

Kreisstadt Bergheim Der Bürgermeister		Vorlage Nr.: 367/2021 öffentlich			
Dezernat: III /SWBM FBL: Frau Bergmoser / Herr Dr. Betsch AbtL: Frau Marx-Flatten Verfasser/in: Herr Janßen /Herr Faber		Mitzeichnungen			
		6.2	6.4		
Vorgesehene Beratungsfolge					
Gremium					Datum
A.f. Klima, Umwelt und Mobilität					04.11.2021

TOP	Entwicklung einer kommunalen Ladeinfrastrukturstrategie für die Kreisstadt Bergheim
------------	--

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis der erarbeiteten Studie eine auf Bergheim zugeschnittene kommunale Ladeinfrastrukturstrategie zeitnah zu entwickeln.

Erläuterungen:

1. Zielsetzung

Ziel dieser Vorlage ist, über die Ergebnisse der Prüfung aus dem ersten Beschluss zu diesem Thema (s. Vorlage Nr. 137/2021) zu berichten und die weitere Vorgehensweise festzulegen.

2. Sachverhalt

Die Stadtwerke Bergheim GmbH hat in Kooperation mit der Verwaltung in den vergangenen Wochen eine Studie („Studie zur öffentlichen Ladeinfrastruktur in der Kreisstadt Bergheim“, s. Anlage 1) erarbeitet, die die derzeitige und zukünftige Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Bergheimer Stadtgebiet abbildet. Diese Studie resultierte aus dem Beschluss: „Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie eine flächendeckende Ladeinfrastruktur voranzubringen ist und ob eine kommunale Ladeinfrastrukturstrategie zu entwickeln ist.“ des AfKUM am 25.05.2021.

Die Studie gibt zunächst einen kurzen Überblick über die derzeit bestehenden öffentlichen Ladesäulen im Bergheimer Stadtgebiet und analysiert die Wirtschaftlichkeit der Säulen, welche von den Stadtwerken Bergheim betrieben werden. Im weiteren Verlauf werden pro Ortsteil potenzielle Standorte für öffentliche Ladesäulen bis zum Jahr 2026 und 2031 identifiziert. Die dafür benötigten Daten stammen zu großen Teilen aus dem kreisweiten Ladeinfrastrukturkonzept „Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur im Rhein-Erft-Kreis“, das von der EcoLibro GmbH im Jahr 2020 für den Rhein-Erft-Kreis entwickelt wurde. Des Weiteren werden in groben Zügen die rechtlichen Rahmenbedingungen im Sinne der Konzessionierung in der Studie beleuchtet.

Zentrale Aussagen der Studie

Die Bergheimer Studie stützt sich auf das Konzept der EcoLibro GmbH und sagt zunächst einen geringen Bedarf für halböffentliche und öffentliche Ladeinfrastruktur voraus. Nahezu vollständig wird der Bedarf zukünftig über die Nutzung von privaten Flächen sowie bei Unternehmen auf den eigenen Grundstücken gedeckt. Hinzu kommt, dass das Angebot öffentlicher Ladesäulen häufig mit Lademöglichkeiten im privaten Bereich konkurriert. Hier sind die Betriebs- und Anschaffungskosten wesentlich geringer. Weiterhin werben viele Anbieter halb-öffentlicher Ladesäulen mit günstigen Preisen um Kunden. Öffentliche Ladesäulen sind daher einem permanenten Preisdruck ausgesetzt.

Die Wirtschaftlichkeitsanalyse hat ergeben, dass aufgrund der derzeitigen, niedrigen Auslastungen der vorhandenen öffentlichen Ladeinfrastruktur nahezu alle Ladesäulen der Stadtwerke de facto unwirtschaftlich sind. Erst durch die Nutzung von Landes- und Bundesfördermitteln kann ein Teil der Investitionskosten reduziert werden und bei steigender Auslastung könnte ein Betrieb wirtschaftlich werden. Daher ist eine langfristige Prognose momentan als nicht belastbar und seriös einzustufen. Vielmehr müssen die Ergebnisse dieser Ausarbeitung jährlich evaluiert und fortgeschrieben werden.

Im Bergheimer Stadtgebiet existieren aktuell 12 öffentlich zugängliche Ladesäulen (entspricht 24 Ladepunkte), die von verschiedenen Energieversorgern betrieben werden (Stadtwerken Bergheim, E.ON, ENBW, etc.). Für das Jahr 2021 hatte die EcoLibro GmbH jedoch nur rund 12 öffentliche Ladepunkte (= 6 Ladesäulen) als Bedarf in Bergheim prognostiziert. Somit stehen aktuell deutlich mehr Ladepunkte zur Verfügung als benötigt. Darüber hinaus ist vorgesehen, im kommenden Jahr fünf geförderte Ladesäulen zu errichten, welche von den Stadtwerken Bergheim betrieben werden. Dazu hat die Verwaltung am 14.09.2021 einen Förderantrag über fünf Ladesäulen (entspricht 10 Ladepunkte) beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gestellt („Ladeinfrastruktur vor Ort“).

Bis 2026 soll laut Prognose der EcoLibro GmbH dieser Bedarf im öffentlichen Bereich auf etwa 78 Ladepunkte ansteigen; bis 2031 auf etwa 160 Ladepunkte. Im Vergleich zum Bedarf an Ladeinfrastruktur im privaten Bereich (2026: 4.638 Ladepunkte, 2031: 11.878 Ladepunkte), ist dieser Anteil jedoch gering. Potenzielle Standorte wurden in der Studie für jeden Bergheimer Stadtteil grob verortet (s. S. 7ff. Anlage 1). Für die Bedarfsermittlung wurde anhand verschiedener Parameter wie Parkflächen, PKW-Bestandszahlen sowie die Anzahl konventioneller und elektrischer PKW zu den verschiedenen Zeitpunkten sowie weitere soziodemografische Kennzahlen einbezogen. Darüber hinaus wurden georeferenzierte Informationen zu Haushalten, Gewerbebetrieben, Berufspendlern, Kunden des Einzelhandels sowie Tages- und Mehrtagesbesuchern von POI, von Hotels und des Gastgewerbes unter Einbeziehung von Einzugsbereichen des prognostizierten Ladebedarfs und der Aufenthaltsdauer im Untersuchungsraum berücksichtigt.

Ausblick

Es wird empfohlen, die Stadtwerke Bergheim GmbH mit der Ausarbeitung eines Strategieplans für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Bergheim auf Basis der vorliegenden Studie zu beauftragen. In dieser Strategie sollen auch ein mittelfristiger Umsetzungszeitraum und Aussagen zu privater und halböffentlicher Ladeinfrastruktur erarbeitet sowie rechtliche Rahmenbedingungen konkretisiert werden. So soll geklärt werden, ob und wie eine Konzession von Seiten der Stadtwerke Bergheim GmbH beantragt werden kann und ob der Aufbau eines Netzes an öffentlicher Ladeinfrastruktur für die Stadtwerke als Geschäftsfeld in Frage kommt.

3. Alternativen/Einsparpotenziale (Prüfung einer kostengünstigeren Aufgabenerledigung einschl. der Möglichkeit der interkommunalen Zusammenarbeit)

Entfällt

4. Darstellung der Auswirkungen auf den Ergebnisplan, den Finanzplan und die Bilanz (Ifd. Haushaltsjahr und Folgejahre, inkl. Folgekosten bei Investitionen)

Entfällt

5. Darstellung der klimaschutzrelevanten Auswirkungen (ab 1. Quartal 2021)

Elektroautos gelten als eine Möglichkeit, negative Umweltfolgen des Autoverkehrs zu vermindern. Hierzu zählt vor allem die Reduzierung der Treibhausgas- sowie der Feinstaub- und Stickoxidemissionen. Insbesondere der Strommix entscheidet, ob ein Elektrofahrzeug in der Klimabilanz besser abschneidet als ein Verbrenner.

Jedoch können Elektrofahrzeuge nicht die einzige Strategie sein, um den Zielen des Klima- und Umweltschutzes im Straßenverkehr gerecht zu werden. Eine nachhaltige Verkehrswende gelingt nur, wenn der Fokus auch auf Vermeidung und Verlagerung gelegt wird.

6. Bürgerbeteiligung

Entfällt

7. Überprüfung der Zielerreichung (Messinstrumente und –zeitpunkt)

Entfällt