

# **Konzept für Elektromobilität und alternative Mobilitätsformen**

Leitfaden für Aktivitäten in der Einführungsphase

Auftraggeberin:

Stadt Gifhorn

Marktplatz 1

38518 Gifhorn

Ansprechpartner\*innen der Auftraggeberin:

Herr Steinhoff, Verkehrsplaner im Fachbereich Stadtentwicklung

Frau Klesen, Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung

Auftragnehmerin:

merkWATT GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 2

38100 Braunschweig

[www.merkWATT.de](http://www.merkWATT.de)

Bearbeitung:

Michael Fuder

Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt. Ing. Sabine Neef

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	4
<b>1. Vorwort.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Ausgangssituation.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Aufgabe dieses Konzepts und seine Handhabung.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Mobilitätsstationen .....</b>	<b>8</b>
4.1. Basisinformationen über Mobilitätsstationen .....	8
4.2. Aktuelle Planungen des Regionalverbands .....	9
4.3. Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen in Gifhorn .....	10
4.4. Mobilitätsstationen in Gifhorn – nächste Schritte.....	19
<b>5. Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.....</b>	<b>20</b>
5.1. Basisinformationen über Ladeinfrastruktur .....	20
5.2. Rechtliche Rahmenbedingungen .....	22
5.3. Aktuelle Entwicklungen in der Region .....	23
5.3.1. Aktuelle Entwicklungen in Gifhorn.....	23
5.3.2. Exkurs: Aktuelle Entwicklungen in Wolfsburg.....	31
5.3.3. Exkurs: Aktuelle Entwicklungen in Braunschweig.....	32
5.4. Bedarfe öffentliche Ladeinfrastruktur in Gifhorn .....	32
5.4.1. Exkurs: Bedarfe gemäß Berechnungsmethode der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.....	33
5.4.2. Exkurs: Bedarfe gemäß Standorttool der NOW GmbH.....	34
5.4.3. Bedarfsabschätzungen nach lokalem Erkenntnisstand .....	35
5.5. Ladeinfrastruktur in Gifhorn – nächste Schritte.....	36
5.5.1. Unterstützung des Ausbaus von privater Ladeinfrastruktur auf privaten Grundstücken.....	36
5.5.2. Unterstützung des Ausbaus öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur auf privaten Grundstücken.....	36
5.5.3. Unterstützung des Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum.....	37
5.5.4. Weiterer Prozess .....	41
<b>6. Carsharing.....</b>	<b>44</b>
6.1. Basisinformationen über Carsharing .....	44
6.2. Rechtliche Möglichkeiten zur Förderung von Carsharing .....	46
6.3. Carsharing in Gifhorn – nächste Schritte.....	47
<b>7. Fazit .....</b>	<b>48</b>
Abkürzungsverzeichnis.....	51
Quellenverzeichnis .....	52

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 2-1	Mobilitätswende.....	5
Abb. 4.1-1	Mobilitätsstationen in Ginsheim-Gustavsburg – Stele und Markierung.....	9
Abb. 4.2-1	Farbkonzept mobi38.....	10
Abb. 5.1-1	Pkw-Bestand in Deutschland – rein elektrisch .....	20
Abb. 5.1-2	Bestand öffentlicher Ladepunkte in Deutschland .....	20
Abb. 5.1-2	Typische Ladesituationen im privaten und öffentlichen Raum.....	22
Abb. 5.3.1-1	Öffentliche Ladestationen in der Stadt Gifhorn mit 500 m Radius .....	30
Abb. 5.5.3-1	Prüfweg der Stadtverwaltung für Anfrage nach Errichtung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur.....	39
Abb. 6.1-1	Marktentwicklung von Carsharing in Deutschland.....	46
Abb. 6.2-1	Zusatzzeichen Carsharing .....	47

## Tabellenverzeichnis

Tab. 4.3-1	Mögliche Standorte für Mobilitätsstationen in der Stadt Gifhorn.....	16
Tab. 4.3-2	Weitere mögliche, aber von merkWATT aktuell nicht empfohlene Standorte für Mobilitätsstationen in der Stadt Gifhorn .....	18
Tab. 5.3.1-1	Standorte vorhandener öffentlicher Ladestationen in der Stadt Gifhorn .....	29

## 1. Vorwort

Im Begriff „Zeitenwende“, ausgerufen durch Bundeskanzler Scholz im Februar 2022, kommt das Wissen um das Ende zahlreicher jahrzehntelanger Gewissheiten zum Ausdruck: Auch das Leben in Deutschland läuft nicht automatisch in geordneten, verlässlichen Bahnen.

Unversehens haben die vorliegenden konzeptionellen Untersuchungen für Elektromobilität sowie Mobilitätsstationen und Carsharing als alternative Mobilitätsformen in der Stadt Gifhorn Dimensionen wie Energiesicherheit und Klimastabilität, aber auch soziale Aspekte zu berücksichtigen.

Elektromobilität und alternative Mobilitätsformen können, wenn die Stadt die richtigen Hebel entschlossen ansetzt, einige Unsicherheiten reduzieren bzw. neue, bislang nicht vorhandene Möglichkeiten schaffen und Sicherheiten erhöhen.

## 2. Ausgangssituation

### Mobilitätswende: ein Megatrend

Seit Ende des zweiten Weltkrieges gab es in der Bundesrepublik Deutschland im Verkehr nur eine Richtung: Mehr Autos, weitere Wege, mehr Straßen und steigendes Verkehrsaufkommen – während die Bahn zurückgebaut und ihre Infrastruktur vernachlässigt wurde, das Fahrrad und der ÖPNV zu „Restgrößen“ verkamen. Immer stärker wurde es zum Normalfall, vor der Haustür ins Auto ein- und am Zielort wieder auszusteigen, und immer mehr Menschen konnten sich das leisten.

Seit langer Zeit ist allerdings von der Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels die Rede, seit einigen Jahren ist – beginnend mit den Großstädten und Ballungsräumen – auch der praktische Beginn einer Mobilitätswende zu beobachten:

Das Auto verliert zunehmend seine Bedeutung als Statussymbol, die Nutzung des Carsharings statt eines eigenen Automobils greift um sich, das Fahrrad erobert sich die Verkehrsräume. Das Auto büßt – obwohl seine Zahl noch immer steigt – seine Vorrangstellung ein, zudem verändert es durch elektrischen Antrieb seinen Charakter.

Die Gründe für diesen Wandel sind vielfältig, und über gestiegenes und weiter steigendes Bewusstsein führen sie bei immer mehr Menschen zum Wunsch nach veränderten Bedingungen und zur Bereitschaft zur eigenen Verhaltensänderung:

- die Klimakrise
- der rechtlich verbürgte Inklusionsanspruch
- Knappheit an Ressourcen
- Flächenversiegelung



Abb. 2-1 Mobilitätswende (eigene Darstellung)

- Artensterben
- Preisdruck und Geldknappheit
- Gesundheitsschäden
- ...

Änderungen im Mobilitätsverhalten sind aber nicht nur von persönlichen Entscheidungen bestimmt, sondern sie erfordern das Vorhandensein von öffentlichen Infrastrukturen und Angeboten. Dazu gehören

- gefahrenarme und komfortable Verkehrswege, insbesondere für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen,
- ein gut ausgebauter, attraktiver öffentlicher Verkehr,
- Gelegenheits-Verfügbarkeit von Fahrrädern, Pkw und E-Scootern (Sharing-Systeme),
- aufwandsarme Umsteigemöglichkeiten mit Echtzeit-Informationen zur Bildung von Wegekettten,
- ein möglichst ruhiger, geräuscharmer Autoverkehr.

Der Weg zu einer derart veränderten Mobilitätswelt hat unweigerlich Konsequenzen, die von manchen Menschen als nachteilig, von anderen dagegen als elementar vorteilhaft empfunden werden: Für automobilorientierte Menschen ist ein Umbau des begrenzten Verkehrsraums zugunsten anderer Verkehrsträger mit Einschränkungen verbunden. Dagegen eröffnen praktikable Alternativen zum Automobil all denen, die nicht selbst Auto fahren können oder denen keines zur Verfügung steht, eine nie gekannte Teilhabe an Mobilität und am sozialen und kulturellen Leben.

### **Gifhorn will die Mobilitätswende gestalten**

All die genannten notwendigen Veränderungen betreffen auch die Stadt Gifhorn, die – in direkter Nachbarschaft zu Wolfsburg liegend – sich über Jahrzehnte in besonderer Weise den Bedingungen einer „autogerechten Stadt“ angepasst hat.

Der Stadtrat hat mit einigen Beschlüssen deutlich gemacht, dass er von der einseitigen Fixierung auf das Automobil weg und die Mobilitätswende gestalten will:

- Mit dem Leitbild Mobilität 2030 wurde als Schlüsselprojekt die Förderung von Elektromobilität (wozu auch Pedelecs gehören!) und alternativen Mobilitätsformen beschlossen. Die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln soll verbessert werden.
- Zur Förderung der Elektromobilität sollen Standorte für Ladestellen gefunden, Fördermöglichkeiten gesucht und bürokratische Hürden abgebaut werden.
- Zudem wird aktuell das Verkehrssicherheitskonzept erstellt.

### 3. Aufgabe dieses Konzepts und seine Handhabung

Dieses Konzept enthält die drei Bausteine Elektromobilität sowie Mobilitätsstationen und Carsharing als alternative Mobilitätsformen. Die Bausteine waren nicht nur jeder für sich, sondern auch entsprechend den Zielen des Gifhorer Leitbildes Mobilität 2030 in Relation zueinander und im großen Kontext zu beleuchten. Die Ziele lauten:

- Teilhabe ermöglichen,
- Erreichbarkeit sichern,
- Verkehrssicherheit erhöhen,
- lebenswerte Stadt gestalten,
- Mensch, Umwelt und Klima schützen,
- den Wirtschaftsstandort stärken.

Die daraus resultierenden Prämissen für die Untersuchungen in diesem Konzept wurden erörtert und in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Bauordnung, Umwelt und Verkehr am 15.6.2022 und im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung am 06.12.2022 (online) zustimmend zur Kenntnis genommen:

- Elektromobilität und alternative Mobilitätsformen mit Mobilitätsstationen und Carsharing sind Teil einer umfassenden Mobilitätswende.
- Die Stadt sorgt für eine bedarfsgerechte öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw, ist aber selbst kein Investor oder Betreiber.
- Die Stadt glättet wo nötig Wege zur Errichtung privater und halböffentlicher Ladeinfrastruktur.

Der Anspruch dieses Konzeptes besteht darin, der Stadt Gifhorn einen Leitfaden zu geben, wie sie in dieser von vielen Unwägbarkeiten geprägten Startphase der nationalen Mobilitätswende

- die notwendigen ersten Schritte gehen kann,
- vermeiden kann, aus wohlwollendem Aktionismus vorzeitig Ressourcen in nur scheinbar dringende Aufgaben zu stecken,
- sich darauf vorbereiten kann, zu gegebener Zeit agil und zielgerichtet handeln zu können.

Zu diesen Zwecken liefert dieses Konzept

- für den Baustein Mobilitätsstationen umsetzungsreife Empfehlungen zu deren Errichtung,
- für das Thema Elektromobilität

- einen Leitfaden für die Unterstützung beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur,
- Empfehlungen für den weiteren Prozess,
- für den Baustein Carsharing
  - den Nachweis der Machbarkeit,
  - Umsetzungsempfehlungen und
  - damit verbundene Aufgaben für die Stadt.

## 4. Mobilitätsstationen

### 4.1. Basisinformationen über Mobilitätsstationen

Die Zeit, die man für das Zurücklegen eines Weges in der Regel den Fokus auf nur ein Verkehrsmittel legte – entweder das Auto oder den Bus oder das Fahrrad oder den Zug –, neigt sich ihrem Ende. Die Mobilität der Zukunft wird multimodal sein: verschiedene Verkehrsmittel werden auf einem Weg miteinander verknüpft; Wegeketten werden gebildet. Voraussetzung dafür ist, dass der Wechsel des Verkehrsmittels einfach ist. Dazu bedarf es digitaler Auskunftsangebote, gut vernetzter Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wie auch passender Verkehrsinfrastrukturen: Wichtige Umsteigeknoten werden zu Mobilitätsstationen ausgebaut.

Mobilitätsstationen dienen also in erster Linie einem leichten und angenehmen Wechsel des Verkehrsmittels. Sehr oft werden Mobilitätsstationen fälschlicherweise gedanklich mit wichtigen Zielorten verbunden, aber tatsächlich sind es wichtige Orte, um das Verkehrsmittel zu wechseln.

Für die Ausstattung und Ausgestaltung von Mobilitätsstationen gibt es keine festen Vorschriften, jede Kommune kann diese nach den lokalen Gegebenheiten selbst festlegen. Fahrradständer an einer Bushaltestelle ermöglichen zwar den Umstieg zwischen zwei Verkehrsmitteln, gehören aber zur Standardausstattung einer modernen Haltestelle, weswegen nicht alle Bushaltestellen als Mobilitätsstationen gekennzeichnet werden. Eine Mobilitätsstation sollte also darüber hinausgehen. Oftmals gehört eine Bus- oder Bahn-Haltestelle zu einer Mobilitätsstation oder liegt zumindest in der Nähe, auch Fahrradabstellanlagen gehören zur Standardausstattung, häufig auch Pkw-Parkplätze. Zusätzlich kann es weitere Angebote geben: Carsharing oder Verleih bzw. Vermietung von Fahrrädern bzw. E-Scootern, Mitfahrbänke, aber auch Versorgungsangebote wie Packstationen oder Bankautomaten. An größeren Mobilitätsstationen – häufig in Bahnhofsbereichen – gibt es Kundencenter, WC, Kioske etc. Auch Fahrradwartungsstationen sind gelegentlich anzutreffen.

Heutzutage viel zu wenig beachtet ist das Verkehrsmittel, das wir am häufigsten einsetzen und das am preiswertesten, gesündesten und umweltfreundlichsten ist: das Zu-Fuß-Gehen. Wer es kann, wird für jeden Weg auch seine Füße gebrauchen, und wenn es der Weg von der Haustür zum Auto ist. Für die multimodale Mobilität der Zukunft wird das Zu-Fuß-Gehen weiter an Bedeutung gewinnen, weil es als Bindeglied bei der Verknüpfung zweier technischer Verkehrsmittel dient. Dies ist bei der Ausgestaltung von Mobilitätsstationen unbedingt zu



beachten. Die Fußwege an einer Mobilitätsstation sollten sicher und bequem und barrierefrei sein – zugleich sollte nicht zurückgeschreckt werden, den Menschen auch Wege zuzutrauen: 200 m legt eine Person im Durchschnitt in nur 3 Minuten zurück.

Mobilitätsstationen erkennbar zu kennzeichnen, dient dazu, auf die guten Umsteigemöglichkeiten und eventuelle weitere Services vor Ort aufmerksam zu machen und über die Mobilitätsangebote zu informieren. Oftmals werden zu diesen Zwecken Stelen aufgestellt. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine solche Stele aus Ginsheim-Gustavsburg, einer Stadt mit etwa 17.000 Einwohnern in der Nähe von Mainz. In Ginsheim-Gustavsburg wurden von der Stadt vier Mobilitätsstationen eingerichtet, an denen ÖPNV, Carsharing und Fahrradvermietung verknüpft werden.



**Abb. 4.1-1 Mobilitätsstationen in Ginsheim-Gustavsburg – Stele und Markierung**  
(Fotos: merkWATT)

Die Aufstellplätze der Carsharing-Fahrzeuge und Leihfahrräder wurden auffällig markiert, so dass in Kombination mit der Stele die Mobilitätsstationen weithin gut wahrgenommen werden. An der Stele selbst finden sich verschiedene Informationen: der Standortname, die verknüpften Verkehrsmittel als Symbole und eine Karte mit den Standorten der anderen Mobilitätsstationen in der Stadt. Ginsheim-Gustavsburg ist nur eins von zahlreichen Beispielen, das einen Eindruck über die mögliche Ausgestaltung von Mobilitätsstationen in einer Kleinstadt geben soll.

#### **4.2. Aktuelle Planungen des Regionalverbands**

Als Aufgabenträger für ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Großraum Braunschweig hat der Regionalverband sich des Themas der Mobilitätsstationen angenommen. Derzeit werden parallel ein Designkonzept für die optische Ausgestaltung erstellt sowie potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen ermittelt. Die Kommunen werden in diesen Entwicklungsprozess eingebunden.

Für alle Kommunen im Großraum Braunschweig sollte es selbstverständlich sein, die Einrichtung und die Ausgestaltung ihrer Mobilitätsstationen nach dem derzeit in Erarbeitung befindlichen Konzept des Regionalverbands Großraum Braunschweig vorzunehmen. Nur so kann ein regional einheitliches Design und damit eine gute Erkennbarkeit ermöglicht werden.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat vorgegeben, dass eine Mobilitätsstation mindestens Bus bzw. Bahn und Fahrrad verknüpfen muss – daher sollen alle Mobilitätsstationen an einer Haltestelle gelegen sein. Auf dieser Basis und auf weitere strukturelle und statistische Daten gestützt, hat das Büro Stadtverkehr Vorschläge für Standorte von Mobilitätsstationen verschiedener Kategorien ermittelt. Für jeden Standortvorschlag wurde ein Datenblatt erstellt.

Geplant ist, fünf Kategorien für Mobilitätsstationen zu definieren – **Stadt zentral, Stadt peripher, regional zentral, regional peripher, lokal** – und damit verbunden unterschiedliche Ausstattungsmerkmale.

Ein Designkonzept hierfür wird entwickelt. Bisher festgelegt ist die Farbgebung für Haltestellen-Masten und Wartehäuschen – die restliche Farbgebung wird sich an dem Farbkonzept von mobi38 orientieren.

Für die Beschaffung von Fahrradabstellanlagen und Masten hat der Regionalverband bereits einen Rahmenvertrag abgeschlossen.



**Abb. 4.2-1 Farbkonzept mobi38** (Regionalverband Großraum Braunschweig 2022)

### 4.3. Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen in Gifhorn

Das Büro Stadtverkehr/der Regionalverband hat den Vorabzug für die Stadt Gifhorn zur Verfügung gestellt. Die dort enthaltenen Mobilitätsstationen wurden besichtigt und bewertet und bilden so die Grundlage für die in den Tabellen 4.3-1 und 4.3-2 dargestellten Vorschläge.

Im Fokus der Überlegungen stand die Grundvoraussetzung für eine sinnvolle Mobilitätsstation: ein geeigneter Umsteige- und Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsmittel. Darüber hinaus wurden weitere Aspekte beachtet:

**E-Scooter** sind besonders geeignet für das Zurücklegen der letzten oder ersten Kurzstrecke in einer Wegekette, also z. B. von einer Haltestelle zum Zielort oder vom Startpunkt zum Bahnhof. Daher sollten E-Scooter an Mobilitätsstationen angeboten werden. Dazu sind Parkflächen für E-Scooter zu markieren und mit dem Betreiber eine Vereinbarung zu schließen, dass er dafür sorgt, dass in diesen Bereichen regelmäßig Scooter verfügbar sind. In der Stadt Braunschweig sind E-Scooter inzwischen feststationiert – sie können nur noch an den markierten Parkflächen zurückgegeben oder gebucht werden. Ob das in Gifhorn nötig ist, kann fortlaufend beobachtet und bewertet werden.

**Künftige Carsharing- oder Fahrradvermiet-Stationen** sollten immer in Wegeketten gedacht (Verknüpfungspunkt mit ÖPNV, Fahrrad, E-Scooter) und prinzipiell als Mobilitätsstationen ausgewiesen werden. Diese würden die nachfolgend dargestellte Auflistung von potenziellen Mobilitätsstationen ergänzen.

Die Errichtung und Implementierung von Mobilitätsstationen ist ein dauerhafter Prozess des Beobachtens von Verkehrsverhalten und -bedarfen. Diese hängen von vielen Variablen ab und können sich daher ändern. Die nachfolgenden Steckbriefe sind als aktuelle Vorschläge zu verstehen.



**Vorschläge für Mobilitätsstationen (basierend auf dem Vorschlag des Regionalverbandes Großraum Braunschweig):**

Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Bahnhof Gifhorn-Stadt		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahn</li> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• Kfz</li> <li>• zu Fuß</li> <li>• potenziell: E-Scooter</li> </ul> <p>zeitnah einrichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Station E-Scooter</li> <li>• E-Carsharing</li> <li>• Fahrradvermietung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-Ladesäule vorhanden</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahmen: Markierung Parkplatz E-Scooter; Einrichtung Parkplatz für E-Carsharing (2 Stellplätze) mit eigener Ladesäule; Errichtung Fahrradvermiet-Station,</li> <li>• wünschenswert: Dienstleistungselemente (Packstation, ...)</li> </ul>
Gifhorn Bahnhof (Süd)		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahn</li> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• Kfz</li> <li>• E-Scooter</li> <li>• zu Fuß</li> </ul> <p>zeitnah einrichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E-Carsharing</li> <li>• Fahrradvermietung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt plant Umbau und Modernisierung des Vorplatzes</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahmen: Markierung Parkplatz E-Scooter; Einrichtung Parkplatz für E-Carsharing (2 Stellplätze) mit eigener Ladesäule; Errichtung Fahrradvermiet-Station,</li> <li>• wünschenswert: Dienstleistungselemente (Packstation, ...)</li> </ul>

Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Steinweg / Hindenburgstraße		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Kfz</li> <li>• zu Fuß</li> <li>• potenziell: E-Scooter</li> </ul> <p>zeitnah einrichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradbügel</li> <li>• Station E-Scooter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedenken unter heutigen baulichen Verhältnissen</li> <li>• dient als Quelle/Ziel, Umstiegsfunktion fraglich, evtl. in Verbindung mit E-Scooter</li> <li>• Kfz-Parkplätze im Parkhaus Hindenburgstraße</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahmen - in der Nähe: Markierung Parkplatz E-Scooter, Errichtung Fahrradbügel</li> </ul>
Schützenplatz		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• Kfz</li> <li>• zu Fuß</li> <li>• potenziell: E-Scooter</li> </ul> <p>zeitnah einrichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Station E-Scooter</li> <li>• Carsharing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr weiträumig, kurze Umstiegswege erforderlich</li> <li>• Umstiegsfunktion fraglich, evtl. in Verbindung mit E-Scooter</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahme: Markierung Parkplatz E-Scooter</li> </ul>



Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Hohe Düne / Bergstraße		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bushaltestelle Bergstraße</li> <li>• potenziell: E-Scooter</li> <li>• zu Fuß (weit überwiegend Schüler*innen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aktuell Quelle und Ziel für Schulverkehre, aber keine weitere Umstiegsfunktion erkennbar</li> <li>• künftig interessant in Kombination mit der einzurichtenden Mobilitätsstation im Neubaugebiet Hohe Düne, laut Vertrag mit Carsharing (mind. 4 Fahrzeuge, davon mind. 2 elektrische) und Fahrradvermietung (für mind. 5 Jahre Fahrräder, Pedelecs, E-Lastenfahräder, Anhänger), Fahrradreparaturstation, Paketstation, Büro sowie Quartiersmanagement</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahmen an Bergstraße: Markierung Parkplatz E-Scooter, Errichtung Fahrradbügel</li> <li>• gegenseitige Verweise zwischen Angebot der Mobilitätsstation Hohe Düne und Bushaltestelle</li> </ul>
Schule Lehmweg		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Kfz</li> <li>• zu Fuß</li> <li>• potenziell: E-Scooter, Fahrrad (Schule)</li> </ul> <p>zeitnah einrichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradbügel (außerhalb Schule)</li> <li>• Station E-Scooter</li> <li>• Fahrradvermietung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorschlag mit Bedenken</li> <li>• dient als Quelle/Ziel, Umstiegsfunktion fraglich, evtl. in Verbindung mit E-Scooter</li> <li>• Kfz-Parkplatz und Fahrradabstellanlage in Verbindung mit Schulbetrieb</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahmen: Markierung Parkplatz E-Scooter, Errichtung Fahrradbügel</li> </ul>

Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Fa. Teves		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• Kfz (halböffentlicher Parkplatz Einzelhandel)</li> <li>• zu Fuß</li> </ul> <p>zeitnah einrichten: Station E-Scooter</p> <p>perspektivisch evtl.: E-Carsharing</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringere Priorität</li> <li>• gute Ausstattung: Bord, Wetterschutz, Fahrradbügel</li> <li>• Umstiegsfunktion fraglich, evtl. mit E-Scooter im Gewerbegebiet oder Carsharing</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahme: Markierung Parkplatz E-Scooter</li> <li>• evtl. E-Ladesäule in Kooperation mit Supermarkt errichten</li> </ul>
Gamsen, Westerfeldweg		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• Kfz</li> <li>• zu Fuß</li> </ul> <p>perspektivisch evtl.: E-Carsharing Fahrradvermietung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternative zum Vorschlag des Büros Stadtverkehr, an der Haltestelle Volksbank Mobilitätsstation zu errichten – Westerfeldweg wirkt zentraler und belebter</li> <li>• Umgestaltung des Umfeldes geplant</li> <li>• aktuell keine weiteren Maßnahmen notwendig</li> <li>• von Zeit zu Zeit prüfen, ob Ladesäule sinnvoll</li> </ul>



Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Wilsche, Schule		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• zu Fuß</li> <li>• begrenzt Kfz (Parken am Fahrbahnrand)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternative zum Vorschlag des Büros Stadtverkehr, an der Haltestelle Ringelahweg Mobilitätsstation zu errichten – dort ist zwar Mitfahrbank vorhanden, aber keine Fahrradbügel, kein Bord, kein Wetterschutz - Haltestelle Schule bietet dagegen gute Ausstattung und höhere Aufenthaltsqualität</li> <li>• aktuell keine weiteren Maßnahmen notwendig</li> </ul>
Wilscher Weg		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• zu Fuß</li> <li>• Kfz (halböffentlicher Parkplatz Einzelhandel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bündelstelle für BGS-Siedlung, die von Gifhorn durch B4 und B188 getrennt ist</li> <li>• einseitig gute Ausstattung: Bord, Wetterschutz, Fahrradbügel</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahme: stadteinwärts Bau Haltestellenbord und Wetterschutz</li> <li>• Infrastrukturangebot Discounter, Bäcker, Getränkemarkt</li> <li>• E-Ladestation</li> </ul>
		<p>perspektivisch evtl.: E-Carsharing</p>	


Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Neubokel, Ortsmitte		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> <li>• zu Fuß</li> <li>• vereinzelt Kfz (wenige Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• einseitig gute Ausstattung: Bord, Wetterschutz, Fahrradbügel</li> <li>• Gegenseite nur Ausstieg; noch ohne befestigten Gehweg und ohne Bord</li> <li>• <u>notwendige</u> Maßnahme: Bau Gehweg und Haltestellenbord auf der Ausstiegsseite</li> </ul>

Tab. 4.3-1 Mögliche Standorte für Mobilitätsstationen



**Weitere mögliche, aber aktuell nicht zur Umsetzung empfohlene Mobilitätsstationen (basierend auf dem Vorschlag des Regionalverbandes Großraum Braunschweig):**

Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Winkel, Ortsmitte		vorhanden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bushaltestellen veraltet, keine Fahrradabstellung</li> <li>• Mitfahr-Punkt am Abzweig Nähe Kanalbrücke</li> <li>• verhältnismäßig starker Kfz-Verkehr, großer Pkw-Parkplatz bei Ortstermin fast voll besetzt</li> <li>• aktuell keine Umstiegsfunktion erkennbar</li> <li>• bedürfte Investitionen in die Haltestellen, um Standard herzustellen</li> </ul>
II. Koppelweg		vorhanden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aktuell keine Umstiegsfunktion erkennbar</li> <li>• keine Fahrradbügel</li> <li>• Wetterschutz stadteinwärts veraltet (keine Sichtbeziehung zwischen Fahrgast und Busfahrer); stadtauswärts fehlt Wetterschutz</li> <li>• notwendige Maßnahmen (unabhängig von Mobilitätsstation): Erneuerung bzw. Neubau Wetterschutz, Markierung Parkplatz E-Scooter, Errichtung Fahrradbügel</li> </ul>

Bezeichnung	Foto	verknüpfte Verkehrsmittel	Bemerkungen (vom verfassenden Büro merkWATT)
Kästorf, Sportplatz		<p>vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus</li> <li>• Fahrrad</li> </ul> <p>perspektivisch evtl.:</p> <p>E-Carsharing Fahrradvermietung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Vorschlag von Büro Stadtverkehr</li> <li>• größere Umstiegsmöglichkeit fraglich, evtl. Carsharing oder Fahrradvermietung</li> </ul>

**Tab. 4.3-2** Weitere mögliche, aber aktuell nicht empfohlene Standorte für Mobilitätsstationen in der Stadt Gifhorn (eigene Darstellung)

#### 4.4. Mobilitätsstationen in Gifhorn – nächste Schritte

Der Regionalverband Großraum Braunschweig wird sein Konzept für die regional bedeutsamen Mobilitätsstationen unter dem Namen mobiSTATION in Kürze mit den Kommunen abstimmen. Der Regionalverband wird nach aktuellem Plan die Kommunen bei der Errichtung der Stationen ergänzend zu einem Hauptförderer (z. B. Bund) finanziell unterstützen.

Für die Stadt Gifhorn stellen sich folgende Aufgaben:

- Modifizierung der Vorschläge des Regionalverbandes für Mobilitätsstationen in Gifhorn auf Basis dieses Konzeptes
- Festlegung der weiteren, lokalen Mobilitätsstationen gemäß diesem Konzept
- laufende Eruierung und Beantragung von Haupt-Förderungen zur Finanzierung der Mobilitätsstationen (aktuell zu bevorzugende Möglichkeit ist die Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums)

Die Ausweisung von Mobilitätsstationen soll mit Bedacht erfolgen. Es sind nur Standorte als Mobilitätsstationen auszuweisen, die tatsächlich eine Bedeutung für Umsteigebeziehungen zwischen Verkehrsmitteln haben oder zeitnah bekommen sollen. Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sollen Standard sein.

Vor diesem Hintergrund ist Folgendes zu tun:

- die Errichtung von Mobilitätsstationen mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig, dem Verkehrsunternehmen sowie weiteren tangierten Akteuren abstimmen und ein gemeinsames Marketing durchführen,
- das Design der Mobilitätsstationen vom Regionalverband Großraum Braunschweig übernehmen bzw. mit ihm koordinieren.
- höchste Priorität auf die Bahnhöfe legen,
- künftige Carsharing- und Fahrradvermiet-Stationen in Kombination mit ÖPNV-Haltestellen und Fahrradabstellanlagen (ggf. auch E-Scootern) als Mobilitätsstationen ausweisen,
- die Umsetzung der vertraglich vereinbarten Einrichtung einer Mobilitätsstation Hohe Düne mit Carsharing (mind. 4 Fahrzeuge, davon mind. 2 elektrische) und Fahrradvermietung (für mind. 5 Jahre Fahrräder, Pedelecs, E-Lastenfahrräder, Anhänger), Fahrradreparaturstation, Paketstation, Büro sowie Quartiersmanagement forcieren und darauf hinwirken, dass eine informationelle Verknüpfung zu den Bushaltestellen Bergstraße und Famila erfolgt,
- bei der Umgestaltung der Haltestelle Steinweg die Errichtung einer Mobilitätsstation mit mindestens einer Aufstellfläche für E-Scooter sowie Fahrradabstellanlagen vorsehen,
- bei der Errichtung weiterer Mobilitätsstationen (siehe Tab. 4.3-1) sinnvolle Möglichkeiten der Anbindung weiterer Verkehrsmittel (z. B. Carsharing, Fahrradvermietung, E-Scooter, ...) oder ergänzende Ausstattungen (Ladeinfrastruktur für Elektroautos, Paketstationen, Bankautomaten, Nahversorgungsautomaten (Regiomaten), ...) ausschöpfen,

## 5. Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

### 5.1. Basisinformationen über Ladeinfrastruktur

Die politischen Ausbauziele für Elektromobilität in Deutschland sind schon lange beschlossen. Nach sehr zögerlichem Start schreiten die Entwicklungen nun voran: Nicht nur der Bestand der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge steigt stetig (s. Abb. 5.1-1), auch die bereitgestellte öffentliche Ladeinfrastruktur nimmt deutlich zu (s. Abb. 5.1-2). Beide dargestellten Kurven zeigen den gleichen Trend: rasantes Wachstum.

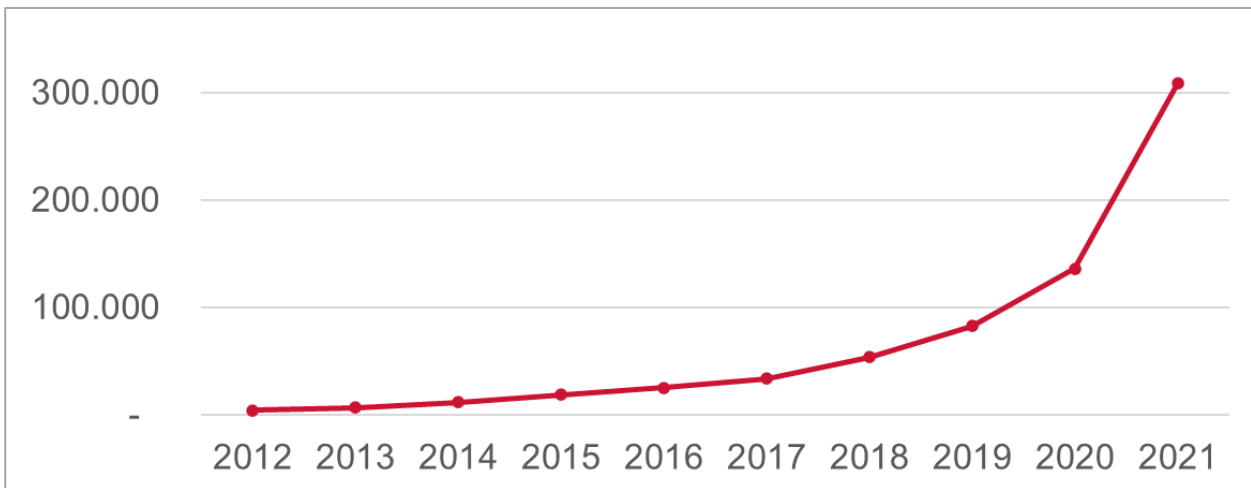


Abb. 5.1-1 Pkw-Bestand in Deutschland – rein elektrisch (eigene Darstellung nach KBA 2022)

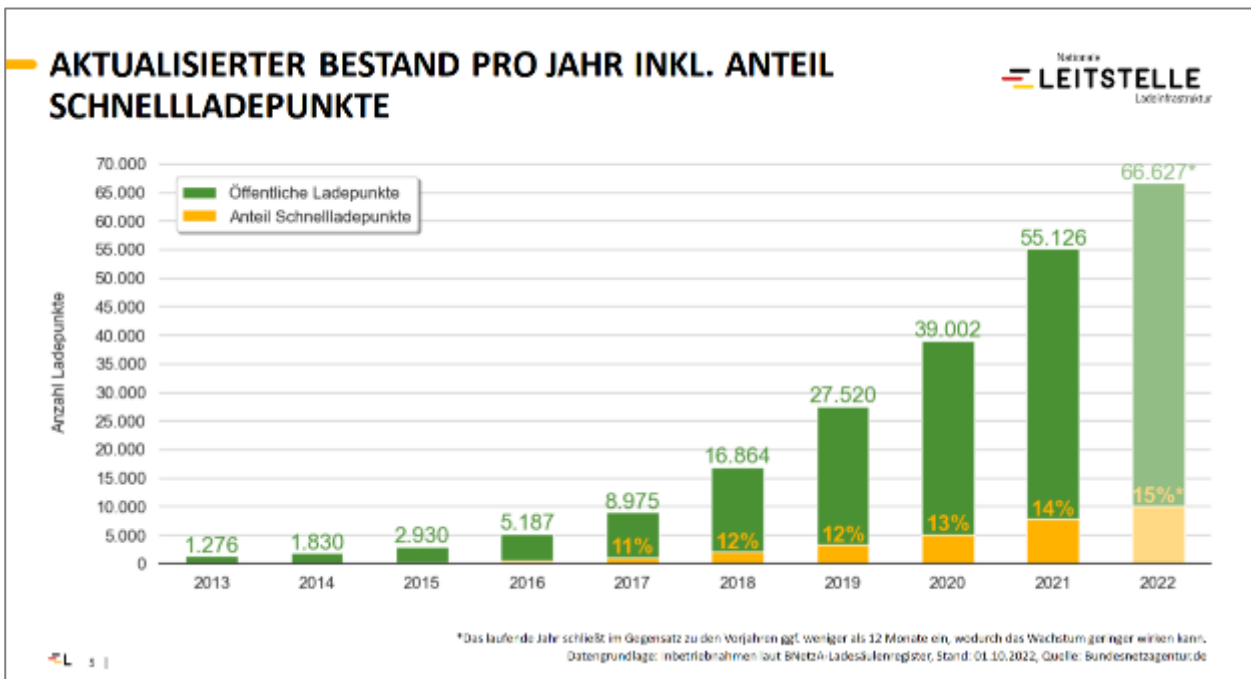


Abb. 5.1-2 Bestand öffentlicher Ladepunkte in Deutschland (NLL 2022c)

Wie sich die Fahrzeugbestände, die benötigten Ladekapazitäten und die Bedarfe an Ladestationen in den nächsten Jahren tatsächlich entwickeln werden, ist überhaupt nicht absehbar. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) hat in einer Studie Szenarien für den Markthochlauf erstellt. Demnach liegt der Bedarf nach öffentlichen Ladepunkten für 10,5 Mio. Elektrofahrzeuge im Jahr 2030 zwischen 1 Mio. und 440.000 (vgl. NLL 2020a).

Die bevorstehende Elektrifizierung des Straßenverkehrs stellt eine bisher einzigartige Verkehrswende dar. Von daher gibt es keine Erfahrungswerte, an denen man sich orientieren könnte.

Jedoch gibt es zumindest einige Fakten und Einschätzungen, die verlässlich sind:

- Die Elektrofahrzeuge werden weit überwiegend privat geladen (geschätzter Anteil privater Ladevorgänge 76 - 88 % bis 2030 – vgl. NLL 2020a)
- Privates Laden wird ergänzt durch halböffentliches Laden (z. B. beim Einkaufen, an bisherigen Tankstellen, beim Vermieter, ...), Laden beim Arbeitgeber sowie an Fernrouten.
- Öffentliches Laden wird als Lückenfüller zum privaten und halböffentlichen Laden erforderlich sein.
- Tägliches Laden wird nicht der Regelfall sein:
  - mittlere Tagesstrecke in einer Mittelstadt: 37 km pro Tag und Person (vgl. KBA 2022)
  - mittlere Reichweite aktuell angebotener Elektroautos 391 km (min. 125 km, max. 768 km) (vgl. ADAC 2022)
- Neben der Antriebs- und der Ladetechnik entwickeln sich auch die digitalen Abrechnungssysteme rasant. Im August 2022 gab es 18 verschiedene Ladekarten-Angebote, darüber hinaus auch alternativ Apps. Wie beim Telefonieren länderübergreifend üblich, gibt es auch beim Laden des Elektroautos Roaming, das heute bereits das deutschlandweite Laden in Verbundnetzen ermöglicht.

Ein oft nicht wahrgenommener Aspekt: Elektromobilität ist nicht auf Autos und Lastkraftwagen begrenzt, auch Krafträder, Scooter und vor allem Fahrräder gehören dazu. Auch diese elektrisch angetriebenen Verkehrsmittel benötigen Ladeinfrastruktur, in gewissem Umfang auch öffentliche.

Nachfolgende Grafik der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur gibt einen sehr guten Überblick über die sieben typischen Ladesituationen:

- das Alltagsladen im privaten Raum: am Eigenheim, am Mehrfamilienhaus, beim Arbeitgeber
- das Schnellladen im öffentlichen/halböffentlichen Raum: Lade-Hubs (vergleichbar mit Tankstellen) inner- und außerorts
- das Zwischendurchladen im öffentlichen/halböffentlichen Raum: auf Kundenparkplätzen, im Straßenraum



Abb. 5.1-3 Typische Ladesituationen im privaten und öffentlichen Raum (NLL 2020a)

## 5.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die „Gesetzeskarte Elektromobilität“ des Bundesministeriums für digitale Infrastruktur und Verkehr benennt 51 „zentrale Strategien, Gesetze und Verordnungen“ von der europäischen bis zur kommunalen Ebene (vgl. NLL 2022a). Das allein zeigt bereits, wie komplex das Thema ist. Im Folgenden werden einige Normen knapp beleuchtet, die wesentliche Bedeutung haben.

### Normen des Bundes:

- Das **Schnellladegesetz** ist die Grundlage für die Ausschreibung von 1.000 Schnellladestandorten durch den Bund, welche sich in der Umsetzung befindet.
- Das **Elektromobilitätsgesetz** enthält Regelungen zur Förderung von Elektromobilität durch Bevorrechtigungen im Straßenverkehr.
- Diese Bevorrechtigungen werden über das **Straßengesetz** und die **Straßenverkehrsordnung** in Maßnahmen umgesetzt.
- Das **Energiewirtschaftsgesetz** definiert den Ladepunktbetreiber als Letztverbraucher, wodurch das nachgelagerte Verhältnis zu den Nutzer\*innen eines Ladepunktes leicht handhabbar wird.
- Die **Ladesäulenverordnung** regelt Errichtung und Betrieb öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur.



- Das **Mess- und Eichgesetz** enthält Vorgaben für die gewerbliche Abgabe von Strom, ist also besonders für Ladesäulenbetreiber relevant.
- Laut **Niederspannungsanschlussverordnung** hat der Netzbetreiber gegenüber dem Letztverbraucher eine Anschlusspflicht, dieser wiederum gegenüber dem Netzbetreiber zuvor eine Mitteilungspflicht.
- Im **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz** ist geregelt, dass bzw. wann und in welchem Umfang Wohn- und Nichtwohngebäude mit einer Leitungsinfrastruktur für Elektro-Ladeinfrastruktur ausgestattet werden müssen.
- Über das **Wohnungseigentumsgesetz** ist geregelt, unter welchen Bedingungen ein Eigentümer das Recht auf Ladeinfrastruktur in der Gemeinschaftsgarage hat.

### Normen des Landes

- Die **nds. Landesbauordnung** bestimmt, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur genehmigungsfrei ist.
- Im **nds. Straßengesetz** ist bestimmt, dass die über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung einer öffentlichen Straße einschließlich zugehöriger Parkflächen, somit auch eine Ladeinfrastruktur mit Parkplatz, als Sondernutzung der Erlaubnis durch die Kommune bedarf.

### Kommunale Satzungen und Pläne



- **Übergeordnete Pläne wie Klimaschutzkonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrspläne** haben zwar keine unmittelbare Wirkung, stellen aber die politische und konzeptionelle Grundlage auch für verbindliche Satzungen und Verträge der Kommune dar und sind in Abwägungsprozessen zu berücksichtigen.
- **Bebauungspläne und städtebauliche Verträge** ermöglichen der Kommune den Erlass von Vorgaben zur Errichtung von Elektro-Ladeinfrastruktur.
- Über **Stellplatzsatzungen** verpflichten Kommunen Grundstückseigentümer nicht nur allgemein zur Herstellung von Stellplätzen, sondern sie können auch Privilegien z. B. für die Herstellung von elektrifizierten Stellplätzen vorsehen.
- **Sondernutzungssatzungen** sind der Genehmigungsschlüssel für den Betrieb von Elektro-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum.

## 5.3. Aktuelle Entwicklungen in der Region

### 5.3.1. Aktuelle Entwicklungen in Gifhorn


In der Stadt Gifhorn sind aktuell (Dezember 2022) 11 öffentliche Ladestationen mit jeweils ein bis drei Ladepunkten in Betrieb. Diese wurden ermittelt über das Standorttool der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur sowie das Online-Verzeichnis GoingElectric (vgl. Guy Weemaes 2022). Alle Ladestationen wurden im Rahmen dieser Konzeptarbeit aufgesucht. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Merkmale der Stationen.



**Vorhandene öffentliche Ladeinfrastruktur in Gifhorn, Stand 07.11.2022**

Name der Ladestation	Adresse	Betreiber	Verbund	Anschlüsse	Foto	Kommentar
Alter Postweg	Alter Postweg 36	Stadtwerke Gifhorn GmbH	innogy eRoaming nutzbar mit Angeboten: - BEW Lokalstrom mobil - ePowerDirect - ELE stromFix Mobil - zevstrom Mobil/Mobil+ - DKV Card +Charge	Ladesäule 1 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)		Inbetriebnahme: 11.05.2021
McDonald's	Braunschweiger Straße 103	EWE Go GmbH	EWE / SWB nutzbar mit Angeboten: - MAINGAU Autostrom - Shell Recharge Ladekarte/App - Plugsurfing Ladekarte / App - ADAC e-Charge - EnBW mobility+ Viellader-Tarif	Ladesäule 1 DC mit 2 Anschlüssen Typ CCS (150 kW)		Inbetriebnahme: 19.11.2021




Name der Ladestation	Adresse	Betreiber	Verbund	Anschlüsse	Foto	Kommentar
Edeka	Konrad-Adenauer-Straße 21	Edeka	-	Ladesäule 1 mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW) und 2 Schuko (2,3 kW)		
Schloß	Schloßplatz 1	Landkreis Gifhorn (errichtet von LSW Energie GmbH & Co. KG)	keine Angaben	Ladesäule 1 mit 1 Anschluss Typ 2 (11 kW) und 1 Schuko (2,3 kW)		scheint defekt ist nur zeitweise öffentlich erreichbar
Bahnhof Gifhorn Stadt	Bahnhofstraße	Stadtwerke Gifhorn GmbH	innogy eRoaming nutzbar mit Angeboten: - BEW Lokalstrom mobil - ePowerDirect - ELE stromFix Mobil - zevstrom Mobil/Mobil+ - DKV Card +Charge	Ladesäule 1 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)		Inbetriebnahme: 11.05.2021

Name der Ladestation	Adresse	Betreiber	Verbund	Anschlüsse	Foto	Kommentar
Schillerplatz	Schillerplatz 11	Stadtwerke Gifhorn GmbH	innogy eRoaming nutzbar mit Angeboten: - BEW Lokalstrom mobil - ePowerDirect - ELE stromFix Mobil - zevstrom Mobil/Mobil+ - DKV Card +Charge	Ladesäule 1 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)		Inbetriebnahme: 17.07.2020
Burger King	Eyßelheideweg 1	Aral pulse	Aral pulse nutzbar mit Angeboten: - MAINGAU Autostrom - Shell Recharge Ladekarte/App - Plugsurfing Ladekarte / App - ADAC e-Charge - EnBW mobility+ Viellader-Tarif	Ladesäule 1 mit 2 Anschlüssen Typ CCS (150 kW) und 1 Anschluss Chademo (50 kW)  Ladesäule 2 mit 2 Anschlüssen Typ CCS (150 kW)		

Name der Ladestation	Adresse	Betreiber	Verbund	Anschlüsse	Foto	Kommentar
BMW Autohaus Schubert Motors	Hugo-Junkers-Straße 2	Total Deutschland GmbH oder Schubert Motors GmbH	Aral pulse nutzbar mit Angeboten: - MAINGAU Autostrom - Shell Recharge Ladekarte/App - Plugsurfing Ladekarte / App - ADAC e-Charge - EnBW mobility+ Viellader-Tarif	Ladesäule 1 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)		Inbetriebnahme: 29.09.2018  gemeldet als „im Wartemodus“
Wasserwerk	Im Heidland 1	LSW Energie GmbH & Co. KG	innogy eRoaming nutzbar mit Angeboten: - MAINGAU Autostrom - Shell Recharge Ladekarte/App - BEW Lokalstrom mobil - Plugsurfing Ladekarte / App - ADAC e-Charge	Ladesäule 1 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)		Inbetriebnahme: 01.07.2018

Name der Ladestation	Adresse	Betreiber	Verbund	Anschlüsse	Foto	Kommentar
Allerwelle	Zur Allerwelle 1	Stadtwerke Gifhorn GmbH	innogy eRoaming nutzbar mit Angeboten: - BEW Lokalstrom mobil - ePowerDirect - ELE stromFix Mobil - zevstrom Mobil/Mobil+ - DKV Card +Charge	Ladesäule 1 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)		Inbetriebnahme: 17.07.2020
Parkplatz Torstraße	Torstraße 14a	Stadtwerke Gifhorn GmbH	innogy eRoaming nutzbar mit Angeboten: - BEW Lokalstrom mobil - ePowerDirect - ELE stromFix Mobil - zevstrom Mobil/Mobil+ - DKV Card +Charge	Ladesäule 1 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)  Ladesäule 2 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)  Ladesäule 3 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)  Ladesäule 4 AC mit 2 Anschlüssen Typ 2 (22 kW)		Inbetriebnahme: 17.07.2020

Name der Ladestation	Adresse	Betreiber	Verbund	Anschlüsse	Foto	Kommentar
Gamsen, Henschelstraße	Henschelstraße 1	Autohaus Schlingmann GmbH		LP1: DC Kupplung Combo (22 kW)  LP2: AC Steckdose Typ 2 (11 kW)		Inbetriebnahme: 17.05.2022

**Tab. 5.3.1-1** Standorte vorhandener öffentlicher Ladestationen in der Stadt Gifhorn (eigene Darstellung)





Zum Beispiel die LSW als Stromnetzbetreiber erhält nach eigener Auskunft kontinuierlich Anträge für die Errichtung von öffentlichen und halböffentlichen Schnellladestationen mit 50 oder 100 kW. In absehbarer Zeit dürften sämtliche ca. 10 konventionelle Tankstellen in Gifhorn damit ausgestattet sein. Ebenso sind größere Einzelhandelsketten dabei, an ihren Verbrauchermärkten Schnellladestationen zu errichten.

Aktuell hat die Dynamik des Zubaus im Vergleich zu den letzten Jahren nachgelassen. Der Grund dafür liegt vor allem bei längeren Lieferfristen für Elektroautos und geringeren Fördermöglichkeiten. Generell rechnet die LSW für die Zukunft mit einem eher kontinuierlichen Zubau ohne größere Spitzen. Deutlich festzustellen ist ein Schwerpunkt des Ladens auf dem eigenen Grundstück, nicht zuletzt aus Gründen des günstig selbst erzeugten Solarstroms.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird laut Auskunft der LSW aktuell und auch in absehbarer Zukunft keine Engpässe im Stromnetz hervorrufen. Um Schnellladesäulen mit dem benötigten Gleichstrom versorgen zu können, werden bei Bedarf kurzfristig Trafostationen angepasst. Die LSW verfolgt die Entwicklungen laufend, ist mit den Akteuren vor Ort im Gespräch und überprüft zweimal jährlich die Situation, um ggf. reagieren zu können.

#### **Fazit:**

Derzeit ist das Angebot an öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur größer als die Nachfrage. 21 öffentliche und vor allem halböffentliche Ladestationen mit 52 Ladepunkten werden ab Jahresanfang 2023 gut verteilt im Stadtgebiet zur Verfügung stehen. Der weit überwiegende Teil der Bevölkerung kann damit in zumutbaren maximal 500 m Entfernung von der Wohnung eine (halb-)öffentliche Elektro-Ladestation nutzen. So wird bereits jetzt signalisiert, dass der Betrieb eines Elektroautos in Gifhorn alltagstauglich möglich ist.

Außerdem

- ist in den Wohnbereichen weit überwiegend privates Laden möglich
- stellt die GWG öffentliche Ladeinfrastruktur in ihren Wohnquartieren in Kooperation mit den Stadtwerken zur Verfügung,
- bietet der Handel erste öffentliche Ladestationen an und treibt den weiteren Ausbau voran,
- arbeiten sämtliche Tankstellen daran, schnelles Laden zu ermöglichen,
- haben die kommunalen Stadtwerke erhebliches fachliches Knowhow sowie praktische Erfahrungen und sind bereit, bei Bedarf weitere öffentliche Ladestationen an den jeweils passenden Standorten zu errichten.

#### **5.3.2. Exkurs: Aktuelle Entwicklungen in Wolfsburg**

Elektromobilität versteht die Stadt Wolfsburg als Teil ihrer nachhaltigen Mobilitätsstrategie. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, ein bedeutender Hotspot der Elektromobilität zu werden: „Bis 2025 sollen 50 Prozent des Kfz-Zulassungsbestandes in Wolfsburg aus Elektrofahrzeugen bestehen und eine entsprechende Ladeinfrastruktur geschaffen werden.“ (Stadt Wolfsburg 2022)

Bereits im Jahr 2016 hat die Stadt Wolfsburg eine Elektromobilitätsstrategie und ein sich anschließendes Ladeinfrastrukturkonzept erstellt. Einige der darin aufgegriffenen Themen haben sich inzwischen technisch wie auch marktwirtschaftlich entwickelt und finden in Gifhorn bereits Anwendung, wie z. B. ein systemoffenes Abrechnungs- und Betreiberkonzept. Andere

wesentlichen Aspekte sind auch für Gifhorn noch aktuell relevant und in dieses Konzept an verschiedenen Stellen eingeflossen, z. B. Elektromobilität als Teil einer Wende hin zur multimodalen Mobilität in Wegekettten.

In Wolfsburg wurden inzwischen über 1.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte eingerichtet. Das Netz soll kontinuierlich weiter ausgebaut werden.

Die Stadt Wolfsburg mit ihrem stringenten, aber auch sehr aufwändigen Vorgehen sollte für die Stadt Gifhorn ein wichtiger Austauschpartner in der Region sein, jedoch nicht als Leitbild dienen.

### **5.3.3. Exkurs: Aktuelle Entwicklungen in Braunschweig**

Die Stadt Braunschweig agiert auf Basis ihres noch in der Bearbeitung befindlichen Mobilitätsentwicklungsplans und ihrem Klimaschutzkonzept. Zur Errichtung öffentlicher Ladestationen wurde ein Konzessionsvertrag für das gesamte Stadtgebiet mit BS|Energy geschlossen. BS|Energy identifiziert die Standorte, installiert die Ladesäulen und betreibt die Stationen – die Stadt stellt kostenfrei den öffentlichen Raum zur Verfügung. Zielmarke sind 500 öffentliche Ladepunkte bis 2030 – davon 400 bis 2026.

Gefordert ist ein diskriminierungsfreier Zugang – auch in Braunschweig gibt es Roaming-Angebote, die auch auswärtigen Stadtbesucher\*innen das Laden ermöglichen. Die Möglichkeit zur Reservierung von Ladepunkten ist perspektivisch angedacht – aktuell gibt es maximale Standdauern an den Ladesäulen von drei Stunden, die in der Nacht aufgehoben sind.

Genehmigungen bedürfen der Einbindung vieler Verwaltungsbereiche: Verkehrsmanagement, Radverkehrsplanung, Tiefbau, Grünflächen/Landschaftspflege, Denkmalschutz, Klimaschutz und Umwelt, Baukoordinierung und -management.

Nachfragen aus der Bevölkerung richten sich aktuell auf den Bestand von Ladestationen (wie z. B. den Standort oder Länge von Ladekabeln), Begehrlichkeiten nach mehr Ladestationen gibt es derzeit nicht. (vgl. Auskünfte Stadt Braunschweig)

Braunschweig hat aufgrund seiner Strukturen – vor allem seiner großen Quartiere mit hohem Parkdruck – einen viel größeren Handlungsbedarf als die Stadt Gifhorn. Vor diesem Hintergrund und im Vergleich zu anderen Städten wie Wolfsburg sind die gesteckten Ziele der Stadt Braunschweig als eher vorsichtig zu bezeichnen. Ein vergleichbares Vorgehen ist der Stadt Gifhorn zu empfehlen: zurückhaltend aktiv sein und bei Bedarf schnell und zielgerichtet agieren.

### **5.4. Bedarfe öffentliche Ladeinfrastruktur in Gifhorn**

Die Stadt Gifhorn steht in der Mitverantwortung, in ihren Grenzen für eine ausreichende Ladeinfrastruktur zu sorgen, um Elektromobilität zu fördern. Dazu gehört auch eine angemessene Anzahl von sinnvoll im Stadtgebiet verteilten Ladepunkten im öffentlichen Raum für Elektroautos, um die Nutzung eines elektrischen Fahrzeugs zu erleichtern.

Dementsprechend beschloss der Stadtrat am 19.07.2021 „Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie viele Ladesäulen an welchen geeigneten Stellen in der Stadt Gifhorn und den Ortschaften notwendig sind.“



Generell gilt: Die Stadt sollte dort für öffentliche Ladepunkte sorgen, wo nicht durch Dritte ohnehin bereits Ladeinfrastruktur betrieben oder – ggf. auf Anregung durch die Stadt – realisiert wird. Der weit überwiegende Anteil des Ladens mit ca. 76 bis 88 % findet nach Prognose der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur im privaten Bereich auf einem Stellplatz am Wohnort – in Gifhorn weitestgehend auf eigenen Grundstücken – oder beim Arbeitgeber statt (vgl. NLL 2020a). Ergänzt wird dieser sehr hohe Anteil durch das Laden an halböffentlichen Ladesäulen (z. B. an Tankstellen und Verbrauchermärkten) und an (im Auftrag des Bundes errichteten) Schnellladesäulen an Bundesfernstraßen oder anderen hochfrequentierten Stellen.

Die Aufgabe lautet also herauszufinden, bis wann jeweils an welchen Stellen im Stadtgebiet welche Anzahl von öffentlichen Ladepunkten mit welcher Leistung errichtet werden sollten.

#### **5.4.1. Exkurs: Bedarfe gemäß Berechnungsmethode der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat eine schematische Methode zur Erstellung von Ladeinfrastrukturkonzepten für Kommunen entwickelt, mit Hilfe derer sie die bis zum Jahr 2030 bereitzustellenden Ladepunkten im öffentlichen Raum errechnet.

Als Grundlage des Gesamtbedarfes werden die bundesdeutschen gesetzlich festgelegten sektoralen Klimaschutzziele herangezogen: Die NLStBV verlangt dem Pkw-Verkehr ab, entsprechend dem gesamten Verkehrssektor seinen Ausstoß bis 2030 um 48 % zu reduzieren. Die NLStBV unterstellt bei ihren Berechnungen, dass sich der Modal Split (also die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger) sowie die Fahrleistung der Pkw nicht verändern, also die Emissionsminderung allein durch Umstellung von fossilen Treibstoffen auf klimaneutralen Strom erfolgt. Mit anderen Worten: 2030 soll fast jeder zweite Pkw vollelektrisch und im Betrieb klimaneutral unterwegs sein und sich ansonsten am Verkehr nichts ändern. (vgl. NLStBV 2022)

Auf diese Weise errechnet die NLStBV den Bedarf an Ladepunkten im öffentlichen Raum für die Modell-Kommune Giesen (Landkreis Hildesheim) mit 9.744 Einwohner\*innen und aktuell 6.266 Pkw. Danach soll die Kommune bis 2030 für 69 Ladepunkte sorgen, um den Bedarf einer Ladeleistung von 3.404 kWh pro Tag abzudecken. (vgl. NLStBV 2022)

Überträgt man diese Methode auf die Stadt Gifhorn mit einem heutigen Gesamtbestand von 24.412 Pkw und legt den von der NLStBV für Städte mit 40.000 Einwohner\*innen erwähnten Anteil Ladevorgänge an öffentlichen Ladepunkten von 40 % zu Grunde, dann wären für rechnerisch 4.687 „bedürftige“ Pkw mit einem Strombedarf von 46.871 kWh 812 Ladepunkten vonnöten, was ab 2023 einen jährlichen Zubau von über 100 Ladepunkten bedeutete. (Zur Erinnerung – s. Abschnitt 5.3.3: Die Stadt Braunschweig mit 250.000 Einwohner\*innen und Quartieren mit hohem Parkdruck beabsichtigt bis 2030 den Ausbau auf 500 öffentliche Ladepunkte.)

Die schematische Methode der NLStBV enthält jedoch zahlreiche hochspekulative Prämissen:

- Treibhausgasreduzierung bei den Pkw um 48 % (die ca. 60 % der verkehrsbedingten Treibhausgase verursachen),
- Elektro-Pkw-Quote von 48 % in 2030 (im Koalitionsvertrag der Regierung sind mindestens 15 Mio. vereinbart, das entspräche „lediglich“ 25 %)

- gleichbleibender Gesamt-Kfz-Bestand
- ausreichende Lieferbarkeit der Elektro-Kfz
- gleichbleibender Modal Split
- Deckungsbedarf an der Gesamt-Ladepkapazität durch öffentliche Ladesäulen in Höhe von 40 % in mittelstädtischen Räumen (gegenüber lediglich 5 % in kleineren Ortschaften bis 1.500 Einwohner\*innen)
- Anteil Schnellladesäulen an den öffentlichen Säulen 10 %
- gleichbleibende tägliche Fahrleistung 50 km je Pkw
- gleichbleibender Energieverbrauch 20 kWh je 100 km
- Nutzungsdauer pro Säule vier Stunden pro Tag

Die Vielzahl der – sämtlich durchaus diskutablen – Prämissen hat zur Folge, dass bereits einige kleine, gleichgerichtete Veränderungen in Kombination miteinander zu großen Prognoseabweichungen führen können: Nimmt etwa die tägliche Fahrleistung um 20 % ab, gleichzeitig die tägliche Nutzungsdauer der Ladepunkte durch Reservierungsmanagement um eine Stunde zu und der Energieverbrauch pro Strecke um 20 % ab, so reduziert sich der Bedarf an öffentlichen Ladesäulen von 635 um annähernd die Hälfte auf 325. Durch eine Erhöhung des Anteils an Schnellladepunkten ließe sich die Zahl der Ladepunkte weiter erheblich vermindern. Andererseits könnte sich der Bedarf – z. B. durch eine höhere tägliche Pendlerentfernung – auf deutlich mehr als 635 Ladepunkte erhöhen.

Zusammengefasst lässt sich sagen: Die Methodik der NLStBV ist höchst spekulativ und nicht für eine seriöse Prognose geeignet. Würde sich die Stadt Gifhorn nach ihr richten, so wäre höchst fraglich, ob sie mangels Rentabilitätsperspektive einen Konzessionär für einen entsprechenden Aufbau und Betrieb der Ladesäulen finden würde; alternativ müsste sie selbst erhebliche Zuschüsse leisten, was nicht in ihrem Sinne sein dürfte.

#### **5.4.2. Exkurs: Bedarfe gemäß Standorttool der NOW GmbH**

Das Standorttool der NOW GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zeigt in Gitterzellen mit einer Kantenlänge von 500 m schematisch berechnete Bedarfe für zusätzlich benötigte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für 2022, 2025 und 2030 auf einer neunstufigen Skala von gering bis hoch. Es wird allerdings ausdrücklich darauf gewiesen, dass lokale Gegebenheiten zu Abweichungen der prognostizierten Ladebedarfe führen können.

Für Gifhorn zeigen sich – bezogen auf die Standardeinstellung des Tools mit 85 % privater Lademöglichkeit – folgende Bilder:

- Bis 2025 wird bei unterstellten 5 Mio. reiner Elektro-Pkw deutschlandweit für Kerngebiete der Stadt Gifhorn und der meisten ihrer Ortschaften ein Zubaubedarf zwischen Stufe eins und vier (von neun) prognostiziert.
- Bis 2030 steigt der Zubaubedarf weiter, allerdings je nach Prämissen mit massiven Unterschieden:
  - Bei 20 Mio. Elektro-Pkw deutschlandweit und lediglich 40 % privatem Laden steht der Zubaubedarf weitgehend zwischen Stufe fünf und neun.

- Bei dagegen lediglich 8 Mio. Elektro-Pkw in Deutschland und 85 % privatem Laden reduziert sich der Zubaubedarf auf die Stufen eins bis zu – vereinzelt – Stufe 6.

Es zeigt sich somit beim Standorttool eine große Prognose-Bandbreite, anders ausgedrückt: Auch hier gibt es eine hohe Unsicherheit für die Planung des Zubaus von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur.

### **5.4.3. Bedarfsabschätzungen nach lokalem Erkenntnisstand**

Aktuell stehen in Gifhorn 52 halböffentliche und öffentliche Ladepunkte zur Verfügung. Augenscheinlich und auch nach Angaben der Stadtwerke Gifhorn, welche die meisten dieser Punkte betreiben, ist der aktuelle Bedarf mehr als gedeckt. Auch sind nach Angaben der Stadtverwaltung aktuell keine Anfragen nach zusätzlichen Ladepunkten zu verzeichnen.

Folgende Gifhorn-spezifische Faktoren sind zu berücksichtigen, die stark bedarfsbegrenzend wirken:

- In den Gifhorer Wohnquartieren gibt es viele Eigentümshäuser und -wohnungen, die über die Möglichkeit verfügen, eine private Ladeinfrastruktur einzurichten. Hoher Komfort und günstiger Strom, insbesondere wenn eigene Photovoltaik-Anlagen vorhanden sind, werden dazu führen, dass auch weiterhin diese Möglichkeit in der Regel genutzt werden wird.
- Viele Gifhorer\*innen arbeiten in der Kfz-Industrie und deren Zulieferbetrieben. Hier ist die Versorgung mit Lademöglichkeiten beim Arbeitgeber zunehmend stark ausgeprägt.
- Die Gifhorer Wohnungsbau-Genossenschaft verfügt über ca. 2.400 Wohneinheiten mit vermutlich ca. 4.000 Bewohner\*innen, also knapp 10 % der Gifhorer Bevölkerung. Durch die Kooperation der GWG mit den Stadtwerken verfügen die meisten GWG-Standorte bereits heute über eine halböffentliche „Grundausstattung“ für Ladeinfrastruktur, die nach Bekunden von GWG und Stadtwerken künftig dem jeweiligen Bedarf angepasst werden soll.
- Nach Auskunft des Netzbetreibers LSW dürften in absehbarer Zeit sämtliche ca. 10 Tankstellen in Gifhorn mit Schnellladesäulen (50 oder 100 kW) ausgestattet sein. Ebenso sind die großen Einzelhandelsketten dabei, an ihren Verbrauchermärkten in Gifhorn Schnellladestationen zu errichten.

Die zahlreichen, oben dargestellten, Faktoren für die Bedarfsentwicklung lassen die Schlussfolgerung zu, dass relativ kurzfristig Bedarfssteigerungen genauso wie Stagnationen eintreten können, auf die ggf. möglichst zügig zu reagieren ist. Insbesondere Erhöhungen von staatlichen Zuschüssen, neue (vor allem preisgünstigere) Kfz-Modelle sowie Änderungen auf den Energiemärkten für Treibstoffe und Strom (Preissprünge, plötzliche Verknappungen) können dafür sorgen, dass sich die Bedarfe an öffentlicher Ladeinfrastruktur kurzfristig deutlich erhöhen oder aber Steigerungsraten einbrechen.

Ein übergeordneter Aspekt ist die Möglichkeit, dass in Zukunft das induktive Laden Bedeutung gewinnen könnte, wodurch die entsprechenden Fahrzeuge eine grundsätzlich andere Ladetechnik benötigen würden. Dagegen wird Wasserstoff als Treibstoff für Pkw aus heutiger Sicht keine Bedeutung erlangen.

Eine quantitative Prognose für die Bedarfe an öffentlicher Ladeinfrastruktur in der Stadt Gifhorn für die nächsten Jahre zu erstellen, ist aufgrund der dargestellten Unwägbarkeiten und der aktuell fehlenden Dringlichkeit nicht seriös zu erstellen.

## 5.5. Ladeinfrastruktur in Gifhorn – nächste Schritte

### 5.5.1. Unterstützung des Ausbaus von privater Ladeinfrastruktur auf privaten Grundstücken

Die finanzielle Förderung des Ausbaus von Elektro-Ladeinfrastruktur erfolgt seit einigen Jahren durch den Bund.

Grundsätzlich ist die Errichtung von Elektro-Ladeinfrastruktur eine private bzw. privatwirtschaftliche Aufgabe, weshalb die Kommune in aller Regel nicht selbst mit öffentlichen Mitteln als Investor tätig zu werden braucht. Da eine gute Elektro-Ladeinfrastruktur jedoch im öffentlichen Interesse liegt, unterstützt die Stadt Gifhorn den Ausbau, indem sie die Errichtung von Ladestationen auch weiterhin nicht unnötig erschwert oder gar unmöglich macht, sondern sie stattdessen auf vielfältige ideelle Weise erleichtert wie nachfolgend dargestellt:

- Grundsätzlich existieren in Gifhorn keine unnötigen Hindernisse: Es gibt keinen Bebauungsplan, der Bestimmungen enthält, die einem Wunsch auf Errichtung und Betrieb einer Ladesäule im öffentlichen Raum entgegenstehen.
- In manchen Fällen (vor allem in Reihenhaussiedlungen) ist es für Grundstückseigentümer\*innen nicht möglich, mit ihrem Pkw zum Laden auf oder nah genug an ihr Grundstück zu gelangen. **Begehren** von Grundstückseigentümer\*innen, **vorhandene Gehwege für die Benutzung durch Pkw zu öffnen, entspricht die Stadt in aller Regel nicht**, da das Gemeinwohl des ruhigen Wohnens und des Schutzes z. B. von spielenden Kindern höher zu bewerten ist.
- **In neuen Bebauungsplänen achtet die Stadt darauf, dass der Betrieb von Ladeinfrastruktur nicht durch Festsetzungen ausgeschlossen ist oder strittig sein könnte.**

### 5.5.2. Unterstützung des Ausbaus öffentlicher und halböffentlicher Ladeinfrastruktur auf privaten Grundstücken

Grundsätzlich hat die Stadt ein Interesse daran, dass der Bedarf an Ladeinfrastruktur so weit wie möglich auf privaten Grundstücken abgedeckt wird. Vor allem die halböffentlichen, also öffentlich nutzbaren Ladepunkte auf privaten Grundstücken, mindern die Beanspruchung öffentlicher Flächen und den Verwaltungsaufwand der Stadt: Sie sind genehmigungsfrei und unterliegen lediglich den üblichen bauordnungsrechtlichen Vorschriften.

#### a. Zubau der gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur durch Umsetzung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Um zu verhindern, dass der Gesamtzubau an Ladeinfrastruktur durch mangelnde gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur in und an großen Wohn- und Nichtwohngebäuden gebremst wird, schreibt das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) gestaffelte Mindestausstattungen für größere Neu- und Sanierungsbauten vor.

Die Stadt als Bauaufsichtsbehörde hat die Aufgabe **dafür sorgen, dass die Vorgaben des GEIG verlässlich eingehalten werden** und so an dieser Stelle der Zubau von Ladeinfrastruktur ungehindert vorangehen kann. Auch hat sie selbst **bei ihren eigenen Liegenschaften die Verpflichtung, dieses Gesetz einzuhalten**.

Bei zahlreichen großen Gebäuden oder Gebäudekomplexen kann es sich anbieten, dass die Gebäudeeigentümer bzw. Bauherren im Zusammenwirken mit einem Betreiber von Ladeinfrastruktur, z. B. den Stadtwerken, gemäß dem **Quartiersparagrafen** (§ 12 des GEIG) in Erfüllung der Vorschriften öffentliche nutzbar Ladepunkte errichten. Die Stadt sollte **auf diese Möglichkeiten hinweisen und entsprechende Vereinbarungen unterstützen**.

**Eine Verankerung der Pflicht zu Elektro-Ladestationen über eine Stellplatzsatzung der Stadt ist angesichts des GEIG nicht mehr notwendig.**

#### **b. Zubau über Bebauungspläne und städtebauliche Verträge**

Soweit größere **Neubaukomplexe** geplant werden, sorgt die Stadt – soweit möglich – **durch entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen oder städtebaulichen Verträgen dafür, dass öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen auf privaten Flächen entstehen**. Ein bereits in Umsetzung befindliches Beispiel dafür ist das Baugebiet Hohe Düne.

### **5.5.3. Unterstützung des Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum**

Für Errichtung und Betrieb einer öffentlichen Ladesäule im öffentlichen Straßenraum einschließlich zugehöriger Parkflächen ist gemäß niedersächsischem Straßengesetz eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich (sofern nicht die Kommune selbst Aufsteller ist). Diese ist das zentrale Steuerungsinstrument der Kommune, um dem Gemeinwohl durch Einfluss auf Standortauswahl und Nebenbestimmungen Geltung zu verschaffen und „Wildwuchs“ zu verhindern. (vgl. NLL, BMDV 2022 und NOW GmbH 2014 – mit noch weiteren Details)

Um diese Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen, kann die Stadt zwei unterschiedliche Wege gehen:

- den erwünschten (und für realistisch gehaltenen) Zubau öffentlicher Ladesäulen aus eigener Initiative als Konzession vergeben – wobei derzeit europarechtlich geklärt wird, ob sie diskriminierungsfrei ausschreiben muss oder ob sie auch an ihre eigenen Stadtwerke „inhouse“ direkt vergeben kann. Die Identifizierung geeigneter Standorte kann sie – ggf. mit Vorgaben grundsätzlicher Art – dem Konzessionär überlassen – wie es die Stadt Braunschweig praktiziert – oder selbst einen detaillierten Standortplan erstellen (lassen) – entsprechend dem Weg z. B. der Stadt Wolfsburg.

oder

- sich darauf beschränken, auf Anträge Dritter zu reagieren, die in der Regel aus geschäftlichen Interessen Ladesäulen errichten wollen. Indem die Stadt Kriterien für die Standorteignung und Standard-Nebenbestimmungen entwickelt, kann sie frei von Willkür entscheiden und dabei z. B. städtebauliche und verkehrsrelevante Aspekte berücksichtigen.

Im Abschnitt 5.4 „Bedarfe öffentliche Ladeinfrastruktur in Gifhorn“ wurde bereits dargelegt, dass derzeit in Gifhorn kein Mangel an Ladesäulen herrscht (weder allgemein noch speziell an öffentlichen), weiterhin der Ausbau privater und halböffentlicher Ladestationen kontinuierlich fortschreitet und außerdem keine seriöse Prognose über den Zuwachs des Bedarfs an weiteren öffentlichen Ladestationen möglich ist. **Deshalb wird die Stadt derzeit keine Konzession vergeben, sondern in vorbereiteter Weise auf Anträge Dritter reagieren.**

Nachfolgende Grafik zeigt den standardisierten Prüfweg der Stadtverwaltung im Falle eines externen Wunsches nach einer Elektro-Ladestation an einem bestimmten Ort. Bevor die Stadt ggf. unterstützend tätig wird, ist zu klären, ob nicht bereits eine gute oder zumindest zumutbare Lademöglichkeit existiert. Zunächst wird geschaut, ob der Interessent einen Ladepunkt auf dem eigenen Grundstück errichten kann. Falls dies nicht möglich ist, wird ggf. auf eine Ladestation in maximal 500 m Entfernung verwiesen – sofern diese über ausreichend Kapazität verfügt. Im erneut negativen Falle wird einer halböffentlichen Ladestation auf einem privaten Grundstück der Vorzug gegeben. Nur, wenn dafür kein Investor und Betreiber zu finden ist, wird eine Ladestation an geeigneter Stelle im öffentlichen Straßenraum angestrebt und nach einem Betreiber gesucht. Nach Erteilung der notwendigen Sondernutzungserlaubnis kann die Elektro-Ladestation errichtet werden.

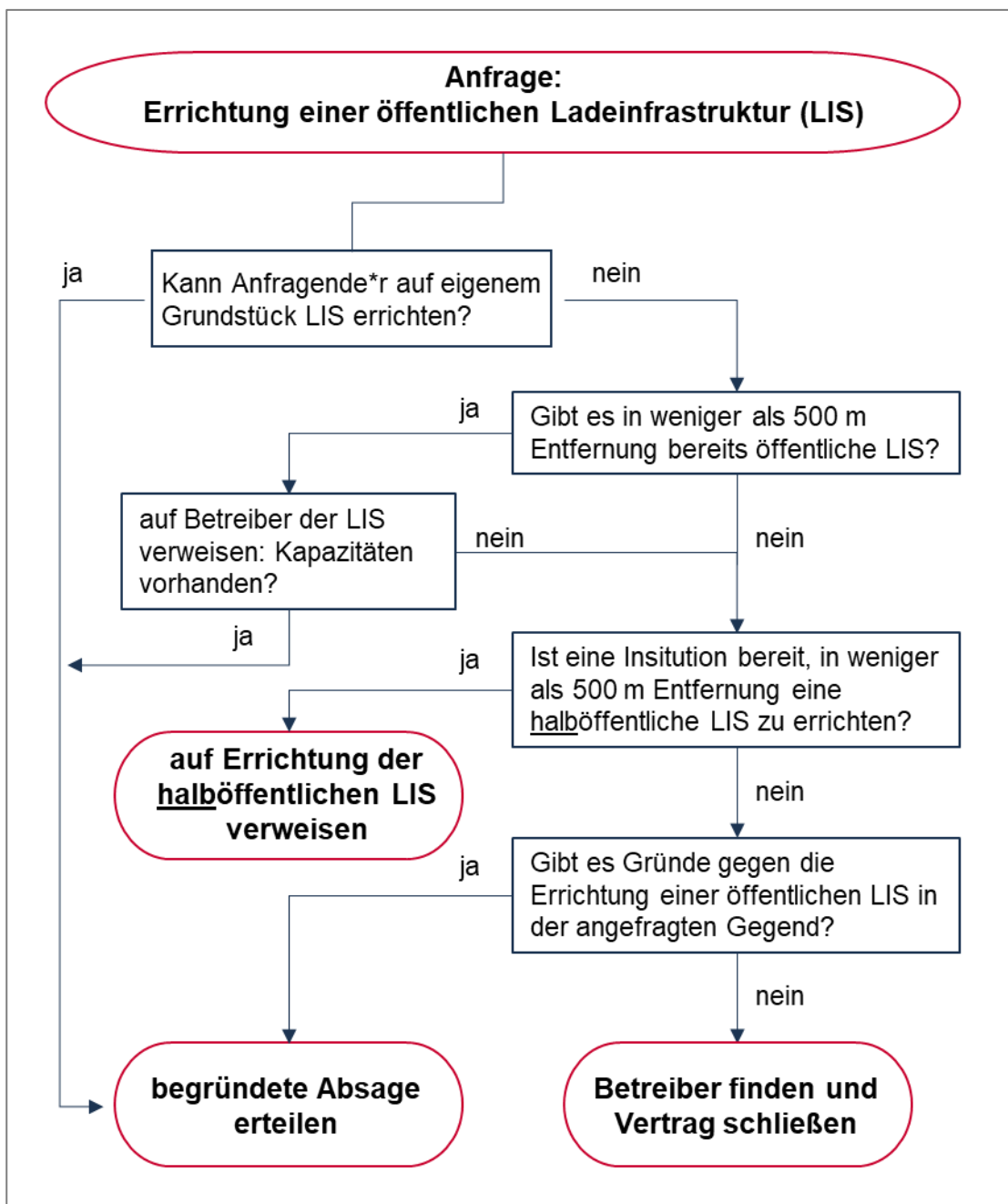


Abb. 5.5.3-1 Prüfweg der Stadtverwaltung für Anfrage nach Errichtung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur (eigene Darstellung)

Für eine **zügige Bearbeitung von Sondernutzungsanträgen** werden standardisierte, transparente, möglichst digitalisierte durchzuführende Prozesse entwickelt. Die Stadt **erstellt** demgemäß **fertige Anforderungslisten für Antragsteller und hält diese bereit, zudem unterstützt sie den Antragsteller**, z. B. bei der Antragstellung auf Netzanschluss. Die Erlaubnis kann wahlweise als Verwaltungsakt (mit Nebenbestimmungen) oder als öffentlich-rechtlicher Vertrag mit ausgehandelten Inhalten erteilt werden.



**In der Sondernutzungssatzung wird die Stadt Elektro-Ladestationen als wesentlichen Fall ausdrücklich aufführen und standardmäßige Nebenbestimmungen einer Erlaubnis darstellen.**

Standardmäßige wesentliche Nebenbestimmungen von Sondernutzungserlaubnissen sollen umfassen (vgl. Energie digitalisieren 2022):

- Es wird zur technischen Möglichkeit verpflichtet, **sich Ladezeiten über eine App vorreservieren** zu können. Das ermöglicht den Kund\*innen Planbarkeit und vermeidet unnötigen Ärger über belegte Ladesäulen. So ist eine höhere Auslastung der Ladepunkte möglich, wodurch u. a. im Interesse der Ressourcenschonung das Errichten von unnötig vielen Ladesäulen vermieden wird. Die Steuerung und Überwachung der Nutzungszeiten ist dabei Aufgabe des Anbieters.
- Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Flächen werden **keine privaten, für den Betreiber reservierten Ladesäulen zugelassen**, sondern **nur solche für die öffentliche Nutzung** – mit der Konsequenz, dass dies für den Betreiber keine jederzeitige Ladegarantie bedeutet.
- Es **besteht die Verpflichtung zum Roaming**, also zur Möglichkeit von vielen Kunden, die Ladepunkte nutzen zu können.
- In der Sondernutzungsgebührensatzung wird die **Sondernutzung als Fördermaßnahme zu einem symbolischen Betrag von 25 € pro Ladesäule und Jahr aufgenommen**.

Grundsätzlich kann jede Person einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis zum Betrieb einer Ladesäule stellen, also auch z. B. Anwohner\*innen oder Gruppen von Anwohner\*innen ohne wirtschaftliches Interesse, sondern lediglich mit dem Ziel einer wohnungsnahen Lademöglichkeit und unter Inkaufnahme von Betriebsdefiziten. Die Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis für diesen Zweck ist eine für Antragsteller\*in und Stadtverwaltung durchaus aufwändige Angelegenheit, die erhebliche Kenntnisse erfordert, z. B. um die erforderlichen Antragsunterlagen beibringen zu können. Deshalb strebt die Stadt z. B. **mit den Stadtwerken eine Vereinbarung an**, dass diese in solchen Fällen den Interessent\*innen eine unterstützende Dienstleistung anbietet und insbesondere darauf hinwirkt, dass sie **selbst als „stellvertretender“ Antragsteller und Betreiber agiert**; dies wäre bei mangelnder finanzieller Tragfähigkeit selbstverständlich mit vertraglich zu vereinbarenden Ausgleichszahlungen seitens der Initiator\*innen an die Stadtwerke verbunden.

Die Stadt ist sich dessen bewusst, dass jeder öffentliche Ladepunkt einen entsprechenden reservierten Parkplatz als Sonderparkfläche erfordert. Dies reduziert – allerdings nur zu einem sehr geringen Anteil – die allgemein nutzbare Anzahl von öffentlichen, frei verfügbaren Parkplätzen. Das ist aus zwei Gründen akzeptabel: Zum einen ist der allgemeine Parkdruck in Gifhorn vergleichsweise gering, zum anderen ist das Angebot eines Parkplatzes mit Lademöglichkeit für Elektrofahrzeug-Besitzer sehr attraktiv.

Um möglichst vielen Kund\*innen das Laden zu ermöglichen und eine gute Ausnutzung der Ladepunkte zu erreichen, begrenzt die Stadt die **Dauer des Parkens auf den Sonderparkflächen** – wie es bereits der Fall ist – **zeitlich**. Diese kann besonders in stark frequentierten Bereichen kürzer sein als die benötigte Zeit für eine vollständige Beladung der



Batterien. In zwei Stunden sind diese in der Regel für eine übliche Nutzung ausreichend aufgeladen. Schnellladestationen sorgen bereits mit fünf Minuten Ladezeit in der Regel für eine Reichweite von über 100 km (vgl. Wikipedia 2022).

Als sicht- und nutzbares Zeichen der Stadt, dass sie Elektro-Mobilität fördert, könnte sie am Rathaus oder in dessen unmittelbarer Nähe eine Elektro-Ladestation für Ihre Mitarbeiter\*innen und auch die Öffentlichkeit ergänzen.

*Während der Erstellung dieser Untersuchungen entstand die Frage, ob ein Tankstellenverbot in Bebauungsplänen ungewollt auch ein automatisches Verbot öffentlicher Ladesäulen beinhalten könnte. Diese Befürchtung ist unnötig: Eine Tankstelle versorgt über Zapfsäulen Kraftfahrzeuge mit flüssigen Treibstoffen und unterliegt demgemäß dem Bundesemissionsschutzgesetz. Als Gebäude ist sie eine bauliche Nutzung im Sinne der BauNVO, welche die Inhalte von Bebauungsplänen näher definiert. Öffentliche Ladesäulen hingegen sind keine Gebäude, sondern Zubehör zur Straße im straßenrechtlichen Sinne und dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs – so urteilte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (ECLI:DE:OVGBEBB:2022:1011.OVG1S28.22.00). Das Gericht fügte hinzu, dass die bei einem bestimmungsgemäßen Gebrauch einer Elektro-Ladesäule typischerweise entstehenden Beeinträchtigungen durch An- und Abfahrten, Türen- und Kofferraumschlagen bzw. Ein- und Aussteigen sowie Stimmen von Fahrgästen u. ä. von Anwohnern (auch in einem reinen Wohngebiet) als zumutbare sozialadäquate, aus dem Gemeingebrauch fließende Belastungen, ggf. auch in der Nachtzeit, hinzunehmen sind.*

#### 5.5.4. Weiterer Prozess

Es existieren zahlreiche und weiterhin zunehmende Informationen und Ratgeber für die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur auf verschiedenen Ebenen: vom Bund über die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL), vom Land über die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), von der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg – um hier die wichtigsten Stellen zu nennen. All diese Veröffentlichungen richten sich an sämtliche Kommunen in ihren jeweiligen Wirkungsbereichen und können von daher nur allgemein gehalten sein. Insbesondere die Veröffentlichungen dieser drei Akteure wird die Stadt in den Blick nehmen, um **immer auf dem aktuellen Stand der rasanten Entwicklung** zu sein.

Von besonderem Interesse ist das gerade erst gestartete **LadeLernTool** der NLL, denn es orientiert sich an einem prototypischen Prozess einer Kommune für den Aufbau von Elektro-Ladeinfrastruktur. Dabei wird der Prozess in folgende Phasen gegliedert:

- Initialphase
- Vernetzungsphase
- Planungsphase
- Entscheidungsphase
- Umsetzungsphase
- Evaluierungsphase

Inhaltlich ist es für die Stadt Gifhorn in ihrer fortgeschrittenen, oben beschriebenen Situation nicht sinnvoll, die Phasen als sequentiell zu bearbeitende Einheiten zu verstehen. Vielmehr sind

alle Phasen für Gifhorn bereits heute relevant. Die folgenden Maßnahmen sind aus systematischen Gründen den Phasen des LadeLernTools zugeordnet:

#### a. Initialphase

*(Kompetenzaufbau, Klärung der lokalen Situation, Finden relevanter Fragen)*

Der Kompetenzaufbau in Gifhorn ist bereits weit fortgeschritten, ist allerdings eine Daueraufgabe in dem hochdynamischen Themenfeld.

Involvierte Mitarbeiter\*innen der Verwaltung sollten die für sie wesentlichen Lerneinheiten des LadeLernTools bearbeiten (und, sofern gewünscht, ein Zertifikat erwerben). Auf diese Weise wird **systematisch Wissen in allen betroffenen Organisationseinheiten der Verwaltung aufgebaut** bzw. vorhandenes ergänzt.

Die Klimaschutzmanagerin ist als **koordinierende Stelle für Elektro-Ladeinfrastruktur** mit folgenden Aufgaben betraut:

- stetige Weiterqualifizierung (z. B. über das LadeLernTool der NLL, die künftigen Ladeinfrastrukturmanager\*innen der NLL, das Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität, ...),
- Ansprechperson der Verwaltung für öffentliche Anfragen zur Ladeinfrastruktur,
- laufende Überprüfung von Bedarfen und Angeboten bezüglich Ladeinfrastruktur,
- Initiierung und Koordinierung von Einzelfalllösungen.

#### b. Vernetzungsphase

*(Partner zusammenführen, Zuständigkeiten klären, Handlungsbedarfe definieren)*

Die bereits vorhandenen Kontakte und Kooperationen können unter Federführung der Klimaschutzmanagerin zu einer **dauerhaften AG Elektromobilität oder Kooperation** mit allen für die Stadt relevanten externen Partnern weiterentwickelt werden. Regelmäßige Kommunikation – bei Bedarf auch ad hoc – führt zur Erfüllung u. a. folgender Aufgaben:

- allgemeiner Austausch von themenrelevanten Erkenntnissen aus dem jeweiligen Arbeitsgebiet,
- Beobachtung von Bedarfen und Angebot an Elektro-Ladestationen,
- Beobachtung und ggf. (auch gemeinsame) Nutzung der Förderlandschaft,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung der Elektro-Mobilität (Kfz und Fahrrad),
- ggf. Initiierung von gemeinsamen Projekten.

Der AG oder Kooperation könnten folgende Akteure angehören:

- Stadtverwaltung (Klimaschutzmanagerin, Verkehrsplanung, Ordnungsamt, ...)
- Stadtwerke Gifhorn
- LSW
- GWG

- Carsharing- und Fahrradvermietungs-Betreiber
- Einzelhandelsverband (City Gemeinschaft)
- größte lokale Unternehmen
- GEG

### c. Planungsphase

*(Ermittlung lokaler Bedingungen sowie Faktoren und Bedarfe, Konzeptentwicklung)*

Die lokalen Bedingungen, Faktoren und Bedarfe werden in diesen Untersuchungen intensiv beleuchtet. Daraus folgt die konzeptionelle Konsequenz, den weiteren **Ausbau privater und halböffentlicher Elektro-Ladestationen zu unterstützen**. Der Ausbau öffentlicher Ladestationen soll mangels seriöser Prognosen zu zukünftigen Bedarfen zunächst in enger Zusammenarbeit mit den Stadtwerken durch Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen abgedeckt werden. Eine Konzession wird – wenn möglich als Inhouse-Vergabe für das ganze Stadtgebiet – vergeben, sobald die Nachfrage diese erfordert und die Bedarfe seriös abgeschätzt werden können.

### d. Entscheidungsphase

*(politische Beschlüsse, Finanzierung, ggf. Auftragsvergaben)*

Eventuelle notwendige Beschlüsse können auf der Basis der vorliegenden Untersuchungen und Empfehlungen gefasst werden. Die Finanzierung des Ausbaus der Elektro-Ladeinfrastruktur soll durch private Investitionen geschehen. Auftragsvergaben sind aktuell nicht notwendig.

### e. Umsetzungsphase

*(Erteilung von Genehmigungen und Sondernutzungserlaubnissen, Baubegleitung)*

Die Umsetzung geschieht bereits kontinuierlich, auch im öffentlichen Straßenraum.

Zur Unterstützung des Zubaus öffentlicher Ladestationen sind **standardisierte, digitalisierte Prozesse für die Anfragen- und Antragsbearbeitung** zu entwickeln.

Die Stadt **etabliert** die Elektro-Ladeinfrastruktur **in der Verwaltung als Querschnittsthema**, das von der Klimaschutzmanagerin als koordinierender Stelle geleitet wird und u. a. folgende Bereiche umfasst:

- Stadt- und Verkehrsplanung
- Tiefbau
- Liegenschaften
- Ordnung
- Bauordnung
- Umwelt

- Denkmalschutz

#### f. Evaluierungsphase

*(Beobachtung der Auslastung, Einholung von Feedback, Ableitung von Änderungen)*

Dies sind laufende Aufgaben der koordinierenden Stelle, also der Klimaschutzmanagerin.

## 6. Carsharing

### 6.1. Basisinformationen über Carsharing

Carsharing ist ein wichtiger und notwendiger Baustein der Mobilitätswende. Es ermöglicht auch ohne (weiteren) eigenen Pkw automobil zu sein und bietet dadurch viele persönliche wie auch gesellschaftliche Vorteile:

- bei Wegfall eines eigenen (ggf. Zweit-) Pkws:
  - große Kostenersparnis, denn ein Pkw hat hohe Fixkosten
  - kein Kümern um Versicherung, Steuer, Hauptuntersuchung, Reparaturen, Pflege und Wartung
- flexible Verkehrsmittelwahl in einer Wegeketten – z. B. erst Bahn, dann Auto
- weniger unternutzte Fahrzeuge (eigentlich „Stehzeuge“: Fast die ganze Zeit steht ein üblich genutzter Pkw herum, nur etwa 10 % der Tageszeit wird er bewegt.)
- weniger Platzverbrauch für ruhende Verkehre ⇒ attraktivere Lebensräume in Städten und Dörfern
- mehr Teilhabe für Menschen, die nicht über einen eigenen Pkw verfügen
- ...

Zu unterscheiden ist im Carsharing

- nach dem Betreiber:
  - professionelles Carsharing – Betreiberunternehmen stellt Fahrzeuge, Software und Versicherung bereit, pflegt und wartet, bietet Kundensupport
  - privates Carsharing – privater Fahrzeughalter\*in stellt „nachbarschaftlich“ anderen Privatpersonen eigenes Fahrzeug zur Nutzung zur Verfügung
  - Carsharing im Rahmen einer (Wohnungs-) Eigentümergemeinschaft
- nach dem Betriebskonzept (standardmäßig, ohne Anspruch auf Vollständigkeit):
  - stationsbasiert – jedes Fahrzeug hat festen Standort, wo abgeholt und zurückgegeben wird
  - stationsunabhängig (Freefloating) – Fahrzeug in einer definierten Region frei abgestellt; braucht viele Fahrzeuge im System; wirtschaftlich absehbar nur in sehr großen Städten

- rotierend – Dienstwagen, der außerhalb der Dienstzeiten als privates Carsharing-Auto genutzt wird, u. a. von pendelnden Mitarbeiter\*innen für Arbeitswege

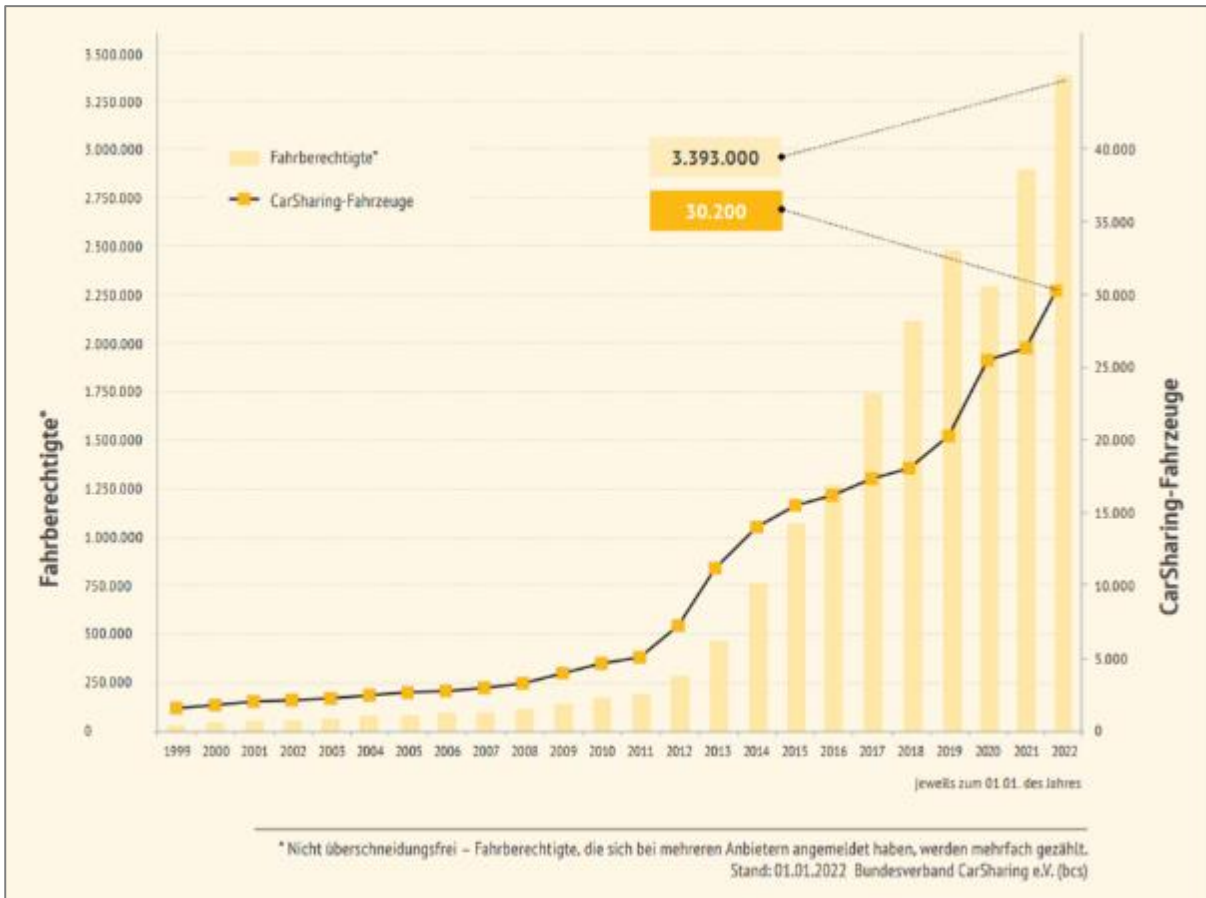
In großen und z. T. mittelgroßen Städten hat sich Carsharing in den letzten Jahren als ein modernes Mobilitätsangebot etabliert – in kleineren Städten und auch im ländlichen Raum gibt es bisher vereinzelte Beispiele, mit steigender Tendenz.

In Gesprächen mit professionellem Carsharing-Betreibern – BS Carsharing GmbH, PrimaShare und Classic Carsharing – wurden folgende Erfolgsfaktoren für ein zu errichtendes Carsharing-Angebot genannt:

- hoher Parkdruck
- gut ausgebauter ÖPNV und Fahrradinfrastruktur ⇒ Mobilitätsstationen
- Bewusstsein im Quartier

Da sich professionelle Carsharing-Angebote oftmals aufgrund zu geringer Nutzungen (noch) nicht wirtschaftlich selbst tragen, ist für die Betreiber ein garantierter Umsatz notwendig. Das bedeutet, dass ein Träger (beim öffentlichen Carsharing in der Regel die Kommune) nicht erzielte Umsätze eines vertraglich vereinbarten Mindestumsatzes finanziell ausgleichen. Nur so können die Betreiber wirtschaftlich (noch) nicht tragfähige Angebote aufrechterhalten und möglichst langfristig sich selbst tragend etablieren. Es ist davon auszugehen, dass im Laufe der Mobilitätswende und den damit verbundenen Änderungen der Verkehrsverhalten vieler Menschen die Nutzungsintensitäten von Carsharing-Angeboten allgemein zunehmen werden und dadurch eine Eigenwirtschaftlichkeit vielerorts (zumindest in größeren Städten) erreicht werden kann.

Der Trend einer stark steigenden Zunahme an Carsharing-Fahrzeugen wie auch angemeldeten Fahrberechtigten in Deutschland ist der Statistik des Bundesverbands Carsharing in nachfolgender Abbildung zu entnehmen. In Städten der mit Gifhorn vergleichbaren Größenordnung zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner\*innen liegt der Anteil der Städte mit Carsharing-Angeboten aktuell bei etwa 50 % (vgl. Bundesverband Carsharing e.V. 2022).



**Abb. 6.1-1 Marktentwicklung von Carsharing in Deutschland**  
(Bundesverband Carsharing e.V. 2022)

Carsharing spielt eine Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung des Kraftfahrzeugverkehrs. Während zu Jahresbeginn 2022 der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybride in der bundesdeutschen Pkw-Flotte zusammen nur 2,4 % betrug, belief er sich nur auf Carsharing-Fahrzeuge bezogen bereits 23,3 %. Auch darin kommt der noch junge und in die Zukunft gerichtete Charakter von Carsharing zum Ausdruck.

## 6.2. Rechtliche Möglichkeiten zur Förderung von Carsharing

Im Niedersächsischen Straßengesetz wurde nach Beschluss des bundesdeutschen Carsharinggesetzes der §18a eingeführt, der die Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing regelt. Laut Absatz 1 Satz 1 „kann die Gemeinde zum Zweck der Nutzung als Stellflächen für stationsbasiertes Carsharing dazu geeignete Flächen einer Gemeindestraße oder einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landes- oder Kreisstraße bestimmen.“ (NI-VORIS 2020). Sofern die Gemeinde nicht selbst Straßenbaulastträger einer Ortsdurchfahrt ist, muss sie laut Absatz 1 Satz 3 dessen Zustimmung für die gesonderte Flächennutzung einholen (vgl. NI-VORIS 2020). Zu beachten ist laut Absatz 2 Satz 1, dass die Flächen „im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem oder mehreren geeigneten und zuverlässigen Carsharing-Anbietern durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen“ sind. (NI-VORIS 2020)



Darüber hinaus bietet das bundesdeutsche Carsharinggesetz in § 3 Möglichkeiten zur Bevorrechtigung:

- für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen
- im Hinblick auf das Erheben von Parkgebühren

(vgl. Bundesamt für Justiz 2017)

Weitere Einzelheiten sind im Niedersächsischen Straßengesetz § 18a sowie im Carsharinggesetz der Bundesrepublik Deutschland nachzulesen.

### 6.3. Carsharing in Gifhorn – nächste Schritte

Gifhorn bietet für ein öffentliches Carsharing eher mäßige Erfolgsvoraussetzungen:

- kaum Parkdruck in Wohngebieten
- hohe Autoaffinität, da viele Menschen bei VW oder Zulieferbetrieben arbeiten
- bisher keine fahrradfreundliche Stadt (vgl. ADFC 2020)

Änderungen im Mobilitätsverhalten lassen sich jedoch nur erzielen, wenn die Rahmenbedingungen geändert werden. Dazu gehört auch das Schaffen von Angeboten, für die nicht von Anfang an eine höhere Nachfrage zu erwarten ist. In diesem Sinne wird die Stadt Gifhorn die Implementierung eines öffentlichen, also professionellen Carsharings unterstützen.

Ein erstes Carsharing-Angebot in Gifhorn existiert seit kurzem von PrimaShare/Flinkster am Bahnhof Gifhorn Süd und an der Braunschweiger Straße. Der Umfang eines für Gifhorn passenden Gesamtangebots sowie geeignete Standorte sind gemeinsam mit dem/den Betreiber/n zu entwickeln. Dazu gehört der Mut auszuprobieren und einen Standort zu wechseln, wenn dort auch nach längerer Zeit keine angemessene Nachfrage geweckt werden konnte. In Städten mit einer Größenordnung wie Gifhorn erfolgt Carsharing üblicherweise stationsbasiert. Die entsprechenden Stationen sind für Carsharing zu reservieren. Da Carsharing sehr oft kombiniert mit anderen Verkehrsmitteln genutzt wird, ist es grundsätzlich sinnvoll, Stationen in räumlicher Nähe zu ÖPNV-Haltestellen einzurichten; zudem sind vor Ort immer Fahrradabstellanlagen – auch lastenradgeeignete – zu errichten. Für eine gute Wahrnehmbarkeit der Carsharing-Stationen werden diese in der Regel als Mobilitätsstationen gekennzeichnet werden.



**Abb. 6.3-1 Zusatzzeichen Carsharing (BASt 2022)**

Durchaus in Kombination mit dem Standort ist auch die Auswahl der Fahrzeugtypen ein wichtiger Erfolgsfaktor. Bestenfalls ist es möglich, das für den jeweiligen Fahrtzweck am besten geeignete Fahrzeug zu finden: vom Kleinstwagen über den Kombi bis hin zu einem kleinen Transporter.

Potenzielle Carsharing-Standorte in Gifhorn:

- die beiden Bahnhofsvorplätze
- in Wohngebieten mit Mehrfamilienhäusern und einer mindestens durchschnittlichen Einkommensstruktur (in Absprache mit GWG)
- in Neubaugebieten

- für Kleintransporter: gut erreichbarer Standort (z. B. Braunschweiger Straße)
- ...

Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge elektrisch angetrieben werden, denn Carsharing steht als Symbol für die Mobilität der Zukunft, und diese wird aller Voraussicht nach in Bezug auf Pkw elektrisch sein. Voraussetzung ist, dass jedes Elektro-Carsharing-Fahrzeug einen reservierten Ladepunkt an seiner Station hat, so dass es uneingeschränkten Zugriff darauf hat.

Um das finanzielle Risiko für den Betreiber wie auch den Umsatzgarantiegeber (z. B. die Stadt oder eine Eigentümergenossenschaft) zu begrenzen, sollten Dauerkunden gefunden werden, die eine gewisse Nutzung erwarten lassen. Geeignet dafür sind kommunale Institutionen und evtl. Vereine, unter Umständen auch kleine und mittlere Unternehmen.

#### Mögliche Schritte für die Stadt Gifhorn:

- Betreiber kriterienbasiert diskriminierungsfrei auswählen und sofern erforderlich eine Umsatzgarantie geben (Garantie einer Ausgleichszahlung bei Nichterreichen des wirtschaftlich notwendigen Umsatzes, Obergrenze ist in Vertragsgesprächen mit Betreibern abzuklären),
- als Stadt selbst Dauerkunde werden und bei der Suche nach weiteren Dauerkunden helfen,
- Sonderflächen für stationsbasiertes Carsharing nach Niedersächsischem Straßengesetz § 18a ausweisen,
- einzelne Parkflächen nur für Carsharing-Fahrzeuge freigeben und keine Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge erheben (laut Carsharinggesetz § 3),
- Errichtung eines eigenen Ladepunkts für jedes Elektro-Carsharing-Fahrzeug an seiner jeweiligen Station unterstützen,
- Öffentlichkeitsarbeit in Absprache mit Betreiber durchführen bzw. bei dieser mitwirken.

Beispielhafte Kriterien für die Betreiberauswahl sind:

- Elektroantrieb,
- Fahrzeugtypen,
- Preis für Nutzung,
- Anzahl der Fahrzeuge,
- der zu garantierende Mindestumsatz,
- Vertragslaufzeit,
- Wartung und Pflege der Fahrzeuge.

## 7. Fazit

**Mobilitätsstationen** verbessern die Möglichkeiten, Strecken als Wegekettens zurückzulegen. Je mehr Verkehrsträger diese Verknüpfungspunkte komfortabel und auf engem Raum vereinen, desto attraktiver sind sie. Dieses Konzept enthält konkrete Handlungsschritte für Mobilitätsstationen, die auf Vorüberlegungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig beruhen. Auf der Grundlage von Vor-Ort-Besichtigungen wurden die Vorschläge z. T.

modifiziert, weitere lokale Mobilitätsstationen wurden ergänzt und für alle wurden notwendige Maßnahmen zur Ertüchtigung benannt.

Die für sinnvoll befundenen Mobilitätsstationen sollen in enger Zusammenarbeit mit dem Regionalverband möglichst bald errichtet werden.

**Elektromobilität** soll hohe Erwartungen erfüllen, insbesondere soll sie die hohen Treibhausgasbelastungen des Verkehrssektors entsprechend dem deutschen Klimaschutzgesetz entscheidend mindern – mit dem Langfristziel der Klimaneutralität im Betrieb. Voraussetzung dafür ist zum einen ein schnelles Anwachsen des Elektroantriebs im Gesamt-Fahrzeugbestand mit der Notwendigkeit einer ausreichenden Ladeinfrastruktur, zum anderen die Verfügbarkeit und Nutzung von klimaneutral erzeugtem Strom.

In Gifhorn ist die Ladeinfrastruktur aktuell für den Bedarf angemessen ausgebaut: Die zum Laden weit überwiegend genutzten Wallboxen auf privaten Grundstücken werden durch aktuell 52 (halb-)öffentliche Ladepunkte ergänzt, deren Nutzung derzeit noch eher gering ist. Gleichzeitig werden kontinuierlich weitere kommerzielle Schnellladepunkte errichtet, vor allem an Tankstellen und Verbrauchermärkten.

Im Verbund mit anderen wichtigen Gifhorer Akteuren – vor allem den Stadtwerken, dem Netzbetreiber LSW und der Gifhorer Wohnungsbaugenossenschaft – werden die Entwicklungen verfolgt, um bei Bedarf kurzfristig und koordiniert reagieren zu können.

Dabei ist auch im Blick zu behalten, möglichst viel klimaneutral erzeugten Strom in Gifhorn anzubieten.

- eigene Potenziale: Dächer und ggf. Fassaden städtischer Gebäude mit Solarstromanlagen bestücken,
- geeignete Flächen für Solarstrom-Freiflächenanlagen identifizieren,
- Installation von Anlagen auf und an privaten Gebäuden unterstützen.

Jedes Solarstrom-Modul trägt zur lokalen Versorgungssicherheit und Erhöhung des erneuerbar erzeugtem Stromanteils bei.

**Carsharing** verbessert und garantiert Menschen mit Führerschein, insbesondere solchen ohne eigenes Kfz, die automobilen Mobilität. Manchen Menschen ermöglicht das Carsharing, ein vorhandenes Auto abzuschaffen und Ressourcen zu schonen. Drei Carsharing-Anbieter haben das Interesse zum Aufbau und Betrieb einer Flotte in Gifhorn bekundet – mit der Garantie einer Mindestauslastung als Voraussetzung.

Die Stadt sollte die Carsharing-Chance nutzen. Sie selbst kann als Ankermieter fungieren. Ergänzend sollen andere öffentliche Institutionen wie der Landkreis sowie große bzw. fahrtenintensive Betriebe zur Nutzung des Carsharing-Angebots ermuntert werden. Hier ist es städtische Aufgabe, die notwendigen fest definierten Stellplätze für die Carsharing-Fahrzeuge auszuweisen, entsprechend der StVO zu kennzeichnen und für eine Ausrüstung mit Elektroladestruktur zu sorgen.

### **Push and Pull sind nötig**

Wie oben dargestellt, stellen die drei Bausteine Mobilitätsstationen, Elektromobilität und Carsharing notwendige, aber nicht hinreichende Bedingungen für die Unterstützung und Gestaltung der Mobilitätswende dar: Die Stadtgestaltung und infrastrukturelle Ausstattung

Gifhorns verpflichten sich dem Ziel, Elektromobilität und andere alternative Mobilitätsformen zu fördern.

Verhaltensänderungen im Bereich Mobilität brauchen zweierlei:

- **Pull (ziehen):** Hohe Attraktivität (Image, Bandbreite, Gestaltung, Probierangebote, Lernunterstützung, ...) von alternativen Verkehrsträgern ist geeignet, neue Nutzer\*innen bzw. Kund\*innen anzuziehen: Sie möchten das „Neue“ ausprobieren und nähern sich ihm mit einer grundsätzlichen Sympathie, die dann im günstigen Fall durch eine positive Realität bestätigt wird und sich verfestigt: Veränderte Gewohnheiten können entstehen.
- **Push (drücken):** Bisherige feste Muster werden durch wachsende Hindernisse aufgeweicht. Für eine bislang selbstverständliche, ausschließliche Autonutzung kann das z. B. bedeuten: Preissteigerungen, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrskontrollen, Parkraumverknappung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Abbau von Privilegien gegenüber anderen Verkehrsmitteln, ...

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADAC	Allgemeiner Deutsche Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AG	Arbeitsgruppe
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
bzw.	beziehungsweise
e.G.	eingetragene Genossenschaft
e.V.	eingetragener Verein
evtl.	eventuell
GEG	Gifhorer Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft mbH
GWG	Gifhorer Wohnungsbau-Genossenschaft e.G.
KBA	Kraftfahrtbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
kWh	Kilowattstunde
nds.	niedersächsisch
NLL	Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
s.	siehe
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
Tab.	Tabelle
u. ä.	und ähnlich
u. a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
VW	Volkswagen
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
§	Paragraph
%	Prozent

## Quellenverzeichnis

### Internetquellen

- ADAC (2022): Übersicht aktuelle Elektroautos Alle Modelle URL: <https://www.adac.de/rundums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/elektroautos-uebersicht/> [Aufruf am 16.05.2022]
- ADFC (2020): Fahrradklima-Test 2020 URL: [https://fkt.object-manager.com/data/2020/Gifhorn\\_3151009\\_FKT2020.pdf](https://fkt.object-manager.com/data/2020/Gifhorn_3151009_FKT2020.pdf) [Aufruf am 14.12.2022]
- Bundesamt für Justiz (2017): Carsharinggesetz URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR223000017.html> [Aufruf am 14.12.2022]
- Bundesverband Carsharing e.V. (2022): CarSharing in Deutschland. Jahresbericht 2021/2022 URL: [https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/220627\\_bcs\\_jahresbericht2022\\_digital.pdf](https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/220627_bcs_jahresbericht2022_digital.pdf) [Aufruf am 13.12.2022]
- Energie digitalisieren (2022): Ladestationen einfach erkennen URL: <https://energie-digitalisieren.de/knowhow/e-ladestationen-einfach-erkennen-und-reservieren/> [Aufruf 22.12.2022]
- Guy Weemaes (2022) Stromtankstellenverzeichnis URL: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/> [Aufruf am 22.09.2022]
- KBA (2022): Verkehr in Zahlen 2021/2022 URL: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-xls.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-xls.xlsx?__blob=publicationFile) [Aufruf am 16.05.2022]
- mobi38 URL: <https://mobi38.de/> [Aufruf am 15.12.2022]
- NI-VORIS Niedersächsisches Vorschrifteninformationssystem (2020): Niedersächsisches Straßengesetz URL: <https://www.voris.niedersachsen.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+ND+%C2%A7+18a&psml=bsvorisprod.psml&max=true> [Aufruf am 13.12.2022]
- NLL (2020a): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 URL: <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/pdf/factsheet-final.pdf> [letzter Aufruf am 21.12.2022]
- NLL (2020b): Thesenpapier einfach laden URL: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2020/12/Thesenpapier\\_Einfach-laden.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2020/12/Thesenpapier_Einfach-laden.pdf) [letzter Aufruf am 21.12.2022]
- NLL (2022a): Gesetzeskarte URL: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/11/NOW-Gesetzeskarte\\_Nov22.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/11/NOW-Gesetzeskarte_Nov22.pdf) [letzter Aufruf am 21.12.2022]
- NLL (2022b): LadeLernTool URL: <https://ladelerntool.de/> [Registrierung und Aufruf am 20.12.2022]
- NLL (2022c): Öffentliche Ladeinfrastruktur Report September 2022 URL: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/11/oeLIS\\_Report\\_2022\\_September.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/11/oeLIS_Report_2022_September.pdf) [Aufruf am 21.12.2022]
- NLL, BMDV (2022): Einfach laden in der Kommune URL: [https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen\\_web.pdf](https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf) [letzter Aufruf am 21.12.2022]



- NOW GmbH (2014): Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: strategische und rechtliche Fragen URL: [https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/genehmigungsprozess-der-e-ladeinfrastruktur-in-kommunen\\_strategische-und-rechtliche-fragen.pdf](https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/genehmigungsprozess-der-e-ladeinfrastruktur-in-kommunen_strategische-und-rechtliche-fragen.pdf) [Aufruf am 20.12.2022]
- NOW GmbH (2022): Standorttool Strom Ladeinfrastruktur in Deutschland URL: <https://www.standorttool.de/strom/ladeinfrastruktur-in-deutschland/> [Aufruf am 20.12.2022]
- Stadt Wolfsburg (2022) E-Mobilität in Wolfsburg URL: <https://www.wolfsburg.de/Leben/MobilitaetVerkehr/E-Mobilitaet> [letzter Aufruf am 22.12.2022]
- statista (2022): Anzahl Elektroautos in Deutschland am 01.10.2022 URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/> [Aufruf am 21.12.2022]
- Wikipedia (2022): Ladestation URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Ladestation\\_\(Elektrofahrzeug\)#Ladeleistung\\_und\\_-dauer](https://de.wikipedia.org/wiki/Ladestation_(Elektrofahrzeug)#Ladeleistung_und_-dauer) [Aufruf am 22.12.2022]

### **Monografien**

- NLStBV (2022): Ladeinfrastrukturkonzept der Gemeinde Giesen  
OVG Berlin-Brandenburg (11.10.2022), AZ OVG 1 S 28/22

### **Auskünfte**

- BS Carsharing, Herr Dr. Eckhardt am 23.11.2022  
Classic Carsharing, Herr Reling am 2.11./10.11.2022  
GWG, Herr Otto am 23.11.2022  
LSW, Herr Gensicke (Vertrieb Ladestationen) und Herr Dietz (Netz, aktuelle Entwicklungen) am 20.12.2022  
PrimaShare, Herr Schröder (Geschäftsführer) und Herr Dittmann (Markenverantwortlicher) am 23.11.2022  
Regionalverband Großraum Braunschweig, Herr Matern am 28.10.2022  
Stadt Braunschweig, Herr Müller am 12.12.2022  
Stadtverkehr, Herr Denzer am 3.11.2022  
Stadtwerke Gifhorn, Herr Peters am 15.11./ 5.12./14.12.2022

### **Bilder**

- BASSt (2022): Zusatzzeichen Carsharing URL: <https://www.bast.de/SharedDocs/Bilder/DE/FB-V/verkehrszeichen/Vz2017/Z-1010-70-zip.html> [Aufruf am 14.12.2022]