

Stadt Köthen (Anhalt)

Der Oberbürgermeister

**Standortkonzept für die
öffentliche Ladeinfrastruktur
in der Stadt Köthen (Anhalt)**

Impressum

Herausgeber:

Stadt Köthen (Anhalt)
Der Oberbürgermeister

Marktstraße 1-3
06366 Köthen (Anhalt)

Konzepterarbeitung:
Dezernat 6/ Dezernat 3

Juni 2021

Inhalt

1. Anlass und Zielstellung	4
2. Rechtliche Grundlagen	5
3. Standortanalyse	7
3.1 Annahmen zum Konzept	9
3.2 Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in Köthen (Anhalt)	10
3.3 Bedarfsermittlung	11
3.4 Technische und räumliche Anforderungen	13
4. Standortkonzept	14
5. Genehmigungsverfahren	17
6. Literatur	19
Anlage 1 Stadtplan mit vorhandenen E-Ladesäulen	21
Anlage 2 Bewertung der geplanten Standorte für E-Ladesäulen (Kriterienkatalog)	22
Anlage 3 Stadtplan mit geplanten Standorten für E-Ladesäulen	34

1. Anlass und Zielstellung

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

Auf Grundlage des 2015 abgeschlossenen Pariser Abkommens hat sich Deutschland verpflichtet, durch nationale Strategien dem Klimawandel langfristig entgegenzuwirken. So hat die Bundesregierung nationale Maßnahmen bestimmt und diese im Klimaschutzplan 2050 zusammengefasst (BMU, 2016, S. 7). Der Themenkomplex Elektromobilität ist ein elementarer Bestandteil dieses Planes, um die Treibhausgasemission auf Dauer zu minimieren. Denn der Verkehrsbereich ist für knapp 20% der nationalen Treibhausgasemission verantwortlich (ebd., S. 8).

Wesentliches Ziel der Bundesregierung ist die Reduzierung der Treibhausgase bis 2050 um mindestens 80% gegenüber 1990. Zur langfristigen Reduktion der Energieverbräuche und der CO₂-Emissionen soll die Elektromobilität einen entscheidenden Beitrag leisten.

Ein weiteres Ziel der Bundesregierung auf dem Weg zur Umsetzung der Klimaziele ist es, dass 2030 sieben bis zehn Millionen Elektro-Fahrzeuge die deutschen Straßen befahren.

Nach Daten des Kraftfahrtbundesamtes sind im Jahr 2019 nur knapp 3% aller Fahrzeuge solche mit batteriebetriebenen Antriebskonzepten gewesen (KbA, 2020). Um die Zahl langfristig zu erhöhen, muss die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Fehlende Ladeinfrastruktur beeinflusst die Kaufentscheidung der Kunden für ein E-Auto; mangelnde Nutzung vorhandener Ladeinfrastruktur verhindert deren weiteren Ausbau durch entsprechende Anbieter – hier gilt es, das berühmte Ei-Henne-Prinzip zu durchbrechen und unabhängig der aktuellen Nachfrage, die Ladeinfrastruktur kurz- bis mittelfristig auszubauen.

Bis zum Zeithorizont 2030 ist zwar davon auszugehen, dass sich Preise für Batterien verringern und Modelle an Elektro-Fahrzeugen deutlich zunehmen werden, dennoch sind staatliche Unterstützungspakete notwendig, um die Absätze von Elektrofahrzeugen zu steigern.

Bis zum Zeithorizont 2030 ist weiterhin davon auszugehen, dass der Markt noch große technische Umbrüche erfahren wird. So können neue Batterie-Technologien mit ganz anderen Reichweiten und Ladezeiten verfügbar sein. Genauso könnte sich

das induktive Übernacht-Laden durchgesetzt und öffentliche Ladeinfrastruktur obsolet gemacht haben.

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

Damit Elektromobilität funktionieren kann, müssen verschiedene Akteure auf Bundes-, Landes und kommunaler Ebene sowie Personen in Wirtschaft und in Unternehmen gemeinsam an dieser Aufgabe arbeiten (BMVI, 2014, S. 1). Dabei kommt den Kommunen in der Umsetzung und in der Errichtung der Ladeinfrastruktur eine entscheidende Rolle zu Teil. Die deutschen und europäischen Vorgaben können mithin nur erreicht werden, wenn die Kommunen vor Ort Elektromobilität vorantreiben. Um die Elektromobilität vor Ort strategisch, bedarfsgerecht, effizient und zeitsparend umzusetzen, bietet sich die Erarbeitung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes an.

Die Betrachtung der Ladeinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr wird in diesem Konzept aufgegriffen und untersucht. Es soll als Arbeits- und Entscheidungshilfe für die Kommunalpolitiker der Stadt Köthen, beteiligte Behörden und Betreiber von Ladeinfrastruktur dienen. Ziel der Stadt Köthen ist die Förderung der Elektromobilität; diese ist eine wesentliche Maßnahme zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele. Es werden die potentiellen Nutzer der Ladeinfrastruktur und deren Bedürfnisse untersucht und Standortvorschläge für die Schaffung weiterer E-Ladestationen im öffentlichen Bereich unterbreitet.

Die Stadt Köthen wird die Rahmenbedingungen für die Schaffung der öffentlichen E-Ladekapazitäten schaffen und unterstützt die Vorhaben zum Bau von Ladesäulen. Es müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um eine marktwirtschaftliche Betreibung der Elektroladestationen, analog dem herkömmlichen Tankstellennetz, zu ermöglichen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur soll grundsätzlich durch Inverstoren erfolgen.

Im Einzelfall kann es sinnvoll sein, dass die Stadt im Zusammenhang mit der Investition in geförderte städtische Infrastrukturmaßnahmen auch Ladesäulen errichtet.

2. Rechtliche Grundlagen

Eine wichtige gesetzliche Grundlage ist das **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)**. Hintergrund des EmoG ist die Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge zu

bevorzugen. Das Gesetz soll damit einen ersten Anreiz schaffen, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu erwerben. Zu den Elektrofahrzeugen gehören rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, Plug-In-Hybride sowie Fahrzeuge mit Brennstoffzellentechnologie (§ 2 EmoG). Solche Bevorteilungen sind u. a. möglich für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen. Von den Bevorzugungen können jedoch auch nur solche Elektrofahrzeuge Gebrauch machen, welche mit einem E-Kennzeichen ausgestattet sind.



Abbildung 1: Kennzeichen für Elektrofahrzeuge
(Abschnitt 5a FZV)

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Ladeinfrastrukturkonzeptes werden mit Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge nicht betrachtet.

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

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

„Um die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen kurz- bis mittelfristig zu erhöhen und somit den Klima- und Umweltschutzziele zu entsprechen, muss die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte erhöht werden, unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage. Ziel ist es, eine Grundversorgung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu etablieren, die ein verlässliches Reisen mit Elektrofahrzeugen, auch auf langen Strecken, ermöglicht. Mit Hilfe einer zielorientierten Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte wird die somit induzierte Ladenachfrage für tragfähige Geschäftsmodelle ausreichen. Diesen Weg geht der Elektrofahrzeughersteller Tesla, der bereits 350 Schnellladepunkte und 550 Normalladepunkte in Deutschland aufgebaut hat (Tesla, 2017). Auch die Bundesregierung verfolgt diese Strategie mit den Modellregionen Elektromobilität, der Initiative Schaufenster Elektromobilität, der Kaufprämie und den steuerlichen Vorteilen für Besitzer von Elektrofahrzeugen. Bevorzugungen im Straßen- und ruhenden Verkehr sowie ein Förderprogramm für Ladeinfrastruktur ergänzen die Strategie.

Sobald die Nachfrage nach öffentlich zugänglichen Ladepunkten, bedingt durch die zunehmende Anzahl an Elektrofahrzeugen, die Entstehung tragfähiger Geschäftsmodelle zulässt, endet die staatliche Unterstützung und der Markt entwickelt sich aus eigenem Antrieb weiter.

Übertragen auf Sachsen-Anhalt heißt dies, dass das Ladeinfrastrukturkonzept als Impuls zum Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur verstanden werden sollte. Sein zeitlicher Fokus umfasst daher einen kurz- bis mittelfristigen Planungshorizont. Eine dauerhafte Aufgabe des Landes Sachsen-Anhalt auf dem Gebiet der Ladeinfrastruktur kann hiermit indes nicht verbunden sein. (Quelle: Ladeinfrastrukturkonzept Sachsen-Anhalt).

Zum 25.3.2021 ist das **GEIG – Gebäude-** von Wohngebäuden **Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz** in Kraft getreten. Durch das Gesetz werden Bauherren verpflichtet, Stellplätze mit Ladeinfrastruktur (LIS) auszustatten bzw. Ladepunkte zu schaffen. Bei Neubau und größeren Sanierungen von Wohngebäuden mit jeweils mehr als 10 Stellplätzen ist jeder Stellplatz mit LIS auszustatten. Bei Nichtwohngebäuden ist jeder 5. Stellplatz mit LIS auszustatten und zusätzlich mind. 1 LP zu schaffen.

Das **Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG** stärkt die Rechte des Mieters auf Schaffung von Ladeinfrastruktur in den Wohngebäuden.

3. Standortanalyse

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

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

Als **öffentlicher Raum** werden im Konzept Räume bezeichnet, die aus einer öffentlichen Verkehrsfläche und angrenzenden privaten oder öffentlichen Gebäuden bestehen. Die Fläche gehört der Gemeinde oder einer Körperschaft öffentlichen Rechts und ist der Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich. Dazu gehören Verkehrsflächen, Parkanlagen, öffentlich zugängliche Plätze.

Halböffentliche Räume befinden sich auf privatem Grund, können allerdings von einem unbestimmten Personenkreis, ggf. unter zeitlicher Einschränkung genutzt werden. Bsp. Einkaufsmärkte.

Private Räume besitzen keine allgemeine Zugangsmöglichkeit und können für das Ladeinfrastrukturkonzept nicht genutzt werden.

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

Regelmäßige Ladung

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

Schnellladung

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

Zwischenladung

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

Weist eine Kommune kostenlose Parkplätze an Ladepunkten aus, besteht für lokale Elektroauto-Fahrer ein besonderer Anreiz in Innenstädte zu fahren, in denen Verbrenner nur nach langer Suche einen Parkplatz bekommen. In der gegenwärtigen Markthochlaufphase ist dieser Anreiz ausdrücklich gewollt, führt aber auch dazu, dass Ladesäulen in Innenstädten von Fahrzeugen belegt sein können, die eigentlich keine Ladung benötigen. Die kostenfreie Bereitstellung von E-Parkplätzen führt zu Einnahmeausfällen von jährlich 1.500 – 2.000 Euro/ Stellplatz in Köthen (Quelle Ordnungsamt Köthen).

In der Diskussion um geeignete Ladeinfrastruktur-Konzepte wird dem Infrastrukturausbau an Park & Ride Parkplätzen eine hohe Beachtung geschenkt. Insbesondere Elektroautofahrern aus dem Umland sollen ausreichend Ladepunkte an ÖPNV-Haltestellen bzw. Bahnhöfen angeboten werden.

Konkrete Erfahrungen bezüglich Ladeinfrastruktur an Park & Ride Parkplätzen zeigen hingegen, dass der Bedarf eher gering ist:

Elektroautobesitzer reisen statistisch i.d.R. aus 10 – 20 km an. Die Anreise erfolgt meistens mit einer vollgeladenen Batterie, weil niemand das Risiko eingehen will, frühmorgens keinen freien Ladepunkt zu finden. (Quelle Teamred, Elektromobilität Landkreis Ebersberg)

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die geladene Energiemenge sehr gering ist. Nach erfolgter Ladung – i.d.R. in weniger als einer Stunde – blockieren die Fahrzeuge den Ladepunkt für den restlichen Tag. Die durchschnittliche Verweildauer an einem Park & Ride Parkplatz beträgt 10 – 11 Stunden. Insofern ist es sinnvoll, Ladeparkplätze mit geringer Ladeleistung bereitzustellen.

3.1 Annahmen zum Konzept

Derzeit findet ein Großteil der Ladevorgänge im privaten Raum statt (NPE, 2017, S. 15). Privater Raum bezieht sich dabei auf die Ladung zu Hause, in der Tiefgarage eines Mehrfamilienhauses oder auch auf eine Ladung auf dem Firmengelände des Arbeitgebers. Nur 15% aller Aufladungen finden an öffentlich zugänglichen Standorten statt. Dazu zählen alle Orte des **öffentlichen** und **halböffentlichen Raumes**. Ein halböffentlicher Platz hat einen privaten Eigentümer, ist aber für die Öffentlichkeit tatsächlich zugänglich (§ 2 Nr. 9 LSV). Hierunter fallen beispielsweise Parkmöglichkeiten vor Einkaufszentren. Für das Standortkonzept sind dementsprechend auch nur öffentliche oder halböffentliche Plätze interessant.

Für die Stadt Köthen (Anhalt) bedeutet das, eher öffentlich zugängliche Ladepunkte mit dem Zweck der Zwischenladung zu schaffen. Für Köthen (Anhalt) als Mittelzentrum sollten Ladepunkte an zentralen Orten der Regelfall sein. Dennoch sind insbesondere die Parkplätze in Kleinstädten rar, sodass die Aufstellung von Ladesäulen zum Wegfall von allgemeinen Parkflächen führt. Der Betreibende erwirtschaftet zum jetzigen Stand nicht annähernd die Parkgebühren, welche eigentlich für das Parken anfallen würden, so dass die Umlage der wegfallenden Parkgebühren auf den Betreibenden keine Option ist. Dennoch ist zum jetzigen Zeitpunkt der Markthochlaufphase die stadteigene Förderung solcher Ladesäulen ausdrücklich gewollt, sodass bis zum 31.12.2022 kein Ausgleich für wegfallende Parkgebühren erhoben werden soll.

Für die Zeit nach dem 31.12.2022 ist zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, ob vertragliche Regelungen zur Entschädigung der Parkgebühren geboten sind. Dennoch ist hierbei eine neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen. Nach jetziger Prognose werden sich die Ladesäulen auch im Jahr 2023 noch nicht rentieren.

Des Weiteren ist der Aufbau von Ladesäulen an Park & Ride Parkplätzen Bestandteil mehrerer Diskussionen. So sollen Fahrzeugführende aus dem Umland Ladepunkte an Bahnhöfen oder an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs vorfinden,

umso die Innenstädte vom Autoverkehr zu entlasten. Aufgrund langer Standzeiten können zu diesem Zweck Ladeparkplätze mit geringer Ladeleistung bereitgestellt werden.

Da die Schnellladepunkte mehr Leistung pro Stunde übertragen können, nimmt die Ladung folglich weniger Zeit in Anspruch. Hierbei ist zu beachten, dass nicht jedes Elektrofahrzeug aufgrund der technischen Voraussetzungen an jedem Punkt geladen werden kann (Reinke, 2014, S. 83-86). Beispielsweise können in der Regel Plug-In-Hybride nicht schnell geladen werden. Im Ergebnis können nicht nur Schnellladesäulen erbaut werden, es kommt auch auf Normalladesäulen an, um die Vielzahl an Elektro-Fahrzeugführende anzusprechen. Am besten wäre eine Kombination aus Beidem an einer Ladesäule. Zudem belaufen sich die Investitionsausgaben für einen DC-Ladepunkt bei knapp 35.000 EUR und liegen in der Regel um das Zehnfache höher als bei AC-Ladepunkten mit ca. 2.000 – 4.000 EUR. Ansonsten gibt es auch Ladepunkte mit geringer Ladeleistung (bis 3,7 Kilowatt), welche an die normalen Haushaltssteckdosen anknüpfen. Sie stellen eine günstige Variante für das Eigenheim dar, sind für den öffentlichen Bereich jedoch nicht umzusetzen.

3.2 Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in Köthen (Anhalt)

In der Stadt Köthen (Anhalt) einschließlich der Ortsteile sind zum Stichtag 27.01.2021 insgesamt 12.789 PKW zugelassen. Darunter sind 31 rein batterieelektrische Fahrzeuge. Das entspricht einem Anteil von 0,24 Prozent.

Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes sind im Jahr 2019 in Deutschland knapp 3% aller Fahrzeuge solche mit batteriebetriebenen Antriebskonzepten gewesen (KbA, 2020).

Damit liegen die Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen in Köthen weit unter dem Bundesdurchschnitt.

Datum	Zugelassene PKW in Köthen einschl. Ortsteile	Zugelassene PKW batterieelektrisch und Hybridfahrzeuge	PKW batterieelektrisch und Hybridfahrzeuge Firmenzulassung	PKW batterieelektrisch und Hybridfahrzeuge Privatzulassung
4.2.2020	12.779	13	10	3
27.1.2021	12.789	31	16	15

Derzeit sind in Köthen (Anhalt) sechs öffentlich zugängliche Ladesäulen mit zwölf Ladepunkten errichtet wurden. Die Möglichkeit der Schnellladung findet sich dabei nur im halböffentlichen Raum wieder (Stadtplan Anlage 1).

Betreiber mit Standort	Raumtyp	A Normal- ladepunkt	B Schnell- ladepunkt	Verbrauch 2019 kWh	Anzahl Lade- vorgänge
Köthen Energie Lelitzer Straße	Halb- öffentlich	2		189	28
Köthen Energie Marktstraße	Öffentlich	1		954	129
EnviaM Dessauer Straße	Halb- öffentlich	1	1	1.831	136
Hotel Anhalt Ludwigstraße	Halb- öffentlich	2		1.150	85
EnviaM* Große Badergasse	Öffentlich	2		/	/
EnBW* Merziener Straße	Halb- öffentlich	1	2	/	/

**Ladesäulen wurden erst im zweiten Halbjahr des Jahres 2019 aufgestellt*

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

3.3 Bedarfsermittlung

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

In die Bedarfsermittlung gehen neben der Anzahl von zugelassenen Elektro-Fahrzeugen auch die Bevölkerungszahl der jeweiligen Stadt ein. Inwiefern sich die Anzahl der Elektro-Fahrzeuge erhöhen wird, kann nur gemutmaßt werden. Das MLV hat als Basis ein HochlaufszENARIO des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur für die weitere Bedarfsermittlung zu Grunde gelegt, welche für das Jahr 2020 500.000 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge vorgesehen haben (BMVI, 2016, S. 11). Unter den gegebenen Umständen im Jahr 2017 (45,8 Millionen PKW in Deutschland an 1,2 Millionen PKW in Sachsen-Anhalt) bedeuten 500.000 reine Elektro-Fahrzeuge einen anteiligen Betrag von 13.100 reinen Elektro-Fahrzeugen für Sachsen-Anhalt.

Dennoch führt die europäische Union einen Richtwert von einem Ladepunkt pro 10 Elektro-Fahrzeuge an (Richtlinie 2014/94/EU). Mithin führt das MLV nach dieser Rechnung ca. 1.310 Ladepunkte als erforderlich aus.

Das Konzept des MLV und die weitere Berechnung verfolgt nun weiter die Annahme, dass sich die Notwendigkeit von Ladepunkten in dicht besiedelten Städten von dem in ländlichen Räumen unterscheidet (MLV, Ladeinfrastrukturkonzept 2018, S. 41). Mithin sollte Mindestausstattung an Ladeinfrastruktur proportional zum Bevölkerungsstand verlaufen. Es wird empfohlen, dass der Landkreis Anhalt-Bitterfeld mit einer Bevölkerungszahl von 164.817 (Stand 31.12.2015) als Mindestmaß 96 öffentlich zugänglichen Ladepunkten vorhalten sollte. Für Köthen (Anhalt) als zentralen Ort bedeutet das, dass die Stadt mittelfristig **27 öffentlich-zugängliche Ladepunkte (22 Normallade- und fünf Schnellladepunkte)** errichten sollte (ebd., S. 44). Wie bereits oben erwähnt, gibt es im Stadtgebiet derzeit zwölf öffentlich zugängliche Ladepunkte. Davon sind drei Ladepunkte Schnellladepunkte und neun Ladepunkte Normalladepunkte. Insgesamt ergibt sich damit ein zusätzlicher Bedarf von

**15 öffentlich zugänglichen Ladepunkten
(13 Normalladepunkte und zwei Schnellladepunkte).**

3.4. Technische und räumliche Anforderungen

Um nun weitere Standorte für mögliche Ladepunkte zu identifizieren, ist den Nutzungsbedürfnissen auf den Grund zu gehen. Dabei sind die Bedürfnisse der Anbieter und der künftigen Nutzer zu betrachten. Hinzu kommt die Standortunterscheidung je Art des Ladepunktes.

Ladesäule	AC-Ladesäule
Bedürfnisse Nutzende	- Kombination Laden und länger dauernden Aktivitäten - Integration in den Tagesablauf - Attraktivität als Ladestandort - Erreichbarkeit - Sichtbarkeit - Verlässlichkeit - Sicherheit - geringer Parkdruck durch andere Fahrzeuge - Kombination verschiedener Formen ÖPNV
Geeignete Standorte	- Öffentliche Parkflächen Innenstadt - Öffentliche Parkplätze Wohngebiete - Schnittstellen zum ÖPNV, Bahnhof, - Parkhäuser Innenstadt - Parkflächen Handel und Gewerbe - Stellplätze Arbeitgeber

Für den künftigen Investor sind zunächst folgende Ausschlusskriterien entscheidend:

- Flächenverfügbarkeit
- bauliche und technische Eignung der Fläche
- straßenrechtliche Eignung
- städtebauliche Eignung und
- Beachtung spezieller Schutznormen (Denkmalschutz, Naturschutz)

Die weitere Prüfung der Standorteignung aus Sicht des Investors beinhaltet folgende Kriterien:

- baulicher und elektrotechnischer Aufwand,
- Aufwand im Verwaltungsverfahren,
- Attraktivität und Repräsentativität der Lage, Wahrnehmbarkeit und

- Erreichbarkeit
- Erweiterbarkeit des Standortes

Aus Nutzersicht bestehen folgende Bedürfnisse:

- Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit, Beleuchtung, Sicherheit
- Attraktivität als Ladestandort, Zentralität und Verbindung zu anderen Aktivitäten (Normalladesäule) bzw. Anbindung an Bundes- und Landesstraßen (Kurzladen)
- Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten (Bsp. Pendler – ÖPNV, Bahn)
- geringer Parkdruck durch andere Nutzer

4. Standortkonzept

Die folgenden Standorte wurden nach diesen Eigenschaften aus Anbieter- und Nutzerperspektive analysiert. Das jeweilige Kriterium wurde auf Grundlage einer Skala von eins bis fünf bewertet, um der möglichen Fläche eine Gesamtpunktzahl zu geben und sie so mit den anderen Flächen zu vergleichen. Dabei bedeutet die Zahl eins, dass das jeweilige Kriterium sehr schlecht und die Zahl fünf, dass das Kriterium sehr gut erfüllt wurde. Die Felder wurden dann entsprechend ihrer Wichtigkeit priorisiert. Der Standort mit der höchsten Gesamtpunktzahl (Höchstpunktzahl 5,00) erfüllt die Kriterien am besten.

Standortkriterien aus der Anbieterperspektive

B. 1 geringer baulicher und elektronischer Aufwand

- 5 Tiefgaragen Normalladeplatz (NLP)
- 4 Tiefgarage Schnelladeplatz (SLP)/ Innenstadt NLP/ Wohnsiedlung NLP
- 3 Innenstadt SLP/ Wohnsiedlung SLP
- 2 Privat-/Gewerbebereich NLP
- 1 Privat-/Gewerbebereich SLP

B. 2 Aufwand Genehmigungsverfahren

- 5 kein Aufwand
- 4 halböffentlicher Raum
- 3 halböffentlicher Raum mit Sondervorschriften
- 2 öffentlicher Raum
- 1 öffentlicher Raum mit Sondervorschriften

B.3 Attraktivität und Repräsentativität Lage

- 5 Einzelhandel/ Einkaufsmöglichkeiten
- 4 Wohnsiedlungen
- 3 ÖPNV
- 2 Standort eher nicht besucht
- 1 Standort gar nicht besucht

B.4 Erweiterbarkeit

- 5 sehr gut zu erweitern
- 4 gut zu erweitern
- 3 mittelmäßig zu erweitern
- 2 schlecht zu erweitern
- 1 nicht zu erweitern

Standortkriterien aus der Nutzerperspektive

C.1 Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit

- 5 sehr gut zu erreichen
- 4 gut zu erreichen
- 3 mittelmäßig zu erreichen
- 2 schlecht zu erreichen
- 1 gar nicht zu erreichen

C.2 Attraktivität als Ladestandort

- 5 Einzelhandel/ Einkaufsmöglichkeiten
- 4 Wohnungssiedlungen
- 3 ÖPNV
- 2 Standort eher nicht besucht
- 1 Standort gar nicht besucht

C.3 Verknüpfung ÖPNV

- 5 Bus und Bahnhof
- 4 Bus mit 2 Buslinien oder Bahnhof
- 3 Bus mit einer Buslinie
- 2 Nähe zur Haltestelle
- 1 Keine Haltestelle in nächster Nähe

C. 4 Parkdruck durch andere Fahrzeuge

- 5 Kein Parkdruck
- 4 Gewerbegebiet/ Wohnsiedlung
- 3 gut genutzte Parkflächen Innenstadt
- 2 sehr gut genutzte Parkflächen Innenstadt
- 1 ÖPNV

Die Bewertung der zusätzlich vorgeschlagenen Standorte entsprechend Kriterienkatalog ist als **Anlage 2** beigefügt.

Im Ergebnis werden die folgenden Standorte für die Errichtung weiterer Elektroladesäulen im öffentlichen und halböffentlichen Raum vorgeschlagen:

Standort	Raumtyp	Standort-merkmale	Bewertung (1,00 bis 5,00)	Normal-lade-punkt	Schnell-lade-punkt
Tiefgarage Wallstraße	Halböffentlicher Raum	Innenstadt, Anbindung ÖPNV	4,55	2	1
Tiefgarage Ritterstraße	Halböffentlicher Raum	Innenstadt, Tourismus	4,45	2	1
Hochschule Anhalt	Halböffentlicher Raum	Bildung	4,40	2	2
Am Ratswall Parkplatz „Badewelt“	Halböffentlicher Raum	Nähe Innenstadt, Tourismus	4,30	2	1
Bärteich-promenade	Öffentlicher Raum	Zufahrtsstraße Innenstadt, Anbindung ÖPNV	4,25	2	
Rüsternbreite	Halböffentlicher Raum	Wohngebiet	4,10	2	2
Neustädter Platz/Schloss/ Lindenstraße	Öffentlicher Raum	Innenstadt	4,10	1	1
OdG-Platz Eduardstraße	Öffentlicher Raum	Wohngebiet	3,90	1	1
Gewerbegebiet Ost/ Kaufland	Halböffentlicher Raum	Einzelhandel, Nähe B6N	3,90	1	1
Gewerbegebiet West/ E-Center	Halböffentlicher Raum	Einzelhandel, Nähe B6N	3,90	1	1
Parkplatz „Altes Gleis“ Bahnhof	Öffentlicher Raum	Anbindung ÖPNV	3,30	2	
Flugplatz	Öffentlicher Raum	Künftige Gewerbeflächen, Nähe B6N	2,85	2	2
Gesamt				20	13

Die geplanten Standorte für Elektroladesäulen im öffentlichen und halböffentlichen Raum sind in Anlage 3 dargestellt. Hierbei handelt es sich um - aus Sicht der Stadt geeignete und attraktive Standorte.

Es besteht jederzeit die Möglichkeit, auch auf anderen Standorten im öffentlichen oder halböffentlichen Raum E-Ladesäulen zu errichten. Hierbei sind Aspekte wie Bedarf an Ladeinfrastruktur, insbesondere in Wohngebieten mit Geschosswohnungsbauten, Entwicklung der Zulassungszahlen für E-Autos usw. relevant. Beispielhaft sind hier die Standorte Wohngebiet Rüsternbreite oder Joh.-Seb.-Bach-Straße am Stadion genannt.

Das vorliegende Konzept hat aus vorgenannten Gründen empfehlenden Charakter.

5. Genehmigungsverfahren

Möchte ein Investor eine öffentlich nutzbare Ladesäule im öffentlichen Verkehrsraum errichten, ist beim Ordnungsamt der Stadt Köthen (Anhalt) ein entsprechender schriftlicher Antrag zu stellen. Auf Nachfrage beim Sachbearbeiter für Sondernutzung erhält man u. a. den entsprechenden Antrag auf Sondernutzung im öffentlichen Verkehrsraum zur Aufstellung einer Ladesäule.

Das Genehmigungsverfahren lässt sich in zwei Phasen unterteilen.

In der ersten Phase wird über die Genehmigungsfähigkeit des beantragten Standortes für den Bau einer öffentlich nutzbaren Ladesäule entschieden. Dafür muss beim Ordnungsamt der Stadt Köthen ein vollständig ausgefüllter Antrag inklusive aller erforderlichen Unterlagen eingereicht werden.

Der zuständige Sachbearbeiter für Sondernutzung kontrolliert den Antrag auf Vollständigkeit und fordert gegebenenfalls noch fehlende Unterlagen nach. Anschließend wird der Antrag inklusive aller Unterlagen innerhalb der Verwaltung an die fünf zu beteiligenden Stellen im Rahmen eines Anhörungsverfahrens weitergeleitet. Die Fachämter müssen den Antrag unter den jeweiligen wichtigen Aspekten ihres Zuständigkeitsbereiches prüfen und im Anschluss dem Ordnungsamt eine Stellungnahme zuarbeiten. Erst wenn der zuständige Sachbearbeiter für Sondernutzung alle Rückläufe mit den Stellungnahmen erhalten hat, können diese ausgewertet und somit über die Genehmigungsfähigkeit des Standortes der Ladesäule entschieden werden. Aufgrund dieser Vorgehensweise ist eine Bearbeitungszeit von acht Wochen, ab Antragsingang, erforderlich.

Sollte dem Bau einer Ladesäule an dem beantragten Standort zugestimmt werden, wird zwischen dem Antragsteller und der Stadt Köthen ein Vertrag abgeschlossen.

In der zweiten Phase geht es nach der Genehmigung um die Errichtung der Ladesäule. Da hierfür Tiefbauarbeiten erforderlich sind, muss beim Ordnungsamt der Stadt (Köthen) eine Schachterlaubnis sowie eine Verkehrsrechtlichen Anordnung nach der Straßenverkehrsordnung beantragt werden. Die dafür benötigten Anträge hat der Antragsteller bereits mit dem Antrag zur Aufstellung einer Ladesäule erhalten. Wurde die Genehmigung erteilt und die Anordnung erlassen, können die Schachtarbeiten durchgeführt werden. Nach der Beendigung der Arbeiten und der Aufstellung der Ladesäule, wird durch die örtliche Straßenverkehrsbehörde die Festbeschilderung der Ladesäule sowie der Stellflächen angeordnet.

Bevorzugte Beschilderung – Anpassung aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten vor Ort möglich:



elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen nur während des Ladevorganges parken

Bodenmarkierungen können die Zweckbestimmung der Stellflächen *ergänzend* verdeutlichen.

6. Literatur

EmoG Elektromobilitätsgesetz

Europäische Richtlinie für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)

Ladesäulenverordnung Sachsen-Anhalt 1.6.2017

Ladeinfrastrukturkonzept Stadt Wolfsburg 2016

Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Landeshauptstadt Potsdam

BMVI (2014): Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: Strategische und Rechtliche Fragen, online verfügbar unter https://www.starterset-elektromobilität.de/content/3-Infothek/2-Publikationen/35-genehmigungsprozess-der-e-ladeinfrastruktur-in-kommunen/genehmigungsprozess_der_e-ladeinfrastruktur_in_kommunen.pdf

BMVI (2016): Nationaler Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als Teil der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU.

Bundesregierung (o.J.): Neue Perspektiven im Klimaschutz - Verkehr, online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896>,

Bundesregierung (2014): Ziele der Bundesregierung – Bis 2030 die Treibhausgase halbieren, online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaziele-und-sektoren-1669268>,

KbA (2020): Fahrzeugzulassungen 2019: Jahresbilanz, online verfügbar unter https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2016_2020/2020/Fahrzeugzulassungen/pm01_2020_n_12_19_pm_komplett.html?nn=2562684,

MLV (2018): Ladeinfrastrukturkonzept Sachsen-Anhalt, online verfügbar unter https://mlv.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MLV/Service/Publikationen/Ladeinfrastrukturkonzept_Sachsen-Anhalt.pdf,

NPE (2015): Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland: Statusbericht und Handlungsempfehlungen 2015, online verfügbar unter <https://www.acatech.de/publikation/ladeinfrastruktur-fuer-elektrofahrzeuge-in-deutschland-statusbericht-und-handlungsempfehlungen/>,

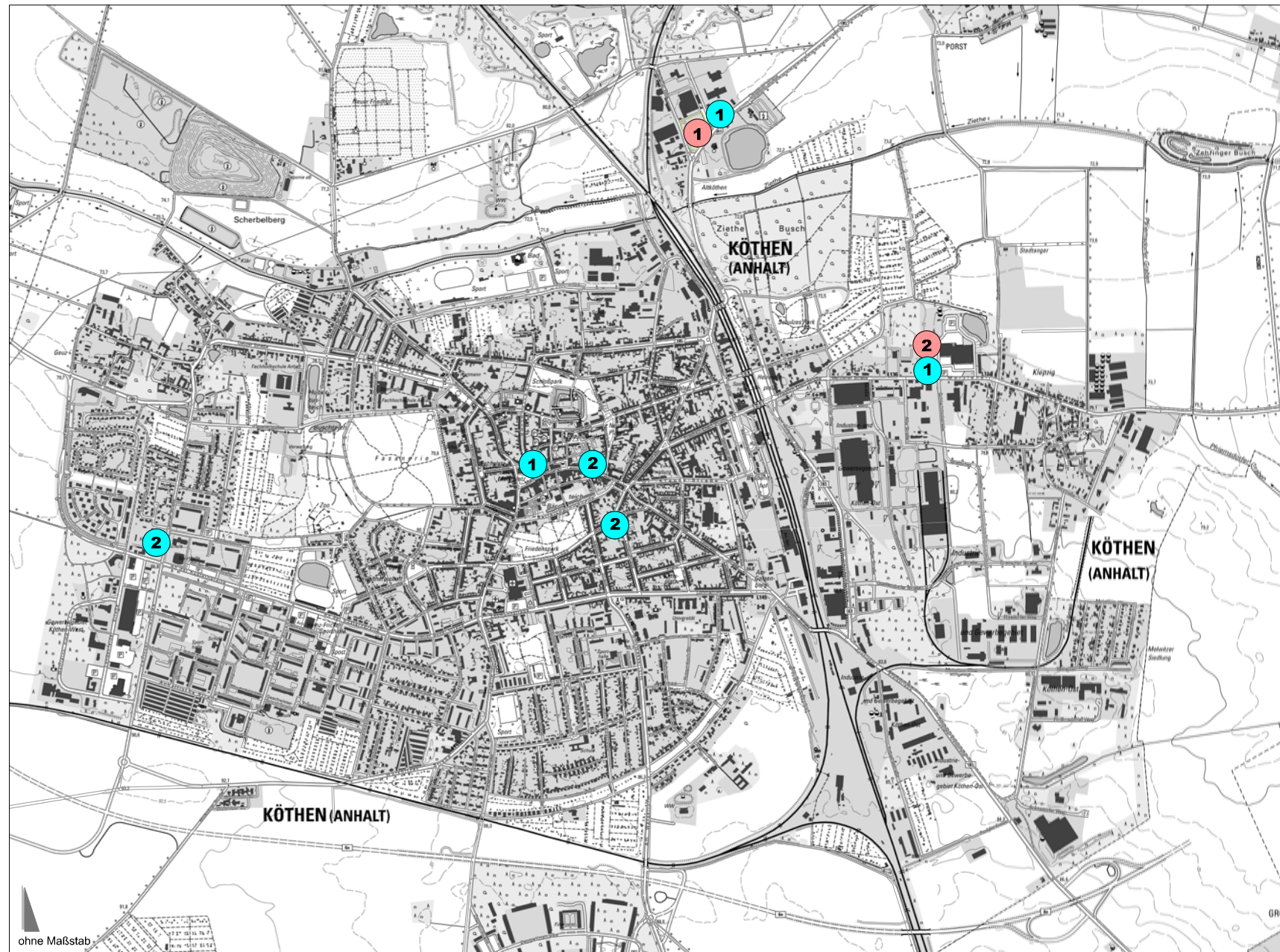
Teamred: Abschlußbericht Elektromobilität Landkreis Ebersbach

Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG

GEIG – Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz

Anlagen

- Anlage 1 Stadtplan mit vorhandenen E-Ladesäulen
- Anlage 2 Bewertung der geplanten Standorte für E-Ladesäulen
 (Kriterienkatalog)
- Anlage 3 Stadtplan mit geplanten Standorten für E-Ladesäulen



Übersicht zu den vorhandenen Standorten AC- und DC- Ladepunkten im Stadtgebiet

Anlage 2

Bewertung der geplanten Standorte E-Ladesäulen (Kriterienkatalog)

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 1
Ladebeschreibung

Bärteichpromenade
öffentlicher Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	4	0,8
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	1	0,05
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	3	0,15
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	5	0,5
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	4	0,4
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	2	0,1

Gesamtpunktzahl	4,25
------------------------	-------------

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 2
Ladebeschreibung

Neustädter
Platz/Schloss/Lindenstraße
öffentlicher Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	3	0,6
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	1	0,05
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	5	0,5
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	3	0,3
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	3	0,15

Gesamtpunktzahl	4,1
------------------------	------------

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 3
Ladebeschreibung

OdG-Platz
Eduardstraße
Öffentlicher Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	4	0,8
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	2	0,1
B.3	Attraktivität der Lage	20%	4	0,8
B.4	Erweiterbarkeit	5%	4	0,2
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	4	0,4
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	4	1,0
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	4	0,4
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	4	0,2

Gesamtpunktzahl	3,9
------------------------	------------

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 4

Ladebeschreibung

Parkplatz "Altes
Gleis"

Öffentlicher Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	4	0,8
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	2	0,1
B.3	Attraktivität der Lage	20%	3	0,6
B.4	Erweiterbarkeit	5%	4	0,2
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	3	0,3
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	3	0,75
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	5	0,5
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	1	0,05

Gesamtpunktzahl

3,3

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 5

Merziener Straße, Kaufland

Ladebeschreibung

Halböffentlicher

Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	1	0,2
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	4	0,2
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	5	0,5
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	3	0,3
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	4	0,2

Gesamtpunktzahl

3,9

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 6

Langenfelder Straße, E-Center

Ladebeschreibung

Halböffentlicher

Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		1 X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		4 X
A.3	städtebauliche Belange		5 X
A.4	spezielle Schutznormen		5 X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	1	0,2
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	4	0,2
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	5	0,5
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	3	0,3
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	4	0,2

Gesamtpunktzahl

3,9

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 7

Ritterstraße
Tiefgarage
Halböffentlicher
Raum

Ladebeschreibung

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	5	1
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	4	0,2
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	3	0,3
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	3	0,3
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	3	0,15

Gesamtpunktzahl	4,45
------------------------	-------------

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 8

Wallstraße Tiefgarage

Ladebeschreibung

Halböffentlicher

Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	5	1
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	4	0,2
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	3	0,3
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	4	0,4
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	3	0,15

Gesamtpunktzahl	4,55
------------------------	-------------

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 9

Flugplatz
Halböffentlicher
Raum

Ladebeschreibung

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	4	0,8
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	1	0,05
B.3	Attraktivität der Lage	20%	2	0,4
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	3	0,3
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	2	0,5
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	3	0,3
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	5	0,25

Gesamtpunktzahl	2,85
------------------------	-------------

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 10

Rüsternbreite
Halböffentlicher
Raum

Ladebeschreibung

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	4	0,8
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	3	0,15
B.3	Attraktivität der Lage	20%	4	0,8
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	5	0,5
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	4	1
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	4	0,4
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	4	0,2

Gesamtpunktzahl	4,1
------------------------	------------

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

Standort 11

Ladebeschreibung

Bernburger Str., Hochschule

Anhalt

Halböffentlicher

Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	4	0,8
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	3	0,15
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	4	0,2
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	5	0,5
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	3	0,3
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	4	0,2

Gesamtpunktzahl

4,4

Bewertungsbogen Ladestandorte Stadt Köthen (Anhalt)

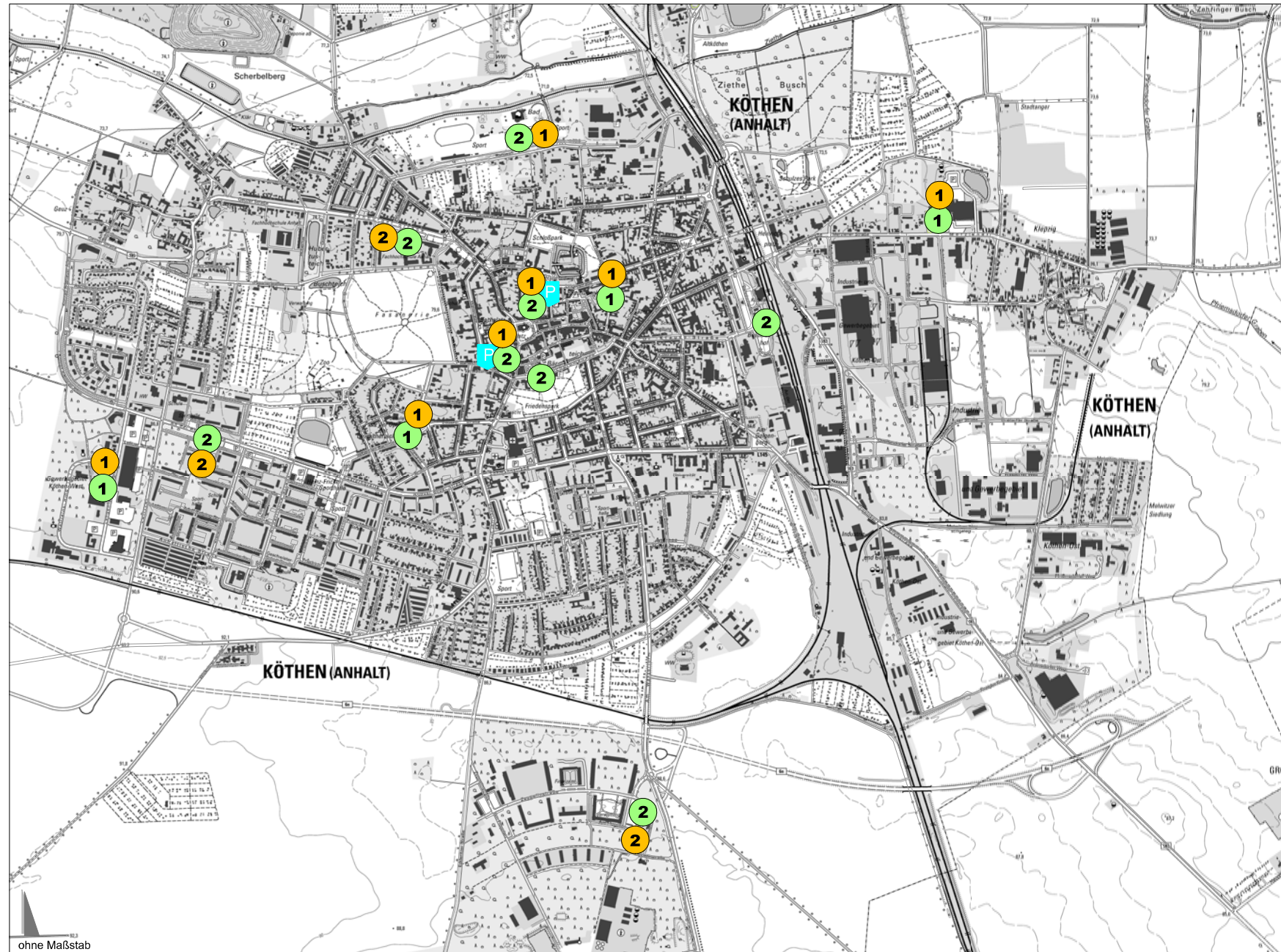
Standort 12
Ladebeschreibung

Am Ratswall, Parkplatz Badewelt
Halböffentlicher Raum

Grundsätzliche Standorteignung (Ausschlusskriterien)		Ja	Nein
A.1	Verfügbarkeit der Fläche		X
A.2	bauliche und technische Eignung der Fläche		X
A.3	städtebauliche Belange		X
A.4	spezielle Schutznormen		X

Bewertung der Standorteignung				
		Bewertung		
<i>Anbieterperspektive</i>		Prozent	1-5	Ergebnis
B.1	baulicher Aufwand für Herstellung und Elektroanschluss	20%	3	0,6
B.2	Aufwand Verwaltungsverfahren	5%	4	0,2
B.3	Attraktivität der Lage	20%	5	1
B.4	Erweiterbarkeit	5%	5	0,25
<i>Nutzerperspektive</i>				
C.1	Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Zugänglichkeit	10%	5	0,5
C.2	Attraktivität als Ladeort	25%	5	1,25
C.3	Verknüpfung ÖPNV	10%	3	0,3
C.4	Parkdruck durch andere Nutzer	5%	4	0,2

Gesamtpunktzahl	4,3
------------------------	------------



ohne Maßstab

Topografische Karte (DTK)
 (c) GeoBasis-DE/LVermGeo LSA
 2020 / A18-311-2010-7

Stand: 06/2021

- AC - Ladepunkt
- DC - Ladepunkt

Übersicht zu den geplanten Standorten Normal- und Schnell- Ladepunkten im Stadtgebiet