



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 10.12.2021

Gz. 66.3/boy-10.24.67-
310688/2021

Telefon 56-2040

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	11.01.2022	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	20.01.2022	öffentlich

Anlagen

Betreff

Ausbau und Förderung der öffentlichen Ladeinfrastruktur (LIS) im Stadtgebiet**I. Antrag**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Die Verwaltung berichtet wie hoch die Sondernutzungsgebühr für Ladesäulen in anderen vergleichbaren Städten ist, auch in Wohngebieten mit geringem Parkdruck. Ebenso erfragt sie in diesen Städten die Anzahl der vorhandenen Ladesäulen im öffentlichen Raum aufgeteilt in zentrale Stellen und Randlagen und stellt diese vor.
2. Die Verwaltung unterbreitet dem Gemeinderat Vorschläge, wie die Stadt ihrerseits potentiellen Betreibern von Ladesäulen mehr Sicherheit bei ihren Investitionen in die öffentliche LIS in wenig lukrativen Bereichen bieten kann.
3. Die Verwaltung identifiziert Wohngebiete mit einem Bedarf an Ladesäulen, weil in absehbarer Zeit fußläufig keine Möglichkeit zum Laden bestehen wird und eine Einrichtung auf privatem Grund unwahrscheinlich erscheint.

Antrag der Verwaltung

4. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Programm für den beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum aufzustellen und umzusetzen. Bis 2025 sollen jährlich mindestens 50 neue Ladepunkte im gesamten Stadtgebiet entstehen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Novelle der Sondernutzungsatzung mit dem Ziel einer Stärkung der Investitionssicherheit für LIS-Betreiber vorzubereiten. Dieses Ziel soll u.a. mit nach Laufzeit und örtlicher Lage gestaffelte Gebührensätzen sowie Laufzeitmodellen, die sich an den betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern entsprechend der amtlichen AfA-Tabellen orientieren, erreicht werden.

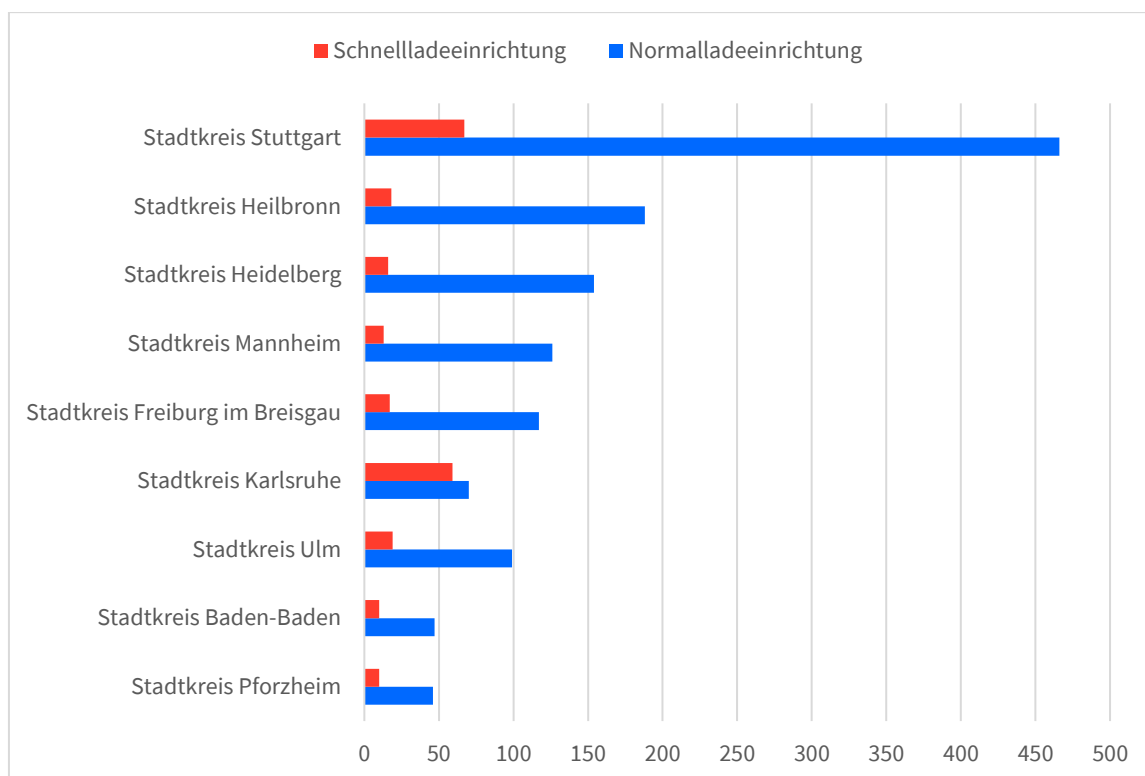
II. Sachverhalt

- Das Amt für Straßenwesen hat in mehreren baden-württembergischen Städten angefragt und recherchiert, welche Sondernutzungsgebühren erhoben werden und welche Zeiträume üblicherweise genehmigt werden. Zusätzlich wurde die Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur ausgewertet, über die die im Rahmen der Ladesäulenverordnung (LSV) gemeldete Daten zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur bundesweit einheitlich veröffentlicht wird.

Die Ergebnisse der Recherche sind in der nachfolgenden Tabelle und der nachstehenden Grafik dargestellt.

	Normal-ladepunkte (BNetzA Dez. 2021)	Schnell-ladepunkte (BNetzA Dez. 2021)	Laufzeit von Sonder-nutzungen	Gebühren für Sonder-nutzungen
Stuttgart	466	67	8 Jahre	gebührenfrei
Heilbronn	188	18	10 Jahre	200 Euro
Freiburg	117	17	8 Jahre	gebührenfrei
Ludwigs-burg	ca.100 Lade-punkte	k.A.	k.A.	100 Euro / 50 Euro

Öffentlich zugängliche Ladepunkte sind dabei nicht grundsätzlich in der Betreiberschaft der jeweiligen Kommune und befinden sich auch nicht grundsätzlich im Straßenraum. Öffentlich zugängliche Ladepunkte finden sich bspw. auch in Parkhäusern, an Supermärkten oder Bahnhöfen.



Eine Unterscheidung der Standorte von öffentlich zugänglicher LIS findet in den öffentlichen Registern bisher nicht statt, weshalb zumindest kurzfristig keine Auswertung nach Wohngebieten mit geringem Parkdruck möglich ist. Die Stadt Freiburg teilt aber ergänzend mit, dass die allermeisten Säulen im inneren Stadtgebiet stehen würden, nur ganz vereinzelt auch welche in Randlagen zu finden sind. Die Stadt Ludwigsburg teilt mit, die Sondernutzungsgebühren betragen innerhalb der Parkierungszone bei 100 Euro im Jahr, außerhalb der Parkierungszone 2 bei 50 Euro. Ludwigsburg hat aktuell knapp 100 öffentlich zugängliche Ladepunkte und hat das Ziel nächsten Jahr mehr als 200 Ladepunkte in Ludwigsburg zur Verfügung zu haben. Die Verteilung war in Ludwigsburg traditionell bisher zentrumsnah. 2021 wurde aber in sämtlichen Stadtteilen eine wohnortnahe Lademöglichkeit installiert, sodass das Netz deutlich verstärkt wurde.

2. Zur Stärkung der Investitionssicherheit schlägt die Verwaltung dem Gemeinderat unter Beschlusspunkt 5 vor, die Sondernutzungssatzung zu überarbeiten und eine Staffelung der Gebührensätze nach Laufzeit und örtlicher Lage zu implementieren. Zusätzlich sollen sich die Genehmigungszeiträume an die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern entsprechend der amtlichen AfA-Tabellen orientieren.
3. Bereits im Elektromobilitätskonzept wurden Priorisierungen auf Basis der verfügbaren privaten Lademöglichkeiten vorgenommen. Im Zuge der Standortauswahl für das Ausbauprogramm Ladeinfrastruktur (vgl. Beschlusspunkt 4) soll zusätzlich auch die fußläufige Erreichbarkeit berücksichtigt werden.
4. Im Elektromobilitätskonzept der Stadt Heilbronn wird basierend auf den bisherigen Klimaschutzzielen der zusätzliche Bedarf an Ladeinfrastruktur bis 2030 mit 299 Normalladepunkten (150 Normalladesäulen) beziffert. Zusätzlich wurde ein Bedarf von mindestens 3 Schnellladestationen ermittelt. Hierbei wurde das moderate E-Fahrzeug-Zulassungsszenario vorausgesetzt, dass bis 2025 einen E-Fahrzeug-Anteil von 5,8 % bzw. bis 2030 einen Anteil von 14,5 % ausgeht. Für die Erreichung der gesetzlichen Klimaneutralität bis 2040 ist dieser Anteil zu gering. Landesweit gilt daher ein Elektrofahrzeuganteil von 30 % als Ziel.

Da ein gutes Ladeinfrastrukturangebot einen beschleunigten Flottenaustausch und damit höhere Neuzulassungszahlen bei Elektrofahrzeugen induziert, beabsichtigt die Stadtverwaltung angesichts der ambitionierten Klimaschutzziele den im Elektromobilitätskonzept geplanten Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen. Das ursprünglich für 2030 geplante Ziel von 150 zusätzlichen Normalladesäulen soll auf 2025 vorgezogen werden und durch den Zubau von 50 Ladesäulen pro Jahr erreicht werden.

Die Beschleunigung des LIS-Ausbaus ist zum aktuellen Zeitpunkt auch angesichts der Förderkulisse angezeigt: Mit Schreiben vom 01.12.2021 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg informiert, dass über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz nun ein Regelfördersatz von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten zzgl. einer Planungskostenpauschale möglich ist. Das städtische Ausbauprogramm soll in diesem Rahmen zur Förderung angemeldet werden.

Die Kosten pro Ladesäule betragen je nach Umfang der notwendigen Tiefbauarbeiten 10.000 - 12.000 Euro. Skaleneffekte sind bei größeren „Ladeparks“ möglich. Jährlich ist

mit Gesamtinvestitionen 500.000 - 600.000 Euro zu rechnen. Abzüglich der möglichen Förderung durch das Land beträgt der städtische Eigenanteil 125.000 - 150.000 Euro. Unterhalt und Betrieb der Ladesäulen sollen vergeben werden. Im Projekt LINOx hat das Amt für Straßenwesen gute Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit der Stadtwerke Heilbronn GmbH sammeln können. Ähnliche Modelle sind auch zukünftig denkbar, müssen aber noch mit allen Beteiligten abgestimmt werden.

Die Suchräume für die Ladeinfrastruktur ergeben sich zunächst aus dem Elektromobilitätskonzept. Bei dessen Erstellung wurden neben rein wissenschaftlichen Kriterien zur Definition von Suchräumen auch konkrete Standortwünsche im Rahmen einer Bürgerbeteiligung erfragt. Alle Heilbronnerinnen und Heilbronner konnten über ein digitales Kartentool ihre Wunschstandorte inkl. möglicher Nutzungshäufigkeiten hinterlegen. Die Ergebnisse sind im Elektromobilitätskonzept festgehalten. Zusätzlich sollen die Potentiale an öffentlichen Einrichtungen überprüft werden.

Einen besonderen Schwerpunkt bei der Standortauswahl soll das Laden am Wohnort einnehmen. Das Laden am Wohnort wird üblicherweise je nach Verfügbarkeit eines Stellplatzes und einer privaten Wallbox in Heimpladen und Anwohnerladen unterschieden. Das Heimpladen findet an der eigenen Wallbox auf einem privaten Stellplatz bzw. in der heimischen Garage statt. Anwohner*innen in Mehrfamilienhäusern, ohne die Möglichkeit einer privaten Ladelösung am Wohnort, sind auf Park- und Ladeorte im (halb-)öffentlichen Straßenraum angewiesen, sodass hier vom Anwohnerladen gesprochen wird. Da die Verfügbarkeit von LIS im öffentlichen Raum von Wohngebieten derzeit noch sehr gering ist, die Lademöglichkeit am Wohnort allerdings für die Mehrheit der Nutzer*innen den wichtigsten Ladeort darstellt, ist der Ausbau von LIS in Wohnquartieren eine wichtige Voraussetzung für den Markthochlauf. Der vergleichsweise geringe Anteil von Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern im Stadtgebiet von 31 % (Bundesdurchschnitt: 45 %) führt dazu, dass das private Laden am Wohnort nur für wenige Einwohner*innen eine Option und der Bedarf an (halb-)öffentlicher LIS in Heilbronn umso größer ist. Das Ziel ist, die fußläufige Erreichbarkeit von Ladeinfrastruktur deutlich zu verbessern.

5. Mögliche Staffelungen werden bereits im Antrag der Fraktion B90/Die Grünen vorgeschlagen. Beispielsweise könnten die Gebührensätze so gestaltet werden, dass die Sondernutzung in den ersten zwei Jahren zunächst gebührenfrei und anschließend für weitere zwei Jahre nur 50 % der vollen Sondernutzungsgebühren beträgt. Im Rahmen der Überarbeitung der Sondernutzungssatzung wird sich die Stadtverwaltung – auch im Austausch mit dem landesweiten Kompetenznetz Klima Mobil – über Best-Practice-Beispiele informieren und weitere Details erarbeiten. Zusätzlich werden Details für eine Staffelung nach örtlicher Lage erarbeitet, bspw. in einem unterversorgten Stadtteil oder zur Schließung einer Versorgungslücke auf Basis der fußläufigen Erreichbarkeit von Ladesäulen sein.

Die Laufzeiten von Sondernutzungen für Ladeinfrastruktur sollen sich zukünftig an den abschreibungsrelevanten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern orientieren. Diese wurden im Frühjahr 2021 im Zuge von Erörterungen auf Bund-Länder-Ebene für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf 6-10 Jahre festgelegt.

III. Finanzwirtschaft

Für das Jahr 2022 stehen Haushaltsmittel im THH 66 bei Kostenstelle 51105030 (Verkehrsplanung), Sachkonto 42710000 (vgl. auch Haushaltplan 2021/2022, S.485f., lfd. Nr. 14, Maßnahmen zur Luftreinhaltung / zum Klimaschutz) zur Verfügung. Für die folgenden Jahre werden die notwendigen Mittel im Rahmen des Haushaltsplanverfahren 2023/2024 angemeldet.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Bereits während der Aufstellung des Elektromobilitätskonzepts fand eine Bürgerbeteiligung statt. Ziel war die Einbindung der Stadtgesellschaft in die Identifikation von potentiellen Standorten. Für die nun notwendige konkrete Identifikation der LIS-Standorte im Stadtgebiet ist eine weitere Bürgerbeteiligung geplant.

Es handelt sich um ein städtisches Vorhaben im Sinne der Leitlinien für eine freiwillig mitgestaltende Bürgerbeteiligung. Nach Beschlussfassung wird das Vorhaben entsprechend der Leitlinien veröffentlicht.

Es wird mindestens eine freiwillig mitgestaltende Bürgerbeteiligung auf Stufe 3 durchgeführt. Geplant sind folgende Maßnahmen:

- Einrichtung eines digitalen, georeferenzierten Vorschlagstools für LIS-Standorte
- Beteiligung der Bezirksbeiräte
- ggf. Einbindung der Thematik im Rahmen weiterer partizipativer Elemente wie bspw. im Rahmen der Erstellung von Mobilitätsteilkonzepten für die Stadtteile