

Standortkonzept für öffentliche E-Ladesäulen (auf städtischen Flächen) in Lippstadt

Stand: 12. Juni 2025



Einleitung	Seite 3
Ladeinfrastruktur in der Altstadt	Seite 7
Ladeinfrastruktur in der Kernstadt	Seite 10
Ladeinfrastruktur in den Ortsteilen	Seite 18
Ausblick	Seite 34

Aktuelle Rahmenbedingungen der Elektromobilität

Das Land NRW soll bereits im Jahr 2045 treibhausgasneutral wirtschaften und somit einen Beitrag zur Eindämmung des weltweiten Temperaturanstiegs leisten. Ein maßgebliches Handlungsfeld ist die **klimafreundliche Transformation des Verkehrssektors**. Die Elektromobilität leistet hier einen wichtigen Beitrag für die Erreichung der Klimaschutzziele. Laut Bundesregierung sollen bis 2030 rund 15 Mio. reine Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs sein, das bedeutet rund drei Mio. Fahrzeuge in NRW.

Grundsätzliches politisches Bestreben auf Bundes- wie auf Landesebene ist es, die **Ladeinfrastruktur deutlich auszubauen**, um die Nutzerfreundlichkeit und damit die Attraktivität der Elektromobilität zu steigern. Das Laden der Elektrofahrzeuge soll unkompliziert und flächendeckend ermöglicht werden. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, dass in NRW im Jahr 2030 etwa 81.000 öffentlich zugängliche Normalladepunkte (AC-Laden bis 22 kW) und 11.000 Schnellladepunkte (DC-Laden über 50 kW) realisiert sein sollen.

Das Ziel der kommunalen Mobilitätswende hat sich auch die Stadt Lippstadt in ihrem Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“ aus dem Jahr 2019 gesetzt. Im Rahmen des Bausteins „Verträgliche Abwicklung“ ist eine Handlungsstrategie die klimaschonende Motorisierung und die Förderung klimafreundlicher Antriebsarten. Darunter subsumiert sich auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur, für den **laut Verkehrsentwicklungsplan eine konzeptionelle Grundlage** geschaffen werden soll.

Ziel des Standortkonzepts

Das nunmehr vorliegende **Standortkonzept** bildet neben den bestehenden öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen für E-Autos, differenziert nach Normalladeinfrastruktur und Schnellladeinfrastruktur, sowie gegliedert nach privaten Ladesäulenbetreibern und den Ladesäulen der Lippstädter Ladesäulen GmbH den Status Quo der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur in Lippstadt ab. Es zeigt auch auf, wie viele Ladepunkte an einem Standort verfügbar sind. Gleichzeitig beinhaltet das Standortkonzept weitere Standortvorschläge für E-Ladesäulen auf städtischen Flächen. Das Konzept zielt auf eine **bedarfsgerechte flächendeckende Versorgung der Kernstadt als auch der Ortsteile** mit E-Ladeinfrastruktur ab. Im Hinblick auf die Ortsteile hat deshalb auch eine Abstimmung mit den Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher stattgefunden, um die lokale Perspektive zum Thema Ladebedarfe und zu konkreten Standortempfehlungen einfließen zu lassen.

Das Konzept soll in regelmäßigen Abständen, mit Blick auf die Nachfrageentwicklung, vor allem ausgedrückt durch die Auslastungszahlen und andere Bedarfe, evaluiert und bedarfsgerecht fortgeschrieben werden.

Hintergrund ist, dass mit dem Standortkonzept ein **Handlungsrahmen für die Stadtverwaltung** im Umgang mit (privaten) E-Ladesäulenbetreibenden bestehen soll, um basierend auf einer gesamtstädtischen Strategie zu entscheiden, an welchen Standorten auf städtischen Flächen E-Ladeinfrastruktur per Sondernutzung erlaubt wird. Wenngleich die E-Mobilität gezielt gefördert werden soll, so stellt die Sondernutzung einen Eingriff in den grundsätzlich der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsraum dar. Es muss daher mit Bedacht abgewogen werden, an welchen Standorten und in welcher Quantität Stellplätze zum Laden im öffentlichen Raum ausschließlich und exklusiv den E-Mobilisten zur Verfügung gestellt werden.

Eine solche **Sondernutzung des öffentlichen Verkehrsraums**, hier der für das Parken gewidmeten Flächen, ist daher erlaubnispflichtig. Bisher wurden Sondernutzungserlaubnisse für öffentliche E-Ladesäulen ausschließlich an die Lippstädter Ladesäulen GmbH (Stadtwerke Lippstadt) erteilt, weil sie in der Vergangenheit die einzige Interessentin war. Derzeit betreibt die Lippstädter Ladesäulen GmbH an 12 Standorten in Lippstadt 25 E-Ladesäulen (Normalladeinfrastruktur bis 22 kW) auf städtischen Flächen. Weitere 22 Ladepunkte (ebenfalls NLP bis 22 kW) bietet die Lippstädter Ladesäulen GmbH auf privaten Flächen an, die aber dennoch ganztägig ohne Zugangsbeschränkungen öffentlich nutzbar sind. Ergänzt wird das öffentliche E-Ladenetz in Lippstadt durch die öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen privater Ladesäulenanbieter, die ihre Ladesäulen bisher ausschließlich auf privaten Flächen realisiert haben. Hier sind 58 Ladepunkte an 18 Standorten verfügbar, davon auch 14 Schnellladesäulen an 7 Standorten, vorzugsweise in räumlicher Nähe zur B55.

Die Nähe zu überörtlichen Straßen und Fernverkehrsstraßen ist für **Schnellladepunkte** (>50kW, DC-Laden) empfehlenswert, weil es sich hierbei um ein anderes Nutzerklientel handelt, als bei Normalladepunkten. Schnellladesäulen werden in der Regel nicht von der örtlichen Bevölkerung genutzt, sondern sind für Fernreisende relevant, die weitere Strecken zurücklegen. Für diese Nutzergruppe ist es wichtig, den Akku des Elektrofahrzeugs sehr schnell aufzuladen. Für diesen Zweck werden auch die deutlich höheren Preise pro Kilowattstunde in Kauf genommen. Wer weniger weite Distanzen zurück zu legen hat bzw. mehr Zeit für das Laden einplanen kann (z.B. auch über Nacht in Wohnortnähe) entscheidet sich in der Regel für die kostengünstigere Lademöglichkeit an einem Normalladepunkt.

Dieses Konzept betrachtet vorzugsweise das Segment der **Normalladeinfrastruktur** (bis 22 kW Leistung, AC-Laden), da es auf die infrastrukturelle Versorgung der Lippstädter Bevölkerung abzielt. Nichtsdestotrotz kann sich das Ladeverhalten in den nächsten Jahren durchaus verändern, z.B. in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit der verbauten Akkus oder aufgrund der Strompreisentwicklung, so dass über die Abstufung nochmals neu nachgedacht werden sollte.

Über den Bestand hinaus sind aktuell weitere 3 Standorte durch die Lippstädter Ladesäulen GmbH projektiert, 2 davon auf städtischen Flächen. Ergänzend dazu hat ein privater Ladesäulenbetreiber Anträge auf Sondernutzung für E-Ladesäulen für E-Autos im öffentlichen Raum bei der Stadt Lippstadt ge-

stellt. Hierbei handelt es sich allesamt um Normalladesäulen bis 22 kW, die über je zwei Ladepunkte verfügen. Die beantragten Ladesäulenstandorte, die mit der strategischen Ausrichtung und den inhaltlichen Zielen des Standortkonzepts übereinstimmen, wurden darin aufgenommen und als „geplante Standorte“ gekennzeichnet. Die Standorte, an denen der private Ladesäulenbetreiber öffentliche Ladeinfrastruktur realisieren möchte, liegen räumlich fast ausschließlich im Bereich der Kernstadt, größtenteils in der Kernstadt Süd. In den Ortsteilen ist hier derzeit noch keine hohe Nachfrage durch private Ladesäulenbetreiber zu verzeichnen.

Ergänzend zur Sondernutzungserlaubnis wird immer auch ein **Gestattungsvertrag** mit dem Ladesäulenbetreiber geschlossen. Dieser beinhaltet Regelungen zur Errichtung und dem Betrieb einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge inklusive Regelungen zum Netzanschluss auf der öffentlichen Verkehrsfläche.

Methodik des Standortkonzepts

Das Standortkonzept nimmt eine differenzierte Betrachtung der Stadtstruktur vor, indem es zwischen **Altstadt**, der angrenzenden **Kernstadt** sowie den einzelnen **Ortsteilen** unterscheidet. Diese Differenzierung basiert auf den jeweils spezifischen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen, den unterschiedlichen baulichen Dichten sowie der variierenden Nutzungsdurchmischung innerhalb der betrachteten Teilräume. Aufgrund dieser heterogenen Ausgangslagen ist eine jeweils angepasste Herangehensweise erforderlich, um bedarfsgerechte und standortspezifische Zielsetzungen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität formulieren und umsetzen zu können.

Eine auf kleinräumigen und konkret quantitativen Daten basierende Analyse der Halterstruktur von Elektrofahrzeugen konnte zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgenommen werden. Vielmehr stützt sich das vorliegende Konzept absichtlich primär auf eine **qualitative Betrachtung**, die schwerpunktmäßig siedlungsstrukturelle Merkmale berücksichtigt. Im Fokus stehen dabei insbesondere die raumstrukturellen Unterschiede und deren Einfluss auf den zukünftigen Bedarf sowie die standortbezogene Ausstattung mit Ladeinfrastruktur.

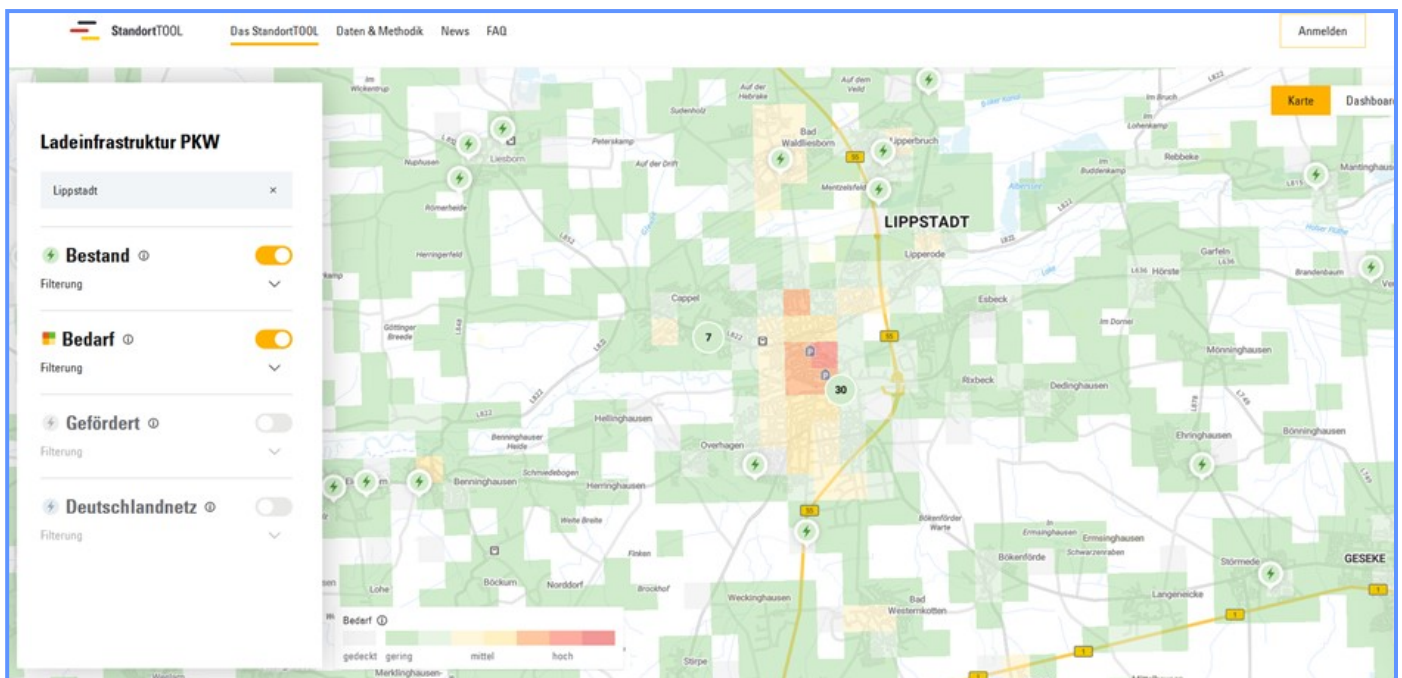
Aussagekräftige Kriterien für eine raumstrukturell qualitative Betrachtung sind insbesondere kleinräumige Daten zur **Einwohnerzahl** (Stichtag 31.12.2024), zur räumlichen **Konzentration von Arbeitsplätzen** (Arbeitsplatzschwerpunkte ab 300 Beschäftigte) sowie die Agglomeration öffentlichkeitswirksamer **Ziele** (z.B. Einzelhandel, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Freizeitangebote), die auf eine erhöhte Aufenthaltswahrscheinlichkeit und Parkraumnachfrage und damit im Ergebnis auf eine potenzielle Ladeinfrastruktur-Nachfrage hinweisen.

Ergänzend erfolgte ein systematischer Abgleich mit der Bedarfsbewertung des sogenannten **Standort-TOOLS der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur** (<https://standorttool.de/standorttool>), um die qualitative Analyse methodisch zu untermauern und um vorhandene Einschätzungen zur Standortat-

EINLEITUNG

traktivität durch ein standardisiertes, bundesweit einsetzbares Bewertungsinstrument zu validieren.

Es wurde ebenfalls das kreisweite „Kommunale Elektromobilitätskonzept für den Kreis Soest“ mit Stand vom 22.03.2019 berücksichtigt. Die seinerzeit von der Hochschule Hamm-Lippstadt als Konzeptverfasserin identifizierten Standortempfehlungen wurden geprüft und bei Übereinstimmung mit den Zielen und der Strategie für den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur in das Standortkonzept für die Stadt Lippstadt aufgenommen.



Ausschnitt des StandortTOOLS der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (<https://standorttool.de/standorttool>)

Analyse

In der Altstadt, der Innenstadt, im Wesentlichen abgegrenzt durch die Umfluten, bestehen derzeit **20 Ladepunkte an 10 Standorten**. Davon wird der überwiegende Teil (15 Ladesäulen an 8 Standorten) von der Lippstädter Ladesäulen GmbH als Tochterunternehmen der Stadtwerke GmbH betrieben. Die meisten Standorte weisen 2 Ladepunkt auf. Es handelt sich bei den Ladesäulen in der Altstadt ausschließlich um **Normalladepunkte**, also um eine Wechselstrom AC-Ladung bis 22 kW Leistung.

Anhand der nachfolgenden Kartendarstellung mit braun eingefärbten 500m-Abstandslinien wird ersichtlich, dass die **Abstände** bis zum nächstgelegenen Ladesäulenstandort in der Altstadt in der Regel rund 250 - 300 m betragen. Hierbei handelt es sich grundsätzlich um eine gute räumliche Verteilung der bestehenden Ladesäulenstandorte, die sich als attraktiv und praktikabel für Nutzende darstellt.

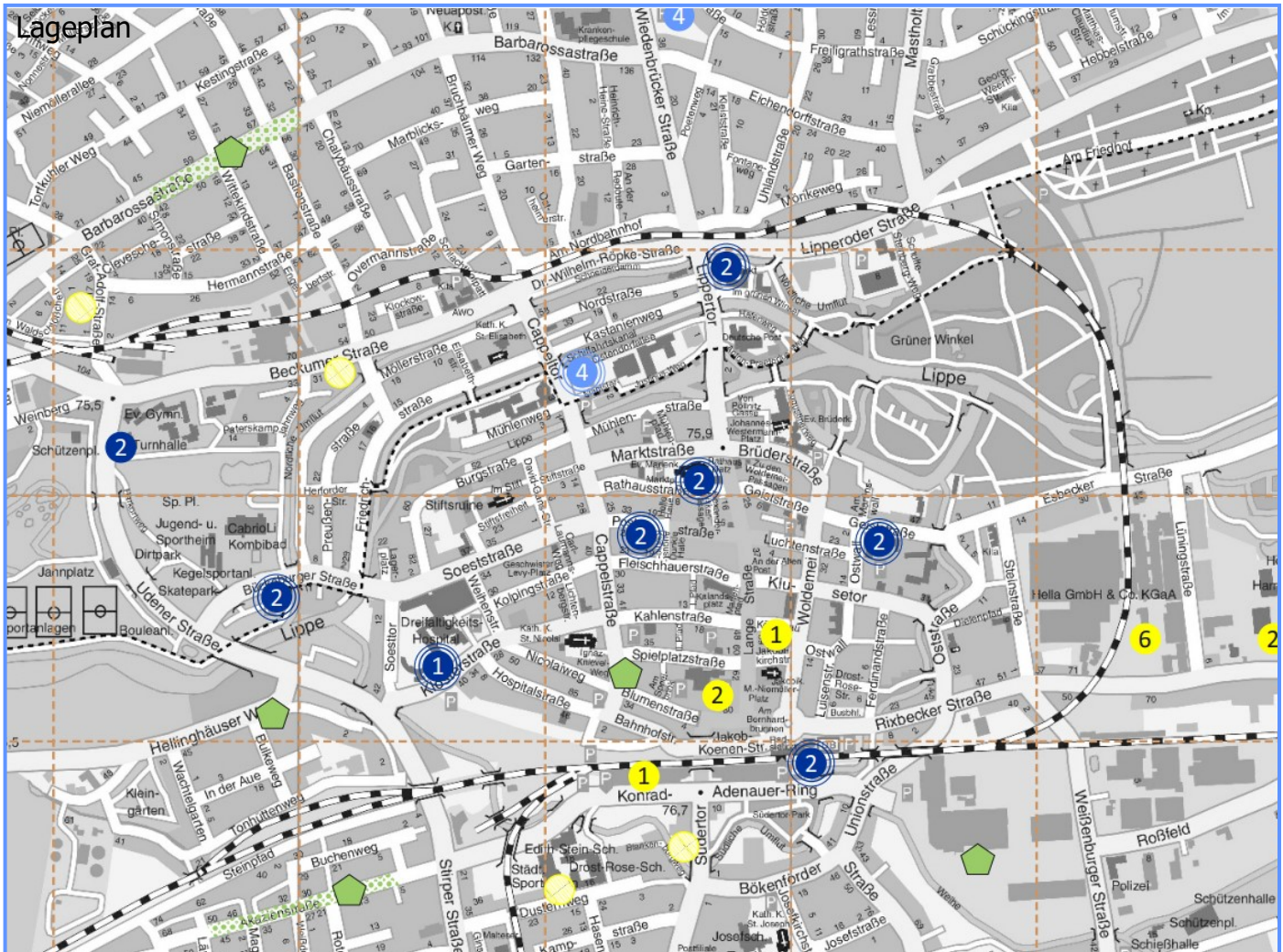
Die Auswertung der **Auslastungszahlen** (der Lippstädter Ladesäulen GmbH) für das Jahr 2024 zeigt, dass die E-Ladesäulen in der Altstadt grundsätzlich gut bis zum Teil sehr gut angenommen werden. Die Spitzenplätze im Auslastungsranking belegen die Standorte „Cappeltor“, „Poststraße“, „Rathausstraße“ und „Geiststraße“, sowohl bezogen auf die Anzahl an Ladungen als auch bezogen auf die geladenen Kilowattstunden.

Zielsetzung

Für den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur in der Altstadt werden bewusst die bestehenden Standorte priorisiert. Es wurde eine **Ergänzung um weitere Ladepunkte an bestehenden Standorten** einer Aufnahme neuer Standorte, z.B. in Parkbuchten vorgezogen. Eine Agglomeration von Ladesäulen ist für E-Mobilisten praktikabler als eine diffuse Verteilung im Raum. Die Wahrscheinlichkeit, einen freien Ladeplatz vorzufinden, ist unter diesen Voraussetzungen höher, als im Umkehrschluss verschiedene Standorte anfahren zu müssen, bis ein freier Ladeplatz aufgefunden werden kann. Das „Kommunale Elektromobilitätskonzept für den Kreis Soest“ trifft dieselbe Aussage und Prioritätensetzung und zieht ebenfalls öffentliche Parkplätze den straßenbegleitenden Parkbuchten vor.

Eine Ergänzung weiterer Ladepunkte soll spätestens ab einer durchschnittlichen **Auslastung** von 2,0 Ladungen pro Tag bzw. einer Ladeleistung von 10.000 Kilowattstunden pro Ladepunkt, bemessen über das Jahr, erfolgen.

Lageplan



Legende

■ geeigneter Ladesäulen-Standort (städtische Fläche)

■ geeigneter Straßenbereich für Ladesäulen-Standort

● E-Ladesäule auf städtischen Flächen (LL GmbH)

● geplant

● Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)

--- Raster im 500m Abstand

● E-Ladesäule (LL GmbH i.V.m. privatem Eigentümer)

● geplant

● Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)

● E-Ladesäule (privater Ladesäulen-Betreiber)

● geplant

● Schnellladepunkt (> 50 kW)

2 Anzahl Ladepunkte



ohne Maßstab

Einwohnerzahl

5.514

Siedlungsstruktur

Kompakte dichte Siedlungsstruktur mit Blockrandbebauung. Überwiegende 3-Geschossigkeit in der Altstadt.

Arbeitsplatzschwerpunkte

Rund 3.500 Beschäftigte

Ziele

Hohe Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Hoher Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

21 Ladepunkte an 12 Standorten in der Altstadt (Innenstadt)

Fazit

Es besteht ein Ausbaubedarf, insb. bei Auslastung. Es sollte mindestens 1 öffentlicher Ladepunkt im rd. 250m Abstand verfügbar sein.

Geeignete Standorte

In der Altstadt sind die geeigneten Standorte bereits mit E-Ladeinfrastruktur ausgestattet. Ziel ist es, diese Standorte bedarfsge-
recht, mit Blick auf den Auslastungsgrad, auszubauen und dort weitere
Ladepunkte zu ergänzen. Als neuer Standort werden die Parkbuchten an
der Cappelstraße zwischen Spielplatzstraße und Blumenstraße aufgenom-
men.

STADTTEIL

Altstadt



südliche Cappelstraße zw. Spielplatz- und Blumenstraße



Klosterstraße (Quelle: Google Street View)



Parkplatz Cappel (Quelle: Google Street View)



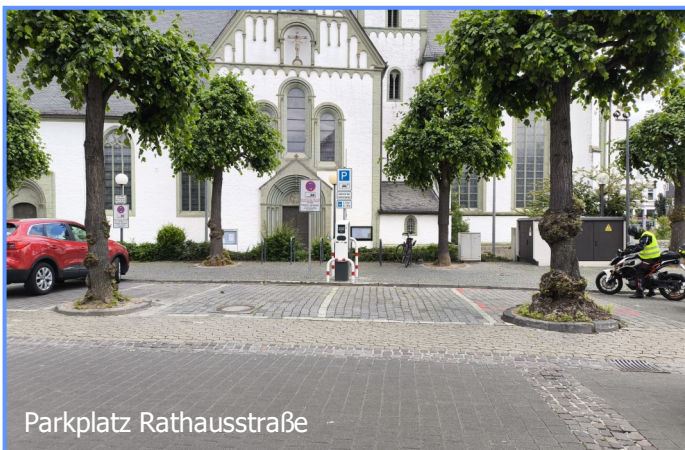
Parkplatz Poststraße



Parkplatz Kuhmarkt



Parkplatz Geiststraße (am Stadthaus)



Parkplatz Rathausstraße



Parkplatz Bückeburger Straße

Analyse

Nach der Betrachtung der Altstadt erfolgt nun die Analyse des verbleibenden Kernstadtbereichs. Zur besseren Darstellung des Kartenmaterials wurde die Unterteilung in **Kernstadt Nord**, **Kernstadt Süd** sowie **Kernstadt Ost** gewählt.

Im Rahmen der Analyse zeigt sich ein deutliches Ungleichgewicht in der räumlichen Verteilung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur innerhalb des zentralen Siedlungsbereichs von Lippstadt. Während die innerstädtische Altstadt über eine vergleichsweise gute Versorgung mit Ladepunkten verfügt, nimmt die Verfügbarkeit in den angrenzenden Bereichen der Kernstadt signifikant ab. In weiten Teilen dieser Siedlungsbereiche existieren derzeit keinerlei öffentlich zugängliche Ladepunkte, wodurch die Wege zur nächstgelegenen Lademöglichkeit für Nutzerinnen und Nutzer mitunter sehr lang und damit in der Alltagspraxis wenig praktikabel sind.

Besonders kritisch ist diese Situation im Hinblick auf die Wohnbevölkerung (im Mietwohnungssegment) zu bewerten, da für den überwiegenden Teil der privaten Nutzerinnen und Nutzer das Laden im direkten Wohnumfeld, z.B. auch über Nacht, als zentrale Voraussetzung für die Alltagstauglichkeit von Elektromobilität gilt. Die fehlende Ladeinfrastruktur stellt in diesem Kontext ein erhebliches Hemmnis für die Verbreitung von E-Fahrzeugen dar. Ohne ein flächendeckendes, verlässlich zugängliches Angebot an Ladepunkten ist der Umstieg auf elektromobile Antriebstechnologien für viele Haushalte nicht nur unattraktiv, sondern faktisch kaum umsetzbar. Ein gezielter Ausbau in bislang unterversorgten Bereichen ist daher essenziell.

Zielsetzung

Um zu einer bedarfsgerechten flächendeckenden Versorgung mit E-Ladeinfrastruktur zu kommen, wird folgende Zielsetzung gewählt: Anzustreben ist die Erreichbarkeit einer öffentlichen E-Ladeinfrastruktur in der Kernstadt in einer **Distanz von maximal 500 Metern**. Dies entspricht einer akzeptablen fußläufigen Reichweite im urbanen Raum, die noch immer keine vollumfängliche Versorgung an jedem potentiellen Bedarfsstandort garantiert, jedoch zu einer signifikanten Verbesserung gegenüber der aktuellen E-Ladeinfrastrukturausstattung führt. Dadurch ergeben sich für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen realistische und alltagstaugliche Möglichkeiten zur Aufladung ihres Fahrzeugs, was wiederum zur Attraktivitätssteigerung der Elektromobilität beiträgt. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Auslastungssituation der bestehenden Ladesäuleninfrastruktur sowie der begrenzten Flächenverfügbarkeit und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erscheint eine dichtere räumliche Verteilung von Ladepunkten zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend. Perspektivisch kann jedoch, unter Berücksichtigung zukünftiger Bedarfsentwicklungen und technologischer Fortschritte, eine schrittweise Verdichtung der Ladeinfrastruktur geprüft werden.

Zur Sichtbarmachung der Distanzen wird eine operationalisierbare Methode gewählt: Über den Stadt-

plan, der als Kartengrundlage dient, wird ein Raster im 500m Abstand gelegt. Dadurch entstehen 500m x 500m Kacheln, die entweder bereits „belegt“ sind durch eine bestehende oder geplante E-Ladesäule oder im Umkehrschluss noch „verfügbar“ sind für Ladesäulenanbieter. Durch diese Methode wird eine räumliche Verteilung von E-Ladeinfrastruktur sicher gestellt.

Dennoch kann es standortspezifisch dazu kommen, dass eine Kachel „unterversorgt“ bleibt, z.B. weil Sicherheitsaspekte greifen, ein Konfliktpotenzial aufgrund von HoI- und Bringsituationen besteht oder der vorherrschende Parkdruck als Gegenargumente überwiegen.

Auf Basis der jährlich zu übermittelnden Auslastungsdaten kann nachvollzogen und geprüft werden, ob eine weitere E-Ladesäule in einer „belegten“ Kachel sinnvollerweise hinzugefügt werden sollte. Ab einer **Auslastung** von durchschnittlichen 2,0 Ladungen pro Tag bzw. einer Ladeleistung von 10.000 Kilowattstunden im Jahr sollte eine Erweiterung erfolgen.

Für viele Bereiche in der Kernstadt sind bereits geeignete Standorte für eine potenzielle E-Ladeinfrastruktur definiert und in der nachfolgenden Karte verortet. Insbesondere im Bereich der Kernstadt Nord wurden im Rahmen des Konzepts jedoch nur wenige geeignete Standorte ausfindig gemacht. Hier gilt es zukünftig das Konzept bedarfsgerecht fortzuentwickeln.

Kernstadt Nord und Kernstadt Süd

Im **nördlichen Bereich der Kernstadt** sind an der Wiedenbrücker Straße E-Ladesäulen, einerseits Normalladepunkte und andererseits seit kurzem Schnellladepunkte (am Discounter Aldi) vorhanden. Und auch an der Juchaczstraße bestehen öffentlich zugängliche E-Ladesäulen (NLP bis 22kW). Darüber hinaus hat die Firma Forvia Hella im Nordwesten der Kernstadt in letzter Zeit eine Vielzahl an öffentlichen Ladepunkten auf den Firmenparkplätzen realisiert. Diese stehen vor allem der Belegschaft zur Verfügung.

Wenngleich einige öffentliche E-Ladesäulen in der Kernstadt Nord zur Verfügung stehen, so ist in der Summe, unter Berücksichtigung der Anzahl der Wohnbevölkerung (rund 15.250 Einwohner) ein **Ausbaubedarf** zu konstatieren. Wichtig für E-Mobilisten ist schließlich ein gesicherter Zugang zur Ladeinfrastruktur.

In der Kernstadt Nord wurden in den letzten Jahren, insbesondere mit den **Neubaugebieten** „Von-Are-Straße“ und „Auf dem Rode“ zahlreiche neue Eigenheime realisiert bzw. sind derzeit noch im Bau. Im nördlichen Bereich der Kernstadt ist insgesamt aufgrund eines vergleichsweise höheren Eigentums- und Einkommensniveaus davon auszugehen, dass ein signifikanter Anteil der Wohnbevölkerung über private Stellplatzmöglichkeiten sowie die technischen und finanziellen Voraussetzungen zur Installation einer **privaten Ladeinfrastruktur** verfügt. Daraus ergibt sich ein im Verhältnis geringerer Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in diesem Teilraum.

Die **Barbarossastraße** mit ihrem flankierenden Mietwohnungsbau stellt hier eine gewisse Ausnahme dar. Dieser Standort bzw. weite Teile des Straßenzugs werden auch explizit für die Neuinstallation einer E-Ladeinfrastruktur favorisiert. Die Geschosswohnungen „Am Waldschlößchen“ werden durch die geplante E-Ladesäule in der Graf-Adolf-Straße abgedeckt.

Demgegenüber weist der **südliche Bereich der Kernstadt** eine höhere Dichte an Mietwohnungsbau auf, wodurch die Möglichkeiten zur Installation privater Ladepunkte für viele Haushalte eingeschränkt sind. Gleichzeitig ist in diesem Bereich eine größere Konzentration öffentlichkeitswirksamer Ziele (z. B. Einzelhandelsstandorte, soziale Einrichtungen, Gastronomie und Dienstleistungsangebote) festzustellen, was das Ladeinfrastrukturpotenzial auch aus nicht-wohnnutzungsbezogener Perspektive erhöht.

Vor diesem Hintergrund wird der strategische Fokus für die Platzierung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur aktuell auf den südlichen Kernstadtbereich gelegt, um dort bestehende Versorgungslücken zu schließen.

Kernstadt Ost

Um das Kartenmaterial besser darstellen zu können, wurde die Kernstadt Ost separat aufgenommen. Hierbei handelt es sich um einen vorzugsweise **gewerblich geprägten Teilbereich**. Hier befindet sich das Gewerbegebiet „Am Mondschein“ mit Gewerbebetrieben und Einzelhandel. Der Anteil der Wohnnutzung ist hier mit rund 300 Einwohnern relativ gering. Hier sind die „Salzkottener Straße“, die Straße „Am Scheinebach“ sowie der „Dedinghauser Weg“ als Wohnstandorte zu nennen. Westlich der B55 ist zudem die Hochschule Hamm-Lippstadt, die Hella sowie das Gewerbegebiet „Roßfeld“ lokalisiert.

Es bestehen **22 öffentliche E-Ladesäulen** auf dem Parkplatz der Hella, der Hochschule sowie auf dem Parkplatz des Baumarktes „Am Mondschein“. Letzterer Standort weist zudem **2 Schnellladesäulen** auf, was aufgrund der Nähe zur B55 sehr geeignet ist.

Da dieser Teilbereich einen funktionalen **Arbeitsplatzschwerpunkt** innerhalb des Stadtgefüges darstellt und gleichzeitig durch eine erhöhte Dichte an Points of Interest – wie beispielsweise Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungen sowie öffentliche Einrichtungen – geprägt ist, wird die ergänzende Errichtung weiterer öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur befürwortet.

Die vorhandene Nutzungsstruktur führt zu einer erhöhten Aufenthalts- und Besucherfrequenz, wodurch sich eine hohe potenzielle Auslastung zusätzlicher Ladepunkte erwarten lässt. Die Integration weiterer Ladeeinrichtungen in diesem Bereich trägt somit nicht nur zur Verbesserung der lokalen Ladeinfrastruktur bei, sondern unterstützt auch die nachhaltige Erreichbarkeit und Attraktivität des Standortes.

STADTTEIL

Kernstadt Nord

Lageplan



Legende

- geeigneter Ladesäulen-Standort (städtische Fläche)
- geeigneter Straßenbereich für Ladesäulen-Standort
- E-Ladesäule auf städtischen Flächen (LL GmbH)
- geplant
- Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)
- E-Ladesäule (privater Ladesäulen-Betreiber)
- geplant
- Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)
- Schnellladepunkt (> 50 kW)
- 2 Anzahl Ladepunkte

N
ohne Maßstab

Einwohnerzahl

15.240

Siedlungsstruktur

Einfamilienhausbebauung, Mehrfamilienhausbebauung an der „Barbarossastraße“, „Am Waldschlößchen“, an der „Juchaczstraße“ und „Am Böbbing“.

Arbeitsplatzschwerpunkte

Vor allem an der Beckumer Straße und der Wiedenbrücker Straße, in Summe ca. 4.500 Beschäftigte

Ziele

Im Nordwesten mittel bis hohe Dichte, im Nordosten mittlere Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Mittlerer bis hoher Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

10 (+ 16 bei der Hella, teilöffentlich)

Fazit

Es besteht ein Ausbaubedarf. Ziel: 1 Ladepunkt pro 500m x 500m Kachel

Geeignete Standorte

Der Straßenzug der Barbarossastraße verfügt über zahlreiche Parkstraßen, die sich für eine E-Ladesäule anbieten.

STADTTEIL

Kernstadt Nord



Wiedenbrücker Straße, Klinikum Lippestadt



Wiedenbrücker Straße (Schnellladeinfrastruktur)



Graf-Adolf-Straße (Quelle: Google Street View)



Beckumer Straße (Quelle: Google Street View)



Barbarossastraße (Quelle: Google Street View)



Barbarossastraße (Quelle: Google Street View)



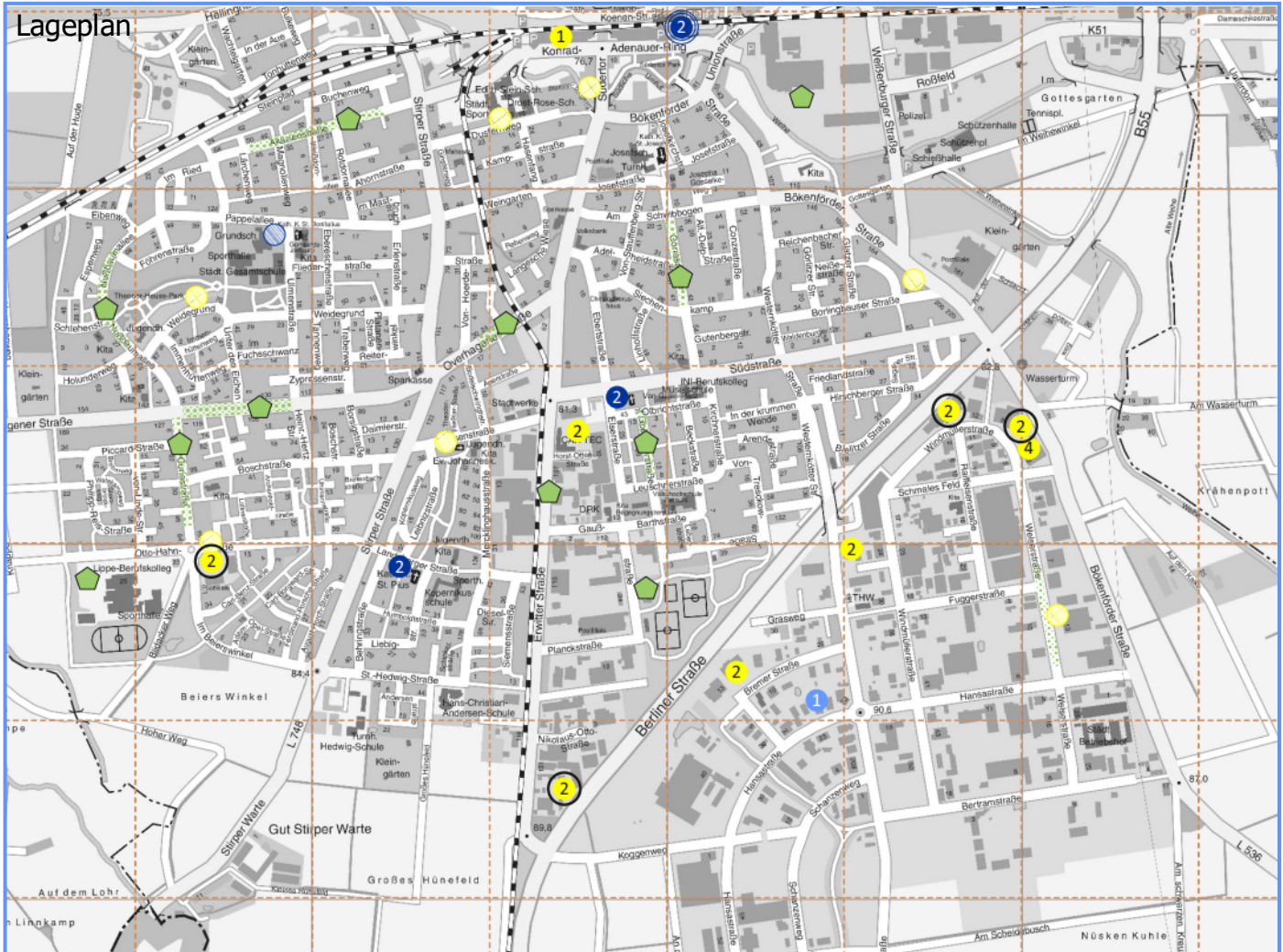
Barbarossastraße (Quelle: Google Street View)



Juchaczstraße

STADTTEIL

Kernstadt Süd



Legende

- geeigneter Ladesäulen-Standort (städtische Fläche)
- geeigneter Straßenbereich für Ladesäulen-Standort
- E-Ladesäule auf städtischen Flächen (LL GmbH)
- geplant
- Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)
- + Raster im 500m Abstand

- E-Ladesäule (LL GmbH i.V.m. privatem Eigentümer)
- geplant
- Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)
- E-Ladesäule (privater Ladesäulen-Betreiber)
- geplant
- Schnellladepunkt (> 50 kW)
- 2 Anzahl Ladepunkte



ohne Maßstab

Einwohnerzahl

21.500

Siedlungsstruktur

Einfamilienhaus- und Reihenhausbauung, Mehrfamilienhausbauung mit zum Teil höheren baulichen Dichten z.B. im Bereich Nussbaumallee

Arbeitsplatzschwerpunkte

Gewerbegebiet „Am Wasserturm“, Erwitter Straße, Risbecker Straße, Roßfeld/ Weißenburger Straße: insgesamt rund 6.000 Beschäftigte

Ziele

Mittlere bis hohe Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Mittlerer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

26 Ladepunkte an 11 Standorten, davon 8 Schnellladepunkte

Fazit

Es besteht ein Ausbaubedarf. Ziel: 1 Ladepunkt pro 500m x 500m Kachel

Geeignete Standorte

Die Straßenzüge der Akazienallee, der Nussbaumallee oder der Overhager Straße sowie der Goerdeler Straße und der Görrestraße bieten sich aufgrund der Vielzahl an Parkbuchten an. Noch geeigneter sind die Parkplätze der VHS an der Gaußstraße, der Schulparkplatz Pappelallee/ Ulmenstraße sowie der Parkplatz am Lippe Berufskolleg.

STADTTEIL

Kernstadt Süd



Südertor



Pappelallee / Ulmenstr. (Quelle: Google Street View)



Dusternweg, Sporthalle Drost-Rose Realschule



Bunsenstraße



Nussbaumallee (Quelle: Google Street View)



Nussbaumallee (Quelle: Google Street View)



Görresstraße (Quelle: Google Street View)

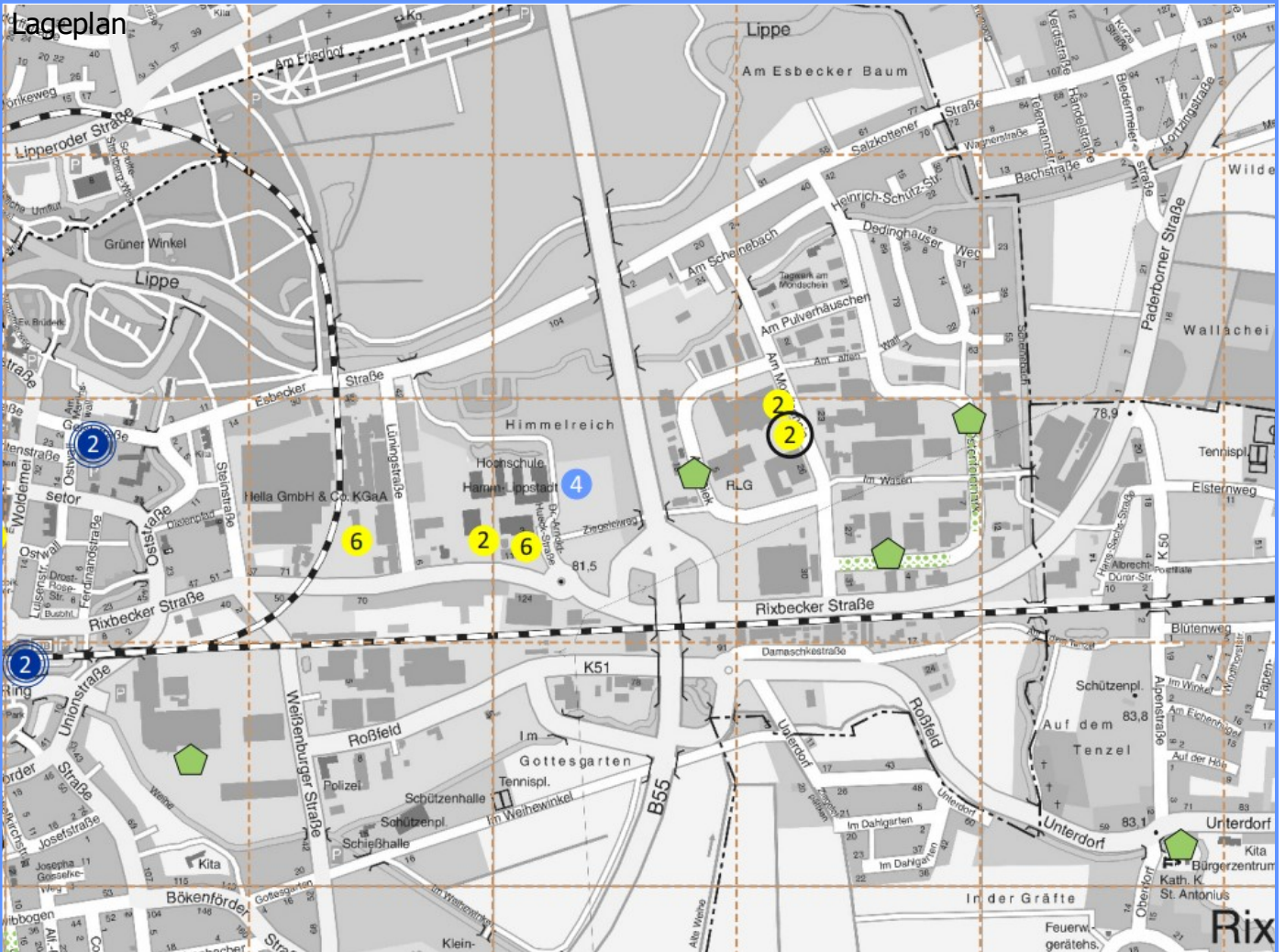


Overhagener Straße (Quelle: Google Street View)

STADTTEIL

Kernstadt Ost

Lageplan



Legende

- geeigneter Ladesäulen-Standort (städtische Fläche)
- geeigneter Straßenbereich für Ladesäulen-Standort
- E-Ladesäule auf städtischen Flächen (LL GmbH)
- geplant
- Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)
- E-Ladesäule (privater Ladesäulen-Betreiber)
- geplant
- Schnellladepunkt (> 50 kW)
- Anzahl Ladepunkte
- E-Ladesäule (LL GmbH i.V.m. privatem Eigentümer)
- geplant
- Erweiterung sinnvoll (bei Auslastung)

--- Raster im 500m Abstand

N
ohne Maßstab

Einwohnerzahl

Rund 500

Siedlungsstruktur

Gewerbeareal mit prägenden gewerblichen Hallen, am nordöstlichen Rand auch Wohnbebauung in Form von Einfamilienhäusern „Am Mondschein“ sowie Hella und Hochschule als prägende Areale an der Rixbecker Straße

Arbeitsplatzschwerpunkte

Rund 4.500 Beschäftigte

Ziele

Mittlere Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Geringer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

22 Ladepunkte, davon 2 Schnellladepunkte

Fazit

Aufgrund der vielen bestehenden Ladepunkte ist der Ausbaubedarf nicht akut. Gleichzeitig wird ein Standortpotenzial gesehen.

Geeignete Standorte

Insbesondere im Gewerbegebiet „Am Mondschein“ bieten sich die straßenbegleitenden Parkbuchten an.

Analyse

In den Ortsteilen kommt der Betrachtung der Siedlungsstruktur, der Einwohnerzahlen sowie der ansässigen öffentlichkeitswirksamen Nutzungen eine wichtige Bedeutung zu. Hier unterscheiden sich die Ortsteile voneinander, weswegen jeder Ortsteil individuell betrachtet wird. Da die Zielsetzung ist, **in allen Ortsteilen ab 1.000 Einwohnern eine E-Ladeinfrastruktur zu realisieren**, wurde für alle Ortsteile ab einer Einwohnerzahl von 1.000 ein Steckbrief inklusive Lageplan und Standortvorschlägen erarbeitet.

Für die Ortsteile **Lohe** (222 Einwohner), **Garfeln** (586 Einwohner) und **Rebbecke** (496 Einwohner) wurde auf einen Steckbrief verzichtet. Neben der geringen Einwohnerzahl spricht auch die prägende Einfamilienhausbebauung bzw. Hofstellen und ein Mangel an Arbeitsplatzschwerpunkten sowie öffentlichkeitswirksamen Nutzungen gegen eine Realisierung einer öffentlichen E-Ladeinfrastruktur, da zum jetzigen Zeitpunkt von einer, wenn überhaupt, nur marginalen Nachfrage ausgegangen wird.

Die Ortsteile Herringhausen und Hellinghausen liegen zwar ebenfalls unterhalb der 1.000 Einwohner Schwelle, doch bestehen hier konkrete Standortvorschläge für eine E-Ladeinfrastruktur, die im Rahmen dieses Konzept verortet werden sollen.

Die **Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher** wurden kontaktiert, um die lokale Perspektive und die Bedürfnisse zu berücksichtigen. Hierbei wurde nach der Einschätzung des Bedarfs für öffentliche E-Ladesäulen sowie geeigneten Standorten gefragt. Mit den meisten Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher hat eine Abstimmung zu den Standorten stattgefunden.

Zielsetzung

Grundsätzliches Ziel des Standortkonzepts für öffentliche E-Ladesäulen ist es, dass auch die Lippstädter Ortsteile adäquat, sprich im Rahmen des zu erwartenden Bedarfs, mit einer öffentlich zugänglichen E-Ladesäule für E-Autos ausgestattet sein sollen, weil E-Ladesäulen einen wichtigen Baustein im Bereich der emissionsarmen Mobilität darstellen. Bei vielen (verkehrlichen) Infrastrukturen gilt, dass diese zeitlich vorgelagert realisiert werden müssen, um die entsprechende Nachfrage nach sich zu ziehen. Auch in den Ortsteilen entscheidet sich niemand für ein E-Auto, ohne die verlässliche Möglichkeit, das E-Auto aufladen zu können. Die Positionierung von E-Ladesäulen ist daher eine gezielte Maßnahme zur Förderung der E-Mobilität.

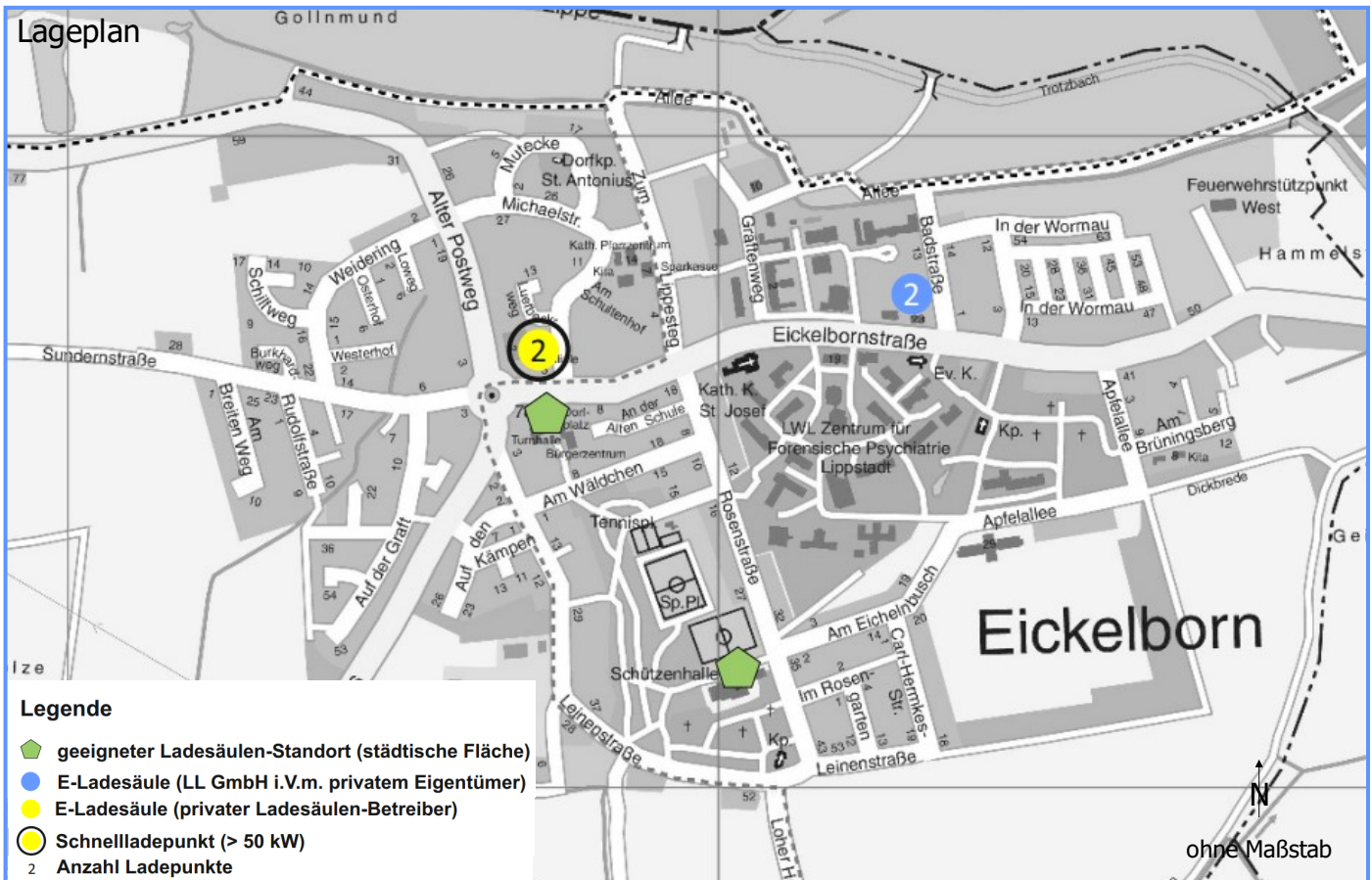
Die **Bedarfseinstufung** hat wie folgt stattgefunden: Pro 1.000 Einwohner wird ein öffentlicher Ladepunkt anvisiert. Liegt die Einwohnerzahl bei über 4.000 Einwohnern im Ortsteil, wurden 2 Ladepunkte für bedarfsgerecht gewertet. Liegt im Ortsteil ein Arbeitsplatzschwerpunkt vor, so wurde rechnerisch ein weiterer Ladepunkt als Bedarf addiert und bei einem Arbeitsplatzschwerpunkt von über 2.000 Be-

schäftigten wurden 2 Ladepunkte als Bedarf berücksichtigt. Ähnlich verhält es sich mit der Bewertung der öffentlichkeitswirksamen Ziele. Hier wurde unterschieden zwischen einer geringen, mittleren oder hohen Dichte. Im Falle einer mittleren Dichte wurde eine Ladesäule als Bedarf berücksichtigt und bei einer hohen Dichte an Zielen wurde ein weiterer Ladepunkt rechnerisch ergänzt.

In der Summe wurde die Bedarfsdeckung oder –unterdeckung aufgezeigt. Für eine Ergänzung der E-Ladeinfrastruktur finden sich im Lageplan die Verortungen sowie ergänzende Fotos des Standorts.

Die eigene hier getroffene Bedarfsabschätzung wurde ebenfalls mit der standardisierten Bedarfsbewertung im Rahmen des sogenannten StandortTOOLS abgeglichen. Ebenfalls wurden, wo vorhanden, die Auslastungsdaten bestehender öffentlicher E-Ladesäulen (von der Lippstädter Ladesäulen GmbH) ausgewertet und als Indikator für den lokalen Ladebedarf berücksichtigt.

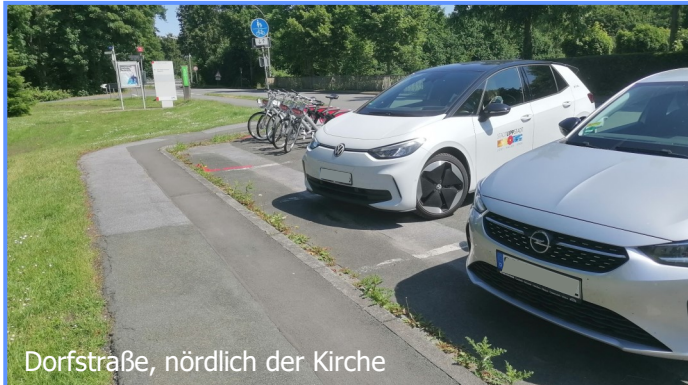
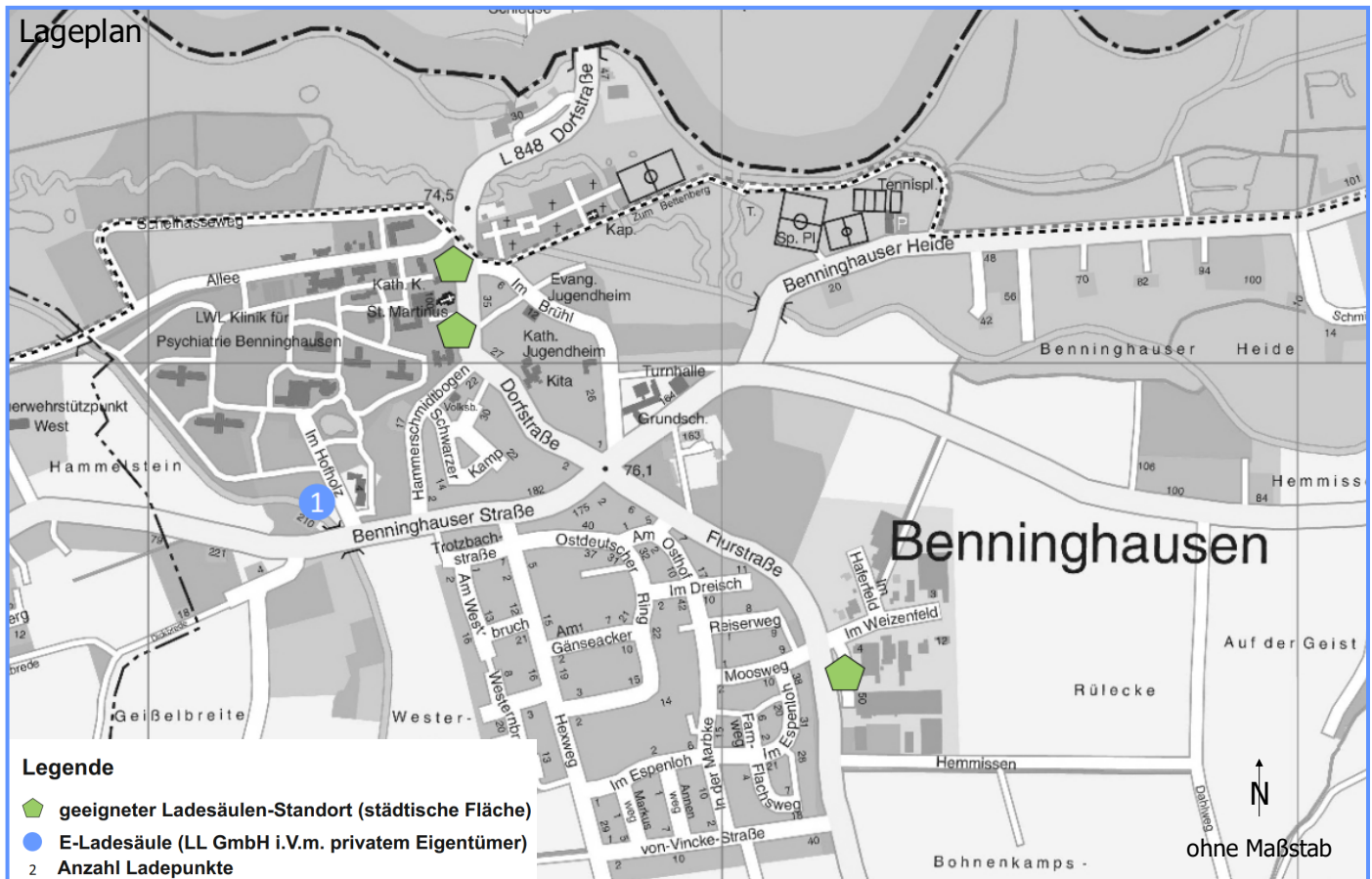
Eickelborn



Einwohnerzahl	2.177
Siedlungsstruktur	Hauptsächlich Einfamilienhäuser, auch Mehrfamilienhäuser vorhanden, weitläufiges und prägendes LWL-Areal im Ortsteil
Arbeitsplatzschwerpunkte	LWL (500 Beschäftigte)
Ziele	Geringe Dichte
Bedarf gemäß StandortTOOL	Geringer Bedarf
Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand	1 Schnellladesäule mit 2 Schnellladepunkten bzw. 1 Normalladekabel wählbar, insgesamt am Standort Eickelbornstraße (Tankstelle) jedoch nur 2 Stellplätze, weitere 2 Ladepunkte an der Badstraße.
Fazit	Der Ortsteil ist nach aktueller Bedarfsabschätzung ausreichend mit Ladesäulen versorgt. Die Ladepunkte der Lippstädter Ladesäulen GmbH werden moderat gut angenommen.
Geeignete Standorte	Der städtische Parkplatz an der Eickelbornstr. sowie die Stellplätze vor der Schützenhalle/am Sportplatz sind geeignet.

ORTSTEIL

Benninghausen



Einwohnerzahl

1.708

Siedlungsstruktur

Hauptsächlich Einfamilienhäuser, weitläufiges und prägendes LWL-Areal im Ortsteil

Arbeitsplatzschwerpunkte

LWL, WIAG, Backbetrieb, Betriebe im Gewerbegebiet (insgesamt 1.250 Beschäftigte)

Ziele

Mittlere Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Geringer bis mittlerer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

Es besteht ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt.

Fazit

Die bestehende Ladesäule wird weniger gut angenommen. Aufgrund der o.g. Kriterien besteht dennoch ein Ausbaubedarf (2 zusätzlich Ladepunkte). Womöglich ist der Standort für Besucher der LWL, nicht aber für die Wohnbevölkerung attraktiv.

Geeignete Standorte

An der Dorfstraße, nördlich bzw. südlich der Kirche, bestehen geeignete Parkbuchten. Die Parkbuchten in der Flurstraße (Gewerbegebiet) sind ebenfalls als Standort geeignet.

ORTSTEIL**Hellinghausen****Lageplan****Einwohnerzahl**

410

Siedlungsstruktur

Hauptsächlich Einfamilienhausbebauung

Arbeitsplatzschwerpunkte

Keine

Ziele

Geringe Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Geringer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

0

Fazit

Der öffentliche Ladebedarf wird in Hellinghausen derzeit als gering eingestuft. Daher wird aktuell kein Ausbaubedarf gesehen.

Geeignete Standorte

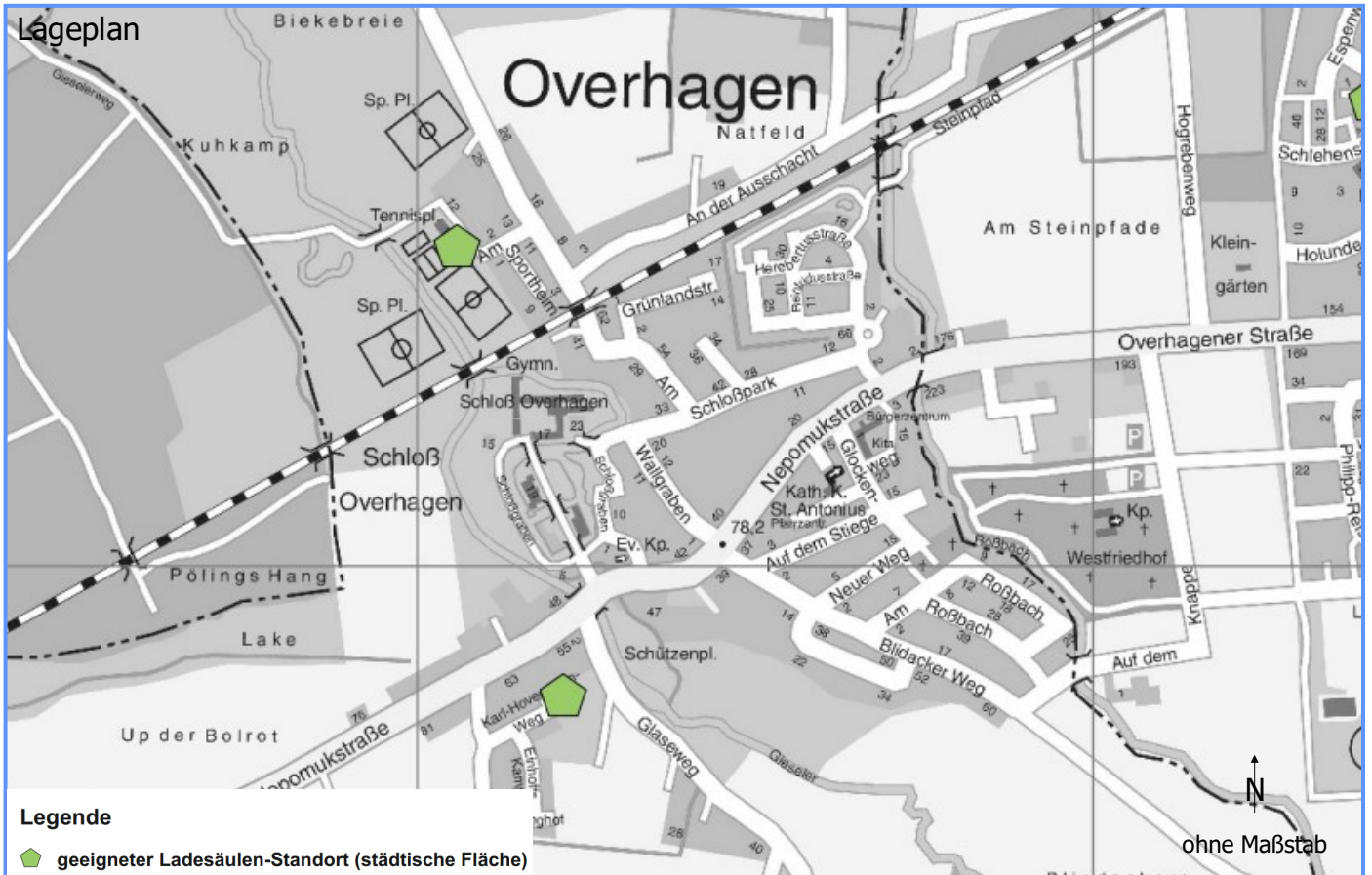
Sollte sich ein Bedarf einstellen oder erkennbar werden, sind die Parkbuchten an der Friedhardtskirchener Straße, gegenüber dem Friedhof und in räumlicher Nähe zum Schützenplatz, geeignet.

Herringhausen



Einwohnerzahl	380
Siedlungsstruktur	Hauptsächlich Einfamilienhausbebauung
Arbeitsplatzschwerpunkte	Keine
Ziele	Geringe Dichte
Bedarf gemäß StandortTOOL	Geringer Bedarf
Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand	0
Fazit	Der öffentliche Ladebedarf wird in Herringhausen derzeit als gering eingestuft. Daher wird aktuell kein Ausbaubedarf gesehen.
Geeignete Standorte	Sollte sich ein Bedarf einstellen oder erkennbar werden, sind die Stellplätze am Bürgerzentrum an der Kemperstraße in räumlicher Nähe zum Schützenplatz geeignet.

Overhagen

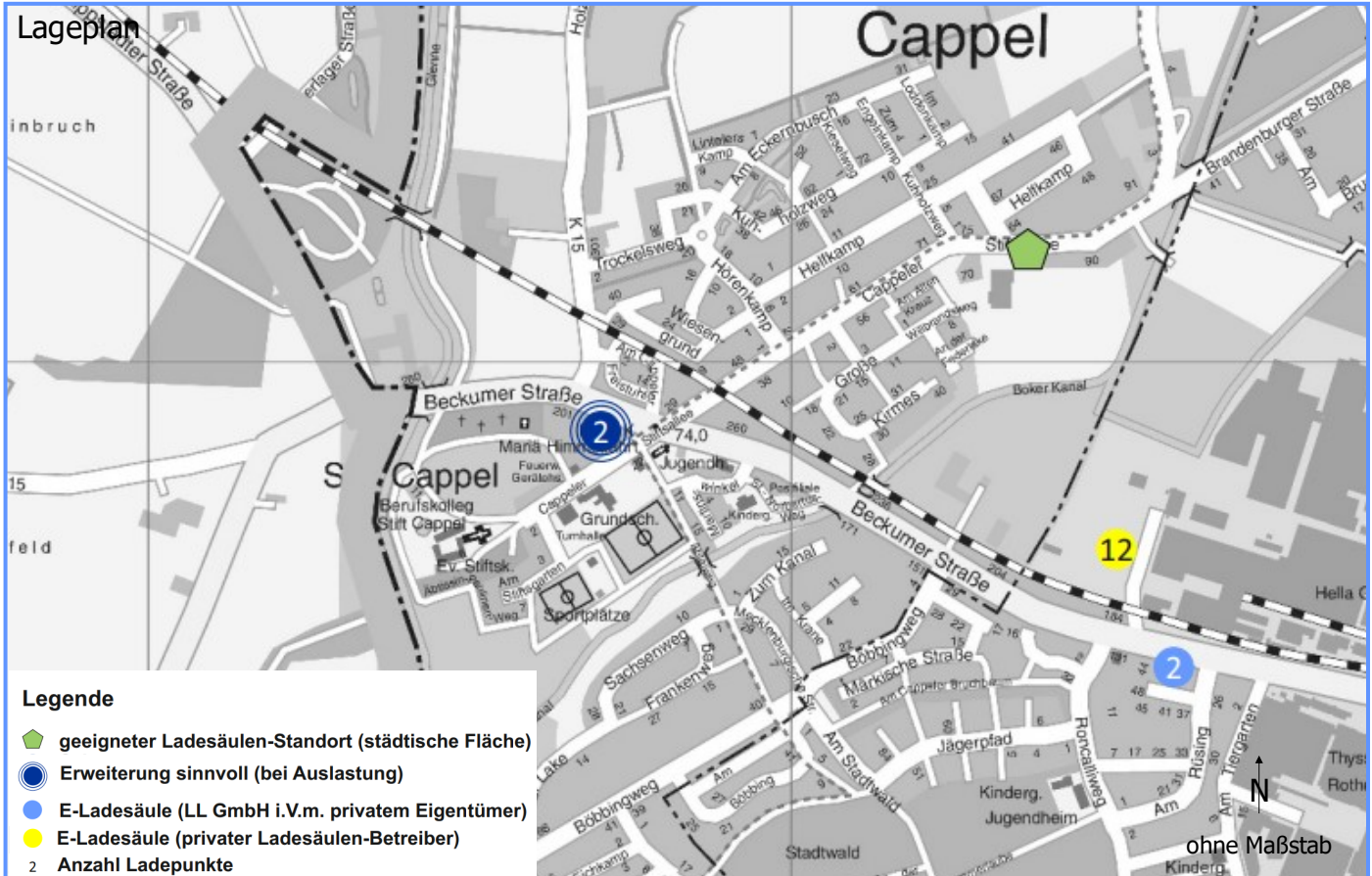


Einwohnerzahl	1.282
Siedlungsstruktur	Hauptsächlich Einfamilienhausbebauung
Arbeitsplatzschwerpunkte	Keine
Ziele	Geringe Dichte
Bedarf gemäß StandortTOOL	Geringer Bedarf
Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand	0
Fazit	Ziel ist es, dass eine öffentliche Ladesäule im Ortsteil verfügbar ist.
Geeignete Standorte	Es bieten sich 2 geeignete Standorte an: die Wendeschleife am Karl-Hovermann-Weg sowie der städtische Parkplatz an den Sportanlagen.

ORTSTEIL

Cappel

Lageplan



Einwohnerzahl

2.693

Siedlungsstruktur

Einfamilienhaus- und Mehrfamilienhausbebauung

Arbeitsplatzschwerpunkte

Keine

Ziel

Mittlere Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Geringer bis mittlerer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

Eine Ladesäule mit 2 Ladepunkten

Fazit

Die vor allem durch Langzeitlader genutzte Ladesäule wird gut angenommen. Die 2 Ladepunkte entsprechen dem Bedarf im Ortsteil. Aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Ortsteils, wäre dennoch ein Standort im Osten des Ortsteils empfehlenswert.

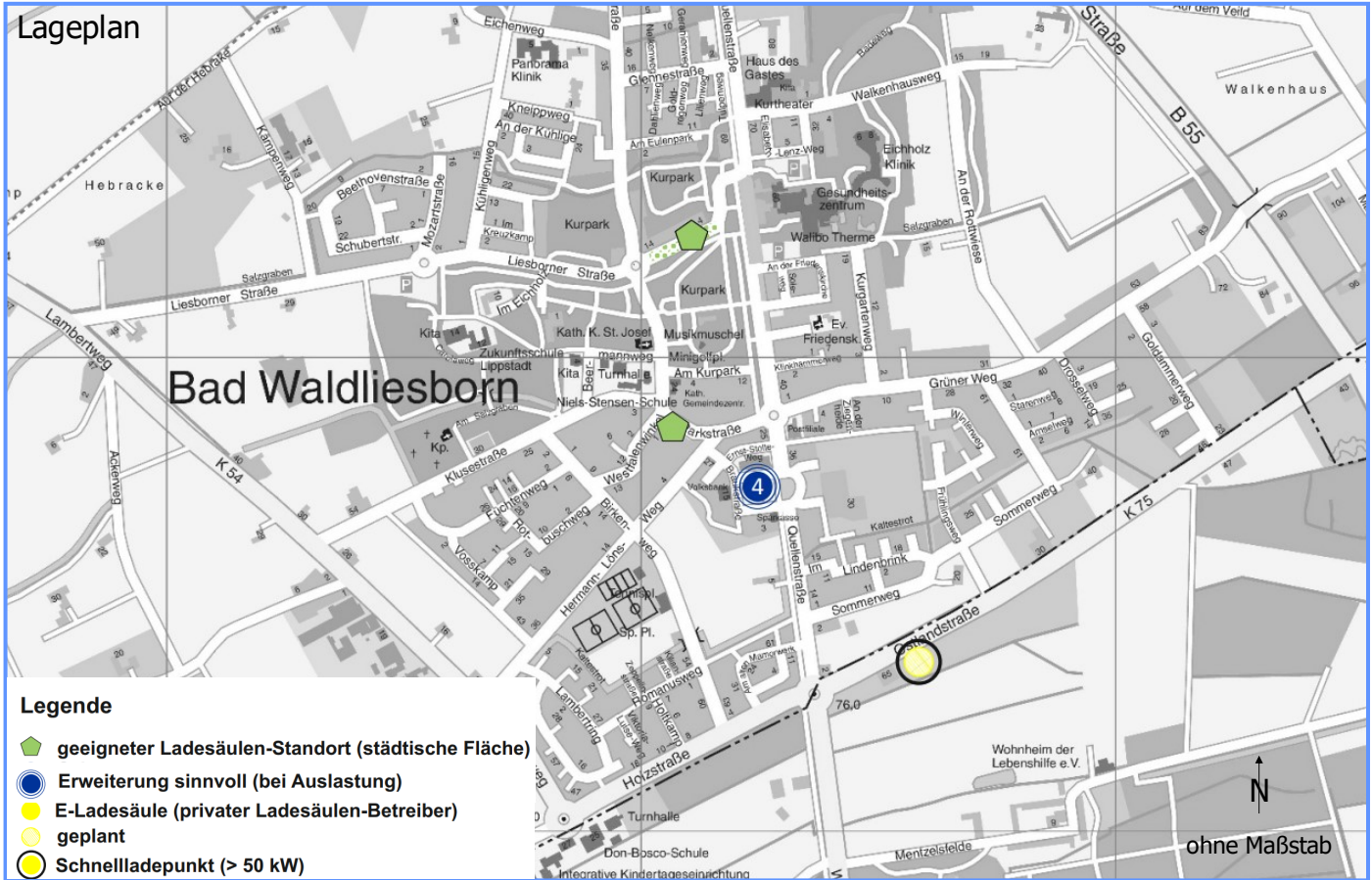
Geeignete Standorte

Parkbuchten an der Capper Stiftsallee, circa auf Höhe des Discounters

ORTSTEIL

Bad Waldliesborn

Lageplan



Einwohnerzahl

5.584

Siedlungsstruktur

Einfamilienhaus- und Mehrfamilienhausbebauung, Kurkliniken

Arbeitsplatzschwerpunkte

Gesundheitszentrum, Seniorenheime, Einzelhandel, Gewerbegebiet Seilerweg (insgesamt rund 1750 Beschäftigte)

Ziele

Hohe Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Mittlerer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

4 Ladepunkte auf dem Parkplatz Braukstraße

Fazit

Es besteht ein Ausbaubedarf, es sollte mind. ein weiterer Ladepunkt realisiert werden. Zugunsten einer flächendeckenden Versorgung des Siedlungsbereichs bietet sich ein Standort weiter nördlich an.

Geeignete Standorte

Die Parkplätze an der Liesborner Straße bieten geeignete Standortbedingungen. Auch die Parkstraße bietet sich als Standort an.

ORTSTEIL

Lipperbruch

Lageplan



Mastholter Straße (Quelle: Google Street View)



Wendeschleife an der Marienschule

Einwohnerzahl

2.893

Siedlungsstruktur

Einfamilien- und Mehrfamilienhausbebauung, Konversionsfläche des alten Kasernenstandorts, Gewerbehallen

Arbeitsplatzschwerpunkte

Businesspark Lippe-Ems (500 Beschäftigte)

Ziele

Mittlere Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Mittlerer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

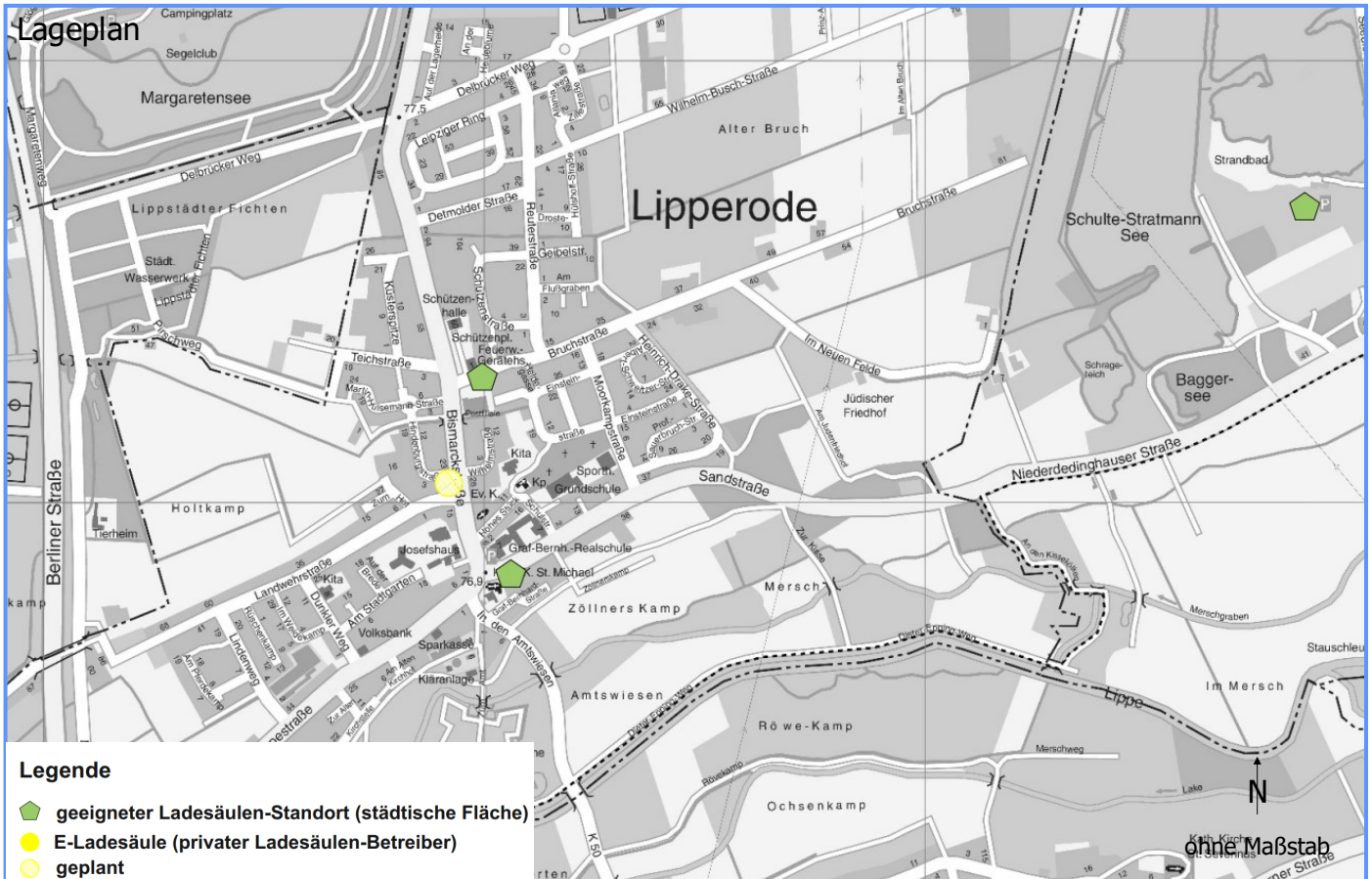
1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten

Fazit

Es besteht ein Ausbaubedarf. Es sollte mind. ein weiterer Ladepunkt im Ortsteil verfügbar sein.

Geeignete Standorte

Der Bereich der Mastholter Straße bietet sich aufgrund der Vielzahl an Parkbuchten an. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob am neuen Feuerwehrstandort eine öffentlich zugängliche Ladesäule integriert werden kann.


Einwohnerzahl

4.160

Siedlungsstruktur

Hauptsächlich Einfamilienhausbebauung, wenige Mehrfamilienhäuser

Arbeitsplatzschwerpunkte

Automobiltechnik, Einzelhandel (500 Beschäftigte)

Ziele

Mittlere Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Mittlerer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

0

Fazit

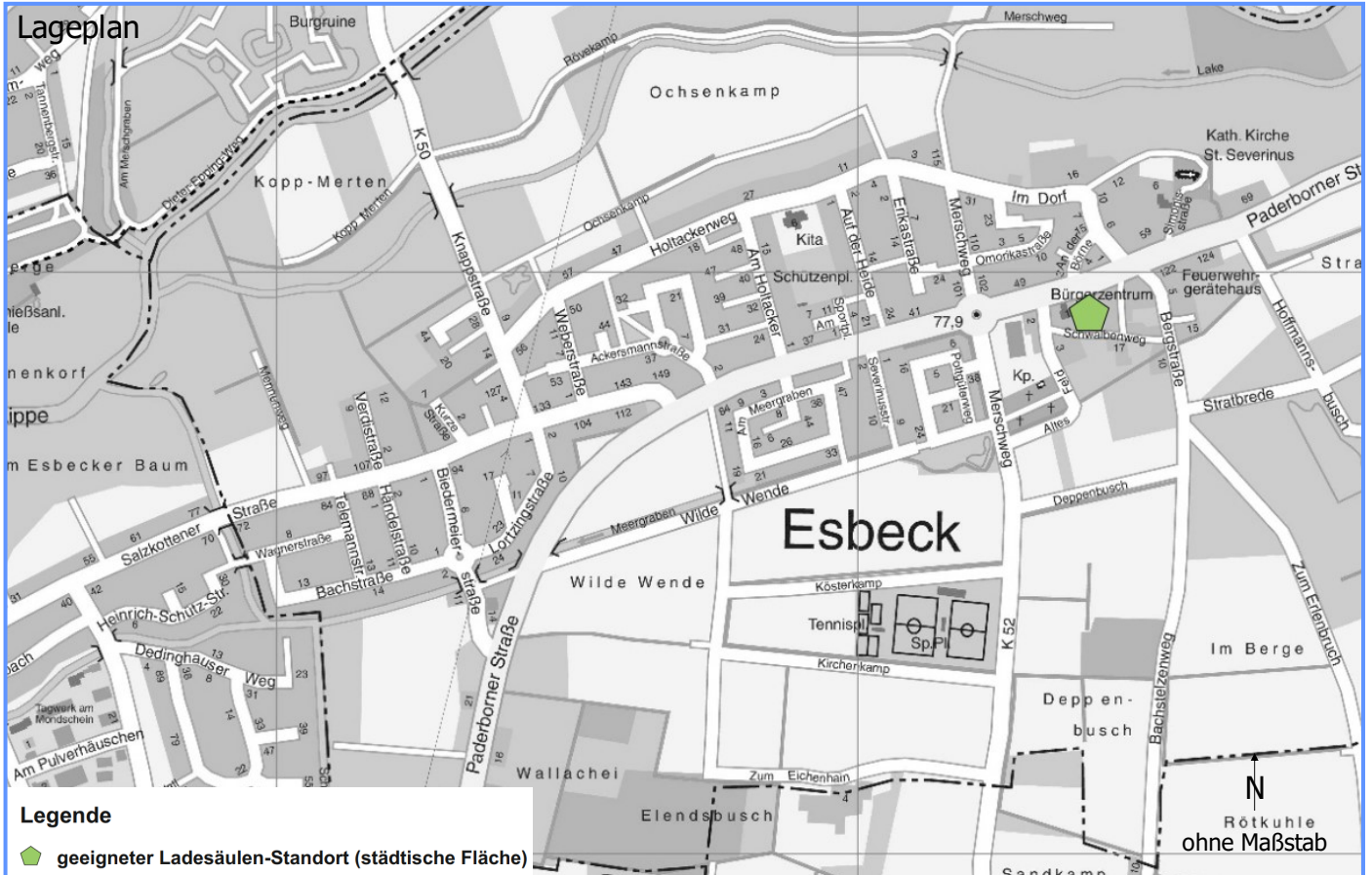
Es besteht ein Ausbaubedarf. Es sollten bis zu 4 Ladepunkte realisiert werden, um ein bedarfsgerechtes Angebot anzubieten.

Geeignete Standorte

An der Bismarckstraße ist eine Ladesäule mit 2 Ladepunkten geplant. Es handelt sich um einen geeigneten Standort. Zudem bieten Parkbuchten in der Bruchstraße in der Nähe des Lebensmittelmarktes oder in der Sandstraße Potenzial für einen Ausbau in zentralräumlicher Lage von Lipperode.

ORTSTEIL

Esbeck



Einwohnerzahl

2.331

Siedlungsstruktur

Hauptsächlich Einfamilienhausbebauung, wenige Mehrfamilienhäuser

Arbeitsplatzschwerpunkte

Keine

Ziele

Geringe Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Geringer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

0

Fazit

Es besteht ein Ausbaubedarf. Es sollte mindestens 1 öffentlicher Lade-punkt im Ortsteil verfügbar sein.

Geeignete Standorte

Der Parkplatz des Bürgerzentrums weist ein Potenzial für eine E-Ladeinfrastruktur auf und bietet sich auch aufgrund der öffentlichen Nutzungsvielfalt des Bürgerzentrums an. Auch ein Trafo ist auf dem Grundstück vorhanden.

Hörste

Lageplan



Kirchweg, am Friedhof (Quelle: Google Street View)



Hörster Straße, Volksbank (Quelle: Google Street View)

Einwohnerzahl	1.510
Siedlungsstruktur	Einfamilienhausbebauung
Arbeitsplatzschwerpunkte	Keine
Ziele	Geringe Dichte
Bedarf gemäß StandortTOOL	Geringer Bedarf
Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand	Bisher keine, aber es ist eine Ladesäule an der Volksbank an der Hörster Straße durch die Lippstädter Ladesäulen GmbH geplant.
Fazit	Durch die geplante Ladesäule wird der Ortsteil nach aktueller Bedarfsabschätzung ausreichend mit öffentlicher Ladeinfrastruktur versorgt.
Geeignete Standorte	Sollte darüber hinaus ein weiterer Bedarf erkennbar werden, eignet sich der Parkplatz am Friedhof für eine öffentliche E-Ladesäule.


Einwohnerzahl

1.777

Siedlungsstruktur

Hauptsächlich Einfamilienhausbebauung

Arbeitsplatzschwerpunkte

Keine

Ziele

Geringe Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Geringer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

Bisher keine, aber es ist eine öffentliche Ladesäule am Sport- und Schulstandort Kleefeld geplant.

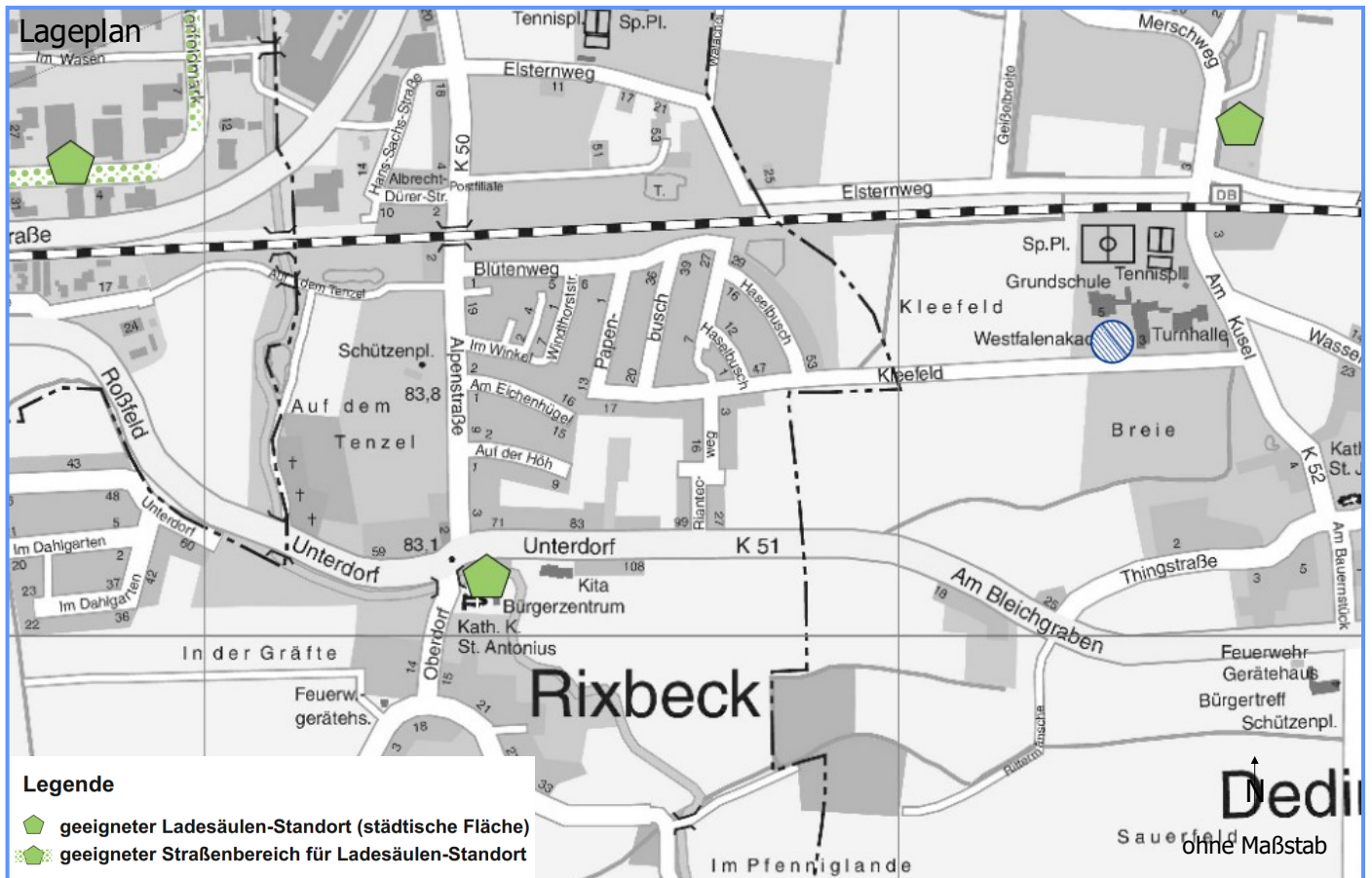
Fazit

Durch die geplante Ladesäule wird der Ortsteil nach aktueller Bedarfsabschätzung ausreichend mit öffentlicher Ladeinfrastruktur versorgt. Jedoch befindet sich der Sport- und Schulstandort nicht in räumlich integrierter Lage im Siedlungsbereich, weswegen ein weiterer Standort empfehlenswert ist, der dieses Kriterium erfüllt.

Geeignete Standorte

Als geeigneter und räumlich integrierter Standort wird der Bereich des neuen Baugebiets an der Straße „Am Haslei“ eingeschätzt. Zudem erscheint die Ausstattung des P+R Parkplatzes am Bahnhof Dedinghausen mit öffentlicher Ladeinfrastruktur sinnvoll.

Rixbeck

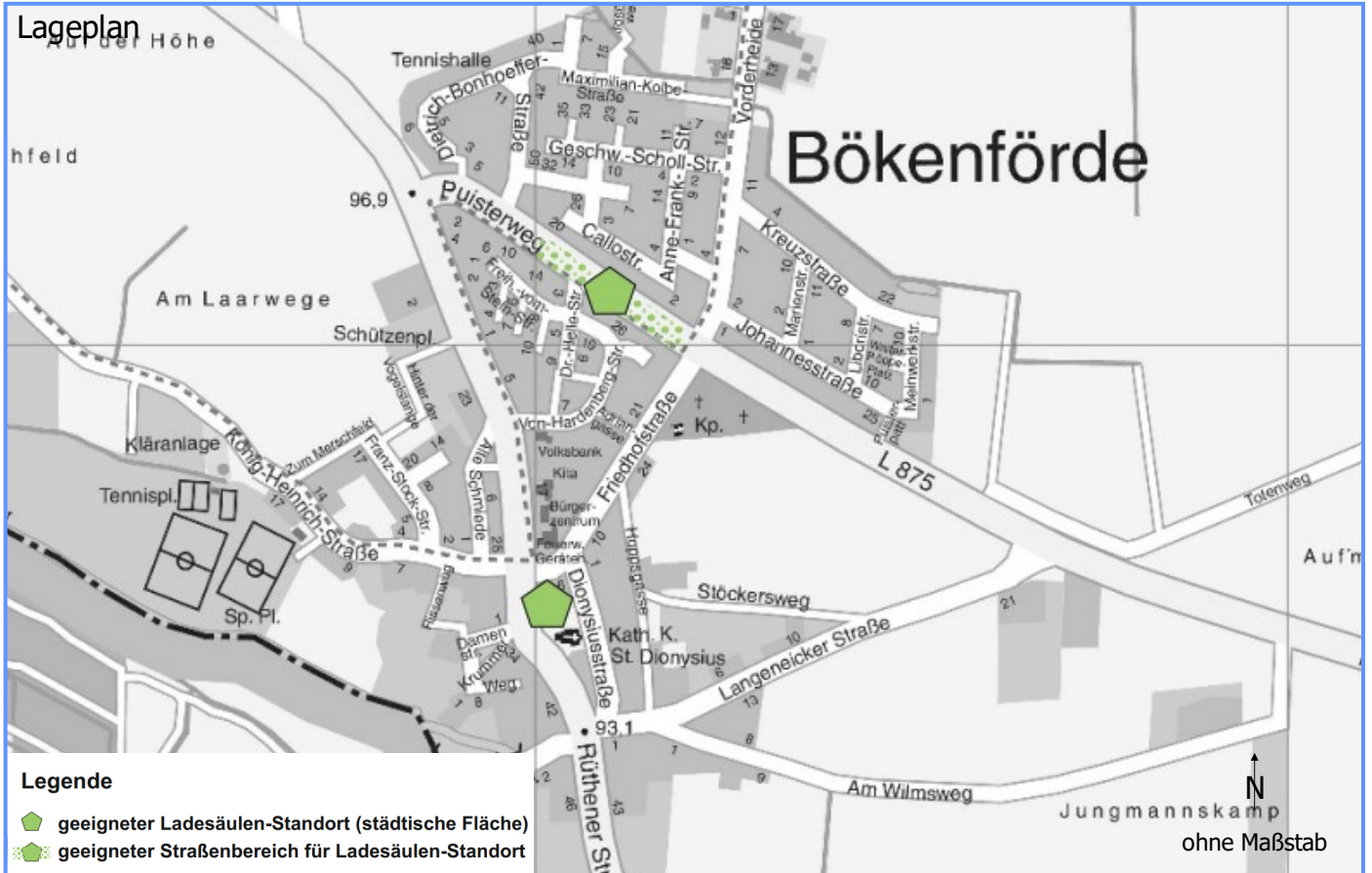


Einwohnerzahl	1.010
Siedlungsstruktur	Hauptsächlich Einfamilienhausbebauung, einige landwirtschaftliche Hofstellen im Süden. Diffus gewachsene Siedlungsstruktur mit Oberdorf, Unterdorf und EFH Siedlung Alpenstraße/Papenbusch/Haselbusch.
Arbeitsplatzschwerpunkte	Keine
Ziele	Geringe Dichte
Bedarf gemäß StandortTOOL	Geringer Bedarf
Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand	0
Fazit	Es besteht ein Ausbaubedarf. Es sollte mindestens 1 öffentlicher Lade-punkt im Ortsteil verfügbar sein.
Geeignete Standorte	Der Parkplatz des Bürgerzentrums / Freizeitentrums Rixbeck bietet sich als Standort für eine öffentliche E-Ladeinfrastruktur an.

ORTSTEIL

Bökenförde

Lageplan



Einwohnerzahl

1.543

Siedlungsstruktur

Einfamilien- und Mehrfamilienhausbebauung, einzelne landwirtschaftliche Hofstellen

Arbeitsplatzschwerpunkte

Keine

Ziele

Geringe Dichte

Bedarf gemäß StandortTOOL

Geringer Bedarf

Anzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen im Bestand

0

Fazit

Es besteht ein Ausbaubedarf. Es sollte mindestens 1 öffentlicher Lade-punkt im Ortsteil verfügbar sein.

Geeignete Standorte

Der Parkplatz an der Rütthener Straße, nördlich der katholischen Kirche ist im Ortsteil Bökenförde am besten für die Installation einer öffentlichen E-Ladeinfrastruktur geeignet. Zudem bieten sich die straßenbegleitenden Parkbuchten am Puisterweg hierfür an.

Das Standortkonzept für öffentliche E-Ladesäulen auf städtischen Flächen in Lippstadt gibt einen Überblick über die räumliche Verteilung der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur. Zudem werden die öffentlichen E-Ladesäulen differenziert nach Anbietern und Ladeleistung aufgezeigt. Anhand der räumlichen Verteilung in Verbindung mit Analysekriterien wie der Einwohnerzahl, den öffentlichkeitswirksamen und parkverkehrverursachenden Nutzungen, sowie der vorherrschenden prägenden Siedlungsstruktur und der Arbeitsplatzschwerpunkte konnte der Bedarf an öffentlicher E-Ladeinfrastruktur qualitativ abgeschätzt werden. Gleichzeitig handelt es sich hierbei um eine Momentaufnahme und Stichtagsbetrachtung. Die Nachfrageentwicklung der E-Mobilität wird durch mannigfache Variablen beeinflusst. Insbesondere politische Entscheidungen zum Thema Förderung induzieren finanzielle Anreize, die schwerlich abschätzbar sind und nicht vorhergesagt werden können.

Aus diesem Grund ist es systemimmanent, dass es sich bei dem Standortkonzept für öffentliche E-Ladesäulen um ein turnusmäßig **fortzuschreibendes Konzept** handelt. Die Evaluierung und Bewertung der Auslastung der E-Ladesäulen ist daher ein wichtiger Indikator. Für diesen Zweck wird allen Ladesäulenbetreibern, die ihre Ladesäulen auf städtischen Flächen in Lippstadt realisieren, im Rahmen des Gestattungsvertrags auferlegt, die Auslastungsdaten aggregiert und anonymisiert zu übermitteln.

Darüber hinaus wird ein kontinuierlicher und enger **Dialog mit den Ortsvorsteherinnen und Ortsvorstehern** der Lippstädter Ortsteile angestrebt, um die Bedarfsabschätzung vor Ort zu validieren und gemeinsam Standortvorschläge zur Errichtung der Ladeinfrastruktur zu erarbeiten. Dieser partizipative Ansatz ist essenziell, um lokale Kenntnisse und Erfahrungen einzubeziehen, die insbesondere bei der Identifikation spezifischer Anforderungen und Bedarfe von Bedeutung sind. Durch den Austausch soll gewährleistet werden, dass die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse der Ortsteile adäquat berücksichtigt und in ein ausgewogenes Gesamtkonzept integriert werden, um eine bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung sicherzustellen.

Für die Zukunft sollte auch der **Dialog mit der Bürgerschaft** zu dem Thema E-Mobilität intensiviert werden. Mittels einer Befragung kann beispielsweise herausgefunden werden, an welchen Standorten ein erhöhter Bedarf für eine öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur vorherrscht. Durch die Bewertung der Nutzenden wird eine wichtige Perspektive eingebracht, um die E-Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen und anzubieten. Schließlich sollen E-Ladesäulen einen infrastrukturellen Mehrwert generieren und nicht etwa zu einem Parkdruck führen, z.B. an Standorten, an denen die Anzahl von E-Ladestellplätzen den Bedarf deutlich übersteigt. Hier gilt es daher mit Bedacht abzuwägen und detailliert auf die einzelnen Standorte zu schauen.

Für die konkrete Ausführungsplanung bedarf es noch einer **Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verteilernetze durch die Stadtwerke** Lippstadt GmbH als lokaler Verteilungsnetzbetreiber. In diesem Schritt werden insbesondere die Verfügbarkeit von Trafostationen sowie die Anknüpfungspunkte in den Blick genommen.

Impressum

**Herausgeberin
Stadt Lippstadt
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Ostwall 1
59555 Lippstadt**

www.lippstadt.de

Stand: 12. Juni 2025

Bild- und Grafiknachweis

Sofern nicht anders angegeben, liegen die Rechte der verwendeten Bilder bei der Stadt Lippstadt.