

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

| Beschluss | |
|----------------------------------|-----|
| Nr. | vom |
| wird von StSt OB-Büro ausgefüllt | |

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Heitzmann, Philipp,
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2339

Datum:
16.10.2024

1. **Betreff:** Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

| 2. Beratungsfolge: | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus |
|----------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Verkehrsausschuss | 20.11.2024 | öffentlich |
| 1. Gemeinderat | 16.12.2024 | öffentlich |

3. **Finanzielle Auswirkungen:**
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)
MMP 199 E-Mobilitätskonzept

50.000 €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 6.300 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

- €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 6.300 €

2. Folgekosten

Personalkosten - €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme - €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

- €

Jährliche Belastungen - €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Heitzmann, Philipp,
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2339

Datum:
16.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

Die Ausschreibung der in Anlage 1 dargestellten städtischen Parkflächen zur Installation und zum Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, durch externe Ladesäulenbetreiber für einen Zeitraum von mindestens acht Jahren und im regionalen Verbund mit den Partnerkommunen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau wird beschlossen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

| | | | |
|--|---|----------------------|----------------------|
| Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung | Bearbeitet von: Heitzmann, Philipp, Kassel, Mathias | Tel. Nr.: 82-2339 | Datum: 16.10.2024 |
|--|---|----------------------|----------------------|

Betreff: Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“ und Ziel E3 „Die Stadt betreibt eine aktive Klimaschutzpolitik und die Anpassung an den Klimawandel. Sie setzt sich insbesondere die Reduzierung der CO₂-Emissionen um -60% bis 2050 (Bezugsjahr 1990) zum Ziel.“

Die Maßnahme ist Bestandteil des Masterplan Verkehr OG 2035 (Drucksache-Nr. 081/23). Sie ist im Handlungsfeld Neue Mobilitäts- und Antriebsformen, speziell im Maßnahmenfeld NMA.3 „E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten“ verortet. Es besteht folgender Zielbezug:

- Klima- und umweltschonende Mobilität fördern – starker Einfluss

1. Sachverhalt

Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wurde schon im interkommunalen Elektromobilitätskonzept für die Städte Kehl, Lahr und Offenburg empfohlen, welches im Zeitraum Sommer 2019 bis Frühjahr 2021 erarbeitet und den Gremien im Juni 2021 vorgestellt wurde (siehe Drucksache Nr.: 141/21). Es wurde bereits damals beschlossen, eine Interessenbekundung durchzuführen mit dem Ziel, Unternehmen zu finden, die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ohne kommunale Investitions- und Betriebskostenzuschüsse aufbauen und betreiben. Das Verfahren wurde wie beschlossen gestartet und nach 1,5 Jahren ohne Ergebnis beendet. Einige Unternehmen zeigten zwar grundsätzliches Interesse und es gab viele Gespräche unterschiedlicher Tiefe sogar bis kurz vor Abschluss einer Vereinbarung, letztendlich konnte aber kein Unternehmen gefunden werden, welches das Konzept gemäß den kommunalen Vorgaben umsetzen wollte.

Das Konzept soll aber weiterhin auch in Offenburg umgesetzt werden, weshalb zum einen eine erneute Standortanalyse vorgenommen wurde und zum anderen weitere Kommunen aus dem Mobilitätsnetzwerk Ortenau angesprochen wurden mit dem Ziel, ein umfangreicheres und damit attraktiveres Ausschreibungsvolumen zu erreichen.

2. Zielsetzung

Die Diskussionen um die Zukunft der Elektromobilität sind vielfältig und die fachlichen Meinungen unterschiedlich. Die Stadt Offenburg ist zusammen mit den Netzkommunen davon überzeugt, dass der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur unerlässlich ist. Das Kfz wird trotz der Ziele, den Fuß- und Radverkehr sowie den

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

| | | | |
|--|---|----------------------|----------------------|
| Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung | Bearbeitet von: Heitzmann, Philipp, Kassel, Mathias | Tel. Nr.: 82-2339 | Datum: 16.10.2024 |
|--|---|----------------------|----------------------|

Betreff: Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

ÖPNV zu stärken, weiterhin eine Rolle spielen. Deshalb muss es das Ziel sein, die Emissionen im Kfz-Verkehr durch alternative, klimafreundliche Antriebsformen zu senken. Bei der Elektromobilität ist ein gut ausgebautes Ladestationsnetz unerlässlich, welches aus privaten Ladestationen (Wallbox zuhause), halböffentlichen Ladestationen (auf privaten Flächen, bspw. beim Supermarkt) und öffentlichen Ladestationen (auf kommunalen Flächen) besteht.

3. Status Quo: Aufbau von öffentlich-zugänglicher Ladeinfrastruktur in Deutschland

Mit dem Ziel, dass Deutschland bis 2045 klimaneutral werden soll, verpflichtet sich die Bundesregierung aktiv, Klimaschutzziele voranzutreiben. Seitdem müssen die Minderungsziele pro Sektor regelmäßig überprüft und nachgebessert werden¹. Der Verkehrssektor, unter Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), beruft sich hierbei in seinem aktuellen Sofortprogramm vor allem auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur (LIS) für Pkw und Nutzfahrzeuge. Darüber hinaus wurde im Oktober 2022 der Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung verabschiedet. Der Masterplan definiert Maßnahmen in insgesamt neun akteursübergreifenden Handlungsfeldern, die z.T. auch die Kommune adressieren.

Kommunen sollten lediglich eine koordinierende Rolle bei der Realisierung von LIS im öffentlichen Raum spielen. Der Einsatz kommunaler Eigenmittel ist möglich, aber aktuell nicht mehr notwendig. Die Förderkulisse des Bundes und der Länder ist mit umfangreichen Mitteln ausgestaltet, zudem rentiert sich der Betrieb von Ladesäulen für Betreiber aufgrund des beginnenden Massenmarktes immer mehr. Nichtsdestotrotz haben Kommunen mehrere Möglichkeiten, den Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur voranzutreiben:

1. Der Aufbau im Rahmen eines Verteilungsregimes, entweder in aktiver Rolle mit einer Vergabe oder in passiver Rolle über eine Sondernutzungsrichtlinie
2. Die (Pro-)aktive Kontaktaufnahme an Unternehmen im (halb-)öffentlichen Raum durch die städtische Wirtschaftsförderung
3. Die Erweiterung des städtebaulichen Planungsinstrumentariums um Vorgaben / Vorschriften zum Aufbau von (halb-)öffentlicher Ladeinfrastruktur

¹ Die Sektorbezogenen Minderungsziele wurden zwar vor kurzem aufgehoben, werden aber voraussichtlich durch das Bundesverfassungsgericht nochmal überprüft werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

| | | | |
|--|---|----------------------|----------------------|
| Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung | Bearbeitet von: Heitzmann, Philipp, Kassel, Mathias | Tel. Nr.: 82-2339 | Datum: 16.10.2024 |
|--|---|----------------------|----------------------|

Betreff: Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

4. Umsetzung der Ladeinfrastruktur

Von einem **Aufbau und Betrieb der LIS durch die Kommunen** selbst wird aufgrund des hohen administrativen und betrieblichen Aufwandes **abgeraten**. Die Kommune sollte interessierten Betreibern im Rahmen einer Sondernutzung lediglich die Flächen zur Verfügung stellen; der Ertrag der LIS bleibt beim Betreiber/Investor. Generell können zwei Herangehensweisen zur Vergabe von Ladeinfrastruktur in Kommunen unterschieden werden:

1. Ein **aktives Vorgehen**, bei dem die Kommune selbst im Sinne eines Vergabeverfahrens tätig wird und eine Interessensbekundung oder Ausschreibung für identifizierte Standorte entweder im Rahmen eines öffentlichen Auftrags oder einer Dienstleistungskonzession durchführt. Grundlage hierbei sollte – je Standort – ein abgeschlossenes verwaltungsinternes Umlaufverfahren und eine Netzanschlussprüfung sein. Bei einer solchen aktiven Vergabe ist es möglich, potenziell stärker nachgefragte mit potenziell schwächer nachgefragten Standorten in gemeinsamen Bündeln (Losen) zu vergeben. Die Anzahl der Lose ist einzelfallspezifisch zu wählen (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2022) S.43). Die Vergabeunterlagen bestehen mindestens aus dem technischen Lastenheft sowie detaillierten Informationen über die gewünschten Standorte. Bei der Ausstellung der Sondernutzungen ist eine Mindestdauer von 8 Jahren zu empfehlen, da sich der Ladeinfrastrukturbetrieb sonst ggf. nicht lohnt.
2. Ein **passives Vorgehen**, hierbei bestehen zwei generelle Möglichkeiten:
 - a. Die Kommune hat bereits die relevanten Flächen identifiziert und stellt diese bspw. über das FlächenTOOL der NOW (und ggf. weiteren Portalen) bereit, sodass potenzielle Interessenten eigeninitiativ auf die Kommune zugehen können.
 - b. Die Kommune erarbeitet eine Sondernutzungsrichtlinie (in Bezug auf eine Sondernutzungssatzung der Stadt) in Verbindung mit einer räumlichen Abdeckung der Gesamtstadt und stellt diese auf ihrer Homepage zur Verfügung und informiert interessierte Betreiber.

Bei beiden Vorgehensarten können **mehrere Betreiber oder interessierte Unternehmen** zum Zuge kommen. Aus kommunaler Sicht ist vor allem sicherzustellen, dass ein einheitliches Nutzungserlebnis für die Ladenden in der Kommune existiert. Weitere politische Vorgaben wie bspw. die Berücksichtigung aller Stadtteile bei der Installation öffentlicher Ladeinfrastruktur sind möglich und sinnvoll.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

| | | | |
|--|---|----------------------|----------------------|
| Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung | Bearbeitet von: Heitzmann, Philipp, Kassel, Mathias | Tel. Nr.: 82-2339 | Datum: 16.10.2024 |
|--|---|----------------------|----------------------|

Betreff: Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

5. Vorgeschlagene Vorgehensweise

Da die Interessensbekundung erfolglos blieb, sollen nun in Offenburg an 23 Standorten (siehe Anlage 1) öffentlich zugängliche Ladestationen mit jeweils zwei Ladepunkten und einer maximalen Ladeleistung von 22 kW je Ladepunkt installiert werden. Durch die gesteigerte Anzahl an Standorten und im Verbund mit dem Netzwerk, kann so ein eigenwirtschaftliches Angebot realisiert werden. Hierfür wird im Rahmen einer interkommunalen Ausschreibung ein Unternehmen gesucht, welches sowohl den Aufbau als auch den Betrieb ohne kommunale Zuschüsse übernimmt. Lediglich die Fläche (zwei Stellplätze zzgl. Fläche für Ladestation) soll dem Bieter entgeltfrei für eine Dauer von acht Jahren im Rahmen einer Sondernutzung zur Verfügung gestellt werden.

Für das Vergabeverfahren haben sich insgesamt acht Kommunen aus dem Mobilitätsnetzwerk Ortenau zusammengeschlossen: Friesenheim, Kehl, Lahr, Neuried, Seelbach, Rheinau, Schwanau und Offenburg. Unter Hinzuziehen des Fachbüros ISME (Institut Stadt | Mobilität | Energie) aus Stuttgart, welches bereits 2019-2021 das interkommunale Elektromobilitätskonzept erstellt hat, wurden Lose gebildet, die Standorte mit unterschiedlichen Nutzungspotenzialen bündeln unabhängig von der Gemarkung. So besteht auch für kleine Gemeinden die Möglichkeit, sich an der Ausschreibung zu beteiligen – ein erneut positiver Synergieeffekt des Mobilitätsnetzwerks Ortenau.

6. Alternativ geprüfte Vorgehensweise

Von einem Aufbau und Betrieb der Ladestationen durch die Kommunen selbst wird aufgrund des hohen administrativen und betrieblichen Aufwandes abgeraten. Die Kommunen sollten interessierten Betreibern im Rahmen einer Sondernutzung lediglich die Flächen zur Verfügung stellen, der Ertrag aus dem Stromverkauf an den Ladestationen verbleibt beim Betreiber/Investor.

7. Finanzierung

Im aktuell gültigen Haushaltsplan (Ifd. Nr. MMP 199) 2024 und 2025 sind für das E-Mobilitätskonzept Mittel in Höhe von jeweils 50.000,- € eingestellt. Die Ausschreibung sieht keine kommunale Beteiligung an den Investitions- und den Betriebskosten vor. Auch die Kosten für die Beschilderung und Markierung der Stellplätze sollen vom Betreiber der Ladestationen übernommen werden. Somit beschränken sich die Auszahlungen auf das Honorar für das Fachbüro ISME, welches das Vergabeverfahren begleitet. Da es sich um eine gemeinsame Beauftragung mit weiteren Kommunen handelt und sich das Honorar nach der Menge der Ladestationen (Anteil der Ladestationen in Offenburg an der Gesamtmenge der acht Kommunen) bemisst, kann

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

| | | | |
|--|---|----------------------|----------------------|
| Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2 Verkehrsplanung | Bearbeitet von: Heitzmann, Philipp, Kassel, Mathias | Tel. Nr.: 82-2339 | Datum: 16.10.2024 |
|--|---|----------------------|----------------------|

Betreff: Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

der Honoraranteil der Stadt Offenburg zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung nur geschätzt werden. Nach aktuellem Stand ist von einem Betrag in Höhe von ca. 6.300€ auszugehen. Deutliche Abweichungen sind nicht zu erwarten. Die unter dem Investitionsauftrag zur Verfügung stehenden Mittel reichen aus.

8. Verzicht auf Sondernutzungsgebühr

Die Verwaltung sieht die Förderung der Elektromobilität als Teil der Verkehrs- und Mobilitätswende und unterstützt die Ziele des Landes Baden-Württemberg, die Elektromobilität zu fördern, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Verwaltung schlägt deshalb eine entgeltfreie Bereitstellung der Flächen für eine Dauer von acht Jahren vor, d.h. einen Verzicht auf eine Sondernutzungsgebühr bei den 23 Standorten. Die Stadt verzichtet dabei auf einen niedrigen vierstelligen Betrag, was angesichts der hohen Investitionskosten durch die Betreiber und den damit verbundenen Einsparungen der Stadt vertretbar ist.

Bei den Mobilitätsstationen wurde gleichermaßen verfahren. Die beiden Mobilitätsdienstleister für Bike- und Carsharing wurden von einer Sondernutzungsgebühr bzw. einer Pacht befreit.

9. Weiteres Vorgehen

Die Vergabeunterlagen werden in Abstimmung mit der Vergabestelle Lahr und den zuständigen Ansprechpartnern des Themenbereichs nachhaltige Mobilität in den teilnehmenden Kommunen erstellt. Hierbei können über geeignete Eignungs-, Pflicht-, Wertungs- und Zuschlagskriterien die Handlungsoptionen der Kommune ausgeschöpft werden. Die Bereitstellung von Auslastungsdaten der Ladeinfrastruktur durch die Betreiber sowie die Verwendung von 100%-Erneuerbaren Energien Strom sind bereits deutschlandweit Standard. Die oberste Prämisse des gemeinsamen Vorgehens ist es, dass **alle gewünschten Standorte** in allen teilnehmenden Kommunen **umgesetzt werden können**.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt haben sich die teilnehmenden Kommunen auf weitere Punkte geeinigt:

- Einheitliche Beschilderung aller Stellplätze
- Vollständige Kostenübernahme der Bau- und Beschilderungskosten durch die Betreiber
- Dafür keine dauerhaften Kosten für Sondernutzungen o.ä. über die Konzessionslaufzeit. Alle erwirtschafteten Erlöse bleiben bei den jeweiligen Betreibern

Die Ausschreibung soll Anfang 2025 durchgeführt werden und im Jahresverlauf beginnt dann die Umsetzung in allen Kommunen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/24

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Heitzmann, Philipp,
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2339

Datum:
16.10.2024

Betreff: Masterplan Verkehr, NMA.3 E-Ladeinfrastruktur strategisch gestalten - E-Mobilitätskonzept – Rahmenbedingungen und nächste Schritte

Anlagen:

- Anlage 1: Standortübersicht (Liste)
- Anlage 2: Übersichtskarte Standorte