



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0236/2021		Datum: 21.06.2021	
Dezernat 1			
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.:	
Betreff:			
Sachstand der Elektromobilität			
Gremienweg:			
05.07.2021	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Unterrichtung:

Die Verwaltung unterrichtet den Haupt- und Finanzausschuss über den aktuellen Sachstand zur Elektromobilität.

Schaffung von Ladeinfrastruktur durch die Stadt Koblenz

Umweltausschuss und Haupt- und Finanzausschuss haben sich dafür ausgesprochen, dass die Stadtverwaltung Koblenz schnellstmöglich eine Ladeinfrastruktur (LIS) im öffentlichen Straßenraum aufbaut. Das Umweltamt hat diesbezüglich eine Konzeption erarbeitet, die in der gemeinsamen Sitzung von Haupt- und Finanzausschuss und Umweltausschuss am 01.03.2021 vorgestellt wurde.

Die eigene Investition in die Ladesäulen wäre aus Sicht der Stadt der einzig mögliche Weg, um Fördermittel aus dem Bundesprogramm „LIS vor Ort“ zu erhalten. Letztlich muss die Stadt aber auf jeden Fall Haushaltsmittel (Eigenanteil ergänzend zur Fördersumme) einsetzen, die über Investitionskredite zu finanzieren wären.

Es ergibt sich eine grundsätzliche haushaltsrechtliche Problematik:

Die Herstellung der Ladesäulen ist über den Investitionshaushalt abzuwickeln, da neues Sachvermögen geschaffen wird. Pro Ladesäule ist mit Kosten von ca. 10.000 € zu rechnen – die maximale Förderung über das Förderprogramm „LIS vor Ort“ beträgt pro AC-Ladesäule 8.000€. Somit verbleibt ein Eigenanteil pro Ladesäule von 2.000 €. Insgesamt schlägt das Konzept 55 Ladesäulen bis zum Jahr 2030 vor, allerdings läuft das Förderprogramm nur bis Ende 2021, somit müssten aus förderrechtlicher Sicht möglichst viele Ladesäulen noch in diesem Jahr angeschafft werden.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Koblenz (unausgeglichener Haushalt, Liquiditätskreditschulden) sind städtische Investitionen im Wesentlichen nur unter nachstehenden Voraussetzungen zulässig:

Die Auszahlung muss **unabweisbar** sein. Dies ist dann der Fall, wenn sich eine Alternativlosigkeit des Vorhabens abzeichnet (Verkehrssicherungspflicht, wenn z.B. eine Brücke einsturzgefährdet ist). Dies ist vorliegend offensichtlich nicht gegeben. Unabweisbarkeit liegt auch vor, wenn es sich um die Erfüllung einer Pflichtaufgabe der Kommune handelt. Es besteht zur Zeit keine rechtliche Verpflichtung für Kommunen, eine LIS im öffentlichen Straßenraum herzustellen und eventuell auch zu betreiben, so dass die erforderliche „Unabweisbarkeit“ für die haushaltsrechtliche Zulässigkeit im Investitionshaushalt nicht vorliegt. Erstrebenswert wäre es, die Unabweisbarkeit über den „Klimaschutz“ herzustellen. Allerdings existieren bisher sogar in diesem Aufgabenbereich keine entsprechenden gesetzlichen Grundlagen, die eine Unabweisbarkeit begründen könnten. Der Klimanotstands-Beschluss des Stadtrates reicht hierzu leider nicht aus.

Eine haushaltsrechtliche Zulässigkeit des Projektes wäre weiterhin gegeben, wenn es sich um eine durch Landeszuweisung geförderte Investition handelt, die aus dringenden Gründen des **Gemeinwohls** vom Land für notwendig erklärt wurde. Die Gemeinwohlorientierung wird in der Regel im Rahmen des entsprechenden Förderbescheides des Landes bestätigt. Das v.g. Programm „LIS vor Ort“ ist allerdings ein Förderprogramm des Bundes, so dass eine Gemeinwohlorientierung insoweit nicht bestätigt wird. Eine zusätzliche, auf dem Gemeinwohl basierende Landesförderung würde die haushalterischen Schwierigkeiten ausräumen. Diese Möglichkeit hat die Verwaltung bereits bei allen Stellen beim Land hinterfragt. Diese Bemühungen waren nicht von Erfolg gekrönt, da es keinerlei zusätzliche Landesförderung für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum gibt.

Insofern bleibt die Finanzierung der öffentlichen Ladeinfrastruktur aktuell noch ungeklärt. Diese Thematik soll im Unterausschuss im September tiefgreifender behandelt werden, die Verwaltung versucht, externe Experten hinzu zu laden.

Eine Rückfrage beim Rechtsamt hinsichtlich des Vergabeverfahrens ergab außerdem, dass die Vergabe der Ladeinfrastruktur auf jeden Fall öffentlich, vermutlich sogar europaweit ausgeschrieben werden muss.

Bemühungen, die Errichtung von Schnelllade-Hubs durch die evm im Stadtgebiet zu unterstützen

Die evm hat gegenüber der Stadt deutliches Interesse an der Errichtung sog. Schnelllade-Hubs im Stadtgebiet kommuniziert. Schnelllade-Hubs können mit Strom-„Tankstellen“ verglichen werden, es werden hohe Strommengen in kurzer Zeit abgegeben, was eine schnelle Ladung eines Elektroautos in einer Zeitspanne unter 30 Minuten ermöglicht und somit fast so schnell erfolgt, wie das Auftanken eines Verbrenners. Diese Technik macht die Elektromobilität viel interessanter und nimmt die Reichweitenangst oder umständliche Routenplanung unter Berücksichtigung des Batterieladestands. Die evm möchte im Koblenzer Stadtgebiet solche Ladehubs errichten. Die Stadt unterstützt die Bemühungen bereits hinsichtlich der Standortsuche. Die Ladehubs benötigen allerdings im Vergleich zu „Normalladesäulen“ deutlich mehr Fläche, deshalb sind nur begrenzt Bereiche im öffentlichen Raum in Koblenz verfügbar. Wenn geeignete Flächen gefunden werden, ist die Stadt bereit, der evm diese Flächen unter Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für öffentliche Schnellladehubs zur Verfügung zu stellen.

Schnelllade-Gesetz der Bundesregierung

Das "Gesetz zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge", kurz Schnellladegesetz (SchnellLG), ist vom Bundestag verabschiedet worden. Mit dem Gesetz schafft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Rechtsgrundlage für den gezielten Ausbau eines deutschlandweiten Netzes von Schnellladepunkten. Mit 1.000 zusätzlichen Schnellladehubs soll ein engmaschiges Schnellladeinfrastruktur-Netz entstehen, das garantiert, dass die Nachfrage bei steigenden Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen auch zu Spitzenzeiten und an bisher unwirtschaftlichen Standorten gedeckt werden kann. In enger Zusammenarbeit mit dem BMVI koordiniert und steuert die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unter dem Dach der NOW GmbH seit 2020 die Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland.

Auf Grundlage des Schnellladegesetzes wird künftig mit einem Ausschreibungsverfahren gearbeitet, um einen effizienten Aufbau des geplanten Schnellladenetzes für den Fern- und Mittelstreckenverkehr zu gewährleisten. Das Konzept der Ausschreibung wird dem deutschen Bundestag in Kürze vorgelegt.

Die Ausschreibung soll im Sommer 2021 starten.

Informationen zum Ausschreibungsverfahren:

- Ausgeschrieben werden soll sogenannte High Power Charging (HPC)-Ladeinfrastruktur mit einer Leistung von mindestens 150 kW an den jeweiligen Ladepunkten. Ziel ist es, ein schnelles Laden für Mittel- und Langstreckenmobilität zu gewährleisten - ergänzend zur bereits bestehenden bzw. im Aufbau befindlichen privaten, öffentlichen und gewerblichen Ladeinfrastruktur, die durch das BMVI auch weiterhin parallel gefördert wird.
- Die Leitstelle analysiert mit Hilfe von Daten zum Mobilitäts- und Ladeverhalten, zu Fahrzeugtypen und auf Basis des bisherigen Bestands an Ladeinfrastruktur die Ladebedarfe. Dazu verwendet sie ein digitales Instrument namens StandortTOOL (www.standorttool.de). Basierend auf den Analysen werden Gebiete (Suchräume) zur Errichtung von Schnellladestandorten ausgeschrieben.
- Die Ausschreibung erfolgt in mindestens 18 regionalen Losen. Die Lose enthalten die zuvor festgelegten Suchräume. Die Lose werden verschieden groß sein. Die Belange mittelständischer Unternehmen werden bei der Losbildung berücksichtigt.
- Zusätzlich wird es bundesweite Lose an Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen geben.
- Für die Bietenden sind Aufbau und Gewährleistung des Betriebs der Ladepunkte vertraglich verpflichtend - anders als in bisherigen und weiter bestehenden Förderprogrammen. Der Bund legt darüber hinaus auch Versorgungs- und Qualitätsstandards an den Standorten des Schnellladenetzes fest und stellt deren Einhaltung sicher.
- Für den Aufbau und den Betrieb der Schnellladeinfrastruktur ist ein Volumen von rund 2 Milliarden Euro vorgesehen

(Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/049-scheuer-schnellladegesetz.html>)

Auswirkungen auf den Klimaschutz: Die Förderung der Elektromobilität wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus.