



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2021/1263

Der Oberbürgermeister

II/36-363-cl/neu

Dezernat/Fachbereich/AZ

30.03.2022

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Rat der Stadt Leverkusen	04.04.2022	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Errichtung von E-Ladesäulen als Sondernutzung auf dem Gebiet der Stadt Leverkusen
sowie Satzung zur 5. Änderung der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für
Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Leverkusen
- Stellungnahme der Verwaltung vom 30.03.2022

36/363-cl
Conchita Laurenz
Tel. 36300

30.03.2022

01

- über Herrn Stadtkämmerer Molitor
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

gez. Molitor
gez. Richrath

**Errichtung von E-Ladesäulen als Sondernutzung auf dem Gebiet der Stadt Leverkusen sowie Satzung zur 5. Änderung der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Leverkusen
- Vorlage Nr. 2021/1263**

Stellungnahme der Verwaltung zu den Fragestellungen aus den vorberatenden Gremien:

Prüfung der Verwaltung, ob die dargestellte Parkscheibenregelung zielführend ist, um eine dauerhafte Belegung der Ladesäulen zu verhindern

Der Fachbereich Ordnung und Straßenverkehr (FB 36) hält weiterhin daran fest, dass eine Parkscheibenregelung zielführend ist, um eine dauerhafte Belegung der Ladesäulen zu verhindern. Eine Ausschilderung lediglich mit dem Verkehrszeichen (VZ) 314 (Parkplatz) sowie dem Zusatzzeichen 1050-32 (Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges frei) wird als nicht ausreichend erachtet.

Zwar können die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsüberwachung vor Ort feststellen, ob ein Fahrzeug mittels Ladekabel an die Ladesäule angeschlossen ist; es erfolgt jedoch keine zuverlässige Kontrolle, ob der Ladevorgang noch aktiv ist oder wie lange er noch andauern wird. Zu prüfen, ob die Verriegelung eines Ladekabels bei einem aktiven Ladevorgang greift, wird als äußerst kritisch erachtet (Behauptung möglicher Beschädigungen etc.).

Laut einer Auskunft der Energieversorgung Leverkusen (EVL) ist ein Ladevorgang spätestens nach vier Stunden abgeschlossen, sodass man sich darauf einigen sollte, eine generelle Parkscheinregelung von vier Stunden einzuführen und keine Unterscheidung von zwei Stunden im Innenstadtbereich oder vier Stunden im Außenbereich zu treffen. Nach den vier Stunden sollte die Ladesäule jedoch zwingend freigeräumt werden müssen, um auch anderen Nutzenden eine Möglichkeit zum Laden des eigenen Fahrzeuges zu geben und die Ladefläche nicht als Parkfläche zu nutzen. Nur so kann eine Ladesäule auch für den jeweiligen Anbietenden den größtmöglichen Nutzen bringen, da diese auf eine Vielzahl von Kundinnen/Kunden angewiesen sind.

Sich auf die jeweilige Strafgebühr der Anbietenden zu verlassen, scheint ebenfalls nicht zielführend, da diese z. B. laut Auskunft der EVL bei einem um 19 Uhr abgestellten Fahrzeug und einem zugrunde gelegten Ladevorgang von vier Stunden (23:00 Uhr) erst am nächsten Morgen um 08:01 Uhr greift, da die EVL ihren Kunden nicht zumuten möchte, nachts das Fahrzeug umzusetzen. Diese Lösung nutzt einem anderen Nutzenden jedoch nicht, der evtl. morgens um 06:00 Uhr nach Hause kommt und aufgrund die-

ser Regelung keinen Ladeplatz für sein Fahrzeug findet oder auch nächtliche Ladevorgänge aufgrund von Reisen/nächtlichen Arbeitszeiten erforderlich sind.

Hier bestünde im konkreten Fall jedoch die Möglichkeit, mittels Privatanzeige auch früh morgens oder nachts eine Überschreitung der Parkzeit zur Verwarnung zu bringen, sollten die Ermittler der Verkehrsüberwachung oder der Kommunale Ordnungsdienst nicht in der Nähe oder greifbar sein. Ein Weiterdrehen der Parkscheibe ist u. U. nicht möglich, da die Ermittler die Möglichkeiten haben, anhand von Ventilständen am Fahrzeug festzustellen, ob eine Überschreitung der Parkzeit vorliegt oder nicht.

Es sollte daher an einer Parkscheibenregelung von vier Stunden für das gesamte Stadtgebiet festgehalten werden. Dies müsste in der Beschlussfassung noch entsprechend aufgenommen werden.

Prüfung auch Schwerbehindertenparkplätze mit E-Ladesäulen auszurüsten

In der Vorlage Nr. 2021/1263 heißt es, dass vorhandene Schwerbehindertenparkplätze, Carsharingplätze etc. nicht in reine Ladeplätze für die Allgemeinheit umgewandelt werden dürfen und somit entfallen müssten, weil z. B. die Örtlichkeit erfolgsversprechend für eine E-Ladesäule scheint. Grundsätzlich können E-Ladesäulen ebenfalls an Schwerbehindertenparkplätzen eingerichtet werden, insofern hier der Bedarf und das Interesse von Anbietenden besteht.

Befristung der Sondernutzungserlaubnis auf fünf Jahre

Die Befristung der Sondernutzungserlaubnis erscheint als probates Mittel, mögliche „Ladesäulenleichen“ in Leverkusen wirksamer verhindern zu können. Hierdurch besteht die Absicht, die einzelnen Standorte regelmäßig bei Neuantrag auf Auslastung und Notwendigkeit überprüfen zu können und bei entsprechendem Neuantrag ggf. technische Weiterentwicklungen (auch im Hinblick auf die Ladegeschwindigkeit) vorauszusetzen oder auf diesbezügliche Umbauten zugunsten eines bestmöglichen Ladenetzes im öffentlichen Verkehrsraum zu bestehen.

Auf Wunsch kann die Sondernutzungserlaubnis jedoch ebenfalls auf zehn Jahre erweitert werden oder ohne zeitliche Befristung erteilt werden. Auf die o. g. Absicht bzw. ggf. entstehende Problematik wird jedoch hingewiesen. Die entsprechenden Änderungswünsche müssten in der Beschlussfassung noch entsprechend aufgenommen werden.

Netzüberlastung bei flächendeckendem Ausbau

Hier wurde seitens der Energieversorgung Leverkusen (EVL) auf Nachfrage ausgeführt, dass das Stromverteilernetz innerhalb der Stadt Leverkusen kein starres Gebilde ist und mit dem Ausbau der Infrastruktur mitwächst. Eine Prüfung der Netzverträglichkeit findet für jeden einzelnen Ladepunkt statt, was auch in den Vorgaben zur Sondernutzungserlaubnis berücksichtigt wird. Ist die Netzverträglichkeit nicht gegeben, kann der Standort (noch) nicht genehmigt werden.

Ordnung und Straßenverkehr