

Betreff:

Mobile Ladesäulen als Interimslösung

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

27.04.2021

Beratungsfolge

Bauausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

27.04.2021

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 14.04.2021 wird wie folgt Stellung genommen:

In Braunschweig hat sich die Elektromobilität insbesondere im Jahr 2020 äußerst positiv entwickelt: Während die Zahl der insgesamt zugelassenen, rein elektrisch betriebenen Pkw deutschlandweit um rund 126 % zunahm, beträgt dieser Zuwachs in Braunschweig rund 215 %. Die Ladeinfrastruktur war also bisher kein Hemmschuh für die Zunahme der Elektromobilität in Braunschweig.

Ein weiteres Indiz hierfür ist die insbesondere in Niedersachsen sehr hohe Nachfrage nach Fördermitteln aus dem Förderprogramm des Bundes für den Kauf und die Installation privater Ladestationen an Wohngebäuden. Für das seit dem 24.11.2020 eröffnete Förderprogramm sind innerhalb von drei Monaten über 300.000 Förderanträge eingegangen – über 50.000 hiervon allein aus Niedersachsen. Das Förderprogramm ist ein voller Erfolg, wurde inzwischen von 200 Mio. Euro auf 400 Mio. Euro aufgestockt und wird von den Privaten (Eigentümer, Mieter, etc.) mit großem Enthusiasmus angenommen. Diese Entwicklung ist aus Sicht der Verwaltung sehr zu begrüßen, da der ganz überwiegende Teil der Ladeinfrastruktur – durchschnittlich rund 90 % - auf den verschiedenen privaten Flächen (zu Hause, am Arbeitsplatz, beim Einkaufen, bei Dienstleistungen, bei Freizeitaktivitäten, etc.) zu errichten sein wird.

Die in der Anfrage angesprochene Situation in den Stadtteilen verbessert sich also bereits heute – bedarfsgerecht und zum ganz überwiegenden Teil auf privaten Flächen, wo dies in der Regel nur sehr eingeschränkt oder gar nicht öffentlich sichtbar wird.

Dies vorangestellt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

1. Das betreffende System gibt es in zwei Ausführungen: Zum einen als Batterie-Pufferspeicher mit Netzanschluss und zum anderen als reine Batterielösung ohne Netzanschluss. Bei der Ausführung als Batterie-Pufferspeicher ist ein dauerhafter Anschluss an das Stromnetz erforderlich. Hierüber wird die systeminterne Batterie konstant mit vergleichsweise niedriger Leistung über sog. Stark- oder Drehstromstecker geladen, wie sie in Haushalten zum Anschluss von Herden verwendet werden. E-Pkw können jedoch mit sehr hoher Leistung aufgeladen werden, wobei die Systembatterie sich entsprechend schnell entlädt. Die Puffereigenschaft kommt dadurch zum Tragen, dass die Pausen zwischen Schnellladevorgängen genutzt werden um die Systembatterie langsam wieder aufzuladen. Wesentliche Nutzungseinschränkung bei dieser Ausführung ist die Tatsache, dass die erforderlichen Stark- bzw. Drehstromsteckdosen im öffentlichen Raum nicht verfügbar sind.

Die Ausführung als reine Batterielösung benötigt keinen Netzanschluss. Nach vollständiger Entladung durch ladende E-Pkw muss das System gegen ein zweites, aufgeladenes System getauscht werden und das entladene System auf einem Betriebshof o. ä. erneut aufgeladen werden. Das System hat eine Kapazität von 193 kWh. Bei einem aktuell üblichen Preis von rund 50 Cent pro kWh Schnellladen ergibt sich ein erzielbarer Umsatz von rund 96 Euro. Ob sich das System für diesen Betrag kostendeckend betreiben lässt, ist sehr fraglich – insbesondere da der Austausch der Systeme (je rund 2,5 t) gewichtsbedingt mit Lkw mit eigenem Ladekran erfolgen muss.

Sofern ein Betreiber mit der Absicht an die Verwaltung herantritt, die Batterielösung an einem oder mehrere Standorten auf eigene Kosten umzusetzen, wird die Verwaltung dieses Vorhaben aktiv unterstützen und ermöglichen. Bisher ist noch kein Betreiber mit dieser Absicht an die Verwaltung herangetreten.

Für die Untersuchung der Bedarfe sind diese Systeme nicht erforderlich. Die Bedarfe können anhand der bekannten Aspekte Einwohnerdichte, (Elektro-)Kfz-Dichte pro Einwohner, Vorhandensein eigener Stellplätze und wichtiger Ziele wie Geschäfte oder Betriebe ohne eigene Stellplätze ausreichend genau ermittelt werden.

2. Für die Batterielösung kann grundsätzlich jeder öffentliche Stellplatzbereich über eine Sondernutzung geeignet sein, den ein Betreiber als wirtschaftlich tragfähig beurteilt. Fest einer konkreten Funktion zugeordnete Stellplätze wie z. B. Behindertenstellplätze sind hiervon ausgenommen. Eine genaue Standortbetrachtung würde im Einzelfall erfolgen, sobald eine Interessensbekundung vorliegt.
3. Aus Sicht der Verwaltung ist es nicht sinnvoll und nicht zielführend, wenn die Verwaltung in einem sich entwickelnden Markt die Rolle des Eigentümers und Betreibers von Ladesäulen einnimmt. Der Betrieb von Ladesäulen ist – rechtlich betrachtet – im Kern Stromverkauf. Die Verwaltung verfügt nicht über die erforderlichen Strukturen, Prozesse und personellen Kapazitäten um als Stromverkäufer am Markt tätig zu sein.

Diese Betrachtung gilt für stationäre Ladesäulen und für Systeme wie das in der Anfrage beschriebene gleichermaßen. Ein mögliches Pilotprojekt wäre daher nicht in Partnerschaft mit der Stadt umzusetzen, sondern eigenständig durch einen Betreiber. Die Bereitschaft, hierfür öffentliche Flächen zur Verfügung zu stellen und ein entsprechendes Projekt aktiv zu unterstützen, ist vorhanden. Bei eigenständiger Umsetzung durch einen Betreiber wären durch die Stadt keine Kosten zu tragen.

Leuer

Anlage/n:
keine