

Stuttgart, 13.06.2022

Richtlinie zur Förderung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität auf privaten Flächen (Förderung privates Laden)

Beschlussvorlage

| Vorlage an | zur | Sitzungsart | Sitzungstermin |
|--------------------------------|------------------|-------------|----------------|
| Ausschuss für Klima und Umwelt | Beschlussfassung | öffentlich | 08.07.2022 |

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.

Begründung

Der Umstieg auf Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur Luftqualität, zur Lärmreduzierung und zum Klimaschutz in der Stadt Stuttgart. Mit der „Rahmenkonzeption Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im öffentlichen Raum“ (GRDRs 1050/2018) wurde bereits der Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur beschlossen und wird derzeit umgesetzt. Im Rahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz „Weltklima in Not – Stuttgart handelt“ (GRDRs 975/2019) wurde mit der Maßnahme B 2.1 die Förderung und Unterstützung für den Aufbau und Nachrüstung von Ladeinfrastruktur im privaten und (halb-) öffentlichen Bereich beschlossen.

Die Zahl der in Stuttgart zugelassenen elektrisch betriebenen PKW steigt im Kontext des aktuellen Markthochlaufs der Elektromobilität stark an: Ende 2018 waren in Stuttgart 1.542 rein elektrisch betriebene PKW (BEV) und 1.510 Plug-In-Hybride (PHEV) zugelassen. Bis Ende 2019 wuchsen die Zahlen auf 2.623 vollelektrische PKW und 2.094 Plug-In-Hybride an. Vor allem in 2020 kam es zu einem sprunghaften Anstieg: am 31.12.2020 hatte sich die Zahl der BEV beinahe verdoppelt (5.131) bzw. bei den PHEV verdreifacht (6.488). Der Markt wächst auch weiterhin stark: Ende März 2022 waren bereits 9.679 BEV und 10.866 PHEV in Stuttgart zugelassen. Innerhalb der letzten knapp drei Jahren hat sich die Anzahl der elektrisch betriebenen Kfz in Stuttgart also mehr als versechsfacht.

Auch der elektrisch betriebene Einpendelverkehr wird in den kommenden Jahren des Markthochlaufs der Elektromobilität voraussichtlich kontinuierlich zunehmen, wodurch der Druck auf die öffentliche Ladeinfrastruktur erhöht wird.

Der aus diesen Entwicklungen resultierende Bedarf kann mittel- und langfristig nicht allein durch Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum gedeckt werden. Diese Tendenz definiert auch die Bundesregierung im „Masterplan Ladeinfrastruktur“, wonach im

Jahr 2030 bis zu 85% aller Ladevorgänge auf privaten Flächen (bzw. an einem „privaten Aufstellort“) stattfinden müssen um dem steigenden Markthochlauf der E-Fahrzeuge gerecht zu werden.

Der Ausbau privater Ladeinfrastruktur ist aktuell noch durch eine Vielzahl von Herausforderungen gehemmt. So stehen gewerbliche Bauträger, Baugenossenschaften und Wohnungseigentümergeinschaften oft vor der Herausforderung, die hohen Kosten der Vorausstattung (vorgelagerte Ladeinfrastruktur) von zum Beispiel Tiefgaragen oder freistehenden Garagenzeilen nutzerspezifisch zu finanzieren.

Der Begriff „vorgelagerte Ladeinfrastruktur“ umfasst hierbei sämtliche bauliche Maßnahmen und Vorbereitungen, die notwendig sind, um einen Ladepunkt überhaupt in Betrieb nehmen zu können. Hierbei sind es vor allem die Grundkosten, wie das Ausbringen von Leerrohren, die Ertüchtigung des Hausanschlusses sowie des Zähler- und Datenschranks, die zu Beginn unabhängig von der daraufhin zu errichtenden Ladeeinrichtung entfallen. Die Bundesgesetzgebung durch das neu geschaffene Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) schreibt für Gebäude, für die nach dem 25.03.2021 Bauantrag gestellt wird, das Vorhalten der notwendigen Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität inklusive dem „erforderlichen Raum für den Zählerplatz, den Einbau intelligenter Messsysteme für ein Lademanagement und die erforderlichen Schutzelemente“ (§ 4 GEIG) vor. Durch die bundesgesetzliche Regelung entstehen allerdings erstens nur verzögert Auswirkungen auf Bestandsgebäude. Zweitens wird nur der erforderliche Raum für Zählerplätze, Lademanagement etc. gesetzlich vorgegeben, nicht aber die tatsächliche Anschaffung derselben. Drittens wird im bestehenden Rechtsrahmen nicht benannt, wie die Kosten der Maßnahmen verteilt werden.

Die Kosten für vorgelagerte Ladeinfrastruktur können nur begrenzt auf einzelne Nutzer umgelegt werden, da viele der Kostenbestandteile zeitverzögert zum Aufbau der darauf folgenden Ladeeinrichtung anfallen. Muss beispielsweise für eine bisher noch nicht mit Strom versorgte freistehende Garagenzeile ein neuer Hausanschluss geschaffen werden, so kann dieser theoretisch von allen Personen genutzt werden, die über Stellplätze in der Garagenzeile verfügen. Die vollen Anschlusskosten sind aber einmalig durch den ersten Nutzer vorzustrecken, der einen Ladepunkt errichten möchte. Das führt zu Fehlreizen in der Aus- und Umrüstung von Bestandsobjekten: die Anfangsinvestitionen sind hoch, weitere Nutzer tragen ggf. nur zeitversetzt zur Finanzierung bei. Dies kann vor allem in Bestandsliegenschaften dazu führen, dass die Hürde der Erstinvestition nicht genommen wird, obwohl mittelfristig zahlreiche Bewohner von einer Nachrüstung der Parkierungsanlage profitieren könnten.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat diese „Hürde der Erstinvestition“ erkannt und bereits in Fördermechanismen aufgegriffen. Im Rahmen der Solaroffensive (GRDRs 717/2020) wird hier u.a. vorgelagerte Ladeinfrastruktur gefördert, sofern die Ladeeinrichtung über eine Photovoltaikanlage mit Strom versorgt wird. Viele Objekte bieten allerdings aus verschiedenen Gründen keine Möglichkeit, Photovoltaik zu installieren. So stellt zum Beispiel die Montage von Photovoltaikanlagen auf Liegenschaften in manchen Fällen aufgrund zu kleiner oder möglicherweise auch verschatteter Flächen ein Problem dar bezüglich der Inanspruchnahme des Förderprogramms „Solaroffensive“.

Auf Basis der bestehenden und bewährten Förderung im Rahmen der Solaroffensive hat die Verwaltung eine weitere Förderrichtlinie erarbeitet, um Anreize für die Kooperation von mehreren Parteien bei der Errichtung privater Lademöglichkeiten für Elektromobile zu schaffen. Gefördert werden Projekte, bei denen mindestens zwei Ladepunkte durch die vorgelagerte Ladeinfrastruktur mit Strom versorgt werden können und mindestens

einer davon im Förderzeitraum (zwei Jahre ab Förderbescheid) tatsächlich installiert wird. Voraussetzung für die Förderung ist die dauerhafte Versorgung der E-Ladesäulen mit Ökostrom, sofern darauf eine Einflussmöglichkeit besteht.

Gegenstand der Förderung ist der Zuschuss zu vorgelagerter Ladeinfrastruktur in gleicher Höhe wie in der „Solaroffensive“. Neu eingerichtete Hausanschlüsse oder die Erächtigung bestehender Hausanschlüsse werden zusätzlich gefördert.

Des Weiteren soll die Nutzung von Flächen im Eigentum der Stadt Stuttgart zur Einrichtung von noch nicht vorhandenen Netzanschlüssen kostenfrei ermöglicht werden, um die Elektrifizierung von freistehenden Garagenzeilen deutlich zu erleichtern: Es werden bereits heute in entsprechenden Fällen jeweils kleine Flächenstücke zur Verfügung gestellt, um einen neuen Netzanschluss an einem Grundstück zu ermöglichen. Eine Elektrifizierung von freistehenden Objekten wie Garagenzeilen, die meist direkt auf die Grundstücksgrenze gebaut sind, wäre andernfalls nicht möglich, da der Hausanschluss nicht in einer Einzelgarage selbst installiert werden darf. Für diese Nutzung von städtischen Flächen – selbst wenn sie räumlich sehr begrenzt und ohne Gewinnabsicht erfolgt - müssen die flächenverwaltenden Ämter aktuell vertraglich fixierte Nutzungsentgelte erheben. Aus Gründen der Entbürokratisierung, Verwaltungsvereinfachung und zur Förderung von privater Ladeinfrastruktur soll dies künftig entfallen. Vor einer Flächennutzung erfolgt eine Prüfung der zuständigen Fachämter, um die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Nutzung städtischer Flächen zu beurteilen.

Darüber hinaus unterstützt die Stadtverwaltung private Vorhabenträger seit März 2021 auch auf andere Weise: durch ein qualifiziertes Beratungsangebot der vom Land Baden-Württemberg geförderten Personalstelle „Erstberatung Elektromobilität“ im Referat Strategische Planung und nachhaltige Mobilität (S/OB). Zudem beabsichtigt die Stadt, die Kosten für die Durchführung von so genannten „Pre-Checks“ durch zertifizierte Elektrofachbetriebe, bei denen die Eignung eines Objekts für Lademöglichkeiten begutachtet wird, zu übernehmen. So soll ein niederschwelliges Angebot geschaffen werden, um die private Elektrifizierung voranzutreiben. Gleichzeitig wird dabei das örtliche Handwerk unterstützt, das eine qualitativ hochwertige Erstberatung am Objekt sicherstellt.

l) Rahmenbedingungen und Fördersystematik

Die ausführende Stelle des Förderprogramms ist wie bei der Solaroffensive das Amt für Umweltschutz. Zur Abwicklung der Förderanträge wird im Amt für Umweltschutz eine zusätzliche Stelle mit bis zu 0,5 VZK in EG 9a geschaffen. Diese Stelle übernimmt die formale Prüfung der Anträge, die Erstellung von Förderbescheiden und die Auszahlung der Mittel. Die Erteilung von Förderbescheiden geschieht in Abstimmung mit der Abteilung Mobilität im Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität (S/OB), welches eine Beratungsleistung erbringt. Hierfür sind vorerst – zumindest bis zum Auslaufen der mit GRDRs. 781/2020 bis zum 31.10.2024 geschaffenen und durch Fördermittel finanzierten Ermächtigung „Erstberatung Elektromobilität“ - keine zusätzlichen Personalmittel notwendig.

Gefördert werden Eigentümer von Wohn- und Nichtwohngebäuden. Zu den Nichtwohngebäuden zählen dabei ausdrücklich und insbesondere Garagen, Garagenzeilen und Parkhäuser. Eigentümer können Privatpersonen, juristische Personen oder Personengesellschaften wie Eigentümergemeinschaften, vertreten durch eine Hausverwaltung oder Bevollmächtigte sein. Gebäude im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart sind von der

Förderung ausgeschlossen. Ebenfalls ausgeschlossen sind Gebäude im alleinigen Eigentum des Landes Baden-Württemberg und der Bundesrepublik Deutschland. Es können sowohl Neubauten als auch Bestandsgebäude gefördert werden. Mieter, Pächter und Anlagenbetreiber (z.B. Contractoren) sind ebenfalls zur Förderung zugelassen, sofern der Wohnungs-/ Gebäudeeigentümer dem schriftlich zustimmt.

Förderfähig ist die Installation vorgelagerter Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Parkieranlagen von Wohn- und Nichtwohngebäuden, insbesondere freistehenden Garagenzeilen, wenn zwei oder mehr Ladepunkte potentiell durch die vorgelagerte Ladeinfrastruktur versorgt werden können und mindestens einer dieser Ladepunkte im Rahmen der Förderung installiert wird. Hierzu ein Rechenbeispiel: wenn eine größere Wohnungseigentümergeinschaft (WEG) beschließt, von 30 Stellplätzen 10 sofort mit Wallboxen auszustatten, Zählerkasten und Lastmanagement aber bereits für die weiteren 20 Stellplätze vorbereitet, so sind diese vorgelagerten Teile der Ladeinfrastruktur förderfähig. Für die 10 sofort realisierten Ladepunkte sind je bis 1.000 EUR förderfähig, für die 20 weiteren je 250 EUR. Dadurch setzt die Förderung Anreize, die Gesamtinvestition ausreichend zu dimensionieren und somit zukunftsfähig auszugestalten.

Die Installation von Ladeeinrichtungen setzt viele begleitende Maßnahmen an der vorgelagerten Ladeinfrastruktur voraus, die einen Großteil der Kosten bei der Inbetriebnahme eines neuen Ladepunkts ausmachen. Bei der Einrichtung eines neuen Hausanschlusses zur erstmaligen Elektrifizierung eines Objekts ist eine zusätzliche Entgeltbefreiung bei der Nutzung städtischer Flächen vorgesehen, da dies geringe Kosten, aber erheblichen vermeidbaren Verwaltungsaufwand mit sich bringt. Die Ladeeinrichtung selbst (z.B. Wallbox) wird nicht gefördert, da diese bereits durch die Bundesförderung (KfW Zuschuss 440) seit November 2020 ausreichend bezuschusst wurde. Dieses Förderprogramm wurde vom Bund bisher regelmäßig mit aufgestockten Finanzmitteln ausgestattet. Zwar ist derzeit eine Antragstellung nicht möglich, die Einreichungsfrist wurde jedoch verlängert, so dass bei zügiger Umsetzung in vielen Fällen städtische Fördermittel und Fördermittel des Bundes kombiniert werden könnten. Mittelfristig ist davon auszugehen, dass auch weiterhin Fördermittel für die eigentliche Wallbox von Bundes- oder Landesseite bereitgestellt werden.

Die vorgelagerte Ladeinfrastruktur allerdings führt insbesondere bei Bestandsgebäuden zu hohen Kosten, die den Einbau von Lademöglichkeiten finanziell unattraktiv erscheinen lassen. Eine Unterstützung bei den Anfangsinvestitionen kann die Hemmschwelle zur Umsetzung von Ladeinfrastruktur senken. Eine große Zahl tatsächlich umgesetzter Projekte auf privaten Flächen ist notwendig, damit der notwendige Ausbau privater Ladeinfrastruktur in Stuttgart mit dem der öffentlichen Ladeinfrastruktur Schritt hält. Zum Vergleich der Größenordnungen: bis Ende 2022 werden alleine auf städtischen Flächen 1.000 Ladepunkte öffentlich zugänglich sein. Hinzu kommen rund 300-400 öffentlich zugängliche Ladepunkte auf nicht-städtischen Flächen (Bsp. bei Parkraumbewirtschaftern, Einzelhändlern oder auf Landesflächen). Diese mehr als 1.300 Ladepunkte an öffentlich zugänglichen Aufstellorten werden aber nur 15 % bis 40 % des Ladebedarfes decken können. 60 % bis 85 % der Ladevorgänge müssen also auf privaten Flächen gedeckt werden. Hierzu bedarf es bis zu 7.400 zusätzlicher privater Ladepunkte im Zeitraum ab 2022.

II) Kumulierungsmöglichkeiten

Die Förderung ist mit geltenden und zukünftigen Förderprogrammen eines identischen Fördertatbestandes des Bundes oder des Landes (BAFA, KfW, L-Bank) kombinierbar,

sofern diese das zulassen. Die Fördermittel aus anderen Förderprogrammen werden von der förderfähigen Summe in Abzug gebracht.

Die verschiedenen Fördertatbestände innerhalb dieser Richtlinie sind kumulierbar. Ebenfalls ist die Kumulierung mit verschiedenen Fördertatbeständen aus anderen Förderprogrammen der Landeshauptstadt Stuttgart möglich. Es ist in jedem Fall vorrangig zu prüfen, ob alternativ das Förderprogramm „Solaroffensive“ in Anspruch genommen werden kann, die Ladepunkte also in Verbindung mit PV-Anlagen errichtet werden. Die gleichzeitige Errichtung von PV-Anlagen, ggf. gemeinsam mit stationären Speichern, wird nach wie vor als die unter Klimaschutzgesichtspunkten bevorzugte Variante der Umrüstung von Wohn- und Nichtwohnobjekten gesehen.

Finanzielle Auswirkungen

Das Förderprogramm umfasst 453.000 EUR

Die Auszahlungen für Investitionszuschüsse und Aufwendungen für den Pre-Check werden wie folgt gedeckt:

Teilfinanzhaushalt 360 – Amt für Umweltschutz, Projekt Nr, 7.362901 – Maßnahmen zur Energieeinsparung, Ausz.Gr. 781 Investitionszuweisungen und Zuschüsse an Dritte

| | |
|-----------|-------------|
| Jahr 2022 | 159.400 EUR |
| Jahr 2023 | 268.600 EUR |

Teilergebnishaushalt 360 – Amt für Umweltschutz, Amtsbereich 3607020 – Energiewirtschaft, Kontengruppe 43100 – Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke

| | |
|-----------|------------|
| Jahr 2022 | 9.200 EUR |
| Jahr 2023 | 15.800 EUR |

Die Finanzierung der überplanmäßigen Auszahlungen / Aufwendungen im THH 360 in Höhe von insgesamt 453.000 EUR 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.

Die Deckung des Personalaufwands für die Ermächtigung von 0,5 VZK (EG 9a) erfolgt im Teilergebnishaushalt 360 – Amt für Umweltschutz, Amtsbereich 3607020 - Energiewirtschaft, Kontengruppe 400 - Personalaufwendungen.

| | |
|-----------|------------|
| Jahr 2022 | 15.600 EUR |
| Jahr 2023 | 31.400 EUR |

Die Finanzierung der überplanmäßigen Personalaufwendungen von insgesamt 47.000 EUR erfolgt in Verwaltungszuständigkeit ebenfalls aus den ursprünglich im Teilfinanzhaushalt 810 – Bürgermeisteramt, Projekt Nr. 7.109856 – Aktionsprogramm Klimaschutz, auszGr. 781 – Investitionszuweisungen und –zuschüsse an Dritte veranschlagten Mitteln.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Die Referate AKR, WFB, SWU und T haben mitgezeichnet.

Vorliegende Anfragen/Anträge:**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Dr. Frank Nopper

Anlagen

Anlage 1: Richtlinie der Landeshauptstadt Stuttgart zur Förderung des Ausbaus von vorgelagerter Ladeinfrastruktur für Elektromobilität auf privaten Flächen (Förderung privates Laden)

<Anlagen>