bereitstellen einer Interimslademöglichkeit
- Bereitstellung eines Ersatzgerätes und / oder einer Interimslademöglichkeit (AC-seitig) vor Ort.

5. Stromlieferung

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

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt mit dem Tag der Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart in Kraft.