

Niederschrift

über die 11. Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 16.05.2023
(11. Wahlperiode)

Tagesordnung

	Seite
Öffentliche Sitzung	4
1 Einwohnerfragestunde	4
2 Vorstellung des finalen Entwurfs des Mobilitätskonzeptes durch das Büro Planersocietät	4
3 Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur Vorlage: FB5/0647/2023	5
3.1 Antrag der Fraktion Die Fraktion zur Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur	6
3.2 Anfrage der Fraktion Die Fraktion zur Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur	6
4 Anträge	9
5 Anfragen	9
6 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle	9
7 Termin der nächsten Sitzung: 12. September 2023	9
8 Verschiedenes	9

Sitzungsort: Bürgerhaus, Wittenberger Straße 21, 40668 Meerbusch-Lank, Raum S1/S2

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr

Ende der Sitzung: 19:31 Uhr

Anwesend:

von der CDU-Fraktion

Herr Utkan Armutlu	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Frau Norma Köser
Herr Heinz Berend Jansen	Ratsmitglied	
Herr Dr. Felix Nieberding	Ratsmitglied	
Herr Hans Werner Schoenauer	Ratsmitglied	
Herr Daniel Thywissen	Ratsmitglied	
Herr Jörg Wartchow	Ratsmitglied	Vertretung für Herrn Andreas Harms ab 19:00 Uhr
Herr Manfred Weigand	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Thomas Jung

von der SPD-Fraktion

Frau Christa Kohn	Ratsmitglied
Frau Heidemarie Niegeloh	Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion

Herr Thomas Gabernig	Ratsmitglied	
Herr Niklas Geppert	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Michael Bertholdt

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Christof Behlen	Sachkundiger Bürger
Frau Astrid Hansen	Sachkundige Bürgerin
Frau Barbara Neukirchen	Ratsmitglied

von der Fraktion GRÜN-alternativ

Herr Joachim Quaß	Ratsmitglied
-------------------	--------------

von der Fraktion Die Fraktion

Herr Andreas Wagner	Ratsmitglied
---------------------	--------------

von der Verwaltung

Herr Andreas Apsel	Erster und Technischer Beigeordneter
Frau Dana Frey	Dezernat III
Herr Daniel Hartenstein	Fachbereich 5
Herr Bernd Küthen	Fachbereich 5

Gäste

David Madden	Büro Planersocietät
--------------	---------------------

Schriftführerin

Frau Christina Ruban	Fachbereich 5
----------------------	---------------

es fehlen:

von der CDU-Fraktion

Herr Andreas Harms

Ratsmitglied

anwesend bis 19:00 Uhr

Herr Thomas Jung

Ratsmitglied

Frau Norma Köser

Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion

Herr Michael Bertholdt

Ratsmitglied

von der Fraktion UWG/Freie Wähler

Herr Hartwig Spetsmann

Sachkundiger Bürger

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellt Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde.

Er bittet die Ausschussmitglieder um Einverständnis zur Erweiterung der Tagesordnung um die Tagesordnungspunkte:

3.1 Antrag der Fraktion Die Fraktion zur Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur

3.2 Anfrage der Fraktion Die Fraktion zur Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur

Öffentliche Sitzung

1 Einwohnerfragestunde

Frau Dr. Blaum fragt nach, ob im Bereich der Einmündung Poststraße/Johannes-Kirschbaum-Straße weitere Maßnahmen für Radfahrer zur Entschärfung dieses Unfallschwerpunktes geplant seien. Die von der Unfallkommission festgelegten Maßnahmen wurden und werden nun sukzessive umgesetzt.

Herr Hartenstein berichtet, dass die Stadt im regelmäßigen Austausch mit der Unfallkommission stehe. Diese entscheide darüber, ob weitere Maßnahmen erforderlich seien. Die von der Unfallkommission festgelegten Maßnahmen wurden und werden nun sukzessive umgesetzt.

Frau Dr. Blaum erkundigt sich, ob die Möglichkeit bestehe, im Rahmen des nächsten Öko-Marktes die Papp-Scheibe Pedalomter den Bürger und Bürgerinnen zur Verfügung zu stellen.

Frau Frey sichert dies zu.

2 Vorstellung des finalen Entwurfs des Mobilitätskonzeptes durch das Büro Planersocietät

Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding begrüßt Herrn David Madden vom Büro Planersocietät.

Anhand von Folien, die dem Protokoll beigelegt sind, stellt er Grundlegendes zum Mobilitätskonzept, die Arbeits- und Beteiligungsprozesse, die Ziele und Maßnahmen, die Wirkungen und Auswirkungen (Prognose-Null-Fall 2035) sowie das Handlungs- und Umsetzungskonzept des Mobilitätskonzeptes vor.

Im Anschluss an die Präsentation diskutiert der Ausschuss über das Mobilitätskonzept.

Als Ergebnis der Diskussion lässt sich festhalten, dass die Fraktionen bis zum 30.06.2023 die Möglichkeit haben, Anmerkungen und Änderungen zu den Zwischenergebnissen des Mobilitätskonzeptes an das Büro Planersocietät einzureichen. Diese sollen dann in das Endergebnis des Mobilitätskonzeptes eingebaut und kenntlich gemacht werden (synoptische Darstellung), damit für alle Beteiligten die Veränderungen gegenüber dem Status quo ersichtlich werden. Nach Möglichkeit sollen aber auch die Veränderungen, die sich aus dem letzten

Lenkungs- und Arbeitskreis zum Mobilitätskonzept ergeben haben, kenntlich dargestellt werden.

In der nächsten Ausschusssitzung am 12.09.2023 solle dann das Mobilitätskonzept final beschlossen werden.

3 Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur **Vorlage: FB5/0647/2023**

Ratsfrau Neukirchen begrüßt es, dass die Stadt beabsichtige, eine Richtlinie zur Errichtung von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Meerbusch einzuführen. Dadurch würde der Markt für alle potentiellen Anbieter offener werden und nicht nur die stm Ladesäulen errichten.

Ratsfrau Niegeloh begrüßt ebenfalls die Einführung einer Richtlinie zur Errichtung von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Meerbusch. Sie merkt an, dass eine mindestens zu 70%ige Auslastung einer E-Ladesäule zu hoch angesetzt sei, um dem Erlaubnisnehmenden eine Erlaubnis zu erteilen, auf derselben ausgewiesenen Fläche eine weitere E-Ladesäule zu errichten. Um es für den Erlaubnisnehmenden niederschwellig zu gestalten, sei ein Auslastungswert von 50% geeigneter.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel weist darauf hin, dass die Stadt in keiner Weise in den Markt zugunsten eines Anbieters von E-Ladesäulen eingreife. Derzeit sei es für Drittanbieter uninteressant E-Ladesäulen anzubieten, da diese auch auf das Stromnetz der Stadtwerke zurückgreifen müssen. Auch ein eigenes Stromnetz zu legen, sei sehr unwirtschaftlich.

Entsprechend der Richtlinie sei für die Errichtung der Ladesäule auf einer öffentlichen Fläche eine Sondernutzungserlaubnis auf vertraglicher Grundlage erforderlich. Auf das Erheben einer Sondernutzungsgebühr werde dabei verzichtet.

Eine gestufte Betrachtung des Auslastungswertes sei erforderlich, um zu verhindern, dass Dauerparker mit Ladestecker die ausgewiesenen Flächen nutzen. Die 70% Auslastung erscheine als erste Richtgröße sinnvoll, zumal man sich dabei auch an die Regelungen anderer Städte orientiere.

Ratsherr Gabernig fragt nach, warum über Nacht in der Zeit von 22:00 – 07:00 Uhr auf den ausgewiesenen Flächen die E-Fahrzeuge nicht geladen werden dürfen.

Herr Hartenstein erläutert, dass das Laden des E-Fahrzeuges in der aufgeführten Zeit erlaubt sei. Um eine regelmäßige Park-Fluktuation zu erwirken, sei werktags eine zeitliche Begrenzung des Ladevorgangs auf drei Stunden zwischen 07:00 – 22:00 Uhr festgelegt. Dadurch sei auch das nächtliche Parken möglich.

Ratsherr Wagner führt auf, dass der gestellte Antrag der Fraktion zur Richtlinie Anregungen und Vorschläge enthalte, die die Verwaltung bei der Ausarbeitung der Richtlinie aufgreifen könne. Er schlägt vor, sich mit Vertretern der Verwaltung zusammenzusetzen und sich zum Thema Ladeinfrastruktur auszutauschen.

Ratsherr Thywissen fragt nach, ob in der Nacht eine zeitliche Begrenzung des Ladevorgangs vorgesehen und bei Überschreitung dieser, eine Strafgebühr beabsichtigt sei.

Herr Hartenstein führt auf, dass die Stadt das nicht vorsehe, aber dies letztendlich vom Anbieter und dessen Betreibermodell abhängig sei.

3.1 Antrag der Fraktion Die Fraktion zur Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur

Ratsherr Wagner führt auf, dass es sich beim Tagesordnungspunkt 3 lediglich um eine Informationsvorlage handle. Aus diesem Grund werde der Antrag zurückgezogen.

3.2 Anfrage der Fraktion Die Fraktion zur Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur

Nach der Sitzung gibt Herr Hartenstein folgendes zu Protokoll:

1. 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.“

Der Hintergrund dieser Auflage sind mögliche Änderungen in den Anforderungen der Ladesäule selbst (Stecker, Bezahlmöglichkeiten, techn. Details) oder aber am Parkplatz (Z.B. Änderungen der Beschilderungen durch StVO).

2. Woraus leitet die Verwaltung in der Beschlussvorlage ab, dass Meerbusch eine „Spitzenrolle“ bei der Ladeinfrastruktur einnimmt?

2.1. Wie ist der Stand der öffentlichen Ladepunkte heute?

2.2. Und warum orientiert man sich nicht an den Städten, die Vorreiterrollen einnehmen?

Die Aussage „Spitzenrolle“ leitet sich ab aus der Graphik der von stm am 22.04.2021, TOP 5 vorgestellten Präsentation. Darin ist zu sehen, dass die Stadt Meerbusch vor den Städten Kaarst, Krefeld, Neuss, Mönchengladbach und Düsseldorf in der Anzahl der E-Ladesäulen pro Einwohner steht. Deshalb wurde dies auch so in der Vorlage formuliert: „Im Vergleich zu den umliegenden Städten Kaarst, Krefeld, Neuss, Mönchengladbach und Düsseldorf nimmt Meerbusch damit schon eine Spitzenrolle ein.“

Wie in der Vorlage zu lesen, ist der aktuelle Stand derzeit 42 Parkplätze für das Laden von E-Fahrzeugen. Des Weiteren werden in Kürze auf dem Dr. Franz-Schütz-Platz noch 4 weitere entstehen. Man orientiert sich sehr wohl an Städten die eine Vorreiterrolle einnehmen, deshalb wird auch diese Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur angestrebt.

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?

Eine Unterstützung der Gewerbetreibenden und des Einzelhandels bei der Installation von Ladeinfrastruktur besteht bereits durch diverse Fördermöglichkeiten des Landes und des Bundes. Ein 24/7 Betrieb und die öffentliche Zugänglichkeit obliegt jedoch auf den fiskalischen Flächen dem Grundstückseigentümer bzw. Betreiber der Anlage.

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,“?

Ausschreibungen sind zeitlich punktuelle Interessensbekundungen der Stadt. Passt diese zeitliche Bekundung nicht mit den zeitlichen Plänen der Infrastrukturbetreiber zusammen, ist von einer geringen Beteiligung bei einer Ausschreibung auszugehen. Bei der vorliegenden Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wurde das Prozedere möglichst niederschwellig gewählt. Eine Ausschreibung würde zum einen bei der ausschreibenden Stelle (Stadt) aber auch bei dem Angebot abgebenden Unternehmen einen deutlich höheren Formalismus auslösen. Die weitere Gestaltung der Ladeinfrastruktur an den von der Stadt gewünschten Stellen ist nach wie vor möglich, z.B. durch direkte Anfragen bei der stm.

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 seltenere 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?

U.a. wird diese Aussage im LadeLernTool im Kurs 2, Grundwissen Ladeinfrastruktur beschrieben:

„Das Alltagsladen erfolgt vor allem mit nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur“

Eine maßgeschneiderte Lösung für Nutzer der E-Mobilität, welche jedoch nicht am Arbeitsplatz oder zu Hause eine Ladeinfrastruktur besitzen, kann in dem vorgestellten Konzept nicht erbracht werden.

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)

Der Masterplan Ladeinfrastruktur II wurde berücksichtigt. In diesem werden zusammengefasst folgende Themen behandelt:

- die enge Verzahnung von Elektromobilität und Stromnetzen
- der Aufbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, also Lkw und Busse
- die schnelle und möglichst unbürokratische zur Verfügung Stellung der erforderlichen Flächen
- die Mobilisierung privater Investitionen.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur II wurde berücksichtigt in Punkt 3., indem die schnelle und möglichst unbürokratische zur Verfügung Stellung der erforderlichen Flächen in das Konzept umgesetzt wurde. Die Kompensation von nicht genügend privat wirtschaftlich tragbaren Ladeangeboten kann im öffentlichen Straßenraum nicht abgedeckt werden. Für private Lösungsmodelle bei der Ladeinfrastruktur steht die stm zur Beratung und Projektumsetzung als Dienstleister zur Verfügung.

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?

Das LadeLernTOOL ist der Verwaltung bekannt.

8. Wurde zur Erstellung der Richtlinie das StandortTOOL genutzt?

8.1. Wenn ja, mit welchen Einstellungen?

8.2. Wenn nicht, warum nicht?

Mit dem TOOL können bestehende öffentliche und private E-Ladesäulen auf einer interaktiven Karte abgerufen werden. Dies wird bereits von der Verwaltung genutzt.

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?

Das FlächenTOOL ist der Verwaltung bekannt. Darin werden den flächenscharf möglichen Ladeinfrastrukturanbietern Flächen angeboten auf denen E-Ladesäulen errichtet werden können. Genau diese Funktion hat jedoch das Konzept mit der Anlage (Einteilung der Stadt in Flächenkacheln). Das TOOL kann beispielsweise gezielt genutzt werden, wenn für einen bestimmten Standort ein Betreiber gesucht werden soll. Um Investoren aktiv zur Stadt Meerbusch zu holen, wurde das vorgestellte Konzept mit der Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur erstellt. Für Standorte, welche privaten Investoren nicht zur Verfügung stehen, könnte auch zukünftig die stm als Dienstleister für die Stadt tätig werden. Jedoch ist auch hier immer eine gewisse Kosten-Nutzen-Betrachtung notwendig.

4 Anträge

Es liegen keine Anträge vor.

5 Anfragen

Es liegen keine Anfragen vor.

6 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle

Frau Frey berichtet, dass der Verlängerungsantrag der Stadt Meerbusch für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS) positiv beschieden worden sei. Die Übergabe der Verlängerungsurkunde für die nächsten sieben Jahre erfolge auf der Mitgliederversammlung am 26. Mai 2023. Bürgermeister Bommers werde die Verlängerungsurkunde entgegennehmen.

Frau Frey führt zudem auf, dass an der Gonellastraße, Ecke Eichendorffstraße in Lank-Latum die erste Mietstation für E-Lastenräder in Betrieb genommen worden sei. Eine weitere Mietstation solle in Kürze in Büderich aufgestellt werden.

7 Termin der nächsten Sitzung: 12. September 2023

8 Verschiedenes

Ratsfrau Niegeloh betont, dass die Fahrrad-Reparaturstationen im Stadtgebiet positiv angenommen werden. Sie fragt nach, ob die Möglichkeit bestehe, an den jeweiligen Standorten zusätzliche Flickenautomaten anzubringen.

Frau Frey erläutert, dass die Flickenautomaten Stromanschlüsse benötigen. Dies sei an den Standorten der Fahrrad-Reparaturstationen ohne weiteres nicht möglich.

Ratsherr Schoenauer ergänzt, dass eine Aufstellung solcher Automaten durch eine Firma mit Kosten verbunden und eine erhebliche Infrastruktur notwendig sei.

Ratsherr Quaß lobt die Anbringung der Dialogdisplays am Winklerweg.

Er merkt an, dass die Situation auf der Moerser Straße (L 137) unverändert sei und regt an, dort durch Straße NRW ein Hinweisschild aufzustellen, welches auf die Unebenheiten der Straße hinweise. Alternativ sei auch eine Beschilderung zur Geschwindigkeitsreduzierung zu überprüfen.

Ratsherr Wagner regt an, einen Vertreter der Stadtwerke für die nächste Sitzung des Mobilitätsausschusses einzuladen, um über den Sachstand des Ausbaus der Ladeinfrastruktur und der Entwicklung der E-Fahrzeuge in Meerbusch zu berichten.

Ratsfrau Niegeloh weist darauf hin, dass im Bereich Tilsiter Straße/Wasserstraße ein Schlagloch vorhanden sei, welches insbesondere bei Dunkelheit für Fahrradfahrende gefährlich sei.

Ausschussvorsitzender Dr. Niederding bedankt sich bei den Anwesenden und beendet die Sitzung.

Meerbusch, den 24. Mai 2023

Dr. Felix Nieberding
Ausschussvorsitzender

Christina Ruban
Schriftführer/in