

Protokoll:	Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	26
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	733/2021
		GZ:	
Sitzungstermin:	08.07.2022		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:			
Protokollführung:	Herr Haupt / pö		
Betreff:	Richtlinie zur Förderung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität auf privaten Flächen (Förderung privates Laden)		

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Oberbürgermeisters vom 13.06.2022, GR Drs 733/2021, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Der Förderung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen in den Jahren 2022 bis 2023 mit insgesamt 453.000 EUR wird zugestimmt. Gegenstand der städtischen Förderung ist dabei vorgelagerte Ladeinfrastruktur, nicht die Ladeeinrichtung selbst.
2. Hierzu wird die "Richtlinie der Landeshauptstadt Stuttgart zur Förderung des Ausbaus von vorgelagerter Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen (Förderung privates Laden)" (*Anlage 1*) beschlossen.
3. Die Richtlinie tritt mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart in Kraft und gilt für alle Anträge, die ab diesem Zeitpunkt bei der Landeshauptstadt eingehen.
4. Der Vollzug der Richtlinie Förderung privates Laden erfolgt durch das Amt für Umweltschutz in Abstimmung mit der Abteilung Mobilität im Referat Strategische Planung und nachhaltige Mobilität (S/OB).

5. Die Deckung der Auszahlungen in Höhe von 428.000 EUR erfolgt im Teilfinanzhaushalt 360 - Amt für Umweltschutz, Projekt Nr. 7.362901, AuszGr. 781 - Investitionszuweisungen und -zuschüsse an Dritte.

Die Aufwendungen für den Pre-Check in Höhe von 25.000 EUR werden gedeckt im Teilergebnishaushalt 360 - Amt für Umweltschutz, Amtsbereich 3607020 - Energiewirtschaft, Kontengruppe 43100 - Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke.

6. Der erforderlichen überplanmäßigen Auszahlungen/Aufwendungen i. H. v. 453.000 EUR in den Haushaltsjahren 2022 und 2023 entsprechend der Darstellung in den finanziellen Auswirkungen wird zugestimmt.
Die Finanzierung erfolgt aus den für diesen Zweck ursprünglich im Teilfinanzhaushalt 810 - Bürgermeisteramt, Projekt Nr. 7.109856 - Aktionsprogramm Klimaschutz, AuszGr. 781 - Investitionszuweisungen und -zuschüsse an Dritte veranschlagten Mitteln.
7. Die Verwaltung wird ermächtigt, ab sofort und befristet bis 31.12.2023 Personal im Umfang von bis zu 0,5 VZK in EG 9a außerhalb des Stellenplans zu beschäftigen. Die Stelle ist im Amt für Umweltschutz in der Energieabteilung (36-5) zu besetzen.
8. Die Personalaufwendungen von 47.000 EUR werden gedeckt im Teilergebnishaushalt 360 - Amt für Umweltschutz, Amtsbereich 3607020 - Energiewirtschaft, Kontengruppe 400 - Personalaufwendungen.
Die in den Haushaltsjahren 2022 und 2023 erforderlichen überplanmäßigen Mittel werden im Rahmen der Verwaltungszuständigkeit bereitgestellt.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) betont, das Programm sehe vor, bei Privaten den vorgelagerten Bereich bis hin zur Wallbox zu unterstützen und zu fördern. Durch die Vorgabe des Geltungsbereichs ab zwei Ladepunkten bestehe eine gewisse Steuerung. Er sehe nicht die Notwendigkeit des Programms, eine Förderung in einer Doppelgarage zu gewähren, damit zwei E-Autos geparkt werden. Dagegen sei eine Förderung für Wohnungsbaugesellschaften zu begrüßen, damit diese ihren Mietern in den Garagen ein Angebot erbringen könnten. Falls bei städtischen Grundstücken hinsichtlich Leitungsrechten und Wegen Unterstützung angeboten werde, sei dies ebenso positiv zu bewerten. Allerdings sei eine zusätzliche Förderung einer Doppelgarage mit zwei Ladepunkten problematisch. Eine private Einzelförderung sei nicht notwendig, da im Privatbereich genügend finanzielle Mittel vorhanden seien.

In der vorherigen Woche sei im Unterausschuss Mobilität bereits über Zielkonflikte rund um das Thema des kostenlosen Parkens für E-Fahrzeuge und Plug-in-Hybride diskutiert worden, so StR Ozasek (PULS). Seine Fraktion sehe Förderprogramme kritisch, die auf die private Automobilität abzielten: Dies sei politisch nicht wünschenswert, da in diesem Bereich bereits Förderhorizonte bestünden. Ein zusätzliches kommunales Förderprogramm führe zu einer Überförderung, die in die falsche Richtung laufe. Es stelle sich die Frage, wer die Begünstigten seien. Es sei zu erwarten, dass die eingesetzten Steuergelder an Menschen mit hohem Einkommen flössen, die jedoch keiner Förderung

bedürften. Nach Auffassung seiner Fraktion sollten die Anstrengungen eher darauf gerichtet werden, die Automobilität als Teil eines öffentlichen Verkehrssystems zu fördern. Dies gelte insbesondere für die Förderung von E-Fahrzeugen. Zudem solle das stationäre Carsharing in Richtung Elektromobilität weiterentwickelt werden. Hierbei sollten finanzielle Anreize für die verschiedenen Betreiber zur Umrüstung ihrer Flotten auf E-Fahrzeuge gesetzt werden. In diesem Zusammenhang sollten im öffentlichen Raum Ladepunkte an den entsprechenden Sharing-Stationen geschaffen werden. Seine Fraktion werde dieser Richtlinie nicht zustimmen.

StR Dr. Jantzer (SPD) entgegnet, die Förderung sei unabdingbar, wenn die Elektromobilität vorangebracht werden solle. Im Wesentlichen gehe es um Wohneigentümergeinschaften: Falls lediglich ein Bewohner an der Installation einer Ladestation interessiert sei und die Mehrheit der Bewohner dies ablehne, handle es sich um 6.000 bis 7.000 Euro für den Einzelnen für die initiale Investition. Im öffentlichen Parkraum bestünden keine Möglichkeiten, eine derart große Anzahl an Lademöglichkeiten zu schaffen. Es sei unbedingt nötig, dass die Wohnungseigentümergeinschaften bei diesem Thema unterstützt würden. Daher sei das Förderprogramm sehr zu begrüßen. Es sei aufgeführt, die Richtlinie zur Förderung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur trete mit Veröffentlichung in Kraft. Hierzu sei dringlich eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit geboten. Es sei bekannt, dass bereits Gespräche mit der Innung stattgefunden hätten. In den Angeboten der Innung müsse das Förderprogramm attraktiv aufgeführt werden. Herr Hagel (S/OB) betont, nach der Beschlussfassung werde umgehend die Veröffentlichung im Amtsblatt vorbereitet, damit ein entsprechender Hinweis dort bereits in der nächsten Woche platziert werden könne. Zudem werde der Bericht in Newsletter aufgenommen und sei schon in der Presse veröffentlicht worden. Allein über die heutige Ausschusssitzung habe eine Berichterstattung stattgefunden, und daraufhin hätten Bürger*innen angerufen und sich nach der Förderung erkundigt. Die breite Öffentlichkeit warte auf das Förderprogramm, und die Verwaltung werde dessen Inhalte wohlwollend kommunizieren.

In Wohnungseigentümergeinschaften müssten Lösungen gefunden und vorgeschlagen werden, ergänzt StR Dr. Jantzer. Bei beispielsweise dreißig Tiefgaragenplätzen könnten lediglich zehn Ladestationen installiert werden, und die Nutzer könnten sich diese teilen.

Das Förderprogramm sei für den Einzelnen nicht derart üppig finanziell ausgestattet, so StR Kotz (CDU), sich deshalb ein E-Fahrzeug anzuschaffen. Vielmehr handle es sich um einen sehr geringen Anteil der Finanzierung. An StR Rockenbach gewandt, betont der Stadtrat, eine zu kleinteilige Betrachtung des Programms führe nicht zu den unter TOP 2 diskutierten Zielen (Klimaneutralität 2035). Beispielsweise könne die Situation bestehen, dass ein Bewohner in einer Doppelgarage eines Zweifamilienhauses bereits über eine Ladestation verfüge und ein Mieter ebenso auf Elektromobilität umsteigen wolle. Seine Fraktion begrüße die Vorlage und werde ihr zustimmen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, grundsätzlich begrüße seine Fraktion ebenso die Vorlage. Ziel sei es, die Fahrzeugflotte in der Stadt auf Elektromobilität umzustellen. Ebenso solle die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Zum einen könne dies im öffentlichen Raum geschehen, zum anderen im privaten Bereich. Dies sei in der Vorlage dezidiert so aufgeführt. Ein Hebel, keine zwei Ladeplätze bei einem Einfamilienhaus zu installieren, bestehe an anderer Stelle: So sehe beispielsweise die Stellplatzsatzung vor, stadtweit die Gesamtanzahl der Parkplätze zu reduzieren. Dieses Thema habe

sich der Gemeinderat bereits angenommen. Er äußert die Bitte an die Verwaltung, die Bedeutung eines Zweitladeplatzes bei einem Einfamilienhaus darzustellen. Grundsätzlich solle mit dem Förderprogramm ein Anschub geleistet werden, um den Wechsel auf die E-Mobilität zu erreichen. In Bezug auf das Parken im öffentlichen Raum bestehe die Diskussion beispielsweise über die Parkgebühren und das Anwohnerparken. Dieses Thema müsse der Gemeinderat angehen, die Gebühren im Vergleich zum jetzigen Zeitpunkt erhöhen. Ebenso bestehe der Aspekt des Gratisparkens, von dem noch die E-Fahrzeuge profitierten. Allerdings hätte sich ihre Anzahl erhöht, und es bestehe Einigkeit darüber, die Plug-in-Hybride, die den größten Anteil daran hätten, nicht zu fördern. Jedoch bestehe die Problematik, dass diese unter die Förderung fielen. Es sei bereits diskutiert worden, das Gratisparken für E-Fahrzeuge zu ändern. In diesem Rahmen könne die Ladeinfrastruktur gefördert werden. Insgesamt sollten jedoch Anforderungen oder Anreize geschaffen werden, dass das Parken und die Anzahl der Nutzung abnehmen. Im Bereich größerer Häuserblöcke bestehe bereits eine Förderung beispielsweise für Carsharing. Dadurch werde die Anzahl der Fahrzeuge reduziert, die im Übrigen möglichst elektrisch betrieben werden sollten.

Auf die Frage von StR Rockenbauch, ob die Förderung auf juristische Personen begrenzt sei, betont Herr Hagel (S/OB), bei der Förderung gehe es im Kern um die privaten Flächen. Es müsse sich daher bei der Förderung nicht lediglich um Privatpersonen handeln. Die Zuwendungsempfänger bzw. die Antragsberechtigten könnten ebenso juristische Personen des Privatrechts oder Personengesellschaften wie eGs sein. Es gehe der Verwaltung darum, auf privaten Flächen eine Förderung zu gewähren und nicht lediglich im öffentlichen Straßenraum aktiv zu sein, wo bereits Fördermöglichkeiten bestünden. Es bestehe bereits das erfolgreiche Förderprogramm der Solaroffensive. Die Verwaltung habe sich intern eng abgestimmt, um sich nicht gegenseitig Konkurrenz zu machen. Allerdings bestünden Fälle, bei denen die Verbindung mit einer in der Solaroffensive vorgeschriebenen Solaranlage aus technischen oder anderen Gründen nicht möglich sei (u. a. Erbbaurechtssituationen, außerordentlich liegende Tiefgaragen, freistehende Garagenzeilen, verschattete Flächen oder zu kleine Dachflächen usw.). Um in diesen Situationen ebenso eine Förderung zu ermöglichen, sei dieses Programm aufgestellt worden. Hier sei aufgeführt, es müsse stets vorab geprüft werden, ob nicht die Solaroffensive als bestehendes Programm in Anspruch genommen werden könne und ob nicht eine Verbindung mit einer Photovoltaikanlage möglich sei. Ausgehend von dieser Überlegung seien verschiedene Fälle durchgespielt worden. Herr Kolb (S/OB) führe die Erstberatung für Elektromobilität durch. Diese stelle jedoch nicht die technische Beratung dar. Die freistehenden Garagenzeilen spielten eine große Rolle, da sie sich nicht im oder am Gebäude befänden, über keinen Hausanschluss verfügten oder keine große Dachfläche. Die Elektrifizierung dieser Garagenzeilen solle ebenso gefördert werden, wodurch gezielt die vorgelagerte Ladestruktur und der Hausanschluss gefördert werden.

Auf die Frage von StR Rockenbauch, warum die Förderung ab zwei Ladepunkten und nicht ab einer größeren Anzahl an Ladepunkten in einer Garagenanlage gewährt werde, betont Herr Hagel, um denjenigen Personenkreis auszuschließen, der lediglich eine einzige Wallbox in einer einzigen Garage eines einzigen Einfamilienhauses anschließt, habe die Verwaltung die Vorgabe von mindestens zwei Ladepunkten aufgestellt. Diese zwei Ladepunkte reichten aus, um alle möglichen Fälle abzudecken. Beispielsweise könne in dem angesprochenen Doppelgaragenmodell eine der beiden Garagen vermietet sein. Mieter und Pächter seien ebenso antragsberechtigt. Diese hätten häufig das Problem, dass sie durch die Reform des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) zwar einen

Rechtsanspruch auf einen Ladepunkt besäßen, was jedoch nicht bedeute, sie könnten die Hürde der Finanzierung der Erstinvestition nehmen. Falls beispielsweise bei einer freistehenden Garagenzeile mit 12 Garagen alle Garagen elektrifiziert würden, bedürfe es einer hohen Anfangsinvestition, die gefördert werden solle. Dabei sollten große lange Garagenzeilen in den Blick genommen werden, aber die kleinen Doppelgaragen nicht ausgeschlossen werden. Bei kleinen Mehrfamilienhäusern liege die Konstellation einer Doppelgarage vor. Falls hier der Mieter seinen Rechtsanspruch auf eine Wallbox anmelde, könne dies ermöglicht werden. Allerdings bestehe eine hohe Hürde, da im Zählerschrank ein Lastmanagement eingebaut werden müsste, damit beide Wallboxen versorgt werden könnten. Auch diesen Fall wolle die Stadt fördern, da dies für die Mieter von Nutzen sei. Dass zwei Wallboxes für den Eigengebrauch beispielsweise eines Alleinverdieners und die Ehefrau in ein Einfamilienhaus eingebaut würden, halte die Verwaltung für ausgeschlossen. Zudem werde nicht die Wallbox an sich gefördert, sondern lediglich der vorgelagerte Bereich.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Klima und Umwelt beschließt die GRDRs 733/2021 bei 10 Ja-, 1 Gegenstimme und 3 Enthaltungen mehrheitlich wie beantragt.

Zur Beurkundung

Haupt / pö

Verteiler:

- I. S/OB
zur Weiterbehandlung
Strategische Planung
S/OB-Mobil
Klimaschutz

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. Referat AKR
Haupt- u. Personalamt
 3. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
Liegenschaftsamt (2)
SWS
SWSG
 4. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 5. Referat SWU
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 6. Referat T
 7. Amt für Revision
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
 2. *CDU-Fraktion*
 3. *SPD-Fraktion*
 4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
 5. *FDP-Fraktion*
 6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
 7. *Fraktion FW*
 8. *AfD-Fraktion*

kursiv = kein Papierversand