



# STANDORTKONZEPT LADEINFRASTRUKTUR AUF ÖFFENTLICHEM VERKEHRGRUND

Standortkonzept der Hansestadt  
Salzwedel zum Ausbau der Elektro-  
ladeinfrastruktur

Beschlossen durch den  
Stadtrat der Hansestadt Salz-  
wedel am xx.xx.xxxx (BV  
xxx/2024)

## Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Zielstellung .....	4
2. Rechtliche Grundlagen .....	5
3. Standortanalyse.....	6
3.1 Begriffe .....	6
3.1 Annahmen zum Konzept .....	7
3.2 Elektromobilität und Ladeinfrastruktur im Altmarkkreis Salzwedel und in der Hansestadt Salzwedel.....	7
3.3 Bedarfsermittlung .....	9
3.4 Technische, gestalterische und räumliche Anforderungen.....	11
4. Standorte .....	13
Standort 1 - Parkplatz P1.....	13
Standort 2 - Parkplatz P2.....	13
Standort 3 - Parkplatz P4.....	14
Standort 4 - Parkplatz P5.....	14
Standort 5 - Parkplatz P6.....	14
Standort 6 - Parkplatz Holzmarktstraße .....	14
Standort 7 - Parkplatz Märchenpark .....	15
Standort 8 - Parkplatz An der Katharinenkirche.....	15
Standort 9 - Parkplatz Lohteich .....	15
Standort 10 - Parkplatz Schwimmhalle .....	15
Standort 11 - Parkplatz Freibad.....	16
Standort 12 - Parkplatz Querstraße .....	16
Standort 13 - Parkplatz Bahnhof .....	16
Standort 14 - Schillerstraße, Flora-Sportgelände.....	16
Standort 15 - Werner-Seelenbinder-Stadion .....	17
Standort 16 - Parkplatz Kulturhaus .....	17
Standort 17 - Wohngebiet Kronsberg .....	17
Standort 18 - Wohngebiet Lindenallee .....	17
Standort 19 - Wohngebiet Hansestraße.....	18
Standort 20 - Wohngebiet Uelzener Straße .....	18
5. Genehmigungsverfahren.....	18
5.1 Einleitung des Verfahrens, rechtliche Grundlage.....	18
5.2 Gestaltung der Sondernutzungserlaubnis .....	19
5.3 Pflichten des Betreibers .....	20

6. verwendete Literatur.....	21
Anlage 1.....	22

## 1. Anlass und Zielstellung

Die Energiewende ist eine der wichtigsten Aufgaben der kommenden Jahrzehnte. Sie ist eine globale Zielstellung, bei der auch die lokalen Bemühungen der kommunalen Akteure entscheidend für die Erreichung der Klimaziele sind.

Nach Daten des Kraftfahrtbundesamtes sind noch im Jahr 2019 nur knapp 3% aller Fahrzeuge solche mit batteriebetriebenen Antriebskonzepten gewesen (KBA, 2020). Im Jahr 2023 wurden mit ca. 524.200 Pkw mit reinem Elektroantrieb bundesweit so viele neu zugelassen wie nie zuvor. Damit wurde ein neuer Höchstwert erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr (2022 104.325 Neuzulassungen) entspricht das einer Verfünfachung der Zulassungszahl.

Bei der kontinuierlich steigenden Anzahl von E-Auto Neuzulassungen in Deutschland wird auch die dafür nötige Infrastruktur immer wichtiger. Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte ist ein wichtiges Kriterium bei der Entscheidung für oder gegen ein Elektroauto. Im Jahr 2023 kamen bundesweit insgesamt über 15.600 neue Ladesäulen hinzu. Den Autofahrern standen am 1. Januar 2024 rund 123.400 öffentliche Ladepunkte im Bundesgebiet zur Verfügung. Das Bundesland mit den meisten Ladepunkten war Bayern.

Um diese Zahl langfristig zu erhöhen, muss die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Fehlende Ladeinfrastruktur beeinflusst die Kaufentscheidung der Kunden für ein E-Auto; mangelnde Nutzung vorhandener Ladeinfrastruktur verhindert deren weiteren Ausbau durch entsprechende Anbieter – hier gilt es, das berühmte Henne-Ei-Prinzip zu durchbrechen und unabhängig der aktuellen Nachfrage, die Ladeinfrastruktur kurz- bis mittelfristig auszubauen.

Es ist erkennbar, dass derzeit keine zuverlässigen Prognosen hinsichtlich Anzahl der Fahrzeuge, Ladetechnik, Ladekapazitäten, verfügbaren Förderprogrammen, verfügbarer Netzinfrastruktur usw. abzuleiten sind. Diese Tatsache ist bei der Konzeption der Ladeinfrastruktur in den Kommunen zu berücksichtigen. Wegen der dynamischen Entwicklung ist dieses Konzept bei Bedarf fortzuschreiben.

Am Ausbau der E-Ladeinfrastruktur möchte sich die Hansestadt Salzwedel nicht selbst durch die Errichtung und den Betrieb eigener E-Ladesäulen aktiv beteiligen; wirtschaftliche Risiken und finanzielle Zuwendungen zulasten der Stadt sollen vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Hansestadt Salzwedel angestrebt, den eigenverantwortlichen Ausbau der E-Ladeinfrastruktur durch private Investoren auf der Grundlage von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen lediglich zu steuern und zu gestalten.

Die Integration moderner Elektroladeinfrastruktur in historischen Altstädten stellt eine besondere Herausforderung dar, da der Erhalt des historischen Stadtbildes mit den Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität in Einklang gebracht werden muss.

Nachfolgende Probleme sollen durch **die feste Vergabe von Ladestandorten** vermieden werden:

- Ästhetische Beeinträchtigung des historischen Stadtbildes:

Die Hansestadt Salzwedel zeichnet sich durch besondere architektonische Merkmale, denkmalgeschützte Gebäude und enge Gassen aus. Die Installation moderner Ladestationen, die oft als technisch und modern wahrgenommen werden, kann das Erscheinungsbild stören und nicht zum traditionellen Stadtbild passen.

- Platzmangel und räumliche Einschränkungen:

Wie in vielen Altstädten, gibt es auch in Salzwedel aufgrund der engen Straßen und begrenzten öffentlichen Räume wenig Platz für zusätzliche Infrastruktur. Elektroladesäulen und die dazugehörigen Parkplätze nehmen oft wertvollen Raum ein, der ohnehin schon knapp ist.

- Technische Hürden bei der Installation:

Die Strominfrastruktur in historischen Altstädten ist oft veraltet und nicht auf moderne Anforderungen ausgelegt. Dies kann den Anschluss von Ladeinfrastruktur erschweren, da es umfangreiche Arbeiten an Straßen oder Gebäuden erfordern kann, was wiederum durch Denkmalschutzauflagen eingeschränkt wird.

- Widerstand der Anwohner und Denkmalschutzbehörden:

Anwohner und Denkmalschutzbehörden sind oft besorgt über potenzielle negative Auswirkungen auf das Erscheinungsbild und den Charakter der Altstadt. Jegliche Änderungen werden oft kritisch betrachtet und unterliegen strengen Auflagen.

Dieses Elektroladeinfrastrukturkonzept soll die systematische Planung und den effizienten Ausbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge ermöglichen und gleichzeitig, durch Vorgabe der Ladeplätze, eine geringfügige Beeinträchtigung der Allgemeinheit gewährleisten sowie die Aufstellung aus stadtbildpflegerischer Sicht an sensiblen Bereichen in der historischen Altstadt koordinieren, ohne den Charakter dieser einzigartigen Orte zu beeinträchtigen.

Ziel ist es daher, ein ausreichendes Ladeangebot vor allem auf größeren öffentlichen Parkplätzen mit Senkrechtaufstellung zu schaffen.

## 2. Rechtliche Grundlagen

Eine der wichtigsten Rechtsgrundlagen ist das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Hintergrund des EmoG ist es, die Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge zu bevorzugen. Das Gesetz soll damit einen ersten Anreiz schaffen, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu erwerben. Zu den Elektrofahrzeugen gehören rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, Plug-In-Hybride sowie Fahrzeuge mit Brennstoffzellentechnologie (§ 2 EmoG).

Abb.1: Kennzeichen für Elektrofahrzeuge

(Abschnitt 5a FZV)



Daneben wurde eine Verordnung über die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile – Ladesäulenverordnung (LSV) – erlassen. Durch die LSV wurden europäische Richtlinien (u. a. zum Stecker-Standard) in deutsches Recht umgesetzt.

Auf der Grundlage der nationalen Klimaziele hat die Landesregierung Sachsen-Anhalt am 6.3.2018 ein Ladeinfrastrukturkonzept verabschiedet, ein Förderprogramm wurde mit RdErl. MLV vom 22.3.2018 erlassen (Richtlinie Ladeinfrastruktur):

*„Die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen bleibt bislang hinter den Erwartungen von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zurück: die geringe Anzahl an Elektrofahrzeugen ist nicht Anreiz genug, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu schaffen, was wiederum die Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen mindert (Henne-Ei-Problem der Elektromobilität). Um die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen kurz- bis mittelfristig zu erhöhen und somit den Klima- und Umweltschutzziele zu entsprechen, muss die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte erhöht werden, unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage. Ziel ist es, eine Grundversorgung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu etablieren, die ein verlässliches Reisen mit Elektrofahrzeugen, auch auf langen Strecken, ermöglicht.“*

### 3. Standortanalyse

Das Konzept soll Ansätze zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum aufzeigen; auf die Errichtung von Lademöglichkeiten im halböffentlichen oder privaten Raum hat dieses Konzept nur empfehlenden Charakter.

Um die erforderlichen Maßnahmen zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Salzwedel ableiten zu können, ist zunächst eine Bestandsanalyse vorzunehmen.

#### 3.1 Begriffe

Zum einheitlichen Verständnis des Konzeptes bedarf es der Definition grundlegender Begrifflichkeiten.

Als **öffentlicher Raum** im Sinne dieses Konzeptes, werden Räume bezeichnet, die aus einer öffentlichen Verkehrsfläche und angrenzenden privaten oder öffentlichen Gebäuden bestehen. Die Fläche befindet sich in kommunalem Eigentum und ist der Öffentlichkeit zum gewidmeten Zwecke (hier das Parken) uneingeschränkt zugänglich.

**Halböffentliche Räume** befinden sich auf privatem Grund, können allerdings von einem unbestimmten Personenkreis, ggf. unter zeitlicher Einschränkung genutzt werden (z.B. Einkaufsmärkte).

**Private Räume** besitzen keine allgemeine Zugangsmöglichkeit, können für das Ladeinfrastrukturkonzept nicht genutzt werden und sind nicht Bestandteil der Untersuchung.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass es unterschiedliche Ladebedarfe und somit auch unterschiedliche Anforderungen an die Ladeinfrastruktur gibt.

Die **regelmäßige Ladung** findet derzeit an privaten Orten statt, an denen hohe Standzeiten erzielt werden. Das sind vor allem der Parkplatz am Wohnort und beim Arbeitgeber. In der öffentlichen Diskussion wird derzeit noch vernachlässigt, dass in vielen Wohngebieten ein großer Teil der Bewohner über keinen privaten Parkplatz verfügt und somit auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sein wird.

**Schnellladung** ist jenseits der planbaren täglichen Routinefahrten erforderlich, z.B. bei Ausflügen, Dienstreisen, bei denen eine größere Entfernung überwunden werden muss.

**Zwischenladung** findet bspw. im Zusammenhang mit dem Einkaufen, dem Besuch öffentlicher Einrichtungen oder bei Freizeitaktivitäten statt. Für diese Fälle müssen Ladekapazitäten im öffentlichen Raum geschaffen und vorgehalten werden. Gerade in kleineren Kommunen ist die Ladesäule in zentraler Lage der Regelfall.

### 3.1 Annahmen zum Konzept

Derzeit findet ein Großteil der Ladevorgänge im privaten Raum statt. Privater Raum bezieht sich dabei auf die Ladung zu Hause (Wallbox-Heimladestation) oder auch auf eine Ladung auf dem Firmengelände des Arbeitgebers. Nur 15% aller Aufladungen finden an öffentlich zugänglichen Standorten statt. Dazu zählen alle Orte des öffentlichen und halböffentlichen Raumes.

In der Regel reisen Elektrofahrzeugführer erfahrungsgemäß aus 10 – 40 km Entfernung an. Die Anreise erfolgt meistens mit einer vollgeladenen Batterie, da niemand das Risiko eingehen will, keinen freien Ladepunkt zu finden.

Für die Hansestadt Salzwedel bedeutet das, hauptsächlich öffentlich zugängliche Bereiche mit Ladepunkte zum Zweck der Zwischenladung zur Verfügung zu stellen. Dagegenzuhalten ist die Tatsache, dass insbesondere in Kleinstädten die Parkplätze rar sind, womit die Aufstellung von Ladesäulen zum Wegfall von allgemeinen Parkflächen führt.

Des Weiteren ist der Aufbau von Ladesäulen an Park & Ride Parkplätzen Bestandteil mehrerer Diskussionen. So sollen Fahrzeugführende aus dem Umland Ladepunkte an Bahnhöfen oder an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs vorfinden, umso die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten. Aufgrund langer Standzeiten können zu diesem Zweck Ladeparkplätze mit geringer Ladeleistung bereitgestellt werden.

Da die Schnellladepunkte mehr Leistung pro Stunde übertragen können, nimmt die Ladung folglich weniger Zeit in Anspruch. Hierbei ist zu beachten, dass nicht jedes Elektrofahrzeug aufgrund der technischen Voraussetzungen an jedem Punkt geladen werden kann. Beispielsweise können in der Regel Plug-In-Hybride nicht schnell geladen werden. Im Ergebnis können nicht nur Schnellladesäulen erbaut werden, es kommt auch auf Normalladesäulen an, um die Vielzahl an Elektro-Fahrzeugführende anzusprechen. Vorzugsweise eine Kombination aus Beidem an einer Ladesäule. Ansonsten gibt es auch Ladepunkte mit geringer Ladeleistung (bis 3,7 Kilowatt), welche an die normalen Haushaltssteckdosen anknüpfen. Sie stellen eine günstige Variante für das Eigenheim dar, sind für den öffentlichen Bereich aufgrund der langen Standzeiten jedoch nicht praktikabel.

### 3.2 Elektromobilität und Ladeinfrastruktur im Altmarkkreis Salzwedel und in der Hansestadt Salzwedel

Im gesamten Altmarkkreis Salzwedel sind mit Stichtag vom 01.03.2023 insgesamt 84.867 Fahrzeuge registriert.<sup>1</sup> Hiervon 66.285 Radfahrzeuge mit eigenem Antrieb.

Für die Hansestadt Salzwedel belaufen sich die Zulassungszahlen auf aktuell 274 reine Elektrofahrzeuge und 644 Plug-in-Hybride.

---

<sup>1</sup> (<https://www.altmarkkreis-salzwedel.de/buerger-presseservice/presseservice/pressemitteilungen-neuigkeiten-pressebilder/kfz-zulassung-fuehrerscheintausch.aspx>).

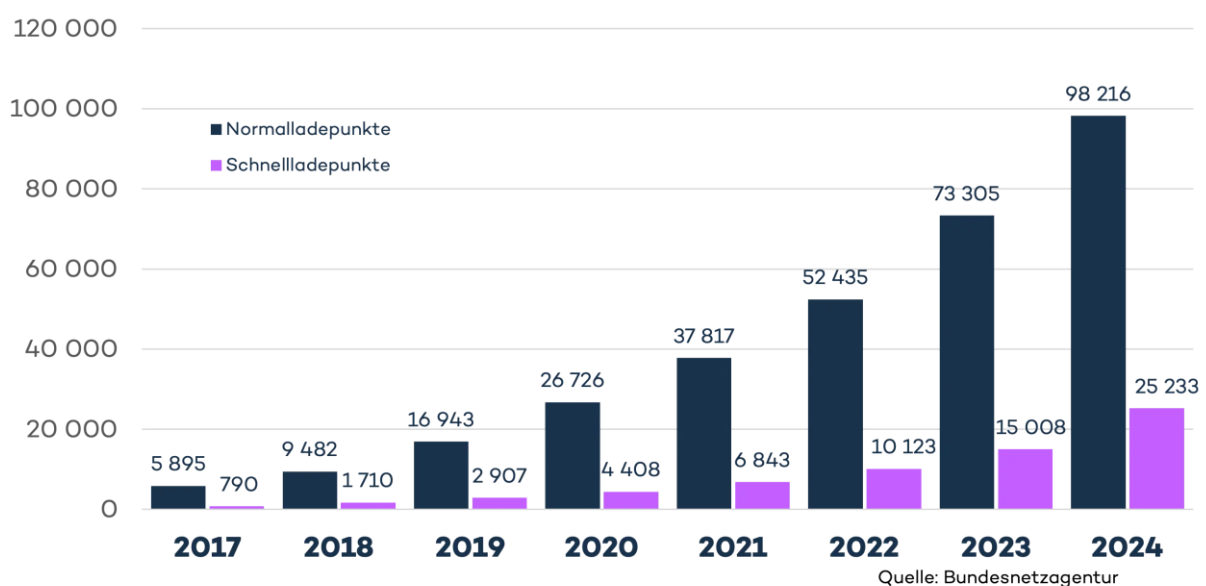
Betrachtet man die Entwicklung der Zulassungszahlen im Postleitzahlengebiet 29410, ergibt sich folgendes Bild:

Kraftstoffart / Zulassungszahlen	2018	2019	2020	2021	2022	Anzahl der Fahrzeuge gesamt zum 01.03.2023
Benzin	4.533	5.868	7.827	4.123	4.332	35.585
Diesel	3.756	4.964	6.309	3.532	3.226	28.453
Hybrid	28	119	203	217	276	846
Plug-in-Hybrid	9	9	112	121	195	413
Erdgas	6	15	11	12	11	60
Autogas	0	0	0	0	0	0
Elektro	15	22	93	173	301	619
Benzin/Flüssiggas	42	61	76	46	61	309

Zum Vergleich waren in der gesamten Bundesrepublik zum 1. Januar 2024 insgesamt 2.330.567 E-Fahrzeuge im Bestand gemeldet. Darunter sind etwa 1,4 Millionen E-Autos und etwa 900.000 Plug-in-Hybride. Der Bestand von E-Autos und Plug-in-Hybride wuchs demzufolge innerhalb eines Jahres um etwa 25 Prozent an.

Wie der nachstehenden Grafik zu entnehmen ist, hat auch die Ladeinfrastruktur in Deutschland in den letzten sieben Jahren eine rasante Entwicklung erfahren. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der öffentlichen Normalladepunkte zum 1. Januar 2024 um 34 Prozent.

### Entwicklung öffentliche Ladeinfrastruktur in Deutschland



Nach eigener Erhebung (Stand: 03.09.2024) sind in der Hansestadt Salzwedel insgesamt 37 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet worden. Die Möglichkeit der Schnellladung findet sich dabei nur im halböffentlichen Raum wieder.

Standort mit Betreiber	Raumtyp	Normalladepunkt		Schnelladepunkt	
		A	Leistung	B	Leistung
PP Am Chüdenwall AVA-CON	öffentlich	2	x 22 KW		
PP Pretzier GroßChüden-ner Chaussee SCM Pretzier	öffentlich	3	x 22 KW	2	x 50 KW
Bahnhofstraße 2 NETTO	halböffent-lich			2	x 150 KW
Kleinbahnstraße 2 AVA-CON	halböffent-lich	2	x 22 KW		
Vor dem Lüchower Tor 12 Telekom	halböffent-lich	2	x 22 KW	1	x 62 KW
				1	x 100 KW
Brunnenstraße 30 Alt-markkreis	halböffent-lich	2	x 22 KW	2	x 50 KW
Karl-Marx-Straße 13 Kaufland	halböffent-lich	2	x 22 KW	2	x 60 KW
				2	x 75 KW
Wallstraße Sparkasse	halböffent-lich	2	x 11 KW		
Kleinbahnstraße Hagebau	halböffent-lich			2	x 150 KW
An der Ritzer Brücke Volkswagen	halböffent-lich	2	x 22 KW	4	x 150 KW
Magdeburger Straße 7a McDonalds	halböffent-lich			2	x 150 KW
Karl-Marx-Straße Auto-plus	halböffent-lich	2	x 22 KW		
		19		18	

Im nächsten Abschnitt ist zu klären, wie viele zusätzliche Ladepunkte im Stadtgebiet errichtet werden sollten. Grundlage bildet die Empfehlung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt (MLV).

### 3.3 Bedarfsermittlung

In Sachsen-Anhalt soll es eine flächendeckende Grundversorgung mit Ladeinfrastruktur geben. Dabei sollen in allen zentralen Orten des Bundeslandes Lademöglichkeiten vorgehalten werden, sodass mindestens aller 30 Kilometer ein Ladepunkt erreicht werden kann (MLV, 2018, S. 31). Die Hansestadt Salzwedel als Kreisstadt des Landkreises Altmarkkreis Salzwedel ist ein Mittelzentrum und sollte schon allein deshalb über ausreichende Ladeinfrastruktur verfügen.

In die Bedarfsermittlung gehen neben der Anzahl von zugelassenen Elektro-Fahrzeugen auch die Bevölkerungszahl der jeweiligen Stadt ein. Inwiefern sich die Anzahl der Elektro-Fahrzeuge erhöhen wird, kann nur gemutmaßt werden. Die europäische Union führte einen Richtwert von einem Ladepunkt pro 10 Elektro-Fahrzeuge an (Richtlinie 2014/94/EU). Mithin führt das MLV nach dieser Rechnung ca. 1.310 Ladepunkte im Land Sachsen-Anhalt als erforderlich aus.

Der Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist abhängig von dem Bestand an vorhandenen Ladepunkten und dem Bestand an Elektrofahrzeugen. Damit Elektrofahrzeuge verkehren können, sind öffentlich zugängliche Ladepunkte in einem angemessenen Abdeckungsgrad erforderlich.

Die Anwendung dieses EU-Richtwertes auf den Bestand an Elektrofahrzeugen in Salzwedel von insgesamt 918 Elektrofahrzeugen (vgl. Kapitel 3.2) führt zu einer gegenwärtig erforderlichen Mindestausstattung von 93 öffentlich zugänglichen Ladepunkten (65 Normalladepunkte und 28 Schnellladepunkte).

Für die regionalisierte Bedarfsabschätzung ist das Prinzip der Mindestausstattung auf die unterschiedlich verdichteten Siedlungsräume zu übertragen. Hierbei wird nicht auf die spezifische Anzahl zugelassener Fahrzeuge in einer Region, sondern auf den Bevölkerungsstand abgestellt. Die Schätzung folgt der Annahme, dass das zu bemessende Erfordernis einer bestimmten Anzahl an Ladepunkten von der Bevölkerungsdichte abhängt und sich in dicht besiedelten Städten von dem in ländlichen Räumen unterscheidet. Die Annahme gründet in der Überlegung, dass in dicht besiedelten Gebieten mehr Elektrofahrzeuge verkehren als in dünn besiedelten Räumen und somit die Mindestausstattung an Ladeinfrastruktur proportional dem Bevölkerungsstand sein muss.

Das MLV ging daher mit seiner Empfehlung von 2018 von 16 benötigten Ladepunkten als Mindestausstattung im Stadtbereich Salzwedel aus. Zu diesem Zeitpunkt waren allerdings nur insgesamt 43 Elektrofahrzeuge im ganzen Landkreis zugelassen.

Berücksichtigt man die EU-Vorgaben und stellt die Bevölkerungszahl im ländlichen Raum dagegen, ergibt sich zum jetzigen Zeitpunkt kein Unterbestand an Ladeinfrastruktur in Salzwedel.

In diesem Zusammenhang sollte nicht unerwähnt bleiben, dass der Gesetzgeber im März 2021 das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) auf den Weg gebracht hat. Ziel dieses Gesetzes ist es, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen und andererseits die Bezahlbarkeit des Bauens und Wohnens zu wahren.

Der wesentliche Regelungsinhalt sieht vor, dass beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen künftig jeder Stellplatz und beim Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen jeder dritte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten ist. Zusätzlich ist in Nichtwohngebäuden mindestens ein Ladepunkt zu errichten. Bei einer größeren der Renovierung von bestehenden Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen müssen künftig alle Stellplätze mit Schutzrohren für Elektrokabel ausgestattet werden. Bei einer größeren Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen muss jeder fünfte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel ausgestattet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Nach dem 1. Januar 2025 ist jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen zudem mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten. Zusätzlich wurde eine Quartierslösung aufgenommen und es wird die Möglichkeit geschaffen, die Ladepunkt-Verpflichtungen bei Nichtwohngebäuden gebündelt an einem oder mehreren Standorten zu erfüllen. Als Ergänzung hierzu, stimmte das Bundeskabinett im Mai 2024 einem Gesetzesentwurf zu, der Tankstellenbetreiber in die Pflicht nehmen wird. Ab 1. Januar 2028 müssen große Tankstellenunternehmen (ab 200 Standorte) in Deutschland an ihren Standorten mindestens einen Schnellladepunkt mit einer Leistung von mindestens 150 Kilowatt anbieten.

Dieses Standortkonzept soll für grundsätzlich für die gesamte Einheitsgemeinde gelten. Allerdings werden im ländlichen Raum vergleichsweise deutlich weniger Ladepunkte benötigt, da die Kombination aus geringer Bevölkerungsdichte und mehr Wohneigentum mit eigener Ladestruktur dazu führt, dass Fahrten in die Kernstadt ohne Ladepausen geplant und durchgeführt werden.

Die weitere Entwicklung lässt sich schwer abschätzen. Das Konzept geht dennoch davon aus, dass **in den nächsten zehn Jahren mindestens weitere 40 Ladepunkte (20 Ladestandorte)** im öffentlichen Bereich des Kernstadtbereiches notwendig sein werden. Schon jetzt erreichen die Stadtverwaltung dazu vermehrt Anbieteranfragen.

### 3.4 Technische, gestalterische und räumliche Anforderungen

Bzgl. der technischen Anforderungen wird auf die Ladesäulenverordnung verwiesen, welche unter anderem Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität von Ladepunkten regeln. Dort gibt es auch Vorgaben bzgl. Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung.

Der Betreiber muss punktuell Aufladen ermöglichen, § 4 der Ladesäulenverordnung sieht dafür mehrere Möglichkeiten vor:

*Der Betreiber eines Ladepunkts hat den Nutzern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen. Dies stellt er sicher, indem er*

- 1. an dem jeweiligen Ladepunkt keine Authentifizierung zur Nutzung fordert, und die Leistungserbringung, die die Stromabgabe beinhaltet, anbietet*
  - a) ohne direkte Gegenleistung, oder*
  - b) gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, oder*
  
- 2. an dem jeweiligen Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe*
  - a) die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung ermöglicht und*
  - b) einen kontaktlosen Zahlungsvorgang mindestens mittels eines gängigen Debit- und Kreditkartensystems durch Vorhalten einer Karte mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation anbietet.“*

Von den genannten Möglichkeiten muss mindestens eine gewählt werden. Darüber hinaus können weitere, nicht in der Ladesäulenverordnung genannten, Zugangsmöglichkeiten gewählt werden.

In § 3 der Ladesäulenverordnung werden die Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität beschrieben. Für Normalladepunkte und Schnellladepunkte, an denen das Wechselstromladen möglich ist, muss jeder Ladepunkt mindestens mit Steckdosen oder mit Steckdosen und Fahrzeugkupplung des Typs 2 ausgerüstet werden. Bei Normal- und Schnellladepunkten, an denen das Gleichstromladen möglich ist, muss jeder Ladepunkt mindestens mit Kupplungen des Typs Combo 2 ausgerüstet werden.

Nachfolgende Anforderungen sind Bestandteil dieses Konzeptes:

Der Strom, welcher an der Ladesäule abgegeben wird, sollte möglichst regenerativ erzeugt werden.

Gestalterische Vorgaben werden insofern gemacht, als dass die Ladesäulen nicht als Werbeträger dienen dürfen, d.h. einer zurückhaltenden Dimensionierung und Gestaltung (Farbgebung, Beschriftung) entsprechen. Das Straßenbild darf nur geringfügig beeinflusst werden. Konkret heißt das: Die Farbgebung der Ladesäulen ist im Einzelnen abzustimmen.

Außer einer Firmenkennung, ist es untersagt, Flächen der Ladeinfrastruktur für Eigen- oder Fremdwerbung zu nutzen. Auf der Infofläche der Ladesäule sind mindestens die Telefonnummer der technischen Hotline und eine verständliche grafische Darstellung des Gebrauches der Ladeeinrichtung zu platzieren.

Der Abstand zwischen Ladesäule und Fahrbahnrand darf 0,75 m bei Senkrechtparkständen nicht unterschreiten (Fahrzeugüberhang). Bei vorhandenen Bäumen ist der Kronendurchmesser aus der Bauungsgrenze einzuhalten.

Pro Ladesäule mit zwei Ladepunkten werden zwei Stellplätze angeordnet.

Die Anordnung der Ladesteckdosen an den Fahrzeugen (vorn, hinten, seitlich) ist nicht einheitlich. Es werden daher dahingehend keine Vorgaben bzgl. der Parkstände gemacht. Hier muss im Einzelfall nach der besten Lösung gesucht werden. Vielmehr ist entscheidend, dass Ladesäulen-Stellplätze so angelegt werden, dass:

- sie aus möglichst vielen Richtungen angefahren werden können.
- nur Standorte gewählt werden, welche keiner speziellen Nutzung unterliegen (z.B. bestehende Behindertenparkplätze).
- sie gut erkennbar sind.
- die Nutzung des Ladepunktes möglich ist, ohne die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer zu gefährden, (z. B. durch das Ziehen der Ladekabel über einen Gehweg, Verlegen von Leitungen über öffentliche Wege und Straßen durch Kabelbrücken o. ä.)
- keine Beeinträchtigung von Fahrbahnflächen, Radverkehrsanlagen, angrenzenden Bäumen entstehen (Bereiche der Straßenentwässerung, Straßeneinläufen und Schachtabdeckungen etc. Kanalschächte, Schieberkappen und Hydranten sind freizuhalten).

Es besteht die Absicht, die E-Ladesäulen grundsätzlich mit dem Zusatzzeichen 1050-32 (Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges frei) sowie zusätzlich der Höchstverweildauer mit Parkscheibe auf maximal 4 Stunden auszuschildern (Ausnahme PP Bahnhof und Parkplätze mit ausgewiesener Höchstparkdauer).

Hierdurch soll eine Dauerbelegung durch parkende Fahrzeuge vermieden werden und ordnungsbehördliche Maßnahmen zur Sicherstellung/Unterstützung eines stetigen Wechsels bzw. der tatsächlichen Nutzung bei Ladevorgängen ermöglicht und gewährleistet werden. Hierbei wird u. a. berücksichtigt, dass ein Ladevorgang spätestens nach vier Stunden abgeschlossen ist und durch die o. g. Beschilderung somit bei ordnungsgemäßer Nutzung anderen Fahrzeugen eine Möglichkeit zum Laden der eigenen Elektrofahrzeuge gibt und die Flächen der E-Ladesäulen somit nicht als Parkflächen verwendet werden dürfen. Zur Verdeutlichung der E-Ladesäule soll zusätzlich (insofern dies am Standort möglich ist) ein Piktogramm „Elektrofahrzeug“ in der Farbe Weiß markiert werden. Bei gesetzlichen Änderungen oder weiteren Erfahrungen (auch seitens der Betreibenden) in Bezug auf die Nutzung der E-Ladesäulen behält sich die Stadtverwaltung vor, weitere Anpassungen der Beschilderung vorzunehmen. In Einzelfällen oder auch vermehrter, missbräuchlicher Nutzung der E-Ladesäulen werden mit den Anbietenden/Betreibenden etwaige Lösungsmöglichkeiten eruiert.

Das Konzept verfolgt einen bedarfsorientierten Ausbau der Ladeinfrastruktur. Dies bedeutet, dass vorrangig Ladesäulen an den 20 geplanten Standorten, welche der Übersichtskarte zu entnehmen sind, errichtet werden und die Auslastung dieser beobachtet und ausgewertet wird. Wird festgestellt, dass Ladesäulen gut genutzt werden, können weitere Ladesäulen im Umfeld errichtet werden.

Alle Standorte, an denen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum der Hansestadt Salzwedel errichtet werden kann, sind in der Anlage 1 „Übersichtskarte: Standorte für Ladesäulen“ dargestellt. Ladesäulenbetreiber können an den festgelegten Standorten nach erteilter Sondernutzungserlaubnis Ladesäulen errichten. In Vor-Ort-Begehungen wird jeweils der konkrete Standort festgelegt, ggf. können sich dabei geringfügige Abweichungen ergeben.

Es werden im öffentlichen Verkehrsraum nur Säulen zugelassen, die sich prinzipiell an eine unbestimmte Öffentlichkeit richten, d.h. Bezahlsystem, Stecker etc. müssen so interoperabel sein, dass sich grundsätzlich jede beliebige Person entschließen kann, ein eigenes Fahrzeug dort zu laden. Dass dafür ggf. vorher Verträge mit Betreibern abzuschließen sind, ist unschädlich.

Rein individuelle oder hinsichtlich der potentiellen Nutzergruppe beschränkte Ladesäulen werden grundsätzlich im öffentlichen Verkehrsraum nicht gestattet.

Die individuelle Reservierung der Ladepunkte/Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum für einen bestimmten Personenkreis wird ausgeschlossen.

## 4. Standorte

Um Elektromobilität auf kommunaler Ebene voranzutreiben, wurden 20 mögliche Standorte für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum ausgewählt (Anlage 1). Innerhalb eines jeden Standortes kann maximal eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten und Stellplätzen für Elektroautos errichtet werden. Die Standortfeinabstimmung findet zwischen dem Ladesäulenbetreiber und der Hansestadt Salzwedel statt. Die Sondernutzung öffentlichen Verkehrsraums durch die Ausweisung als Lademöglichkeit, soll auch umweltfreundlicheren -nicht zusätzlichen (!) - Kfz-Verkehr in der Innenstadt fördern.

### Standort 1 - Parkplatz P1

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz P1, Schillerstraße, Vita-Heim
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit, im Parkleitsystem integriert
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Vorzugsweise 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt (touristischer Haltepunkt Innenstadt, Durchreiseverkehr) und 1 Normalladepunkt

### Standort 2 - Parkplatz P2

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz P2, Altperverstraße, hinter Kulturhaus
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit, im Parkleitsystem integriert
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt (für Besucher des Kulturhauses) und 1 Normalladepunkt

### Standort 3 - Parkplatz P4

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz P4, Nicolaiplatz
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit, im Parkleitsystem integriert
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Parkscheinpflicht! (Höchstparkdauer 3 h oder Tageskarte)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 4 - Parkplatz P5

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz P5, Neutorstraße
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit, im Parkleitsystem integriert
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 5 - Parkplatz P6

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz P6, Neuperverstraße
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit, im Parkleitsystem integriert
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Parkzeitbegrenzung Höchstparksdauer 3 h
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 6 - Parkplatz Holzmarktstraße

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Holzmarktstraße, Fleischerei
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 7 - Parkplatz Märchenpark

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Märchenpark, An der Warthe
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit, touristisches Ziel mit 75.000 Besuchern/Jahr
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 2 Ladesäulen mit je 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 8 - Parkplatz An der Katharinenkirche

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz An der Katharinenkirche
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Parkzeitbegrenzung Höchstparkdauer 2 h
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 9 - Parkplatz Lohteich

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Lohteich, Marktplatz
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Parkzeitbegrenzung Höchstparkdauer 2 h
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 10 - Parkplatz Schwimmhalle

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Schwimmhalle, Karl-Marx-Straße
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 11 - Parkplatz Freibad

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Freibad, Dämmchenweg
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 12 - Parkplatz Querstraße

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Querstraße, (nähe Polizeirevier)
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 13 - Parkplatz Bahnhof

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Bahnhof, Bahnhofstraße
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit, Park & Ride
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung, Langzeitparker, Park & Ride-PP
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 2 Ladesäulen mit je 2 Normalladepunkten

### Standort 14 - Schillerstraße, Flora-Sportgelände

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Schillerstraße, Flora-Sportgelände
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 15 - Werner-Seelenbinder-Stadion

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Böddenstedter Weg, Werner-Seelenbinder-Stadion
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 16 - Parkplatz Kulturhaus

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Kulturhaus, links bzw. rechts vorm Haupteingang
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	sehr gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Parkzeitbegrenzung Höchstparkdauer 3 h
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 1 Schnellladepunkt und 1 Normalladepunkt

### Standort 17 - Wohngebiet Kronsberg

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Wohngebiet Kronsberg
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 2 Normalladepunkten

### Standort 18 - Wohngebiet Lindenallee

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Wohngebiet Lindenallee,
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- <i>ungeprüft</i> -
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 2 Normalladepunkten

## Standort 19 - Wohngebiet Hansestraße

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Wohngebiet Hansestraße
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 2 Normalladepunkten

## Standort 20 - Wohngebiet Uelzener Straße

<b>Standortbeschreibung</b>	Parkplatz Wohngebiet Uelzener Straße
<b>Beschreibung der Standortbedingungen</b>	gute Erreichbarkeit
<b>Technische Voraussetzungen:</b>	- ungeprüft-
<b>Beschilderung</b>	Keine Parkzeitbeschränkung (daher 4 h Beschilderung)
<b>Anforderungen an Ladetechnik</b>	Favorisiert: 1 Ladesäule mit 2 Normalladepunkten

## 5. Genehmigungsverfahren

### 5.1 Einleitung des Verfahrens, rechtliche Grundlage

Möchte ein Investor eine öffentlich nutzbare Ladesäule im öffentlichen Verkehrsraum errichten, ist beim Bürgeramt der Hansestadt Salzwedel eine formlose Voranfrage für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis auf einen der unter Nr. 4 beschriebenen Standorte zu stellen.

Nach Eingang der Voranfrage des Betreibers prüft die Hansestadt Salzwedel, ob der gewünschte Standort für eine Ladesäule noch verfügbar ist. Die Verwaltung gibt dem Bewerber Rückmeldung über die Verfügbarkeit. Weiterhin wird nach Anfrageeingang der Standort weitere 4 Wochen für mögliche Mitbewerber offengehalten, danach erfolgt eine Standortzuteilung. Bei Vorliegen mehrerer Anfragen für den selben Standort entscheidet das Los.

Aus Gründen der Marktvielfalt erfolgt eine Zuteilung an einen Bewerber nur dann, wenn im Umkreis von 300 m keine weitere Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Verkehrsgrund betrieben wird.

Fällt die Vorprüfung positiv aus, erhält der Betreibende eine Rückmeldung und einen entsprechenden Sondernutzungsantrag.

Eine straßenrechtliche Sondernutzung ist immer dann erforderlich, wenn eine Straße über den Gemeingebrauch hinaus genutzt werden soll. Die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen ist Alltagsgeschäft der Stadtverwaltung und erfolgt auf Grundlage des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA).

Die Sondernutzungserlaubnis darf nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden (§ 18 Abs.2 StrG LSA). Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde (§ 18 Abs.4 S.2 StrG LSA). Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht nicht. Über den Antrag ist pflichtgemäß und diskriminierungsfrei zu entscheiden. Die Sondernutzungserlaubnis selbst wird im Auftrag in der Stadtverwaltung durch das Bürgeramt (Amt 33), Sachgebiet Straßenverkehr & Ordnung

(33.2), bearbeitet. Die Aufgaben der Straßenbaubehörde übernimmt das Bauamt (Amt 60), soweit die Stadt Träger der Straßenbaulast ist.

Eine Ladesäule ist grundsätzlich als bauliche Anlage im Sinne des Bauordnungsrechts zu qualifizieren. Ihre Errichtung ist jedoch in Sachsen-Anhalt ohne Baugenehmigung möglich.

Dem förmlichen Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

- Vollständiges Antragsformular
- Fotos des Standortes mit Ladesäulen-Dummy zur Veranschaulichung der realen Abmessungen der verwendeten Hardware.
- Lagepläne mit genau eingezeichnetem Standort (Maßstab 1:250).
- Verkehrszeichenplan (Angaben zur aktuellen und zukünftigen Verkehrsbeschilderung am Standort)
- Vor der Antragstellung muss eine Prüfung der Standorte auf Versorgungsleitungen Dritter erfolgen. Entsprechende Leitungspläne sind dem Antrag beizufügen.

Der zuständige Sachbearbeiter für Sondernutzung kontrolliert den Antrag auf Vollständigkeit und fordert gegebenenfalls noch fehlende Unterlagen nach. Die Fachabteilungen (Bauamt, Baumschutz, Denkmalschutz, Stadtplanung, Klimaschutzmanagement) müssen den Antrag unter den jeweiligen wichtigen Aspekten ihres Zuständigkeitsbereiches prüfen und im Anschluss dem Sachgebiet Straßenverkehr & Ordnung (33.2) eine Stellungnahme zuarbeiten. Sobald dem zuständigen Sachbearbeiter für Sondernutzung alle Rückläufe mit den Stellungnahmen vorliegen, können diese ausgewertet und somit über die Genehmigungsfähigkeit des genauen Standortes der Ladesäule entschieden werden. Aufgrund dieser Vorgehensweise ist eine Bearbeitungszeit von acht Wochen, ab Antragseingang, erforderlich. Sollte dem Bau einer Ladesäule an den beantragten Stellflächen zugestimmt werden, wird dem Antragsteller eine Sondernutzungserlaubnis erteilt.

## 5.2 Gestaltung der Sondernutzungserlaubnis

Die Sondernutzungserlaubnis kann, beginnend mit dem beantragten Gültigkeitsdatum, auf Wunsch des Betreibers maximal für eine Dauer von 8 Jahren beantragt werden. Abweichend davon, ist auf Wunsch des Betreibers eine geringere Dauer der Sondernutzungserlaubnis ebenfalls möglich.

Frühzeitig, spätestens sechs Monate vor Ablauf der Sondernutzungserlaubnis, ist ein neuer Antrag zu stellen für eine weitere Nutzung von maximal 5 Jahren. Erfolgt dies nicht oder der Antrag wird negativ beschieden, erlischt die Sondernutzungserlaubnis automatisch und der Betreiber hat die Ladesäule sowie die Zuleitungen auf eigene Kosten zu entfernen und den öffentlichen Straßenraum in seinen Ursprungszustand zu versetzen.

Der Antragsteller hat gem. § 18 Abs.4 StrG LSA dem Träger der Straßenbaulast alle Kosten zu ersetzen, die diesem durch die Sondernutzung entstehen. Hierfür kann der Träger der Straßenbaulast angemessene Vorschüsse und Sicherheiten verlangen.

Die Sondernutzung ist nie auf Dauer angelegt: sie ist stets widerruflich oder befristet zu erteilen. Da im Rahmen der Erteilung einer Genehmigung nicht abgeschätzt werden kann, welche Marktteilnehmer sich durchsetzen, ist die Rückbauverpflichtung durch einen Vorschuss auf die Rückbaukosten zu sichern. Der Vorschuss ist bei der Stadtkasse einzuzahlen und beträgt mindestens 1.500 EUR. Er kann im Falle besonderer Bauverhältnisse nach oben angepasst werden.

### 5.3 Pflichten des Betreibers

Nach der Genehmigung der Sondernutzungserlaubnis hat der Errichter, soweit Tiefbauarbeiten erforderlich sind, beim Bauamt der Hansestadt Salzwedel eine Schachterlaubnis sowie beim SG Straßenverkehr und Ordnung eine Verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 StVO zu beantragen. Die dafür benötigten Anträge werden Antragsteller bereits mit dem Antrag zur Aufstellung einer Ladesäule ausgehändigt. Wurde die Genehmigung erteilt und die Anordnung erlassen, können die Tiefbauarbeiten durchgeführt werden. Nach der Beendigung der Arbeiten und der Aufstellung der Ladesäule, wird durch die örtliche Straßenverkehrsbehörde die Festbeschilderung der Ladesäule sowie Markierung der Stellflächen angeordnet.

Die Sondernutzung ist gemäß Sondernutzungsgebührensatzung gebührenpflichtig.

Die Gebühr beträgt gem. Tarif Nr. 6 der Anlage zur Sondernutzungsgebührensatzung im Ermessen der Verwaltungsbehörde 1 - 100 EUR/m<sup>2</sup> und Monat. Da mit dem Betrieb der Ladeinfrastruktur wirtschaftliche Zwecke verfolgt werden, ist eine Gebühr zweckmäßig, die sich auch im wirtschaftlichen Nutzen für den Inhaber der Sondernutzungserlaubnis bemessen soll. Nur so wird erreicht, dass Marktteilnehmer auch auf privaten und halböffentlichen Flächen agieren und nicht nur in den öffentlichen Raum ausweichen.

Mit dem Konzept wird im Rahmen einer einheitlichen Handhabung für die Ermittlung der Gebühr folgende Verfahrensweise festgesetzt: die jährliche Gebühr ist das Ergebnis der Multiplikation des Faktors 365 mit dem Endkundenpreis einer kWh der höchsten Tarifstufe des Bieters. Für Folgejahre ist der Endkundenpreis zum Stichtag 01.12. des vorhergehenden Jahres für das Folgejahr maßgeblich.

Beispiel:

Der Bieter verlangt am 01.12. des Vorjahres 70 ct/kWh vom Endkunden. Die Jahresgebühr beträgt dann je Ladesäule:  $365 \times 0,70 \text{ EUR} = 255,50 \text{ EUR}$ .

## 6. verwendete Literatur

- AG 3 – Ladeinfrastruktur und Netzintegration / Nationale Plattform Elektromobilität (NPE). (1. November 2015). *Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland. Statusbericht und Handlungsempfehlungen.* Von [www.acatech.de](http://www.acatech.de): <https://www.acatech.de/publikation/ladeinfrastruktur-fuer-elektrofahrzeuge-in-deutschland-statusbericht-und-handlungsempfehlungen/> abgerufen
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). (August 2024). *Aktualisierung des integrierten nationalen Energie- und Klimaplans.* Von [www.bmwk.de](http://www.bmwk.de): [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/20240820-aktualisierung-necp.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/20240820-aktualisierung-necp.pdf?__blob=publicationFile&v=6) abgerufen
- Gemeinde Mühlbecker Land. (09. Oktober 2023). *Richtlinien für die Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen zur Errichtung von E-Ladesäulen im Gemeindegebiet des Mühlenbecker Land.* Von [www.muehlenbecker-land.de](http://www.muehlenbecker-land.de): [https://www.muehlenbecker-land.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Richtlinie\\_fuer\\_die\\_Erteilung\\_von\\_strassenrechtlichen\\_Sondernutzungserlaubnissen\\_zur\\_Errichtung\\_von\\_E-Ladesaeulen\\_GML.pdf](https://www.muehlenbecker-land.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Richtlinie_fuer_die_Erteilung_von_strassenrechtlichen_Sondernutzungserlaubnissen_zur_Errichtung_von_E-Ladesaeulen_GML.pdf) abgerufen
- Landeshauptstadt Potsdam. (November 2017). *Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Landeshauptstadt Potsdam.* Von [www.potsdam.de](http://www.potsdam.de): <https://www.potsdam.de/de/standortkonzept-fuer-die-oeffentliche-ladeinfrastruktur> abgerufen
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr. (15. Juni 2018). *Ladeinfrastrukturkonzept Sachsen-Anhalt.* Von <https://mlv.sachsen-anhalt.de>: [https://mlv.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik\\_und\\_Verwaltung/MLV/MLV/Service/Publikationen/Ladeinfrastrukturkonzept\\_Sachsen-Anhalt.pdf](https://mlv.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MLV/Service/Publikationen/Ladeinfrastrukturkonzept_Sachsen-Anhalt.pdf) abgerufen
- Stadt Köthen. (Juli 2021). *Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Stadt Köthen (Anhalt).* Von [www.koethen-anhalt.de](http://www.koethen-anhalt.de): <https://www.koethen-anhalt.de/de/mobilitaet/mobilitaet.html> abgerufen
- Stadt Wolfsburg. (November 2016). *Ladeinfrastrukturkonzept Stadt Wolfsburg 2016.* Von [www.wolfsburg.de](http://www.wolfsburg.de): <https://www.wolfsburg.de/mobilitaetverkehr/e-mobilitaet> abgerufen

Anlage 1

