

V0891/22

**Elektromobilitätskonzept (EMK):**  
**(Referentin: Bürgermeisterin Kleine)**

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 29.11.2022**

Bürgermeisterin Kleine informiert über das Thema der Sitzung. Im März 2021 sei ein Elektromobilitätskonzept beschlossen worden. Dieses sei nach Ausschreibung und Vergabe mit Projektbeginn im März 2022 gestartet. Aufgrund einer schnellen Entwicklung und hoher Anforderungen an die Elektrifizierung im Verkehr sei vereinbart worden, die Ladeinfrastruktur früher zu behandeln. Herr Gerstenberger werde auf diverse Fragen hierzu eingehen. Herr Gerstenberger referiert, dass es um die Teilergebnisse des Elektromobilitätskonzeptes gehe. Dieses beschäftige sich mit der Ladeinfrastruktur im Gesamten, das Thema Elektromobilität für alle beteiligten Akteure attraktiv zu gestalten, ausreichende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und dem kommunalen Umfeld mit Mobilitätsstationen als Anknüpfungspunkte. Diese seien Dreh- und Angelpunkte der Elektromobilität. Er betont, dass es um die Grundversorgung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur im kompletten Stadtbereich gehe und der Fokus auf dem motorisierten Individualverkehr unter Einsatz von erneuerbaren Energien läge. Im zweiten Teil des Projektes werde man mehr mit dem Thema Elektromobilität im Stadtbild und im Verkehr insgesamt arbeiten. Hierbei seien Fahrrad- und Mikromobilität das Thema und wie diese nachhaltig und als grüne Mobilität im Stadtgebiet vorangetrieben werde. Hierbei stehe der Teil Mobilitätsstation ÖPNV noch aus. Abschließend werde alles in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst, verbunden mit einem Umsetzungsplan, der dann auch für die nächsten Jahre einen entsprechenden Rahmen vorgeben könne. Ebenfalls besäße Ingolstadt bei dem Thema Elektromobilität ein gut ausgestattetes Netz der Ladeinfrastruktur, insbesondere bei den öffentlich zugänglichen Ladestandorten in Summe von knapp siebenhundert Ladepunkten. Einige seien allerdings auf den Mitarbeiterplätzen der Audi AG verortet. Er hebt hervor, dass im Stadtgebiet derzeit insgesamt 230 Ladepunkte an 64 Standorten verortet seien. Im privaten Bereich seien ebenfalls entsprechende Versorgungen mit Heimlademöglichkeiten vorhanden, welche Teile der Ladebedarfe abdecken. Zur Bearbeitung des Ladeinfrastrukturkonzeptes werde das Verkehrsmodell hinsichtlich Quell- und Zielverkehre mit Einpendel- und Auspendelanteil als Basis zur Analyse der zu erwartenden Ladebedarfe gewählt, erklärt Herr Gerstenberger. Maßgeblich seien hier drei Nutzergruppen: Einwohnerinnen und Einwohner, öffentliche und zentrale Orte, sowie Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zum Arbeitsplatz. Hieraus seien die besten Ladepunktstandorte ermittelt worden. Die Stadt Ingolstadt habe derzeit circa drei Prozent Elektrofahrzeuge in der Fahrzeugflotte, mittel- bis langfristig werde sich dies auf 10 bis 25 Prozent steigern. Man gehe davon aus, dass Elektrofahrzeugnutzer größtenteils zuhause laden wollen und damit die größte Ladenotwendigkeit abgedeckt werde. Im öffentlichen Raum werde dann nur noch der Bedarf abgedeckt, wenn das Laden zuhause nicht möglich sei oder man nur eine geringe Restreichweite habe. Die öffentlichen Ladepunkte seien mit einer Berücksichtigung einer maximalen Restlaufweite von 300 Metern und den Ergebnissen der Bürgerbefragung im Juli ausgewählt worden, um eine möglichst große Ladenachfrage abdecken zu können. Somit sei auch das Laden für Haushalte ermöglicht, welche sich nicht zuhause selbst versorgen könnten, beispielsweise bei Geschosswohnungsbau. Im Wesentlichen sei der Komfortaspekt des Ladens im privaten Umfeld ausschlaggebend. Hierbei sei der Bürger unabhängig von den öffentlichen Randbedingungen und hat individuell die Möglichkeit, sich eine Wallbox einzurichten. Er betont, dass die Bereiche betrachtet wurden, bei denen eine hohe Nachfrage an Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeugen festgestellt wurde. Es ergebe sich daraus ein

dreiprozentiger Ansatz. Ebenfalls habe man Lücken im Ladeinfrastrukturnetz ausfindig gemacht und hierfür insgesamt 29 Standortvorschläge im Stadtgebiet platziert. Hierbei sei eine Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur auf bis zu 47 Standorte auch möglich, wenn sich eine Mehrung des Elektrofahrzeuganteils auf zehn Prozent ergebe. Maßgeblich für die Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur sei vor allem der innerstädtische Teil, da in den außen liegenden Stadtbezirken überwiegend die Baustruktur Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern aufweise, wovon viele die Möglichkeit besäßen, im privaten Umfeld eine Ladeinfrastruktur zu errichten. Anhand im Vorfeld erstellter Stadtteilsteckbriefe, welche die Struktur und Randbedingungen der Stadtteile zeigen, sei die Einbindung in das Straßennetz auch berücksichtigt. Hierbei werde von den Stadtwerken geprüft, inwieweit eine Versorgung der Energieanschlüsse möglich sei. Folglich sei der Plan zum Thema Mobilitätsstation und Elektrifizierung des ÖPNV, einen Maßnahmenkatalog zusammenzustellen und diesen in eine Zeitschiene zu bringen.

Stadtrat Witty fragt an Frau Wittmann-Brand gerichtet, ob das Elektromobilitätskonzept bereits in die Grundlagenanalyse integriert sei. Man solle hierbei bedenken, dass die öffentlichen Ladeplätze in ausreichender Zahl und an möglichst großflächigen Parkanlagen vorhanden sein sollten, um einen unkomplizierten Ablauf zu gewährleisten.

Frau Wittmann-Brand erklärt, dass das Elektromobilitätskonzept noch nicht mit in die Grundlagenanalyse integriert sei, da damit noch nicht begonnen wurde. Man könne dies in die Erstellung jedoch mit aufnehmen.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf referiert, dass ein erster wichtiger Schritt mit der Grundlagenarbeit geleistet werde, da in den nächsten Jahren die Zulassungszahlen steigen und man dann gut vorbereitet sei. Die IFG und die Stadtwerke arbeiten bereits an der Errichtung von Lademöglichkeiten, allerdings soll eine Grundlage für Unternehmen geschaffen werden, welche in das Geschäftsfeld einsteigen und Ladeinfrastruktur mit entstehen lassen. Da die Stadt Ingolstadt stark von der Automobilindustrie abhängig sei, wäre die weitere Errichtung von Lademöglichkeiten unumgänglich.

Stadtrat Wöhrl bemerkt, dass es viele Stadtviertel in Ingolstadt gebe, wo Privatfahrzeuge auf der Straße geparkt werden. Insofern müsse man sich Gedanken darüber machen, wie diese Fahrzeuge auch in Zukunft auf der Straße über Nacht geladen werden könne.

Herr Gerstenberger fragt nach, ob sich die Frage von Stadtrat Wöhrl auf die Parkmöglichkeit von Fahrzeugen im Straßenraum beziehe, ohne durch das Laden die Fahrbahn zu blockieren oder darauf, ob Ladestationen mehrfach gleichzeitig genutzt werden könne.

Stadtrat Wöhrl antwortet hierauf, dass sich seine Frage darauf beziehe, dass nicht jeder Privathaushalt die Möglichkeit zur Errichtung einer Wallbox habe und in vielen Stadtteilen die Fahrzeuge am Straßenrand geparkt würden. Ebenfalls seien nicht in allen Arbeitsstätten Wallboxen vorhanden und die öffentlichen Ladepunkte müssten von den Bürgern separat angefahren werden. Er fragt sich, ob man diesen Gedanken auch schon angegangen sei, den Fahrzeugen das Laden über Nacht beim Abstellen der Fahrzeuge am Straßenrand zu gewährleisten.

Herr Gerstenberger antwortet, dass dies der Ansatz sei. Man wolle in den Bereichen, bei welchem Fahrzeugbesitzer keine Möglichkeit haben, im Privaten das Fahrzeug zu laden, an den Straßen Ladestationen errichten. Diese können dann auch entsprechend über Nacht genutzt werden.

Stadträtin Leininger informiert, dass sich die Stadt Ingolstadt mehr E-Mobilität wünsche. Von den derzeit angesetzten drei Prozent sei eine Steigerung in den nächsten Jahren auf circa zehn Prozent Elektrofahrzeuganteil angedacht. Von den derzeitigen drei Prozent würden 88% derzeit in den Privathaushalten geladen. Hieraus sei der erhebliche Vorteil der

Heimlademethode ersichtlich und wo die Nutzerfreundlichkeit gelagert sei. Wenn man die Möglichkeit habe, das Fahrzeug zuhause oder in einer Tiefgarage zu laden, sei dies ein erheblicher Kaufanreiz. Wenn man allerdings die Möglichkeit im öffentlichen Raum nutzen müsse, sei der Anreiz wesentlich geringer. Man müsse mitbedenken, was sich die Bürgerinnen und Bürger wünschen. Dies beinhalte ein bequemes Laden über Nacht. Ebenfalls sehe sie in einer Nachrüstung einen erheblichen finanziellen Aufwand. Sie ist der Meinung, dass in den Tiefgaragen, welche neu errichtet werden, standardmäßig auf jedem Parkplatz eine Lademöglichkeit geboten werden müsse, gerade, weil die Verbrenner bis 2035 nicht mehr zugelassen seien und die Firma AUDI AG ab 2026 nur noch elektrifizierte Fahrzeugmodelle auf den Markt bringe. Hierbei müsse allerdings eine Fördermöglichkeit vorhanden sein.

Herr Gerstenberger ergänzt, dass das Konzept nur den Teil betreffe, wo das Laden im Privaten nicht möglich sei. Für Neubauvorhaben gebe es gesetzliche Regelungen zur Gebäudeelektromobilitätsinfrastruktur, welche festlegen, wie viele Stellplätze mit entsprechenden Ladevorrichtungen auszustatten seien. Diese Regelungen gelten sowohl für Neubauten als auch für Renovierungsvorhaben.

Bürgermeisterin Kleine informiert, dass zum einen der gesetzliche Charakter über künftige Lademöglichkeiten zu beachten, zum anderen neben dem Grundlagencharakter auch der Aufforderungscharakter stark gefordert sei. Jetzt sei bereits klar, welche Ladestandorte hoch frequentiert sein werden. Diese Daten würden in den Markt mit hineingegeben werden, um eine Dynamik zu erzeugen. Hierbei sei zu beachten, dass nicht nur in hoch frequentierten Standorten, sondern überall eine Möglichkeit geboten werden könne.

Stadtrat Pauling berichtet, dass die LINKE einen Antrag gestellt habe, neue Ladesäulen aus der Altstadt herauszuhalten, um eine Verkehrsberuhigung zu erzeugen. Er fragt, inwieweit Unternehmerinnen und Unternehmer per Regulierung oder Auflage dazu verpflichtet werden könnten, Ladesäulen auf den Betriebsparkplätzen zu installieren. Beispielsweise an Supermärkten in Wohngebieten sei dies Parkraum, wo man ein Auto über Nacht laden könne. Hierbei würde nicht der öffentliche Raum blockiert werden. Ebenfalls sei es realistisch, dass in den nächsten 10 bis 20 Jahren autonome Flotten realistisch seien, bei welchen Carsharinganbieter in größerer Zahl in die Stadt Ingolstadt präsent seien. Diese würden ebenfalls mit batterieelektrischem Antrieb versehen sein, welche geladen werden müssen. Man müsse überlegen, wie man solche Ladungsanstiege mitversorgen könne und ob man präventiven Handlungsspielraum durch den Kauf von Grundstücken und der Anlage von hierfür nötiger Infrastruktur habe.

Herr Gerstenberger erklärt, dass die Entwicklung zum autonomen Fahren oder größeren Flotten bei dem Thema Mobilitätsstationen mitbehandelt werde. Dies sei ein zentraler Punkt, welcher das Laden des Fahrzeuges und einen damit verbundenen Umstieg auf den ÖPNV oder andere Verkehrsmittel vorsehe. Dies spiele bei den Mobilitätsstationen und der Elektrifizierung der Verkehrswege eine große Rolle.

Professor Dr. Rosenfeld ergänzt, Baumärkten oder Supermärkte bereits mit Ladeinfrastrukturbetreibern kooperieren, da es für die Märkte attraktiv sei, Lademöglichkeiten für die Kunden vorzuhalten, während diese einkaufen. Ob solche Parkplätze über Nacht für die Öffentlichkeit freigehalten werden, sei Angelegenheit der Marktbetreiber und sicher v.a. eine Sicherheitsfrage.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf fasst zusammen, dass die Arbeiten stetig und schnell vorangehen würden und dies ebenfalls in Zusammenarbeit mit Gutachtern, Stadtwerken und der IFG.

Die Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit nehmen den Bericht zur Kenntnis.