

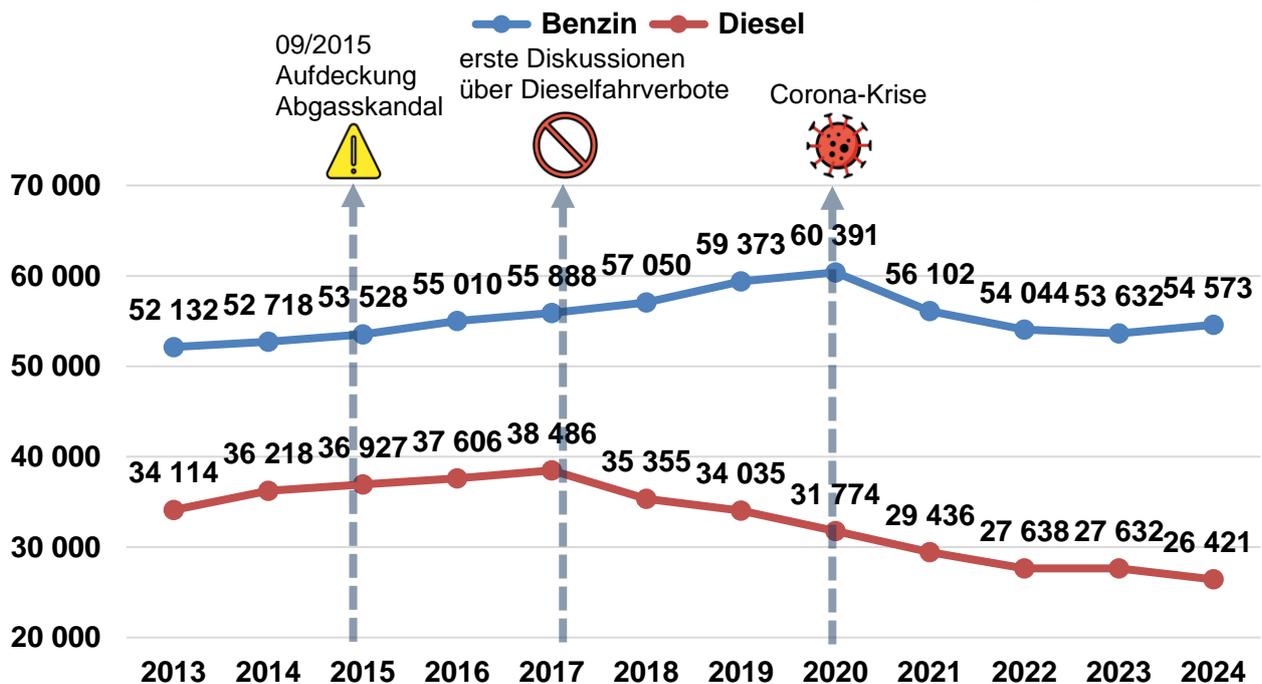
Wer sein Auto liebt, der lädt!?

„Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“, soll Kaiser Wilhelm II. einst gesagt haben. Ein Irrglaube, wie man heute weiß. Das Auto ist seit langem das beliebteste Fortbewegungsmittel Deutschlands. Als Autostadt steht Ingolstadt dem in nichts nach. Da ist es nicht verwunderlich, dass sich in den letzten 15 Jahren der Pkw-Bestand im Stadtgebiet um ein Drittel erhöht hat. Die Einwohnerzahl dagegen erhöhte sich nur um circa ein Sechstel. Kamen im Jahr 2009 auf 1 000 Einwohner rund 638 Autos, sind es im Jahr 2024 bereits gut 721. Dieser stetige Anstieg führt neben erhöhtem Verkehrsaufkommen, auch zu einer erhöhten Belastung für Mensch und Umwelt. Dabei stellt sich die Frage, wie Ingolstadt zur E-Mobilität steht. Um dies beantworten zu können, muss man zum einen die Entwicklung bei den gemeldeten Pkws nach ihrer Kraftstoffart und zum anderen die Ladeinfrastruktur in der Stadt betrachten.

Entwicklung des Pkw-Bestandes in Ingolstadt

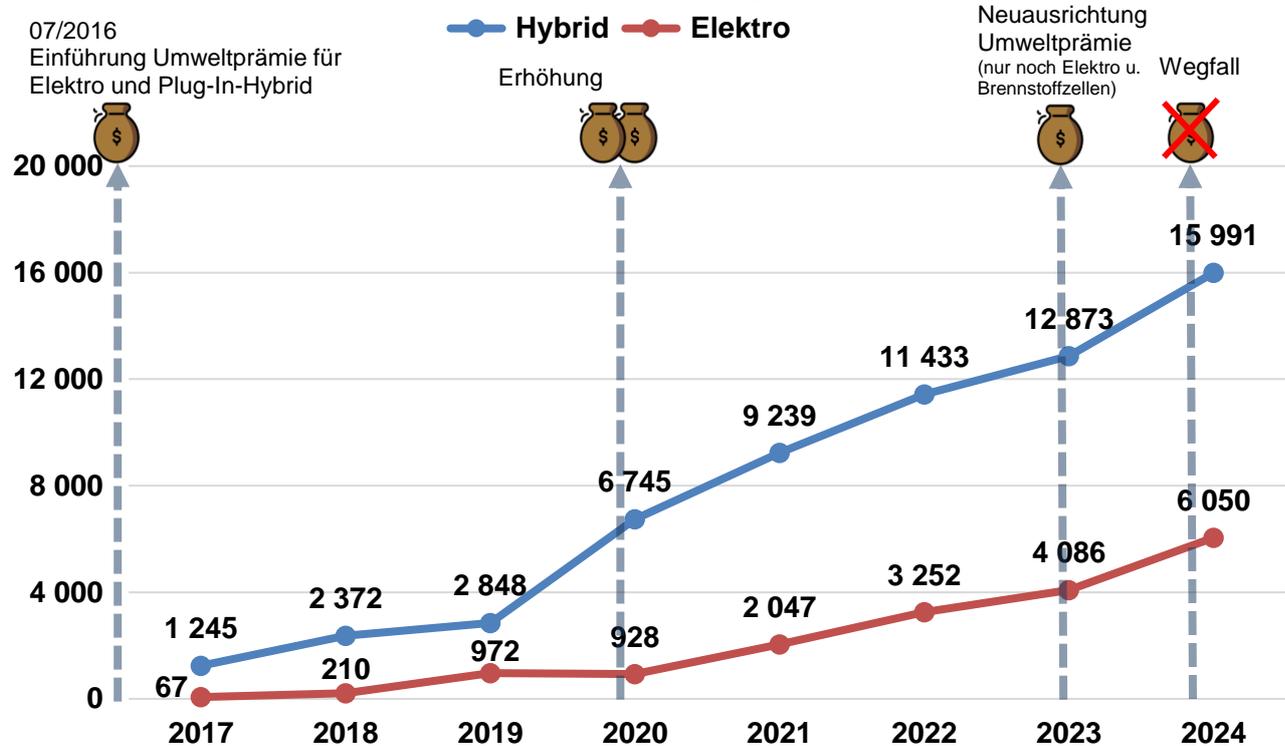
Im Jahr 2015 wurde der Diesel- und Abgasskandal in den USA aufgedeckt. Die Folgen hiervon allerdings wirkten sich erst ab dem Jahr 2017 aus, als über erste Dieselfahrverbote in Deutschland diskutiert wurde. Innerhalb von 8 Jahren sanken die Zulassungszahlen von Personenkraftwägen mit Dieselmotoren in Ingolstadt um rund 30 Prozent. Bei den Benzinern zeichnete sich zunächst ein positiver Trend ab, bis es auch hier mit der Corona-Krise im Jahr 2020 zu einem Einbruch der Zulassungszahlen kam. Allerdings war dieser nicht so gravierend wie beim Diesel und lag bei rund 3%. Zum 1.1.2024 ist wieder ein leichter Aufschwung bei benzinbetriebenen Autos zu erkennen.

Pkw-Bestand der Kraftstoffarten Benzin und Diesel zum 01.01.



Bei den Elektro- und Hybridfahrzeugen dagegen stieg die Zahl der zugelassenen Pkws zwischen 2017 und 2024 um das 100-fach bzw. 10-fache an. Personenkraftwagen mit reinem Elektroantrieb hatten im Jahr 2017 einen Anteil von nur 0,1% und auch bei hybrid-betriebenen Autos lag der Anteil lediglich bei 1,3%. Zwar haben Benziner und Diesel 2024 immer noch den Löwenanteil bei den zugelassenen Pkws, aber die Elektro- und Hybridautomobile konnten auch Dank der Kaufprämien ihre Quoten auf 5,8 % bzw. 15,4 % an allen zugelassenen PKWs in Ingolstadt ausbauen. Ob sich diese Entwicklung fortsetzt ist bisher nicht abzusehen, zumal die Umweltprämie für den Kauf eines Elektrofahrzeuges am 17.12.2023 ausgelaufen ist.

Pkw-Bestand der Kraftstoffarten Hybrid und Elektro zum 01.01.¹



Statistik und Stadtforschung

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, für 2024:Krafftahrtbundesamt, Icons: openmoji

Ladeinfrastruktur in Ingolstadt

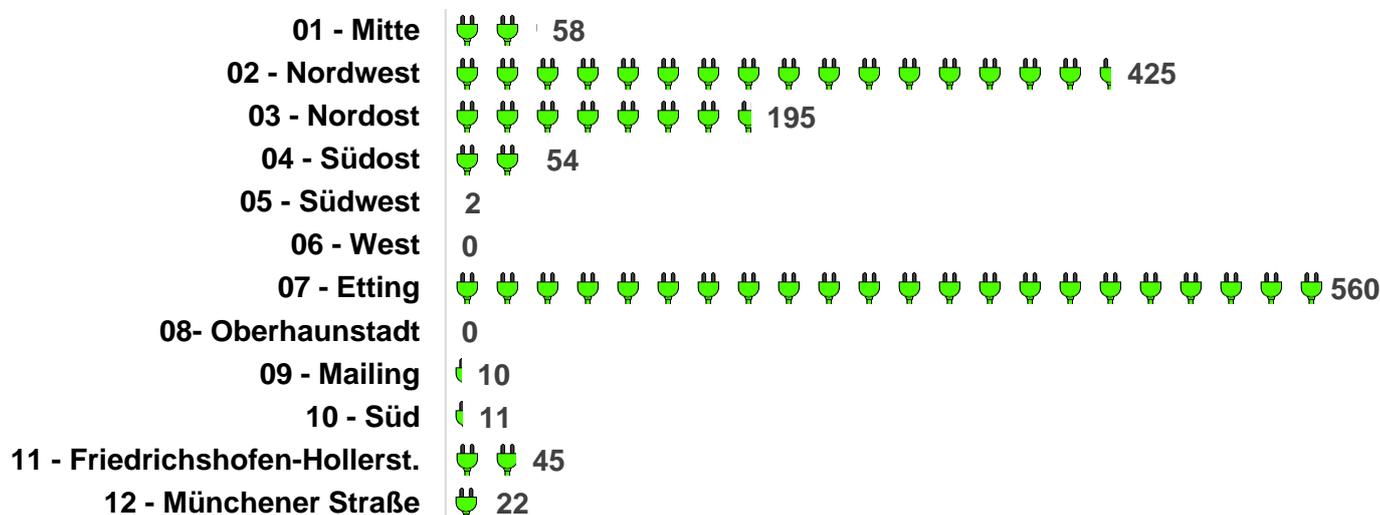
Um die Attraktivität der E-Mobilität für Autofahrer zu steigern, muss natürlich auch eine gut ausgebaute öffentliche Ladeinfrastruktur in der Stadt gegeben sein. Nicht jeder Eigentümer eines Elektro- bzw. Hybridfahrzeuges hat die Möglichkeit im eigenen Heim sein Fahrzeug zu laden. Und auch wenn man mit seinem Auto unterwegs ist, möchte man jederzeit die Möglichkeit haben sein Auto aufladen können. Da ist es schon von Vorteil, wenn die Stadt, der Arbeitgeber oder auch das Gewerbe und der Einzelhandel viele Lademöglichkeiten bieten. In Ingolstadt gibt es derzeit laut Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur ([Bundesnetzagentur - E-Mobilität](#)) 782 öffentlich zugängliche Ladesäulen mit 1 382 Ladeanschlüssen (Stand 21.03.2024)². Diese verteilen sich aber nicht gleichmäßig über das Stadtgebiet. Mit 560 Ladepunkten an 316 Standorten (Audi AG) belegt der Stadtbezirk Etting den ersten Platz. Danach folgen mit 425 Anschlüssen an 247 Standorten der Stadtbezirk Nordwest und 195 Anschlüssen an 105 Standorten der Stadtbezirk Nordost. Schlusslichter sind die Bezirke Oberhaunstadt und West mit keinen Anschlüssen sowie der Bezirk Südwest mit 2 Anschlüssen einem Standort. Das liegt vor allem daran, dass auf den ersten drei Plätzen die Audi AG seinen Mitarbeitern und Kunden eine gute Ausstattung mit Elektrotankstellen bieten möchte. Auch beim IN-Campus im Südosten setzt man auf die E-Mobilität und muss dazu auch viele Kapazitäten zum Aufladen bieten. Hier gibt es weitaus mehr als die verzeichneten 54 Anschlüsse. Da die Ladepunkte in der Kälberschüttstraße

¹ das Krafftahrtbundesamt weist erst seit 2017 Hybrid- und Elektrofahrzeuge aus, bis 2016 fielen diese Pkw-Arten in die Kategorie „sonstige Pkw“

² Die Liste beinhaltet die Ladeeinrichtungen aller Betreiberinnen und Betreiber, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur zum Zeitpunkt der Aktualisierung vollständig abgeschlossen haben. Die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen in Ingolstadt ist daher größer als hier dargestellt.

aber das Anzeigeverfahren bei der Bundesnetzagentur noch nicht vollständig durchlaufen haben, fehlen diese zurzeit noch im Ladesäulenregister. In den anderen Stadtbezirken sind die öffentlichen Lademöglichkeiten nicht so stark bis sehr wenig ausgeprägt. Es ist davon auszugehen, dass Elektro- und Hybridautos hier vorwiegend durch private Anschlüsse (Wall-Boxen) mit Strom versorgt werden.

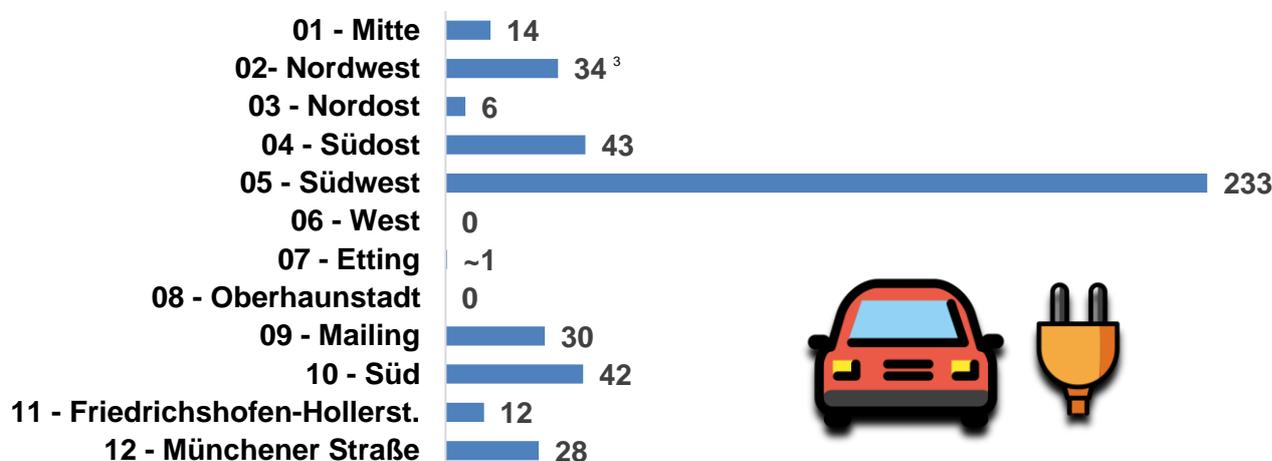
Anzahl der öffentlichen Ladepunkte nach Stadtbezirk



Statistik und Stadtforschung
 Quelle: Bundesnetzagentur, Icons: openmoji

Ebenfalls interessant ist auch zu betrachten wie viele zugelassene Elektro- und Hybrid-Pkws in einem Stadtbezirk auf die dort angebotenen öffentlichen Elektrotrankstellen entfallen. Dabei stellt man fest, dass in Etting auf jedes angemeldete E-Auto mehr als in Ladeanschluss kommt und somit komplett öffentlich versorgt ist. Danach folgt der Stadtbezirk Nordost mit gut 6 E-Autos und Friedrichshofen-Hollerstauden mit gut zugelassenen 12 elektrisch-betriebenen Pkws pro öffentlichen Ladeanschluss. West und Oberhaunstadt dagegen versorgen kein einziges seiner 352 bzw. 220 angemeldeten Stromer öffentlich. Und im Stadtbezirk Südwest müssen sich 233 E-Autos einen Anschluss teilen. Auch hier liegt die Vermutung nahe, dass die Versorgung hauptsächlich durch private Anschlüsse abgedeckt ist.

Anzahl der zugelassenen Elektro- und Hybrid-Pkws pro öffentlichen Ladepunkt nach Stadtbezirken



Statistik und Stadtforschung
 Quelle: Bundesnetzagentur und Kraftfahrtbundesamt, Icons: openmoji

³ Im Stadtbezirk Nordwest sind in der Summe der Elektro- und Hybridfahrzeuge auch eine unbekannte Anzahl an Leasingfahrzeugen enthalten. Der Wohnsitz der Leasingnehmer ist jedoch nicht bekannt. Der Wert ohne Leasingfahrzeuge (wie in den anderen Stadtbezirken) wäre niedriger.