

*Betreff:***Elektromobilität und Ausbau der Ladeinfrastruktur***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

24.03.2021

Beratungsfolge

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.03.2021

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der BIBS-Fraktion vom 10.03.2021 wird wie folgt Stellung genommen:

Im Zusammenhang mit Ladeinfrastruktur ist die folgende Unterscheidung hilfreich:

- **Öffentliche Ladeinfrastruktur:**
Diese ist auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen errichtet und ist öffentlich zugänglich.
Nach weitgehend einheitlicher Fachmeinung wird davon ausgegangen, dass durchschnittlich ca. 10 % des zukünftigen Ladebedarfs von dieser öffentlichen Ladeinfrastruktur abgedeckt werden müssen. Hierum geht es, wenn von städtischen Ladesäulen die Rede ist.
- **Halb-öffentliche Ladeinfrastruktur:**
Diese liegt auf privaten Flächen, ist aber öffentlich zugänglich, zum Beispiel auf einem Supermarktparkplatz und wird ebenfalls ca. 10 % des Ladebedarfs abdecken.
- **Private Ladeinfrastruktur:**
Diese besteht auf privaten Flächen und ist nicht öffentlich zugänglich. Private Ladeinfrastruktur wird den größten Teil des Ladebedarfs abdecken. Die Größenordnung liegt bei 80 %; ca. 40 % zu Hause und ca. 40 % am Arbeitsplatz.

Das in der Anfrage genannte Portal „GoingElectric.de“ stellt Ladepunkte auf öffentlichen und auf halb-öffentlichen Flächen dar. Für die private Ladeinfrastruktur als überwiegenden Teil der gesamten Ladeinfrastruktur gibt es keine zentrale Erfassung und daher auch keine Zahlen.

Dies vorangestellt werden im Folgenden die einzelnen Fragen beantwortet:

Zu 1.:

Die in der Anfrage genannte Zahl von 43 Ladepunkten ist nicht zutreffend. Nach Zahlen der Bundesnetzagentur gibt es in Braunschweig derzeit mindestens 118 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Nach den Zahlen von „GoingElectric.de“ bestehen in Braunschweig derzeit rund 200 öffentlich zugängliche Ladepunkte, die auf der digitalen Karte durch Hineinzoomen einzeln sichtbar werden.

Die genauen Örtlichkeiten können der Karte auf „GoingElectric.de“ sowie der Karte auf der Internetseite der Bundesnetzagentur („Ladesäulenkarte“) entnommen werden.

Zu der angefragten Ladeinfrastruktur außerhalb des Stadtgebiets liegen der Verwaltung keine Zahlen vor.

Zu 2.:

Ja, die Verwaltung sieht eine bessere Ausstattung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen mit Ladeinfrastruktur in den Ringgebieten, aber auch im gesamten Stadtgebiet vor.

Für den auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen zu deckenden Ladebedarf wird die Verwaltung im Frühjahr ein Konzept in Auftrag geben, welches u. a. anhand der Faktoren Einwohnerdichte, (Elektro-)Kfz-Dichte, Vorhandensein eigener Stellplätze und wichtiger Ziele wie Geschäfte oder Betriebe ohne eigene Stellplätze ermittelt, wie viele öffentliche Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen perspektivisch zunächst bis zum Jahr 2025 im Stadtgebiet Braunschweig benötigt werden und wie diese sinnvoll auf die verschiedenen Ortsteile zu verteilen sind.

Anschließend soll das Konzept die Grundlage einer stadtweiten Konzessionsausschreibung bilden, mit der ein privater Betreiber für die Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen gefunden werden soll. Ziel ist dabei, dass die Ladeinfrastruktur vom Betreiber kostendeckend betrieben wird. Durch die steigende Nachfrage zeichnet sich inzwischen ab, dass ein kostendeckender Betrieb, über das Stadtgebiet verteilt in absehbarer Zeit wirtschaftlich möglich sein kann. Deshalb ist es sinnvoll, jetzt eine Konzessionsvergabe vorzubereiten. Ein finanzieller Beitrag der Stadt ist nicht vorgesehen.

Der überwiegende Teil der zukünftigen Ladeinfrastruktur wird jedoch auch für die Fahrzeuge der Bewohner der Ringgebiete eine auf privaten Flächen zu lösende Aufgabe bleiben. Da dies in den Ringgebieten nur begrenzt möglich ist, sind insbesondere die Arbeitgeber gefragt, am Arbeitsplatz Lademöglichkeiten für die Fahrzeuge ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzubieten. Wenn an fünf Tagen der Woche beim Arbeitgeber und zusätzlich an Wochenendzielen wie Läden oder Freizeitangeboten geladen werden kann, besteht an der Wohnung nur noch ein geringer oder gar kein weiterer Ladebedarf mehr.

Zu 3.:

Die Kombination von Ladesäulen für E-Pkw mit Lademöglichkeiten für elektrisch angetriebene bzw. unterstützte Fahrräder wäre sicher grundsätzlich technisch möglich. Ungeachtet der technischen Machbarkeit hält die Verwaltung diese Kombination aus folgenden Gründen für nicht zweckmäßig:

- In den meisten Fällen befinden sich Stellplätze für E-Pkw und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nicht so direkt nebeneinander, als dass eine Ladesäule alle umstehenden Fahrzeuge versorgen könnte. Oft ist mindestens ein Gehweg und teilweise auch ein Radweg dazwischen, deren sichere Benutzbarkeit nicht durch Kabel eingeschränkt werden darf.
- Elektrisch angetriebene bzw. unterstützte Fahrräder haben überwiegend abnehmbare Akkus. Hierdurch können diese Akkus problemlos in der eigenen Wohnung geladen werden.
- Der Bedarf an öffentlichem Laden von Pedelecs ist sehr gering. Die Kapazitäten der Akkus liegen weit oberhalb der üblichen täglichen Kilometerleistungen. In der Regel haben Pedelec-Nutzende ihr Ladegerät im Alltag gar nicht dabei.

Die oben genannten Gründe äußern sich auch darin, dass es – soweit dies der Verwaltung bekannt ist – am Markt serienmäßig keine Ladesäulen für PKW und zugleich für Pedelecs gibt.

Leuer

Anlage/n: keine