

Absender

Bürgerpartei GL

Drucksachen-Nr.

0106/2026

öffentlich

Anfrage

der Bürgerpartei GL

zur Sitzung:

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 05.05.2026

Tagesordnungspunkt

Anfrage der Bürgerpartei GL vom 26.01.2026 - Sachstand und Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bergisch Gladbach

Inhalt:

Mit Datum vom 26.01.2026 hat die Bürgerpartei GL eine schriftliche Anfrage zum Sachstand und zur Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bergisch Gladbach gestellt. Die Anfrage ist als Anlage beigefügt und enthält folgenden Fragenkatalog:

1. Aktueller Bestand und Entwicklung

- Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Autos existieren aktuell im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach? Bitte schlüsseln Sie diese nach Stadtteilen und Leistungsklassen (Normalladepunkte AC vs. Schnellladepunkte DC) auf.
- Wie hat sich die Anzahl der Lademöglichkeiten in den letzten 24 Monaten verändert?

2. Umsetzungsstand geplanter Projekte

- Wie viele Ladepunkte befinden sich aktuell konkret im Planungsstatus oder im Genehmigungsverfahren?
- Wie viele der in den letzten zwei Jahren angekündigten Ladepunkte wurden bereits erfolgreich in Betrieb genommen?

3. Betreiberstrukturen und zukünftige Standorte

- Welche Betreiber (z. B. Belkaw, überregionale Anbieter, Einzelhandel) planen derzeit aktiv den Bau neuer Standorte im Stadtgebiet?
- An welchen konkreten Standorten ist in den nächsten zwei Jahren mit der Errichtung neuer Ladesäulen durch diese Betreiber zu rechnen?
- In welchen Stadtteilen sieht die Verwaltung aktuell den größten Nachholbedarf bzw. eine besonders hohe Nachfrage für den weiteren Ausbau?

4. Kooperation mit dem Einzelhandel und Parkraum

- Inwieweit nutzt die Stadt Synergien mit dem großflächigen Einzelhandel (z. B. bei Neu- oder Umbauvorhaben von Discountern), um zusätzliche öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf privatem Grund zu schaffen?
- Wie viele Stellplätze im öffentlichen Raum wurden bisher zugunsten von Ladeinfrastruktur umgewidmet, und gibt es hierfür eine Obergrenze pro Stadtviertel?

5. Hemmnisse und Strategie

- Welche Faktoren (z. B. Netzkapazitäten, bürokratische Hürden, Flächenmangel) bremsen derzeit den Ausbau in Bergisch Gladbach am stärksten?
- Liegt der Stadt ein integriertes Konzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur vor, dass auch die Bedürfnisse von "Laternenparkern" berücksichtigt?

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Fragen der Bürgerpartei GL werden wie folgt beantwortet:

6. Aktueller Bestand und Entwicklung

- **Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Autos existieren aktuell im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach? Bitte schlüsseln Sie diese nach Stadtteilen und Leistungsklassen (Normalladepunkte AC vs. Schnellladepunkte DC) auf.**

Die Bundesnetzagentur veröffentlicht auf Ihrer Ladesäulenkarte den jeweils aktuellen Stand der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur. Die Ladesäulenkarte ist über den folgenden Link aufrufbar

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/Karte/start.html>

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur betreibt mit dem StandortTOOL unter dem Link <https://standorttool.de/standorttool> ebenfalls eine Kartendarstellung, mit der neben der vorhandenen Ladeinfrastruktur aufgeschlüsselt nach Standort und Kategorie auch Bedarfe dargestellt werden.

Für Kommunen bietet das StandortTOOL zusätzlich ein Dashboard mit verschiedenen Übersichten zum Bestand. Aktuell ist im Dashboard folgender Bestand an öffentlicher Ladeinfrastruktur aufgeführt:

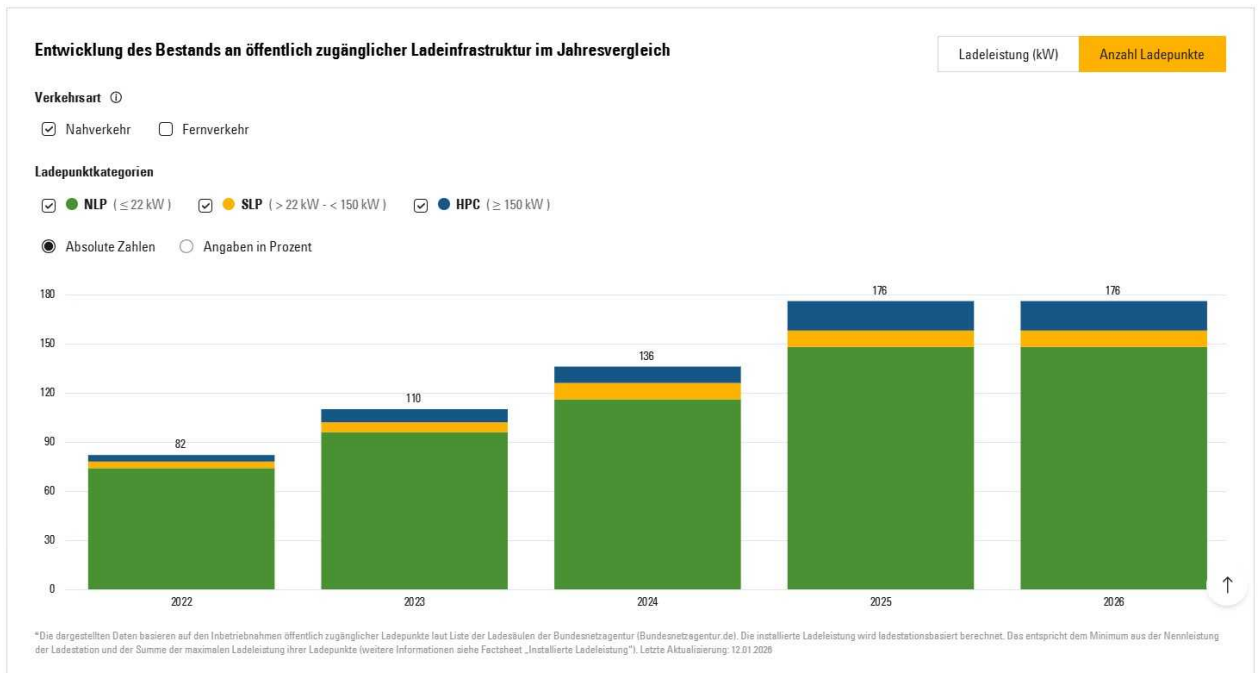


(Stand 06.02.2026)

Auf eine zusätzliche tabellarische oder graphische Übersicht wird aufgrund der schlechten Lesbarkeit an dieser Stelle verzichtet und auf die vorgenannten übersichtlicheren Kartendarstellungen mit den darin enthaltenden Detailinformationen verwiesen.

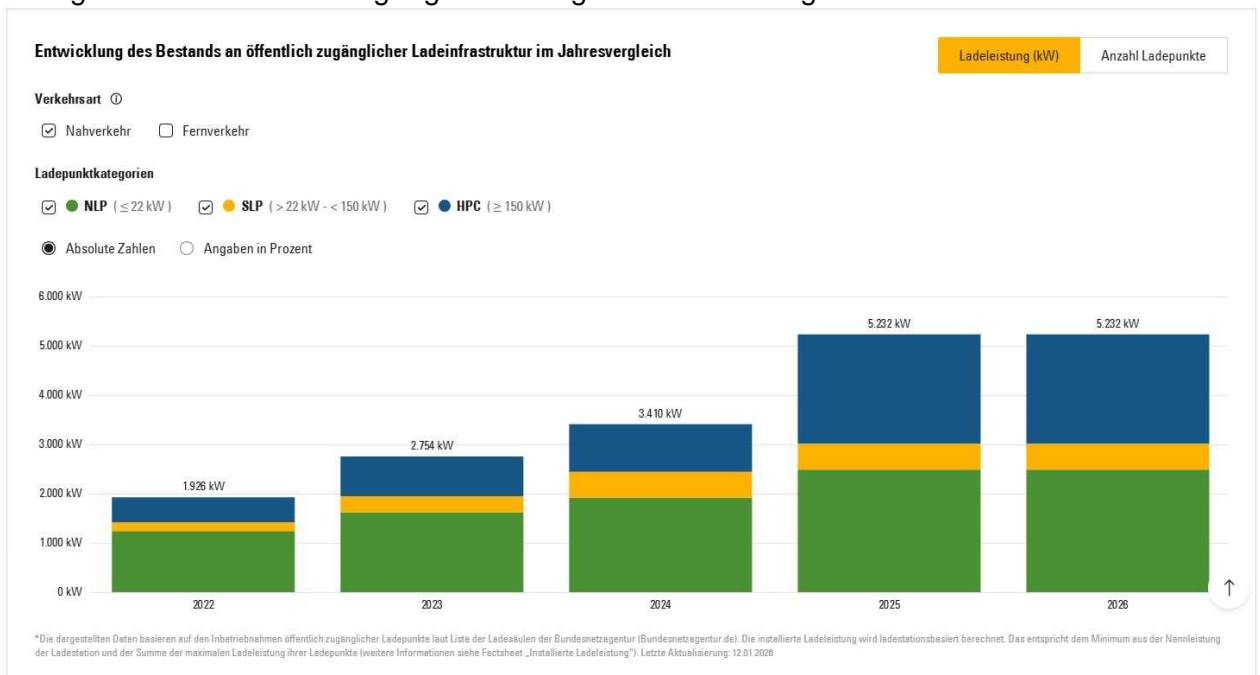
- **Wie hat sich die Anzahl der Lademöglichkeiten in den letzten 24 Monaten verändert?**

Die folgende Darstellung zeigt die Entwicklung öffentlicher Ladepunkte im Stadtgebiet aufgeschlüsselt nach Kategorie seit 2022:



(Stand 06.02.2026)

Bezogen auf die Ladeleistung ergibt sich folgende Entwicklung



(Stand 06.02.2026)

7. Umsetzungsstand geplanter Projekte

- **Wie viele Ladepunkte befinden sich aktuell konkret im Planungsstatus oder im Genehmigungsverfahren?**

Der aktuelle Planungsstand für öffentliche Ladeinfrastruktur auf städtischen Flächen kann jederzeit im öffentlichen Geoportal bzw. auf den städtischen Internetseiten unter dem Link <https://www.bergischgladbach.de/ladeinfrastruktur.aspx> eingesehen werden.

Mit Stand 10.02.2026 befinden sich 42 Ladepunkte an 21 potenziellen Standorten im

Status „Prüfung“ sowie 34 Ladepunkte an 17 Standorten im Status „Detailplanung“.

Während des Status „Prüfung“ ist die Realisierbarkeit der von den Betreibern benannten Wunschstandorte noch unklar, da z.B. die Netzanschlusssituation nicht final geklärt oder Umbauplanungen nicht so weit fortgeschritten sind, dass zum jeweiligen Zeitpunkt eine Festlegung auf den Standort erfolgen kann.

Im Status „Detailplanung“ werden die Standorte, Netzanschlusstermine, Unterlagen für die Antragstellung usw. final abgestimmt und das Antragsverfahren für die Sondernutzungserlaubnisse der Ladesäulen durchgeführt. Mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis wechselt der Status des Vorgangs in „genehmigt“.

- **Wie viele der in den letzten zwei Jahren angekündigten Ladepunkte wurden bereits erfolgreich in Betrieb genommen?**

Im letzten Sachstandsbericht im AMV am 11.02.2025, einsehbar unter dem Link https://mandatsinfo.bergischgladbach.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=34059 wurde mitgeteilt, dass ein Gros der von der Stadt bereits genehmigten Ladeeinrichtungen zum Sommer 2025 errichtet, werden sollten. Leider kam es bei den von der Rheinnetz GmbH beauftragten Netzanschlüssen zu Verzögerungen im Tiefbau, auf welche die Stadt leider keinen Einfluss nehmen konnte. Dadurch haben sich Netzanschluss und Errichtung der Ladeeinrichtungen der Hochtief Ladepartner GmbH und der Qwello GmbH teilweise verschoben.

Zum Jahresbeginn 2026 war das Gros der Ladesäulen der Hochtief Ladepartner GmbH errichtet und es stand lediglich die technische Inbetriebnahme aus. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Vorlage sollten sämtliche Inbetriebnahmen durchgeführt und die Standorte in Betrieb sein.

Ebenfalls zum Jahreswechsel 2026 waren die ersten Ladesäulen der Qwello GmbH in der Errichtung, welche auch sukzessiv in Betrieb gehen werden.

Durch das Unternehmen E-Hub Solutions wurden seit dem letzten Sachstandsbericht vier angekündigte Ladesäulen in Betrieb genommen (August-Kierspel-Straße, Friedrich-Rosengarth-Straße, Deutscher Platz und Schloßstraße).

In der Beethovenstraße wurde im Herbst 2025 eine Ladesäule des Unternehmens Chargeunity GmbH in Betrieb genommen.

Das Unternehmen Wirelane (ehemals On Charge GmbH) hat im April 2025 vier Ladesäulen in Betrieb genommen (Weizenfeld, Mutzer Feld, An der Wallburg, Zum Steinrutsch).

8. Betreiberstrukturen und zukünftige Standorte

- **Welche Betreiber (z. B. Belkaw, überregionale Anbieter, Einzelhandel) planen derzeit aktiv den Bau neuer Standorte im Stadtgebiet?**

Die folgenden Unternehmen planen oder betreiben aktuell im Stadtgebiet öffentliche Ladeinfrastruktur auf städtischen Flächen:

- TankE GmbH <https://www.tanke.io/oeffentliche-ladestationen/>
- Wirelane GmbH (mit den ehemaligen Standorten der On Charge GmbH) <https://www.wirelane.com/de/loesungen/oeffentlich-laden>

- HOCHTIEF Ladepartner GmbH <https://hochtief-ladepartner.de/de/>
- Qwello Deutschland GmbH <https://qwello.de/de>
- E-Hub Solutions <https://www.ehubsolutions.de/>
- Chargeunity GmbH <https://chargeunity.de/>
- Gothaer Generalagentur Fabian Myschi

Im Rahmen der Vergabe des Bundes für das Deutschlandnetz (Detailinfos unter dem Link <https://www.deutschlandnetz.de/>) befinden sich die Unternehmen Allego <https://www.allego.eu/de/> sowie Fastned Deutschland GmbH & Co. KG <https://www.fastnedcharging.com/de> aktuell in der Standortplanung jeweils für einen Deutschlandnetz-Standort mit 12 Ladepunkten im Stadtgebiet. Die Planungen von Fastned werden in einer separaten Vorlage erörtert.

• **An welchen konkreten Standorten ist in den nächsten zwei Jahren mit der Errichtung neuer Ladesäulen durch diese Betreiber zu rechnen?**

Der aktuelle Planungsstand für öffentliche Ladeinfrastruktur auf städtischen Flächen kann jederzeit im öffentlichen Geoportal bzw. auf den städtischen Internetseiten unter dem Link <https://www.bergischgladbach.de/ladeinfrastruktur.aspx> eingesehen werden.

Die auf der Internetseite mit gelb = Detailplanung oder grün = genehmigt gekennzeichneten Standorte sollten in den kommenden zwei Jahren umgesetzt werden. Eine tabellarische Übersicht findet sich unten. Zudem bewerben sich interessierte Betreiber weiterhin auf ungedeckte Bedarfe um Stadtgebiet.

Name	Beschreibung
DC-Ladesäule Hauptstraße	Höhe Hauptstr. 287, 51465 Bergisch Gladbach
AC-Ladesäule Laurentiusstraße	Höhe Laurentiusstr. 78, 51465 Bergisch Gladbach
AC-Ladesäule Reginharstraße	Höhe Reginharstraße 34
DC-Ladesäule Am Schild 1	Parkplatz Am Schild
DC-Ladesäule An der Gohrsmühle	Parkplatz Zanders-Areal
AC-Ladesäule Am Eichenberg	Höhe Am Eichenberg 10
AC-Ladesäule Marijampolestraße	Parkstreifen Marijampolestraße
AC-Ladesäule Burgplatz	Parkstreifen Burgplatz
AC Ladesäule Belkaw-Arena	Parkplatz BELKAW-Arena Paffrather Straße 131
AC Ladesäule Schilfweg	Parkstreifen Schilfweg Höhe 25
AC Ladesäule Saaler Straße	Höhe Saaler Straße 89
AC Ladesäule Friedhofsweg	AC Ladesäule Friedhofsweg
AC Ladesäule Kämperfeld	AC Ladesäule Höhe Kämperfeld 27
AC-Ladesäule Haferbusch	AC-Ladesäule Parkstreifen Haferbusch 44
AC-Ladesäule Hüttenstraße 36	AC-Ladesäule Parkstreifen Hüttenstraße 36
AC-Ladesäule Im Hain	AC-Ladesäule Parkstreifen Im Hain 10
AC-Ladesäule Hebborner Feld	AC-Ladesäule Parkstreifen Hebborner Feld 11
AC-Ladesäule Überm Rost	AC-Ladesäule Parkplatz Überm Rost
AC-Ladesäule Fauthstraße	AC-Ladesäule Parkstreifen Fauthstraße
AC-Ladesäule Am Stockbrunnen	AC-Ladesäule Parkplatz Am Stockbrunnen

AC-Ladesäule Falltorstraße 12	AC-Ladesäule Parkplatz Falltorstraße 12
AC-Ladesäule Theodor-Fliedner-Straße	AC-Ladesäule Parkstreifen Theodor-Fliedner Straße 55-59
AC-Ladesäule Sportplatz Sand	AC-Ladesäule Sportplatz Sand Sankt-Rochus-Weg
DC-Ladesäule Parkplatz Am Schild 2	DC-Ladesäule Parkplatz Am Schild 2

- **In welchen Stadtteilen sieht die Verwaltung aktuell den größten Nachholbedarf bzw. eine besonders hohe Nachfrage für den weiteren Ausbau?**

Neben dem aktuellen Planungsstand für öffentliche Ladeinfrastruktur auf städtischen Flächen weist die Kartendarstellung im öffentlichen Geoportal bzw. auf den städtischen Internetseiten unter dem Link

<https://www.bergischgladbach.de/ladeinfrastruktur.aspx> ebenfalls die noch ungedeckten Bedarfe für das Bezugsjahr 2027 sowie Prognosen für die Jahre 2030 und 2025 aus (Auswählbar über „Karten-Layer“).

Die in der Bedarfsanalyse aus dem Jahr 2023 für das Bezugsjahr 2025 berechneten Bedarfe an öffentlicher Ladeinfrastruktur konnten mit dem aktuellen Ausbau nahezu gedeckt werden.

Auch die Deckung der sich aus der Nachberechnung 2025 ergebenden Bedarfe an öffentlicher Ladeinfrastruktur für das Bezugsjahr 2027 sieht sehr positiv aus. Es sind nur noch wenige Waben mit einem Bedarf von zwei Ladepunkten ungedeckt. In den restlichen Waben liegt der Ladebedarfs lediglich bei einem Ladepunkt und teils geringen prognostizierten Lademengen an Strom.

Teilweise können diese Bedarfe aktuell oder zukünftig durch in der Bedarfsanalyse 2025 noch nicht berücksichtigbare öffentliche Ladeeinrichtungen im privaten oder halböffentlichen Raum gedeckt werden.

9. Kooperation mit dem Einzelhandel und Parkraum

- **Inwieweit nutzt die Stadt Synergien mit dem großflächigen Einzelhandel (z. B. bei Neu- oder Umbauvorhaben von Discountern), um zusätzliche öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf privatem Grund zu schaffen?**

Bei Neu- oder Umbauvorhaben besteht mit dem „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“ (GEIG) sogar eine konkrete rechtliche Verpflichtung zur Schaffung von Ladeeinrichtungen.

Die dem GEIG zugrunde liegende "EU-Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden" (EPBD) wurde 2024 überarbeitet, die neuen – teils höheren - Anforderungen müssen bis Mai 2026 in nationales Recht (GEIG) übertragen werden. Ein Überblick über geltende und zukünftige Bestimmungen bei Neu- und Umbauvorhaben findet sich hier <https://www.elektromobilitaet.nrw/infos/geig/>

- **Wie viele Stellplätze im öffentlichen Raum wurden bisher zugunsten von Ladeinfrastruktur umgewidmet, und gibt es hierfür eine Obergrenze pro Stadtviertel?**

Bislang wurden etwa 170 Parkplätze in Ladeparkplätze umgewandelt. In der Regel hat eine öffentliche Ladeeinrichtung zwei Ladepunkte und einen entsprechenden Bedarf an Ladeparkplätzen.

Hinzu kommen an einigen Standorten, wo die Ladeeinrichtung nicht auf Nebenflächen gesetzt werden kann, ein zusätzlicher Flächenbedarf mittig der Ladeparkplätze für die Ladeeinrichtung selbst, wodurch ein weiterer Parkplatz entfallen kann.

Da an anderer Stelle die Ladeeinrichtungen am Fahrbahnrand in Bereichen ohne feste Parkplatzmarkierung errichtet werden, gleicht sich der zusätzliche Bedarf jedoch in etwa aus.

10. Hemmnisse und Strategie

- **Welche Faktoren (z. B. Netzkapazitäten, bürokratische Hürden, Flächenmangel) bremsen derzeit den Ausbau in Bergisch Gladbach am stärksten?**

Aktuell werden keine unmittelbaren bremsenden Faktoren gesehen. Aufgrund von geringen Tiefbaukapazitäten einzelner von der Rheinnetz GmbH mit den Netzanschlüssen beauftragten Tiefbauunternehmen kam es im vergangenen Jahr lediglich zu Verzögerungen bei der Umsetzung.

- **Liegt der Stadt ein integriertes Konzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur vor, das auch die Bedürfnisse von "Laternenparkern" berücksichtigt?**

Beim „Laternenladen“ wird die Ladetechnik analog einem „Rucksack“ an eine vorhandene Straßenlaterne befestigt und optimalerweise durch den vorhandenen Stromanschluss der Laterne versorgt.

Neben dem vorhandenen Ladeinfrastrukturkonzept und der 2025 fortgeschriebenen Bedarfsanalyse gibt es kein explizites Konzept für das Laternenparken im Stadtgebiet. Das liegt darin begründet, dass ein Gros der städtischen Laternen nicht am Fahrbahnrand steht, sondern an der Außenkante der Geh-/Radwege. Da in solchen Fällen die Ladekabel quer über die Geh-/Radwege verlaufen würden, entfallen diese Standorte aufgrund der Sturzgefahren durch quer liegende Ladekabel. Zudem bestehen im Stadtgebiet teilweise getrennte Beleuchtungsnetze mit fehlenden zusätzlichen Kapazitäten für die erforderliche Ladeleistung. Zur Umsetzung von Laternenladern würden daher separate Netzanschlüsse benötigt, was eine sinnvolle und wirtschaftliche Planung durch interessierte Betreiber bislang erschwert hat, so dass es bislang zu keiner Umsetzung gekommen ist.

Grundsätzlich wäre die Verwaltung für das Laternenladen offen. Durch die erforderliche Einzelfallprüfung pro Standort bzw. Laterne haben sich auf Seiten der Betreiber jedoch noch keine Projekte ergeben bzw. wurde stattdessen eine klassische Ladesäule geplant.

Neben dem Laternenladen gibt es weitere Alternativen zu klassischen Ladesäulen wie etwa den Ladeborstein, siehe <https://www.rheinmetall.com/de/produkte/e-mobilitaet/ladeinfrastruktur/ladebordstein>

Ein solches Produkt wird gerade dort interessant sein, wo aufgrund von Umgestaltungen im Straßenraum Bordsteinanlagen sowieso neu gesetzt werden müssen. Hier entfällt der „Flächenverbrauch“ für eine Ladesäule, wobei weiterhin der Netzanschluss in eine Zähleranschlusssäule im Umfeld erfolgen muss.