



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

FDP-Fraktion
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrats
Robert Malorny

GZ: (OB) 6 66.1

Datum: 11. JULI 2022

Öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Autos AF2270/22

Sehr geehrter Herr Malorny,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung besteht, weil sie entgegen § 19 Abs. 1 GO SR nicht „knapp gehalten“ ist und weil sie keine einzelne Angelegenheit im Sinne von § 28 Abs. 6 SächsGemO betrifft.

Die hinterfragten Konstellationen mögen zwar die Steuerung eines Unternehmens betreffen, an dem die Landeshauptstadt Dresden beteiligt ist, sind jedoch jedenfalls in der hier gebotenen Gesamtschau auf einen ganz allgemeinen Überblick gerichtet. Sie erfüllen nicht die vom Sächsischen Oberverwaltungsgericht entwickelte Definition einer einzelnen Angelegenheit als „konkreter Lebenssachverhalt“ (SächsOVG, Urteil vom 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28: „Ein konkreter Lebenssachverhalt ist dann gegeben, wenn er nach Ort, Zeit und dem Kreis der eventuell betroffenen Personen bestimmbar ist; dabei muss zwischen diesen Elementen eine inhaltliche Verbindung vorhanden sein.“). Zudem muss der Sachverhalt „überschaubar“ sein; SächsOVG, Urteil vom 6. Juli 2021, 4 A 691/20, Rn. 33, 34. Auch nach dem allgemeinen Sprachgebrauch ist ein Bezug der Anfrage zu einem ganz bestimmten Ereignis, Vorfall oder Geschehen erforderlich; vgl. VG Chemnitz, Urteil vom 6. November 2013 (1 K 549/13). Daran fehlt es bei dieser auf allgemeine Ausforschung gerichteten Anfrage.

Soweit ich ein eigenes Interesse an der Beantwortung der Anfrage habe, beantworte ich diese ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen wie folgt:

„Ein Baustein zur Verminderung des CO₂-Ausstoßes sowie der Feinstaubemission in den Städten ist die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrzeugen. Neben den hybrid-elektrischen Fahrzeugen ist in den vergangenen Jahren durch Verbesserungen bei der Reichweite, größere gesellschaftliche Akzeptanz und steigende Kraftstoffpreise auch die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen wesentlich gestiegen; eine weitere Zunahme solcher Fahrzeuge in Dresden ist zu erwarten. Dadurch entstehen selbstverständlich auch größere Bedarfe bei der Ladeinfrastruktur. Während E-Autos

von Eigenheimbesitzern regelmäßig „zu Hause“ geladen werden können, sind Bewohner von Mehrparteienhäusern häufig auf Ladestationen im öffentlichen Raum angewiesen. Dazu habe ich folgende Fragen:

1. „An welchen Standorten in der Stadt beabsichtigt die SachsenEnergie bis zum Jahr 2025 die Errichtung weiterer Ladesäulen {AC/DC/HPC}?“

Über die intermodalen Mobilitätspunkte mit AC-, DC- und HPC-Ladeinfrastruktur hinaus gibt es von Seiten SachsenEnergie keine konkreten Standortplanungen bis 2025.

2. „An welchen der folgenden Standorte ist die Errichtung von Ladesäulen vorgesehen?“

- a. Zwickauer Straße Höhe Hausnummer 111
- b. Georg-Schumann-Straße Höhe Hausnummer 20
- c. Blumenstraße Höhe Hausnummer 93
- d. Arnoldstraße
- e. Hertelstraße 21
- f. Semperstraße
- g. Oederaner Straße 19
- h. Clausen-Dahl-Straße 28
- i. Kesselsdorferstraße 197
- j. Heinrich-Beck-Straße 2
- k. Bautzener Straße 4
- l. Tichatschekstraße ggü Hausnummer 43
- m. Wartburgstraße 8
- n. Schlehenstraße 23
- o. Westendestraße Höhe Hausnummer 14“

Als Anlage ist eine Übersichtskarte über das gesamte Stadtgebiet zu den von Ihnen angefragten Standorten (rot markiert), der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden für Wohnungsgenossenschaften (grün markiert) und bestehende (gelb markiert) bzw. geplante (grau markiert) MOBipunkte beigefügt.

3. „Welche Gründe sprechen gegebenenfalls gegen die Errichtung von Ladesäulen an den genannten Standorten?“

Für private, batterieelektrische Fahrzeuge wird der Bedarf der Versorgung ermittelt. Die Ergebnisse sollen in die Entwicklung der Elektromobilitätsstrategie der Landeshauptstadt Dresden einfließen. Daher können wir derzeit keine standortkonkrete Antwort geben.

4. „Wie viele Anträge auf Sondernutzung für die Errichtung von öffentlichen Ladesäulen wurden in den Jahren 2020, 2021 und 2022 bisher gestellt? Wie viele Standorte und Ladesäulen wurden dabei in den jeweiligen Jahren beantragt?“

Außerhalb des Projektes MOBipunkte erreichten die Landeshauptstadt Dresden folgende Anträge auf Errichtung von Ladesäulen.

Jahr	Anzahl Anträge auf Sondernutzung	Anzahl beantragte Standorte	Anzahl beantragte Ladesäulen
2020	Anträge 3	Anträge 3	Anträge 3
2021	Anträge 12	Anträge 12	Anträge 12
2022	Anträge 0	Anträge 0	Anträge 0

5. „Für wie viele der beantragten Standorte wurde eine Sondernutzungserlaubnis erteilt?“

In den Jahren 2020, 2021 und 2022 wurden keine diesbezüglichen Sondernutzungserlaubnisse erteilt.

6. „Wie viele der genehmigten Standorte wurden von der SachsenEnergie beantragt?“

In den Jahren 2020, 2021 und 2022 wurden keine Sondernutzungserlaubnisse von der SachsenEnergie beantragt.

7. „Welche Gründe führten zur Ablehnung von beantragten Standorten?“

In den Jahren 2020, 2021 und 2022 waren keine Ablehnungen von Anträgen erforderlich.

8. „In welcher Höhe erhebt die SachsenEnergie Entgelte als Charge Point Operator von E-Mobilitäts-Provider?“

Dabei handelt es sich um eine Frage zum Geschäftsmodell der SachsenEnergie, welche an dieser Stelle nicht beantwortet werden kann.

9. „Ist an den Ladesäulen der SachsenEnergie eine zeitliche Begrenzung der Ladedauer, die sich an der tatsächlichen Ladezeit der Fahrzeuge orientiert, vorgesehen?“

Diese Frage kann nur durch die SachsenEnergie beantwortet werden.

10. „Wie beabsichtigt die Stadt, die Versorgung von wohnquartieren mit Ladesäulen voranzutreiben?“

Die Beantwortung der Frage zehn fließt in die Beantwortung der Frage elf mit ein.

11. „Wie soll die Ladeinfrastruktur für Mieter, die keine private Ladesäule zur Verfügung haben, attraktiver gestaltet werden?“

Die Versorgung mit Elektroenergie für private, batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) wird in Dresden momentan massiv vorangetrieben. Nach aktuellen Auswertungen müssen sich in Dresden nur 9,9 Fahrzeuge einen öffentlichen Ladepunkt teilen, wobei dieser Wert im Bundesschnitt bei bis zu 30 Fahrzeugen und teilweise mehr liegt. Derzeit ist so aber ein eigenwirtschaftlicher Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur ohne Förderungen wegen der noch geringen Nachfrage (2.300 E-Fahrzeuge gewerblich und privat, entspricht 1 Prozent der Pkw-Flotte) und der geringen öffentlichen Ladenachfrage (unter eine Ladung/Tag und Ladepunkt) kaum bis gar nicht möglich. Bis Ende 2022 werden in Dresden mit Hilfe von Förderungen als Angebotsplanung 400 Ladepunkte in Betrieb sein. Davon 20-25 halböffentliche Standorte (Sportstätten, Firmen, Märkte usw.), 245 öffentliche Ladepunkte an etwa 55 Mobilitätspunkten sowie weitere private Standorte. Zusätzlich werden bis zu 70 Ladepunkte

für Carsharing installiert, um diese besonders nachhaltige Form der Automobilität auch antriebsseitig zu fördern.

Innerhalb der bundesdeutschen Ladelandschaft ragt Dresden mit seinem hohen Anteil von Schnellladern mit bis zu 150 kW Ladeleistung heraus, die an den MOBIpunkten installiert sind und dort die Hälfte aller Ladeoptionen bilden. Diese sind insbesondere für Mieter, Gewerbe und Besucher wichtig, die auf ein Laden im öffentlichen Raum angewiesen sind und eine schnelle Verfügbarkeit der Fahrzeuge wünschen ("Laden wie Tanken"). Insbesondere die öffentlichen MOBIpunkte, die die Landeshauptstadt eingerichtet hat und die durch die Sachsenenergie hinsichtlich der Ladeinfrastruktur betrieben werden, leisten mit aktuell bereits 109 Schnellladeplätzen und 129 Normalladeplätzen den größten Anteil der Versorgung von Wohnquartieren und Mietern, die über keine eigene Lademöglichkeit verfügen. Mit dem Ende des geförderten Ausbauprogramms 2022 werden allein an den stadtweit verfügbaren MOBIpunkten (auch in den Ortschaften) in etwa 245 Ladeplätze verfügbar sein. Bei einem Ansatz von 75 kW Ladeleistung pro Schnellladepunkt (praktisch sind bis zu 150 kW verfügbar) und 11 kW pro Normalladepunkt entsteht so eine verfügbare öffentliche Ladeleistung von über 9,5 Megawatt. Damit stehen pro E-Fahrzeug ca. 4,1 kW öffentlicher Ladeleistung zur Verfügung. Nach Angaben der Leitstelle E-Mobilität des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) ist ein Zielwert von 2,0 kW pro E-Fahrzeug anzustreben, der in Dresden momentan noch um 100 Prozent übertroffen wird.

Die Landeshauptstadt Dresden geht von weiter dynamisch wachsenden Flotten aus. Der weitere Zubau auch im öffentlichen Bereich für Mieter und Wohnquartiere muss dann aber stark über marktwirtschaftliche Prinzipien erfolgen, der von der Landeshauptstadt Dresden durch entsprechende Rahmensetzungen unterstützt werden muss. Dazu soll auch ein Elektromobilitätskonzept beitragen, dass die Rahmenbedingungen für die Standortentwicklung, die Ausschreibung öffentlicher Flächen und die sinnvollen Funktionsumfänge umfasst. Ziel ist es, dass private Akteure eigenwirtschaftlich agieren und ähnlich der heutigen Verbrennertankstellen die Versorgung der Flotten mit Strom im öffentlichen und halböffentlichen Raum an Ladehubs übernehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die aktuellen Entwicklungen und Rahmensetzungen auch den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Wohnumfeld (z. B. das GEIG, aber auch die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Dresden), bei den Unternehmen und im halböffentlichen Bereich (Parkplätze, Supermärkte, Hotels) fördern und dies bei der Nachfrage und deren Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden muss.

Die zukünftigen öffentlich verfügbaren Ladehubs sollen dabei ergänzend zu den MOBIpunkten in der Nähe von Wohnquartieren und unter Beachtung der Mietquoten und der Verfügbarkeit privater Stellplätze entstehen und sowohl Schnellladeangebote als auch Normalladepunkte berücksichtigen. Auch heutige Tankstellenstandorte sollen nach Möglichkeit integriert werden. Das Netz der Ladehubs muss aber deutlich dichter sein, als das der heutigen Tankstellen. Für Schnelllader wird dabei der CCS-Standard maßgebend sein. Dabei ist auch die Verknüpfung mit smarten Technologien nachhaltiger Energieversorgung mitzudenken, insbesondere das bidirektionale Laden als Speichermöglichkeit für erneuerbare Energien.

Die Landeshauptstadt Dresden ist im Zuge der Entwicklung der Elektromobilitätsstrategie in engem Austausch mit anderen Großstädten und der Wirtschaft.

Mit diesem umfassenden und langfristigen Ansatz soll in Dresden der Umstieg auf E-Fahrzeuge als ein Baustein klimaneutraler Mobilität (Stichwort "Antriebswende") ermöglicht werden und dabei auch Mieter und die Nutzung in Wohnquartieren mit einbeziehen.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert

Anlage

Übersicht Ladepunkte und angefragte Standorte

