Die FRAKTION
Im Rat der Stadt Meerbusch

Die FRAKTION
im Rat der Stadt Meerbusch
Marco Nowak, Fraktionsvorsitzender
Auf den Steinen 2 | 40667 Meerbusch

Telefon: 0151 59455550
E-Mail: Info@marco-Nowak.de
Bankverbindung: Commerzbank AG
IBAN: DE12300400480180545600
BIC: COBADEFFXXX

Die FRAKTION | Marco Nowak | Auf den Steinen 2 | 40667 Meerbusch

An den Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität,
Herrn Nieberding

Per E-Mail über das Ratsbüro

Meerbusch, 14.05.2022

Sehr geehrter Herr Nieberding,

Richtlinie zur Errichtung von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Meerbusch

Anträge
der Fraktion Die FRAKTION

Die FRAKTION beantragt folgende Anpassungen in der Richtlinie zur Errichtung von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Meerbusch:

1. Die FRAKTION beantragt, in der Präambel den Teil: *„durch private Investoren“* zu streichen. Wie in der Begründung beschrieben, ist diese Limitierung auf Privatwirtschaft mit den Bestrebungen der Bundesregierung (2) im Kontext des vom EU-Rechnungshof festgestellten Marktversagens (1) und mit den Zielen der Emissionsreduktion nicht vereinbar.

2. Die FRAKTION beantragt, die Verfügbarkeit (z.B. 99,5% der Tage eines Jahres) der Ladeinfrastruktur in die Richtlinie mit aufzunehmen.
Niemandem bringt eine Ladesäule etwas, die über Wochen und Monate außer Betrieb ist (zahlreiche Fälle sind in der E-Fahrer-Community hinreichend dokumentiert).

3. Stadt als Dienstleister:
Dem Antragsteller sollte das Leben so leicht wie möglich gemacht werden. Die Verwaltung kennt die notwendigen Stakeholder. Es sollte daher eine koordinierte Abwicklung eines Antrages durch eine Stelle der Verwaltung erfolgen und die Bürokratie für den Antragsteller einfach gestaltet werden.
Punkt 4 der Richtlinie, Spiegelstrich 8,
Punkt 6, Absatz II und
Punkt 13
sind daraufhin anzupassen.

4. Richtlinie Präambel, letzter Satz:
Ladedauer:
„Um eine regelmäßige Fluktuation an den Ladesäulen zu gewährleisten, soll die Dauer des

Aufladens, gemäß der aktuellen Beschusslage, auf drei Stunden begrenzt werden."
Der Zeitraum wird auf 4 Stunden geändert.
Grund: Realität der Erfahrungen von Laternenparkern.

5. Beschlussvorlage *„Zusammenfassung der Richtlinie"*, letzter Absatz:
Die Regelung *„werktags zwischen 7 bis 22 Uhr"* ist nicht praxisgerecht und soll angepasst werden, z.B. in Wohngebieten auf 08:00 bis 20:00 Uhr. Das Laden über Nacht, insbesondere in Wohngebieten muss mit den regelmäßigen Gepflogenheiten der Menschen übereinstimmen.
Ferner haben wir die Zeitliche Einschränkung aus der Beschlussvorlage nicht in der Richtlinie wiedergefunden. Wir bitten um Ergänzung.

6. Park&Ride:
An Park&Ride Parkplätzen sind abweichende Regelungen erforderlich. Es muss dort möglich sein, das Fahrzeug während eines normalen Arbeitstages zuzüglich Pausen und An-/Abreise zu laden (z.B. 10h).
Hierfür ist eine ergänzende Regelung in der Richtlinie notwendig. Gleichzeitig kann dort die Ladeleistung niedriger sein (z.B. 5kW), was das Netz weniger belastet.

7. Richtlinie Punkt 11. Anforderungen an die Ladeinfrastruktur
Technische Anschlussbedingungen TAB
Der Link wird auf die Seite der Stadtwerke Meerbusch geändert.
Die TAB der Stuttgart Netze scheint für Meerbusch wenig Sinn zu machen, zumal sich diese auf der Seite der STM nicht finden lässt.

8. Richtlinie Punkt 4 Antragstellung
Referenzprojekte:
Der letzte Teilsatz *„und dies durch den Nachweis von Referenzprojekten belegen."* wird gestrichen, bzw. abgeändert.
Der Nachweis von Referenzprojekten verhindert, dass neue Marktteilnehmer oder Startups Standorte betreiben können, da diese keine Referenzen vorweisen können. Es wäre falsch, neuen Markteinsteigern den Marktzugang von vornherein zu verunmöglichen.

9. Richtlinie Punkt 3 Verteilungsverfahren
Limitierung der Ladesäulen:
Die Limitierung auf eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten wird gestrichen, bzw. geändert.
Insbesondere an Park&Ride Plätzen und anderen größeren Parkplätzen muss die Installation von mehr Ladeinfrastruktur ermöglicht werden.
Diese Limitierung widerspricht zudem dem Prinzip, dass der *„Ausbau dem Bedarf vorausgehen"* soll. (2)

10. Richtlinie Punkt 3 Verteilungsverfahren
70% Auslastung:
Diese Limitierung ist zu streichen, bzw. zu ändern.
Wenn ein Marktteilnehmer mehr installieren möchte, als er auslasten kann, ist das sein eigenes wirtschaftliches Risiko.
Diese Limitierung widerspricht zudem dem Prinzip, dass der *„Ausbau dem Bedarf vorausgehen"* soll. (2)

11. Richtlinie Punkt 6 Nebenbestimmungen der Nutzungserlaubnis
Der Absatz III *„Auf Verlangen der Stadt hat der Erlaubnisnehmer die Ladesäule auf seine Kosten zu ändern.“* wird präziser und selbsterklärend formuliert.

Begründung
der Fraktion Die FRAKTION

Wir begrüßen, dass die Stadt Meerbusch eine Richtlinie für Ladeinfrastruktur erstellt.
Viele Ansätze finden wir gut und werden von uns unterstützt.

Leider müssen wir jedoch feststellen, dass sowohl die Beschlussvorlage als auch die Richtlinie nicht den Eindruck erwecken, als seien Personen, die BEV fahren und nicht zu Hause Laden können, an deren Ausarbeitung beteiligt gewesen.

Wir sehen daher an einigen Punkten Klärungs- und Nachbesserungsbedarf.
Diese haben wir in separaten Anfragen und Anträgen zusammengefasst.
Ferner haben wir Begründungen und Stellungnahmen hier angefügt, die auf einer Reihe von Quellen fußen, deren Berücksichtigung wir nahelegen möchten.

Begründung/Stellungnahme:
Der Verkehrssektor leistet seit 20 Jahren keinen nennenswerten Beitrag zur Reduktion von Emissionen.
Auch wenn es wünschenswert wäre, dass Bürger vermehrt auf Gehen, Rad und ÖPNV umstiegen, so ist es dennoch ein Faktum, dass MIV mittels PKW und Motorrädern stattfindet und diese auch in naher Zukunft eine wesentliche Rolle in der Fortbewegung der Menschen spielen werden.

Unserer Auffassung nach sollte der Grundsatz gelten: Kein Auto ist am besten, wenn aber die Anschaffung eines Fahrzeugs ansteht, dann sollte dies ein BEV sein.

Der Kommune kommt an dieser Stelle eine besondere Rolle zu.
Denn fehlende Ladeinfrastruktur ist einer der wesentlichen Punkte bei der Entscheidung für oder gegen ein BEV. (3)
Dieser Rolle wird Meerbusch mit der vorliegenden Beschlussvorlage und der Richtlinie nicht ausreichend gerecht. Indem ausschließlich auf private Investoren gesetzt wird, wird dem vom EU-Rechnungshof festgestellten Marktversagen (1) nicht begegnet. (Weitere Vorschläge zur Verbesserung leiten wir in unseren Anträgen her.)

Sowohl im Leitfaden der NLL als auch in der Kommunikation des Bundesverkehrsministers auf der Webseite des BMDV, und auch im Masterplan Ladeinfrastruktur II wird klargestellt, dass der *„Ausbau dem Bedarf vorausgehen“* muss. (2), (2.a.), (2.b.)
In den benannten Dokumenten wird klar darauf verwiesen, dass es keine Versorgungslücke wegen fehlender privater Investitionen geben darf.

Liegt eine Versorgungslücke vor?
Gemäß EU-Richtlinie wird pro 10 Fahrzeuge mit E-Antrieb eine Ladepunkt empfohlen. (5)

Der Europäische Rechnungshof hat beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ein Marktversagen festgestellt. (1)

In Meerbusch stehen 1.545 Fahrzeugen (4) mit E-Antrieb 42 öffentliche Ladepunkte zur Verfügung (Beschlussfassung 21 Standorte vergeben x 2 Ladepunkte je Standort Stand 31.12.2022).
Das entspricht 36 Fahrzeuge je öffentlichem Ladepunkt. Das halten wir gegenüber der EU Empfehlung von 10 zu 1 für inakzeptabel. (5)
Im internationalen Vergleich steht DE unter den von der IEA ausgewählten Ländern mit dieser Zahl auf dem sechstletzten Rang. (6)

Wir meinen da geht mehr und sehen Meerbusch in der Pflicht, eigene Investitionen zu tätigen.

Bei der Einordnung hilft auch das StandortTOOL. (7)

Im letzten Lenkungskreis zum Mobilitätskonzept sagte Herr Apsel, dass es ein Ziel sei, vom Verwalten ins Gestalten zu kommen.
In der Präambel der Richtlinie wird auch von „Gestalten“ geschrieben. Davon kann nach Studium dieser Richtlinie aus unserer Sicht kaum die Rede sein. Hier werden lediglich Rahmenbedingungen mit erheblichen bürokratischen Hürden geschaffen.
Gestalten soll gemäß Richtlinie vielmehr private Investoren, die sich auch noch durch ein Dickicht an mitgeltenden Dokumenten, Regelungen und im Behördendschungel durchkämpfen müssen.
Getreu dem Motto: „TEAM - Toll, ein anderer macht’s.“
Das Schreiben einer Richtlinie inkl. Karten, was wir ausdrücklich begrüßen, stellt für uns allerdings keine aktive Gestaltung der Situation vor Ort dar. Vielmehr handelt es sich um die Schaffung einer Grundlage für ausschließlich reaktives verwalten von Ressourcen. Das ist für uns zu wenig.
Wenn man schon private Investoren involviert, sollten bürokratische Hürden minimiert werden.

Kommunale Attraktivität für Investoren und Verbraucher stellen wir uns anders vor. Dazu unsere Anträge, Anfragen und diese Begründung.

Quellen:

1. Europäischer Rechnungshof: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastructure_DE.pdf

   10 Die Richtlinie zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)**10** aus dem Jahr 2014 ist ein wesentliches politisches Instrument innerhalb der Gesamtstrategie der EU für die Entwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Sie hat zum Ziel, ein Marktversagen auszugleichen, das am besten als "Teufelskreis" beschrieben werden kann: Einerseits wird die Verbreitung von Elektrofahrzeugen durch die fehlende Ladeinfrastruktur eingeschränkt, während andererseits Investitionen in die Ladeinfrastruktur nur dann getätigt werden, wenn mehr Sicherheit hinsichtlich der Verbreitung von Elektrofahrzeugen besteht. Ein mit der Verbreitung von Elektrofahrzeugen Schritt haltender

Aufbau von Ladeinfrastruktur ist ein essenzieller Teil der Umstellung auf alternative Kraftstoffe.

2. Masterplan Ladeinfrastruktur II
   https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Masterplan-Ladeinfrastruktur-II/masterplan-ladeinfrastruktur.html

Versorgung wird sichergestellt

Der Staat wird dort finanziell unterstützen, wo der privatwirtschaftliche Ausbau nicht hinkommt. Versorgungssicherheit steht für Minister Wissing an erster Stelle: *„**Versorgungslücken darf es nicht geben**."* Gerade in dichter besiedelten Gebieten, wo Fahrer und Fahrerinnen keinen eigenen Stellplatz haben, wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr den Aufbau von Ladesäulen besonders unterstützen. Der Masterplan wird die Kommunen bei der Planung, Umsetzung und Finanzierung umfassend unterstützen.

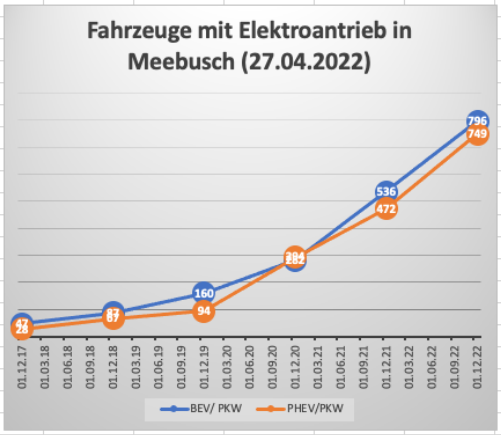
   a. Masterplan Ladeinfrastruktur II
   Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung
   3.4 Die Kommunen als Schlüsselakteure befähigen und stärker einbinden (1.1)
   ….Auch der beginnende Hochlauf von Elektronutzfahrzeugen muss hierbei berücksichtigt werden…..
   *….Wenn nicht schnell genug privatwirtschaftlich tragbare 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……*

   b. **Einfach laden in der Kommune**
   Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure
   …..Unser Ziel ist eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für ganz Deutschland. Die Nutzerinnen und Nutzer haben wir dabei immer im Blick. Einfach laden. Daran arbeiten wir……. (Seite 5 unten)
   *…..**Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss dem Bedarf vorausgehen**….. (Seite 8 Mitte)*

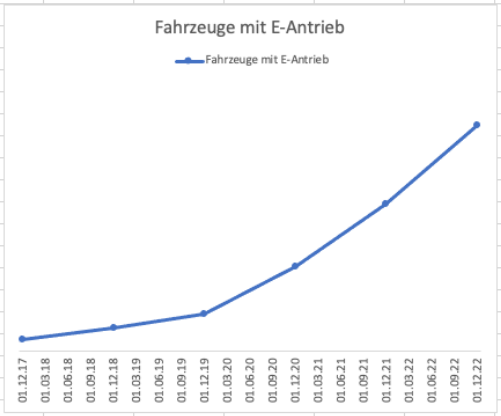
3. KfW Veröffentlichung
   Elektromobilität in Deutschland: Ausbau der Ladeinfrastruktur muss Schritt halten
   https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2022/Fokus-Nr.-379-April-2022-Ladeinfrastruktur.pdf

4. Open Data Rhein-Kreis-Neuss
   https://opendata.rhein-kreis-neuss.de/explore/dataset/rhein-kreis-neuss-fahrzeugbestand/export/?disjunctive.zulassung_kennzeichen&disjunctive.halterpostleitzahl&disjunctive.halter_wohnort&disjunctive.technik_fahrzeugklasseschluessel&disjunctive.technik_herstellertext&disjunctive.technik_aufbauschluessel&disjunctive.technik_kraftstofftext&disjunctive.technikemiklasseschluessel&disjunctive.technik_hubraum&disjunctive.technik_nennleistung&disjunctive.technik_hauptfarbeschluessel&disjunctive.technik_sitzplaetze&refine.technik_fahrzeugklasseschluessel=Pkw&refine.halter_wohnort=Meerbusch&sort=zulassung_erstzulassungdatum

Stadt Meerbusch (Stand)	PKW- Bestand	BEV/ PKW	PHEV/PKW
31.12.17	27988	47	28
31.12.18	35075	87	67
31.12.19	35472	160	94
31.12.20	35849	282	294
31.12.21	36133	536	472
31.12.22	35813	796	749



Stadt Meerbusch (Stand)	Fahrzeuge mit E-Antrieb
31.12.17	75
31.12.18	154
31.12.19	254
31.12.20	576
31.12.21	1008
31.12.22	1545



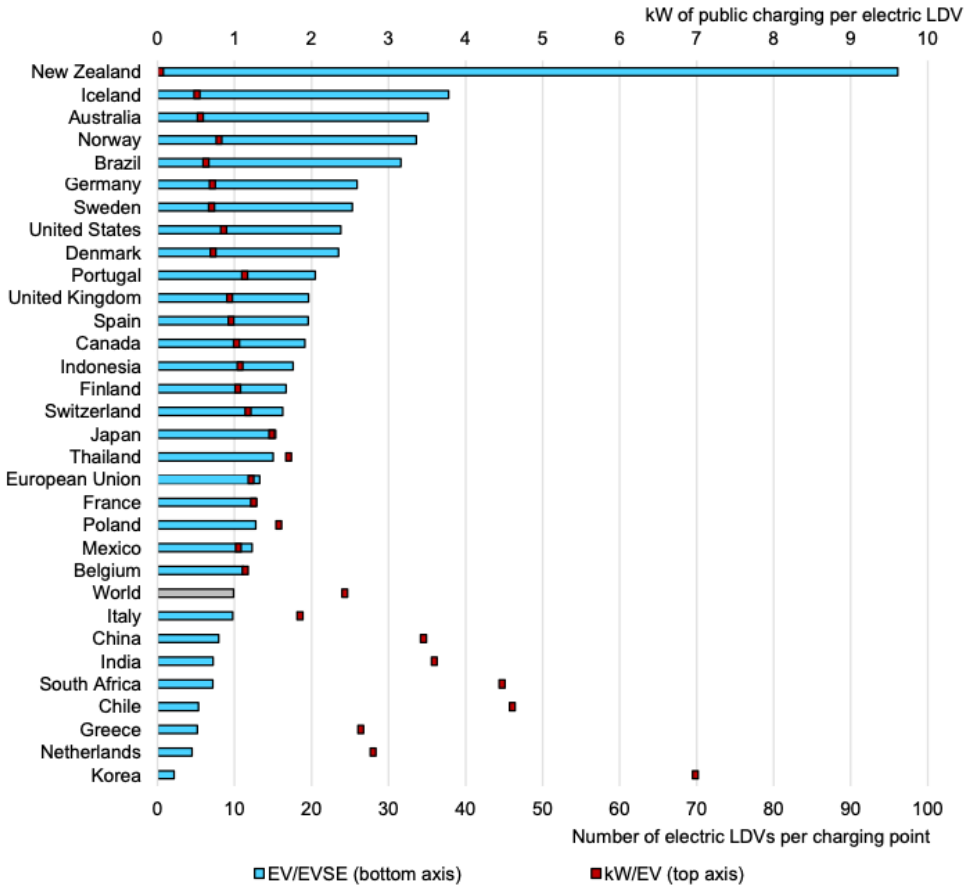
(eigene Auswertung)

5. EU Richtlinie
   https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094&from=en
   Begründung (23)
   .....
   Der Richtwert für eine angemessene durchschnittliche Zahl von Ladepunkten sollte mindestens einen Ladepunkt für je 10 Fahrzeuge sein, wobei auch dem Fahrzeugtyp, der Ladetechnologie und verfügbaren privaten Ladepunkten Rechnung zu tragen wäre. Es sollte insbesondere an Haltestationen der öffentlichen Verkehrsmittel, wie etwa Fahrgastterminals in Häfen, Flughäfen oder auf Bahnhöfen, eine angemessene Zahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten installiert werden. Privateigentümer von Elektrofahrzeugen sind weitgehend vom Zugang zu Ladepunkten auf Gemeinschaftsparkplätzen, etwa von Wohngebäuden und Büro- und Geschäftsgebäuden, abhängig. Die Behörden sollten zur Unterstützung der Nutzer solcher Fahrzeuge Maßnahmen ergreifen, damit Bauherren und Immobilienverwalter die entsprechende Infrastruktur mit einer ausreichenden Zahl von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge errichten.

6. IEA - Global EV Outlook 2023
   https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023

   https://iea.blob.core.windows.net/assets/dacf14d2-eabc-498a-8263-9f97fd5dc327/GEVO2023.pdf

Figure 1.16 Number of electric light-duty vehicles per public charging point and kW per electric light-duty vehicle, 2022



7. StandortTOOL
   https://www.standorttool.de/strom/ladebedarfe/

Mit freundlichen Grüßen

Marco Nowak