

**Änderungsantrag Haushaltsentwurf 2023**  
**Ausschuss für Mobilität**  
**am 15. November 2022**



**Antragssteller:** Die FRAKTION

**Änderung für Produkt (bitte ankreuzen)**

- 120.541.010 Straßen, Wege, Plätze – Verkehrsplanung/-konzepte
- 120.546.010 Parkraumbewirtschaftung
- 120.547.010 ÖPNV - Linienplanung

Seite des Haushaltentwurfes, Konto, Bezeichnung, ggf. investive Maßnahme	
<b>Seite:</b>	
<b>Konto:</b> z.B. 54310000	Neu
<b>Bezeichnung:</b>	Erstellung des <i>kommunalen Masterplans Ladeinfrastruktur</i> und Ladeinfrastruktur
<b>ggf. investive Maßnahme:</b> z.B. 7.01010001 Beschaffung bew. Vermögen	

**Änderungsantrag**  
 Finanzierung der Erstellung des *kommunalen Masterplans Ladeinfrastruktur* und von Ladeinfrastruktur gemäß Masterplan Ladeinfrastruktur II

Veränderung (VE nur für investive Maßnahmen möglich)			
	Ansatz alt z.B. 15.000 €	Veränderung z.B. + 5.000 €	Ansatz neu z.B. 20.000 €
2023		100.000 € (abzüglich Förderung)	100.000 € (abzüglich Förderung)
2024		200.000 € (abzüglich Förderung)	200.000 € (abzüglich Förderung)
2025		200.000 € (abzüglich Förderung)	200.000 € (abzüglich Förderung)
2026			
sp. Jahre			
VE 2024			
VE 2025			
VE 2026			
VE sp. Jahre			
<input type="checkbox"/> Sperrvermerk (ggfs. ankreuzen)			
Freigabe durch: <input type="checkbox"/> Fachausschuss <input type="checkbox"/> HFWA <input type="checkbox"/> Rat			

ggf. Deckungsvorschlag für konsumtive Mehraufwendungen	
Produkt	Konto

## Begründung

Sorgen wir dafür, dass sich niemand aus Mangel an Ladeinfrastruktur gegen ein BEV entscheidet. Meerbusch hat hier eine konkrete Handlungsmöglichkeit.

Fehlende Ladeinfrastruktur ist ein Hauptargument gegen die Anschaffung eines BEV ist. Das bestätigt die neueste Veröffentlichung der KfW (1):

Ein Pkw wird durchschnittlich 20 Jahre genutzt. Daher ist jede Neuanschaffung eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor nicht mehr mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens und dem für Deutschland völkerrechtlich verbindlichen 1,5° Limit unvereinbar.

Gemäß **RICHTLINIE 2014/94/EU** sollte der Richtwert für eine angemessene durchschnittliche Zahl von Ladepunkten mindestens ein Ladepunkt für je 10 Fahrzeuge sein (2).

Aus den Zahlen, die wir von der Zulassungsstelle erhalten haben, ergibt sich zum 27.04.2022 1126 zugelassene Fahrzeuge mit E-Antrieb.

Daraus ergibt sich dann eine empfohlene Zahl von 113 Ladepunkten.

In Meerbusch gibt es derzeit 38 öffentliche Ladepunkte. 16 weitere befinden sich im Bau. Macht zusammen 54.

Die Anzahl der Ladepunkte reicht also bei weitem nicht aus um den EU Richtwert zu erfüllen.

Die Antriebswende ist nicht gleichzusetzen mit der Verkehrswende, sie ist aber Teil derselben.

Damit die Verkehrswende gelingen kann, müssen alle Akteure an einem Strang ziehen.

Der Bundesverkehrsminister sieht die Kommunen in der Verantwortung Ladeinfrastruktur zu finanzieren und zu erreichen, sofern es noch keine gewerblichen Anbieter dafür gibt. (3)

Der Masterplan Ladeinfrastruktur II stellt unter Punkt 3.4 folgende Forderung auf: (4)

*„Die Finanzierung der Ladeinfrastruktur muss schnellstmöglich ohne öffentliche Gelder durch ein selbsttragendes System geleistet werden. Wenn keine privatwirtschaftlich tragbaren Ladeangebote entstehen, muss die öffentliche Hand mit geeigneten Maßnahmen sicherstellen, dass eine Grundversorgung an öffentlicher Ladeinfrastruktur entsteht, die allen Nutzerinnen und Nutzern gleichermaßen zur Verfügung steht. Ziel der folgenden Maßnahmen ist unter Beachtung der grundgesetzlichen Kompetenzvorgaben einerseits die Realisierung eines bundesweiten Versorgungsstandards mit Ladeinfrastruktur und andererseits die Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung dieser Aufgabe.“*

In Punkt 22 steht:

*„Kommunale Masterpläne*

*Für einen zügigen und koordinierten Ladeinfrastruktur-Aufbau vor Ort ist es entscheidend, die lokalen Aktivitäten zu verstärken und zu bündeln. Die Kommunen oder Zusammenschlüsse von Kommunen werden deshalb gebeten, bis Q3/2023 Masterpläne für den Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort zu erarbeiten; als Grundlage hierfür erstellt die NLL ein Muster. Inhalt der kommunalen Masterpläne sollen die lokalen Aufbauziele, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten, sowie die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen koordinierenden, regulativen, finanziellen und weiteren Maßnahmen sein (u.a. Wettbewerbsprüfung, mögliche Ausschreibung, Flächenakquise, Einbindung lokaler Akteure, Ausweisung von Vorrangflächen, Änderung von Flächennutzungsplan und Stellplatzverordnung). Eine diskriminierungsfreie Vergabe muss dabei sichergestellt werden. Dabei sollen auch integrierte Ansätze für die verschiedenen Verkehrsträger, etwa in Mobilitätshubs mit Ladeinfrastruktur, berücksichtigt werden.“*

(1)

<https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2022/Fokus-Nr.-379-April-2022-Ladeinfrastruktur.pdf>

(2)

[https://efahrer.chip.de/news/ladenetzausbau-kommt-schleppend-voran-aber-nicht-nur-in-deutschland\\_106697](https://efahrer.chip.de/news/ladenetzausbau-kommt-schleppend-voran-aber-nicht-nur-in-deutschland_106697)

und (Begründung (23))

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094&from=en>

(3)

<https://temagazin.de/e-mobilitaet/zur-rolle-der-kommunalen-spitzenverbaende-beim-ausbau-der-elektromobilitaet/?fbclid=IwAR38w7GilxpkhC4OihWqtr5iUxG1ROO7bVF5v6XSWdmd5-46Gtc-b7ihb7Y>

(4)

[https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?__blob=publicationFile)

