

Beschlussvorlage


Amt: 61 Stehr	Datum: 29.04.2021	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 97/2021
------------------	-------------------	----------------	-------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Umweltausschuss	15.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Technischer Ausschuss	16.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Gemeinderat	28.06.2021	beschließend	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt	Abt. 10/102	Amt 20	Abt. 30/302	Abt. 30/303	Abt. 60/602	Abt. 60/603	Abt. 60/605	Stabsstelle Umwelt	IGZ
Mitwirkung	erfolgt								

Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Stabsstelle Recht
	Behandlung in der Vorlagenkonferenz am 19.05.2021, Freigabe durch den Oberbürgermeister				

Betreff:

Interkommunales Elektromobilitätskonzept für die Stadt Lahr

Beschlussvorschlag:

- Der Bericht zum Interkommunalen Elektromobilitätskonzept für die Stadt Lahr wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenvorschläge, die Investitionen seitens der Stadt Lahr bedingen, fließen in das Aktions-/Umsetzungsprogramm des Verkehrsentwicklungsplans 2022 ff. mit ein, das den Gremien im Herbst 2021 zur Beratung vorgelegt wird.
- Für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird im Anschluss an die Beratung dieser Vorlage ein beschränktes Vergabeverfahren mit Interessenbekundung durchgeführt. Die wichtigsten Inhalte, u.a. Standorte, Realisierungszeitraum, Konzessionsdauer und Finanzierung, sind der Sachdarstellung zu entnehmen.
Die Kosten für den Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie den Betrieb für einen im Vergabeverfahren festgelegten Konzessionszeitraum von acht Jahren trägt der Anbieter. Im Gegenzug stellt die Stadt Lahr die öffentlichen Flächen inkl. Beschilderung und Markierung kostenfrei zur Verfügung und überlässt dem Anbieter die Einnahmen aus dem Stromverkauf.

Anlage(n):

- Anlage 1: Abschlussbericht Interkommunales Elektromobilitätskonzept
- Anlage 2: Standortsteckbriefe LIS Lahr 1. Ausbaustufe
- Anlage 3: Fuhrparkanalyse Stadtverwaltung Lahr

BERATUNGSERGEBNIS		Sitzungstag:		Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)		Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthalt.		

Angaben über finanzielle und personelle Auswirkungen

- Die Maßnahme hat keine finanziellen und personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50 T EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20 T EUR
- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Tabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung enthalten oder als Anlage beigefügt

-In diesen Fällen ist die Tabelle nicht auszufüllen-

Finanzielle und personelle Auswirkungen (Prognose)						
<input type="checkbox"/> Investition	Nicht investive <input type="checkbox"/> Maßnahme oder Projekt	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
		in EUR				
Investition/ Auszahlung	Aufwand/ Einmalig verminderter Ertrag					
Zuschüsse/Drittmittel (ohne Kredite)	Ertrag / Einmalig ver- minderter Aufwand					
SALDO: Finanzierungs- bedarf: Eigenmittel oder Kredite	SALDO: Überschuss (+) / Fehl- betrag (-)					
Folgekosten p.a. / Aufwendungen und Erträge		Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
Aufwand (inklusive Personalmehrkosten, s.u.) / Verminderung von Ertrag						
Ertrag / Verminderung von Aufwand						
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)						
Personalmehrbedarf (dauerhaft) Stelle / Bezeichnung		Entgeltgruppe/ Be- soldungsgruppe	Arbeitgeberaufwand p.a. (Lohn- und Nebenkosten) in EUR			
1.						
2.						
3.						
SUMME Personalmehrkosten (dauerhaft)						
Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						
Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						

Sachdarstellung:

Aus der Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus dem Jahr 2017 ging im Juni 2018 ein Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung kommunaler Elektromobilitätskonzepte hervor. Die Städte Kehl, Lahr und Offenburg haben sich auf die Förderung der Erstellung eines entsprechenden Konzepts beworben, den Zuschlag erhalten und die Unternehmen Green City Experience GmbH (GCX) und Institut Stadt|Mobilität|Energie GmbH (ISME) beauftragt, in kooperativer Zusammenarbeit ein interkommunales Elektromobilitätskonzept (EMK) anzufertigen.

Alle drei Städte haben eigenständig beauftragt. Das Honorar für die Beauftragung der Stadt Lahr beträgt gemäß Angebot vom 15. Juli 2019 insg. 22.610,95 € (brutto), hat sich aufgrund der temporären Mehrwertsteuersenkung aber auf 22.438,73 € (brutto) reduziert. Die Förderquote beträgt 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Eine Auszahlung der Fördermittel durch das BMVI ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Das vorliegende Konzept dient als Orientierungsrahmen zur Förderung der Elektromobilität in Kehl, Lahr und Offenburg. Das Konzept basiert auf den sog. drei „V“ – dem Strategierahmen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung:

1. Verkehr vermeiden
2. Verkehr verlagern
3. Verkehrsverträglichkeit optimieren
4. Das „neue“ vierte „V“: Verkehr vernetzen

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden konkrete Maßnahmen für Kehl, Lahr und Offenburg entwickelt sowie Umsetzungsschritte zur künftigen Gestaltung der Mobilität dargestellt. Darüber hinaus haben die Maßnahmen des Konzepts den Anspruch, die Außenwirkung der drei Städte als eine gesamtheitliche Modellregion für Elektromobilität zu stärken. Das kooperativ entwickelte Elektromobilitätskonzept leistet dazu einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung und Verstetigung des innerstädtischen sowie interkommunalen gemeinsamen Handelns.

Bei der Erstellung des interkommunal erarbeiteten Konzepts stand daher von Anfang an eine enge Kooperation und Zusammenarbeit der drei Städte im Vordergrund. Die Berücksichtigung regionaler Interdependenzen mit der Identifikation und Nutzung interkommunaler Synergien ist ein besonderes Herausstellungsmerkmal des Konzepts.

Das Konzept legt den Fokus auf den Aufbau von Ladeinfrastrukturen bzw. die Förderung der Elektromobilität in der Region (Kapitel 4.2), zielgruppenspezifische Ansätze zur Erhöhung des Anteils und der Nutzung von E-Fahrzeugen in unterschiedlichen Anwendungsbereichen (Kapitel 4.3) sowie auf die Stärkung der Inter- und Multimodalität (Kapitel 4.4). Neben den detaillierten Ausarbeitungen der einzelnen Arbeitspakete wurde darüber hinaus ein Maßnahmenkatalog mit einem Umsetzungskonzept und Formaten zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (Kapitel 4.5) sowie für Informations- und Beratungsangebote entwickelt. Eine Übersicht der entwickelten Maßnahmen bietet die folgende Abbildung 1.

Planung & Verortung Ladeinfrastruktur
Förderung der Ladeinfrastruktur (LIS) in der Region
Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils von E-Fahrzeugen
Fuhrparkanalysen
Entwicklung nachhaltiger E-City-Logistik
Kommunikationsmaßnahmen im Bereich Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)
Information durch Medien
Information durch Beratung und Veranstaltung
Kommunikations- und Aktivierungskampagne
Vernetzung, Wissensaustausch
Kooperation und Institutionalisierung eines Unternehmens-Netzwerks / -Kreises / -Bündnis
Maßnahmen zur Förderung der Inter- und Multimodalität
Optimierung und ggf. Ausbau von P+R-Anlagen (Park+Ride)
Optimierung und ggf. Ausbau von P+M Anlagen (Parken+Mitfahren)
Anpassung der ÖPNV-Linienplanung zur Integration von P+M- sowie P+R-Standorten
ÖV-Planung in Kooperation mit Unternehmen (als Teil der ÖPNV-Linienplanung)
Pilotprojekt: Pendler-Shuttle-Services (privat finanziert)
Pilotprojekt: Entwicklung / Implementierung eines interkommunalen Ridepooling-Service (on-demand Angebot)
Auf- und Ausbau von Mitfahrbänken
Evaluation und ggf. Ausbau von Mobilitätsstationen
Allgemeine Kommunikationsmaßnahmen
Branding / Corporate Identity
Zentrale Website
Informations- und Werbekampagne
Aktivierungs-Kampagne
Printprodukt „Vollständige Angebotsübersicht“

Abbildung 1: Übersicht der entwickelten Maßnahmen und Bausteine innerhalb des EMK

Ladeinfrastruktur

Wie den Beschlussvorschlägen bereits zu entnehmen ist konzentriert sich die Beschlussvorlage auf den Auf- bzw. Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (LIS). Ein bedarfsgerechtes Konzept zum Ausbau öffentlicher und halböffentlicher LIS stellt eine zentrale Voraussetzung zur Erhöhung des Bestands elektrischer Fahrzeuge dar. Dies beinhaltet neben der Erhebung von Ladebedarfen im zeitlichen Fortgang des Ausbaus der Elektromobilität (Ladeszenarien) auch die Verortung (Makro- und Mikro-lage), Dimensionierung (Anzahl Ladepunkte, Ladeleistungen) und Modalitäten der Nutzung (Harmonisierung bestehender Anbieterstrukturen, Zugangsmedien, Auffindbarkeit online/offline, Kennzeichnung durch Markierungen und Beschilderung etc.). Eine entsprechend bedarfsgerechte Verteilung von Ladepunkten ist hierbei essenziell, da einerseits hohe Investitionskosten entstehen und andererseits gering ausgelastete LIS schlechte Wirtschaftlichkeit und negativen Einfluss auf das Image der Elektromobilität vereinen.

Detaillierte Informationen zur Vorgehensweise sind den Kapiteln 4.2.3 und 4.2.4 ab Seite 30 des Abschlussberichts zu entnehmen.

Die folgende Tabelle zeigt die vom ISME vorgeschlagenen Standorte (siehe auch Anlage 2) und die Anmerkungen der Stadtverwaltung, der betroffenen Ortschaftsräte und der IGZ, die aus dem Umlaufverfahren (Kapitel 4.2.4.1, Seite 34) hervorgegangen sind. Ergänzend kommt der Standort Parkplatz Haus am See hinzu, der schon vor der Potenzialanalyse feststand.

Standort	Anmerkung
1. Rainer-Haugns Str./Ersteiner Str.	Wahl eines Alternativstandortes in räumlicher Nähe: Parkstreifen im Bereich Lahrer Grill & Steakhaus / Eventhaus Vetter
2. Eichholzstr./Langenwinkler Hauptstr.	Wahl eines Alternativstandortes in räumlicher Nähe: Beginn des Parkplatzes am Parkring
3. Vogesenstr./Bahnhofplatz	Wahl eines Alternativstandortes in räumlicher Nähe: Beginn der P+R-Anlage südlich des ZOB
4. Im Götzmann/Mietersheimer Hauptstr. 4. Martin-Luther-Str. (P Hallenbad)	keine Zuständigkeit → Privat Wahl eines Alternativstandortes
5. Reckenmattenstr./Weingartenstr.	Zustimmung
6. Bachstr.	Wahl eines Alternativstandortes: Parkplatz an der Kirche (2. BA Ortsmitte)
7. Sportplatzstr./Reichenbacher Hauptstr.	Zustimmung mit einer geringfügigen Verschiebung in Richtung Norden
8. Bottenbrunnenstr.	Zustimmung
9. Flugplatzstr./Joh.-Peter-Hebel-Schule	Ablehnung: 1. Platzierung an der Straße zu gefährlich, 2. Platzierung auf dem Schulparkplatz nicht möglich wegen Schranke, zudem ggf. Kollision mit Erweiterungsplanung der Grundschule
9. Klostermühlgasse (P Klostermatte)	Wahl eines Alternativstandortes
10. Parkplatz Haus am See	stand schon vorher fest

Insgesamt ergeben sich acht Standorte mit Zustimmung bzw. Wahl eines Alternativstandortes in räumlicher Nähe. Für die beiden gestrichenen Standorte schlägt die Verwaltung ersatzweise die Standorte Martin-Luther-Straße (Parkplatz Hallenbad) und Klostermühlgasse (Parkplatz Klostermatte) vor, sodass insgesamt zehn Standorte in einer ersten Umsetzungsstufe auf Grundlage eines im EMK entwickelten Lastenhefts vergeben und in den Jahren 2021 und 2022 realisiert werden sollen.

Weitere Standorte werden in einer zweiten Umsetzungsstufe zusammengefasst, für die eine neue Vergabe erfolgt. Hierzu wird es eine erneute Beratung in den Gremien geben.

Die Kosten für den Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie den Betrieb für einen im Vergabeverfahren festgelegten Konzessionszeitraum von acht Jahren trägt der Anbieter. Im Gegenzug stellt die Stadt Lahr die öffentlichen Flächen inkl. Beschilderung und Markierung kostenfrei zur Verfügung und überlässt dem Anbieter die Einnahmen aus dem Stromverkauf.

Abgrenzung zum Themenschwerpunkt 1 des Mobilitätsnetzwerks Ortenau „Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund“

Im Rahmen des o.g. Themenschwerpunkts wurden Standorte für Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe in den zehn Netzwerkkommunen festgelegt. Die Mobilitätsstationen der Größe M und L sollen ein E-Carsharing-Angebot bereitstellen und benötigen somit eine Ladeinfrastruktur. Diese steht ausschließlich den E-Carsharing-Fahrzeugen zur Verfügung und ist nicht öffentlich nutzbar, was eine entsprechende Kennzeichnung erfordert.

Bei der Standortplanung der öffentlichen Ladesäulen im Rahmen des EMK wurde deshalb versucht, diese in näherer Umgebung einer Mobilitätsstation der Größe M und L vorzusehen. An den Mobilitätsstationen wird dann auf diese Standorte verwiesen.

Beispiel 1:

Am Bahnhof ist eine Mobilitätsstation der Größe L, d.h. mit E-Carsharing-Angebot und einer dafür benötigten Ladesäule, im nordwestlichen Bereich der P+R-Anlage geplant. Als Standort für die öffentliche Ladesäule wurde im Rahmen des EMK der südöstliche Bereich/Beginn der P+R-Anlage (siehe 3. in Tabelle oben) festgelegt.

Beispiel 2:

Auf dem Parkplatz in der Seminarstraße nördlich der Friedrichschule ist eine Mobilitätsstation der Größe M, d.h. mit E-Carsharing-Angebot und einer dafür benötigten Ladesäule, geplant. Als Standort für die öffentliche Ladesäule wurde im Rahmen des EMK der Längsparkstreifen in der Bottenbrunnenstraße (siehe 8. in Tabelle oben) festgelegt.

Die Ladesäulen an den Mobilitätsstationen sind nicht Bestandteil des in dieser Vorlage geschilderten Vergabeverfahrens im Rahmen des EMK, sondern erfordern ein eigenständiges Vergabeverfahren zu einem späteren Zeitpunkt.

Strategische Einordnung in die Verkehrsplanung der Stadt Lahr

Die Erstellung des Elektromobilitätskonzepts (EMK) lief parallel zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Das EMK stellt eine Konkretisierung des im VEP enthaltenen Maßnahmenfelds *D5 Ganzheitliche E-Mobilitätsstrategie* dar.

Die im EMK vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich aber auch weiteren Maßnahmenfeldern aus dem VEP zuordnen: *B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen, D2a Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement, D3 Ausbau von Sharing-Angeboten, D4 Ausbau von Park- sowie Bike + Ride-Anlagen sowie D6 Öffentlichkeitsarbeit und Service.*

Die Maßnahmenvorschläge, die Investitionen seitens der Stadt Lahr bedingen, fließen deshalb in das Aktions-/Umsetzungsprogramm des VEP 2022 ff. mit ein, das den Gremien im Herbst 2021 zur Beratung vorgelegt wird.

Tilman Petters

Sabine Fink

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit zu den einzelnen Tagesordnungspunkten selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich **in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen.** Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.