



## **Niederschrift**

48. Plenarsitzung Gemeinderat  
20. März 2018, 15:30 Uhr  
öffentlich  
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz  
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

14.

## **Punkt 14 der Tagesordnung: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

**Anfrage: GRÜNE**

**Vorlage: 2018/0024**

### **Beschluss:**

Verwiesen in den Hauptausschuss

### **Abstimmungsergebnis:**

Keine Abstimmung

**Der Vorsitzende** setzt um 19:02 Uhr die unterbrochene Sitzung fort und ruft Tagesordnungspunkt 14 zur Behandlung auf.

**Stadträtin Mayer (GRÜNE):** Die Verkehrswende geht in Deutschland ja ziemlich langsam voran, und auch in Karlsruhe ist die Zahl der Neuanmeldungen von Elektroautos sehr gering. Wir GRÜNEN wollen natürlich eine Verkehrswende, die vor allem auf der Schiene stattfindet, die stattfindet mit dem Fahrrad und zu Fuß, aber wir wissen auch, dass der motorisierte Individualverkehr so schnell nicht gänzlich zu ersetzen ist. Deswegen brauchen wir hier auch Lösungen. Wir wissen nicht, ob sich die Elektromobilität in Deutschland langfristig durchsetzen wird, aber wir sehen, dass wir mittlerweile auch an einem technologischen Stand sind, wo wir von öffentlicher Seite uns Gedanken machen müssen, wie wir mit diesem Thema umgehen und vor allem wie wir dieses Thema vorantreiben können.

Wir haben uns in der vergangenen Zeit sehr stark damit auseinandergesetzt, wie Karlsruhe mit dem Thema umgehen sollte. Unser erster Gedanke war, wir müssen die öffentliche Ladeinfrastruktur stärken. Wir haben, wie gesagt, zu diesem Thema viel recherchiert, wir hatten auch ein wissenschaftliches Fachgespräch dazu, und mittlerweile sind wir davon überzeugt, dass das nicht die Lösung ist und vor allem nicht die einzige Lösung sein kann. Bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur gibt es einige Probleme. Zum einen ist die öffentliche Ladeinfrastruktur für viele Menschen schlicht unattraktiv. Wir sehen das auch an den Zahlen, wie diese tatsächlich wahrgenommen wird. Man hat sehr lange Aufladezeiten, und wir wissen, es gibt Bequemlichkeitseinbußen, denn in der Regel ist so eine Ladesäule nicht di-

rekt vor der Tür wie jetzt der eigene Parkplatz. Ein ganz großes Problem ist für viele Menschen, wenn man unbedingt an diesem Tag sein Auto aufladen muss und die Ladesäule vor der Tür besetzt ist, was machen sie dann im Notfall. Da gibt es eben nur zwei Ansätze, entweder man lädt sein Auto zu Hause, weil man hat dort eine verlässliche Steckdose hat, oder man hat diese am Arbeitsplatz. Gerade wenn man in der Innenstadt wohnt und keinen eigenen Parkplatz hat, ist man darauf angewiesen, eine gute, verlässliche Infrastruktur beim Arbeitgeber zu haben. Genau da setzt dieser Ansatz an.

Was wir ein bisschen schade finden, ist, dass die Verwaltung in der Antwort sehr wenig auf dieses grundlegende Konzept eingeht, sondern wieder stark damit argumentiert, dass man in die öffentliche Infrastruktur investieren möchte. Wir würden uns deshalb wünschen, diese grundsätzlichen Ansätze mal in einem Ausschuss zu besprechen. Wir würden den Antrag deswegen auch gerne verweisen.

Zwei Punkte, die ich noch ansprechen möchte: Zum einen erwähnt die Verwaltung, dass die Stadtwerke jetzt auch dieses Konzept aufgreifen. Was übrigens auch vonseiten des Landes so vorangetrieben wird, dass es da schon für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Parkplätze mit Steckdose gibt. Wir würden gerne wissen, was in einem Jahr dabei herauskommt, wenn evaluiert wird wie die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dieses Konzept annehmen. Einen zweiten Punkt noch, da geht es um die Bezahlung. Wir können nicht so ganz verstehen, wieso die Verwaltung davon überzeugt ist, dass das derzeitige System extrem konsumentenfreundlich ist. Es ist mit Sicherheit sehr freundlich, wenn man in Karlsruhe wohnt und sich nur in Karlsruhe bewegt, dann hat man eine Flatrate, einen Vertrag oder in welcher Form man immer mit der EnBW seine Karte bucht. Aber Leute, die vielleicht nur mal einen Tag in Karlsruhe sind und ihr Elektroauto aufladen wollen, müssen sich extra bei einer App registrieren, dann bestätigen und man braucht auf jeden Fall ein aufgeladenes Smartphone. Es ist relativ umständlich, und wir verstehen an dieser Stelle eigentlich nicht, wieso es nicht wie an jedem Fahrkartenautomat möglich ist, einfach einmalig bar zu zahlen oder mit einer EC-Karte.

Wie gesagt, wir würden es gerne noch mal im Ausschuss besprechen.

**Stadtrat Brenk (CDU):** Grundsätzlich finden wir die Antwort der Stadtverwaltung sehr gut. Grundsätzlich finden wir es aber auch sehr gut, dass wir uns immer wieder im Gemeinderat mit dem Thema Elektromobilität, egal in welcher Facette, beschäftigen. Wir sollten aber das Thema, die Stadtverwaltung zu beschäftigen, nicht übertreiben. Wenn ich so zurückblicke, haben wir uns in 4/2017, in 6/2017, in 11/2017 und heute schon wieder mit Elektromobilität, Ladestationen, Infrastruktur und wer kann was befasst. Wir beschäftigen die Verwaltung, liebe Kollegen, bis zum bitteren Ende. Das kann ich und das kann die CDU so nicht hinnehmen. Das kann nicht sein. In allen Antworten der Stadtverwaltung war es so, dass die Nachfrage sehr gering ist. Sie selbst haben es eben bestätigt, die Nachfrage ist gering. Das ist auch ganz einfach nicht zu ändern, denn wir haben letztes Jahr in der Bundesrepublik Deutschland 3,44 Millionen Autos zugelassen, davon waren 55.000 Elektro- und Hybridfahrzeuge, das sind 1,5 Prozent. Heruntergerechnet auf die Stadt Karlsruhe bei 11.300 Zulassungen im letzten Jahr reden wir von circa 180 Hybrid- und Elektrofahrzeugen in Karlsruhe. Dafür machen wir einen Aufwand fast in jeder zweiten Gemeinderatssitzung und beschäftigen die Verwaltung damit, wie und wer zum Tanken kommt. Derjenige der sich heute ein Elektrofahrzeug kauft, der macht sich in dem Moment Gedanken. Wahrscheinlich sitzen einige Kollegen der GRÜNEN hier drin und haben sich über das Thema

Elektrofahrzeuge noch keine Gedanken gemacht, sonst würden sie sich überlegen, wie tanke ich mein Elektrofahrzeug. Das kann ich nun mal nur da tanken, wo Strom herauskommt. Da wo Strom herauskommt, muss aber erst Strom hereinkommen. Da wären wir noch einmal bei einem anderen Thema, aber das möchte ich gar nicht aufgreifen. Nur bei 180 Zulassungen in Karlsruhe müssen wir einfach die Kirche im Dorf lassen und überlegen, welchen Aufwand wir eigentlich betreiben. Wir haben eine funktionierende Infrastruktur in Karlsruhe. Wir haben weit über 30 Ladestationen. Von diesen über 30 Ladestationen ist eine durchschnittlich einmal am Tag ausgelastet, das ist die in Durlach. Alle anderen werden einmal in der Woche angefahren. Die Stadt Karlsruhe, die Stadtwerke und die EnBW haben da schon so viel Geld in die Hand genommen, letzten Endes muss man fast sagen verbrannt. Irgendwo müssen wir jetzt mal die Reißleine ziehen. Natürlich muss man, wenn die Elektromobilität noch weiter zunimmt, zweifelsohne das Infrastrukturnetz ausbauen, aber das kann nicht Aufgabe der kommunalen Verwaltung, nicht Aufgabe der Stadt sein. Derjenige der tanken will, muss dafür sorgen, wo er seinen Strom bekommt.

Zum Bezahlsystem: Das Bezahlsystem ist ein Riesenproblem in Deutschland. Ich war schon auf mehreren Veranstaltungen, jeder hat solche eine Karte (*hält eine Karte hoch*), nur funktioniert das bei unseren Stromanbietern nicht. Wenn Sie derzeit durch die Bundesrepublik Deutschland fahren und tanken wollen, müssen Sie vierzig solcher Karten dabei haben, weil Sie nicht mit jeder Karte in Deutschland bezahlen können. Das ist ein Thema, das müssen unsere Global Player letzten Endes entscheiden, das können wir hier im Gemeinderat nicht entscheiden.

Die Fraktion bedankt sich nochmals für die Ausführungen der Stadtverwaltung.

**Stadtrat Hermanns (SPD):** Wir haben das ja vor einem Jahr auch schon eingebracht, da ging es um eine Gesamtkonzeption. Jetzt wurde noch einmal ein Teilbereich herausgenommen, um für Elektromobilität im städtischen Raum die Infrastruktur aufzubauen. Herr Brenk, ich bin nicht so ganz bei Ihnen, weil es ist schon ein Thema, dass wir zwar momentan zu wenig Elektroautos haben oder der Markt momentan Elektroautos nicht so annimmt, aber wir uns schon überlegen müssen und können, wie sieht die Mobilität der Zukunft in Karlsruhe aus, was können wir vorwärtsgewandt schon heute an Gesamtstrategien entwickeln, damit wir insbesondere auch in dichtbesiedelten Räumen im Innenstadtbereich es normalen Menschen ermöglichen können, überhaupt Elektromobilität zu nutzen. Das ist das typische Henne-Ei-Problem. Da kommt aus meiner Sicht dann immer auch die Politik ins Spiel, dass sie anfängt Infrastrukturen vorzuhalten, damit es auch ein Massenmarkt werden kann. Wenn man sich Oslo anschaut, die das staatlich sehr gefördert haben, extrem auch auf Elektromobilität gesetzt haben, hat es am Ende sogar dazu geführt, dass sie es in Oslo wieder reduzieren mussten, weil das Stromnetz in den Schwankungen dem gar nicht mehr nachkommen konnte, weil der Anteil der Elektromobilität in Oslo extrem hoch geworden ist.

Was das Grundthema ist, das ist dann auch die Antwort der Verwaltung, wir bekommen immer noch keine Gesamtlösung präsentiert. Das war auch schon bei dem Antrag der SPD-Fraktion vor einem Jahr der Wunsch, dass wir eine Gesamtlösung brauchen für uns als Mobilitätsregion. Da gibt es sicherlich auch Überlegungen. Es wäre wichtig, dass wir im Ausschuss vorgetragen bekommen, wie hier eine mittelfristige Perspektive in der Kommune und in der Technologieregion für die Mobilität aussieht und wie die Elektromobilität eingebunden ist. Ich glaube, das wäre sehr wichtig und dass dann die Stadt als Arbeitgeber

eine Vorbildfunktion übernehmen und ihren Mitarbeitern am Ende so etwas anbieten könnte, ist meines Erachtens kein schlechter Ansatz. Jetzt ist nur die Frage, wo leben denn die Angestellten der Stadt. Wie sieht die Einnahmestruktur der städtischen Angestellten aus und haben wir da nicht das Henne-Ei-Problem, dass nämlich eine Vielzahl der Mitarbeiter des städtischen Raums eben in dichter besiedelten Räumen leben und sie sich da momentan gar keine Elektromobilität anschaffen, weil die Infrastruktur nicht steht. Dazu sollten wir uns mal grundlegend Gedanken machen. Ich bin mir auch sicher, dass es da unterschiedliche Konzepte von Stadtwerken, EnBW, aber auch von der Kommune und von der Technologieregion gibt. Deswegen befürworten wir, dass wir uns diesem Thema noch mal von einer anderen Perspektive annähern, wenn es in den Ausschuss verwiesen wird, damit wir auch nicht immer wieder Anträge stellen, um darauf hinzuweisen, dass wir das für eine politisch wichtige Aktion halten in der Zukunftsmobilität auch Elektromobilität als eine wichtige Säule vorzuhalten. Das wäre nichts anderes, und so verstehe ich den Antrag der GRÜNEN, dass wir uns in dem Bereich zukunftsgewandt Gedanken machen sollten. Sie wissen es ganz genau, wenn wir eine Infrastruktur bauen wollen, müssen wir die heute andenken, damit sie in fünf bis zehn Jahren auch funktionstüchtig vorgehalten werden kann.

**Stadtrat Lancier (KULT):** Der Antrag der GRÜNEN hat das Ziel die Stadtverwaltung zu einem Musterbetrieb und Vorbild für die Elektromobilität für Arbeitnehmer zu machen. So weit, so gut, das findet die Zustimmung der KULT-Fraktion. Sehr geschätzter Kollege Brenk, nur 180 Zulassungen im Jahr, das ist nicht das Argument gegen die Beschäftigung mit dem Thema, sondern die Begründung warum wir uns damit beschäftigen.

Trotzdem, so löblich das Ansinnen ist in unserem bekannten Bemühen um das Etablieren immissionsarmer Mobilität statt der mit Verbrennungsmotoren in Ballungsräumen umzusetzen, so sehr sieht die KULT die spezifisch angeforderte Maßnahme allerdings kritisch. Wir hätten den Vorschlag so nicht aus den Reihen der GRÜNEN erwartet. Mit dem Ansinnen nach Ladeparkflächen bei nichtöffentlichen Mitarbeiterparkplätzen fördert dies den motorisierten Individualverkehr nur von Beschäftigten. Nach der Begründung gezielt von solchen, die daheim keine Lade- und damit keine Nutzungsmöglichkeit ihres E-PKWs hätten. Die öffentliche Hand sehen wir primär in der Verantwortung für die Schaffung von Unterstützung immissionsarmen Verkehrs aller, also eines modalen Verkehrsverbundes. Der Antrag der GRÜNEN dagegen fördert nicht die Mobilität für jeden gleichermaßen, sondern wirkt hier eher wie die Schaffung eines Marktes für den Absatz von Elektrofahrzeugen. Meine Konzentration auf die Ladeinfrastruktur für E-PKW liegt übrigens darin, weil die Problematik Pedelecs oder E-Bikes nicht betrifft. Die brauchen explizit keine neuen Parkflächen. Deren Akkus lassen sich fast immer problemlos abnehmen und dann an den Arbeitsplatz zum Laden mitnehmen. Die Fahrradabstellflächen können also ohne Aufrüstung schlicht weitergenutzt werden, vorausgesetzt dass es genügend Abstellflächen für Fahrräder gibt, was wieder ein anderes Problem ist, was wir auch angehen müssen, insbesondere bei uns in der Stadt im öffentlichen Raum.

Aus dem Grund sind diese Fahrzeuge dann aber auch problemlos im eigenen Heim zu laden. Egal, in welcher Art von Wohnung jemand lebt, elektrischen Anschluss hat er dort normalerweise. Damit bleiben solche Fahrzeuge auch während Urlaub, Rente, Krankheit oder Arbeitslosigkeit weiter nutzbar. Eine Förderung der Elektromobilität könnte in der vorliegenden Form dadurch letztendlich sogar eine soziale Ungleichheit verstärken. Natürlich ist es sinnvoll, die Verbreitung alternativer Antriebskonzepte zu unterstützen, doch letzten

Endes sollten das die Unternehmen nach Bedarf durchführen. Die Stadt und der Gemeinderat sollen bei ihren Aktivitäten derweil darauf achten, dass die von ihnen geschaffenen Leistungen der gesamten Gesellschaft zugutekommen. Insgesamt ist allerdings auch eine auf eine bestimmte Gruppe zielende Unterstützung des Umstiegs weg von den Verbrennungsmotoren besser als nichts. Wir werden daher, trotz all der Kritik, dem Antrag zustimmen, respektive uns damit beschäftigen. Ungeteilte Zustimmung erhält von uns die Forderung nach einem simplen und sicheren Bezahlen des Ladestroms in der Öffentlichkeit. Da ist in der Tat Verbesserungsbedarf vorhanden.

**Stadtrat Hock (FDP):** Es wurde jetzt hier so ausführlich zu diesem Thema gesprochen, es war auch schon vom Kollegen Brenk gesagt und da hat er komplett recht, es wird alle zwei bis drei Monate hier im Haus diskutiert. Wir sind von der E-Mobilität noch nicht hundertprozentig überzeugt, die Zahlen wurden gerade genannt. Jetzt muss man erst mal den Diesel komplett plattmachen. Das wird man ja bald schaffen, hoffe ich, so wie die GRÜNEN sich dazu ins Zeug legen. Von daher gesehen muss man jetzt erst mal abwarten, ob das alles so kommt. Ich glaube das nämlich noch nicht, weil viele Fragen zur E-Mobilität noch gar nicht geklärt sind, zum Beispiel was passiert danach mit den Batterien. Man fängt hier an Diskussionen zu führen und Infrastruktur zu schaffen für Fahrzeuge, die dann irgendwann nach zehn Jahren zum Sondermüll gehören. Ich bin von der ganzen Sache noch nicht hundertprozentig überzeugt. Deshalb verkürze ich es, ich bin froh, dass man es im Ausschuss diskutiert. Vielleicht kann man mich dann von einem Besseren überzeugen, ich glaube es aber nicht.

**Stadtrat Dr. Schmidt (AfD):** Es ist schon legitim, dass man mehr Ladestationen im öffentlichen Raum fordert für eine E-Mobilität, um den Menschen in Deutschland und vor allem auch im Raum Karlsruhe es zu ermöglichen mit Elektroautos unterwegs zu sein. Auf der anderen Seite ist es sehr schade, dass eine andere auch sehr umweltfreundliche, wahrscheinlich sogar umweltfreundlichere, Antriebsart gleichzeitig vernachlässigt wird. Bei der E-Mobilität ist es ja so, dass wir zum größten Teil Kohle verbrennen, um Strom zu erzeugen. Das heißt, unterm Strich ist wahrscheinlich die CO<sub>2</sub>-Bilanz schlechter als beim Benzinauto. Die umweltfreundliche Alternative heißt Erdgas. Die Stadtwerke und die Stadt Karlsruhe setzen auch auf Erdgas. Nun ist leider festzustellen, dass während wir mehr Ladestationen für Elektroautos in der Stadt unterbringen, gleichzeitig die Anzahl der Erdgastankstellen drastisch abgenommen hat. Obwohl der Vorteil vom Erdgas ist, dass man nur wenig Zeit, vielleicht zwei Minuten braucht, um den Tank zu füllen. Es geht also noch schneller als beim Benziner, aber man braucht halt Tankstellen. Das heißt, wenn wir bereit sind in die Infrastruktur für Elektromobilität zu investieren, sollten wir gleichzeitig darauf achten, dass andere umweltfreundliche Antriebe wie Erdgas nicht hinten runterfallen, denn die brauchen auch diese Infrastruktur.

**Stadtrat Schmitt (pl):** Warum fordern die GRÜNEN so vehement Batterieautos für Karlsruhe? Die Luft in Karlsruhe ist gut und eine überzeugende Antwort auf diese Frage ist auch im Antrag nicht zu finden. Unter der Rubrik Begründung ist da nur zu lesen, die Elektromobilität wird derzeit als wichtiger Baustein einer stadtverträglichen Verkehrswende gesehen, das war es. Aber das kann man auch anders sehen und die mündliche Begründung der Kollegin Mayer hörte sich mehr nach Reklame für ein Produkt an, das in Deutschland trotz hoher Subventionen kaum Käufer findet. Mit Ladestationen quasi neben dem Schreibtisch möchten die GRÜNEN die Mitarbeiter der Karlsruher Stadtverwaltung dazu verführen, etwas zu kaufen, was sie hinterher bereuen, denn die Batterieautos von heute

haben mehr Nachteile als Vorteile, deshalb werden sie auch in Deutschland nur sehr zögerlich gekauft und wenn, dann meistens als Zweitwagen.

Wie war letztens in einer Zeitung zu lesen? Auch 2018 gibt es auf deutschen Straßen mehr Wildschweine als Elektroautos. Das ist kein Zufall, denn das Problem dieses Autos ist sein Herz, nämlich die Lithiumbatterie. Sie bietet nur eine kurze Reichweite, benötigt eine hohe Ladezeit und verliert ab vier Jahren bis zu 40 Prozent ihrer schon beim Kauf geringen Kapazität.

Liebe Mitarbeiter der Verwaltung, wenn Sie heute ein solches Auto kaufen und nach vier Jahren verkaufen, sind Sie in der gleichen Situation wie die Dieselfahrer heute. Sie werden mit großem Verlust verkaufen, da in der Batterieentwicklung momentan viel Bewegung ist. Die Frage ist, ob die Lithiumbatterie überhaupt das Gelbe vom Ei ist. Beispielsweise ist die Zink-Luft-Batterie wesentlich sauberer und kostengünstiger herzustellen und hat nicht die Nachteile der Lithiumbatterie. Außerdem gibt es die wasserstoffbetriebene Brennstoffzelle, die ebenfalls deutlich Vorteile gegenüber der Lithiumbatterie bietet, d. h. heute ist noch vollkommen offen, was sich am Ende durchsetzen wird. Insofern kann ich Ihnen, liebe Mitarbeiter der Verwaltung, nur wärmstens empfehlen, mit dem Kauf noch etwas zu warten und sich nicht zum Versuchskaninchen einer hysterischen Klimarettungspolitik der GRÜNEN machen zu lassen.

Nun könnten Sie sagen, ich bin Idealist und kaufe mir trotzdem eines, weil ich etwas für die Umwelt tun möchte. Auch da kann ich Ihnen nur sagen, Achtung bitte genauer hinschauen. Jeder Elektrofan hätte gerne einen Tesla S, quasi den Porsche unter den Elektroautos, aber leider ist der ziemlich teuer und in Wirklichkeit ökologisch ein Desaster. Bei der Produktion seiner Batterie wird so viel Schadstoff erzeugt wie ein Diesel während der ersten acht Jahre seiner Betriebszeit produziert. Bei kleineren Elektroautos sind es noch mindestens drei Jahre, d. h. Sie müssen zuerst einmal drei Jahre mit Ihrem Auto herumfahren, erst dann tun Sie etwas für die Umwelt.

Nun könnten Sie sagen, das stört mich nicht, denn ich denke langfristig und kaufe mir trotzdem ein Elektroauto. Auch dann muss ich Ihnen leider sagen, Vorsicht, auch hier bitte genauer hinschauen. Wo kommt denn der Strom für Ihr Elektroauto her? Wenn Sie nachts laden, was die meisten tun werden, kommt er zu mindestens 75 Prozent aus Kohle- und Atomkraftwerken. Laden Sie tagsüber, neben Ihrem Schreibtisch, dann kommt er zu mindestens 60 Prozent aus Kohle- und Atomkraftwerken. Wenn die Sonne nicht scheint und auch kein Wind weht, dann sind es fast 100 Prozent. Das heißt, die Abgase, die Sie in Karlsruhe mit Ihrem Elektroauto vermeiden, werden wo anders abgeblasen.

Nun könnten Sie sagen, dann tue ich eben etwas für Karlsruhe, da wachsen meine Kinder auf und die profitieren von der sauberen Luft. Das ist natürlich etwas egoistisch gedacht, aber verständlich. Allerdings muss ich Ihnen auch hier sagen, Achtung, genauer hinschauen, denn die Luft in Karlsruhe ist heute so gut, wie sie noch nie war. Nirgendwo in Karlsruhe wird der Grenzwert für NO<sub>2</sub> von 40 Mikrogramm/Kubikmeter Luft überschritten. Das hat uns die Stadtverwaltung letztens bestätigt. Kalifornien war jahrzehntelang das Land, das die schärfsten Grenzwerte weltweit gesetzt hat. Dass in Los Angeles und San Francisco dieser Grenzwert für NO<sub>2</sub> heute bei 100 Mikrogramm/Kubikmeter Luft liegt, sollte Ihnen zu denken geben. Dieser Grenzwert wird in Deutschland nirgendwo überschritten. Kaum im Amt behauptet die neue Umweltministerin von der SPD trotzdem, dass in Deutschland

pro Jahr 6.000 Menschen vorzeitig durch Dieselabgase sterben. Auch das sollte Sie nicht irritieren, denn das ist kompletter Humbug und mit nichts zu beweisen, wie Ärzte und Wissenschaftler sofort bestätigt haben.

(Der Vorsitzende mit Blick auf die Uhr: rote Karte, Herr Stadtrat Schmitt!)

Zum Schluss, liebe Mitarbeiter der Verwaltung, wollen wir einmal schauen, wer von meinen Kollegen und Kolleginnen denn schon ein Elektroauto hat, bitte mal die Hand heben (*Gelächter*) – keiner oder wenn ich das richtig sehe, genau einer.

Liebe Mitarbeiter der Verwaltung, Sie sehen, das Versuchskaninchen sind Sie und wertete Kolleginnen und Kollegen, wieso erwarten Sie eigentlich das andere etwas kaufen, was Sie selbst nicht wollen? Über diesen Widerspruch sollten Sie einmal nachdenken.

**Stadtrat Honné (GRÜNE):** Herr Brenk, was Sie genannt haben, dass es so wenige Elektroautos gibt, genau das ist ja das Problem, das wir angehen wollen. Wir wollen schauen, dass es mehr werden. Insofern passt Ihre Antwort so gar nicht. Dann haben wir etwas ganz Einfaches gefordert, nur für eine Übergangszeit. Irgendwann wird es demnächst Tankstellen geben für Elektroautos, wo man ganz normal tankt, so wie heute Benzin oder Diesel getankt wird, in einer entsprechenden Zeit. Das dauert aber noch, bis es dahin kommt. Es ist absehbar, dass es 150-Kilowatt-Ladestationen demnächst geben wird. Das ist schon mal ein erster Schritt, und das wird auch noch weitergehen. Insofern braucht man jetzt für die Übergangszeit eine möglichst einfache Technik. Wir haben gar nicht gefordert, dass jetzt große Ladestationen eingerichtet werden sollen von der Verwaltung, sondern wir wollen einfache Haushaltssteckdosen haben, also quasi einen minimalen Invest und auch eine ganz einfache Abrechnung. Man könnte sagen, es wird pauschal abgerechnet. Die Aussage der Experten gegenüber uns war 40 Euro pro Monat. Das wäre angemessen, und dann ist das für beide Seiten in Ordnung. Es geht um ganz kleine Beträge, die da hin- und hergehen müssten.

Wenn es auch einfach nur eine Steckdose ist, dann besteht der Invest nur darin, diese anzubringen. Gleichzeitig stellt diese auch sicher, dass wir das Elektronetz nicht überlasten, denn das ist ja auch das Problem, verkraftet die Zuleitung das überhaupt. Das ist eben eher sichergestellt, wenn wir eine ganz einfache Ladeinfrastruktur haben in der entsprechend wenig Strom fließt. Dann hieß es, es müsse bedarfsgerecht sein. Genau bedarfsgerecht haben wir in unseren Antrag reingeschrieben. Es sollen jetzt nicht auf Teufel komm raus Steckdosen installiert werden und nachher nützt sie keiner. Es soll den Mitarbeitenden ein Angebot geschaffen werden, denn die kaufen sich nur ein Elektroauto, wenn sie sicher wissen, dass sie es auch regelmäßig aufladen können. Deshalb brauchen sie eine Sicherheit dafür, bevor sie ein Auto kaufen.

Wir wollen auch niemanden dazu verleiten ein Auto zu kaufen, das ist jedermanns eigene Sache, ob nun ein Elektroauto das Richtige ist. Wir wollen nur die Möglichkeit schaffen. Es wurde gesagt, dass Elektroautos nicht das Gelbe vom Ei sind. Da gebe ich vollkommen recht, das ist so, aber die haben eben fast keine Lärmemission und sie haben keine Abgase vor Ort. Das ist in Karlsruhe durchaus wesentlich, denn wir haben ein Lärmproblem und ein Abgasproblem sehr wohl. Die 39 Mikrogramm, die wir in der Reinhold-Frank-Straße haben, ist ein Mikrogramm unter dem Grenzwert. Das ist ja nur der Durchschnitt, diese 39 Mikrogramm. Es gibt viele Tage im Jahr, an denen der Grenzwert überschritten wird, im

Durchschnitt sind wir genau ein Mikrogramm darunter. Insofern haben wir durchaus auch ein NO<sub>2</sub>-Problem, wobei man darüber streiten kann, wie schlimm das für die Menschen ist. Das weiß einfach keiner, aber es ist wohl nicht ganz unproblematisch, das ist auch ziemlich sicher. Es geht nur darum, wie alt oder jung muss man sein, damit es doch schadet, oder jemand mit vorgeschädigter Lunge hat eventuell ein Problem, während vielleicht 25-jährige gesunde Männer kein Problem damit haben.

Wir haben auch gar nicht behauptet, dass wir mit diesem Vorschlag alle Probleme dieser Welt lösen. Wir wollen nur den Mitarbeitenden eine Möglichkeit bieten, ein Elektroauto anzuschaffen, wenn sie das denn wollen.

**Stadtrat Brenk (CDU):** Ich muss Herrn Honné trotzdem noch mal darauf antworten. Einfach haben wir es ja heute schon. Ich brauche nur an eine Steckdose gehen, die an jeder Haushaltung ist. Jedes Auto, das wir in Europa produzieren hat 3,8 KW, das kann ich an eine ganz normale 220 Volt Steckdose hängen. Ich muss nur den Weg finden und muss es wollen, ein Elektrofahrzeug zu fahren. Ich habe vorhin gesagt, wir haben dreißig Ladestationen, die erfasst sind. Ich möchte blind behaupten, dass wir in Karlsruhe noch mal weitere hundert Stationen bei Unternehmen haben. Ich selbst habe in zwei meiner Betriebe je eine Elektroladestation, die öffentlich zugänglich ist und wo Sie tanken können. Sie müssen nur eine Tankkarte haben von EnBW oder von den Stadtwerken. Die Möglichkeit gibt es. Das Thema ist, es scheitert am Wollen. Worauf ich auch noch eine Antwort geben möchte, ist vor allem die Emission in der Stadt, die Sie angesprochen haben. Der Strom, ich habe es vorhin schon einmal gesagt, der aus der Steckdose kommt, der wird auch irgendwo produziert, nur weiß ich nicht wie, mit Atom produzieren wir nicht mehr. Diese Emissionen, das brauchen Sie nur nachzulesen, sind doppelt so hoch als die, welche wir in der Stadt nicht brauchen.

**Erste Bürgermeisterin Luczak-Schwarz:** Die Debatte hat mich jetzt doch noch mal angetrieben etwas dazu zu sagen. Elektromobilität ist ein umfassendes Thema, was ganz viele Facetten hat. Das hat jetzt auch die Debatte gezeigt. Ich möchte es gerne noch mal teilen. Einmal haben wir die Zurverfügungstellung von Elektroladestationen im öffentlichen Raum. Da gibt es eine Arbeitsgruppe, das haben wir auch geschrieben, mit Stadtwerke, EnBW, Stadt Karlsruhe, das Tiefbauamt ist mit dabei und auch andere Ämter. Die entwickeln das Thema Schnellladestationen in der öffentlichen Fläche. Dieses Ergebnis wird irgendwann vorliegen. Wir, also Stadtwerke und EnBW, haben gemeinsam einen Antrag gestellt, um an Fördermittel des Bundes heranzukommen. Das haben wir auch im Aufsichtsrat der Stadtwerke entsprechend präsentiert. Das ist das Thema Ladestationen im öffentlichen Raum.

Beim Antrag der GRÜNEN ist als zweiter Teil dazu gekommen, wie gehen wir mit unseren Mitarbeitern dahingehend um. Jetzt ist es so, bei der Stadt Karlsruhe hat ein Mitarbeiter keinen Anspruch auf einen Parkplatz, sondern er muss sich selbst um einen Parkplatz kümmern. Ich habe auch einen Parkplatz in einem Parkhaus in der Stadt angemietet. Da bekomme ich kein Geld von der Stadt Karlsruhe dafür. Dieses Parkhaus hat keine Elektroladestation. So gibt es ganz viele Mitarbeiter, die bei städtischen Parkhäusern, die sich unter Federführung der Fächergesellschaft befinden, oder bei privaten Parkhäusern einen Parkplatz haben. Dann muss man halt mit diesen Parkhausbetreibern sprechen, ob sie bereit sind, entsprechende Ladestationen aufzubauen. Deshalb meine Bitte, nehmen Sie das mit in die Fächer und diskutieren Sie dort, ob Sie als Aufsichtsrat der Fächer gewillt sind,

hier Invest zu geben, um in den Parkhäusern entsprechende Ladestationen aufzubauen. Das ist das Thema Auto.

Das dritte Thema ist das Thema Fahrrad. Da hat die HGW ausgeführt – es war eine wunderbare Koordination, es waren zehn verschiedene Beteiligte, die eine Stellungnahme dazu abgegeben haben – wenn wir normale Steckdosen nehmen, funktioniert das nicht. Also müssen wir alle unsere Steckdosen austauschen. Wollen wir jetzt in allen Rathäusern in allen Räumen die Steckdosen austauschen mit einem Invest von x? Das müssen wir diskutieren. Wir weisen darauf hin, dass es nicht einfach so ist, wir machen das und man kann dann seine Batterie in einer normalen Steckdose aufladen. Dann ist nämlich irgendwann hier das Licht aus, weil eine Überlastung des Netzkreises entsteht. Das ist die Aussage der HGW, ich bin jetzt da nicht die Fachfrau, um das abschließend beurteilen zu können. Deswegen kann man nicht einfach sagen, wir tun nichts, sondern es sind ganz viele Problem-bereiche, die mit unterschiedlichen Schienen bearbeitet werden müssen. Vielleicht müssten wir wirklich, Herr Oberbürgermeister, das noch einmal in einem Ausschuss vertieft darstellen. Andererseits haben wir Aufsichtsräte, die sich damit beschäftigen sollen. Dann ist es Aufgabe dort solche Impulse einzubringen, das wäre mir auch ganz wichtig.

**Der Vorsitzende:** Zum Verfahren schlage ich den Verweis in den Hauptausschuss vor. Wir würden dort aber erst dann aufschlagen, wenn diese Arbeitsgruppe vorstellt, was sie hier in der Stadt im Moment tut, damit wir überhaupt ein Ergebnis haben, über das wir diskutieren können. Ich sage zwei Dinge ganz klar, ich sehe nicht die Aufgabe der Kommune darin, eine Ladeinfrastruktur für Elektromobilität zu bauen. Das muss in die Parkhäuser, das muss an die Tankstellen, das muss in irgendwelche Wohnanlagen, denn das ist nicht unsere primäre Aufgabe. Wir haben aber viele Töchter, die sich damit beschäftigen können. Darauf hat Frau Erste Bürgermeisterin hingewiesen. Noch weniger sehe ich eine Aufgabe darin, unseren Mitarbeitern auf der einen Seite zu erklären, sie sollen ein Jobticket kaufen, mit dem Fahrrad, mit der Bahn oder zu Fuß kommen und gleichzeitig dann denen eine Ladestation vor das Haus zu bauen und wenn es auch nur eine normale Steckdose ist, und dort dürfen sie plötzlich parken, was sie sonst nicht dürfen und schon gar nicht auf städtische Kosten. Das ist für mich ein Widerspruch in dem, wie wir die Mobilität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter positiv fördern wollen.

Jetzt kommen Sie wieder, dass es nur für eine Übergangszeit und kein Invest ist. Das lasse ich an der Stelle nicht gelten, weil es für mich völlig widersinnig gegenüber dem wäre, was wir eigentlich noch viel verschärfter mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern angehen müssen. Deswegen können wir das gerne alles im Hauptausschuss diskutieren, aber an der Stelle, finde ich, konterkariert es unsere Bemühungen, wie wir den Mobilitätsmix bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Stadt Karlsruhe unterstützen wollen. Es ist auch klar, wenn ich da draußen eine Ladestation auf den Hof stelle oder irgendwo einrichte, dann fährt der Mitarbeiter morgens nicht da hin und fährt nach zwei Stunden wieder weg, sondern dann wird er da logischerweise den ganzen Tag stehen. Ich weiß überhaupt nicht, wie wir das handhaben sollen. Wenn wir dann noch erfolgreich wären und ich hätte irgendwann 500 Mitarbeiter, die mit dem Elektroauto kommen, die es aber nur bei uns aufladen können, weil es in ihren engen Wohngebieten nicht geht, dann weiß ich erst recht nicht, wie ich dieses Versprechen erfüllen soll. Deswegen halte ich diese Idee ehrlich gesagt für nicht im Sinne dessen, was wir als Stadt Karlsruhe vertreten sollten. Das werde ich im Hauptausschuss dann auch offen sagen. Da können wir noch mal gerne fachlich diskutieren.

Können wir den Punkt nicht jetzt hier abschließen und wir diskutieren es im Hauptausschuss? Sie sind alle herzlich eingeladen. Wir kommen jetzt hier an der Stelle sowieso nicht weiter.

**Stadtrat Honné (GRÜNE):** Herr Oberbürgermeister, wir haben es nicht deutlich genug reingeschrieben in unseren Antrag. Wir meinen nur die Autos, für die es sowieso schon einen festen Parkplatz gibt, also die schon einen haben. Nur da soll eine Steckdose hin. Natürlich muss derjenige dann auch seinen Parkplatz neben der Stelle bekommen wo sowieso der Strom ist, damit auch die Leitung nicht besonders lang ist. Nur um diesen Personenkreis geht es, sonst um nichts.

**Der Vorsitzende:** Ich bin sicher, dass nur die wenigsten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt einen ausgewiesenen eigenen Parkplatz haben. Sollen wir die jetzt noch privilegieren mit einem zusätzlichen Invest, und den ganzen anderen erzählen wir immer, dass wir ihnen keine Parkplätze zur Verfügung stellen, dass sie das Jobticket nehmen sollen? Ich finde, es wird immer absurder, ehrlich gesagt. Aber wir können es gerne im Hauptausschuss diskutieren. Sie werden mich an dieser Stelle schwer überzeugen können, das sage ich Ihnen ganz offen.

**Stadtrat Dr. Schmidt (AfD):** Ich habe nur die Frage, ob da der Hauptausschuss der richtige ist. Müssten wir das nicht entweder im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit oder vielleicht noch besser im Ausschuss für öffentliche Einrichtungen besprechen? Die andere Sache, die ich vielleicht auch noch erwähnen möchte: Soweit ich weiß, ist es mit einer einfachen Steckdose und einem bereits vorhandenen Kabel auf keinen Fall getan, wenn man damit Autos aufladen will. Da braucht man neue Kabel und andere Steckdosen.

**Der Vorsitzende:** Können wir die fachliche Diskussion in den Ausschuss verschieben, aber dort erst dann anfangen, wenn wir dort die Partner haben, die uns erklären, was sie heute schon für die Ladeinfrastruktur der Stadt tun? Dann haben wir einen Mehrwert, weil wir ein paar Informationen kriegen. Die Stadtwerke können auch noch einmal ihre Aktivitäten vorstellen und dann versuchen wir, ganze im Sinne von Stadtrat Hermanns, der ja gerügt hat, dass wir uns dem Thema nicht ernsthaft zuwenden, alles einmal durchzudiskutieren, und dann kommen wir vielleicht mit einem gemeinsamen Ergebnis heraus. Sie merken schon, warum Sie von mir ein Konzept nicht bekommen, bevor Sie mich nicht im Hauptausschuss überzeugt haben, weil ich auch zudem gar nicht weiß, wer das bei uns erstellen soll. Aber das wäre ein Thema, was man noch lösen müsste.

Können wir so mit dem Hauptausschuss verfahren? Ich fange jetzt nicht an hier demokratisch zu entscheiden, in welchen Ausschuss es geht. Der Hauptausschuss ist der wichtigste Ausschuss, da können wir alle Beteiligten gut einbeziehen. Da gehört ein solch wichtiges Thema hin. Meine persönliche Meinung kennen Sie trotzdem.

**Stadtrat Schmitt (pl):** Herr Oberbürgermeister, Sie haben ein interessantes Stichwort gegeben. Sie sagten, dass die Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern werden. Stadtrat Hermanns hat uns ja eben verkündet, wie toll das alles in Oslo ist. Natürlich kann man in Oslo umsonst ins Zentrum fahren, man kann umsonst parken, man kann umsonst sein Auto aufladen. Das hat dazu geführt, dass 80 Prozent der Leute, die das heute in Oslo machen, vorher mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt gefahren sind. Heute fahren sie mit ihrem Elektroauto und das wiederum hat dazu geführt, dass die Stadt Oslo nun die

Rote Karte gezeigt und vorgeschlagen hat, nicht mehr so viele Elektroautos zu kaufen. Das wollte ich noch einmal sagen. Ich bin ja nicht im Hauptausschuss, und da sind ja auch nicht so viele wie hier, aber ich denke, auch die GRÜNEN sollten sich mal mit Oslo beschäftigen. Das sollte man im Hinterkopf haben, wenn man fordert, was sie gerade beantragt haben.

**Der Vorsitzende:** Jetzt zwingen Sie mich bitte nicht auch noch Oslo einzuladen!

**Stadtrat Hermanns (SPD):** Das ärgert mich jetzt und ich möchte das klarstellen, weil ich falsch zitiert werde. Ich wollte lediglich nur darstellen, dass wenn es einen politischen Willen gibt, kann man damit auch die Infrastruktur verändern, ein Ziel erreichen. Ob das hier gut ist oder nicht, das steht auf einem anderen Stern. Das war ein wichtiger Punkt.

**Der Vorsitzende:** Und mir ist es wichtig, dass klar ist, ich finde ja auch Elektromobilität fördern völlig in Ordnung. Nur die Förderung der Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist im Moment anders strukturiert. Dann müsste man auch die noch infrage stellen. Da bin ich persönlich ehrlich gesagt nicht bereit dazu. Wir diskutieren es aber im Hauptausschuss. Ich merke, es gibt noch viele offene Fragen, die gehören da hin. Dann sind Sie alle herzlich eingeladen. Wenn Sie alle kommen, werden wir den Hauptausschuss hier in den Bürgersaal verlegen. Das wäre nicht das erste Mal, dass wir das machen, das ist auch in Ordnung.

Zur Beurkundung:  
Die Schriftführerin:

Hauptamt – Ratsangelegenheiten  
26. März 2018