

Federführende Stelle: 612 Sachbearbeitung: Stehr	Drucksache Nr.: 149/2024 1. Ergänzung
---	--

An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

302 / 622

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Verwaltungs- und Vorlagenkonferenz	24.09.2024	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Ortschaftsrat Kippenheimweiler	08.10.2024	vorberatend	öffentlich	einstimmig
Ortschaftsrat Reichenbach	09.10.2024	vorberatend	öffentlich	9 Ja, 1 Enthaltung
Ortschaftsrat Sulz	17.10.2024	vorberatend	öffentlich	einstimmig
Ortschaftsrat Langenwinkel	22.10.2024	vorberatend	öffentlich	einstimmig
Ortschaftsrat Mietersheim	24.10.2024	vorberatend	öffentlich	8 Ja, 1 Enthaltung
Ortschaftsrat Kuhbach	29.10.2024	vorberatend	öffentlich	einstimmig
Technischer Ausschuss	06.11.2024	vorberatend	nichtöffentlich	14 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltung
Ortschaftsrat Hugsweiler	07.11.2024	vorberatend	öffentlich	
Gemeinderat	18.11.2024	beschließend	öffentlich	

Betreff:

Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Lahr

Beschlussvorschlag:

Die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Lahr soll 2025 ausgebaut werden. Die Verwaltung führt hierzu ein Vergabeverfahren für den Aufbau von Ladestationen an 15 Standorten durch. Bei der Konzessionsvergabe werden Investitions- und Betriebskostenzuschüsse ausgeschlossen. Lediglich die Fläche wird dem Bieter entgeltfrei für eine Dauer von acht Jahren zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassende Begründung:

In Lahr besteht ein gut ausgebautes Tankstellennetz, um die Mobilität mit Verbrennerfahrzeugen zu gewährleisten. Im Bereich der Elektromobilität besteht allerdings Nachholbedarf. Ergänzend zu privaten und halböffentlichen Lademöglichkeiten sind weitere öffentliche Ladestationen zu errichten. Die Stadt Lahr möchte die Entwicklung der Elektromobilität ankurbeln und als eine Unterstützungsmaßnahme öffentliche Flächen für Ladestationen zur Verfügung stellen.

Sachdarstellung

Aktuelle Situation und Handlungsnotwendigkeit:

Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wurde schon im interkommunalen Elektromobilitätskonzept für die Städte Kehl, Lahr und Offenburg empfohlen, welches im Zeitraum Sommer 2019 bis Frühjahr 2021 erarbeitet und den Gremien im Juni 2021 vorgestellt wurde (siehe Drucksache Nr.: 97/2021). Es wurde bereits damals unter 2. beschlossen, eine Interessenbekundung durchzuführen mit dem Ziel, ein Unternehmen zu finden, die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ohne kommunale Investitions- und Betriebskostenzuschüsse aufbauen und betreiben. Das Verfahren wurde wie beschlossen gestartet, musste allerdings nach 1,5 Jahren ohne Ergebnis abgebrochen werden. Einige Unternehmen zeigten zwar grundsätzliches Interesse und es gab viele Gespräche unterschiedlicher Tiefe sogar bis kurz vor Abschluss einer Vereinbarung, letztendlich konnte aber kein Unternehmen gefunden werden, welches das Konzept gemäß den kommunalen Vorgaben umsetzen wollte.

Das Konzept soll aber weiterhin umgesetzt werden, weshalb zum einen eine erneute Standortanalyse vorgenommen wurde und zum anderen weitere Kommunen aus dem Mobilitätsnetzwerk Ortenau angesprochen wurden mit dem Ziel, ein umfangreicheres und damit attraktiveres Ausschreibungsvolumen zu erreichen.

Zielsetzung:

Die Diskussionen um die Zukunft der Elektromobilität sind vielfältig und die fachlichen Meinungen unterschiedlich. Die Stadt Lahr ist davon überzeugt, dass der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur unerlässlich ist. Das Kfz wird trotz der Ziele, den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu stärken, weiterhin eine Rolle spielen. Deshalb muss es das Ziel sein, die Emissionen im Kfz-Verkehr durch alternative, klimafreundliche Antriebsformen zu senken. Bei der Elektromobilität ist ein gut ausgebautes Ladestationsnetz unerlässlich, welches aus privaten Ladestationen (Wallbox zuhause), halböffentlichen Ladestationen (auf privaten Flächen, bspw. beim Supermarkt) und öffentlichen Ladestationen (auf kommunalen Flächen) besteht. Bei den halböffentlichen Ladestationen ist der Anteil an Stationen mit hohen Ladeleistungen in den vergangenen zwei Jahren stark gestiegen.

Maßnahmen:

In Lahr sollen an 15 Standorten (siehe Anlagen 1 und 2) öffentlich zugängliche Ladestationen mit jeweils zwei Ladepunkten und einer maximalen Ladeleistung von 22 kW je Ladepunkt, in Reichenbach von 50 kW installiert werden. Hierfür wird im Rahmen einer interkommunalen Ausschreibung ein Unternehmen gesucht, welches sowohl den Aufbau als auch den Betrieb ohne kommunale Zuschüsse übernimmt. Lediglich die Fläche (zwei Stellplätze zzgl. Fläche für Ladestation) soll dem Bieter entgeltfrei für eine Dauer von acht Jahren im Rahmen einer Sondernutzung zur Verfügung gestellt werden.

Für das Vergabeverfahren haben sich insgesamt acht Kommunen aus dem Mobilitätsnetzwerk Ortenau zusammengeschlossen: Friesenheim, Kehl, Lahr, Neuried, Offenburg, Rheinau, Schwanau und Seelbach. Unter Hinzuziehen des Fachbüros ISME (Institut Stadt|Mobilität|Energie) aus Stuttgart, welches bereits 2019-2021 das interkommunale Elektromobilitätskonzept erstellt hat, wurden Lose gebildet, die Standorte mit unterschiedlichen Nutzungspotenzialen bündeln unabhängig von der Gemarkung. So besteht auch für kleine Gemeinden die Möglichkeit, sich an der Ausschreibung zu beteiligen – ein erneut positiver Synergieeffekt des Mobilitätsnetzwerks Ortenau.

Von den 15 Standorten wurden 5 Standorte bereits im Rahmen der Beratung der Drucksache Nr. 97/2021 im Juni 2021 beschlossen. Diese sind in der Anlage 1 mit * gekennzeichnet. Die Standortentscheidungen der Ortschaftsräte Kippenheimweiler, Kuhbach und Mietersheim sind grün dargestellt.

Alternativ geprüfte Maßnahmen:

Von einem Aufbau und Betrieb der Ladestationen durch die Kommunen selbst wird aufgrund des hohen administrativen und betrieblichen Aufwandes abgeraten. Die Kommunen sollten interessierten Betreibern im Rahmen einer Sondernutzung lediglich die Flächen zur Verfügung stellen, der Ertrag aus dem Stromverkauf an den Ladestationen verbleibt beim Betreiber/Investor.

Erwartete finanzielle und personelle Auswirkungen:

- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50.000 EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20.000 EUR

Einmalige (Investitions-)Kosten	2022	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EUR				
Aufwand / Einmalig verminderter Ertrag / Investition / Auszahlung			6.300		
Ertrag / Einmalig verminderter Aufwand / Zuschüsse / Drittmittel (ohne Kredite)			0		
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)			-6.300		
Jährliche Folgekosten	Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
Aufwand (inkl. dauerhafter Personalmehrkosten) / Verminderung von Ertrag					
Ertrag / Verminderung von Aufwand					
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)					
Davon: Dauerhafter Personalmehrbedarf Stellenbezeichnung, Umfang	Entgelt-/ Besoldungsgruppe		Jährlicher Arbeitgeberaufwand (Lohn- und Nebenkosten) in EUR		
1.					
2.					
	SUMME				

Finanzierung:

Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?		
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten	<input type="checkbox"/> Nein
Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?		
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten	<input type="checkbox"/> Nein

Im aktuell gültigen Haushaltsplan 2024 sind unter dem Investitionsauftrag 154600020001 *Aufbau Ladeinfrastruktur Elektromobilitätskonzept* Mittel in Höhe von 25.000,- € eingestellt. Aufgrund der pauschalen Kürzung um 10 % stehen 22.500,- € zur Verfügung. Die Ausschreibung sieht keine kommunale Beteiligung an den Investitions- und den Betriebskosten vor. Auch die Kosten für die Beschilderung und Markierung der Stellplätze sollen vom Betreiber der Ladestationen übernommen werden. Somit beschränken sich die Auszahlungen auf das Honorar für das Fachbüro ISME, welches das Vergabever-

fahren begleitet. Da es sich um eine gemeinsame Beauftragung mit weiteren Kommunen handelt und sich das Honorar nach der Menge der Ladestationen (Anteil der Ladestationen in Lahr an der Gesamtmenge der acht Kommunen) bemisst, kann der Honoraranteil der Stadt Lahr zum Zeitpunkt der Vorlageerstellung nur geschätzt werden. Nach aktuellem Stand ist von einem Betrag in Höhe von ca. 6.300,- € auszugehen. Deutliche Abweichungen sind nicht zu erwarten. Die unter dem Investitionsauftrag zur Verfügung stehenden Mittel reichen aus.

Verzicht auf Sondernutzungsgebühr und Pacht:

Die Verwaltung sieht die Förderung der Elektromobilität als Teil der Verkehrs- und Mobilitätswende und unterstützt die Ziele des Landes Baden-Württemberg, die Elektromobilität zu fördern, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Verwaltung schlägt deshalb eine entgeltfreie Bereitstellung der Flächen für eine Dauer von acht Jahren vor, d.h. einen Verzicht auf eine Sondernutzungsgebühr bei acht Standorten (gewidmete Fläche) und auf eine Pacht bei sieben Standorten (nicht gewidmete Fläche). Bei den Mobilitätsstationen wurde gleichermaßen verfahren. Die beiden Mobilitätsdienstleister für Bike- und Carsharing wurden von einer Sondernutzungsgebühr bzw. einer Pacht befreit.

Nach § 3 Ziffer 9 der Satzung über die Erhebung von Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Lahr/Schwarzwald (Sondernutzungsgebührensatzung) vom 09.04.2023 besteht die Möglichkeit, auf die Erhebung von Sondernutzungsgebühren zu verzichten, wenn die Sondernutzung überwiegend im öffentlichen Interesse liegt und eine Bestätigung des Oberbürgermeisters vorliegt. Die Facheinheit sieht das öffentliche Interesse hier als gegeben an. Die Sondernutzungsgebühr würde 100,- € pro Standort pro Jahr betragen. Bei acht Standorten über acht Jahre würde die Stadt somit auf einen Betrag in Höhe von 6.400,- € verzichten.

Bei den fiskalischen Flächen, die für die Ladeinfrastruktur vorgesehen sind und an einen Betreiber verpachtet werden könnten, handelt es sich um Verkehrsflächen, die im Allgemeinen mit 70,- €/m² bewertet werden. Dies würde bei sieben Standorten, die eine Gesamtfläche von 182 m² aufweisen, einen Flächenwert von 12.740,- € ergeben. Geht man dann von einer gewerblichen Tätigkeit (Verkauf von Strom) aus, wäre ein jährlicher Pachtzins von 7 % anzusetzen. Bei einem Verzicht darauf würde dies einen Einnahmeausfall für die Stadt Lahr von jährlich 891,80 € bedeuten, über die acht Jahre dann insgesamt 7.134,40 €.

In Summe betragen der Verzicht und die indirekte Förderung des Betreibers somit 13.534,40 €.

Tilman Petters

Stefan Löhr

Martin Stehr

Anlage(n):

- Anlage 0
- Anlage 1: Standortübersicht (Liste)
- Anlage 2: Standortübersicht (Karte)

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1-5 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg zu entnehmen.