

01 - Büro der Oberbürgermeisterin
Herr Hagmaier

Datum:
11.10.2024

Antrag

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

Antrag "Prüfung und Bewertung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Lüneburger Wohngebieten am Beispiel Kaltenmoor" (gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der FDP-Fraktion vom 09.10.2024, eingegangen 10.10.2024)

Beratungsfolge:

| Öffentl. Status | Sitzungsdatum | Gremium |
|-----------------|---------------|-----------------------------|
| Ö | 14.11.2024 | Ausschuss für Mobilität |
| Ö | 11.02.2025 | Verwaltungsausschuss |
| Ö | 13.02.2025 | Rat der Hansestadt Lüneburg |

Sachverhalt:

sh. gemeinsamer Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der FDP-Fraktion zum Thema „Prüfung und Bewertung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Lüneburger Wohngebieten am Beispiel Kaltenmoor“ vom 09.10.2024

Die Verwaltung nimmt zu dem eingegangenen Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1. Erhebung des Ist-Zustands:

Die Förderung der Elektromobilität ist ein zentrales Ziel der Hansestadt Lüneburg. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Ziels ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur (LIS), um den wachsenden Bedarf an Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu decken. Eine grundsätzliche Ausgangsbasis für den Ausbau der Ladeinfrastruktur bietet das 2019 von der Mobilitätswerk GmbH erstellte „Kommunale Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg“ (EMK). Diese Studie umfasst sowohl eine Analyse des bestehenden Ladeangebots als auch eine Prognose zukünftiger Bedarfe, die sich auf den Anstieg der Elektromobilität und die lokalen Anforderungen stützen.

Die Ladeinfrastruktur wird dabei in verschiedene Kategorien unterteilt. Zu den häufig genutzten Unterscheidungen zählen die Ladeleistung (Normalladen bis 22 kW und Schnellladen über 22 kW) sowie der Standorttyp (privat, halböffentlich, öffentlich). Die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg erfasst in ihrer Analyse lediglich die öffentliche und halböffentliche Ladeinfrastruktur, da diese für die Allgemeinheit zugänglich ist und einen direkten Einfluss auf den Mobilitätswandel in der Stadt hat. Aktuell wird zudem ein neuer Layer für das verwal-

tungsinterne Geodaten system entwickelt, welches die Ladepunkte und deren Standorte kartiert und dabei sowohl den aktuellen Bestand als auch potenzielle zukünftige Standorte berücksichtigt. Dieses System dient künftig als weitere Planungsgrundlage und wird es ermöglichen, den Ausbau effizient zu steuern.

Zu 2. Bedarfsanalyse:

Die Verwaltung unterstützt die Intention des Antrags, die Ladeinfrastruktur in Lüneburg bedarfsgerecht zu erweitern. Dabei ist es das Ziel, insbesondere solche Stadtteile mit zusätzlicher Ladeinfrastruktur auszustatten, die derzeit als unterversorgt gelten. Hierbei wird nicht nur der aktuelle Bestand berücksichtigt, sondern auch prognostizierte Entwicklungen, die aus dem wachsenden Elektrofahrzeugbestand resultieren.

Die Siedlungsstruktur von Lüneburg spielt eine zentrale Rolle bei der Bedarfsplanung. Besonders in dicht besiedelten Stadtteilen, wie z.B. der Altstadt, dem Schützenplatz, dem Roten Feld und Kaltenmoor, gibt es einen höheren Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur, da viele Bewohner in Mehrparteienhäusern leben und keinen bzw. nur begrenzten Zugang zu privaten Lademöglichkeiten haben. In diesen Gebieten sollte das Netz der Ladeinfrastruktur entsprechend engmaschig sein, um den Bewohnern den Zugang zu Lademöglichkeiten zu erleichtern.

In dem Antrag wird das Wohngebiet Kaltenmoor hervorgehoben. Laut den aktuellen Erhebungen des Bereichs Mobilität befinden sich in Kaltenmoor 24 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Damit gehört Kaltenmoor neben der Altstadt zu den am besten mit Ladeinfrastruktur ausgestatteten Stadtteilen. Zum Vergleich: In anderen Stadtteilen wie dem Kreideberg oder dem Moorfeld ist das Ladeangebot weitaus geringer. Dies zeigt, dass Kaltenmoor bereits gut versorgt ist, jedoch mit Blick auf die steigende Zahl an Elektrofahrzeugen in Zukunft dennoch weiterer Ausbau erforderlich sein könnte.

Zu 3. Entwicklung eines Ausbauplans:

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfordert eine strategische Planung, die sich an mehreren Faktoren orientiert. Zu den wichtigsten Kriterien gehören:

- Anwohnerdichte und Parkraumverfügbarkeit: In stark besiedelten Gebieten mit wenigen privaten Parkplätzen ist die Nachfrage nach öffentlicher Ladeinfrastruktur höher.
- Verkehrsanbindung: Ladeinfrastruktur sollte an gut erreichbaren Punkten installiert werden, die sowohl für Anwohner als auch für Besucher zugänglich sind.
- Energienetzkapazitäten: Die Standorte müssen an das vorhandene Stromnetz angeschlossen werden können, ohne dass es zu Überlastungen kommt. Dies erfordert eine enge Abstimmung mit den Energieversorgern.
- Flächennutzungskonflikte: Da Ladeinfrastruktur oft im öffentlichen Raum installiert wird, müssen auch städtebauliche Aspekte wie die Gestaltung des Stadtbildes und konkurrierende Nutzungsansprüche berücksichtigt werden.

Der Genehmigungsprozess für die Errichtung von Ladeinfrastruktur erfordert daher eine umfangreiche Prüfung. Dazu zählen unter anderem Ortsbegehungen, die Prüfung der Flächennutzungskonkurrenzen, der Anschluss an das örtliche Energieversorgungsnetz sowie die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit. Diese Prozesse sind komplex und zeitintensiv, weshalb eine flächendeckende Einführung von Ladeinfrastruktur in mehreren Etappen geplant werden sollte.

Die Verwaltung prüft zudem, ob es möglich ist, stadtweite Flächenausschreibungen für weniger attraktive Standorte durchzuführen. Dies könnte Ladeinfrastruktur-Betreibern zusätzliche Anreize bieten, auch in Gebieten zu investieren, die bislang nicht im Fokus des Ladeinfra-

strukturausbaus standen. Ergänzend dazu sollen E-Carsharing-Angebote an städtischen Mobilitätsstationen ausgebaut werden, um den Anreiz für den Verzicht auf private Fahrzeuge weiter zu steigern. Eine solche Ausschreibung von Ladeinfrastrukturflächen ist ein umfassendes Projekt und kann aktuell mit den vorhandenen Kapazitäten im Bereich Ordnung und Verkehr, hier insbesondere durch die aktuellen Sondernutzungen eingebunden, nur mit einem höheren Personalbedarf umgesetzt werden.

Zu 4. Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten:

Die Bundesregierung fördert den Ausbau der Ladeinfrastruktur über verschiedene Programme, darunter das Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). In diesem Rahmen werden Normalladepunkte (bis 22 kW) sowie Schnellladepunkte (mehr als 22 kW) gefördert. Die Förderung umfasst dabei nicht nur den Aufbau der Ladeinfrastruktur, sondern auch den Anschluss an das Stromnetz und die Betriebskosten in den ersten Betriebsjahren. Diese Förderungen richten sich dabei an die Ladenetzbetreiber und nicht an die Kommunalverwaltungen.

Die Verwaltung befürwortet ausdrücklich, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur durch Fördermittel unterstützt wird. Gleichzeitig ist zu beachten, dass die Planung und Beantragung von Fördermitteln mit einem hohen Prüfungsaufwand bei den Ladenetzbetreibern verbunden ist. Um eine umfassende und fundierte Entscheidung über potenzielle Standorte zu treffen, arbeitet die Verwaltung derzeit an der Erstellung eines GIS-gestützten Kartenwerks, welches sowohl den Status Quo als auch zukünftige Bedarfe abbildet. Dieser Schritt ist notwendig, um eine einheitliche und fundierte Grundlage für alle verwaltungsinternen Entscheidungsprozesse zu schaffen. Diese Informationen sollen künftig auch durch die Ladenetzbetreiber genutzt werden können.

Zu 5. Bürgerbeteiligung:

Die Verwaltung ist bestrebt, den Ausbau der Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der Interessen der Nutzer:innen zu unterstützen. Bundesweit steht das StandortTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zum Verfügung, welches den Ladeinfrastrukturbedarf aus der Perspektive der Nutzer berechnet. Dieses Tool berücksichtigt sowohl aktuelle als auch zukünftige Entwicklungen bis 2030 und soll eine ausgewogene und flächendeckende Versorgung mit Ladeinfrastruktur sicherstellen.

Die konkrete Beteiligung von Nutzer:innen bei jeweiligen Ausbauüberlegungen könnte künftig ggf. durch die Ladeinfrastrukturbetreiber auf freiwilliger Basis gewährleistet werden. Da die Hansestadt Lüneburg nicht selbst als Ladeinfrastrukturbetreiber im öffentlichen Raum tätig wird, ist eine Beteiligung nach Bedarfen, die dann jedoch nicht in eine eigene Umsetzung münden können, voraussichtlich weniger zielführend.

Zusammenfassung:

Die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg begrüßt den Antrag, die Ladeinfrastruktur in den Lüneburger Wohngebieten, insbesondere in Kaltenmoor, weiter auszubauen. Eine detaillierte Bestandsaufnahme sowie eine Bedarfsanalyse sind essenziell, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Angesichts der steigenden Zahl an Elektrofahrzeugen ist es notwendig, den Ausbau der Ladeinfrastruktur frühzeitig zu planen und zu steuern. Eine kurzfristige Umsetzung aller Überlegungen ist jedoch aufgrund der bestehenden Kapazitäten nicht möglich.

Die bisherigen Anstrengungen führten lt. Auswertung des Bundesministeriums für Wohnen,

Stadtentwicklung und Bauwesen bereits dazu, dass die Hansestadt Lüneburg eine gute Erreichbarkeit von Ladestationen im Stadtgebiet aufweist. Im Quervergleich zu rd. 11.000 Orten Deutschlands liegt Lüneburg im Jahr 2023 innerhalb der besten 7% bzw. 15% bei der Erreichbarkeit von Schnell- bzw. normalen Ladestationen (gemessen an der durchschnittlichen Fahrtzeit bis zur Ladestation). Quelle: www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/115-Erreichbarkeit-Ladestationen-EAutos.html

Es wird durch die Verwaltung weiterhin angestrebt, den Ausbau der Ladeinfrastruktur schrittweise und in enger Abstimmung mit den entsprechenden Ladenetzbetreibern voranzutreiben.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

| | Ziel | Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-) | Erläuterung der Auswirkungen |
|---|---|---|------------------------------|
| 1 | Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15) | | |
| 2 | Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11) | | |
| 3 | Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7) | | |
| 4 | Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12) | | |
| 5 | Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3) | | |
| 6 | Hochwertige Bildung (SDG 4) | | |
| 7 | Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10) | | |
| 8 | Wirtschaftswachstum (SDG 8) | | |
| 9 | Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9) | | |

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
 - Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr
- und/oder
- Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
 - Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 304 Euro

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:

Anlagen:

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der FDP-Fraktion vom 09.10.2024

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Bereich 35 - Mobilität
