



Josef Schmid
2. Bürgermeister
Leiter des Referats für
Arbeit und Wirtschaft

I. Bayernpartei Stadtratsfraktion

Rathaus

Datum
08.03.2018

Ladeinfrastruktur für E-Autos

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01060 von Herrn StR Johann Altmann, Herrn StR Dr. Josef Assal, Frau StRin Eva Maria Caim, Herrn StR Richard Progl, Herrn StR Mario Schmidbauer vom 14.12.2017, eingegangen am 14.12.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre schriftliche Anfrage nimmt Bezug auf die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Gemäß Zuständigkeit wurde der Antrag an mich weitergeleitet.

Zu den fünf konkreten Fragen Ihrer schriftlichen Anfrage kann ich Ihnen aufgrund der Stellungnahmen der Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG), des Referates für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN), des Kreisverwaltungsreferates (KVR) und meiner Sachbearbeiter Folgendes mitteilen:

Antwort auf Frage 1:

„Wie weit ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur bis jetzt vorangeschritten? Wie viele Ladesäulen sind im Stadtgebiet vorhanden? In welchen Gebieten gibt es noch „weiße Flecken“?“

In enger Zusammenarbeit mit den städtischen Referaten bauen die SWM/MVG die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge massiv aus. Grundlage ist das „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München“ (IHFEM). Bis Ende 2017 haben die SWM im Stadtgebiet 150 öffentliche Ladestationen mit jeweils 2 Lademöglichkeiten errichtet.

Herzog-Wilhelm-Str. 15
80331 München
Telefon: 089 233-25506
Telefax: 089 233-27966

Die SWM Ladesäulen stehen über das gesamte Stadtgebiet verteilt in allen Stadtbezirken und befinden sich oft in unmittelbarer Umgebung zu weiteren Mobilitätsangeboten wie der U-Bahn und dem öffentlichen Mietradsystem MVG Rad. Aufgrund der Einwohnerdichte und des fehlenden privaten Parkraums ist der Bedarf nach öffentlicher Ladeinfrastruktur innerhalb des Mittleren Rings am höchsten. Zudem herrscht im Innenstadtbereich eine hohe Nachfrage nach Carsharing-Fahrzeugen.

Im Stadtgebiet gibt es zusätzlich rund 80 Ladestationen anderer Betreiber, die auf Privatgrund mit öffentlicher Zugänglichkeit stehen.

Antwort auf Frage 2:

„Wie sehr sind die aktuell vorhandenen öffentlichen Ladesäulen für E-Autos ausgelastet?“

Die Evaluation der Nutzung für das Jahr 2017 liegt zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor. Sie ist im Zuge der Maßnahme für öffentliche Ladeinfrastruktur aus der IHFEM 2015 – Mittelschichtung sowie dem Grundsatzbeschluss zum IHFEM 2018 für das Jahr 2018 vorgesehen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im Masterplan für öffentliche Ladeinfrastruktur im Rahmen des IHFEM prognostizierte – nicht bereits vorhandene – Nutzungsbedarfe Grundlage des Ausbaus bilden. Damit geht die LHM zusammen mit den SWM in Vorleistung, um das „Henne-Ei-Problem“ zu lösen und den Markthochlauf von Elektromobilen durch Vorrüstung von Ladeinfrastruktur zu unterstützen. Da E-Carsharing eine wesentliche Nutzergruppe für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur darstellt, wurde innerhalb der E-Allianz im Steuerkreis Inzell die Grundauslastung von 3 E-Carsharing-Fahrzeugen pro Ladesäule vereinbart. Aktuell befinden sich 85 BMW i3 in der Flotte von DriveNow.

Antwort auf die Frage 3:

„Wie oft werden die Parkplätze an den Ladesäulen durch unberechtigt abgestellte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor blockiert?“

Mangels geeigneter technischer Möglichkeiten kann das KVR aktuell keine qualifizierte Aussage über die Häufigkeit der Verparkung von besonderen Parkplätzen vor Elektroladesäulen (sog. Ladepunkten) treffen.

Antwort auf die Frage 4:

„Wie werden diese Fälle geahndet und welche Handhabe hat die Landeshauptstadt München in diesen Fällen?“

Aktuell befindet sich nur etwa die Hälfte aller bislang errichteten und in Betrieb genommenen Elektroladesäulen im Überwachungsbereich der Kommunalen Verkehrsüberwachung; die andere Hälfte fällt in den Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München. Die Kontrolle der Ladepunkte vor Elektroladesäulen bildet einen Überwachungsschwerpunkt. Im Fall von Parkverstößen werden Verwarnungen von 15 Euro (Parken bis zu einer Stunde) bzw. 25 Euro (Parken länger als eine Stunde) erteilt. Die Höhe der Verwarnungen richtet sich unter Berücksichtigung

sichtigung des verwendeten Verkehrszeichens nach dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog, der diese verbindlich festlegt. Das etwaige Abschleppen von verbotswidrig geparkten Fahrzeugen ist ausschließlich eine polizeiliche Maßnahme; das KVR wird hier gegenwärtig nicht tätig.

Antwort auf die Frage 5:

„Warum werden öffentliche E-Ladesäulen in reinen Wohnsiedlungen errichtet, in den jeder Bewohner über eine Garage und eigene Stromanschlüsse verfügt? (s. Beispielfoto)“

Das von Ihnen im Foto angeführte Beispiel in der Gronsdorfer Str. 2 liegt im Übergangsbereich von dichtem Geschosswohnungsbau zu Gebieten mit aufgelockerter Bebauung. Unmittelbar westlich der St.-Veit-Straße konnte u.a. infolge von straßenbegleitenden Radwegen, Baumgräben, zu engen Gehwegen sowie Stellflächen, welche nicht im Eigentum der LHM liegen, kein geeigneter Standort gefunden werden. In einem fußläufigen Einzugsbereich mit einem Radius von 250 m sind mehr als 2.100 Einwohner wohnhaft; bei einem Radius von 500 m werden bereits über 7.500 Personen erreicht.

Grundsätzlich ist ein Laden von Fahrzeugen auf Privatgrund anzustreben. Das Referat für Gesundheit und Umwelt bietet im Rahmen von IHFEM hierfür Fördermöglichkeiten für Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer. Das Aufladen eines E-Fahrzeuges ist in der Praxis derzeit mit nicht unerheblichen Umsetzungsschwierigkeiten verbunden, welche oft außerhalb des eigenen Wirkungsbereichs liegen und somit von der Nutzung von E-Fahrzeugen abhalten.

Hierzu zählen beispielsweise:

- gemietete Wohnungen, Häuser oder Stellplätze (z.B. in Tiefgaragen) bei denen der Eigentümer/die Eigentümerin trotz IHFEM-Förderprogramm keine Notwendigkeit der Ertüchtigung sieht,
- Gemeinschaftsgaragen, welche zum Erstellungszeitpunkt ohne Stromanschluss ausgeführt wurden oder
- Gebäude, für welche zum Erstellungszeitpunkt keine bzw. eine andere Stellplatzverordnung galt.

Ferner werden die Ladesäulen ebenfalls für Besucherinnen und Besucher errichtet, welche in aller Regel ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen.

Aus oben genannten Gründen ist die Errichtung von Ladesäulen auch in reinen Wohnsiedlungen sinnvoll, um grundsätzlich die Möglichkeit zur Umstellung des Fahrzeugantriebs zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen

- II. Abdruck von I.
an das Direktorium-HA II/V 1
an RS/BW
an PLAN-HAI-31
an KVR-III/111
an SWM
z.K.

III. Wv. FB II, SG 2

Josef Schmid