



Datum: 26.01.2022

Vorlage der Verwaltung für:	Abstimmergebnis		
	Ja	Nein	Enth.
Haupt- und Finanzausschuss			

X öffentliche Sitzung	nichtöffentliche Sitzung
------------------------------	--------------------------

Dezernat: III	Amt: Gebäudemanagement/Energieeffizienz städtischer Gebäude	Sachbearb.: Herr Rickert
------------------	--	-----------------------------

Beteiligte Ämter:	Sichtvermerk:	gesehen:	I	III
Finanzabteilung				
Gebäudemanagement/Energieeffizienz städtischer Gebäude				

TOP: Sachstand zum Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 15.09.2020 zur Erweiterung der Ladesäulenstruktur für Elektrofahrzeuge*Produktgruppe: 11.06 Immobilienmanagement***1. Beschlussvorschlag:**

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt den Sachstand zur Kenntnis.

2. Sachverhalt und Begründung:

Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur (LIS) ist auch in Schmallenberg seit Jahren Bestandteil öffentlicher Debatte in Politik und Verwaltung. Wiederkehrend werden Bedarf und Entwicklung in diesem hoch volatilen Bereich überprüft und angepasst.

Der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen vom 16. September 2020 wurde in den politischen Gremien wie Energie- und Klima-Beirat und den Fraktionen wiederholt diskutiert. Die im v. g. Antrag vorgeschlagenen Standorte wurde durch die Verwaltung mit Unterstützung des Netzbetreibers Westnetz/Westenergie überprüft, die Ergebnisse wurden im v. g. Ausschuss zunächst abschließend beraten. Unabhängig von getroffenen Beschlüssen und Festlegungen ist eine wiederkehrende Betrachtung dieses Themas in angemessenen Zeitabständen sinnvoll. Das sich deutlich verändernde Mobilitätsverhalten, die schnelle Veränderung in der Förderlandschaft zur LIS führt somit stets zu Neuausrichtung oder bestätigt die Bestandssituation.

Die Stadt Schmallenberg verfügt über ein Kontingent öffentlicher Ladepunkte an zentral gelegenen Standorten. Standorte und Nutzung dieser Ladeinfrastruktur werden im Vergleich 2020/2021 in Anlage 1 überschlägig dargestellt. Auslastung, Frequenz und Energietransfer geben Aufschluss darüber, ob eine LIS-Erweiterung durch die Stadt Schmallenberg als Träger dieser Einrichtungen sinnvoll ist. Die Bereitstellung dieser Ladeinfrastruktur ist mit Anschaffungs- und dauerhaft auch mit Betriebskosten verbunden. Eine Ausweitung dieser Technik auf weitere Standorte bindet dauerhaft mehr Mittel. Standorte mit erwartbar geringer

Nutzungsfrequenz und/oder Verweildauer sind dementsprechend wenig sinnvoll, da primäres Ziel hoher Energietransfer sein muss. Ein mit verschiedenen Förderprogrammen von Bund und Land initiiertes LIS-Zuwachs im gewerblichen und privaten Bereich kompensiert mit öffentlicher und halböffentlicher Ladetechnik deutlich effektiver einen wachsenden Bedarf. Insgesamt muss der Sachverhalt auch technisch betrachtet werden. Ladeinfrastruktur mit 11 oder 22 kW Ladeleistung bieten bei einer Verweildauer von 1h eine Reichweite von ca. 80-160 km. Pendlerfahrzeuge mit hoher Verweildauer werden eher selten bei vergleichsweise hohen Stromkosten öffentliche Ladepunkte nutzen oder diese dann zu lange blockieren. Insgesamt finden Ladevorgänge also, abgesehen von Schnellladepunkten mit Ladeleistungen >50kW, regelmäßig privat oder betrieblich statt.

Ein Ausbau wenig genutzter und durch die Stadt Schmallenberg subventionierter öffentlicher LIS ist zur Tourismus-Unterstützung sinnvoll. Ebenfalls sinnvoll ist die Errichtung öffentlicher LIS im Umfeld von kompakten Wohnsiedlungen. Entgegen Quartieren mit klassischen Einfamilienhäusern, haben hier Anwohner kaum Möglichkeiten, eigene private LIS errichten können.

Die Stadt Schmallenberg hat 2021 2 Ladepunkte am Rathaus öffentlich freigegeben und aktuell eine Förderung für 10 öffentlichen Ladepunkten (5 Doppelladesäulen) beantragt, Förderquote 80%. Die Standorte sollen neben dem neu zu errichtenden Parkplatz Rupers Kamp im Umfeld von v. g. Wohnsiedlungen (Hohe Fohr/In der Tränke/ An der Robbecke) gefunden werden.

Auch ein Einblick in das Nutzungsverhalten der bestehenden öffentlichen Ladeinfrastruktur der Stadt Schmallenberg ist durch die vorhandenen Informationen möglich. Die durch Westenergie zur Verfügung gestellten Datensätze zu den Ladevorgängen für 2020 und 2021 wurden in der Anlage 1 nur den Standorten zugeordnet. Die Auswertung nach Ladevorgängen und Energiemenge gibt hier jedoch eine eher optimistische Darstellung wieder. Tatsächlich sind an allen Standorten teils erhebliche Auffälligkeiten im Ladeverhalten der Nutzer zu finden.

So sind in 2020 von gelisteten 433 Vorgängen 36 Vorgänge unter 1kWh und 218 Vorgänge unter 10kWh Energiemenge. In 2021 waren von 1123 Vorgängen 93 Vorgänge unter 1kWh Energiemenge und 543 Vorgänge unter 10kWh Energiemenge. Auch sind bei Ladevorgängen mit weniger als 10kWh Ladevorgänge mit teils über 15 Stunden zu verzeichnen, was in keiner Relation zur Übertragungsleistung der Ladepunkte und der meisten E-Fahrzeuge steht.

Es ist also festzustellen, dass auch Fahrzeuge ohne Ladebedarf an verschiedenen Standorten angeschlossen werden. Ein somit vorgenommener Zugriff auf einen freien Parkplatz steht dort möglicherweise im Vordergrund. Einem solchen Verhalten kann durch eine, wie bereits von anderen Betreibern von Ladesystemen etablierte Preispolitik entgegen gewirkt werden. So wird für angeschlossene Fahrzeuge nach Ende des Ladevorgangs eine nicht unerhebliche Stellplatzgebühr erhoben und mit der Tankrechnung belastet.