

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum  
hier: 2. Ausbaustufe****Beschlussorgan**

Rat

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	08.06.2021
Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen / Vergabe / Internationales	14.06.2021
Stadtentwicklungsausschuss	17.06.2021
Rat	24.06.2021

**Beschluss:**

1. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die notwendigen Schritte zur Umsetzung einer 2. Ausbaustufe zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum in die Wege zu leiten. Diese 2. Ausbaustufe soll ein Volumen von insgesamt 1.000 Ladepunkten (das entspricht 500 Ladesäulen) haben, die in den Jahren 2022 bis 2024 zu errichten sind. Hierzu soll wiederum eine Direktvergabe an die Stadtwerke Köln GmbH (SWK) auf Basis des bestehenden Vertrags erfolgen, die neben der Planung und Errichtung der Ladepunkte (einschließlich der erforderlichen verkehrstechnischen Anpassungsarbeiten im Straßenraum) auch deren Betrieb und deren Vermarktung umfasst. Zur eigentlichen Beauftragung wird dem Rat, nach den notwendigen Verhandlungen mit der SWK, eine entsprechende Beschlussvorlage vorgelegt. Diese Beschlussvorlage wird auch die Kostenauswirkungen für die Stadt, die erst nach dem vorliegenden Grundsatzbeschluss ermittelt werden können, umfassen.
2. Die Einrichtung von Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum erfolgt anhand der im verabschiedeten Standortkonzept festgelegten Kriterien (vgl. Beschluss zur Vorlagen-Nr. 3677/2018), insbesondere auch unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten und der konfliktfreien Gestaltung mit dem Rad- und Fußverkehr. Auf dieser Basis soll in der 2. Ausbaustufe zudem für die Stadtgesellschaft, die Wirtschaft und die Politik die Möglichkeit bestehen, Vorschläge für Ladestationsstandorte zu machen. Diese Vorschläge werden innerhalb des Planungsprozesses auf Umsetzbarkeit geprüft. Die endgültige Entscheidung über die Umsetzung treffen die jeweils zuständigen Bezirksvertretungen, für die die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der SWK entsprechende Vorlagen vorbereiten wird.
3. Die Aufteilung der zur Verfügung stehenden Ladesäulenanzahl auf die einzelnen Stadtbezirke erfolgt grundsätzlich anhand der jeweiligen Anteile der Einwohner\*innen an der Kölner Gesamtbevölkerung. Die Beschlussfassung über die Verteilung der den Bezirken zugewiesenen Standorte auf die einzelnen Stadtteile obliegt den Bezirksvertretungen.
4. Da gerade im Innenstadtbereich kaum noch Flächen für die Errichtung von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehen, beauftragt der Rat die Verwaltung mit exter-

ner Hilfe Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die die Einrichtung von Lademöglichkeiten in den innerstädtischen Parkhäusern unterstützt. Zudem soll systematisch untersucht werden, ob Ladeeinrichtungen an den künftigen Mobilstationsstandorten, den Park-and-Ride-Anlagen sowie auf städtischen Grundstücken mit öffentlicher Nutzung außerhalb des Straßenlands eingerichtet werden können.

5. Der Rat beauftragt die Verwaltung, parallel zur Umsetzung der nächsten Ladestationsbaustufe die Erstellung eines Konzepts vorzubereiten, in dem untersucht wird, wie die Ladeinfrastruktur, für die sich die Stadt verantwortlich zeichnet oder auf die sie Einfluss nehmen kann, mittel- bis langfristig, also nach der Umsetzung der in den Punkten 1. bis 4 beschriebenen Ausbaustufe, nachfragegerecht weiterentwickelt werden sollte. Hierbei sind u. a. eine Gesamtanalyse des aktuellen und künftigen Ladeinfrastrukturbedarfs vorzunehmen sowie Möglichkeiten aufzuzeigen, in welcher Form die im öffentlichen Raum benötigte Ladeinfrastruktur künftig errichtet werden kann. Zudem müssen die Wettbewerbssituation zwischen verschiedenen Ladestrom- und Infrastrukturanbietern betrachtet und die rechtlichen Rahmenbedingungen der Ladeinfrastruktureinrichtung und des -betriebs im öffentlichen Raum auf Handlungsspielräume hin überprüft werden, um die für Köln optimalen Entwicklungsbedingungen identifizieren zu können. Die Verwaltung wird versuchen, für die Vergabe der Studie Fördermittel einzuwerben. Die konkrete Beauftragung zur Ausschreibung der Konzepterstellung wird in Abhängigkeit einer solchen Förderung und der dann abschätzbaren Kosten den städtischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

## Begründung

### 1. Sachstand

Durch die erneute Verlängerung und Erhöhung der Fördermittel sowie die Markteinführung neuer Mittelklasse-Elektroautos hat die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 stark zugenommen. Im Vergleich zu 2019 wurden 2020 bundesweit 206 % mehr reine Elektrofahrzeuge zugelassen (insgesamt 194.000 im Jahr 2020 und 63.000 im Jahr 2019). Bei Benzin betriebenen Pkw war im gleichen Zeitraum ein Minus von 36,3 % und bei Diesel-Pkw ein Minus von 28,9 % zu verzeichnen. In Köln waren am 01.01.2021 8.635 E-Kfz (einschl. Plug-in-Hybride) zugelassen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich dieser Bestand fast verdreifacht. Gleichwohl ist der Anteil der E-Kfz mit 1,8 % am Gesamtfahrzeugbestand noch relativ niedrig.

Der Rat hatte Mitte 2019 die Umsetzung einer ersten Ausbaustufe für ein Ladesäulennetz mit 200 Stationen und 400 Ladepunkten im öffentlichen Straßenraum beschlossen (Beschluss zur Vorlagen-Nr. 3677/2018). Die Stadtwerke Köln GmbH (SWK) wurde mit der Umsetzung zum Aufbau dieses Netzes betraut. Da die SWK direkt mit dem Aufbau und dem Betrieb der Ladestationen beauftragt wurde, liegt die finanzielle Gesamtverantwortung für den Aufbau und den Betrieb der Ladeinfrastruktur (LIS) bei der Stadt. Im August 2020 wurde die erste Ladesäule am Eierplätzchen in der Südstadt in Betrieb genommen. Bis Jahresende 2020 wurden fünf weitere Ladestationen als Pilotstandorte in Betrieb genommen. Zu Beginn des Jahres 2021 konnte der Pilotstatus des Ladesäulenaufbaus abgeschlossen und der Regelaufbau begonnen werden. Im ersten Halbjahr 2021 wird ein Großteil der Standorte realisiert sein. Bis Jahresende 2021 sollen alle Ladestationen ihren Betrieb aufnehmen. Die SWK stellt weiterhin ein Informationsangebot zum Ladesäulennetz im Internet bereit: <https://ladestationen.koeln/>. Zudem beantwortet sie Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern zur Ladestationseinrichtung im öffentlichen Straßenraum.

Zur Umsetzung des Ratsauftrags mussten sowohl in der Verwaltung als auch bei der SWK neue Kompetenzen aufgebaut und Organisationsstrukturen verändert werden. So wurde der SWK auch die Planung und Umsetzung der für die Einrichtung der Ladestationen notwendigen verkehrsrechtlichen und -technischen Maßnahmen übertragen, da entsprechende Kapazitäten auf Verwaltungsseite nicht zur Verfügung standen. Selbstverständlich verblieben die hierbei notwendigen fachlichen und rechtlichen Prüfungen bei der Stadt.

Bereits bei der Beschlussfassung des Grundnetzes mit 200 Ladestationen (mit 400 Ladepunkten) wurde die Möglichkeit eines weiteren Netzausbaus eröffnet.

### 2. Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Ladestationsnetzes

26 % der klimarelevanten gasförmigen Emissionen Kölns werden im Verkehrssektor ausgestoßen, davon 82 % im Straßenverkehr. Neben der Vermeidung und einer Verlagerung von Mobilitätsvorgängen auf emissionsfreie Verkehrsträger ist daher die direkte Elektrifizierung des Kraftfahrzeugverkehrs eine entscheidende Maßnahme zur Erreichung der Klimaziele in Köln.

Bei der Betrachtung der Ladeinfrastruktur insgesamt ist zwischen Lademöglichkeiten

- a) im privaten und nichtöffentlichen gewerblichen Raum, also z. B. in Garagen und an privaten Abstellplätzen sowie auf nicht öffentlichen gewerblichen Flächen,
- b) Lademöglichkeiten im halböffentlichen gewerblichen Raum, also z. B. auf Supermarktparkplätzen, an Tankstellen oder an Kundenparkplätzen des großflächigen Einzelhandels und
- c) Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum

zu unterscheiden.

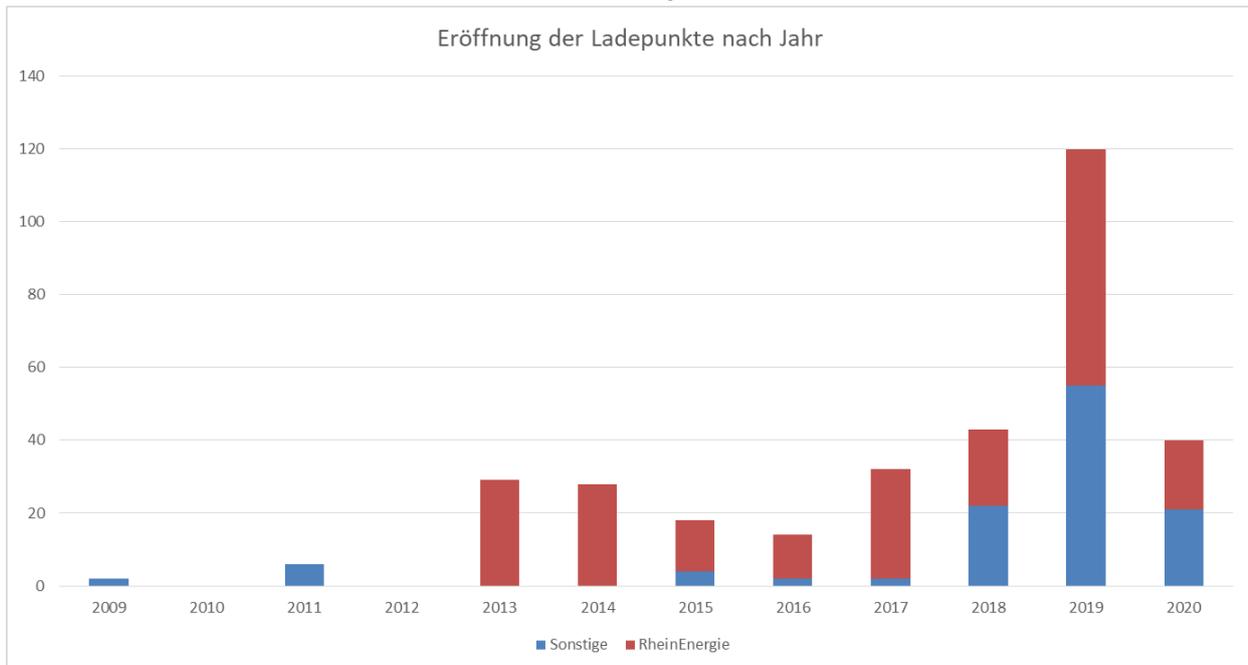
Beim weiteren Ausbau der Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum sollte berücksichtigt werden, wie die Ausbautendenzen in den Kategorien a) und b) verlaufen werden. Heute (und sehr wahrscheinlich auch in Zukunft) werden die meisten E-Kfz im privaten und nichtöffentlichen gewerblichen Raum geladen. Zu den in Köln vorhandenen Lademöglichkeiten in dieser Kategorie liegen jedoch keine statistischen Angaben vor. Im halböffentlichen Raum gibt es aktuell ca. 260 Ladepunkte, zusätzlich werden aktuell die 400 Ladepunkte im öffentlichen Raum eingerichtet. In den Kategorien a) und b) werden die Lademöglichkeiten in den kommenden Jahren stark zunehmen, wobei der tatsächliche Umfang heute nicht seriös abgeschätzt werden kann.

Zu beachten ist zudem der aktuelle und künftige Rechtsrahmen zur Aufstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Ladeinfrastruktur ist als Straßenzubehör im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes NRW anzusehen. Diese Einordnung impliziert, dass die Standortauswahl und die -genehmigung nach einem fachlichen Konzept erfolgen muss, ähnlich wie dies auch bei anderen technischen Einrichtungen im öffentlichen Straßenraum (z. B. der Straßenbeleuchtung) notwendig ist. Mit dem vom Rat verabschiedeten Standortkonzept (Vorlagen-Nr. 3677/2018) liegt eine solche fachliche Grundlage vor. Es besteht die Möglichkeit, dass sich der Rechtsrahmen zur Aufstellung von Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren ändert, da es von Seiten des Bundeskartellamts Bestrebungen gibt, die Wettbewerbsintensität bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu erhöhen.

### **3. Zielsetzung für den weiteren Ladestationsausbau**

Damit im Verkehrssektor eine signifikante Senkung der klimarelevanten Emissionen erfolgen kann, hat der Klimarat der Stadt Köln empfohlen, die Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum bis zum Jahr 2030 auf 3.200 Ladepunkte und bis 2040 auf 12.800 Ladepunkte auszubauen.

Bis Jahresende 2021 werden in Köln ca. 700 Ladepunkte im öffentlichen und halböffentlichen Raum verfügbar sein. Zwar ist auch im halböffentlichen Raum in den letzten Jahren eine ganze Reihe von Ladepunkten hinzugekommen (vgl. nachfolgende Grafik). Durch das städtische Ladestationsprogramm erfährt das Gesamtangebot an öffentlich verfügbaren Ladepunkten aber gerade einen großen Schub.



Es ist davon auszugehen, dass es im halböffentlichen Raum in den kommenden Monaten noch nicht zu einer so starken Ausbaudynamik kommen wird, wie es durch einen weiteren Ausbau des städtischen Ladesäulennetzes erfolgen kann. Deshalb schlägt die Verwaltung vor, in den Jahren 2022 bis 2024 insgesamt 1.000 weitere Ladepunkte (das entspricht 500 Ladesäulen) im öffentlichen Straßenraum zu errichten, unter entsprechender Anpassung der personellen Ressourcen bei Stadtverwaltung und SWK. Ein darauf folgender Ausbau des Ladesäulennetzes sollte von weiteren Änderungen des Rechtsrahmens, der Ladepunktentwicklung im halböffentlichen Raum und der Nachfrage nach Lademöglichkeiten abhängig gemacht werden.

#### 4. Genehmigung und Verteilung der Ladesäulen in der 2. Ausbaustufe

Die Verteilung der Lademöglichkeiten in der ersten Stufe des Ladesäulennetzaufbaus war vor allem angebotsorientiert: So wurde in praktisch jedem Stadtteil mindestens eine Ladestation vorgesehen. Darüber hinaus wurden Standorte mit einer hohen Nachfrageerwartung gesondert berücksichtigt. Um einerseits eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Ladesäulennetzes zu ermöglichen und andererseits den heute schon zahlreich vorliegenden Standortwünschen aus der Bevölkerung nachzukommen, schlägt die Verwaltung vor, dass für die 2. Ausbaustufe ein Verfahren umgesetzt wird, bei dem Standortvorschläge aus der Stadtgesellschaft, aus der Wirtschaft und aus der Politik auf Umsetzung geprüft werden. Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass der Netzausbau dort erfolgt, wo die potentiellen Nutzenden einen Bedarf sehen. In der ersten Ausbaustufe konnte nur ein Teil der ursprünglich vorgesehenen Standorte umgesetzt werden. Insbesondere wurden Aspekte der Verkehrssicherheit, der Stadtgestaltung, der Nutzungsfreundlichkeit und der Wirtschaftlichkeit bei der Standortauswahl zugrunde gelegt. Diese Aspekte sind im vorhandenen Standortkonzept hinterlegt und sollten auch weiterhin Grundlage der neuen Standorte sein.

Bei der Einrichtung der Ladestationen legt die Verwaltung vor allem großen Wert auf den Aspekt der Verkehrssicherheit und einer weitgehenden Vermeidung von Nutzungskonflikten mit dem Rad- und Fußverkehr. Aus diesem Grund werden nur Standorte genehmigt, die den aktuellen verkehrsplanerischen Standards entsprechen. Viele bestehende Parkplätze weisen die Voraussetzungen zur Einhaltung dieser Standards nicht auf und kommen deshalb für die Einrichtung einer Ladestation nicht in Frage. Diese Problematik wird im Rahmen des weiteren Netzausbaus Bestand haben. In einem Stadtraum mit hoher Nutzungsdichte, wie er an vielen Stellen in Köln gegeben ist, sind deshalb nur unter großen Anstrengungen adäquate Ladeinfrastruktur-Standorte zu finden. In den Altstadtbereichen ist es äußerst schwierig, weitere Standorte auszuweisen.

Zudem sollten zusätzliche LIS-Standorte aus Effizienzgründen einen Abstand von ca. 500 m zu bereits bestehenden Standorten haben. Sollte an einem bestehenden Standort eine höhere Ladepunkt-

nachfrage vorhanden sein, kann dieser Standort in der Regel um weitere Ladepunkte ausgebaut werden.

Die Verteilung der möglichen Standorte über die Stadtbezirke wird im Rahmen dieses Beschlusses festgelegt und orientiert sich an den Anteilen der jeweiligen Stadtbezirke an der Gesamteinwohnerzahl. Diese vergleichbare Verteilung wurde bereits als „Grundverteilung“ in der 1. Baustufe zugrunde gelegt, jedoch um zusätzliche Aspekte bei der tatsächlichen Verteilung erweitert. Aus Transparenzgründen sollte nun grundsätzlich die nachvollziehbare Verteilung nach Einwohnenden pro Bezirk gewählt werden:

Bezirk	Einwohner*innen (31.12.2019)	Anteil in %	zusätzliche Ladepunkte 2.Ausbaustufe	zusätzliche Ladesäulen 2.Ausbaustufe
1. Innenstadt	129.055	11,8 %	118	59
2. Rodenkirchen	111.040	10,2 %	102	51
3. Lindenthal	153.600	14,1 %	140	70
4. Ehrenfeld	109.770	10,1 %	100	50
5. Nippes	118.577	10,9 %	108	54
6. Chorweiler	82.732	7,6 %	76	38
7. Porz	114.699	10,5 %	106	53
8. Kalk	121.637	11,1 %	112	56
9. Mülheim	150.709	13,8 %	138	69
<b>gesamt</b>	<b>1.091.819</b>	<b>100,0 %</b>	<b>1.000</b>	<b>500</b>

Die Feinverteilung der pro Jahr zur Realisierung möglichen Ladesäulen innerhalb der Stadtbezirke wird von den jeweiligen Bezirksvertretungen festgelegt. Auf Basis der bislang gemachten Erfahrungen beim Ladesäulenaufbau, der eingegangenen Vorschläge aus Stadtgesellschaft und Wirtschaft sowie aus Sicht einer sinnvollen Ergänzung des Ladesäulennetzes macht die Verwaltung in Abstimmung mit dem Ladesäulenbetreiber für jeden Bezirk einen Verteilungsvorschlag nach Stadtteilen. Die tatsächliche Standortauswahl innerhalb der Stadtteile obliegt dann der Verwaltung in Abstimmung mit dem Ladesäulenbetreiber und unter Berücksichtigung der bereits erwähnten Einrichtungskriterien.

Bezüglich des Einsatzes von Schnellladestationen mit 50 kW Ladeleistung schlägt die Verwaltung vor, zunächst die Erfahrungen mit den in der 1. Ausbaustufe eingerichteten Ladesäulen zu sammeln. Bislang werden Schnellladestationen vor allem an Autobahnraststätten sowie in Gewerbegebieten eingerichtet. An solchen Standorten erscheint deren Betrieb relativ unproblematisch. Beim Einsatz von Schnellladestationen im urbanen Raum ist zu beachten, dass diese Stationen Geräuschemissionen erzeugen und ein höheres Verkehrsaufkommen erzeugen als Normalladestationen. Die in Köln eingesetzten Schnellladesäulen weisen jedoch nur Geräuschemissionen auf, die sich im Rahmen der zulässigen Grenzwerte für Wohngebiete bewegen. Auf Grundlage der gemachten Erfahrungen der in Köln aufgestellten Schnellladesäulen kann dann ein Teil der Standorte der 2. Ausbaustufe ebenfalls als Schnelllademöglichkeiten ausgeführt werden.

Insgesamt würde der weitere Ladeinfrastrukturausbau folgende Schritte umfassen, die kontinuierlich von der SWK und der Verwaltung zu bearbeiten sind:

1. Sammlung und Bewertung zusätzlicher Ladestationsstandorte aus Bürgerschaft, Wirtschaft und Politik sowie Identifizierung von Erweiterungsnotwendigkeiten bestehender Ladestationen,
2. Vorlage eines Beschlussvorschlags für die einzelnen Bezirksvertretungen zur Verteilung der verfügbaren Ladestationen auf die einzelnen Stadtteile, inkl. konkreter (aber bei Bedarf veränderbarer) Standortvorschläge und deren Verabschiedung (ein oder zweimal pro Jahr und Bezirk),
3. Erstellung von Planunterlagen und Genehmigungsprüfung für die einzelnen Ladestationen und – bei positivem Abschluss – Umsetzung der Ladestation.

Die in der 1. Ausbaustufe gemachten Erfahrungen erlauben es, diesen Prozess nach Abschluss des

Vertrags mit der SWK unmittelbar zu beginnen. Im Idealfall könnte die 2. Ausbaustufe nahtlos an den laufenden Ladesäulenaufbau anknüpfen.

## **5. Ladeinfrastruktur in der Innenstadt sowie auf öffentlichen Flächen außerhalb des Straßenraums**

Ergänzend zum Auf-/Ausbau eines Netzes von Ladesäulen im öffentlichen Straßenland kann die Stadt die Transformation vom mit Verbrennungsmotoren betriebenen Kfz-Verkehr hin zu batterieelektrischen Antrieben systematisch unterstützen. Die folgenden Punkte wurden von der Verwaltung in der Vergangenheit bereits punktuell bearbeitet. Sie besitzen eine hohe Bedeutung bei einer ganzheitlichen Betrachtung des Themenfeld „Förderung der Elektromobilität“.

### *Lademöglichkeiten in Parkhäusern*

Gerade in der Innenstadt können im öffentlichen Straßenland nur relativ wenige Ladestationen realisiert werden. Deshalb erscheint es wichtig, Lademöglichkeiten in Parkhäusern in die Betrachtung zum Gesamtangebot mit einzubeziehen. Von den im städtischen Besitz bzw. in städtischer Verantwortung stehenden Parkhäusern wurden bereits erste Parkhäuser mit öffentlichen Lademöglichkeiten ausgestattet. Dabei wurden auch die Belange der ein Kraftfahrzeug nutzenden städtischen Beschäftigten mit berücksichtigt. In den kommenden Jahren soll dieses Angebot sukzessive ausgebaut werden.

Aktuell gibt es keinen vollständigen Überblick, über die Lademöglichkeiten in von Dritten betriebenen Parkhäusern sowie über weitere öffentlich verfügbare Lademöglichkeiten, z. B. auf Supermarktparkplätzen. Hier scheint eine systematische Erfassung des bestehenden Ladeangebots sowie der Planungen für entsprechende Erweiterungen sinnvoll. Zudem könnten den jeweiligen Parkhausbetreibern aufgezeigt werden, welche Vorteile die Einrichtung von Ladeinfrastruktur mit sich bringt und welche Fördermöglichkeiten es gibt. Für diese Aufgaben sollte die Verwaltung ggf. auf externe Unterstützung zurückgreifen. Die Umsetzung von Lademöglichkeiten in Parkhäusern erfolgt allerdings in der Verantwortung der jeweiligen Parkhauseigentümer\*innen oder –betreiber\*innen.

### *Lademöglichkeiten an Mobilstationen im öffentlichen Raum*

Lademöglichkeiten an Mobilstationen im öffentlichen Raum bilden ein Element zur Ausstattung des in Köln vorgesehenen Mobilstationsnetzes. Im Rahmen der Mobilstationsplanung wird systematisch untersucht werden, ob die Einrichtung von Lademöglichkeiten möglich ist.

### *Lademöglichkeiten an P+R-Anlagen*

Nach der Übernahme der städtischen P+R-Anlagen durch die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist diese formell dort auch für die Installation von Ladeeinrichtungen verantwortlich. An einzelnen P+R-Anlagen wurden bereits Lademöglichkeiten installiert, z. B. in Weiden West und im P+R-Parkhaus Bocklemünd. Aus Sicht einer ganzheitlichen Förderung der E-Mobilität ist die Ausrüstung von P+R-Anlagen mit Lademöglichkeiten sinnvoll. Allerdings bestehen an P+R-Anlagen andere Anforderungen an die Ladetechnik als z. B. an Orten, wo mit einem häufigeren Fahrzeugwechsel zu rechnen ist. Nicht zuletzt bilden P+R-Anlagen auch wichtige Ankerpunkte im künftigen Mobilstationsnetz.

### *Öffentliche Lademöglichkeiten auf städtischen Parkplätzen, die nicht als öffentliches Straßenland gewidmet sind, sowie auf Flächen der Stadttöchter*

Ergänzend zu den Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sowie in den städtischen Parkhäusern kommen auch öffentliche Lademöglichkeiten auf städtischen Parkplätzen, die nicht als öffentliches Straßenland gewidmet sind, sowie auf Flächen von Stadttöchtern zur Förderung der E-Mobilität in Betracht. Zunächst obliegt den jeweils zuständigen Dienststellen bzw. den jeweiligen Stadttöchtern die Verantwortung für den Ladesäulenausbau auf „ihren“ Flächen. Bei geförderter Ladeinfrastruktur muss die öffentliche Zugänglichkeit gewährleistet werden.

Die Verwaltung schlägt vor, zu den in diesem Abschnitt beschriebenen Punkten mit externer Unterstützung eine systematische Analyse durchzuführen sowie konzeptionelle Überlegungen zum weiteren Ausbau zu erarbeiten, um das Ladeangebot insgesamt von Seiten der Stadt gezielt begleiten zu können.

## 6. Großflächige Ladeanlagen („Ladeparks“) auf städtischen Grundstücken

Im LIS-Standortkonzept wurden skizzenhafte Überlegungen zur Einrichtung von großflächigen Ladeparks angestellt. Solche Ladeparks haben in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht einen anderen Charakter als die Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum: Während das Ladesäulennetz im Straßenraum über das ganze Stadtgebiet verteilt ist und die Einzelstandorte relativ klein sind, würden Ladeparks – vergleichbar mit Tankstellen – eher an verkehrlichen Gunstlagen, wie Autobahnabfahrten oder in Gewerbegebieten angeordnet. Sie weisen eine größere städtebauliche Wirkung auf als normale Ladesäulenstandorte und generieren einen viel höheren Quell- und Zielverkehr. Synergien ergeben sich, ähnlich wie bei konventionellen Tankstellen, mit dem großflächigen Einzelhandel. Allerdings ist es auch denkbar, dass gerade Einzelhandelsunternehmen mit großen Parkplätzen zunehmend Lademöglichkeiten einrichten. Inwieweit darüber hinaus Bedarf an gesonderten Ladeparks besteht, kann heute noch nicht abgesehen werden.

Als Standorte für Ladeparks kommen vor allem heutige Tankstellenstandorte in Frage, da sie oftmals über die oben angesprochene Lagegunst und die notwendige Fläche verfügen. Zudem ergibt sich mit der zunehmenden Verbreitung von E-Kfz ein geringerer Bedarf an konventionellen Tankstellen, so dass es naheliegend wäre, wenn diese umgenutzt würden, wobei die Einflussmöglichkeiten der Stadt an einer solchen Umnutzung begrenzt sind.

Aufgrund der beschriebenen Situation kann die Bereitstellung von Flächen für Ladeparks durch die Stadt zunächst nicht empfohlen werden.

## 7. Mittelfristige Ausbauplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Köln

Der langfristige Bedarf an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum kann über einen längeren Zeitraum nicht seriös abgeschätzt werden. Zudem könnte es sein, dass sich die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Genehmigung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sowie die wettbewerblichen Rahmenbedingungen beim Infrastrukturbetrieb und beim Stromverkauf an öffentlicher Ladeinfrastruktur ändern werden. Das Bundeskartellamt führt aktuell eine Sektoruntersuchung durch, auf deren Grundlage entsprechende Änderungen verabschiedet werden könnten. Da zudem in den straßen- und straßenverkehrsrechtlichen Rahmenwerken (Straßen- und Wegegesetz NRW sowie die StVO) Ladeinfrastruktur bislang nicht enthalten ist, könnte es sein, dass auch dieser Rechtsrahmen eine Änderung erfährt, um der geänderten Situation besser gerecht zu werden.

Um auf diese Änderungen optimal vorbereitet zu sein und um den weiteren Bedarf an öffentlich notwendiger Ladeinfrastruktur abschätzen zu können, schlägt die Verwaltung die Vergabe einer Studie vor, in der die mittel- bis langfristige Nachfrageentwicklung nach öffentlichen Ladeangeboten in Köln, sowie deren Rahmenbedingungen analysiert werden und in der Optionen für die weitere politische Beschlussfassung aufgezeigt werden. Die Verwaltung wird bei der Vergabe der Studie entsprechende Fördermöglichkeiten nutzen.

## 8. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Mit dem weiteren Ausbau des Ladesäulennetzes werden die Grundlagen dafür gelegt, die Umrüstung der Kraftfahrzeugflotte auf umwelt- und klimafreundliche Antriebe zu beschleunigen und somit einen Beitrag zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes zu leisten. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.