

Vorlageart: Berichtsvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Frau Mauksch, Dr. Palotz

Sachstand für die Genehmigung von Elektroladesäulen im Stadtgebiet Oberhausen

Beratungsfolge

02.05.2024 Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss Kenntnisnahme

Sachverhalt

Allgemeines

Die Stadt Oberhausen befürwortet eine Erweiterung des Ladenetzes für Elektromobile in ihrem Stadtgebiet, um der Elektromobilität Vorschub zu leisten. Es sollen verkehrliche Anreize geschaffen werden, um den Anteil an Elektrofahrzeugen in der Stadt möglichst zeitnah zu erhöhen. Es soll das vorrangige Ziel sein, die Schadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr nachhaltig zu verringern. Hierzu soll der Aufbau einer möglichst flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Elektroladesäuleninfrastruktur vorangetrieben wird. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Stadt angestrebt, den eigenverantwortlichen Aufbau und Betrieb von Ladesäulen im öffentlichen Raum durch private Investoren auf der Grundlage von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen zu steuern und zu gestalten. Die Stadt Oberhausen stellt hierfür vorrangig Flächen im öffentlichen Raum aber auch auf ihren privaten Flächen (fiskalischen Flächen) zur Verfügung. Interessierte Ladepunktbetreiber können diese Flächen nutzen, um in öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu investieren und die entsprechende Förderung des Bundes oder des Landes in Anspruch zu nehmen. Der Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur soll gesamtheitlich und strategisch erfolgen.

Die Verwaltung der Stadt Oberhausen fungiert im Rahmen des Ladeinfrastrukturausbaus im Stadtgebiet als Genehmigungsbehörde und Koordinierungsstelle. Die Installation und der öffentliche Betrieb von Ladeinfrastruktur erfolgt durch die antragsstellenden Unternehmen.

Die räumliche Koordinierung erfolgt dabei u.a. mittels des Ladesäuleninfrastrukturkonzeptes der Stadt Oberhausen. Es beinhaltet eine kleinräumige Bedarfsanalyse, die prognostiziert, wie sich die Bedarfe an Ladepunkten in einer Zelle zukünftig entwickeln werden. Die Zielvorgabe, vordringlich Standorte zu schaffen an denen die Bewohner*innen keine Möglichkeit haben auf einem Privatgelände zu laden, wird den Unternehmen schon vor der Antragstellung mitgegeben.

Genehmigungsverfahren

Die öffentlichen Verkehrsflächen sind nach dem Straßen-und Wegegesetz NRW als öffentliche Straßen dem verkehrlichen Gemeingebrauch gewidmet. Damit bedürfen sowohl die Errichtung als auch der Betrieb einer Schnellladestation auf diesen Teilen des

öffentlichen Verkehrsnetzes einer Sondernutzungserlaubnis der zuständigen Straßenbaubehörde, da sie weder dem verkehrlichen oder kommunikativen Gemeingebrauch, noch dem Anliegergebrauch zuzurechnen sind.

In die Entscheidung, ob eine Sondernutzung erteilt werden kann, werden sowohl verkehrliche als auch umweltschutzrechtliche Aspekte einbezogen. In einem sog. Anhörungsverfahren werden der Bereich Umweltschutz und die Verkehrsplanung sowie die Straßenverkehrsbehörde um entsprechende Stellungnahme gebeten.

So werden die Standorte der Ladesäulen und der dazugehörigen Parkplätze nur außerhalb des Kronentraufbereiches eines Baumes (Wurzelschutz bei Ausschachtungsarbeiten) und bei ausreichend verbleibender Gehwegbreite genehmigt.

Im Verhältnis zu anderen Sondernutzungserlaubnissen gilt im Wesentlichen das übernommene Rechtsprinzip „Wer zuerst zur Mühle kommt, der soll zuerst mahlen“ (Prioritätsprinzip). Wenn eine Sondernutzungserlaubnis an einen Wettbewerber bereits erteilt ist, reicht es nach herrschender Meinung aus, sich auf das Prioritätsprinzip zu berufen, um Anträge anderer Wettbewerber für eine Sondernutzung desselben Standorts abzulehnen. Ist die Erlaubnis auf Zeit erteilt, kann der zu spät gekommene Bewerber sich nach Ablauf der befristeten Sondernutzungserlaubnis des Vorgängers erneut um den Standort bewerben.

So kann die Behörde eine Massierung von Ladesäulen an einem lukrativen Ort steuern.

Häufig werden Sondernutzungserlaubnisse jedoch gerade für längerfristige Nutzungen der Straße unbefristet (oder jedenfalls für sehr lange Zeit, d. h. zehn Jahre und mehr) oder aber auf Widerruf erteilt. Das ist auch bei der Genehmigung von Schnellladestationen in Oberhausen der Fall, da die erheblichen Investitionen ein kurzfristiges Engagement unattraktiv machen.

Laternenladen als Sonderform der Elektromobilität

Die Stadt Oberhausen plant in Zusammenarbeit mit der Firma Ubitricity den Bürger*innen das Laden von E-Autos an Laternen zu ermöglichen. Dazu sind in den letzten Monaten seitens der Verwaltung Gespräche mit der Firma Ubitricity und der Oberhausener Netzgesellschaft bezgl. einer möglichen Umsetzung geführt worden. In einem ersten Schritt sollen zwei Pilotstandorte in einer sechs monatigen Erprobungsphase realisiert werden. Die wesentlichen Punkte zur technischen Umsetzbarkeit konnten geklärt und ein Standort an der Ottilienstraße identifiziert werden. Ein zweiter seitens der Stadtverwaltung und der Netzgesellschaft vorgeschlagener Standort befindet sich noch in der Prüfung von Ubitricity.

Die dafür vorgesehenen Parkplätze (insgesamt 4 - 6 Stellplätze an beiden Standorten zusammen) werden entsprechend beschildert und markiert. Ein Parken ist dann - vergleichbar mit normalen Parkplätzen für E-Autos – nur für E-Autos und während der Ladezeit gestattet. Diese Bedingungen werden von allen Betreibern von E-Ladesäulen vorausgesetzt, da ein wirtschaftlicher Betrieb sonst nicht darzustellen ist.

Nach bisherigem Planungsstand soll das Laden an den Laternen ab Sommer 2024 möglich sein.

84
85
86

Nachfolgend eine Ladesäule als Modell:



87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98

Quelle : Ubitricity u

Straßenverkehrliche Beschilderung

Um eine regelmäßige Fluktuation an den Ladesäulen zu gewährleisten, wird die Dauer des Aufladens auf vier Stunden in der Zeit von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr begrenzt, außerhalb dieser Zeitspanne entfällt die Vorgabe der zeitlichen Beschränkung des Ladevorgangs.

Die Parkplätze werden durch das Verkehrszeichen 314 und Zusatzzeichen 1010-66 sowie 1040-32 Straßenverkehrsordnung gekennzeichnet (siehe Bild).



99
100

Ein Bodenpiktogramm ist nicht zwingend erforderlich und dient lediglich zur Verdeutlichung.

Sachstand über die Gesamtanzahl der erteilten Genehmigungen

Mit Stand 15.04.2024 sind durch die Ladesäulenbetreiber 231 Anträge gestellt worden, wovon 107 genehmigt, 44 abgelehnt und sich noch 10 in der Prüfung befinden. Aktuell 50 neue Anträge sind noch nicht in das Prüfverfahren aufgenommen.

Die Gründe für die Ablehnung sind der Standort im Baumbereich, verbleibende Restgehwegbreite oder bereits genehmigter Standort für einen anderen Betreiber.

Anlagen

Anlage 1 – Gesamtliste Ladesäulen in Oberhausen

Anlage 2 – Musterplan Beschilderung

Bezug

Kein Bezug

Anlage/n

1 - Anlage 1 - Gesamtliste Ladesäulen Oberhausen

2 - Anlage 2 - Musterplan Beschilderung