

## Nebenbestimmungen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur der Richtlinie progres.nrw – Programmbereich Emissionsarme Mobilität

### Kennzeichnung für Ladeinfrastruktur

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind im öffentlichen Straßenraum in Form einer Bodenmarkierung durch das Aufbringen eines weißen Sinnbildes (Darstellung eines Elektrofahrzeugs gemäß § 39 Abs. 10 StVO) entsprechend der unten stehenden Abbildung deutlich als solche zu kennzeichnen. Die Bodenmarkierung soll die komplette Fläche des Parkplatzes umfassen.



Sinnbild in weiß

Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind im nicht-öffentlichen Straßenraum durch das Aufbringen eines weißen Sinnbildes (Darstellung eines Elektrofahrzeuges gemäß § 39 Abs. 10 StVO) auf grünem Grund (RAL 6018) entsprechend der unten stehenden Abbildung deutlich als solche zu kennzeichnen. Die Bodenmarkierung soll die komplette Fläche des Parkplatzes umfassen.



In Einzelfällen kann auf Antrag davon abgesehen werden. Der Antrag ist mit einer nachvollziehbaren Begründung an die Bewilligungsbehörde zu richten.

### Authentifizierung und Abrechnung

Der Betreiber eines öffentlichen Ladepunkts hat den Nutzern von Elektromobilen das punktuelle Aufladen gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457) i.d.F. der ersten

Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) zu ermöglichen.

Es wird empfohlen, darüber hinaus vertragsbasiertes Laden zu ermöglichen. Hierbei sollte der Zugang per RFID-Karte (Multi Standard, Mifare und vergleichbare Standards) und Smartphone-Apps ermöglicht werden. Mittels Roaming sollte in dem Fall für alle Kunden sichergestellt werden, dass Vertragskunden von anderen Anbietern von Fahrstrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) Ladevorgänge starten und bezahlen können.

Die Vorbereitung der Ladeinfrastruktur für die spätere Unterstützung der Umsetzung von ISO/IEC 15118 (Power Line Communication) wird empfohlen.

Um ein webbasiertes Ad-hoc-Laden im Sinne der Ladesäulenverordnung zu ermöglichen, wird empfohlen ein drahtloses lokales Netzwerk (Wireless LAN - WLAN) an der Ladesäule öffentlich zur Verfügung zu stellen.

Sofern ein Betreiber die Stromabgabe ohne Gegenleistung gewährt, müssen die Anforderungen für die Authentifizierung und das vertragsbasierte Laden nicht beachtet werden.

### Remotefähigkeit

Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss über einen aktuellen offenen Standard wie zum Beispiel OCPP an ein IT-Backend (online-Anbindung der Ladeinfrastruktur) angebunden sein und die Remotefähigkeit der Ladeinfrastruktur gewährleisten.

Für die Ladeinfrastruktur mit mehreren Ladepunkten (z.B. auf Parkplätzen, in Parkhäusern) kann die Remotefähigkeit auch über ein übergreifendes System (z.B. in Kombination mit Energie- und Lastmanagementsystem) sichergestellt werden.

Die Eintragung in einen elektronischen Ladesäulennavigator (wie z. B. moovility, plugging, GoingElectric), einschließlich Übermittlung der Echtzeit-Statusinformationen wird empfohlen.

### Betrieb und Wartung

Der Betrieb der Ladestationen muss zu den angegebenen Zeiten nach Nummer 6.2 der Förderrichtlinie gewährleistet sein. Die Verantwortung hierfür liegt beim Betreiber. Für die sachgemäße Wartung ist der Ladestationsbetreiber verantwortlich. Dabei sind sowohl die Richtlinien der Hersteller als auch die gesetzlichen Vorgaben zu beachten.