



Antwort zur Anfrage Nr. 1338/2023 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend **Infrastruktur für Elektromobilität durch öffentliche Ladesäulen und Unterstützung der Bürger ohne Möglichkeit der eigenen Wallbox durch die Stadt Mainz (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Wie ist der Ausbau der Ladesäulen durch die Stadtwerke oder Drittanbieter geplant um dort öffentliche (Schnell-)Ladesäulen zu erhalten? Bitte erläutern Sie die Planungen auch für alle Stadtteile.*

Die Stadt Mainz betreibt selbst keine öffentlichen Ladesäulen für Elektro-Fahrzeuge, sondern gestattet die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur Dritter im Bereich des öffentlichen Straßenraums. Dabei orientiert sich die Stadt an den Bedarfsanalysen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, die entsprechende Bedarfe bis 2030 abschätzt. Für die öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten auf Privatgelände liegt die Verantwortung nicht bei der Stadt Mainz. Die Stadt Mainz wird 2024 ihre Handlungsstrategie Elektromobilität fortschreiben, um die dynamische Entwicklungen der Ladeinfrastruktur der letzten Jahre besser fassen und ziel- und bedarfsgerecht voranzubringen.

2. *Wie stark hat die Zulassung von Elektrofahrzeugen in Mainz seit 2020 zugenommen?*

Die Zulassungszahlen für E-Fahrzeuge werden quartalsweise erhoben. Seit Juni 2020 ist die Zahl der batterieelektrischen (also rein elektrischen) Fahrzeugen von 614 auf 2.909 gestiegen. Das entspricht fast einer Verfünffachung der Flotte bzw. einem Anteil von ca. 2,3% am Gesamtfahrzeugbestand der in Mainz zugelassenen Pkw. Dieser Anteil liegt im Bundesdurchschnitt.

3. *Auf wie viele Einwohner kommt 1 Ladesäule in Mainz (aufgegliedert auf die einzelnen Ortsteile)?*

Eine Statistik bzw. Städtevergleich öffentlicher Ladesäulen und Einwohnerzahlen ist nicht sinnvoll, da nicht die Einwohnerzahl, sondern strukturelle Gegebenheiten (z.B. Private Abstell- und Lademöglichkeiten, Flächenverfügbarkeit, Leistung des Stromnetzes, Art der Ladung etc.) und schlussendlich die Zahl der E-Fahrzeuge den Ausbau der (öffentlichen) Ladeinfrastruktur beeinflussen. Es gibt daher keine solche Statistik und aufbereitete Differenzierung nach Stadtteilen. Der relevante, von der Bunderegierung vor gut 2 Jahren herausgegebene Kennwert von 1 Ladepunkt/15 E-Fahrzeuge wird in Mainz eingehalten (1/13).

4. *Wie unterstützt, fördert oder motiviert die Stadt Mainz private Einrichtungen, wie Supermärkte, Baumärkte, etc., insbesondere in den Vororten die Installation von öffentlich zugänglichen Ladepunkten um ein zusätzliches Angebot für die Bürger zu schaffen?*

Die Motivation und Förderung privater Einrichtungen (z.B. Supermärkte, Tankstellen) liegt nicht in der Hand der Stadt Mainz. Dies geschieht über Bundesförderprogramme (z.B. Deutschlandnetz) und entsprechende gesetzliche Vorgaben (jetzt bei den Tankstellen). Aber auch aufgrund weiterer Initiativen sind in der jüngsten Vergangenheit in Mainz zahlreiche öffentlich zugängliche Ladepunkte entstanden. Durch das vom Bund initiierte Deutschlandnetz (Aufbau eines

Schnellladenetzes), das in Mainz auch zwei Bereiche (Mombach/Hechtsheim) abdeckt, wird in naher Zukunft noch weitere Ultraschnellladeinfrastruktur entstehen. Das Laden am Arbeitsplatz ist noch ausbaufähig. Die Stadt Mainz betreut große Arbeitgeber im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement und hat gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut 2022 das Laden am Arbeitsplatz (LamA) begleitet. Grundsätzlich ist es dabei vorteilhaft, dass Ladesäulen in Rheinland-Pfalz baugenehmigungsfrei sind.

5. *Wieso fördert und fordert die Stadt Mainz von den Stadtwerken Mainz und Drittanbietern nicht ein größeres (Schnell-) Ladenetz ein, insbesondere für Vororte wie z.B. in Marienborn, wo bisher keine Lade-Möglichkeiten existieren?*

Siehe auch 1.) Die Stadt kann weder von den Mainzer Netzen als auch von Drittanbietern Ladeinfrastruktur „einfordern“, da sie in einer genehmigenden Rolle ist. Allerdings liegen aktuell gut 70 weitere Ladepunkte von unterschiedlichen Anbietern zur Prüfung vor, fast ausschließlich AC-Säulen.

Größere Schnellladenetze funktionieren meist nur als sogenannte Hubs. Hierfür werden Flächen und leistungsfähige Stromnetze benötigt, die (noch) nicht immer passgenau im öffentlichen Raum vorhanden sind. Daher werden diese schwerpunktmäßig auf privaten Flächen erstellt (siehe 4.)

6. *Wie unterstützt bzw. fördert die Stadt Mainz Mieter, WEGs oder Garagenparks, bei denen sich die infrastrukturelle Bedingung für Einzelpersonen finanziell schwierig gestaltet? Wie möchte man Vermieter, Wohnungseigentümer oder Anteilseigner von Garagenparks motivieren sich diesen Projekten anzuschließen?*

Auch hier sind vornehmlich WEGs, Mieter und Hausbesitzer in der Pflicht. Es bedarf weiterer gesetzlicher Anpassungen (nicht nur im Wohneigentumsgesetz), um eine entsprechende Verpflichtung aber auch Lenkung von Ladeinfrastruktur im Bestand und bei Neuplanungen vorzusehen. Zukünftig sollte das Thema Ladeinfrastruktur so früh wie möglich im Planungsprozess verankert werden.

7. *Die nachfrageorientierte Strategie der Stadt Mainz, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken und Drittanbietern, hat in den letzten Jahren nicht zu einer deutlichen Zunahme an Ladesäulen geführt, obwohl der Anteil an Elektrofahrzeugen in Mainz signifikant gestiegen ist. Wie genau sieht die Nachfrageanalyse aus, die die Stadt Mainz durchführt und welche Konsequenzen sind für 2023 und 2024 daraus zu erwarten?*

Die Stadt Mainz analysiert kontinuierlich die Entwicklung der zugelassenen E-Autos und der Ladeinfrastruktur. Im Moment ist der Kennwert Ladepunkt/E-Autos wie in 3.) beschrieben, ausreichend. Ca. 70% der Mainzer E-Auto-Nutzer:innen können bereits an der eigenen (geförderten) Wallbox laden. Über 2/3 der öffentlich zugänglichen Mainzer Ladesäulen wurde (v.a. 2022 und 2023) auf privater Fläche errichtet. 1/4 aller Ladesäulen sind Schnelllader, ein im Vergleich zu anderen Städten hoher Wert.

Es besteht ein qualitatives Problem, dass die Ladesäulen aufgrund der technischen oder räumlichen Rahmenbedingungen nicht immer im direkten Umfeld der Bedarfe liegen. Die Stadt Mainz wird daher 2024 ihre Handlungsstrategie Elektromobilität fortschreiben, um noch ziel- und bedarfsgerechter Ladeinfrastruktur voranzubringen.

8. *Städte, wie beispielsweise die Stadt Rüsselsheim, hat 2017-2020 proaktiv Fördermaßnahmen des Bundes in Anspruch genommen um eine „Electric-City“ zu gestalten. Hier wurden bzw. werden 800 Ladepunkte, somit rund 1200 Lademöglichkeiten in öffentlich*

zugänglichen Bereich + 400 Lademöglichkeiten auf privaten Flächen zur Verfügung gestellt. Pro 84 Einwohner steht so 1 Ladepunkt zur Verfügung. Wieso hat die Stadt Mainz bisher solche Pläne nicht präsentiert und/oder umgesetzt? Wieso hat man sich nicht um die Förderung bemüht? Welche Erfahrung kann die Stadt Mainz für den Innenstadtbereich und vor allem auch Vorort aus diesem Projekt ziehen? Betrachtet die Planung der Stadt Mainz Projekte wie die „Electric-City“ in Rüsselsheim überhaupt?

Die Situation gestaltet sich in Mainz anders als in Rüsselsheim. In Rüsselsheim wurde über ein großangelegtes Förderprogramm schwerpunktmäßig auf Flächen von Stellantis/Opel für die Mitarbeitenden Ladeinfrastruktur geschaffen. Laut unseren Informationen werden diese aufgrund der dort umfangreichen Homeoffice-Regelungen und der entsprechenden Lage z.T. jedoch nur sehr extensiv genutzt.

9. Die Stadt Köln hat ein Pilotprojekt zum Aufbau einer Bordstein-Ladeinfrastruktur gestartet um alternative öffentliche Ladepunkte zu schaffen. Inwieweit untersucht die Stadt Mainz ebenfalls konkret solche alternativen Möglichkeiten? Hat man in diesen Richtungen schon Planungen angestoßen? Welche Alternativen Lademöglichkeiten hat die Stadt Mainz hier im Sinn?

Die sogenannte „Bordstein-Ladeinfrastruktur“ wird/wurde auch in Mainz geprüft. Aufgrund bestimmter technischer Rahmenbedingungen (Standort und Funktionalität der Leuchten, fehlende Eichung, Freihaltung der Flächen) scheidet Laternenladen in Mainz bislang aus. Der im Mai 2023 entwickelte „Ladebordstein“ wird zurzeit geprüft. Aufgrund der „Unsichtbarkeit“ der Ladeinfrastruktur ist zu befürchten, dass die Flächen verstärkt von Verbrennern blockiert werden. Die Stadtverwaltung Mainz erwartet die ersten Erfahrungen aus Köln 2024.

10. Hat man, abseits der Mainzer Netze, weitere Unternehmen zur Unterstützung bzgl. Planung und Projektierungen von Ladeprojekten angefragt und eingebunden? Wenn nein, warum nicht?

Siehe vorherige Punkte: Die Stadt Mainz genehmigt derzeit Ladeinfrastruktur per Sondernutzung. Für diese Koordinierung steht ca. eine viertel Personalstelle im Stadtplanungsamt zur Verfügung. Die Mainzer Netze stehen als Mainzer Netzbetreiber für alle (potentiellen) Betreiber im engen Austausch. Anträge werden von unterschiedlichen (potentiellen) Betreibern beim Stadtplanungsamt eingereicht.

11. Wie gestaltet sich der Dialog zwischen den Ortsbeiräten und der Stadtverwaltung Mainz hinsichtlich der Planung für Ladeinfrastrukturen für die Ortsbezirke? Welche Maßnahmen sind geplant, um diesen Prozess in den kommenden Jahren zu verbessern?

Da es sich um dezentrale geringfügige Umnutzung von Parkraum für Verbrenner handelt, werden die Ortsvorsteher:innen hierzu informiert. Sobald eine von Dritten beantragte Ladesäule die aufwändige Ämterkoordinierung positiv durchlaufen hat, wird diese kurz vor dem Bau an die Ortsvorsteher:innen gemeldet. Eine in der Vergangenheit z.T. durchgeführte Abfrage einzelner Ortsvorsteher:innen zum Thema hatte leider nicht zu dem gewünschten Erfolg geführt, da die vorgeschlagenen Flächen häufig aus technischen Gründen ausschieden.

12. Welche Ziele hat sich die Stadt Mainz (inkl. der Vororte) für 2024, 2025 und bis 2030 gesetzt in Bezug auf die Ladeinfrastruktur? Und falls es keine konkreten Ziele gibt, warum?

Die Stadt Mainz wird wie bereits erwähnt bis zur ersten Jahreshälfte 2024 ihre E-Mobilitätsstrategie fortschreiben, auch um auf die aktuellen Entwicklungen reagieren zu können. Dabei

werden die in der Frage formulierten Zeithorizonte gewählt. Vorstellbar wäre, ähnlich wie in Frankfurt oder Stuttgart, eine zusätzliche Gesamtbedarfsanalyse durchzuführen und darauf aufbauend mögliche öffentliche Ladestandorte (gemeinsam mit Politik und Verwaltung) zu erarbeiten. Im Anschluss könnten diese Standorte per Los an die sich zu bewerbenden Ladesäulenanbieter vergeben werden. Eine Ausschreibung scheidet aufgrund der dynamischen technischen Entwicklung und des aufwändigen langandauernden Prozesses aus.

Mainz, 05.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete