

Fachbereich 3b - Ordnung, Umwelt,
Nachhaltigkeit und Mobilität
Dr. Karina Hellmann

Datum:
17.09.2020

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Verkehrsausschuss

Konzept "Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg"

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	28.10.2020	Ausschuss für Umwelt, Verbraucherschutz, Grünflächen und Forsten
Ö	25.11.2020	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

Das „Kommunale Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg“ (EMK), das 2019 von der Mobilitätswerk GmbH erstellt wurde, liefert eine fundierte Grundlage zum Ausbau der Elektromobilität im Stadtgebiet.

In dem Konzept werden Standorte ausgewiesen, für die zukünftig ein hoher Bedarf prognostiziert wird. Ziel ist es, die Standorte, die bisher als unterversorgt gelten, mit Ladesäulen auszustatten. Diese Standorte wurden durch den Fachbereich 3b hinsichtlich ihrer Eignung zur Ausstattung und zum Betreiben von Ladesäulen einer detaillierten Betrachtung unterzogen.

Zudem gilt es, ein möglichst abgestimmtes technisches System der Ladeinfrastruktur in Lüneburg zu etablieren, um dadurch eine hohe Bedienerfreundlichkeit und Kundenfreundlichkeit zu erreichen.

Im Hinblick darauf wurde eine Planungsgrundlage mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für die zukünftige Vorgehensweise zu den folgenden Punkten erarbeitet:

1. Standortauswahl
2. Mobilitätspunkte
3. Baurechtliche Vorgaben und Vergabeverfahren
4. Parkraumbewirtschaftung
5. Abrechnungssystem

Das erarbeitete Konzeptpapier ist beigelegt.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss nimmt das Konzept „Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg“ zustimmend zur Kenntnis.
2. Er beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung bzw. Umsetzung der darin empfohlenen Maßnahmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 62 €

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlage/n:

Konzept „Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg“

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein-stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Beschluss-vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Konzept „Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg“

Das Ziel der Hansestadt Lüneburg ist es, die Emissionen aus dem Verkehrssektor zu reduzieren und die Elektromobilität zu fördern. Hierzu zählt insbesondere die Errichtung bzw. die Erweiterung des Angebots an Ladeinfrastruktureinrichtungen innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lüneburg.

Eine fundierte Grundlage zum Ausbau der Elektromobilität liefert dabei das „Kommunale Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg“ (EMK), das 2019 von der Mobilitätswerk GmbH erstellt wurde. Basierend auf den Ergebnissen und Empfehlungen des EMK wurden nach einer Standortbegehung und Einschätzung der Realisierbarkeit, Maßnahmenvorschläge für die Ladesäuleninfrastruktur (LIS) erarbeitet:

1. Standortauswahl

Die Standorte, die im EMK als Bedarfsstandorte ermittelt wurden, wurden in Hinblick auf die Umsetzbarkeit in der Praxis betrachtet. Ein Großteil der Bedarfsstandorte wird vermutlich mittelfristig von Gewerbetreibenden bestückt werden. Es ist nur an einigen wenigen Standorten sinnvoll, dass seitens der Stadt Ladesäulen errichtet werden.

2. Mobilitätspunkte

Die bestehenden sechs Mobilitätspunkte sowie neu zu schaffende sollten eine einheitliche, gut sichtbare Kennzeichnung erhalten. Bei der zukünftigen Errichtung von Ladesäulen sollte standardmäßig geprüft werden, ob dies mit der Schaffung eines Mobilitätspunktes kombiniert werden kann.

3. Baurechtliche Vorgaben und Vergabeverfahren

Bei der Überarbeitung der Sondernutzungssatzung durch Bereich 32 sollten Regelungen zur LIS eingebracht und die Sondernutzungserlaubnis um vertragliche Regelungen zur einheitlichen Gestaltung der LIS erweitert werden.

4. Parkraumbewirtschaftung

Es sollte das freie Parken während des Ladevorgangs weiterhin ermöglicht werden, E-Fahrzeuge sollten aber keine grundsätzliche Gebührenbefreiung erhalten.

5. Abrechnungssystem

Die Einführung eines einheitlichen Abrechnungssystems sollte geprüft und wenn möglich mit Unterstützung aus Bereich 8 umgesetzt werden.

Nachfolgend werden die Empfehlungen ausführlich erläutert.

Konzept „Ladesäuleninfrastruktur im Gebiet der Hansestadt Lüneburg“

I. Zielsetzung

Das Ziel der Hansestadt Lüneburg ist es, die Emissionen aus dem Verkehrssektor zu reduzieren und die Elektromobilität zu fördern. Um eine gesteigerte Nutzung der Elektromobilität zu erreichen, müssen jedoch die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Hierzu zählt insbesondere die Errichtung bzw. die Erweiterung des Angebots an Ladeinfrastruktur (LIS) innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lüneburg.

Eine fundierte Grundlage zum Ausbau der Elektromobilität liefert dabei die Studie des „Kommunalen Elektromobilitätskonzeptes für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg“ (EMK), das 2019 von der Mobilitätswerk GmbH erstellt wurde. Die Studie präsentiert spezifisch sowohl für den Landkreis als auch für die Hansestadt Lüneburg durchgeführte Analysen und Prognosen für den Bedarf an Ladeinfrastruktur, um diese in den kommenden Jahren decken zu können. Anhand dieser prognostizierten Bedarfe sollen insbesondere Bereiche und geeignete Standorte mit Ladeinfrastruktureinrichtungen ausgestattet werden, die bisher noch als unterversorgt gelten. Zudem gilt es, ein möglichst abgestimmtes technisches System der Ladeinfrastruktur in Lüneburg zu etablieren, um dadurch auch eine hohe Bediener- und Kundenfreundlichkeit zu erreichen.

Im Folgenden steht die Erweiterung der Ladeinfrastruktureinrichtungen für E-Fahrzeuge im Fokus. Die Infrastruktureinrichtungen für Elektrofahrräder werden der Vollständigkeit halber mit aufgeführt, aber nur am Rande thematisiert.

II. Vorhandene Standorte

Mit Stand September 2020 betreibt die Hansestadt Lüneburg Ladesäulen für E-Fahrzeuge in den städtischen Parkhäusern Am Bahnhof und Am Rathaus (Betreiber LüneParken) sowie in der Bögelstraße/Städtisches Klinikum (LüWoBau). Bei der Grundschule Hagen (Schulstrasse) und beim Kloster Lüne (Am Domänenhof) steht jeweils eine Normalladesäule kurz vor Inbetriebnahme. Am Graalwall wird eine Ladesäule unmittelbar neben dem Parkhaus vom Landkreis betrieben. In der Planungsphase befindet sich die Installation von städtischen Ladesäulen in dem Parkhaus am Kino Filmpalast, auf dem Parkplatz vor der Oberschule am Wasserturm (Kalandstraße/Haagestraße: 1 Normalladesäule) und auf dem Parkplatz an den Sülzwiesen (Am Weißen Turm: 1 Schnellladestation). Die Errichtung wurde und wird vom Bundesverkehrsministerium bzw. vom Landkreis Lüneburg gefördert.

Weitere Ladesäulen im Stadtgebiet werden von der Avacon Natur, Lünestrom, Allego, LüWoBau, der Psychiatrischen Klinik Lüneburg und der Sparkasse betrieben. Darüber hinaus gibt es weitere gewerbliche Ladesäulen, die nach §4 Ladesäulen-VO (LSV) von der Öffentlichkeit genutzt werden dürfen. Zu diesen Standorten zählen Autohäuser, das e-novum sowie die Ladesäule der Elch-Apotheke in der Kurt-Huber-Straße, die privat finanziert wurde und derzeit ausschließlich für das eigene Firmenfahrzeug Verwendung findet.

Der zweite Ladepunkt ist nach aktuellem Stand nicht aktiviert und könnte nach Rücksprache mit den Inhabern bzw. im Interesse der Umsetzung des Konzeptes durchaus als öffentliche Ladesäule zur Verfügung gestellt werden. Auf den Blöcken wird bereits je eine Schnellladesäule von Allego und vom Autohaus Dannacker & Laudien betrieben. In der Abbildung 1 sind die bestehenden Ladesäulen im Stadtgebiet eingezeichnet.

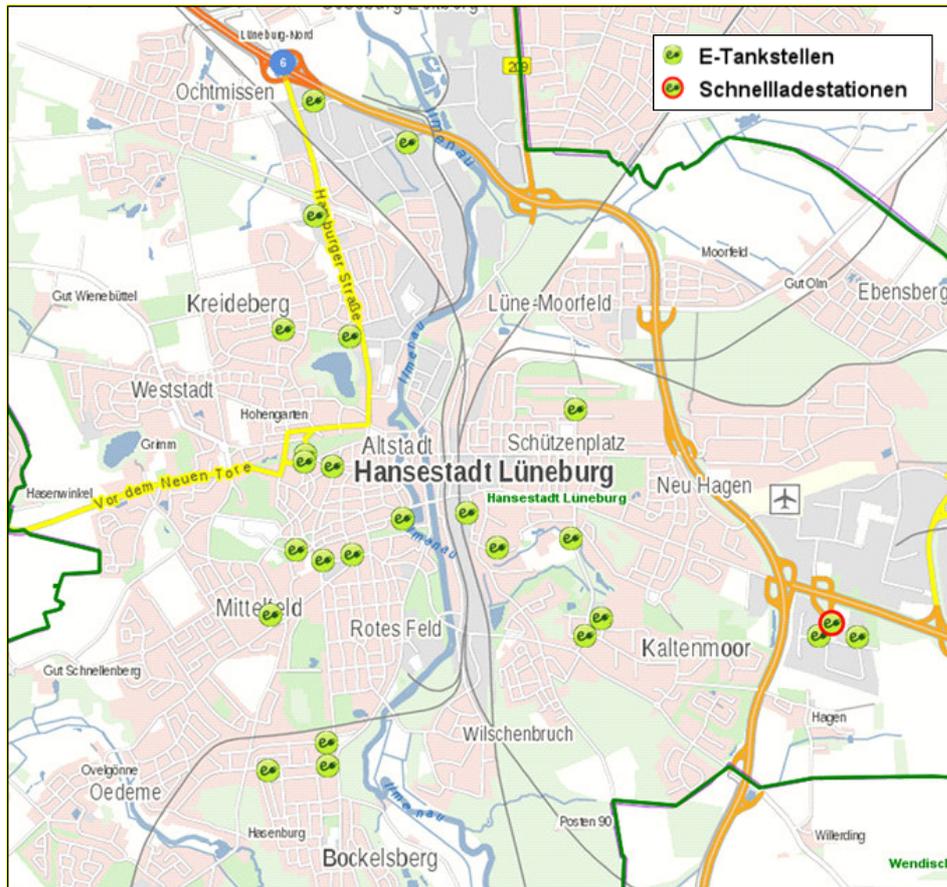


Abbildung 1: Bestehende Ladesäulen im Stadtgebiet

III. Potentielle Standorte für die Zukunft

Im Rahmen der Erstellung des EMK wurden Standorte ermittelt, für die eine hohe Auslastung prognostiziert wird. In der folgenden Tabelle 1 werden die bereits bestehenden, von städtischer Seite betriebenen und geplanten sowie der derzeit von der Avacon beantragte Standort im Stadtgebiet damit abgeglichen. Von anderen Betreibern sind derzeit keine weiteren Ladesäulen im öffentlichen Parkraum geplant.

Tabelle 1: Bestehende und geplante Standorte

Standort	Ladesäule im näheren Umfeld	Verfügbarer Stellplatz	Einzelhandel im Umfeld	Verkehrsaufkommen	Bewertung gem. EMK
Bestehende städtische Standorte					
Parkhaus Am Rathaus	Am Graalwall	Viele	Innenstadt-nah	Hoch	+++
Parkhaus am Bahnhof	Keine	Viele	Innenstadt-nah	Hoch	+++
Parkhaus Bögelstr./Städtisches Klinikum	Keine	Viele	Krankenhaus	Mittel/hoch	+++
Domänenhof/Kloster Lüne	Keine	Städtischer Parkplatz/-streifen	--	Niedrig	+
Grundschule Hagen	Keine	Städtischer Parkplatz	--	Mittel	++
Geplante städtische Standorte					
Sülzwiesen	Edeka Saline	Städtischer Parkplatz	Innenstadt-nah	Mittel/hoch	+++
Parkhaus am Kino Filmpalast	Keine	Viele	Kino	Hoch	+++
OBS am Wasserturm	Parkhaus am Wasserturm	Städtischer Parkplatz	Innenstadt	Mittel	++
Wienebüttler Weg	Keine	Städtischer Parkplatz	--	Niedrig	++
Beantragte Standorte der Avacon					
Uelzener Str./Parkplatz Kurpark	Keine	Städtischer Parkplatz	Saline, Innenstadt	Mittel/hoch	++

Es wird deutlich, dass im Stadtgebiet verschiedene Standorte mit einer Ladesäule ausgestattet worden sind, die gemäß EMK nicht als prioritär einzustufen sind, da beispielsweise die Frequentierung als niedrig eingeschätzt wird. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Stadt bisher den Fokus darauf gelegt hat zum einen möglichst in jedem Stadtteil und zum anderen innenstadtnah eine LIS zu schaffen. Zusätzlich sind die Begebenheiten vor Ort und die Möglichkeit der Kooperation bzw. Finanzierung wichtige Entscheidungskriterien. Im Unterschied dazu basiert die Einstufung im EMK primär auf statistischen Daten.

Vor diesem Hintergrund wurden die im EMK als prioritär eingestuften Standorte, die bisher noch nicht mit LIS ausgestattet sind, zunächst vor Ort begutachtet.

In der folgenden Tabelle 2 sind diese aufgeführt und deren tatsächliche Eignung anhand verschiedener Kriterien bewertet.

Tabelle 2: Standorte mit hohem Potential gemäß dem EMK

Standort	Ladesäule im näheren Umfeld	Verfügbarer Stellplatz	Einzelhandel im Umfeld	Verkehrsaufkommen	Einschätzung der Eignung
Potentielle gewerbliche Standorte					
Bei der Pferdehütte	Premio Reifen/Autoservice	Städtischer Parkstreifen + privater Parkplatz	McDonalds	Hoch (Autobahn)	+++
Keulahütte/Ilmenau-Center	Keine	Privater Parkplatz	Hornbach, Budni, expert, SB-Möbel	Mittel/Hoch	+++
Löwe-Center	Keine	Privater Parkplatz	Edeka	Niedrig	+++
Am alten Eisenwerk	BMW B&K GmbH	Privater Parkplatz	Kaufland, Rossmann, Denn's	Mittel/Hoch	+++
Am Werder	Reichenbachplatz	Städtischer Parkstreifen	Innenstadtnah	Niedrig	++
Schützenplatz	Parkhaus Bahnhof Berufsschule	Städtischer Parkstreifen + privater Parkplatz	Godehus, Oecom, Lucia Gelände	Niedrig	+++
Waagestraße	Marienplatz	Städtischer Parkstreifen	Innenstadtnah	Niedrig	++
Heiligengeiststraße/Grapengießerstraße	Theater, Edeka/Salzmuseum, Wasserturm (in Planung)	Keine (Fußgängerzone)	Innenstadtnah	Kein	++
Bockelsberg	Keine	Privater Parkplatz	Edeka, VW	Mittel	+++
Willy-Brandt-Str. (Rotes Feld)	Keine	Privater Parkplatz	Aldi, Budni, Apotheke	Mittel	+++
Lüneburger Straße (Rettmer)	Keine	Privater Parkplatz	Edeka, dm, Aldi	Mittel	+++

Anhand der Tabelle 2 wird deutlich, dass die Standorte, für die ein sehr hohes Potential ausgewiesen wird und auf denen noch keine LIS vorhanden ist, in erster Linie Parkplätze von Gewerbetreibenden sind. Es ist zu erwarten, dass in nächster Zukunft dort von den Gewerbetreibenden selbst Ladesäulen installiert werden. Dies sollte zeitnah abgeklärt werden.

Die Betrachtung anhand der Kriterien macht zudem deutlich, dass die Standorte „Am Werder“ und „Waagestraße“, für die im EMK eine hohe Auslastung prognostiziert wird, in der Praxis vernachlässigt werden können, da sich jeweils in unmittelbarer Nähe eine Ladesäule befindet.

In der folgenden Abbildung 2 ist dargestellt, wie die Verteilung der LIS im gesamten Stadtgebiet aussehen würde, wenn zusätzlich zu den bestehenden und geplanten (siehe Tabelle 1) alle als geeignet identifizierten Standorte (siehe Tabelle 2: beste Eignung (+++)) eingerichtet werden würden.

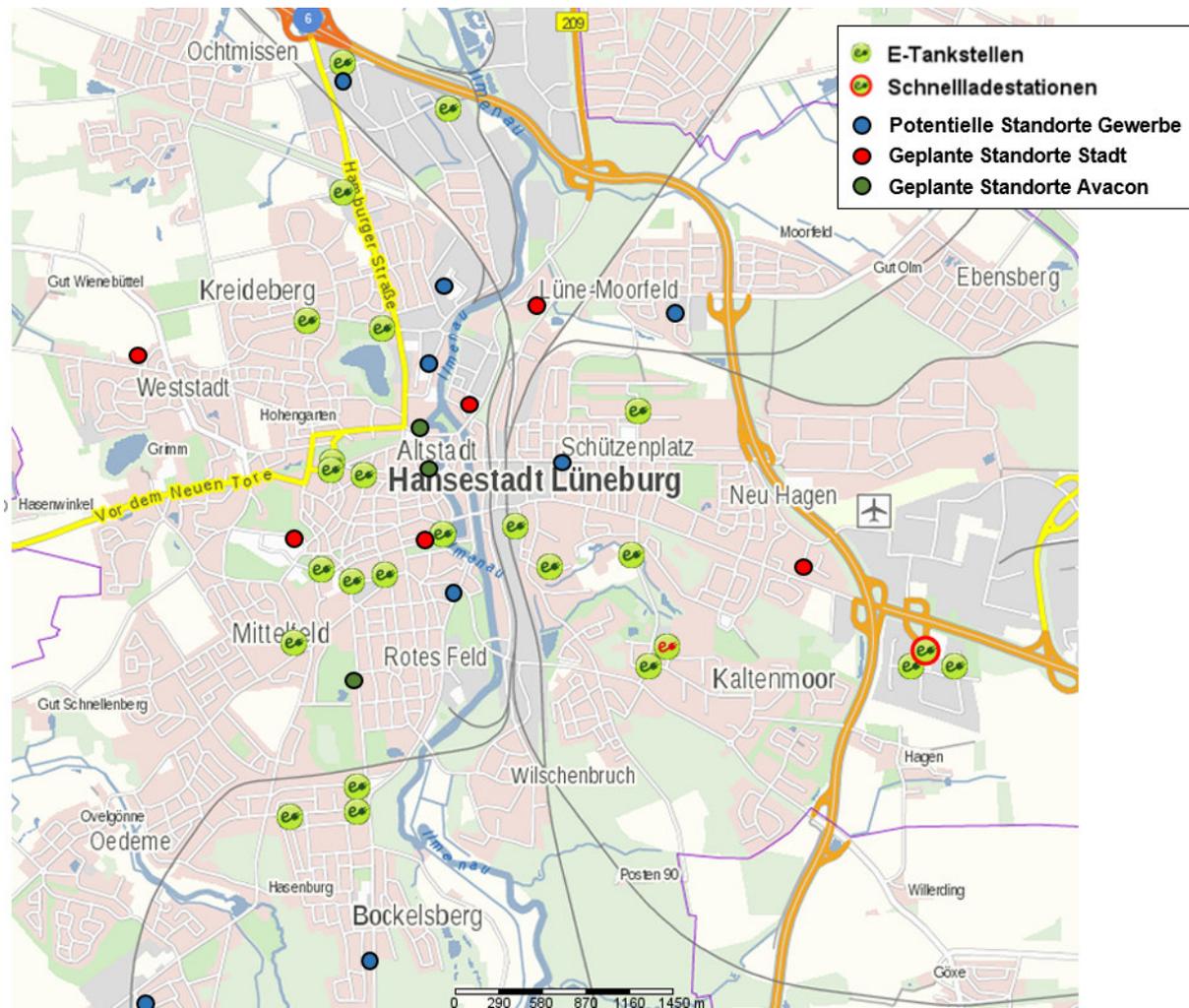


Abbildung 2: Bestehende Ladeinfrastruktur und Standorte mit hohem Potential

Maßnahmenempfehlung:

- Ansprache von Gewerbetreibenden: klären, an welchen der Standorte, die im EMK als Bedarfsstandorte ermittelt wurden, die jeweils Ansässigen die Installation von Ladeinfrastruktur anvisieren
- Installation von Ladeinfrastruktur seitens der Stadt für die verbleibenden Bedarfsstandorte
- Prüfung der Eignung der Bedarfsstandorte für Schnellladesäulen und ggf. entsprechende Installation

IV. Mobilitätspunkte

Aus dem EMK geht hervor, dass E-Ladesäulen idealerweise an Orten errichtet werden sollten, die als Mobilitätspunkt fungieren können, um dadurch die klimagerechte Mobilität zu fördern. An diesen Orten werden die verschiedenen Mobilitätsformen zusammengebracht. Damit können den Bürgerinnen und Bürgern konkret Alternativen zum Individualverkehr angeboten werden. Zudem wird der öffentliche Raum entlastet.

Im Stadtgebiet sind derzeit an folgenden Standorten solche Punkte vorhanden:

- Rote Straße: Fahrrad-Boxen, StadtRAD, ÖPNV, Cambio, (geplante) Ladesäule in 150m Entfernung (OBS Wasserturm)
- Scharnhorststraße: StadtRAD, ÖPNV, cambio, Ladesäule
- Bahnhof: StadtRAD, ÖPNV, cambio, Ladesäule
- Kreideberg: ÖPNV, cambio, StadtRad (geplant)
- Volgershall: ÖPNV, cambio, StadtRad
- Wilschenbrucher Weg: cambio, StadtRad, ÖPNV in 150 m

Allerdings fehlt eine Beschilderung, die darauf hinweist, dass an dieser Stelle ein Mobilitätspunkt ist. Um die Bürgerinnen und Bürgern auf klimagerechte Mobilität aufmerksam zu machen und die Nutzung zu fördern, könnte eine Stehle wie z.B. in Bremen oder Dresden errichtet werden:



Für diese und ähnliche investive Maßnahmen (z.B. Aufstellen von Fahrradboxen) können im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) Fördermittel beantragt werden. Die Förderquote liegt bei maximal 60 Prozent für finanzschwache Kommunen:

(<https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet>).

Der Parkplatz an der Reichenbachstraße (Richtung Innenstadt) eignet sich besonders für die Einrichtung eines weiteren Mobilitätspunkts. Die Parkfläche östlich und westlich der Trafostation bietet Platz für E-Fahrzeuge sowie für Carsharing Stellplätze. Die Avacon wird hier zeitnah eine Ladesäule installieren (Bewilligung seitens der Stadt liegt bereits vor). Zudem ließe sich direkt neben der Trafostation bei Bedarf der Mobilitätspunkt um das StadtRad Leihsystem erweitern und dem Standort so eine öffentlichkeitswirksame Funktion zu geben.

Das Verleihsystem „StadtRad Lüneburg“ besteht im Rahmen der Kooperation des Fahrrad-Verleihsystem „Call a Bike“ der Deutschen Bahn Connect GmbH und der Stadt Lüneburg. Im Stadtge-

biet befinden sich insgesamt sieben Verleihstationen und vier Ladestationen für Elektrofahrräder (siehe Tabelle 3). Aktuell befindet sich das System mit dem Ziel der Erweiterung in der öffentlichen Ausschreibung.

Tabelle 3: Standorte des StadtRad und der E-Bike Ladestation

Standort	StadtRad Lüneburg	E-Bike Ladestation
Leuphana Campus/Volgershall	X	-
Am Ochsenmarkt	X	-
Hanseviertel/Tartauer Straße	X	-
Bahnhofstrasse	X	-
Am Sande/Rote Straße	X	X
Leuphana Campus/Rotes Feld	X	-
Leuphana Campus/Scharnhorststraße	X	X
Wasserturm	-	X
Bauhaus/Auf den Blöcken	-	X

Bei der Errichtung weiterer Ladesäulen im Stadtgebiet sollte die Option der Kombination mit einem Mobilitätspunkt standardmäßig geprüft werden. Diese Kombination erfolgt bereits im Rahmen des geplanten Neubaugebiets Wienebüttler Weg. An der Oberschule Wasserturm und im Hanseviertel Ost wird jeweils geprüft, ob die geplante Ladestation mit einer E-Carsharingstation kombiniert werden kann.

Bei diesen Überlegungen wird der Bereich 34 – Nachhaltigkeit und Mobilität – eingebunden.

Maßnahmenempfehlung:
➤ Beschilderung der sechs Mobilitätspunkte im Stadtgebiet zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote und Ladesäulen (Attraktivitätssteigerung klimagerechter Mobilitätsformen)
➤ Sichtbare, einheitliche Kennzeichnung der bestehenden und der neu zu schaffenden Mobilitätspunkte

V. Baurechtliche Vorgaben und Vergabeverfahren

Die Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Raum muss die Vorgaben des öffentlichen Bau- und Straßenrechts erfüllen. Zudem stellt sich die Frage, wie die Errichtung solcher Ladesäulen aus kommunaler bzw. vergaberechtlicher Sicht zu handhaben ist.

V. 1. Baurechtliche Anforderungen

Eine Ladesäule ist grundsätzlich als bauliche Anlage im Sinne des Bauordnungsrechtes zu qualifizieren. Ebenso wie viele andere Bundesländer hat Niedersachsen Ladesäulen bereits ausdrücklich in die Liste

der genehmigungsfreien Vorhaben in die Landesbauordnung aufgenommen (NBauO). Die Errichtung ist somit ohne Baugenehmigung möglich.

Bei der Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Raum sind zudem straßenrechtliche Vorgaben zu beachten. Soll eine Ladesäule im öffentlichen Raum errichtet werden, handelt sich in der Regel um eine straßenrechtliche Sondernutzung, die den übrigen Gemeingebrauch nicht beeinträchtigen darf. In diesem Fall ist daher eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen, deren Genehmigungsvoraussetzungen in den jeweiligen Satzungen geregelt sind.

Derzeit wird die Sondernutzungssatzung der Stadt Lüneburg überarbeitet. Diese Möglichkeit wird genutzt, um in Zusammenarbeit mit dem Bereich 32 – Ordnung – Kriterien für die Standortwahl von Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum festzulegen und in der Satzung zu manifestieren (siehe Punkt VI und VII).

V. 2. Vergabeverfahren

Es muss geklärt werden, in welcher Form eine Vergabe der Standorte, an denen seitens der Stadt eine Ladesäule errichtet werden könnte, erfolgen soll. Grundsätzlich kommen zwei Vergabeformen in Frage: die Vergabe in Form der Konzession und die Vergabe einer Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung von E-Ladesäulen im öffentlichen Bereich (gem. Sondernutzungssatzung).

Die Vergabe in Form der Konzession ist für größere Städte ein unerlässliches Instrument, da diese eine hohe Anzahl an Ladepunkten innerhalb ihrer Stadt umsetzen wollen und ein Auftragsvolumen in Millionenhöhe vergeben. Im Rahmen der Konzession können umfangreiche Regelungen und Verpflichtungen hinsichtlich einer einheitlichen Gestaltung der LIS festgelegt werden (z.B. Ladetechnik, Abrechnungssystem, Verpflichtung zum Betrieb, Rückbaupflicht). Als Beispiele sind hier die Städte Hannover, Berlin oder München zu nennen.

Für kleinere Städte und Kommunen bietet es sich jedoch an, den (Aus-)Bau der LIS über die Sondernutzungserlaubnis zu regeln. Dabei kann die Vergabe den jeweiligen Rahmenbedingungen und Bedürfnissen vor Ort angepasst werden. Dies ist insbesondere dann sinnvoll, wenn bereits Akteure vor Ort Ladesäulen errichtet haben, diese betreiben und zukünftig eingebunden werden sollen.

Aufgrund der überschaubaren Anzahl an noch zu errichtenden Ladesäulen empfiehlt es sich für die Hansestadt Lüneburg, den Ausbau der LIS über eine Sondernutzungserlaubnis umsetzen. Diese sollte mit einem Vertrag kombiniert werden, in dem ähnlich wie bei der Konzession Anforderungen und Regelungen festgelegt werden können. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Sondernutzungserlaubnis zu befristen (5-7 Jahre). Dadurch kann auf neue Prozesse und Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität steuernd reagiert werden. Zudem ist das Verfahren weniger umfangreich als das der Konzessionsvergabe.

V. 3. Lokale Anbieter

Es ist davon auszugehen, dass der prognostizierte Bedarf im Stadtgebiet im Wesentlichen durch die Einbindung von Einzelhandel (siehe Punkt III) und Energieversorgern gedeckt werden kann.

Avacon Natur und Lünestrom, die beide im Stadtgebiet Ladesäulen betreiben (siehe Punkt I), haben Interesse, weitere zu errichten. Die Avacon Natur hat mitgeteilt, dass das Angebot an Ladesäulen weiter ausgebaut werden soll. Derzeit sind drei weitere Ladesäulen bestellt und sollen zeitnah errichtet werden (Standorte bereits mit der Stadt abgestimmt). Bislang wird der Strom gratis abgegeben.

Lünestrom hat mitgeteilt, dass sie gerne auf dem Parkplatz an den Sülzwiesen/Am Weißen Turm, in den Parkhäusern der Stadt und auf möglichen P+R-Flächen Normal-Ladesäulen errichten würden. Schnellladesäulen können sie nicht bereitstellen. Das Thema Ladesäulen/E-Mobilität ist nur ein Randthema bei Lünestrom, da keine ausreichenden personellen Kapazitäten neben dem Kerngeschäft bestehen.

Lünestrom sieht einen großen Bedarf an Ladesäulen für E-Bikes und würde sich hier gerne einbringen. Ladesäulen für E-Bikes sind jedoch eher für Verleihsysteme, für Pendler an B+R-Plätzen und für Touristen relevant.

Maßnahmenempfehlung:

- Errichtung von Ladesäulen als genehmigungsfreies Vorhaben nach Anhang §60 Abs. 1 Nr. 14.3 NBauO
- Ergänzung der Sondernutzungssatzung mit Bezug auf LIS in Abstimmung mit Bereich 32
- Kombination der Sondernutzungserlaubnis mit einem Vertrag, mit dem Regelungen und Verpflichtungen hinsichtlich einer einheitlichen Gestaltung der LIS festgelegt werden
- Kein Ausschreibungsverfahren aufgrund bereits bestehender Ladesäuleninfrastruktur und übersichtlicher Anzahl neu zu errichtender Ladesäulen

VI. Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)

Im Jahr 2015 wurde das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) vom 05.06.2015 (BGBl. I S. 898) mit dem Ziel, nachhaltige Mobilität und damit auch elektrisch betriebene Fahrzeuge zu fördern, erlassen.

Nach § 3 Abs. 4 EmoG sind Bevorrechtigungen möglich

1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten,
4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) findet sich die Bevorrechtigung in §§ 39 Abs. 10, 45 Abs. 1g und 46 Abs. 1a StVO. Nach § 52 StVO sind die genannten Paragraphen bis zum 31.12.2026 anwendbar, da nach § 8 Abs. 2 EmoG das Elektromobilitätsgesetz am 31.12.2026 außer Kraft tritt.

Nach dem EmoG sind anspruchsberechtigt, ein E-Kennzeichen zu führen,

- reine Batterieelektrofahrzeuge
- von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sowie
- Brennstoffzellenfahrzeuge.

Vor diesem Hintergrund hat die Hansestadt Lüneburg für elektrisch betriebene Fahrzeuge eine Befreiung von der Parkgebühr in den Straßen Hinter der Bardowicker Mauer, Reitende-Diener-Straße und den Parkplatz Marienplatz eingeführt. Diese ist bis zum 31.12.2021 befristet, um nach 5 Jahren ggf. eine Anpassung vornehmen zu können.

VI. 1. Beschilderung

Für die rechtsverbindliche Kennzeichnung und Ausweisung bestimmter Parkflächen für E-Fahrzeuge stehen verschiedene Verkehrszeichen zur Auswahl. Eine gute Übersicht über mögliche Varianten einer Beschilderung für E-Ladesäulenstandorte findet sich unter:

<http://www.vzkat.de/2018/Elektrofahrzeuge/Elektrofahrzeuge-Ladestationen.htm>

Parkflächen mit ausgestatteter Ladeinfrastruktureinrichtung (E-Ladesäule) sollen sinngemäß ausschließlich von E-Fahrzeugen genutzt werden. Die Verwaltungsvorschrift zum EmoG sieht vor, Parkbevorrechtigungen für E-Fahrzeuge mit einer Positiv- oder Negativbeschilderung zu versehen (siehe Abbildung 3a und 3b). Häufig tritt zudem das Problem auf, dass Parkflächen für E-Fahrzeuge nicht von allen Verkehrsteilnehmern als solche erkannt werden. Durch die Wiederholung des Sinnbildes E-Fahrzeug auf der Parkfläche (z.B. durch blaue oder grüne Bodenmarkierung/-farbe) kann der Fahrzeugverkehr zusätzlich auf die Bevorrechtigung hingewiesen werden (siehe Abbildung 4). Eine derartige Kennzeichnung empfiehlt sich insbesondere für die ausgewiesenen Parkflächen in den Parkhäusern.

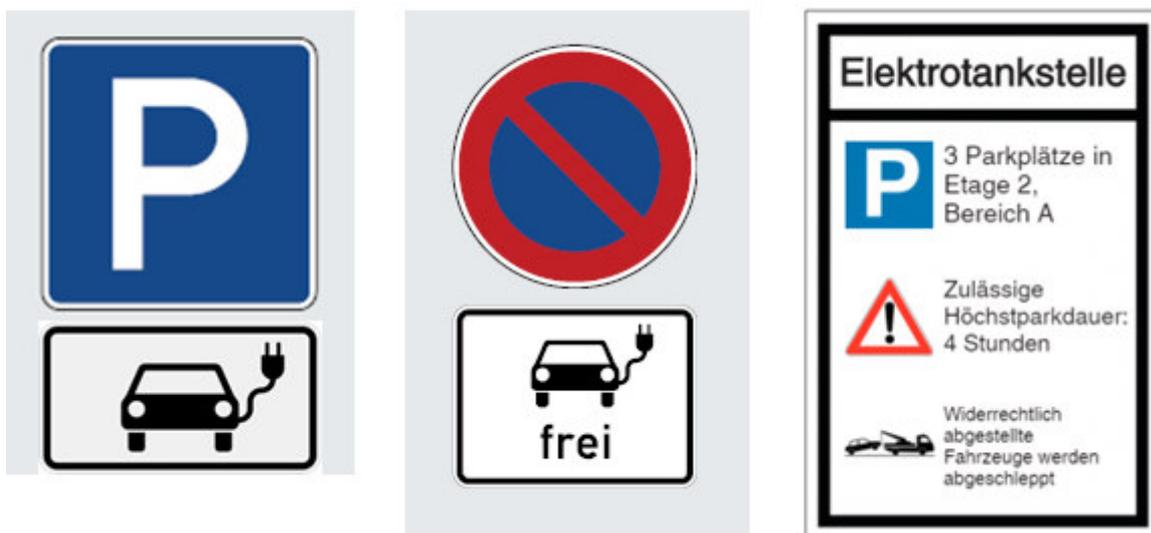


Abbildung 3a: Beispiel einer Positivbeschilderung (Anlage 3 zur StVO)

Abbildung 3b: Beispiel einer Negativbeschilderung (Anlage 2 zur StVO)

Abbildung 3c: Beispiel einer Beschilderung für städtische Parkhäuser



Abbildung 4: Beispiel einer Markierung zur Kennzeichnung von Parkflächen für E-Fahrzeuge

VI. 2. Parkraumbewirtschaftung

Die Regelung der Parkraumnutzung für E-Fahrzeuge kann sich einerseits an den gesetzlichen Rahmenbedingungen des EmoG orientieren. Danach können Kommunen gekennzeichnete E-Fahrzeuge grundsätzlich von Parkgebühren befreien. Andererseits kann eine Regelung nach dem gelten Parkraumbewirtschaftungskonzept erfolgen.

Um möglichst vielen Fahrzeugen das Laden zu ermöglichen, sollte das kostenfreie Parken für E-Fahrzeuge unter Auslegung der Parkscheibe während des Ladevorgangs beibehalten werden.

Weiter muss abgewogen werden, ob E-Fahrzeugen generell ein kostenfreies Parken erlaubt werden soll. Dies würde einerseits dazu beitragen, die Attraktivität der Innenstadt weiterhin zu fördern. Andererseits wird dem Individualverkehr damit Vorschub geleistet. Im Hinblick auf den zu erwartenden Anstieg der E-Fahrzeuge in nächster Zukunft erscheint die dauerhafte Befreiung von Parkgebühren für E-Fahrzeuge nicht sinnvoll.

Eine Beschränkung des kostenfreien Parkens auf die Standorte Marienplatz, Hinter der Bardowicker Mauer und Reitende-Diener-Straße erscheint als gute Kompromisslösung.

Maßnahmenempfehlung:

- Beibehaltung des kostenfreien Parkens für E-Fahrzeuge unter Auslegung der Parkscheibe während des Ladevorgangs
- Beibehaltung des kostenfreien Parkens an den Standorten Marienplatz, Hinter der Bardowicker Mauer, Reitende-Diener-Straße
- Beibehaltung der Positivbeschilderung gemäß StVO
- Einheitliche Kennzeichnung der Parkflächen für E-Fahrzeuge (Bodenmarkierung)

VII. Abrechnungssystem

Seit April 2019 gilt in Deutschland die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlamentes über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID). Seitdem müssen alle Ladestationen entsprechend genauer Vorgaben aufgebaut sein und abrechnen können. In der deutschen Gesetzgebung regelt dies das Mess- und Eichgesetz sowie die Preisangaben-Verordnung. Damit eine Ladesäule alle relevanten Daten verarbeiten kann, muss sie den Anforderungen des deutschen Eichrechts entsprechen. Dazu gehört neben der konkreten Erfassung des geladenen Stroms sowie der Zeit auch die sichere und datenschutzkonforme Verarbeitung der Nutzerdaten. Nach der Preisangaben-Verordnung hat die Preisangabe und Abrechnung nach Kilowattstunden zu erfolgen. Demnach sind reine Zeittarife sowie pauschale Session-Fees je Ladevorgang nicht mehr zulässig. Erlaubt ist die verbrauchsabhängige Abrechnung, die Kombination aus kWh-Tarif mit Zeit-/Start-/Grundgebührekomponten, monatliche Flatrates und die kostenlose Stromabgabe.

Die Zugänglichkeit und Abrechnung zwischen Ladesäulen verschiedener Betreiber, Stromanbietern und Kunden wird über deutschlandweite Plattformen geregelt und abgewickelt. Diese sogenannten back-end-Plattformen versetzen die Nutzerinnen und Nutzer in die Lage, über den Endkunden-Vertragspartner oder auch ohne Anmeldung an möglichst vielen Ladesäulen zu den eigenen Vertragskonditionen zu laden.

Von der Hansestadt Lüneburg wird das Abrechnungssystem von Stromnetz Hamburg zum Betrieb der städtischen Ladesäulen genutzt. Dieses Abrechnungssystem bietet als einziges offenes System die Möglichkeit Ladesäulen, Ladesäulenbetreiber und Ladestromanbieter einzubinden, Belegungsstände anzuzeigen, Abrechnungstarife anzugleichen bzw. transparent zu machen und damit ein einheitliches Zugangssystem zu erreichen. Dementsprechend ist es sinnvoll, dass bereits etablierte System für die neu zu schaffenden Ladesäulen zu übernehmen und die in der Gebäudewirtschaft vorhandenen Kompetenzen zu nutzen.

Maßnahmenempfehlung:

- Etablierung eines einheitlichen und anbieterneutralen Abrechnungssystems auf Basis der Plattform von Stromnetz Hamburg
- Eingliederung der Ladepunkte in den einschlägigen Portalen zur E-Ladeinfrastruktur

VIII. Weiteres Vorgehen

Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sollten die verschiedenen Bereiche eng zusammenarbeiten, um eine abgestimmte Vorgehensweise sicherzustellen und die hausinternen Kompetenzen zu nutzen. In der folgenden Tabelle 4 sind die verschiedenen Bereiche und ihre Zuständigkeiten aufgelistet.

Tabelle 4: Bereiche und Zuständigkeiten bei der Hansestadt Lüneburg für die Errichtung von LIS

Bereich	Zuständigkeit
Fachbereich 3b/ Frau Hellmann	Koordinierung und Zusammenführung der städtischen Tätigkeiten, Federführung der strategischen Bearbeitung
Bereich 31/ Umwelt/ Herr Ruths	Fachliche Begleitung und Abstimmung mit Landkreis Lüneburg
Bereich 32/ Ordnung/ Frau Kunz	Genehmigungsverfahren für Sondernutzungen
Bereich 34/ Herr Heilmann	Fachliche Begleitung und Synchronisation mit Mobilitätsmaßnahmen und -planungen
Fachbereich 7/ Straßen- u. Grünplanung, Ingenieurbau/ Frau Hesebeck	Bauliche Planung und Umsetzung im öffentlich gewidmeten Straßenraum
Fachbereich 8/ Gebäudewirtschaft/ Frau Lucht, Herr Huel	Vorbereitung und Inbetriebnahme der städtischen Ladesäulen (Parkhäuser), Abrechnungssystem