

Leitfaden der Stadt Heidelberg zur Antragstellung und Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Vorwort

Die Stadt Heidelberg unterstützt den Ausbau des Ladenetzes für Elektrofahrzeuge in ihrem Stadtgebiet, um die Elektromobilität gezielt zu fördern. Hierzu soll der Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen E-Ladeinfrastruktur vorangetrieben und das Erlaubnisverfahren standardisiert und strukturiert werden. Ziel ist die Errichtung neuer E-Ladesäulen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum im Stadtgebiet durch private Investoren als straßenverkehrsrechtliche Sondernutzung. Dieser Handlungsleitfaden dient der Information über den vorgesehenen Ablauf im Antragsverfahren und die Vorgaben an den Antragsteller. Für jeden Standort wird eine gesonderte Sondernutzungserlaubnis erteilt. Dieser ist als Muster ebenfalls online unter [Umweltfreundlich unterwegs | Heidelberg](#) einsehbar.

Zudem beinhaltet der Leitfaden Kriterien zur Standortwahl und Gestaltung der Infrastruktur für E-Mobilität im öffentlichen Raum. Durch die Festlegung wird beabsichtigt, die Prüfung der Anträge zu standardisieren und Prüfkriterien transparent darzustellen. Dies dient unter anderem der Sicherstellung, dass bei der Nutzung des begrenzten öffentlichen Raums keine Interessenkonflikte entstehen. Insbesondere soll vermieden werden, dass Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums eingeschränkt oder behindert werden. Ebenso soll sichergestellt werden, dass die Ladepunkte funktional, benutzerfreundlich und zukunftssicher platziert werden.

Der Leitfaden ist für die eigenverantwortliche Vorprüfung durch die Antragsstellenden konzipiert und dient ihnen als eine erste Einschätzung zur Zulässigkeit des Vorhabens. Sie ist außerdem die Grundlage für die Entscheidungen der Verwaltung. Da der Leitfaden nicht alle Sonderfälle abdecken kann, wird jeder eingereichte Standort von den zuständigen Akteuren der Verwaltung zusätzlich im Einzelfall geprüft.

Abwägungsfaktoren und Ablehnungsgründe

Der Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur erfolgt unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Verkehrs- und Parksituation sowie des Gemeingebrauchs. Vor allem in zentralen Bereichen müssen vielfältige Interessen, begrenzter öffentlicher Raum, begrenzte Stellflächen und daraus resultierende Nutzungskonkurrenzen sorgfältig abgewogen werden. Die Stadtverwaltung behält sich daher vor, Anträge gegebenenfalls abzulehnen.

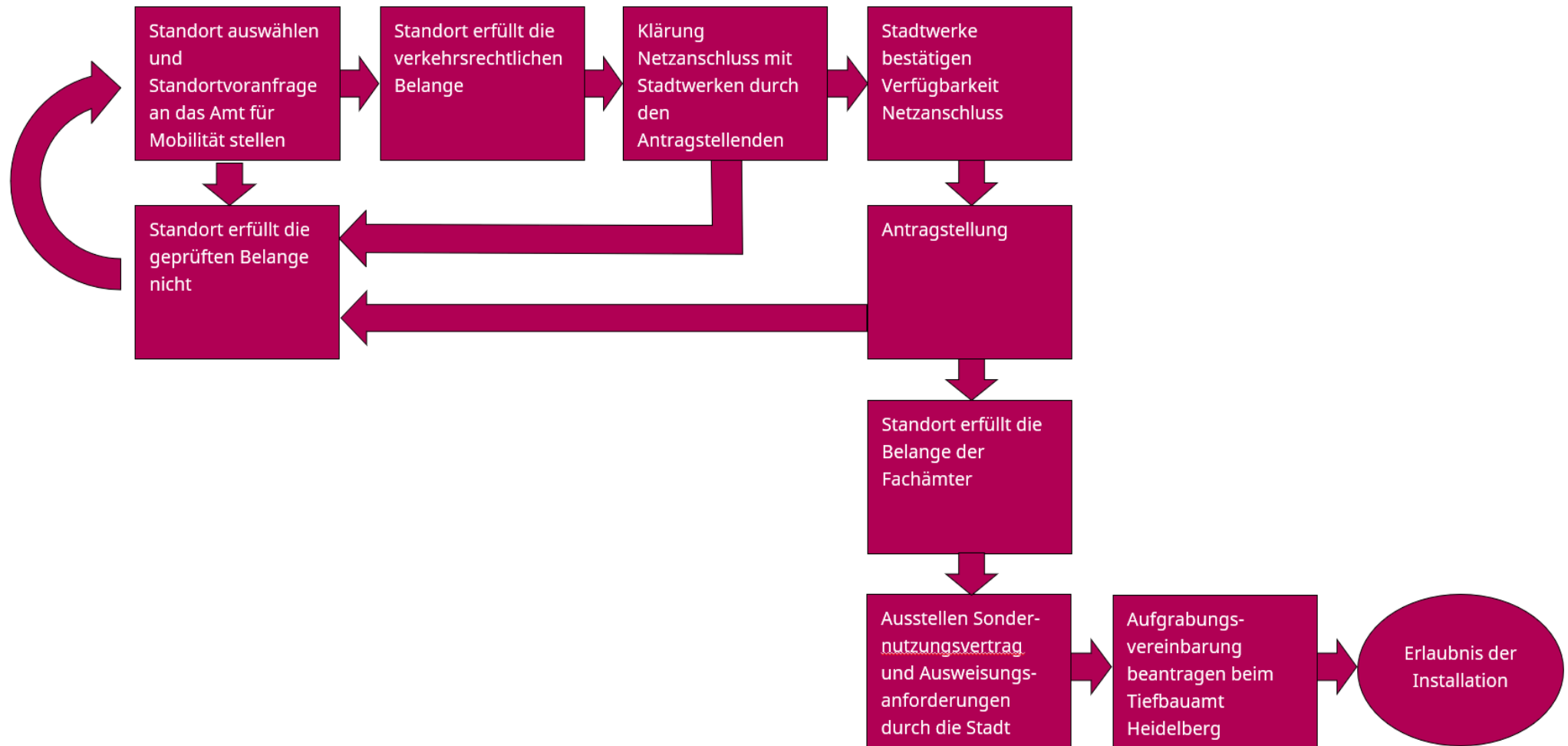
Gründe liegen vor, wenn Standortanforderungen nicht erfüllt sind oder sich andere Ladestandorte in unmittelbarer Nähe befinden. Zudem müssen die technischen Voraussetzungen den aktuellen Ansprüchen und Bedürfnissen entsprechen. Weiterhin können eine Nichteinhaltung der städtischen Vorgaben zur Gestaltung der Ladesäulen, örtliche Gegebenheiten oder stadtgestalterische Aspekte, die der Einrichtung widersprechen, zu einer Antragsablehnung führen.

Inhaltsverzeichnis Antragsverfahren

Folgende Schritte werden während der Antragstellung durchlaufen:

1. Stellen einer Standortvoranfrage
2. Vorprüfung der Standortvoranfrage durch die Verwaltung
3. Klärung Netzanschluss mit Stadtwerken
4. Antragsstellung
5. Antragsprüfung durch die Verwaltung
6. Abschluss eines Sondernutzungsvertrags
7. Aufgrabungsvereinbarung

Prozessdiagramm Antragstellung



1. Standortvoranfrage

Zunächst richtet der Betreiber eine Voranfrage hinsichtlich des Standorts an die Stadtverwaltung Heidelberg an Ladeinfrastruktur@heidelberg.de

Inhalte der Standortvoranfrage:

- Begründung, die zur Auswahl dieses Standorts geführt hat
- Adresse und Koordinaten, sowie Anzahl der Ladesäulen
- Übersichtsplan mit eingezeichneten Stellplätzen sowie dem exakten Standort der Ladesäule(n), sowie mit Verortung des nächsten Verteilerkastens
- Kleinräumiges Luftbild mit den eingezeichneten Stellplätzen sowie dem exakten Standort der Ladesäule(n)
- Aktuelle fotografische Ansichten des Straßenraums sowie eine Fotomontage mit Ladesäule

Checkliste:

Darüberhinaus gelten Kriterien bei der Standortauswahl, die durch den Betreiber im Vorfeld zu prüfen und einzuhalten sind:

- ☐ Vorhandene bauordnungsrechtliche Vorgaben sind grundsätzlich einzuhalten
- ☐ Nähe zu anderen Ladepunkten und Verteilung im Stadtgebiet (Mindestabstand i.d.R. Luftlinie 150 Meter)
- ☐ Nähe zu bereits bestehender Infrastruktur bzw. Integration mit vorhandener Infrastruktur (Bsp. Verteilerkästen, Straßenbeleuchtung); Bündelung
- ☐ Zu erwartende Frequentierung des Standorts, Anbindung an das Hauptstraßennetz
- ☐ Vorhandensein einer ausreichenden Netzinfrastruktur und -kapazität (anhand der vorliegenden Informationen), keine Verlegung von privaten Leitungen im öffentlichen Raum, Anschlussmöglichkeit über Stadtwerke Heidelberg prüfen
- ☐ Denkmalschutz (Freihalten von Blickachsen zu stadtbildprägenden Objekten/ Gebäuden/ Denkmälern oder Plätzen)
- ☐ Naturschutz (Vermeiden von Grünflächen und Abstand zu Bäumen: Mind. 1,50 m zum Kronenbereich, Beschädigungen des Wurzelwerks müssen ausgeschlossen sein)
- ☐ Schaufenster oder Zugangssituationen und -podesten müssen freigehalten werden
- ☐ Freihaltung von Hauseingängen, Zufahrten und Wegen
- ☐ Nähe zu öffentlichen Einrichtungen und Aufenthaltsmöglichkeiten während des Ladevorgangs berücksichtigen
- ☐ Bevorzugt auf bereits vorhandenen befestigten Parkplätzen oder geplanten öffentlichen Parkplätzen, sowie auf P+R-Flächen
- ☐ Errichtung grundsätzlich nur an bestehenden Parkständen ohne besondere Nutzungszuweisung
- ☐ Nach Möglichkeit soll sowohl der Standort als auch die Ladesäule selbst barrierefrei nach dem Leitfaden „Einfach Laden ohne Hindernisse“ der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur sein; s. hier: https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2023/04/Leitfaden_barrierefreie_Ladeinfrastruktur.pdf
- ☐ Gute Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und Beleuchtung des Ladestandorts
- ☐ Erhalt der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs (insbes. Fuß- und Radverkehr) mit dem Ziel, dass kein Verkehrsteilnehmer gefährdet (Sicherheit) oder mehr als nach den Umständen unvermeidlich behindert oder belästigt wird (Leichtigkeit). Verbleib von i.d.R. mindestens 1,80 m Gehwegbreite ist zu berücksichtigen
- ☐ Keine Ladesäule an Blindenleitsystemen und im Bereich von abgesenkten Bordsteinen – keine Einschränkung der Barrierefreiheit
- ☐ Abstand der Ladesäule zum Fahrbahnrand / Bordstein: Mind. 0,30 m
- ☐ Keine Beeinträchtigung von Stadtmobiliar, Bereiche der Straßenentwässerung, Hydranten etc.
- ☐ Bei Ladesäule auf der Straßenfläche: Gesamte verfügbare Länge von 11,50 m ist einzuhalten (2 x 5,00 m Parkplatz plus 1,50 m Ladesäule inkl. Anprallschutz)
- ☐ Es ist auf eine platzsparende Anordnung der Ladeinfrastruktur zu achten, Restflächen sind zu vermeiden
- ☐ Schnellladesäulen (DC-Ladesäulen) sind bevorzugt an Tankstellen und Krankenhäusern (außerhalb sensibler Patientenbereiche) zu errichten oder an Standorten, die räumlich nahe zur Autobahn und zum übergeordneten Straßennetz liegen.

2. Vorprüfung der Standortvoranfrage

Nach Eingang der Standortvoranfrage findet eine vorläufige und unverbindliche Prüfung der verkehrlichen Belange durch das Amt für Mobilität statt. Weitere Belange werden erst in der Antragsprüfung bewertet.

3. Klärung Netzanschluss mit Stadtwerken

Nach positiver Rückmeldung zur Standortvoranfrage ist die Verfügbarkeit eines Netzanschlusses durch den Betreiber mit den Stadtwerken Heidelberg zu klären.

4. Antragstellung nach positiver Standortvoranfrage

Der Betreiber stellt einen Antrag auf Errichtung einer oder mehrerer Ladesäulen.

Darin zu enthaltende Informationen:

- ☐ Antragstellendes Unternehmen mit Ansprechpartner und Kontaktdaten
- ☐ Lage der Ladesäule(n) mit Adresse und Koordinaten
- ☐ Aktueller Lageplan mit Darstellung des geplanten Standortes der Ladesäule, Stellfläche für E-Autos während des Ladevorgangs und gegebenenfalls des Kabelverteilerschranks
- ☐ Ladekapazität
- ☐ Bestätigung der Konformität mit der Ladesäulenverordnung 09.03.2016 in der jeweils gültigen Fassung (aktuell 17.06.2023)
- ☐ Typenblatt bzw. technische Merkblätter zur Ladesäule und KVS/Abzweigkasten (AZK) aus denen die Abmessungen und Arbeitsräume hervorgehen (Modell, Abmessungen, Oberfläche und Material der Ladesäule)
- ☐ Fotorealistische Abbildung der Ladesäule
- ☐ Netzpläne/ Leitungsauskunft
- ☐ Darstellung der restlichen verbleibenden Verkehrsraumbreiten wie Gehwege, Seitenstreifen usw., wenn diese durch die Ladesäule eingeschränkt werden sowie Angabe der aktuellen Verkehrsbeschilderung, sowie Beschilderungsplan nach Bau der Ladesäule gemäß Beschilderungsvorgaben nach Ziffer 8

Anforderungen an Investoren/Betreiber

- ☐ Mindestens zwei Referenzprojekte mit Ladepunkten im öffentlichen Raum und Eintrag im Verzeichnis der Bundesnetzagentur
- ☐ Servicevereinbarungen zur Sicherstellung des reibungslosen Betriebs und der zeitnahen Fehlerbehebung (24h-Hotline, Remote-Zugriff, Service-Personal vor Ort zu den üblichen werktäglichen Bürozeiten) sowie ggf. zeitnahe Aufstellung eines Ersatzgerätes
- ☐ Nachweis über die Abgabe von zertifiziertem Ökostrom
- ☐ Einhaltung der technischen Verordnungen, insbesondere der Ladesäulenverordnung (LSV) und der Technischen Anschlussbedingungen (TAB) des Netzbetreibers.

- ☐ Bericht nach Ablauf eines Halbjahres über die Anzahl und Dauer der Ladevorgänge sowie Abgabe der Strommenge

Anforderungen an Tarifmodell, Bezahlungssystem und Roamingfähigkeit

- ☐ Die bestehenden Vorgaben des Eichrechts, der Preisangabenverordnung, des Wucherverbots und weiterer einschlägiger Regularien werden eingehalten
- ☐ Interoperabilität durch Roamingvereinbarungen und Akzeptanz gängiger Bezahlungsmethoden
- ☐ Möglichkeit zur Adhoc-Ladung

5. Antragsprüfung durch die Verwaltung

Der Antrag wird von verschiedenen Fachämtern innerhalb der Stadtverwaltung geprüft. Bei positivem Entscheid erteilt die Stadt Heidelberg dem Betreiber eine Sondernutzungserlaubnis in Form eines Sondernutzungsvertrags, der unterzeichnet an die Stadt Heidelberg zurückversendet werden muss. Erst nach Vorliegen des unterzeichneten Vertrags wird dieser gültig. Mit dem Sondernutzungsvertrag erhält der Betreiber die Erlaubnis die Installation einer/mehrerer Ladesäule/n.

Die Erlaubnis gilt nur für den Betreiber und darf ohne Zustimmung der Stadt Heidelberg nicht übertragen werden.

Gestaltung der Ladesäule

Im Stadtgebiet Heidelberg werden im öffentlichen Raum grundsätzlich klassische, dezente Farb- bzw. Grautöne eingesetzt. Für die Grundfarbe der Ladesäule sind die RAL-Farbtöne 7044, 7045 oder 7046 oder vergleichbar zu verwenden. Die Ladesäule ist i.d.R. einzubetonieren, nicht aufzuschrauben. Weiterhin sind Ladesäulen kompakt zu halten und auf ein Mindestmaß zu beschränken. Wenn möglich sollen die Maße von H 140 cm / B 35 cm / T 25 cm nicht überschritten werden, ausgenommen davon sind Schnellladesäulen, die die Maße von H 200 cm / B 50 cm / T 30 cm nicht überschreiten dürfen. Falls die maximale Größe aus technischen Gründen überschritten wird, kann eine standortabhängige Entscheidung getroffen werden.

Die Beschriftung und Logos dürfen max. 30 % je Ansichtsseite der Ladesäule einnehmen. Beschriftungen sind nur in zurückhaltender Farbgebung zulässig (weiß oder entsättigte Farbtöne, max. 3 verschiedene Farbtöne). Werden mehrere Ladesäulen im Stadtgebiet von einem Betreiber errichtet, sind diese einheitlich zu gestalten. Die Ladesäulen dürfen nicht für Fremdwerbung genutzt werden und keine eigene Beleuchtung beinhalten.

Gestaltung des Anfahrschutzes

Poller, vergleichbar Modell ABES 027-2 bzw. erforderlicher Anfahrschutz sind ebenfalls einzubetonieren und grundsätzlich in DB 703 auszuführen. Die Höhe der Poller soll 90 cm nicht überschreiten und ist mit einer rot-weißen retroreflektierenden Banderole am oberen Ende zu versehen. Andere Schutzelemente sind nicht zulässig.

Standortbeispiele:

Folgend sind Beispiele für gut integrierte Ladesäulen im öffentlichen Raum im Stadtgebiet Heidelberg abgebildet.

Abb. 01, Längsparker auf bestehender Parkfläche. Abb. 02, Schrägparker auf bestehender Parkfläche. Abb. 03, Senkrechtparker auf bestehender Parkfläche.



01 Weststadt, Bahnhofstraße



02 Weststadt, Belfortstraße



03 Weststadt, Kreuzung
Endemannstraße/ Dantestraße

Einbausituationen Beispiele:

Nachfolgend ist ein Beispiel für eine Einbausituation der Ladesäulen dargestellt, die sich als stadtgestalterisch verträglich, funktional und gut integriert im öffentlichen Raum erwiesen hat.

Ladesäule auf dem Gehweg integriert



6. Sondernutzungsvertrag und Gebühren sowie Vorgaben bzgl. der Ausweisung des Standorts

Bei positivem Entscheid über die Standortanfrage sendet die Stadt Heidelberg den Antragstellenden einen Sondernutzungsvertrag zu.

Wichtig: Der Sondernutzungsvertrag erhält wie zuvor erwähnt seine Gültigkeit erst, wenn die Antragstellenden den Vertrag in unterschriebener Form an die Stadt Heidelberg zurückgegeben haben.

Die Sondernutzung für E-Ladesäulen im Straßenraum ist gebührenpflichtig. Es wird eine jährliche Sondernutzungsgebühr i.H.v. 40,- Euro je Ladeanschluss veranschlagt. Die Sondernutzungssatzung finden Sie [hier](#).

Beschilderung, Markierung und Überwachung

Die den genehmigten Ladestandorten zugeordneten Stellplätze werden vom Betreiber durch Beschilderung und ggf. Markierung (Piktogramm Elektrofahrzeug) ausgewiesen. Die Ausweisung erfolgt entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung der Unteren Straßenverkehrsbehörde, welche im Zuge der Antragsprüfung und Genehmigung des Standortes separat erteilt wird.

Die Beschilderung wird zum aktuellen Zeitpunkt grundsätzlich mit VZ 314(-10/-20) + ZZ 1010-60 + ZZ 1040-32 „4h“ (bis 22 kW) bzw. „0,5h“ (ab 22 kW) angeordnet. Darüber hinaus soll das Sinnbild für Elektrofahrzeuge gemäß § 39 Absatz 10 StVO „Elektrofahrzeug“ in der Farbe Weiß markiert werden. Beispiele s. Anlage.

Hinweis: Die Untere Straßenverkehrsbehörde erteilt die verkehrsrechtliche Anordnung im Rahmen der jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Der Betreiber hat weder Rechtsanspruch auf die Erteilung einer bestimmten verkehrsrechtlichen Anordnung noch Einfluss auf deren Ausgestaltung. Bei Rückfragen kann sich an verkehrsrecht@heidelberg.de gewendet werden.

Die Aufstellung der Beschilderung kann bei einem privaten Dienstleister beauftragt werden bzw. beim Amt für Abfallwirtschaft, Stadtreinigung und Zentralwerkstätten der Stadt Heidelberg beauftragt werden. Die Kosten trägt der Betreiber.

Durch die Beschilderung soll eine Dauerbelegung durch parkende Fahrzeuge vermieden werden und ordnungsbehördliche Maßnahmen zur Sicherstellung/ Unterstützung eines stetigen Wechsels bzw. der tatsächlichen Nutzung bei Ladevorgängen ermöglicht und gewährleistet werden. Hierbei wird u. a. berücksichtigt, dass ein Ladevorgang spätestens nach vier Stunden (bis 22 kW) bzw. 0,5h (ab 22 kW) abgeschlossen sein soll. In Einzelfällen oder auch vermehrter, missbräuchlicher Nutzung der E-Ladesäulen werden mit den Betreibern etwaige Lösungsmöglichkeiten eruiert.

7. Errichtung der E-Ladesäule

Nach Abschluss des Sondernutzungsvertrages muss der Betreiber mit dem Tiefbauamt eine Aufgrabungsvereinbarung unter aufgrabung@heidelberg.de für Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum entgeltpflichtig abschließen. Dieser Schritt muss separat und unabhängig von der hier behandelten Antragstellung auf Sondernutzung durchgeführt werden.

Für die Bauarbeiten muss der Betreibende oder die mit der Ausführung beauftragte Baufirma die nach § 45 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung (StVO) erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung für Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum unter vao-baustellen@heidelberg.de einholen.

Alle Kosten, die mit dem E-Ladesäulenbau verbunden sind, sind vom Betreibenden zu tragen.

Nähere Informationen erhalten Sie unter <https://www.heidelberg.de/HD/Rathaus/aufgrabungsvereinbarungen.html>.

Betrieb der E-Ladesäule, Haftung

Der Betreiber stellt die E-Ladesäule in eigener Verantwortung auf und hat für die Erfüllung der jeweils geltenden Bestimmungen für die Ladeinfrastruktur selbständig Sorge zu tragen (es gelten die Ladesäulenverordnung sowie die jeweiligen Anschlussbedingungen des Netzbetreibers).

Die E-Ladesäule ist durch den Betreibenden nach den jeweils bestehenden gesetzlichen Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik zu errichten, zu unterhalten, zu sichern und zu betreiben.

Dabei

- sind die Regelungen der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV vom 09.03.2016 in der derzeit gültigen Fassung vom 17.06.2023),
- die einschlägigen Regelungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie
- Regelungen des Bundes- und Landesdatenschutzgesetzes und der
- Europäischen Datenschutzkonvention

in der jeweils gültigen Fassung, anzuwenden.

Insbesondere ist die Interoperabilität der E-Ladesäulen mit den gängigen Ladeverfahren sicherzustellen.

Die E-Ladesäule darf ohne vorherige Zustimmung der Stadt nicht verändert werden.

Das Anbringen von Fremdwerbung etc. ist nicht zulässig. Eine geeignete Außendarstellung ist zu wahren und jegliche Verschmutzung, Plakatierung, Beklebung unverzüglich und ohne besondere Aufforderung durch den Betreibenden zu entfernen.

Die Einzelheiten zur Haftung werden im Sondernutzungsvertrag geregelt.

Im Zuge von Beeinträchtigungen der Nutzungsmöglichkeit der betroffenen Straßenfläche (zum Beispiel im Falle von Baumaßnahmen, Veranstaltungen, Straßenschäden, Sperrungen, Änderung oder Einziehung der Straße) besteht kein Ersatzanspruch gegen die Stadt.

Bestimmungen zu Kündigung und Vertragsende

Der Sondernutzungsvertrag wird zunächst auf 10 Jahre abgeschlossen. Eine Verlängerung kann vereinbart werden.

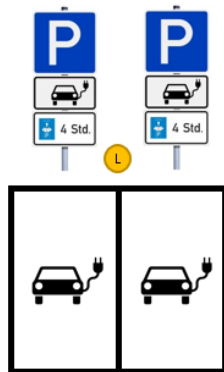
Beide Parteien können den Vertrag vor Laufzeitende bei wichtigen Gründen kündigen. Wichtige Gründe für die Stadt sind beispielsweise die Nichteinhaltung der vertraglichen Vereinbarungen oder die Umwidmung der Fläche. Die Stadt behält sich weitere einzelfallbezogene Kündigungsgründe vor.

Bei Vertragsende oder Kündigung ist die Ladeinfrastruktur ohne Ersatzanspruch gegenüber der Stadt abzubauen und die Oberflächen gemäß der direkt angrenzenden Umgebung gleichwertig wiederherzustellen.

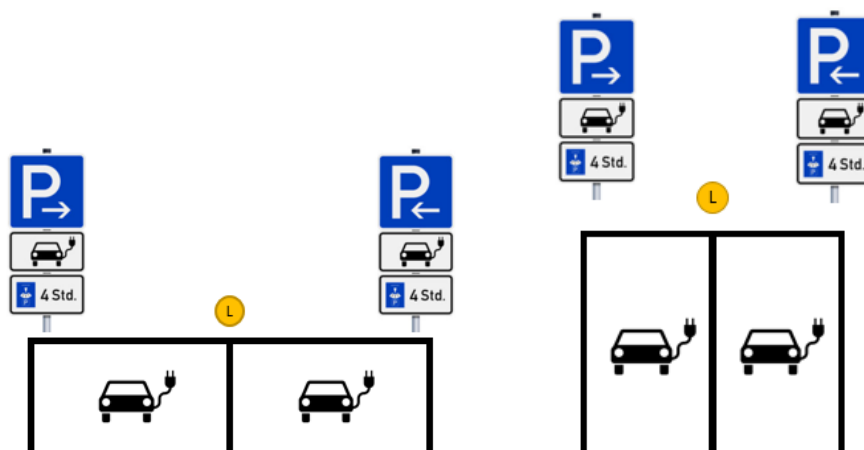
Anlage – Beschilderung

Sofern mehrere Stellplätze direkt nebeneinander liegen, sind die Stellplätze einzeln zu beschildern oder am Anfang und Ende der „Parkreihe“ mit VZ 314-10 bzw. 314-20 zu beschildern.

Beispiel einzelne Beschilderung:



Beispiel Beschilderung einer „Parkreihe“



Ausnahme: Endet der Parkplatz baulich, ist ein einzelnes VZ 314-10 bzw. -20 ausreichend:

