

Stuttgart, 25.06.2020

## Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im öffentlichen Raum: Gestaltung und Finanzierung von Gehwegnasen

### Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Verwaltungsausschuss	Beschlussfassung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	07.07.2020 08.07.2020

### Beschlussantrag

1. Bei der Umsetzung der knapp 350 neuen Standorte für Normalladesäulen im öffentlichen Raum wird in der Regel auf eine verbleibende Restgehwegbreite von 2,50 m geachtet. In Fällen, in denen die Errichtung der Ladesäule sowohl in einer Grünfläche als auch in einer Parktasche mit Anfahrschutz ausgeschlossen ist, soll diese am Fahrbahnrand errichtet werden.

2. Bei der Errichtung von Normalladern am Fahrbahnrand werden abgesetzte Flächen mit klar erkennbarer Bordsteinkante installiert, so genannte „Gehwegnasen“. Sie folgen in ihrer Darstellung der Schemazeichnung in Anlage 1.

3. Bei der Errichtung der ungleich größeren rund 30 Schnellladestationen wird ebenfalls in der Regel auf eine ausreichende Restgehwegbreite geachtet. In Fällen, in denen die Errichtung der Ladesäule sowohl in einer Grünfläche als auch in einer Parktasche mit Anfahrschutz ausgeschlossen ist, soll diese am Fahrbahnrand errichtet werden. Hierfür werden abgesetzte Flächen mit klar erkennbarer Bordsteinkante installiert. Sie folgen in ihrer Darstellung der Schemazeichnung in Anlage 2.

4. Die Kosten für die Errichtung der Gehwegnasen der Normalladesäulen trägt die Landeshauptstadt Stuttgart. Der Aufwand in Höhe von 1.300.000 EUR wird im Teilergebnishaushalt des Tiefbauamts 660, Amtsbereich 6605410 – Gemeindestraßen, KontenGr. 42120 – Unterhaltung sonst. Unbewegliches Vermögen wie folgt gedeckt:

Jahr 2020	200.000 EUR
Jahr 2021	800.000 EUR
Jahr 2022	300.000 EUR

5. Die Kosten für die Errichtung der Gehwegnasen der Schnellladesäulen trägt der jeweilige Investor im Zuge der Fundamentarbeiten. Hierauf wird beim Interessenbekundungsverfahren hingewiesen.

### **Kurzfassung der Begründung**

Zu 1: zur Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart am 02.04.2019 (STA) und 10.04.2019 (VA) in den zuständigen Ausschüssen mit Gemeinderatsdrucksache 1050/2018 eine „Rahmenkonzeption Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im öffentlichen Raum“ beschlossen. Dabei wurden durch die Ausschüsse Änderungen in der Richtlinie für Investoren gefordert, die mit Gemeinderatsdrucksache 782/2019 erneut beraten und in geänderter Form beschlossen wurde. Wesentliche Änderung ist, dass die Standorte nun „in der Regel“ im Straßenraum unterzubringen sind. Eine Errichtung auf dem Gehweg soll nur noch bei verbleibender Restgehwegbreite von 2,50 m möglich sein. Ziffer 1 des Beschlussvorschlages präzisiert diese Regelung lediglich dahingehend, welche alternativen Orte zur Aufstellung in Frage kommen: Errichtung in Grünflächen ; in Seitentaschen mit Anfahrschutz (bei Querparkern) ; am Fahrbahnrand (beim Längsparken). Im Zuge der Umsetzung der genannten Standortplanung fanden in zwei Stadtbezirken (Vaihingen und Möhringen) bereits Begehungen statt, bei denen die Feinverortung mit mehreren städtischen Ämtern und dem Netzbetreiber diskutiert wurde. Dabei wurden 49 mögliche Standorte im Detail untersucht. In knapp der Hälfte der Fälle (26 Fälle) ist Errichtung in der Grünfläche oder mit Anfahrschutz grundsätzlich möglich. In der anderen Hälfte der Fälle (22 Fälle) ist eine Errichtung am Fahrbahnrand vorgesehen. Eine ausreichende Restgehwegbreite gibt es nur in einem Fall. Zwischenzeitlich fanden in weiteren 9 Stadtbezirken Besprechungen (corona-bedingt aber keine Begehungen) statt, die die Einschätzung stützen, dass in knapp der Hälfte der Fälle Gehwegnasen notwendig werden.

Zu 2: Bei einer ausreichenden Breite der gesamten Straßenfläche ist eine Errichtung der Ladeinfrastruktur am Fahrbahnrand möglich, sofern Begegnungsverkehr weiterhin problemlos möglich bleibt. Dies kommt überall dort in Frage, wo das Parken am Fahrbahnrand legal möglich ist. Allerdings ist es nicht zulässig, Hindernisse in der Fahrbahn zu errichten. Durch Gehwegnasen als „vorgezogene Seitenräume“ mit Bordsteinkante werden die Ladesäulen klar erkennbar von den Fahrstreifen abgetrennt. Sie bieten dadurch die nötige Anfahrsicherheit für den motorisierten Individualverkehr. Durch die Errichtung der Ladeinfrastruktur auf einer Gehwegnase ist außerdem ein deutlich dezentrierter Anfahrschutz (bzw. Verzicht auf diesen) möglich, was sich positiv auf die stadträumliche Gestaltung auswirkt.

Auch bei der Errichtung einer Gehwegnase bleibt die Pflicht zur StVO-konformen Beschilderung bestehen. Ein rechtssicheres Abschleppen erfordert ein Aufstellen von zwei Schildermasten zu Beginn und am Ende der E-Ladestellplätze, welche dann weiterhin auf dem Gehweg platziert werden müssen. Dies ist im Hinblick auf das Ziel der Freihaltung der Gehwege für Fußgänger zwar kontraproduktiv, wird sich jedoch in den meisten Fällen nicht vermeiden lassen, sofern kein Grünbeet angrenzt. In Anlage 1 ist eine Variante dargestellt, welche zeigt, wie ein Aufstellen von Schildern auf Gehwegen vermieden werden könnte. An ein paar ausgewählten Standorten soll in Abstimmung zwischen Amt 61 und Amt 32 ein Pilotversuch gestartet werden, bei dem die Beschilderung nur

mit einem Schildermast auf der Gehwegnahe vorgenommen wird. Hierbei soll die Akzeptanz einer Exklusivnutzung erprobt werden.

Zu 3: Nach Ladesäulenverordnung des Bundes ist „ein Schnellladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt an ein Elektromobil übertragen werden kann“. In der Praxis sind bisher vor allem Einrichtungen verbreitet, die mit 50 Kilowatt (oder mehr) Gleichstrom abgeben. Inklusive des notwendigen Meßwandlerschranks erreichen diese Geräte Abmessungen von ungefähr 0,60 m Tiefe, 1,30 m Breite und 1,90 m Höhe. Bei der nächsten Generation des Schnellladens mit 175kW und mehr (so genanntes „High-Power-Charging“, kurz HPC) ergeben sich noch größere Abmessungen.

Für die Schnellladestandorte wurden daher gesonderte Skizzen angehängt, die Teil des Interessenbekundungsverfahrens werden, mit welchem die Investoren für die Standorte ermittelt werden.

Zu 4: Bisher gibt es bezüglich der Details kein bundesweit einheitliches Vorgehen, wo und wie Ladeinfrastruktur errichtet wird. Städte mit sehr breiten Gehwegen (Berlin, München), nutzen oft die Gehwegflächen. In Hamburg kommen unter anderem simple Zementsockel mit Pollern zum Einsatz. Tatsächliche Gehwegnasen werden nur in den wenigsten Fällen verwendet. Dadurch sind diese auch bei der Bundesförderung nicht explizit berücksichtigt, und von den Investoren nicht in den Preisen und Geschäftsmodellen kalkuliert. In der mit Gemeinderatsdrucksache 782/2019 beschlossenen und zum 15. August 2019 im Amtsblatt veröffentlichten Richtlinie für Ladepunktbetreiber und Investoren werden folgerichtig die Kosten der Gehwegnasen nicht dem Investor aufgetragen. Dieses Vorgehen ist in sich schlüssig und logisch: in allen anderen Fällen, in denen Stadtmöblierung auf den Gehwegen platziert wird (insb. Parkscheinautomaten) entstehen für die jeweiligen Nutzungszwecke ebenfalls keine Kosten (bzw. die Kosten für den Standort der Parkscheinautomaten werden nicht auf die Parkgebühren aufgeschlagen). Wenn nun speziell Ladeinfrastruktur abseits der Gehwege platziert wird, sind die Mehrkosten logisch schlüssig der Fußverkehrsförderung und der grundsätzlichen Neugestaltung des Straßenraumes zuzurechnen und nicht der Förderung der Elektromobilität. Die Investoren selbst und die Nutzer der Ladeinfrastruktur haben durch die Gehwegnasen keinen Mehrwert. Um die Kosten für die Landeshauptstadt möglichst gering zu halten, werden die Investoren aufgefordert, einen möglichst großen Anteil der Gehwegnasen im Zuge der förderfähigen Ausgaben für Fundamentarbeiten und Anfahrerschutz zu berücksichtigen.

Zu 5: aufgrund Abmessungen, technischen Anforderungen und Gewicht werden Schnellladestationen häufig bereits heute mit eigenem Betonfundament errichtet. Dieses wäre je nach Anwendungsfall gleichzeitig auch als simple Variante der Gehwegnahe auszuführen. Die Mehrkosten für die Investoren blieben so in einem sehr überschaubaren Rahmen. Erfahrungen in der konkreten Umsetzungspraxis und nach dem Interessenbekundungsverfahren bleiben abzuwarten und machen ggf. ein Nachsteuern erforderlich.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Umsetzung der Maßnahme (Errichtung von Gehwegnasen für Normalladesäulen) mit einem Aufwand von 1.300.000 EUR kann im Teilergebnishaushalt des Tiefbauamts – 660, Amtsbereich 6605410 – Gemeindestraßen, KontenGr. 42120 – Unterhaltung sonst. Unbewegliches Vermögen gedeckt werden.

Teilergebnishaushalt  
PS-Nr. 4.665411.800.8212.83  
Auftrag: 66A1080277  
Kostenstelle: je nach Örtlichkeit  
Kostenart 42120100 - Unterhaltung von Straßen und sonstigen Tiefbauten.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Die Referate WFB, T und SWU haben die Vorlage mitgezeichnet.

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Anlagen

Schemazeichnung Normallader (Anlage 1)  
Schemazeichnung Schnellader (Anlage 2)

<Anlagen>