

Drucksache:
0 0 91/2024/IV

Datum:
06.06.2024

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

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

Informationsvorlage

Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 11. Juli 2024

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.

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 12.06.2024

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 12.06.2024

5 Prozessneugestaltung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Informationsvorlage 0091/2024/IV

Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt in den Tagesordnungspunkt ein und erläutert diesen.

Herr Stalman-Fischer, stellvertretender Leiter des Amtes für Mobilität, erklärt, dass es nach dem aktuellsten Stand (März 2024) in Heidelberg 338 öffentlich zugängliche Ladepunkte gäbe, die bei der Bundesnetzagentur gemeldet seien. Gemeinsam mit dem für das Stadtgebiet Heidelberg zuständigen Grundversorger für Strom, den Stadtwerken Heidelberg Energie GmbH (Stadtwerke Heidelberg), werde ein flächendeckender Ausbau der vorhandenen Ladeinfrastruktur angestrebt. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum diene Personen ohne Möglichkeit, auf privatem Grundstück eigene Ladeinfrastruktur herzustellen. Dies sei Voraussetzung für die Antriebswende. Präferiert werde weiterhin die Herstellung von Ladeinfrastruktur auf Privatgrundstücken vor der Herstellung von Ladeinfrastruktur im knappen öffentlichen Raum.

Herr Stalman-Fischer erläutert weiter, dass neben den Ladesäulen im öffentlichen Raum viele Ladesäulen auf privaten, öffentlich zugänglichen Parkflächen wie zum Beispiel Parkplätzen vor Einkaufs- oder Freizeiteinrichtungen (im sogenannten halböffentlichen Raum) entstehen würden. Alle der Bundesnetzagentur gemeldeten Ladesäulen seien auf deren Homepage, 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, werde in der Verwaltung ein Verfahren entwickelt, das den Prozess für interessierte Anbieter nachvollziehbar mache, die Vorgehensweise standardisiere und beschleunige und die relevanten Prüfungen umfassend abdecke. Grundsätzlich stünden hierbei zwei Wege zur Verfügung: Entweder könnten Anbieter Standorte beantragen und diese nach Straßerecht genehmigen lassen oder die Stadtverwaltung bestimme Standorte und verteile diese über ein formales Vergabeverfahren an Anbieter für eine festgelegte Laufzeit. In der Abwägung beider Wege sei von einer Vergabe abgesehen worden. Damit bleibe 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 sei, sei ein Vergabeverfahren als nicht notwendig erachtet worden. Bei Markteintritt massenweise neuer Akteure oder einer im Verhältnis zu den zugelassenen Elektroautos rückläufigen Anzahl an Ladepunkten behalte sich die Verwaltung jedoch die Möglichkeit einer Zuteilung über ein Vergabeverfahren vor.

Herr Stalman-Fischer fasst zusammen, dass Standortanfragen künftig anbieterunabhängig in einem zweistufigen Prozess bearbeitet werden würden. In einer schlanken Voranfrage werde im Amt für Mobilität geklärt, ob und wie ein Standort hinsichtlich der fachlichen und planerischen Belange grundsätzlich denkbar sei. Wird dies verwaltungsseitig positiv beschieden, folge ein formaler Antrag. Dieses Verfahren ermögliche der Verwaltung, eine „weiche“ Steuerungsfunktion wahrzunehmen und vermeide anbieterseitige Aufwände für Detailplanungen an nicht umsetzbaren Standorten.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadträtin Heldner, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Stolz, Herr Köhl als Vertreter des Beirats von Menschen mit Behinderung, Herr Mahnkopf als Vertreter des Jugendgemeinderates

Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Im Jahr 2023 sei etwa die Hälfte der verfügbaren öffentlichen Ladepunkte auf die Innenstadt verteilt gewesen. In den Randstadtteilen soll es verhältnismäßig wenig Ladepunkte gegeben haben. Gab es hierbei in der Zwischenzeit Änderungen? Falls nein, gibt es Ideen wie es geändert werden kann?
- Angebot der Ladepunkte sei in der Innenstadt gut, in den Randstadtteilen eher weniger gut.
- In der Altstadt solle es bislang nur Lademöglichkeit gegen eine Gebühr in den Tiefgaragen geben und sonst keinerlei Lademöglichkeit auf öffentlicher Fläche.
- Außer den Stadtwerken und der Energie Baden-Württemberg AG (EnBW) gäbe es auch andere gute Partner.
- Gibt es eine Übersicht welcher Anbieter wo in der Stadt anbietet?
- Es gäbe sicherlich auch viele Menschen, die bereit wären, ihre private Wallbox zur Verfügung zu stellen.
- Ist die Barrierefreiheit von Ladesäulen im Handlungsleitfaden erkennbar? Zumindest ein Teil der Ladesäulen sollte barrierefrei gestaltet werden.
- Es wäre ideal jede 500 Meter eine Ladesäule zu haben. Wie ist das in der Realität? Auf wie viele Einwohner/ km² gibt es wie viele Ladesäulen?

Herr Stalman-Fischer vom Amt für Mobilität macht darauf aufmerksam, dass Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum nur dort gerechtfertigt sei, wo anzunehmen ist, dass Bürger keine Privatladeinfrastruktur schaffen können. Je weniger private Ladeinfrastrukturen es gäbe, desto höher sei der Bedarf an Ladesäulen. Besonders der Bedarf an Schnelladepunkten sei in Pfaffengrund und Wieblingen nochmals höher als in anderen Stadtteilen aufgrund der Autobahnnähe. Herr Stalman-Fischer weist daraufhin, dass es in Heidelberg ein engmaschiges Netz an Ladeinfrastrukturen gäbe. Die Stadt Heidelberg habe sich bezüglich der Ladeinfrastruktur Anbieterneutralität als Ziel gesetzt.

Frau Lachenicht weist darauf hin, dass die Stadt Heidelberg mit dem Förderprogramm „Umweltfreundlich mobil“ private Ladesäulen mit 1.000 € und öffentlich zugängliche Ladesäulen mit 5.000 € fördern würde.

Herr Schmidt-Lamontain nimmt Bezug auf die fehlenden kostenlosen Lademöglichkeiten in der Altstadt und betont, dass hierzu bereits Gespräche mit den Stadtwerken stattfinden würden.

Herr Köhl als Vertreter des Beirats von Menschen mit Behinderung bemängelt bei den meisten Ladesäulen die fehlende Barrierefreiheit und bittet dies zukünftig zu berücksichtigen. Er weist außerdem darauf hin, dass man nicht erkennen könne, welche Ladesäulen barrierefrei gestaltet wären. Herr Schmidt-Lamontain sagt als Arbeitsauftrag zu, die Barrierefreiheit in den Leitfaden für externe Anbieter aufzunehmen.

Er teilt außerdem mit, dass die Berücksichtigung von Barrierefreiheit bei Ladesäulen im Leitfaden in die „Task-Force“ mit den Stadtwerken eingebracht worden sei.

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität nimmt die Informationsvorlage 0091/2024/IV unter Berücksichtigung des nachfolgenden Arbeitsauftrages (**fett dargestellt**) zur Kenntnis.*

Arbeitsauftrag an die Verwaltung:

Die Verwaltung wird gebeten, die Barrierefreiheit in den Leitfaden für externe Anbieter aufzunehmen.

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 04.07.2024

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 04.07.2024

5 Prozessneugestaltung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum Informationsvorlage 0091/2024/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner verweist auf das Beratungsergebnis des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 12.06.2024 und den darin festgehaltenen Arbeitsauftrag.

Da es keinen Diskussionsbedarf gibt, nimmt der Gemeinderat die Informationsvorlage mit folgendem Arbeitsauftrag zur Kenntnis.

Arbeitsauftrag an die Verwaltung:

Die Verwaltung wird gebeten, die Barrierefreiheit in den Leitfaden für externe Anbieter aufzunehmen.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

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 massenweise 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 stadtesellschaftlich 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