



AfD-Fraktion • Uhlstraße 3 • 50321 Brühl

An den Bürgermeister der Stadt Brühl

Herrn

Dr. Marc Prokop

Rathaus Uhlstraße 3

50321 Brühl

Brühl, den 03.12.2025

Anfrage zur Ratssitzung am 15.12.2025 / Ladestationen

Bezug: Vorlage 426/2025

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Namen der AfD-Fraktion bitte ich Sie, die folgende Anfrage in der kommenden Ratssitzung am 15.12.2025 auf die Tagungsordnung zu nehmen.

Einführung:

Im Verkehrsausschuss am 18.11.2025 sollte eine Richtlinie zur Vergabe von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum der Stadt Brühl verabschiedet werden. Die Entscheidung soll nun im Rat diskutiert und das weitere Vorgehen festgelegt werden.

Als Diskussionsgrundlage geben wir von der AfD folgende Hinweise zu bedenken und verbinden dies mit einem Katalog von Fragen, deren Beantwortung wir erbitten.

Aus unserer Sicht ist vor der Verabschiedung einer Richtlinie zunächst die grundlegende Frage zu klären, ob neben den bereits bestehenden Ladepunkten überhaupt weiterer Bedarf an öffentlichen Ladepunkten besteht. Erst wenn diese Frage bejaht wird, wäre eine Ausschreibung erforderlich, die selbstverständlich rechtskonform erfolgen muss.

Die vorliegende Richtlinie stützt sich auf eine Untersuchung aus den Jahren 2019/20. Diese Annahmen erscheinen mit heutigem Kenntnisstand überholt. Da sich die Richtlinie weiterhin auf das damalige Prognosespektrum bezieht, halten wir die darin genannten Werte (56 bis 124 Ladesäulen) für nicht mehr zutreffend.

Auch die vorgesehene Sondernutzungsgebühr von 50 € pro Ladesäule und Jahr, sowie der Verlust eines öffentlichen Parkplatzes erscheinen uns als zu gering bemessen. Ein Vergleich zeigt: Privatpersonen zahlen für einen Anwohnerparkausweis ein Vielfaches, während Gewerbetreibende deutlich weniger belastet werden. Selbst E-Scooter unterliegen einer vergleichsweise höheren Gebühr.

Hinweise zur aktuellen Nutzungssituation

- Die durchschnittliche Auslastung der bundesweit rund 180.000 öffentlichen Ladepunkte liegt bei weniger als 10 %, was einer Nutzungsdauer von unter 2,3 Stunden pro Tag entspricht.
- In den letzten zwei Jahren ist die Auslastung weiter zurückgegangen.
- Schnellladesäulen weisen lediglich eine Auslastung zwischen 1 und 5 % auf; mehr als ein Viertel wurde bisher gar nicht genutzt. Dies wird auch durch eine aktuelle Studie von April dieses Jahres bestätigt.
- Eine Unterversorgung ist daher nach unserer Einschätzung nicht festzustellen; Fachleute berichten vielmehr von einem bestehenden Überangebot.
- Die geringe Auslastung hat erhebliche wirtschaftliche Folgen für die Betreiber, zumal jede Ladesäule subventioniert wird.

Auch die großen Anbieter reagieren: ENBW hat die ursprünglich geplante Erweiterung des Ladenetzes bereits um ein Drittel reduziert.

Marktentwicklung

Die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen bleibt hinter den Erwartungen zurück. Ein erheblicher Teil der Neuzulassungen entfällt auf Tageszulassungen durch Hersteller und Händler. Die Kritik an dieser Praxis und am tatsächlichen Nachfrageverhalten wird mittlerweile auch in den Medien breit diskutiert. Neben der allgemeinen Förderung der Elektromobilität werden auch die Ladesäulen selbst erheblich subventioniert. Die wirtschaftlichen Risiken für die Betreiber sind somit gering; bei unzureichender Auslastung trägt letztlich der Steuerzahler die Kosten. Aus unserer Sicht entsteht hier ein planwirtschaftlicher Charakter, da eine Technologie mit hohen staatlichen Mitteln stabilisiert wird, die von vielen Bürgern nicht in dem erwarteten Maße angenommen wird. Der geplante Wegfall des Verbrennerverbots auf EU-Ebene dürfte die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zusätzlich dämpfen. Vor diesem Hintergrund sehen wir derzeit keine Notwendigkeit, die Richtlinie unmittelbar zu verabschieden. Mindestens sollte sie redaktionell überarbeitet werden, insbesondere hinsichtlich der genannten möglichen Anzahl der Ladesäulen.

Anfrage:

Um die geplante Erweiterung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sachgerecht beurteilen zu können, bitten wir die Verwaltung um Beantwortung der folgenden Fragen. Ziel ist es, eine fundierte Grundlage für die Bewertung der

tatsächlichen Bedarfe, der Netz- und Parkplatzsituation, sowie der Auswirkungen auf Anwohnerinnen und Anwohner zu erhalten.

1. Bestandsaufnahme Ladeinfrastruktur:

Wie viele Lademöglichkeiten existieren aktuell im Stadtgebiet Brühl, unterteilt in private, teils öffentliche und vollständig öffentliche Ladepunkte?

2. Auslastung:

Wie hoch ist die derzeitige Auslastung der bestehenden teils öffentlichen und öffentlichen Ladepunkte?

3. Fahrzeugbestand:

Wie viele Fahrzeuge sind in Brühl zugelassen, und wie viele davon sind batterieelektrische Fahrzeuge?

4. Planungsgrundlagen:

Wie viele neue Ladesäulen sollen genehmigt werden und auf welcher geplanten Auslastung basieren diese Planungen?

5. Parkraumsituation:

Wie viele öffentliche Parkplätze stehen im Stadtgebiet Brühl zur Verfügung?

6. Gebührenregelungen:

Müssen Elektrofahrzeuge in gebührenpflichtigen Zonen Parkgebühren entrichten, wenn sie einen Ladeparkplatz nutzen?

7. Ladezeitregelung ab 20:00 Uhr:

Da die maximal zulässige Ladezeit von vier Stunden ab 20:00 Uhr entfällt: Führen diese Regelungen zu einer Bevorzugung von Elektrofahrzeugen, insbesondere in Zonen mit verpflichtendem Anwohnerparkausweis?

8. Kontrolle der Nutzungsdauer:

Wie wird die Einhaltung der maximalen Nutzungsdauer von vier Stunden kontrolliert, und welcher Personalaufwand ist hierfür zu veranschlagen?

9. Sondernutzungsgebühr:

Warum beträgt die Sondernutzungsgebühr für Betreiber lediglich 50 € pro Ladeparkplatz und Jahr, während Anwohnerparkausweise deutlich höhere Gebühren verursachen und E-Scooter ebenfalls höher belastet werden?

10. Vorgabe zertifizierten Ökostroms:

Welche praktischen Konsequenzen hat die Vorgabe, ausschließlich zertifizierten Ökostrom zu verwenden?

Wie wird die Versorgung in Zeiten geringer regenerativer Einspeisung (z. B. bei Dunkelflauten) gewährleistet?

11. Netzstabilität und technische Vorgaben:

Welche Regelungen sind hinsichtlich der Netzstabilität in Vorbereitung, insbesondere

- zum maximal zulässigen Anschlusswert pro Ladeeinheit sowie
- zur Vermeidung von Brownouts oder Blackouts bei Überschreitung des Gleichzeitigkeitsfaktors?

12. Zielsetzung Elektromobilität:

Wie begründet die Stadt ihr Ziel zum Ausbau der Elektromobilität, obwohl Elektrofahrzeuge nicht vollständig CO₂-neutral sind und verschiedene

Studien aufzeigen, dass der CO₂-Vorteil eines Mittelklassewagens erst nach etwa 150.000 gefahrenen Kilometern eintritt?

Wir bitten um schriftliche Beantwortung und danken Ihnen für Ihre Mühe.

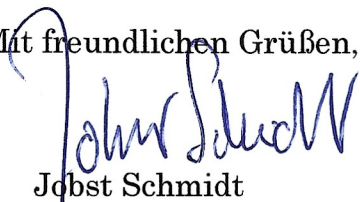
Resümee:

Da sich die Erwartungen an ein deutliches Wachstum der Elektromobilität bislang nicht erfüllt haben, sollte auch der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur entsprechend nach unten angepasst werden. Dabei spielt der geplante Ausstieg vom Verbrennerverbot eine wesentliche Rolle, da er voraussichtlich zusätzlichen Einfluss auf die zukünftige Nachfrage nach Elektrofahrzeugen haben wird.

Ein Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte – sofern überhaupt notwendig – äußerst behutsam und streng bedarfsorientiert erfolgen. Sinnvoll erscheint aus unserer Sicht, zunächst nur eine geringe Anzahl zusätzlicher Ladesäulen auszuscheiden und diese in einem ein- bis zweijährigen Pilotversuch hinsichtlich ihrer tatsächlichen Nutzung und Akzeptanz zu prüfen.

Nach Abschluss dieses Pilotprojekts kann auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Mit freundlichen Grüßen,



Jobst Schmidt

Fraktionsvorsitzender der AfD