

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 9 1 / 2 0 2 4 / I V

Datum:
06.06.2024

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

**Prozessneugestaltung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur
im öffentlichen Raum**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	12.06.2024	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	04.07.2024	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die nachfolgenden Informationen zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Im Rahmen der sogenannten Antriebswende wird ein Umbau der motorisierten Mobilität weg von Verbrennungsmotoren hin zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen angestrebt. Der Ausbau der flächendeckenden öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge spielt hierbei eine zentrale Rolle. Die Stadtverwaltung hat den Prozess der Gestattung der Sondernutzung für E-Ladepunkte standardisiert und transparenter gestaltet.

Begründung:

Mit dieser Vorlage soll ein Überblick über den Stand des Ausbaus der Ladeinfrastruktur und des Prozesses der Beantragung der Ladesäulenerrichtung gegeben werden.

Nach dem aktuellsten Stand (März 2024) gibt es in Heidelberg 338 öffentlich zugängliche Ladepunkte, die bei der Bundesnetzagentur gemeldet sind. Gemeinsam mit dem für das Stadtgebiet Heidelberg zuständigen Grundversorger für Strom, den Stadtwerken Heidelberg Energie GmbH (Stadtwerke Heidelberg), wird ein flächendeckender Ausbau der vorhandenen Ladeinfrastruktur angestrebt. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum dient Personen ohne Möglichkeit, auf privatem Grundstück eigene Ladeinfrastruktur herzustellen als Voraussetzung zur Antriebswende. Präferiert wird weiterhin die Herstellung von Ladeinfrastruktur auf Privatgrundstücken vor dem knappen öffentlichem Raum.

Neben den Ladesäulen im öffentlichen Raum entstehen viele Ladesäulen auf privaten, öffentlich zugänglichen Parkflächen wie zum Beispiel Parkplätzen vor Einkaufs- oder Freizeiteinrichtungen (im sogenannten halböffentlichen Raum). Alle Ladesäulen werden der Bundesnetzagentur gemeldet und sind dort, wie auch auf zahlreichen Informationswebseiten, abrufbar.

Um den Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu fördern und anbieteroffen verbindlich zu gestalten, sowie den aktuellen rechtlichen Empfehlungen zu entsprechen, wurde in der Verwaltung ein Verfahren entwickelt, das den Prozess für interessierte Anbieter nachvollziehbar macht, die Vorgehensweise standardisiert und beschleunigt und die relevanten Prüfungen umfassend abdeckt. Grundsätzlich stehen hierbei zwei Wege zur Verfügung: Entweder können Anbieter Standorte beantragen und diese nach Straßenrecht genehmigen lassen oder die Stadtverwaltung bestimmt Standorte und verteilt diese über ein formales Vergabeverfahren an Anbieter für eine festgelegte Laufzeit. In der Abwägung beider Wege wird von einer Vergabe abgesehen. Damit bleibt das Verfahren schlank und hinsichtlich der stetigen Entwicklungen in der Technik und am Markt flexibel. Solange mit den Stadtwerken ein dominierender lokaler und stadtweit flächendeckend agierender Anbieter neben einigen weiteren Akteuren mit Einzelstandorten aktiv ist, wird ein Vergabeverfahren als nicht notwendig erachtet. Bei Markteintritt massenweiser neuer Akteure oder einer im Verhältnis zu den zugelassenen Elektroautos rückläufigen Anzahl an Ladepunkten behält sich die Verwaltung jedoch die Möglichkeit einer Zuteilung über ein Vergabeverfahren vor.

Zusammengefasst werden Standortanfragen künftig anbieterunabhängig in einem zweistufigen Prozess bearbeitet. In einer schlanken Voranfrage wird im Amt für Mobilität geklärt, ob und wie ein Standort hinsichtlich der fachlichen und planerischen Belange grundsätzlich denkbar ist. Wird dies verwaltungsseitig positiv beschieden, folgt ein formaler Antrag. Dieses Verfahren ermöglicht der Verwaltung, eine „weiche“ Steuerungsfunktion wahrzunehmen und vermeidet anbieterseitige Aufwände für Detailplanungen an nicht umsetzbaren Standorten.

Für den Antrag wird eine Sondernutzung für den öffentlichen Raum für eine Funktion des Gemeinwohls verwaltungsseitig ausgesprochen. Sie wird im Rahmen eines Gestattungsvertrags, den die Gestattungsgeberin (Stadtverwaltung) und der Gestattungsnehmer (Investor/Betreiber einer Ladestation) abschließen, geregelt. Der Gestattungsvertrag bietet den Betreibern über die vereinbarte Laufzeit Planungssicherheit und ermöglicht das Regeln von beidseitigen Rechten und Pflichten.

Für das zweistufige Vorgehen sind standardisierte Texte und ein amtsübergreifender Hintergrundprozess erstellt worden.

Für potentielle Betreiber wird aktuell ein Handlungsleitfaden erstellt. Dieser stellt einerseits die Prozessschritte dar, die ein Antrag durchläuft, als auch die Anforderungen, die der Betreiber erfüllen muss. Somit wird anbieterseitig Klarheit geschaffen, wie und in welchen Schritten er aktiv werden muss und mit welchen Reaktionszeiten er rechnen kann.

Klargestellt sei, dass die Stadt *nicht* als Ladesäulenbetreiberin auftritt. Sie gibt auch keine Standorte vor (siehe oben). Potentielle Betreiber treten mit dem Wunsch der Errichtung von Ladeinfrastruktur an die Stadt heran und stellen einen Antrag für einen gewünschten Standort.

Die flächendeckende Versorgung sehen die Stadtwerke als Marktteilnehmerin und gleichzeitig städtische Gesellschaft als ihre Aufgabe. Die Stadtwerke haben hierfür ein 500 x 500 Meter Raster über Heidelberg gelegt. Diesem Raster liegt eine Annahme zugrunde, wie weit ein Fußweg vom Ladepunkt nach Hause (oder einem anderen Ziel) noch zumutbar ist. Im bebauten Bereich gibt es circa 110 Kacheln. Aktuell sind in circa 65 Kacheln Ladeeinrichtungen der Stadtwerke Heidelberg oder von anderen Betreibern vorhanden. Ziel der Stadtwerke Heidelberg ist es, bis 2025 80 % der Kacheln zu füllen, um somit allen Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zu einer Ladeeinrichtung zu ermöglichen. Kacheln, in denen die Ladeeinrichtungen im Schnitt mit mehr als drei Ladevorgängen pro Ladepunkt pro Tag genutzt werden, sollen nachverdichtet werden. Hierdurch wird also eine marktgerechte und gleichzeitig stadtgemeinschaftlich zentrierte Entwicklung des Ausbaus gewährleistet: Der Ausbau wird flächendeckend sein, in ähnlichen Distanzen zum Wohn-/Arbeits-/Freizeitort wie es bei Zugangswegen zu ÖPNV-Haltestellen oder zum Beispiel zum eigenen Fahrzeug in Gebieten mit Anwohnerparken üblich ist. Gleichzeitig werden ökonomisch sehr defizitäre Ladesäulen verhindert.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Keine Belange.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes		
Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
		Begründung:
		Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur sorgt für eine Anpassung der vorhandenen Infrastruktur an neue Mobilitätsformen.
2. Kritische Abwägung/ Erläuterungen zu Zielkonflikten:		
Keine		

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain