

# **Besondere Nebenbestimmungen zur Genehmigung einer Ladestation im öffentlichen Raum**

## **Präambel**

Der Aufbau von Ladestationen für E-Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen wird innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) von der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) koordiniert. Die BWI zeichnet sich dabei insbesondere für das übergeordnete Konzept der FHH bezüglich des Aufbaus der Ladestationen verantwortlich. Darüber hinaus baut in ihrem Auftrag die Stromnetz Hamburg GmbH als Generalunternehmerin Ladeinfrastruktur auf. Bislang können jedoch auch private Anbieter Ladestationen im öffentlichen Raum errichten. Die strategische Ausrichtung der FHH zum Betrieb der Ladeinfrastruktur wird derzeit im Rahmen eines behördenübergreifenden Prozesses adressiert. In diesem Zusammenhang wird auch die strukturelle Rolle privater Anbieter im öffentlichen Raum thematisiert, so dass die Nebenbestimmungen in Zukunft entsprechend der Ergebnisse dieses Prozesses angepasst werden.

Diesen Anbietern können unter Voraussetzung der folgenden Nebenbestimmungen für den Aufbau und Betrieb von Ladestationen im öffentlichen Raum Sondernutzungsanträge gewährt werden. Neben den nachstehenden Regelungen sind die einschlägigen gesetzlichen Verordnungen und Bestimmungen seitens der Anbieter (wie bspw. die Ladesäulenverordnung, das Eichrecht, die Preisangabenverordnung) sowie die Technischen Anschlussbedingungen der Stromnetz Hamburg GmbH in deren Rolle als lokale Verteilnetzbetreiberin zu beachten.

## **1. Geltungsbereich der Sondernutzungsgenehmigung**

Die zu erteilende Sondernutzungsgenehmigung gilt nur für die Aufstellung der Ladeinfrastruktur. Die vor der Ladeinfrastruktur befindlichen Parkflächen sind weiterhin Teil des öffentlichen Raumes der FHH und unterliegen der Straßenverkehrsordnung. Die FHH ist deswegen auch zuständig für die Aufstellung der Verkehrsbeschilderung gemäß StVO. Der Antragsteller hat hierzu das zuständige Polizeikommissariat um die Aufstellung der in Hamburg gängigen StVO-Beschilderung für die Stellflächen an der Ladeinfrastruktur zu ersuchen. Die FHH wird gemäß der Straßenverkehrsordnung Regelungen zum Parken und Laden treffen. Den Anbietern ist nicht gestattet Parkgebühren zu erheben oder Fahrzeuge entfernen zu lassen. Dies obliegt ausschließlich der FHH.

## **2. Beachtung städtebaulicher Belange**

Die Genehmigung kann erteilt werden, sofern dem Standort keine Hinderungsgründe im Hinblick auf städtebauliche Belange, insbesondere keine Beeinträchtigung von stadträumlich wertvollen Sichtachsen, Aspekten der Freiraumplanung auf öffentlichen Plätzen oder Belange des Denkmalschutzes entgegenstehen. Auch sind lokale Gegebenheiten hinsichtlich des Straßengrüns und von Geh- und Fahrradwegen zu beachten.

## **3. Spezifika der Hardware**

Die Gehäuse-Form ist als geradliniges, vertikal angeordnetes (d.h. „stehendes“) Format zu gestalten. Es sind einfache Querschnitte zulässig (Kreis oder Viereck, letzteres optional mit gerundeten oder abgeschrägten Ecken). Die Proportion sollte dabei schlank gewählt werden.

## **Besondere Nebenbestimmungen zur Genehmigung einer Ladestation im öffentlichen Raum**

Technische Funktions- oder Bedienelemente sind innerhalb des geometrischen Grundkörpers unterzubringen und gestalterisch in das Gesamterscheinungsbild der Ladesäule einzufügen und dürfen nicht zusätzlich auftragen.

Das Kabel muss grundsätzlich im Gehäuse untergebracht sein oder ist von der Nutzerin oder dem Nutzer zu stellen. Eine Anbringung von Kabeln außerhalb des Gehäuses ist bei den DC Ladesäulen zulässig; deren Länge ist in diesen Fällen auf 3,5 m zu begrenzen. Die Zulässigkeit längerer Kabel (vorzugsweise mit Ausleger) für DC Ladesäulen bedarf der Zustimmung im Einzelfall und wird im Zuge der Genehmigung des Standortes entschieden.

Die zulässigen Abmessungen der Ladesäulengehäuse richten sich nach dem Leistungsniveau:

- AC Säulen dürfen max. Abmessungen von hxbxt 180 x 50 x 50 cm nicht überschreiten. Ein separater Netzanschlusskasten ist in dieser Leistungsklasse erst ab einer Reihe von mind. 4 angeschlossenen AC Säulen je Standort zulässig.
- DC Ladesäulen (Schnellladesäulen) dürfen max. Abmessungen von hxbxt 240 x 90 x 90 cm nicht überschreiten.

Farbgestaltung:

Die Grundfarbe der Ladeinfrastruktur ist DB 703. Diese ist möglichst vollflächig anzuwenden. Als weitere Farbe ist neben den nicht folierbaren Gehäuseteilen maximal ein mittlerer Rotton (z.B. RAL 3004) zulässig, der jedoch deutlich untergeordnet anzuwenden ist. Die Platzierung von Informationen und Logos ist auf die Gehäuseform anzupassen und möglichst dezent zu halten.

Display/ Licht:

Lichtemissionen durch das Display sind gering zu halten. Nach Möglichkeit passt sich das Display über einen Helligkeitssensor automatisch der Umgebung an.

Leuchten und Lichtelemente an den Ladesäulen müssen - sofern nicht verzichtbar - möglichst klein ausgebildet werden bzw. auf eine Größe beschränkt werden, die funktional notwendig ist. Farbiges Licht ist zu vermeiden und ansonsten auf ein funktional erforderliches Minimum zu reduzieren. Wechsellicht/ Blinkendes Licht im Ruhezustand ist ausgeschlossen.

### **4. Makroskopische Standortwahl**

Im Zuge des übergeordneten Konzepts für den Ladeinfrastrukturaufbau in Hamburg achtet die BWI auch auf die makroskopische Lage der Ladeinfrastruktur.

Der BWI obliegt daher das Recht, Standortwünschen im öffentlichen Raum zu widersprechen. Widerspricht die BWI nicht innerhalb von einem Monat, so kann der Bezirk mit der Genehmigung der Sondernutzung fortfahren. Die Zustimmung zu den Standorten kann auch vor Ablauf der Frist schriftlich mitgeteilt werden.

### **5. Stromqualität**

Es ist sicherzustellen, dass das zur Anwendung gebrachte Betreibermodell die Beistellung oder Durchleitung von geprüftem Ökostrom analog der Zertifizierung „Geprüfter Ökostrom“ durch „TÜV NORD CERT“ verbindlich vorsieht.

## **Besondere Nebenbestimmungen zur Genehmigung einer Ladestation im öffentlichen Raum**

### **6. IT-Backend-Anbindung**

Die Ladeinfrastruktur muss kommunikations-, backend- und remotefähig sein und eine Anbindung an das in städtischer Regie betriebene IT-Backend ermöglichen, um eine einheitliche Funktionalität, Dokumentation und webbasierte Nutzerinformation zu ermöglichen. Ein eigenes IT-Backend des Anbieters ist durch den Abschluss des „Partnervertrags“ an das in städtischer Regie betriebene Backend (Stromnetz Hamburg GmbH) anzubinden. Der Nachweis über den Vertragsabschluss ist binnen drei Monaten beim zuständigen Bezirksamt vorzulegen.

Über das Backend sind dynamische Daten zur Nutzung der Ladeinfrastruktur und zur Belegung des Parkplatzes vor der Ladeinfrastruktur (soweit vorhanden) zu übermitteln sowie den weiteren angebotenen EMPs ein marktgerechtes, diskriminierungsfreies Angebot zur Nutzung der Ladeinfrastruktur des Anbieters zu unterbreiten.

Darüber hinaus stellt der Betreiber der Freien und Hansestadt Hamburg unter Wahrung der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse Informationen über die Nutzung der Ladeinfrastruktur zur Verfügung, die für die Planung des weiteren Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur dienlich sind.

### **7. Uneingeschränkter Zugang**

Die Ladeinfrastruktur ist der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Die Anbieter dürfen keine Einschränkungen hinsichtlich etwaiger Nutzergruppen vornehmen. Ausnahmen sind nur unter vorheriger ausdrücklicher Genehmigung der BWI gestattet.

### **8. Bodenmarkierung**

Der Anbieter hat auf eigene Kosten eine Bodenmarkierung nach Vorgaben der BWI auf die Stellflächen vor der Ladeinfrastruktur aufzubringen.

### **9. Berücksichtigung von sicherheitstechnischen Aspekten**

Der Antragsteller ist verantwortlich für die Verkehrssicherheit der Anlage. Bei Antragstellung ist darzulegen, wie die Verkehrssicherungspflicht wahrgenommen wird.

### **Hinweis**

Sie bestätigen die Einhaltung der besonderen Voraussetzungen nach Vorlage der Genehmigung/Erlaubnis durch das Bezirksamt durch schriftlichen Verzicht auf die Einlegung von Rechtsmitteln bzw. automatisch nach Ablauf der einmonatigen Widerspruchsfrist.