

Die SPD-Fraktion unterstützt den Antrag der ABB-Fraktion, mit der Planung einer PV-Überdachung der Mobi-Drehscheibe auf Basis der aktuell vorliegenden Machbarkeitsstudie zu beginnen, nicht.

Ich möchte das wie folgt begründen:

- Die SPD hat die Erstellung einer Machbarkeitsstudie unterstützt. Auch aus heutiger Sicht war es richtig, diese Studie erstellen zu lassen, denn das Ziel die Solarleistung auf gemeindeeigenen Anlagen zu erhöhen ist und bleibt richtig.
- Die Einschätzung der ABB, dass die Machbarkeitsstudie ein durchweg positives Ergebnis erbracht hat, wird von der SPD jedoch nicht geteilt. Ganz im Gegenteil. Die Machbarkeitsstudie weist im Bereich der Amortisationsberechnung Zahlen und Annahmen aus, die absolut realitätsfern sind.
- Die Studie hat gezeigt, dass wir auf der Fläche eine Kapazität von ca. 520 KWp errichten können und dass so eine Anlage über das Jahr ca. 435.000 KW/h Energie erzeugt. Die Kosten so einer Anlage belaufen sich ca. 3,4 Mio € ohne Speicher und Lademöglichkeiten für E-Mobilität. Es ist gut, diese Kosten zu kennen und eine entsprechende Machbarkeitsstudie in der Schublade zu haben, um schnell reagieren zu können, wenn sich die Investition in eine solche Anlage auch nur halbwegs lohnt, bzw. es entsprechende Förderprogramme für die Einspeisung gibt. Alles was danach in der Machbarkeitsstudie folgt, ist absolut nicht nachvollziehbar.
- Der größte Fehler liegt unserer Meinung nach in der Annahme, man könnte mit 4 x 150KW Busladepunkten einen Betrag von knapp 140T€ bei 50% Auslastung bzw. 280T€ bei 100% Auslastung pro Jahr erwirtschaften. Die Berechnung legt hier zugrunde, dass 2 bzw. 4 Busse täglich für 85ct pro KW/h geladen werden. 85ct pro KW/h ist ein absolut utopischer Preis. Selbst PKW laden an Schnelladesäulen längs der deutschen Autobahnen kostet zurzeit nur ca. 54-79ct pro KW/h.
- Aber viel entscheidender ist, dass Busunternehmen, die auf E-Mobilität setzen, mit ganz anderen Preisen kalkulieren. Ein gutes Beispiel dafür sind die Verkehrsbetriebe Ludwigslust-Parchim. Die LVP kann durchaus als Vorreiter in Sachen E-Mobilität gesehen werden. Ihre Flotte von ca. 200 Bussen besteht bereits zu 22% aus E-Bussen. Den Strom für diese Busse kaufen die VLP direkt an der Strombörse ein und zahlt für die Kilowattstunde Preise, die sich im Bereich um 20 ct bewegen.

- Den gesamten Artikel über die VLP, der in der Fachpresse „Der Nahverkehr – Elektrobus-Spezial 2023“ erschienen ist, kann unter der Adresse https://www.vlp-lup.de/wp-content/uploads/2023/03/SEBUS_2023_40_43_Ludwigslust-Parchim_Liz.pdf heruntergeladen werden. In dem Artikel wird auch ausführlich beschrieben, wie kommunale Busunternehmen die Versorgung ihrer E-Busse angehen. Ideen, wie in unserer Machbarkeitsstudie angedacht spielen, dort definitiv keine Rolle.
- Eine weitere Fehleinschätzung in der Studie ist der Bedarf an Energie, den die Gemeinde zur Aufrechterhaltung der Speicherkapazität bereitstellen muss. Hier wird davon ausgegangen, dass die PV-Fläche immer in der Lage ist, den 1075 KW-Speicher tagsüber voll zu laden. Das funktioniert aber nur in den Sommermonaten. Im Dezember z.B. schafft es die Anlage im Mittel nur, die Speicher zu 20% aufzuladen (Dezember = 6370,5 KWh / 30 Tage = 212,35KWh pro Tag, Speicher braucht aber 1075KWh pro Tag). Die restlichen 80% muss die Gemeinde somit mit Energie aufladen, die sie aus dem Netz bezieht. Das wäre nicht weiter schlimm, wenn man den Strom so teuer wie in der Studie angegeben an Busunternehmen verkaufen könnte. Wenn die Unternehmen aber nur um die 20ct zu zahlen bereit sind, wie ich bereits dargelegt habe, müssen wir in den Wintermonaten sogar noch draufzahlen. Und in den Sommermonaten profitieren wir nicht einmal von dem Mehr, das die Anlage erzeugt. Denn wenn der Speicher voll ist, ist er voll und das Mehr an Energie müsste für 7,1 ct pro KWh ins Netz eingespeist werden.
- Zusammengefasst sind wir davon überzeugt, dass auch der im schlechten Fall ausgewiesenen Ertrag von knapp 310.000 € pro Jahr eine nie zu erreichende Phantasiegröße ist. Aus unserer Sicht ist nicht einmal die Hälfte davon eine realistische Einnahme, denn auch die Annahme, dass auf der Mobi-Drehscheibe zwischen 105 und 210 T€ an Einnahmen durch Pendler zu erzielen sind, halten wird für weit übertrieben. Wie übrigens auch bei den Bussen fehlen hier jegliche Angaben, auf welcher Basis die Zahlen ermittelt wurden. Gibt es hier Beispielanlagen? Hinweis dazu in der Studie – leider Fehlanzeige.
- Zahlen, die in der Studie weggelassen wurden, sind übrigens auch ganz interessant. Würden wir aus der Anlage die Energie lediglich einspeisen, würden wir pro Jahr bei zurzeit 7,1ct Vergütung pro KWh ganze 30.732€ erwirtschaften. Und dass bei einer Investitionssumme von 3,4M€. Über die Amortisationszeit brauchen wir hier nicht sprechen!

- Weiter interessant ist, dass auch das Bahn-Modell in der Studie nicht mit Zahlen hinterlegt ist. Wenn man sich jedoch nochmal vor Augen hält, wie die VLP ihren Öko-Strom bezieht, kann man sich vorstellen, dass die Bahn da noch um einiges günstiger einkauft. Insofern wird auch hier eine Amortisation jenseits von Gut und Böse rauskommen.
- Interessant im Antrag der ABB ist auch der Punkt b. Welche Investoren bzw. welche genossenschaftliche Gemeinschaft würde sich auf eine Investition einlassen, die auf einer Machbarkeitsstudie mit so einer mangelhaften Amortisationsberechnung beruht. Ich behaupte einmal niemand!
- Zu guter Letzt möchte ich noch einmal einen absurden Zusammenhang beleuchten. Seit Beginn des Jahres wurde in drei aufeinanderfolgenden WA-Sitzungen über die Erweiterung der PV-Anlage auf dem Bauhof diskutiert. Dreimal wurde die Beschlussvorlage mit 7:0 bzw. 6:1 Stimmen wieder in die Fraktionen zurückgegeben, da die von der Verwaltung vorgelegten Zahlen zur Amortisation der Anlage aus Sicht der Ausschussmitglieder ungenügend waren. Ich zitiere aus dem Protokoll vom 28.3 „... um die Rentabilität zu beurteilen, müssen auch die laufenden Kosten betrachtet werden...“ oder „... die vorgelegte Amortisationsberechnung enthält nicht nachvollziehbare Formfehler...“ Wo bleibt bei der vorliegenden Machbarkeitsstudie die Kritik der ABB an der Amortisationsberechnung?
- Und vor dem Hintergrund soll jetzt auf Antrag der ABB eine Planung beginnen, die viel Geld kosten wird und auf einer Studie beruht, die ganz offensichtlich grobe Mängel enthält. Das ist absolut nicht nachvollziehbar und insofern lehnen wir den Antrag wie gesagt ab!