

An den Vorsitzenden des Ausschusses für Mobilität,
Herrn Nieberding

Per E-Mail über das Ratsbüro

Meerbusch, 14.05.2022

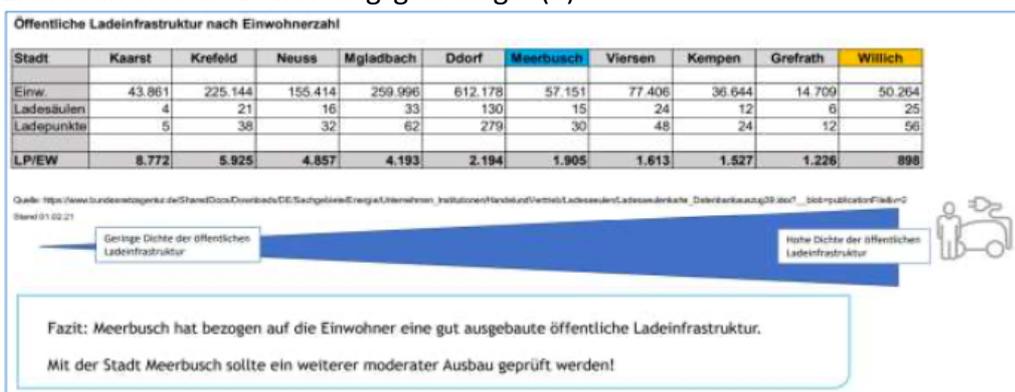
Sehr geehrter Herr Nieberding,

Richtlinie zur Errichtung von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Meerbusch

Anfrage der Fraktion Die FRAKTION

Wir bitten um Beantwortung der folgenden Fragen, möglichst im nächsten AMO oder im Kontext der Vorstellung der Richtlinie.

- Wir bitten um Klärung, was in der Richtlinie mit dem Satz in Punkt 6, Absatz III konkret gemeint ist. „Auf Verlangen der Stadt hat der Erlaubnisnehmer die Ladesäule auf seine Kosten zu ändern.“
- Woraus leitet die Verwaltung in der Beschlussvorlage ab, dass Meerbusch eine „Spitzenrolle“ bei der Ladeinfrastruktur einnimmt?
Das zitierte Dokument zeigt Meerbusch im Mittelfeld. Und das vor zwei Jahren. Seitdem hat sich die Zahl der Fahrzeuge mit Elektroantrieb fast verdreifacht. Ferner möchten wir hervorheben, dass uns keine Grundlage für eine Bewertung „Ladeinfrastruktur nach Einwohnern“ bekannt ist. Dem gegenüber steht die EU Richtlinie mit der Empfehlung von 1 Ladepunkt für 10 Fahrzeuge mit Elektroantrieb als Bewertungsgrundlage. (6)



- 2.1. Wie ist der Stand der öffentlichen Ladepunkte heute?
- 2.2. Und warum orientiert man sich nicht an den Städten, die Vorreiterrollen einnehmen?

Auch im Europäischen und weltweiten Vergleich stehen Deutschland und Meerbusch nicht gut da (sechst schlechteste Position). (3)

Siehe positive Beispiele unter den Quellen: „**Wie es auch gehen kann**“

3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, Gewerbetreibende und Einzelhandel bei der Installation von Ladeinfrastruktur zu unterstützen, bzw. diese zu motivieren, eigene Installationen zu beschleunigen und diese 24/7 öffentlich zugänglich zu machen?

4. Womit begründet die Verwaltung die Aussage im Absatz „Grundlage der Richtlinie“: „*Da eine Ausschreibung durch die Kommune für die Infrastrukturbetreiber wenig attraktiv und offen ist,*“?

In dem Leitfaden der NLL konnten wir dazu keine Aussage finden.

Vielmehr wird in dem Kapitel des Leitfadens die eigene Gestaltung der Kommune wertfrei beschrieben. Die Option fehlt in der Richtlinie komplett. (1.)

5. Beschlussvorlage „Grundsätzliches zum Thema Ladeinfrastruktur“ (die letzten beiden Absätze).

„Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass Elektrofahrzeuge in den meisten Fällen regelmäßig über Nacht geladen werden. Diese Nutzungsart sollen nicht Ziel einer öffentlichen Ladeinfrastruktur sein, sondern vom halböffentlichen- oder privaten Bereich abgedeckt werden.

Das Zwischenladen an öffentlicher Ladeinfrastruktur, welcher der selteneren Fall ist, ist die Nutzungsart, die zielführend auch im öffentlichen Raum angeboten werden kann und mit dieser Richtlinie geregelt werden soll.“

Aus welchen Quellen werden diese Aussagen abgeleitet?

Die Aussagen treffen ausschließlich für Personen zu, die zu Hause oder anderweitig privat gesichert laden können. Für „Laternenparker“ sind die Aussagen nicht zutreffend.

Siehe dazu auch die Veröffentlichung der KfW. (2)

6. Wurde der Masterplan Ladeinfrastruktur II berücksichtigt?

6.1. Wenn nicht, warum nicht?

6.2. Wenn ja, welche Punkte wurden daraus abgeleitet?

6.3. Wenn ja, warum findet die Kernaussage, „**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**“, keine Berücksichtigung (4) (siehe auch Leitfaden der NLL Seite 8 Mitte: „.....**Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss dem Bedarf vorausgehen....**“)?

7. Wurden vor Erstellung der Richtlinie von den Erstellenden der Beschlussvorlage und Richtlinie die Kurse des „LadeLernTOOL“ absolviert?

7.1. Wenn nicht, was sprach/spricht dagegen?

8. Wurde zur Erstellung der Richtlinie das StandortTOOL genutzt?

8.1. Wenn ja, mit welchen Einstellungen?

8.2. Wenn nicht, warum nicht?

9. In der Beschlussvorlage und in der Richtlinie findet sich leider kein Hinweis auf die Nutzung des FlächenTOOLS.

9.1. Wird dessen Nutzung angestrebt?

9.2. Welche Maßnahmen plant die Verwaltung, um aktiv Investoren für Ladeinfrastruktur nach Meerbusch zu holen?

9.3. Welche Maßnahmen plant die Verwaltung, damit auch weniger attraktive Standorte mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden?

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. (2)

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 (8) 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. (7), (7.1.), (7.2.)

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 ein Ladepunkt empfohlen. (6)

Der Europäische Rechnungshof hat beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ein Marktversagen festgestellt. (8)

In Meerbusch stehen 1.545 Fahrzeugen (9) 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. (6)

Im internationalen Vergleich steht DE unter den von der IEA ausgewählten Ländern mit dieser Zahl auf dem sechstletzten Rang. (3)

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

Bei der Einordnung hilft auch das StandortTOOL. (10)

Im letzten Lenkungsreis 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. Einfach laden in der Kommune

Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure:

...Beide Bereiche ergänzen sich dabei gegenseitig, wobei eine breite Verfügbarkeit privater Ladeinfrastruktur den Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur reduziert. Umgekehrt kann eine bedarfsgerechte öffentliche Ladeinfrastruktur einen möglichen Mangel an privater Ladeinfrastruktur ausgleichen.... (Seite 10 Mitte)

.....In jedem Fall ist die öffentliche Ladeinfrastruktur eine Säule der Elektromobilität.... (Seite 10

letzter Satz)

.... • **öffentlicher Auftrag:** Bei einem öffentlichen Auftrag erfolgt die Refinanzierung des Auftragnehmers über ein vom Auftraggeber gezahltes Entgelt. Das Betriebsrisiko liegt beim Auftraggeber. Die Einnahmen aus dem Betrieb der Ladeinfrastruktur verbleiben hier also bei der Kommune, die den Betreiberunternehmen ein vorher vereinbartes Entgelt zahlt. Gerade in der frühen Phase des Markthochlaufs der Elektromobilität kann dieses Modell helfen, Partner für (noch) nicht wirtschaftliche Standorte zu gewinnen.... (Seite 40)

2. KfW Veröffentlichung

Elektromobilität in Deutschland: Ausbau der Ladeinfrastruktur muss Schritt halten

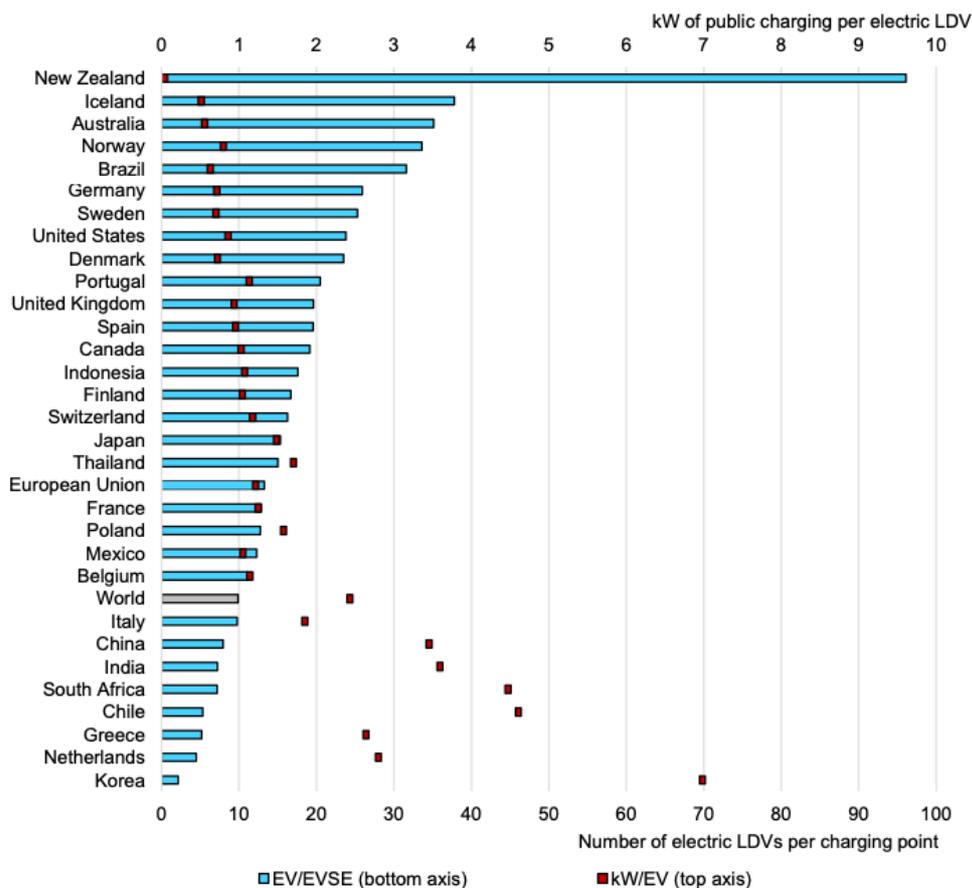
<https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2022/Fokus-Nr.-379-April-2022-Ladeinfrastruktur.pdf>

3. 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



IEA. CC BY 4.0.

4. Masterplan Ladeinfrastruktur II

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur->

5. 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>

6. 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.

7. 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.

7.1. 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.....*

7.2. 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)

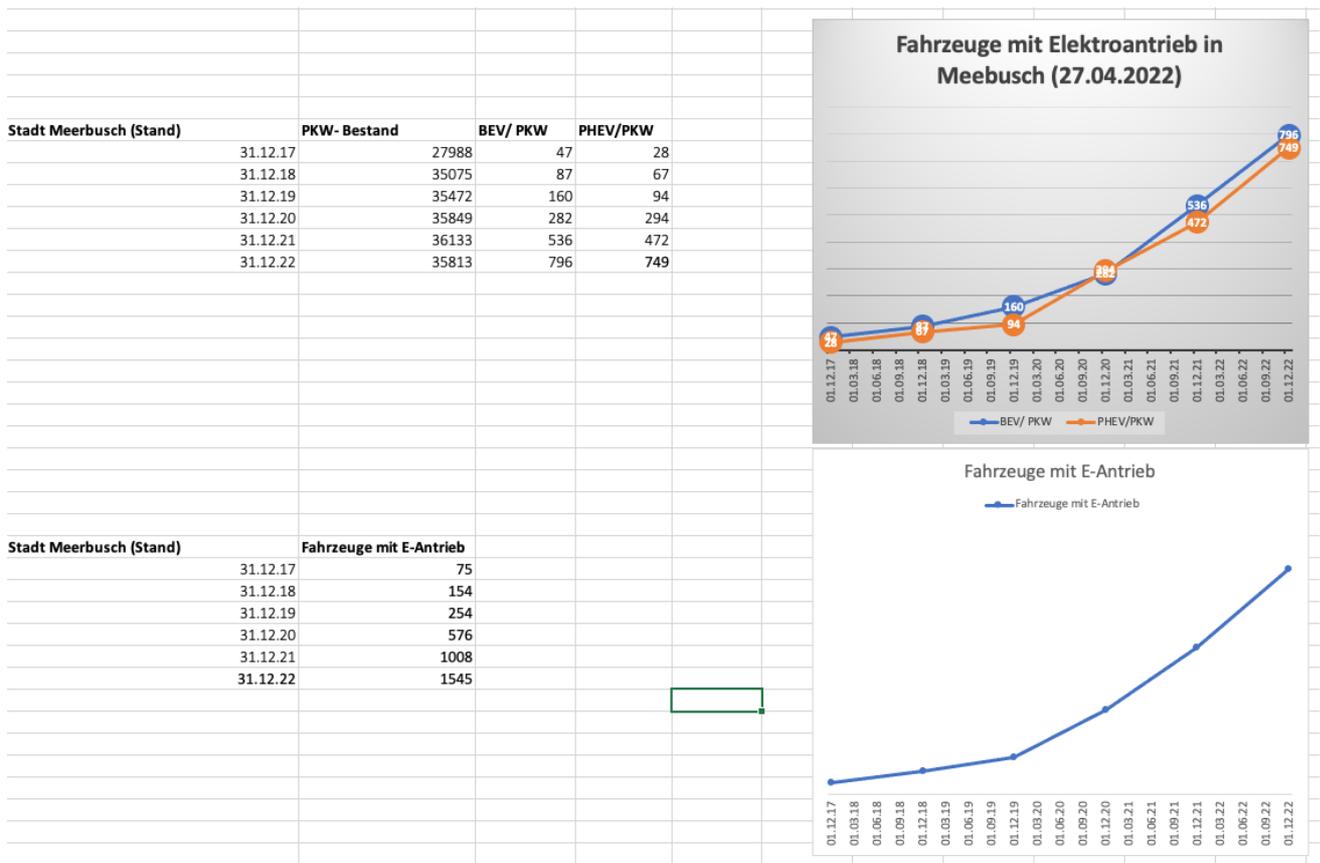
8. Europäischer Rechnungshof:

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastruktur_e_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 essentieller Teil der Umstellung auf alternative Kraftstoffe.

9. 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_hersteller&disjunctive.technik_aufbauschluessel&disjunctive.technik_kraftstofftext&disjunctive.technikemiklassenschluessel&disjunctive.technik_hubraum&disjunctive.technik_nennleistung&disjunctive.technik_hauptfarbeschluessel&disjunctive.technik_sitzplaetze&refine.technik_fahrzeugklasseschluessel=Pkw&refine.halter_wohnort=Meerbusch&sort=zulassung_erstzulassungdatum



(eigene Auswertung)

10. StandortTOOL

<https://www.standorttool.de/strom/ladebedarfe/>

Wie es auch gehen kann:

Stockholm:

„Die Stadt Stockholm hat hohe Ambitionen in Bezug auf die Ladeinfrastruktur. Bereits Ende nächsten Jahres werden zwischen 20 und 30 Prozent der städtischen Parkplätze auf Flächen und in Garagen mit Lademöglichkeiten ausgestattet sein“, sagt Christian Rockberger, CEO von Stockholm Parking. „Dass Stockholm Parking als führender Anbieter von Ladeinfrastruktur nun auch zu den hohen Zielen der Stadt beitragen kann, ist Ehre und Herausforderung zugleich.“

<https://www.electrive.net/2022/07/07/stockholm-parking-will-10-000-ladegeraete-bestellen/>

Aschaffenburg:

106 Ladepunkte bis jetzt

350 zusätzliche Ladepunkte

70.500 Einwohner

700 BEV

1.863 Hybride

https://www.main-echo.de/regional/stadt-kreis-aschaffenburg/stadtwerke-starten-lade-offensive-art-7681024?fbclid=IwAR17UgPjWdH1ubF74oIQaTQVB_w9ezv8UlhhMIDA9w95kUUHHfsUnfHWZ4Y

Dortmund:

320 Lader an Laternen im November 2022 fertig gestellt

<https://www.electrive.net/2022/11/18/dortmund-schliesst-installation-von-laternenladern-ab/>

[https://dosys01.digistattdo.de/dosys/prinfo.nsf/xml/378521D3A503951BC12588FD0040F36F/\\$FILE/20221117%20%20NOx-Block-Projekt%20-%20Alle%20320%20gr%C3%BCnen%20Laternenlader%20sind%20nun%20installiert.pdf](https://dosys01.digistattdo.de/dosys/prinfo.nsf/xml/378521D3A503951BC12588FD0040F36F/$FILE/20221117%20%20NOx-Block-Projekt%20-%20Alle%20320%20gr%C3%BCnen%20Laternenlader%20sind%20nun%20installiert.pdf)

Lübeck:

115 installierte Ladepunkte

300 zusätzliche in den kommenden 2 Jahren

<https://www.electrive.net/2022/11/28/stadtwerke-luebeck-planen-300-neue-ladestationen-in-zwei-jahren/>

Mit freundlichen Grüßen



Marco Nowak