

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0160/18	31.05.2018
zum/zur		
A0044/18 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen		
Bezeichnung		
E-Ladesäulen für Magdeburg		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		12.06.2018
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr		09.08.2018
Ausschuss für Umwelt und Energie		14.08.2018
Finanz- und Grundstücksausschuss		29.08.2018
Stadtrat		20.09.2018

Zu dem in der Stadtratssitzung am 03.05.2018 gestellten Antrag A0044/18

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, eine Förderung von mindestens 20 E-Ladesäulen im Rahmen der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Sachsen-Anhalt“ zu beantragen.

Die Ladesäulen sollen insbesondere in Wohngebieten mit hohem Parkdruck im Jahr 2019 installiert werden. Mit der Beantragung ist dem Stadtrat ein Konzept zur Errichtung vorzulegen.

nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung hat den Sachverhalt geprüft und nimmt zunächst zum ersten Teil des Antrages, dem Auftrag an die Verwaltung der LH Magdeburg auf Fördermittelbeantragung, Stellung.

Die Rechtslage gibt vor, dass die LH Magdeburg kein Stromanbieter sein darf. Daher wird die LH Magdeburg nicht als Betreiberin von E-Ladesäulen agieren. Finanzierung, Errichtung, Betrieb und finanzielle Abwicklung des Verkaufs von Ladestrom soll in Händen von Unternehmen des freien Marktes bleiben.

Gemäß Nr. 3 der im Antrag zitierten neuen ‚Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Sachsen-Anhalt‘ (Richtlinie Ladeinfrastruktur) sind natürliche und juristische Personen, mithin auch Unternehmen antragsberechtigt.

Somit ergäbe es keinen Sinn, dass die LH Magdeburg Fördermittel beantragen würde, wenn Unternehmen, die ohnehin als Betreiber von Ladepunkten tätig werden, ebenfalls antragsberechtigt sind.

Es ist der LH Magdeburg bekannt, dass ein vor Ort ansässiges Unternehmen der Energiewirtschaft bereits Anträge zur Förderung im Rahmen der genannten Richtlinie vorbereitet.

Für eine Realisierung noch im Jahr 2018 sind drei Standorte geplant:

Nahbereich der Ambrosiuskirche in Sudenburg, Umfeld des Eiscafes Bordscheller in Buckau, Qualifizierung des bestehenden Standortes Ernst Reuter-Allee in Höhe Hardtstraße;

Darüber hinaus sind drei weitere Standorte in Vorbereitung:

Breiter Weg, im Umfeld der MDCC-Arena (Nahversorger in der Friedrich-Ebert-Straße), Qualifizierung des vorhandenen Standortes in Rothensee (Ersatz durch bessere Ladesäule)

Für 2019 ff sind weitere drei Ladesäulen-Standorte in Vorbereitung. Die Realisierung ist abhängig von der Bereitstellung von Fördermitteln durch das Land.

Es ist seitens des vor Ort ansässigen Unternehmen der Energiewirtschaft vorgesehen, rechtzeitig bis zum vorgegebenen Fristablauf Mitte Juni 2018 Fördermittel aus der Richtlinie Ladeinfrastruktur beim Land Sachsen-Anhalt zu beantragen.

Zum zweiten Teil des Antrages, dem Wunsch auf Installation von Ladesäulen insbesondere in Wohngebieten mit hohem Parkdruck, nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

In Abstimmung mit dem vor Ort ansässigen Unternehmen der Energiewirtschaft sowie den relevanten Dienststellen der Stadtverwaltung wird darauf hingewiesen, dass das Ziel des Antrages, E-Ladepunkte insbesondere in Wohngebieten mit hohem Parkdruck zu installieren, unter den aktuellen Rahmenbedingungen sehr kritisch gesehen wird.

Die Ladesäulenverordnung lässt Vorgaben vermissen, die zwingend sicherstellen, vor Ort an einer Ladesäule festzustellen, ob sich ein dort abgestelltes und mit einem Ladekabel angeschlossenes E-Fahrzeug aktuell im Lademodus befindet oder ob der Ladevorgang bereits beendet ist. Dieses Defizit wird von E-Ladesäulenbetreibern bestätigt und hat auch schon Eingang in den Austausch auf Expertenebene gefunden.

In einer Pilotphase wurden in Magdeburg möglichst einfache, robuste E-Ladesäulen angeschafft, um die Bedienung für alle Akteure - mit und ohne Erfahrung - zu erleichtern und anhand dessen schnell erste Erfahrungen zu sammeln.

In Auswertung der Erkenntnisse wird in der nächsten Tranche bei der Anschaffung ein Ladesäulentyp bevorzugt, der über ein Display verfügt, auf dem z.B. die Mitarbeiter der Parkraumüberwachung erkennen können, ob sich ein angeschlossenes E-Fahrzeug im Lademodus befindet. Konkret sollen per Kopfdruck Informationen zu Ladestart, Ladevorgang aktiv oder schon abgeschlossen etc. angezeigt werden können.

Es muss sich aber erst noch erweisen, was für einen behördenverbindlichen und ggf. gerichtsfesten Aussagewert solch einer Anzeige auf dem Ladesäulen-Display beigemessen werden kann.

Die derzeit vorherrschende Unklarheit an den E-Ladestationen öffnet einer Fehlnutzung des wertvollen öffentlichen Parkraums Tür und Tor. Sollten E-Fahrzeuge länger als für einen Ladevorgang erforderlich auf den für Ladevorgänge vorgesehenen Stellplätzen abgestellt bleiben, haben die Mitarbeiter der kommunalen Parkraumüberwachung zurzeit keinerlei Handhabe.

Die aktuelle Beschilderung wurde auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung angeordnet: Verkehrszeichen 314-50 [P] mit Zusatzzeichen „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“.

In der Konsequenz aus dieser - mit heutigen Kenntnissen als ungünstig zu bewertenden - Verkehrszeichen-Wahl wird von den verschiedenen einbezogenen Dienststellen häufig festgestellt, dass E-Fahrzeuge ohne Ladevorgang die privilegierten, nur für das Laden vorgesehenen Stellplätze „blockieren“, indem sie nicht sofort nach dem Ladevorgang vom Ladepunkt weggefahren und zu einem anderen Stellplatz gebracht werden. Andere E-Fahrzeuge, die für einen Ladevorgang solche „blockierten“ Ladebereiche aufsuchen wollen, können somit durch solches Verhalten ggf. in ihrer verkehrlichen Bewegungsfreiheit sehr betroffen sein.

Dem Grundsatz der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer wird insbesondere im öffentlichen Verkehrsrecht ein hoher Stellenwert beigemessen. Mit Blick auf diesen Grundsatz ist es kaum vermittelbar, wenn öffentlicher Verkehrsraum dem allgemeinen, jedermann möglichen Abstellen von Kfz entzogen wird für einen zeitgemäßen politisch gewollten Zweck - privilegiertes Bereitstellen von öffentlichem Stadtraum für eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern für das Laden an E-Ladepunkten - diese Möglichkeit jedoch aufgrund des Fehlverhaltens einiger Verkehrsteilnehmer missbraucht wird und eben nicht der gesamten fokussierten Nutzergruppe zugänglich gemacht werden kann.

Eine Privilegierung der Nutzung des öffentlichen Straßenraums für ein einzelnes E-Fahrzeug ist nach der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen und auch nicht zulässig.

Insbesondere während der Abend-, Nacht- sowie frühen Morgenstunden ist nicht zu erwarten, dass E-Fahrzeuge sofort nach Beendigung des Ladevorgangs von den Stellplätzen am Ladepunkt wegfahren werden. Aber auch tagsüber finden sich nach aktuellen Beobachtungen langzeitparkende E-Fahrzeuge auf den gemäß Gesetzesgrundlage nur für das Laden vorgesehenen Stellplätzen. Hier wird ohne Not das Ziel der Förderung und Unterstützung der E-Mobilität durch Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern behindert.

Eine Lösung, die sich nach heutigem Kenntnisstand mittelfristig flächenhaft durchsetzen könnte, ist die begleitende Bewirtschaftung der Stellplätze an E-Ladesäulen mit einer Parkzeitbegrenzung mit Parkscheibe. Allerdings gibt es diesbezüglich derzeit keinerlei gesetzliche Regelungen.

Es stellt sich des Weiteren die derzeit noch nicht abschließend geklärte Frage, wie ein ausreichender, das Geschäftsmodell des Stromanbieters absichernder Ladestromabsatz sichergestellt werden kann, wenn nicht für einen Ladevorgang, sondern einfach so abgestellte E-Fahrzeuge die Stellplätze an E-Ladepunkten „blockieren“ und somit in dieser Zeit kein Ladestrom-Absatz möglich ist.

Ohne ein effizienzorientiertes Bewirtschaftungskonzept wie die Einführung von Zeittarifen für das Laden - z.B. 3 EUR je Stunde (in Abhängigkeit von der Ladeleistung des Ladepunktes) - in Verbindung mit effektiven Kontrollmöglichkeiten für die Ordnungsbehörden kann die o.g. Zweckentfremdung von öffentlichen E-Ladepunkten nicht ausgeschlossen werden.

Das vor Ort ansässige Unternehmen der Energiewirtschaft beabsichtigt, mit Errichtung der neuen Ladesäulen ein Vergütungssystem einzuführen. Dabei soll die Lademöglichkeit über eine Karte (RFID), die an Kunden ausgegeben wird, und über eine App für nicht registrierte Adhoc-Lader (mit dann unterschiedlichen Tarifen) angeboten werden.

Zurzeit ist noch in Diskussion, welches Tarifmodell eingeführt werden soll.

Es stehen a) Zeit (Stunden oder kleinere Zeiteinheiten) oder b) Strommenge (kWh) zur Auswahl. Hierbei müssen jedoch noch Fragen der Eichrechtskonformität geklärt werden.

In Ergänzung hierzu empfiehlt sich eine Änderung der Beschilderung von Verkehrszeichen 314-50 [P] mit Zusatzzeichen „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“, (aktuell in der LH Magdeburg verwendet) zu Verkehrszeichen 314-50 [P] mit Zusatzzeichen „Elektrofahrzeuge, Parkdauer max. 2 h“ in zentralen innerstädtischen Lagen, außerhalb des Stadtzentrums ggf. mit Zusatzzeichen „Elektrofahrzeuge, Parkdauer max. 3 h“. Die Parkdauer wird dann mit Parkscheibe im E-Fahrzeug angezeigt. Die Angabe mittels Parkscheibe ist eindeutig und rechtssicher durch Mitarbeiter des Ordnungsamtes kontrollierbar. Hierfür wird ergänzend das Verkehrszeichen 318 [Parkscheibe] verwendet.

Die verwaltungsinterne Prüfung von passgenauen Regelungen und deren Beschilderung ist zurzeit noch nicht abgeschlossen.

Nach aktuellen Erkenntnissen sind öffentliche Ladepunkte insbesondere an exponierten Standorten nur für eine Zwischenladung geeignet. Dem wird die zeitliche Begrenzung auf max. 2 bzw. 3 h gerecht (in Abhängigkeit der Ladeleistung der Ladeinfrastruktur). Den Anbietern von Mietwohnraum wie auch den Wohnungseigentümern kommt die Verantwortung zu, auf Wunsch ihrer Mieter bzw. für ihren Eigenbedarf für entsprechende Lademöglichkeiten auf privaten Grundstücksflächen zu sorgen. Hierbei kommt der in Aufstellung befindlichen Stellplatzsatzung auf der Ermächtigungsgrundlage der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt eine hervorgehobene Bedeutung zu.

Fazit:

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit dem vor Ort ansässigen Unternehmen der Energiewirtschaft, in einem ersten Schritt E-Ladepunkte vorzugsweise an exponierten Standorten im Stadtgebiet, insbesondere an Punkten im Nahbereich des gesellschaftlichen Lebens einzurichten, damit verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen die Möglichkeit auf Nutzung erhalten.

E-Ladepunkte mitten in Wohngebieten - d.h. nur für Bewohner - einzurichten, bleibt somit ggf. späteren Schritten vorbehalten.

Nicht öffentliche Ladeinfrastruktur (auf Privatgrundstücken) in Wohngebieten sollte derzeit vorzugsweise durch Wohnraumvermieter bzw. Wohnungsunternehmen sowie weitere private Akteure wie z.B. Unternehmen des großflächigen Einzelhandels bzw. private Parkplatzbetreiber etc. realisiert werden.

Ob sich die aktuell bevorzugte Technologie des Aufladens von fest in E-Fahrzeugen eingebauten Batterien mittels Ladesäulen dauerhaft durchsetzen wird, ist nach Einschätzung der Verwaltung ebenso offen wie die Technik des Antriebs bzw. der Energie-Bereitstellung an sich. Die Verwaltung beobachtet intensiv die aktuellen Entwicklungen insbesondere auch im Forschungsfeld der Brennstoffzellentechnik, wo das Tanken des Energieträgers Wasserstoff an vergleichsweise wenigen im Stadtgebiet verteilten Servicestationen außerhalb der Wohngebiete - den klassischen Tankstellen mit Fachpersonal und erweitertem Service - mit großer Wahrscheinlichkeit erfolgen wird.

Da die derzeit bekannten und absehbaren Entwicklungen in verschiedene Richtungen laufen, wird auch in der LH Magdeburg künftig eine vielgestaltige „Verkehrsmittel-Landschaft“ mit einem breiten Mix von öffentlichen, öffentlich zugänglichen sowie halböffentlichen und privaten Abstell- und Ladevorrichtungen zu erwarten sein.

Darauf werden sich das auf Bundesebene verankerte Straßenverkehrsrecht mit passgenauen Steuerungsmechanismen und klaren, vollzugsorientierten Regelungen, die Landesbauordnung und in Verbindung hierzu die kommunale Stellplatzsatzung wie auch die Fördermittelprogramme von Bund und Land noch besser einstellen müssen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr