



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0330/2021		Datum: 31.08.2021	
Dezernat 1			
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.:	
Betreff:			
Sachstand Elektromobilität			
Gremienweg:			
16.09.2021	Umweltausschuss	<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 Umweltausschuss über den aktuellen Sachstand zum Thema Elektromobilität in Koblenz.

Schaffung von Ladeinfrastruktur in 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“ bzw. nachfolgenden Programmen zu erhalten. Letztlich muss die Stadt aber auf jeden Fall Haushaltsmittel (Eigenanteil ergänzend zur Förder-summe) 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. Eine Rückfrage beim Rechtsamt hinsichtlich des Vergabeverfahrens ergab außerdem, dass die Vergabe der Ladeinfrastruktur auf jeden Fall öffentlich, vermutlich sogar europaweit ausgeschrieben werden muss.

Trotz dieser Schwierigkeiten hat die Verwaltung weiter versucht, eine Lösung mit der ADD für die haushaltsrechtliche Zulässigkeit der angestrebten städtischen Ladeinfrastruktur zu finden. Dazu waren erneut Gespräche mit der ADD (am 23.07.) angesetzt, die aber leider nicht zustande kamen. Der Grund für die Absage der ADD (am 20.07.) war die Flutkatastrophe im Ahrtal und der Zuständigkeit der ADD für den Katastrophenschutz. Deshalb wurden die Personalressourcen der ADD dort gebunden und bisher konnte der Termin nicht nachgeholt werden.

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.

Hierzu fand bereits ein Ortstermin (am 28.06.) an einer potenziell geeigneten Fläche (Schlossstraße zum Schlossrondell hin) statt. Leider stellte sich im Nachhinein heraus, dass die Netzanschlüsse in dem Bereich nicht ausreichen, um einen Schnellladehub dort zu etablieren.

Eine weitere vorgeschlagene Stelle (Weißer Gasse) war mit Planungsunsicherheiten verbunden (Neubau Synagoge, der ggf. den Rückbau des Ladehubs zur Folge haben könnte), so dass sich die evm dagegen entschieden hat, dort auf eigenes Risiko den Hub zu errichten. Aktuell sind weitere Optionen im Gespräch (Laubach, unterhalb der Südbrücke und Metternicher Feld, Kreisel Zufahrt Globus), die vom Tiefbauamt aktuell auf Realisierbarkeit geprüft werden.

Schnelllade-Gesetz der Bundesregierung

Das "Gesetz zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrische Fahrzeuge", 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.

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>)

Zwischenzeitlich fand eine Vorabbekanntmachung zum Ausschreibungsverfahren durch die NOW-GmbH statt (am 16.08. über eine Videokonferenz/einen Livestream). Bei dieser Veranstaltung wurden die Randbedingungen und der rechtliche Rahmen der Ausschreibung vorgestellt sowie diverse Fragen aus dem breiten Teilnehmerkreis beantwortet. Teilnehmer waren insbesondere potenzielle Betreiber, die am Ausschreibungsverfahren teilnehmen können, aber auch Kommunen. Es wurde unter anderem vorgestellt, wie die Suchräume und Lose der einzelnen Regionen zustande kommen und wie groß die Ladehubs an den jeweiligen Standorten sein sollten, um eine Flächenabdeckung in ganz Deutschland zu gewährleisten. Es wird insgesamt 23 Lose in 6 Gebieten in der Bundesrepublik à 3 bis 5 Lose geben. Die Suchräume bzw. Lose können über Standorttool und Flächentool der NOW GmbH eingesehen werden. Für Koblenz wurden zwei Lose in der Region Südwest verortet, Los 1 nördlich der Mosel (Lützel, Metternich, Neuendorf), Los 2 südlich der Mosel (Stadtzentrum und Südstadt). Der Bund selbst wird nur Flächen auf den Raststätten der Bundesautobahnen zur Verfügung stellen können. Die restlichen Flächen sollen von den zukünftigen Betreibern im Zuge Ihrer Teilnahme am Vergabeverfahren akquiriert werden. In vorab geführten Abfragen bei den Kommunen hat sich bereits herausgestellt, dass die meisten Flächen im privaten Raum zur Verfügung gestellt werden können aber kaum geeignete Flächen im öffentlichen Raum vorhanden sind. Diese Tatsache wurde nochmals in der an die Veranstaltung anschließenden Fragerunde kommuniziert. Die NOW GmbH geht davon aus, dass der Großteil der Ladehubs im Zuge des Deutschlandnetzes auf privatem Grund errichtet werden. Auch, wenn im Vorfeld bereits (z.B. über den Städtetag) kommuniziert wurde, dass entsprechende öffentliche Bereiche von den Kommunen gemeldet werden können.

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