

## **Ratsantrag**

### **Münster elektrisiert: Zukunftsoffensive für den Ausbau der E-Mobilität**

Die Stadt Münster treibt die Entwicklung von Lademöglichkeiten durch eine Kombination aus Infrastrukturmaßnahmen, Anreizen und innovativen Konzepten voran:

**Ausrüstung der Zufahrtsstraßen (P+R Parkflächen) mit Ladeinfrastruktur:** Eine dafür notwendige Ausschreibung wird zeitnah vorbereitet.

**Vereinfachte Freigabe von mehr öffentlichen Stellflächen für die Elektromobilität:** Aktuell sind noch nicht alle Stadtteile Münsters flächendeckend mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ausgestattet. Ein erhöhter Fokus zur Freigabe/Ausschreibung von öffentlichen Flächen fördert die E-Mobilität.

**Barrierefreies Laden:** Bisher gibt es wenige barrierefreie Lademöglichkeiten in Münster. Um die E-Mobilität effizient unterbringen zu können, ist die Vergabe von barrierefreien Parkplätzen/Ladeplätzen ein Baustein

**Laternenlader:** Die Laternen selbst werden ein Teil der Infrastruktur und eine Alternative insbesondere für Quartiere, in denen nur wenige private Parkflächen verfügbar sind

**Ladebordstein** nach dem Vorbild der Stadtwerke Düsseldorf

**Öffentlich-private Partnerschaften (PPP):** Kooperationen mit Energieversorgern, Einzelhändlern und Gewerbebetrieben werden geprüft, um den Ausbau von Ladepunkten finanziell zu erleichtern.

**Lastmanagement und Smart Charging:** Die Stadt sorgt für eine intelligente Steuerung der Ladeinfrastruktur, um Netzüberlastungen zu vermeiden und erneuerbare Energien besser einzubinden, und Echtzeit-Informationen zu freien Ladestationen anzubieten.

**Bürgerbeteiligung ermöglichen:** Bürgerinnen und Bürger sollen aktiv in die Standortwahl neuer Ladepunkte einbezogen werden, z. B. über eine Online-Plattform zur Meldung von Bedarfen.

**Förderprogramme und Drittmittel optimal ausschöpfen:** Stadt Münster nutzt verstärkt Fördermittel von Bund und EU, um die Kosten für den Ausbau zu reduzieren.

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei der Ausschreibung und dem Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur (insbesondere bei Normalladepunkten im öffentlichen Straßenraum) sicherzustellen, dass die marktübliche Blockiergebühr in den Nachtstunden (z. B. zwischen 22:00 Uhr und 08:00 Uhr) ausgesetzt wird. Eine Zeitbegrenzung bis zum Einsetzen der Zusatzgebühr findet in diesem Zeitraum keine Anwendung.

### **Begründung**

Urbane Elektromobilität hängt entscheidend von der Attraktivität der Ladeangebote für die Bürgerinnen und Bürger ab. Der Umstieg auf Elektromobilität ist einer der Bausteine zur Erreichung der Klimaziele der Stadt Münster. Elektrofahrzeuge verursachen im Betrieb weniger CO<sub>2</sub> als Verbrenner – insbesondere, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden. Zudem können ihre Batterien als Energiespeicher dienen, um Schwankungen im Stromnetz auszugleichen, die durch die verstärkte Nutzung von Wind- und Sonnenenergie entstehen.

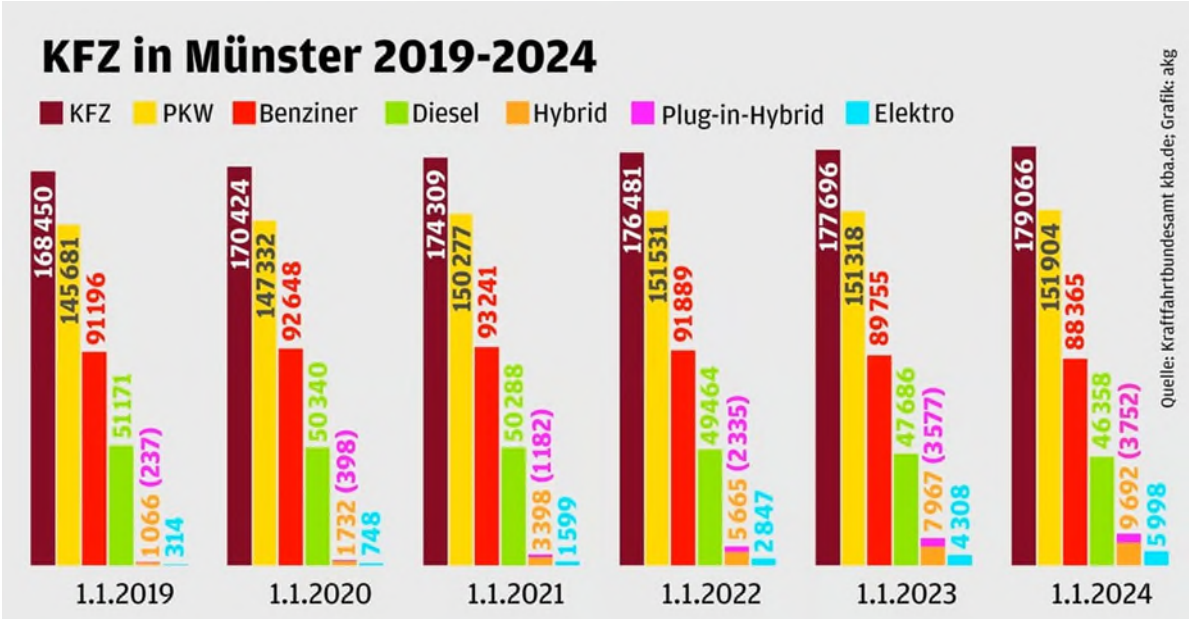
Das Elektroauto ist aufgrund der kurzen Wege ein ideales Fahrzeug für die Stadt. Zwar weist Münster im Verhältnis hohe Zulassungszahlen für Elektroautos auf, doch die Anzahl öffentlicher Ladepunkte bleibt hinter dem Bedarf zurück. Viele Fahrzeughalter haben nicht die Möglichkeit, ihr Auto über den Hausstrom hinaus in einer eigenen Garage zu laden. Dadurch steigen die Ladekosten, und insbesondere in innerstädtischen Bereichen gestaltet sich die Suche nach einem Parkplatz mit Ladesäule oft schwierig.

In Großstädten wie Münster, wo zahlreiche Autobesitzer ihr Fahrzeug am Straßenrand parken, ist der Ausbau öffentlicher Ladepunkte umso wichtiger. Ein zentrales Problem im urbanen Raum ist der fehlende Platz. Eine gezielte Förderung des Ladesäulenausbaus kann Abhilfe schaffen. Eine Möglichkeit ist die Ausstattung bestehender Straßenlaternen mit Ladepunkten – nach dem Vorbild von Dortmund. Die dortige Ladeleistung liegt systemseitig bei 11 kW – ausreichend, um selbst Fahrzeuge mit großen Batterien über Nacht vollständig aufzuladen. Die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ladesäule erfolgt über ein herkömmliches Typ-2-Kabel, die Bezahlung über gängige Systeme per App, RFID oder Website. Beim sogenannten Ladebordstein (s. Düsseldorf) wird die Ladeelektronik in die Maße eines handelsüblichen Bordsteins integriert, um das Laden von Elektrofahrzeugen direkt am Fahrbahnrand zu ermöglichen – ohne störende Poller und ohne Eingriffe in den Gehwegbereich.

Auch auf den P+R-Flächen, die eine einfache und sichere Verknüpfung von Pkw mit Bus oder Bahn ermöglichen und die Innenstadt vom Individualverkehr entlasten, fehlt bislang eine Ladeinfrastruktur. Ein schneller Ausbau dieser Standorte wäre ein wichtiger Schritt für die Elektromobilität. Dabei sollten Schnelllade-Hubs mit mehreren Ladepunkten bevorzugt werden, da sie die Kosten pro Ladepunkt senken.

Die Stadt plant den Einsatz von Laternenladern und Ladebordsteinen als Alternative für Quartiere mit wenigen privaten Parkflächen. Die technische Auslegung dieser Systeme (z. B. 11 kW bei Laternenladern) ist explizit darauf ausgelegt, Fahrzeuge – auch solche mit großen Batterien – „über Nacht“ vollständig aufzuladen. Eine Blockiergebühr, die bereits nach vier Stunden greift, konterkariert das technische Konzept des „Overnight-Charging“ an diesen Standorten. Zudem kann das nächtliche Laden dazu beitragen, Batterien als Speicher zu nutzen, um Schwankungen im Stromnetz auszugleichen.

Kurzfristig ist ein umfassendes Ausbaukonzept für die Elektroladeinfrastruktur vorzulegen. Damit kann Münster die Elektromobilität deutlich attraktiver machen und einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung seiner Klimaziele leisten.



Grafik: WN vom 31.7.2024

Münster, 01. Dezember 2025

gez.

Stefan Weber  
 Mathias Kersting  
 Carmen Greefrath  
 Angela Stähler  
 Marcus Bielefeld  
 Olaf Bloch  
 Andreas Bracht

Meik Bruns  
 Dr. Dietmar Erber  
 Walter von Göwels  
 Alf Rüdiger Kaßenbrock  
 Stefan Leschniok  
 Babette Lichtenstein van Lengerich  
 Jutta Malik

Martin Peitzmeier  
 Dr. Britta Riederer Freifrau  
 von Paar  
 Carolin Schwarz  
 Jolanta Vogelberg  
 Thomas Werth  
 Peter Wolfgarten