

Verfahren zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in der Stadt Willich

Der Klimawandel zählt zu den drängendsten Herausforderungen der heutigen Zeit und verlangt nach entschlossenen Maßnahmen auf globaler, nationaler und lokaler Ebene. Besonders im Bereich des Verkehrssektors, der einen großen Teil der weltweiten Treibhausgasemissionen verursacht, sind tiefgreifende Veränderungen erforderlich. Die Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist dabei ein zentraler Bestandteil der Mobilitätswende und des Klimaschutzes. In diesem Zusammenhang forciert die Stadt Willich derzeit den Ausbau einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Pkw im öffentlichen Raum, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.

Als Grundlage dient die am 02. Juli 2024 vom Planungsausschuss zur Kenntnis genommene Konzeption zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (LIS)¹ in der Stadt Willich. Die Konzeption sieht drei zentrale Ausbauphasen vor:

- Ausbauphase I – Zeithorizont 2025: punktueller / bedarfsgerechter Ausbau
- Ausbauphase II – Zeithorizont 2030: Verdichtung des Angebotes
- Ausbauphase III – Zeithorizont 2035: Flächendeckender Ausbau

Die Beschlussfassung der Standorte der Ausbauphase I, inkl. ihrer Verortung, erfolgte am 03. September 2024 (s. Anlage 1). Daraufhin wurden Kontingente gebildet, für die nun Ladepunktbetreibende – nachfolgend „Charge Point Operator“ genannt – gesucht werden. Diese müssen in der Lage sein, die entsprechende Ladeinfrastruktur (AC und DC) ordnungsgemäß durch die erforderlichen Genehmigungsverfahren zu führen, eigenwirtschaftlich aufzubauen und für einen Zeitraum von 15 Jahren zu betreiben.

Das nun angestoßene Verwaltungsverfahren sieht die Auswahl eines Charge Point Operators (CPO) pro Kontingent vor. Interessierte CPOs haben – im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens – die Möglichkeit, sich auf ein oder mehrere Flächenkontingente zu bewerben. Die formelle und inhaltliche Prüfung der Eignung der CPOs erfolgt dabei kontingentspezifisch. Im Falle mehrerer qualifizierter Bewerbungen wird die Entscheidung durch das Los getroffen.

1. Kontingente und LIS-Standorte der Ausbauphase I

Im Rahmen der Ausbauphase I sollen 18 AC-Ladesäulen (22 kW / LP) sowie fünf DC-Ladesäulen (mind. 50 kW / LP) an insgesamt 20 Standorten im Stadtgebiet errichtet werden. Die Zuordnung der Standorte zu den stadtteilbezogenen Kontingenten erfolgt in den nachfolgenden Tabellen:

| Kontingent I | | | | | | |
|--------------|-------------------|------|-----------|------------|-------|-------|
| Stadtteil | Straße / Standort | Flur | Flurstück | Eigentümer | AC-LP | DC-LP |
| Neersen | Rothweg (P) | 12 | 1954 | III/7 | - | 2 |
| | Bengdbruchstraße | 7 | 1040 | II/6 | 2 | - |

¹ Konzept abrufbar unter: https://ris.stadt-willich.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZYthKhRjFTNTAYbs4bWwKpc

| Kontingent II | | | | | | |
|----------------------|--------------------------|-------------|------------------|-------------------|--------------|--------------|
| Stadtteil | Straße / Standort | Flur | Flurstück | Eigentümer | AC-LP | DC-LP |
| Alt-Willich | Jupiterstraße (P) | 24 | 3159 | II/6 | 2 | 2 |
| | Jakob-Frantzen-Halle (P) | 24 | 869 | I/2 | 2 | - |
| | Zum Schickerhof | 24 | 2855/3129 | II/6 | 2 | - |
| | Bonnenring (P) | 30 | 1400 | II/6 | 2 | 2 |

| Kontingent III | | | | | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------|------------------|-------------------|--------------|--------------|
| Stadtteil | Straße / Standort | Flur | Flurstück | Eigentümer | AC-LP | DC-LP |
| Alt-Willich | Mittelstraße | 15 | 108 | II/6 | 2 | - |
| | Burgstraße (P) | 20 | 852 | II/6 | 4 | - |
| | St.Töniser Straße (P) | 26 | 877 | II/6 | 2 | - |
| | Röntgenstraße | 17 | 1617 | II/6 | 2 | - |
| | Domgarten (P) | 20 | 800 | II/6 | - | 2 |

| Kontingent IV | | | | | | |
|----------------------|--------------------------|-------------|------------------|-------------------|--------------|--------------|
| Stadtteil | Straße / Standort | Flur | Flurstück | Eigentümer | AC-LP | DC-LP |
| Anrath | Martinsplatz | 25 | 225/226 | II/6 | - | 2 |
| | Berliner Straße | 24 | 215 | II/6 | 2 | - |
| | Süchtelner Straße | 20 | 514 | II/6 | 2 | - |
| | Hüttenfeldstraße | 17 | 186 | II/6 | 2 | - |
| | Kehner Straße | 22 | 1053 | II/6 | 2 | - |

| Kontingent V | | | | | | |
|---------------------|--------------------------|-------------|------------------|-------------------|--------------|--------------|
| Stadtteil | Straße / Standort | Flur | Flurstück | Eigentümer | AC-LP | DC-LP |
| Schiefbahn | Beethovenstraße | 5 | 1432 | II/6 | 2 | - |
| | Ahornweg | 20 | 362 | II/6 | 2 | - |
| | Hubertusplatz (P) | 25 | 290 | II/6 | 2 | - |
| | Grechte / Antoniusstraße | 5 | 1558 | II/6 | 2 | - |

2. Zonierung

Zusätzlich zur Bildung der Kontingente erfolgte eine partielle Zonierung, um interessierten CPOs die Möglichkeit zu bieten, ausgewählte Standorte innerhalb einer Zone zu verlegen – beispielsweise aufgrund einer potenziell höheren Wirtschaftlichkeit.

Von der Regelung ausgenommen sind:

- Standorte in Zentren oder in räumlicher Nähe zu Freizeiteinrichtungen, die der Bedarfsabdeckung der Kund:innen der umliegenden Points of Interest (POI) dienen
- LIS an Standorten, die perspektivisch zu Mobilstationen ausgebaut werden sollen
- LIS an Verwaltungsstandorten
- Standorte, die sich im Rahmen einer Bürgerumfrage als besonders bevorzugt erwiesen haben

Dahingehend wurden folgende Standorte einer Zone zugeordnet. Die räumliche Dimensionierung der jeweiligen Zonen ist in Anlage 2 ersichtlich.

| Kontingent | Standort | Zone |
|------------|-------------------|------|
| I | Bengdbruchstraße | N I |
| II | Zum Schickerhof | W I |
| III | Mittelstraße | W II |
| | Röntgenstraße | |
| IV | Kehner Straße | A I |
| | Hüttenfeldstraße | A II |
| | Süchtelner Straße | |
| V | Beethovenstraße | S I |
| | Ahornweg | S II |

Obgleich die Neuverortung von Standorten ohne konkrete Begründung gegenüber der Stadt Willich erfolgen kann, ist die ersatzlose Streichung von Standorten nicht zulässig. Darüber hinaus existieren weitere Kriterien, welche die Festlegung neuer Standorte limitieren:

- Standortvorschläge dürfen ausschließlich innerhalb der zugehörigen Zone getätigt werden
- Neue Standorte müssen zu allen bestehenden sowie in Planung befindlichen Ladesäulen im öffentlichen Raum – auch außerhalb der betroffenen Zone – einen Mindestabstand von 250 Metern in Luftlinie aufweisen
- Die Anzahl der Ladesäulen sowie die Ladeleistung bleiben unverändert

Neue Standortvorschläge können nur genehmigt werden, wenn die Standorteignungskriterien eingehalten werden und eine abschließende Standortprüfung – unter Berücksichtigung potenzieller Flächenkonkurrenzen mit stadtplanerischen Vorhaben und weiteren Nutzungskonflikten – ohne Einwand durch den Geschäftsbereich Stadtplanung erfolgt ist.

3. Antragsstellung

Für eine Bewerbung auf ein Kontingent sind interessierte CPOs angehalten, fristgerecht nach Bekanntmachung des Verfahrens die vollständigen Unterlagen zur Antragstellung einzureichen. Anträge, die verspätet oder unvollständig eingereicht werden, werden für das Auswahlverfahren nicht berücksichtigt. Des Weiteren ist es einem CPO nicht gestattet, mehrere Anträge auf dasselbe Kontingent einzureichen.

Einzureichen sind folgende Unterlagen:

- Vollständig ausgefülltes und unterzeichnetes Antragsformular zum entsprechenden Kontingent (s. Anlage 3), inklusive Eignungserklärung
- Für jeden Ladestandort ein Konzeptpapier, inklusive:
 - Lichtbilder vom (neuen) Standort
 - Entwurfsskizze mit Verortung der Ladestation(en) sowie geplanten Schutzeinrichtungen
 - Vorgesehene Beschilderung (Vgl. Abs. 8)
 - Nachweis eines Zugangs zum Stromnetz
 - Technisches Produktdatenblatt der verwendeten Ladeeinrichtung(en)

Die Antragsunterlagen sind einzureichen per Post oder E-Mail bei:

Stadt Willich
Geschäftsbereich II/5 – Stadtplanung
Rothweg 2
47877 Willich
E-Mail: mobilitaet@stadt-willich.de

4. Durchführung eines möglichen Losverfahrens

Sollten mehrere CPOs ihr Interesse an einem Kontingent bekunden, und sich nach Abschluss der Vorprüfung gemäß den Auswahlkriterien und in Folge der Einhaltung der Standorteignungskriterien qualifizieren, erfolgt eine Entscheidung durch das Los.

Der Zeitpunkt der Durchführung des Losverfahrens sowie eines endgültigen Zuschlages auf ein beworbenes Kontingent kann zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Verfahrens – aufgrund der unbekanntenen Anzahl der eingegangenen und zu prüfenden Anträge – noch nicht mitgeteilt werden.

Ein eventuelles Losverfahren wird durch insgesamt vier Mitarbeitende unterschiedlicher Geschäftsbereiche durchgeführt. Das Losverfahren erfolgt – unter Berücksichtigung der Wahrung der Vertraulichkeit des Verfahrens – unter Ausschluss der Öffentlichkeit.

5. Zuschlag auf ein Kontingent

Der CPO, der der einzige zugelassene Bewerber ist oder im Rahmen eines Losverfahrens den Zuschlag erhält, ist verpflichtet, die entsprechende Ladeinfrastruktur bis zum 31.12.2025 zu errichten und in Betrieb zu nehmen. Verzögerungen sind dem/r zuständigen Ansprechpartner:in im Geschäftsbereich Stadtplanung mitzuteilen.

Ein geeigneter CPO erhält Zuschläge für bis zu drei Kontingente. Das gilt nicht, wenn weniger als drei CPOs am Interessenbekundungsverfahren teilnehmen oder weniger als drei CPOs die Auswahlkriterien erfüllen.

Die Genehmigung von Ladeeinrichtungen durch die Stadt Willich erfolgt auf der Grundlage einer Sondernutzungserlaubnis nach § 18 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW). Hierfür wird eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 99,00 € pro Standort – unabhängig der dazugehörigen Anzahl an Ladesäulen – erhoben. Der Antrag auf Sondernutzung ist nach Zuschlagserteilung zusätzlich zu stellen. Die Sondernutzungserlaubnis wird dem CPO für 15 Jahre erteilt – es besteht eine Verlängerungsoption.

6. Netzanschluss durch den Netzbetreiber

Der CPO beantragt, nach Genehmigung zum Aufbau der Ladeinfrastruktur durch die Stadt Willich (Sondernutzungserlaubnis), selbstständig die Errichtung eines Netzanschlusses durch die Stadtwerke Service Meerbusch Willich GmbH & Co. KG. Die Stadtwerke stellen daraufhin den Netzanschluss her. Der Nachweis des Netzzugangs ist bereits im Rahmen der Antragstellung zu erbringen.

7. Errichtung der Ladeinfrastruktur

Für die Errichtung von Ladeinfrastruktur ist vorab eine verkehrsrechtliche Erlaubnis für die Arbeitsstelle einzuholen. Die Genehmigung stellt sicher, dass die Maßnahme(n) den geltenden verkehrsrechtlichen und sicherheitstechnischen Vorschriften entsprechen und die öffentliche Ordnung im Straßenverkehr gewahrt bleibt. Der Antrag ist rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn der LIS zu stellen, um Verzögerungen zu vermeiden und eine erfolgreiche Umsetzung der Ausbauphase I bis Ende 2025 zu gewährleisten. Die Ladeinfrastruktur sowie dazugehörige Schutzeinrichtungen werden vom ausgewählten CPO, einschließlich der dafür notwendigen baulichen Anpassungen, auf eigene Kosten errichtet. Bei baulichen Maßnahmen und der Herstellung von Netzanschlüssen ist unbedingt auf bereits vorhandene Leitungen, Glasfaser und andere Infrastrukturen Rücksicht zu nehmen.

8. Beschilderung u. Markierung der betroffenen Stellplätze

Die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur ist für die dazu berechtigten Fahrzeuge zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sind die betroffenen Stellplätze zu beschildern und zu markieren. Die Entscheidung über die jeweils anzuordnende Beschilderung und Markierung trifft die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 StVO.

Folgende Beschilderung diente bisher einer Einheitlichkeit im gesamten Stadtgebiet:

- Verkehrszeichen 314 StVO
- Zusatzzeichen 1010-66 StVO (Elektrisch betriebene Fahrzeuge)
- Zusatzzeichen 1040-32 StVO (Parken nur mit Parkscheibe, Parkdauer in Abhängigkeit zur Ladeleistung; 2 Std. bei DC-Ladepunkten und 4 Std. bei AC-Ladepunkten)

Darüber hinaus hat die Verwaltung sich für die Anordnung eines weiteren Zusatzzeichens ausgesprochen:

- Zusatzzeichen 1053-54 StVO (Parken nur während des Ladevorgangs)

Für die Markierung wird das Symbol „E-Fahrzeuge“ (Sinnbild nach § 39 Abs. 10 StVO) verwendet. Die Markierung erfolgt nach den aktuellen Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS). Die Markierung und Beschilderung sowie die damit verbundenen Kosten werden von der Stadt Willich getragen, jedoch wird eine anteilige Verwaltungskostenpauschale in Höhe von 490,00 € je Standort erhoben.

9. Reaktion des CPO im Störfall

Das Betriebskonzept des CPO sieht eine durchgehende Erreichbarkeit im Störfall sowie den Zugriff aus der Ferne (Remotefähigkeit) vor. Zwecks Erreichbarkeit steht eine Hotline zur Verfügung, welche täglich 24 Stunden durch geschultes Personal besetzt ist, das über einen Remote-Zugriff auf die Ladeeinrichtungen verfügt. Der CPO macht die Telefonnummer dieser Hotline an der Ladeeinrichtung und auf dem verwendeten Authentifizierungsmedium kenntlich.

Die Störungs- und Schadensbehebung erfolgt durch Service-Mitarbeitende vor Ort. In diesem Zusammenhang gewährleistet der CPO eine Problembehandlung durch Service-Mitarbeitende werktags von 08.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Die Reaktion auf eine Störung erfolgt spätestens am darauffolgenden Werktag. Die Störungsbehebung erfolgt entweder durch Schnellbehebung mit Standard-Hilfsmaterial oder durch Außerbetriebnahme. Bei Außerbetriebnahme ist der/die Ansprechpartner:in bei der Stadtverwaltung in Kenntnis zu setzen und über den Zeitpunkt der geplanten Wiederinbetriebnahme zu informieren.

10. Die Bereitstellung von Daten

Der CPO stellt der Stadtverwaltung Daten gemäß Art. 20 AFIR zur Verfügung. Dabei handelt es sich um anonymisierte Nutzungsdaten (Rohdaten) der errichteten Ladeeinrichtungen, insbesondere in Hinblick auf die Auslastung. Die Übermittlung der Daten erfolgt quartalsweise in unbearbeiteter und maschinenlesbarer digitaler Form ohne Angabe von personen- und anderen kundenbezogenen Daten.