

Elektromobilität – Ladesysteme vereinheitlichen

Antrag Nr. 14-20 / A 04047 der BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion
vom 03.05.2018, eingegangen am 03.05.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13606

1 Anlage

Beschluss des Umweltausschusses <>
vom 28.05.2019 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

In ihrem Antrag (Anlage 1) fordert die Bayernpartei, dass „der Oberbürgermeister sich bei den deutschen PKW-Konzernen dafür einsetzt, dass diese die Ladestrukturen ihrer Elektrofahrzeuge vereinheitlichen. Insbesondere soll erreicht werden, dass die Ladebuchsen künftig nur noch auf der rechten Fahrzeugseite verbaut werden.“

Der Antrag wird damit begründet, dass einheitliche Ladesysteme und herstellerübergreifend kompatible Kabel und Stecker wesentlich zur Nutzerfreundlichkeit von Handys, Tablets oder Elektroautos beitragen. Ein einheitliches, einfach zu handhabendes Ladesystem wäre ein deutlicher Anreiz für die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs und damit ganz im Sinne der Landeshauptstadt München, die bekanntermaßen die E-Mobilität massiv fördern will.

Im Rechtsverkehr würden Ladekabel, die um das Fahrzeug herumgeführt werden müssen, eine Stolperquelle darstellen – und besonders in engeren Straßen kann es für Personen, die zum „tanken“ im Straßenraum stehen, gefährlich werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Eine einheitliche Ladeinfrastruktur ist für die weitere Verbreitung der Elektromobilität unerlässlich. In der Anfangszeit der Elektromobilität vor ca. zehn Jahren gab es zunächst viele verschiedene Standards und Steckerarten. Seit der Ausgabe der internationalen Norm IEC 62196 (vgl. hierzu auch: Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) hat sich jedoch in Europa mit dem Combined Charging System (CCS) ein Standard durchgesetzt, der von allen Herstellern, die auf dem europäischen Markt aktiv sind, angeboten wird. In Deutschland wurde dieser Standard als DIN EN 62196

eingeführt. Hierdurch wird das Laden mit Wechselstrom bis zu 43 kW mit dem Typ 2 Stecker ermöglicht (AC-Laden, siehe Abbildung 1). Ebenfalls möglich ist das Laden mit Gleichstrom bis zu 400 kW mit dem Combo 2 Stecker (DC-Laden, siehe Abbildung 1).

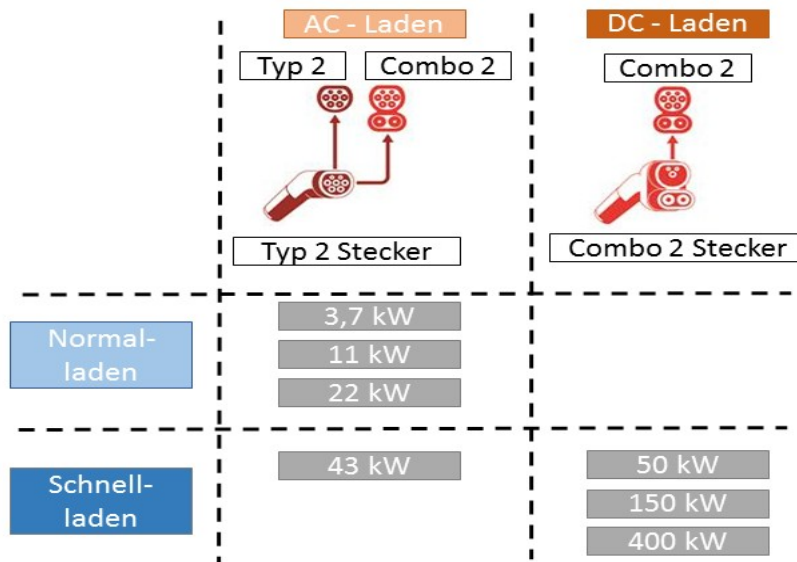


Abbildung 1: CCS Ladestandard mit Ladeleistung

Auch Hersteller wie Tesla und Nissan haben als eine der letzten Autohersteller ihre neuen Modelle (Nissan Leaf, Tesla Model 3) mit dem CCS Standard versehen. Tesla rüstet darüber hinaus auch die entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen installierten Tesla Supercharger mit den entsprechenden Combo 2-Steckern nach. Damit gibt es bereits einen einheitlichen Ladestandard in Europa, dem sich alle Autohersteller angeschlossen haben. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04047 wird insoweit bereits jetzt entsprochen.

Die Position des Ladeanschlusses auf der Fahrzeugseite ist bei Elektrofahrzeugen deutlich flexibler als der Tankstutzen bei Verbrennern, da der Strom einfach durch Kabel an den gewünschten Ort im Fahrzeug geleitet werden kann. Damit ergibt sich keine erforderliche Raumnähe zwischen Akku und Ladeanschluss beim Fahrzeug. Auf dem Fahrzeugmarkt gibt es derzeit verschiedene Ausführungen von Herstellern. Die Ladeanschlüsse sind bei manchen Herstellern links bzw. rechts analog zum Tankdeckel bei Verbrennern. Es gibt aber auch andere Ansätze wie beispielsweise vorne in der Mitte oder als Teil der Rückleuchte.

Welche Variation für die jeweilige Nutzerin bzw. den jeweiligen Nutzer am besten ist, lässt sich aktuell noch nicht sagen. Hier spielen sowohl der Heimplatz, bzw. der Ladepunkt beim Arbeitgeber eine Rolle als auch die Häufigkeit mit der an Schnellladesäulen mit angeschlagenem Kabel geladen wird. Eine optimale Position für den Ladeanschluss bei Fahrzeugen lässt sich daher nicht bestimmen. Ob in Zukunft neue Fahrzeuge noch

konduktiv geladen werden oder sich das induktive Laden ohne Kabel auf dem Markt durchsetzt, ist derzeit noch nicht abzusehen.

Aus den oben genannten Gründen ist eine Festlegung der Position des Ladeanschlusses bei Elektrofahrzeugen zum aktuellen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Somit kann dem Antrag der Bayernpartei nicht entsprochen werden.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Jens Röver, das Büro des Oberbürgermeisters sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat nimmt den Vortrag der Referentin zur Kenntnis.
2. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04047 „Elektromobilität – Ladesysteme vereinheitlichen“ ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB

- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).