

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0352/21	17.08.2021
zum/zur		
A0139/21 Fraktion GRÜNE/future!		
Bezeichnung		
Ladeinfrastrukturkonzept und -ausbau in Magdeburg - Elektromobilität stärken		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		07.09.2021
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr		30.09.2021
Ausschuss für Umwelt und Energie		12.10.2021
Stadtrat		04.11.2021

In der Sitzung des Stadtrates am 15.07.2021 wurde der A0139/21 in die Fachausschüsse überwiesen. Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Stadtratsbekenntnis

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Anerkennung durch den Stadtrat, *dass der bedarfsgerechte Ausbau diskriminierungsfreier Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und E-Fahrräder ein wichtiges Element von vielen für eine erfolgreiche klimaneutrale Mobilitätswende in Magdeburg ist* [Zitat aus dem Antrag], eine zeitgemäße, allseits anerkannte und daher auch für Magdeburg hilfreiche Grundsatzfestlegung, die für das weitere Agieren der Verwaltung eine gute Orientierung geben kann.

Die Verwaltung empfiehlt, im Falle eines solchen Beschlusses E-Fahrräder nicht separat zu erwähnen. Zum einen fallen sie auch unter den Oberbegriff E-Fahrzeuge, zum anderen wird der Ausbau von Fahrrad-Ladeinfrastruktur als nur bedingt zielführend gesehen, da mit den aktuell verfügbaren E-Fahrrädern bereits heute Reichweiten von z. T. über 100 km möglich sind. Angesichts des zu erwartenden weiteren technischen Fortschritt bei den Akkus geht die Verwaltung davon aus, dass zukünftig nahezu alle Strecken, welche der überwiegende Anteil der Radfahrenden an einem Tag zurücklegt, mit einer Akkuladung zu bewältigen sind. Da Fahrradakkus i. d. R. zu Hause bzw. im Hotel über normale Schuko-Steckdosen geladen werden können, ist wohl nicht von einer nennenswerten Nachfrage nach Fahrradladeinfrastruktur auszugehen.

Förderanträge

Die Festlegung auf das Beantragen von Fördermitteln bei den aufgelisteten Förderprogrammen wird als weniger glücklich bewertet. Die Festlegung auf die aufgelisteten Programme erschwert die nötige Flexibilität bei Bekanntgabe von neuen Förderoptionen bei EU, Bund und Land. Daher plädiert die Verwaltung, von einer unnötigen Festlegung des weiteren Vorgehens der Einwerbung von Fördermitteln abzusehen.

Einzelne der im Antrag aufgelisteten Förderrichtlinien bzw. Förderprogramme sind an Akteur*innen der Privatwirtschaft adressiert, sodass die Landeshauptstadt Magdeburg nicht antragsberechtigt ist. Details hierzu sind in der Anlage dargestellt.

Die Einwerbung von Fördermitteln setzt die Bereitstellung von Eigenmitteln voraus. Darüber hinaus ist ausreichend sowie gut qualifiziertes Personal erforderlich, den Fördermodalitäten entsprechend die Fördervorgänge förderrechtlich akkurat durchzuführen. Der formale Aufwand ist bei vielen Programmen erheblich. So sind z. B. für eine Beantragung bei Lotto Toto laut Checkliste 15 verschiedene Dokumente einzureichen.

Zur Finanzierung eines Elektromobilitätskonzepts hat die Landeshauptstadt Magdeburg Fördermittel im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität einwerben können. Mit Zuwendungsbescheid vom 22.03.2019 wurde eine nicht rückzahlbare Zuwendung in Höhe von 80,00 v.H., höchstens jedoch 79.600,00 € bewilligt. Die Gesamtkosten liegen derzeit bei rd. 103.000 €.

Ladeinfrastrukturkonzept

Unter Einbindung eines kompetenten Ingenieurbüros hat die Verwaltung bereits mit der Erstellung des **Elektromobilitätskonzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg** begonnen. Darin nimmt ein Ladeinfrastrukturkonzept einen zentralen Platz ein. Die Fertigstellung des Gesamtkonzeptes ist zum 2. Quartal 2022 avisiert.

Es sei bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die im Antrag enthaltene Komponente *Akkumulator-Lade- und Wechselstationen* [Zitat] im Elektromobilitätskonzept der LH Magdeburg nicht enthalten sein wird. Die Akku-/ Batterie-**Wechsel**technologie im Zusammenhang mit Kfz wurde (Stand 1. Halbjahr 2021) von Wissenschaft und Praxis mehrheitlich als unhandlich und unwirtschaftlich bewertet und daher allerorten **nicht mehr weiter verfolgt**.

Gleichwohl sind seit kurzem Aktivitäten verschiedener Anbieter*innen von **Akkuwechselstationen für Mikromobilität** zu beobachten. Sollte dieser Trend anhalten und eine entsprechende Nachfrage zu beobachten sein, beabsichtigt die Verwaltung, das Elektromobilitätskonzept um eine entsprechende Komponente zu ergänzen. Die Finanzierung wäre bei Bedarf zu klären.

Der Anteil der E-Fahrzeuge am Fuhrpark der LH Magdeburg beträgt aktuell 5% (Stand 30.06.2020). Die benötigte Ladeinfrastruktur ist vorhanden. Das o. g. Elektromobilitätskonzept sieht eine erhebliche Steigerung dieses Anteils vor, womit auch ein ambitionierter Ausbau der Ladeinfrastruktur erforderlich sein wird.

Zum derzeitigen Stand der Elektromobilität bei den MVB ist festzuhalten:

- Neben der Straßenbahn betreiben die MVB derzeit zwei elektrisch betriebene Dienst-Pkws, welche über eine einfache Steckdose geladen werden.
- Die MVB beschaffen in den Jahren 2021 bis 2023 eine große Anzahl an Mild-Hybrid-Bussen. Für die Beschaffung weiterer Busse, welche nicht vor 2024 erfolgen wird, ist eine Untersuchung zur Antriebstechnologie vorgesehen.
- Unbenommen davon ist in Abhängigkeit von entsprechenden Förderprogrammen die Umstellung der Buslinie 73 auf elektrischen Betrieb vorgesehen. Die Voraussetzung hierfür ist der erwartete Förderaufruf zur „Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben“.

In Bezug auf private Ladepunkte bei öffentlichen Institutionen teilen die MVB mit:

Grundsätzlich besteht für Mitarbeitende der MVB, welche ihren Arbeitsweg mit einem privaten Elektrofahrzeug zurücklegen, keine Möglichkeit, dieses auf den Betriebshöfen bzw. dem Betriebsgelände der MVB zu laden. Eine Ausnahme bildet die Auflademöglichkeit für elektrisch betriebene Dienstfahrräder. Andernfalls wäre ein geldwerter Vorteil bei kostenfreier Inanspruchnahme zu versteuern.

Die Möglichkeit, dass Mitarbeitende der MVB ihr privates Elektrofahrzeug auf den Betriebshöfen bzw. dem Betriebsgelände der MVB laden können ist u. a. aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Um den Strom an Dritte (Mitarbeitende) weiterzugeben, müssten hier Messkonzepte für jeden Standort konzipiert werden. Um den Stromverbrauch der Mitarbeitenden dem Stromanbieter (hier: SWM) nachzuweisen, müssen separate Zähler eingebaut werden, da ab dem 01.01.2022 sichergestellt werden muss, dass Drittmengen grundsätzlich geeicht und viertelstundenscharf abgegrenzt werden. Die Kosten über ein Messkonzept, der zusätzlichen

Beschaffung der notwendigen technischen Ausrüstung sowie deren Instandhaltung sind im aktuellen Wirtschaftsplan der MVB nicht enthalten.

Da sämtliche Betriebsobjekte der MVB an das städtische ÖPNV-Netz angeschlossen sind, ist es nach Ansicht der MVB nicht notwendig die Nutzung privater PKWs zu fördern. (Die Verwaltung ist ebenfalls dieser Ansicht.)

Die Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg mbH (Wobau) teilt mit:

- Im Bestand der Wobau befinden sich derzeit 3.123 Stellplätze
- Bei den vorhandenen Stellplätzen sind zwölf mit Ladepunkten ausgestattet. Hinzu kommen noch zehn weitere Ladepunkte für eigene Fahrzeuge in den Verwaltungsbereichen der Geschäftsstellen Nord und Süd sowie der Zentrale im Breiten Weg 1.
- An zehn Stellplätzen wurden bereits Vorkehrungen für eine spätere Ausrüstung für Elektromobilität getroffen.
- Im Zuge kurz- bis mittelfristig geplanter Investitionsmaßnahmen werden 132 Stellplätze neu entstehen. Die Erweiterung der Ladeinfrastruktur erfolgt bei 128 Stellplätzen.
- Darüber hinaus wird der Bedarf in den Quartieren sukzessive abgefragt und die Machbarkeit geprüft und ggf. umgesetzt.
- Bei zukünftig neu errichteten Stellplätzen sollen nach Möglichkeit mehr als 1/3 der Stellplätze mit Ladepunkten ausgestattet werden.

Günstiger Ladestrom

Nach Auffassung der Verwaltung bestehen so gut wie keine rechtlichen Möglichkeiten der Beeinflussung der Preisgestaltung nichtstädtischer Ladesäulenbetreiber. Dies gilt sowohl für durch die SWM betriebenen Säulen als auch für Ladesäulen anderer Betreiber.

zu Ladesäulen der SWM:

Zwar bestehen zwischen SWM und LHMD bekanntermaßen diverse Konzessionsverträge, so auch der Vertrag für die Stromversorgung auf dem Gebiet der LH Magdeburg. Im Rahmen dieses Konzessionsvertrages sind die SWM als Energieversorgungsunternehmen primär verpflichtet, das örtliche Stromverteilnetz zu erhalten, alle Erzeuger und Verbraucher von Strom innerhalb des Stadtgebietes an dieses Netz anzuschließen und die Nutzung dieses Netzes diskriminierungsfrei zu ermöglichen. Die Errichtung und der Betrieb von Ladesäulen sind vom Anwendungsbereich des Konzessionsvertrages nicht umfasst. Des Weiteren trifft der Konzessionsvertrag auch keine Regelungen bezüglich des Strompreises, welche der Endverbraucher ggü. SWM zahlt. Dies wäre auch nicht Sinn und Zweck der Konzession, da die SWM im Verhältnis zum Endverbraucher letztendlich nur einer von vielen Marktteilnehmern ist, zwischen denen der Verbraucher wählen kann. Insofern ergibt sich aus dem Konzessionsvertrag keine Möglichkeit der Einflussnahme auf den bei Ladesäulen der SWM geltenden Strompreis.

zu Ladesäulen Dritter (gilt auch für Säulen der SWM):

Gesetzliche Einflussnahmemöglichkeiten einer Kommune hinsichtlich der Preisbildung an bestehen Ladesäulen im öffentlichen Verkehrsraum erschließen sich nach Auffassung der Verwaltung nicht. Vom Gesetzgeber beeinflussbare Faktoren des Strompreises wie z.B. EEG-Umlage, Stromsteuer etc. liegen nicht in der Kompetenz der LH Magdeburg.

Grundsätzlich müssen Ladesäulenbetreiber, sofern sie entgeltlich Strom an Dritte abgeben wollen, ein bei der Bepreisung des Stroms zulässiges Modell wählen (Berechnung nach Kwh, Berechnung nach reiner Dauer des Ladevorganges wohl untersagt, Flatrates möglich, Einmalgebühren wohl nicht). Zwar gelten Ladesäulenbetreiber im Sinne des EnWG als Letztverbraucher, im Sinne des EEG sind sie allerdings Lieferanten. Dies hat zur Folge, dass z.B. die EEG-Umlage an den Netzbetreiber abgeführt werden muss und die Meldepflichten des EEG beachtet werden müssen. Ebenfalls muss Stromsteuer abgeführt werden.

Auf all diese Punkte kann eine Kommune keinen Einfluss nehmen. Auch Aspekte des Eich- und Messrechts dürften hierunter fallen.

Inwiefern die Kommune z.B. im Rahmen der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für die Nutzung öffentlichen Verkehrsraums durch Ladesäulen Auflagen hinsichtlich der Preisbildung erteilen könnte, erscheint mehr als fraglich. Eine rechtliche Grundlage hierfür dürfte nach Auffassung der Verwaltung nicht bestehen. Ggf. wären durch eine solche Regelung auch wettbewerbsrechtliche Probleme zu erwarten.

Bisherige Anträge

Folgende Anträge und die dazugehörigen Stellungnahmen & Informationsvorlagen haben sich bereits in vergleichsweiser Tiefe und Breite mit dem Thema befasst:

A0142/10 E-Mobilität in Magdeburg; S0273/10, I0192/12, I0148/13, I0280/15

A0074/14 Entwicklungsplan E-Mobilität; S0124/14

A0161/17 E-Mobilität fördern; S0135/18 mit ausführlicher Erläuterung der Rahmenbedingungen für die weitere Vorgehensweise der Verwaltung

Beschlusslage

SR-Beschluss 1770-05(VI)18 zur Beschlussvorlage DS0367/17 „Masterplan 100%Klimaschutz“

Maßnahme C5.1: Elektromobilität und Brennstoffzellenantrieb

SR-Beschluss 2524-069(VI)19 zur Beschlussvorlage DS0124/18

„Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030plus – Beschluss der Maßnahmen (Baustein 4)

Maßnahme 85 – Ausbau öffentliches Parken und Laden für E-Fahrzeuge an zentralen Standorten (z.B. an Bahnhöfen, Behörden, Sehenswürdigkeiten Universität)

Empfehlung

Aufgrund der Vielzahl der laufenden Aktivitäten zum Thema Elektromobilität hält die Verwaltung eine weitere umfassende Beschlussfassung über das Stadtratsbekenntnis hinaus für nicht erforderlich.

Rehbaum
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage: Übersicht Förderprogramme