

„Eine Verhohnepipelung“

Ein Unternehmer will über 1600 neue Ladesäulen aufstellen, auf eigene Kosten. Doch die Stadt reagiert nicht

Elektromobilität ist gerade dabei, groß zu werden. E-Autofahren geht aber nur, wenn man das Fahrzeug auch laden kann. Genau das wird in München jedoch zunehmend schwieriger.

Die Zahl der E-Autos steigt, der Ausbau der Ladekapazitäten aber stagniert. Für die bis Ende 2022 prognostizierten, in München zugelassenen 60 000 E-Autos, stünden aktuell lediglich 1486 öffentliche Ladepunkte zur Verfügung. So kritisieren es der Münchner Unternehmer Henrik Thiele und sein Anwalt Benno Ziegler. Unterstützung bekommen sie dabei von der CSU-Freie-Wähler-Fraktion im Stadtrat.

Thiele, selbst seit Jahren E-Auto-Fahrer, kennt das Problem und ist überzeugt, noch weit mehr Menschen würden sich ein E-Auto anschaffen, wenn sie denn wüssten, wo sie es laden können. Ladesäulen im öffentlichen Raum seien auch eine Art „Demokratisierung der E-Mobilität“, im Gegensatz zu früher, wo diese jenen vorbehalten war, die sich dank eigener Garage einen eigenen Ladepunkt zulegen konnten.

Henrik Thiele ist Geschäftsführer des Münchner Unternehmens Qwello, das in vielen Städten Ladesäulen im öffentlichen Raum installiert und betreibt. Auch in München unterhält seine Firma einige wenige und würde dies gerne ausbauen. Bis Ende 2023 könnte man 1677 Ladesäulen aufstellen.

Dabei sei man bereit, der Stadt das Komplettpaket zu liefern, sich um Planung, Bau und Betrieb zu kümmern, wohlgeachtet ohne Subventionen und aus eigenen finanziellen Mitteln, erklärt er. Das entsprechende Angebot hat er der Stadt mithilfe von Anwalt Ziegler im Juni unterbreitet. Reaktion bisher: keine.

Stattdessen, so kritisieren beide, arbeite die Stadt seit 2018 an einer Ausschreibung, die 2020 erfolgte, um Bau und Betrieb von 2700 Ladesäulen exklusiv an einen privaten Betreiber zu vergeben. Bis heute gebe es keinen Gewinner. In der Zwi-



schenzeit: quasi Stillstand. „Angesichts der aktuellen Situation bei den Ladestationen absurd“, findet Thiele.

Nur zwei neue Ladesäulen hätten die SWM in den letzten zwei Jahren aufgestellt. Dabei sehe die Ausschreibung vor, dass allein bis September 2022 1000 Ladesäulen aufgebaut werden müssten. Aktuell könne man davon ausgehen, so Ziegler, dass bis Ende 2023 keine weiteren dazukommen. Laut Vorgaben der EU sei München eigentlich schon heute verpflichtet, mindestens 4000 zusätzliche Ladesäulen aufzustellen.

Die Stadtwerke erklären auf AZ-Nachfrage, man sei von der Stadt München betraut, 1000 Ladepunkte zu schaffen, dies habe man bereits bis 2020 umgesetzt. Thiele und Ziegler beziffern den Bedarf schon jetzt auf über 5000 Ladepunkte.

Und es geht nicht nur um den Komfort der E-Auto-Nutzer. 4000 Tonnen CO₂ pro Jahr könnten eingespart werden, wenn die Ladesäulen an den Start gehen, argumentiert Ziegler. „Vom Umweltaspekt her ist diese Sta-

gnation eine Katastrophe“. Zumal in einer Stadt, „die in ihrem Koalitionsvertrag Klimaschutz und Priorisierung der E-Mobilität auf die Fahnen geschrieben hat“, so Thiele. „Das kommt einem vor wie eine Verhohnepipelung.“

Er betont, die Stadt könne ihre Ausschreibung dennoch durchführen, auch zu den SWM ergebe sich keine Konkurrenz. Anwalt Ziegler fügt an, notfalls werde man die Aufstellung der Ladesäulen einklagen, die rechtliche Lage gebe das her. Soweit muss es aber ja vielleicht nicht kommen.

CSU-Stadtrat Andreas Babor forderte am Mittwoch in einem Antrag an die Stadtverwaltung nun, die zuständigen Referate sollten unverzüglich ein gemeinsames Konzept zum Ausbau des Ladesäulen-Netzes vorlegen und vorliegende private Angebote dazu privilegiert berücksichtigen.

In Berlin, weiß Thiele zu berichten, habe man sich Jahre nach einer Ausschreibung dazu entschlossen, das Thema ohne eine solche anzupacken.

Myriam Siegert

Durch Schilder oder Piktogramme wird auf die Ladesäulen für E-Autos hingewiesen. Doch es gibt noch immer zu wenige davon. Foto: dpa

MEINUNG

Thomas Müller
Der Vize-Chefredakteur über die städtische Verkehrspolitik.
mueller.t@az-muenchen.de



Zaudern und Zögern

Verkehrswende: im Rathaus durch Zaudern, Zögern und oft falsche Prioritäten seit Jahren ausgebremst – der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos ist hierfür das neueste Beispiel. Dass ein Unternehmer der Stadt anbietet, bis Ende 2023 1600 neue Säulen zu pflanzen, dieses Angebot aber ohne Resonanz bleibt, ist schon blamabel. Liegt's an den bremsenden Stadtwerken, die das Geschäft gerne selber machen würden?

Dann die Planungen um den Bau der Tram-Nordtangente (S. 8). Wieder ein Jahr Verzögerung, weil Grün-Rot mit der fertigen MVG-Planung unzufrieden ist – und gerne weitere Autospuren opfern will.

Dass Autos künftig zunehmend nicht mehr als Verbrenner fahren werden? Spielt keine Rolle (siehe oben). Da passt's ins Bild, wenn das „autofreie“ Tal (S. 5) oder jeder neue Radlstreifen bejubelt werden. Das bringt die Stadt voran, oder?