



I. An den Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 22
Aubing – Lochhausen - Langwied
Herr Sebastian Kriesel
Landsberger Straße 486

81241 München

MOR-GB1-2

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon
Telefax:
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

27.01.2021

Elektromobilität im Stadtbezirk 22
Antrag Nr. 20-26 / B 00971 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirks vom 29.09.2020.

Sehr geehrter Herr Kriesel,

der Bezirksausschuss möchte im Antrag vom 29.09.2020 vom Stadtrat, Stadtverwaltung und städtischen Unternehmen wissen, inwieweit der Stadtbezirk Aubing – Lochhausen – Langwied für die Verkehrswende gerüstet ist (siehe hierzu 1.). Der Anteil der akkubetriebenen Elektrofahrzeuge werde durch diese in den nächsten Jahren sehr stark zunehmen. Fehlende Lademöglichkeiten würden künftig für viele Mitbürger ohne eigenen Stellplatz zu einer erheblichen Mobilitätseinschränkung führen oder den Wechsel auf ein E-Fahrzeug erschweren. Der Besitz eines Kraftfahrzeug solle jedoch auch künftig allen Bevölkerungsschichten offenstehen.

Zudem wünscht sich der Bezirksausschuss von der Landeshauptstadt München diesbezüglich klare Ziele und Maßnahmen (siehe hierzu 2.).

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des § 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der mein Referat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Zu den im Einzelnen gestellten Fragen und zur Kommentierung der aufgeführten Wünsche wurde das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU), das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN), das Referat für Bildung und Sport (RBS) sowie die Stadtwerke München GmbH (SWM) eingebunden. Folgendes kann ich Ihnen zu den einzelnen Punkten mitteilen:

1. Fragen:

a) *Wie viele öffentliche Ladepunkte mit wie vielen Ladeanschlüssen existieren momentan im Stadtbezirk 22?*

Der Stadtbezirk 22 verfügt aktuell über 12 Standorte mit 14 öffentlichen Ladesäulen; also insgesamt 28 öffentliche Ladepunkte. Drei öffentliche Ladesäulen befinden sich dabei auf Privatgrund. Dies betrifft den Standort in der Freienfelsstraße sowie die P&R-Anlage Lochhausen. An den Smarter-Together-Mobilitätsstationen in Neuaubing-Westkreuz sind zudem zehn Ladepunkte exklusiv für E-Carsharing-Fahrzeuge reserviert. Das Angebot wird ergänzt durch öffentlich zugängliche Ladepunkte auf Privatgrund, wie zum Beispiel beim Baumarkt Hornbach, bei EUROMASTER, Nelhiebel oder Würth (vgl. www.moovility.me).

b) Liegen Zahlen zu den privaten Ladepunkten vor? Wie viele Haushalte haben eine eigene Lademöglichkeit?

Eine abschließende Zahl der privaten Ladepunkte in den Münchner Haushalten bzw. den Haushalten des Stadtbezirks 22 liegt der Münchner Stadtverwaltung nicht vor. Einen stadtweiten Eindruck vermittelt die Zahl der im Rahmen des Programms „München e-mobil“ durch das RKU geförderten privaten Ladeinfrastruktureinrichtungen. Diese liegt aktuell im gesamten Stadtgebiet bei 1.098. Eine nach Stadtbezirken differenzierte Erfassung findet nicht statt.

c) Wie viele öffentliche Ladepunkte befinden sich im Stadtbezirk momentan in der konkreten Ausplanung?

Momentan befinden sich im Stadtbezirk 22 keine in der konkreten Ausplanung.

Allerdings hat die Landeshauptstadt München mit Partnern beim Bund erfolgreich einen Förderantrag für das Projekt „München elektrisiert – Me“ beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) im Rahmen des „Sofortprogramm Saubere Luft“ gestellt und erhält rund 7 Mio. Euro aus Berlin (Gesamtvolumen des Projekts: rund 10 Mio. Euro).

Im Rahmen des Projekts werden zwei für die Landeshauptstadt München wichtige Bereiche des Aufbaus von Ladeinfrastruktur zusätzlich gefördert und wissenschaftlich begleitet.

Mit dem Förderprogramm „Laden in München“, das im Laufe des Projekts erarbeitet und umgesetzt wird, werden großvolumige Ladeinfrastrukturprojekte, vornehmlich in Gewerbebetrieben sowie in öffentlich zugänglichen Parkhäusern in München, mit Zuschüssen gefördert. Weiterhin soll der Aufbau und der Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur auf städtischem Grund durch private Anbieter in Form einer „Konzessionsvergabe“ erfolgen. Mit den Maßnahmen sollen in München bis 30.09.2022 bis zu 3.500 neue Ladepunkte entstehen.

d) Gibt es bereits Planzahlen für die Jahre 2025 und 2030?

Bezogen auf das gesamte Stadtgebiet und das Programm „München elektrisiert“ sind bis zu 2.800 Ladepunkte im öffentlichen Raum geplant.

e) Wie viele Anträge aus dem Stadtbezirk 22 wurden bereits im Rahmen des „Förderprogramms Elektromobilität in München“ genehmigt? Wie verteilen sich die genehmigten Anträge auf die verschiedenen Fördermöglichkeiten (Ladeinfrastruktur,

Fahrräder, PKWs etc)?

Wie bereits unter 1b erwähnt, erfasst das RKU die im Rahmen des Programms „München emobil“ geförderten Anträge nicht nach Stadtbezirken differenziert. Eine Aussage ist daher nur für das gesamte Münchner Stadtgebiet möglich. Seit Start des Förderprogramms im Jahr 2016 wurden insgesamt 10.388 Anträge gefördert, davon 1.098 für Ladeinfrastruktur.

f) Wie häufig werden die MVG eRad in Anspruch genommen? Wie hoch ist hierbei die Auslastung?

Für 2020 liegen der SWM noch keine finalen Zahlen vor, weshalb sich im Folgenden auf das Jahr 2019 bezogen wird. Insgesamt wurde das eRad 703 mal im Smarter Together-Projektgebiet genutzt. Die Auslastung ist demnach gering. Wie zu erwarten unterscheiden sich bei der Nutzung jedoch die Sommer- und Wintermonate deutlich. Auch gibt es signifikante Unterschiede zwischen den einzelnen Stationen. So werden mit großem Abstand die meisten Räder an der Mobilitätsstation am Westkreuz ausgeliehen und andere Stationen weniger bis kaum genutzt. Die SWM geht im Jahr 2020 von leichten Steigerungen aus, auch durch das Fahrverhalten der Kunden in der Corona-Krise.

g) Gab es bereits im Stadtbezirk Absagen oder Verzögerungen durch die SWM aufgrund von mangelnden Kapazitäten (technisch oder personell) bei der Bereitstellung eines stärkeren Hausanschlusses für die Errichtung einer Ladesäule? Wenn ja, wie viele? Wie hoch ist momentan die durchschnittliche Wartezeit zwischen Beantragung und Bereitstellung?

Nein, es gab keine Absagen oder Verzögerungen. Entsprechend §19 (2) Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) sind die Ladesäulen vor Inbetriebnahme bei den SWM anzumelden. Den Betrieb der Ladesäule muss die SWM nur dann zustimmen, sofern die Summen-Bemessungsleistung von 11 kW bzw. 12 kVA je Anlage überschritten wird. Diese Netzanschlussanmeldungen werden i.d.R. innerhalb von 4 Wochen von den SWM beantwortet.

h) In welchen Straßen(abschnitten) im Stadtbezirk 22 könnten aktuell keine neuen Anschlüsse (bzw. Kapazitätserweiterungen) für Ladesäulen zur Verfügung gestellt werden?

Das Energieversorgungsnetz der SWM ist für den aktuellen Bedarf der Kunden einschließlich Reserven ausgelegt und wird bedarfsgerecht verstärkt sowie erweitert. Da grundsätzlich jede vom Kunden beantragte Leistung bereitgestellt werden kann, ist es nicht möglich, für jeden einzelnen Straßenzug die verfügbare Leistung anzugeben. I.d.R. besteht die Möglichkeit, Ladesäulen kleinerer Leistung (11 kW) im gesamten Stadtbezirk 22 zu betreiben. Ladesäulen größerer Leistung z. B. Super-Charger sind netztechnisch gesondert zu betrachten. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass neben der netztechnischen Prüfung durch die SWM, die elektrische Kundenanlage vom beauftragten Elektroinstallateur des Kunden bewertet und bei Bedarf entsprechend angepasst bzw. erneuert werden muss. Die Bewertung möglicher Netzrückwirkung erfolgt nicht nur bei Ladesäulen, sondern trifft auf alle elektrischen Verbrauchsgeräte größerer Leistung zu, die vom Eigentümer bzw. Planer oder Errichter der

Anlage beim Netzbetreiber anzumelden sind. Ziel dieser Vorgehensweise ist, frühzeitige Erkennung und Vermeidung von Netzurückwirkungen und deren negativen Beeinträchtigung angeschlossener Stromkunden z. B. durch Spannungsschwankungen.

Das Mobilitätsreferat fügt diesen Ausführungen hinzu, dass im Zentrum von Aubing (z.B. Altostraße, Ubostraße) eine Errichtung von Ladeinfrastruktur aufgrund der zu geringen Gehwegbreite nicht umsetzbar sind.

i) Wie viele Lademöglichkeiten werden prozentual zur Gesamtzahl der Stellplätze in den neuen Gebäuden der städtischen Wohnungsbaugesellschaften in Freiham errichtet?

Die GEWOFAG rüstet im Neubau (so auch in Freiham) 10% der Stellplätze für E-Ladeinfrastruktur vor (Freier Platz für Zählerinfrastruktur, Leitungsdurchführungen, Leitungsverlegung bis zu den Stellplätzen). Die eigentliche Ausstattung, z.B. mit Wallboxen, geschieht erst im Bedarfsfall und im Einvernehmen mit dem Nutzer. Mit Einführung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) wird es hier natürlich zu einer Ausweitung kommen, die auch spätere Bauabschnitte in Freiham betreffen wird.

Die bei dieser Frage ebenso eingebundene städtische Wohnungsgesellschaft GWG teilt mit, dass für das im Rahmen von Mobilitätskonzepten vorgesehene Car-Sharing bezüglich der abrufbaren Leistung je drei Ladestationen à 11 kW vorgesehen sind. Darüber hinaus ist es möglich, über intelligente Stromzähler für einzelne Mieter auf Antrag der Mieter Ladestationen mit 4,5 kW über die SWM bereitzustellen.

j) Wie viele Lademöglichkeiten bestehen prozentual zur Gesamtzahl der Stellplätze im Bildungscampus Freiham?

Am Bildungscampus Freiham ist eine Tiefgarage mit 100 Stellplätzen ansässig. Aktuell stehen dort zwar noch keine Lademöglichkeiten zur Verfügung, jedoch sind zwei Ladesäulen für Fahrzeuge des Baureferats in Planung. Sobald die Ladesäulen errichtet sind, können städtische Beschäftigte laut Beschluss des Stadtrates vom April 2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13748 vom 10.04.2019) diese Ladesäulen für Ihre privaten Elektro- oder Hybridfahrzeuge kostenlos nutzen, sofern der Arbeitsbetrieb nicht beeinträchtigt wird und die Stromversorgung ausreichend ist.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Nachfrage befasst sich das RBS aktuell mit der Fragestellung, ob und wie zukünftig darüber hinausgehende Lademöglichkeiten an Bildungsimmobilen zur Verfügung gestellt werden können. Insbesondere ist die konkrete Ausgestaltung der Benutzung einer solchen Infrastruktur in rechtlicher, technischer und organisatorischer Hinsicht noch eingehend zu untersuchen. Aufgrund der Komplexität der Thematik und stetig ändernden gesetzlichen Rahmenbedingungen wird diese Prüfung noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

2. Ziele & Maßnahmen:

a) Stärkung Naherholungsgebiet „Langwieder See“: An den beiden Parkplätzen (Kreuzkapellenstr. und Goteboldstr.) des Langwieder Sees sollen jeweils mind. zehn Lademöglichkeiten für E-Bikes und zwei Ladestationen für Kraftfahrzeuge durch die SWM errichtet werden.

Da sich die Flächen am Naherholungsgebiet Langwieder See nicht in städtischen Grundbesitz befinden, ist die Landeshauptstadt München an diesem Standort nicht befugt die Errichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes und Kraftfahrzeuge zu veranlassen.

(Falls Sie in Ihrem Stadtbezirk noch weitere Wunschstandorte für Ladestationen haben, können diese gerne auch an elektromobilitaet.plan@muenchen.de gemeldet werden. Hilfreich sind dabei eine Ortsangabe (gerne auch ein Bild mit örtlicher Beschilderung, o.ä.) sowie eine kurze Begründung, weshalb eine Ladesäule dort als besonders geeignet angesehen wird.)

Dessen ungeachtet bieten die SWM / MVG keine Ladeinfrastruktur für private Kleinstfahrzeuge (etwa E-Bikes oder E-Scooter) im öffentlichen Raum an, da die urbanen Streckenprofile in der Regel keine Zwischenladung benötigen (die Reichweite aktueller E-Bikes liegt über 40 km), es bisher keinen Industriestandard für Ladegeräte / Ladestecker gibt, bestehende Ladesysteme meist nicht über die für das Laden im Freien erforderliche Schutzklasse bei Nässe verfügen und keinen Diebstahlschutz aufweisen.

Bzgl. der Errichtung weiterer Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum in München ist hier zudem noch zu erwähnen, dass die weitere Errichtung und Betrieb von öffentlichen Ladeinfrastruktureinrichtungen in München aktuell europaweit ausgeschrieben wird. Angesichts dieser Ausschreibung können die SWM derzeit keine weiteren Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum errichten.

b) Die S-Bahn Haltestelle in Lochhausen soll neben der Ladestation für E-Bikes auch zwei Lademöglichkeiten für Kraftfahrzeuge erhalten.

An der S-Bahn Haltestelle Lochhausen wurden bereits zwei Ladestationen errichtet (P&R Parkplatz, Adresse Lochhausenerstr. 215 und 215a).

c) Die proprietären Ladestationen der MVG eRad sind durch einen offenen Standard zu ersetzen, damit auch private E-Bikes geladen werden können. Falls es technisch nicht umsetzbar ist, sollen zumindest alternative Lademöglichkeiten installiert werden.

Hier wird auf die Antwort zu 2 b) verwiesen.

Langfristige Maßnahmen:

d) Jeder fünfte öffentliche Parkplatz (entspricht 20%) in Wohngebieten ist bis 2025 mit einer Lademöglichkeit zu versehen. Ab 2030 soll jeder dritte Parkplatz einen solchen Anschluss haben.

Die SWM gehen davon aus, dass auch langfristig bis zu 85 Prozent des Ladebedarfes zuhause und/oder am Arbeitsplatz gedeckt werden kann. Im Gegensatz zu öffentlichen

Ladeeinrichtungen können sich private Ladelösungen wettbewerbsfähig durchsetzen und der Markt dafür entwickelt sich derzeit. Ergänzt wird das Laden zuhause und/oder am Arbeitsplatz im Wesentlichen durch die „Tankstellen der Zukunft“ (HPC) und das „Zwischendurch laden“ (z.B. beim Einkauf). Dabei kann auch weiterhin ein punktueller und zielgerichteter Zubau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sinnvoll sein, beispielsweise an hochfrequentierten Standorten. Allerdings gilt es dabei, die Akzeptanz für E-Mobilität in der Bevölkerung zu sichern.

e) Alle Straßen mit signifikanter Wohnbebauung sollen mit genügend Leitungskapazitäten versehen werden, damit zwischen Beantragung und Bereitstellung durch die SWM weniger als vier Wochen vergehen.

Gerade im Zuge von Neubauten, Verdichtung und der Installation von Ladeinfrastruktur werden je Grundstück höhere Leistungen als heute benötigt. Diese benötigte Leistung variiert stark von den Anforderungen und Planungen des Bauherrn und kann von den SWM nicht im Voraus prognostiziert werden. Unser Ziel ist ein effizienter Netzbetrieb. Ein flächendeckendes, pauschales Vorhalten größerer Leistungskapazitäten im Netz würde zu Ineffizienzen führen und unnötig zu einer Steigerung der Netzentgelte beitragen.

Ich hoffe ich konnte Ihre Fragen hinlänglich und zur Ihrer Zufriedenheit beantworten und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Dr. Fabian Schütte