



## Antwort zur Anfrage Nr. 0527/2022 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend Synergien bei Ladesäulenausbau

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- Wie viele car-sharing-Parkplätze in der Neustadt wurden in 2022 mit E-Ladesäulen ausgestattet und wie viele sollen noch ausgestattet werden?

Das beschriebene Carsharing-Angebot wird eigenwirtschaftlich vom Anbieter book-n-drive betrieben. Die Landeshauptstadt Mainz stellt hierfür, im Rahmen des 2021 durchgeführten Vergabeverfahrens, öffentliche Stellplätze per Sondernutzung zur Verfügung. Im Zuge des Vergabeverfahrens wurde eine Mindestquote an elektrisch betriebenen Carsharing-Fahrzeugen durch die Stadt vorgegeben. Book-n-drive hat an den 50 vergebenen Stellplätzen insgesamt 5 Ladesäulen errichtet (davon 4 in der Neustadt), wodurch 10 elektrisch angetriebene Carsharing-Fahrzeuge zum Einsatz kommen können. Dies ergibt eine „Elektro-Quote“ von 20% auf den öffentlichen Carsharing-Stellplätzen, welche erfreulicherweise die geforderte Mindestquote weit übersteigt.

- Wie viele E-Ladesäulen wurden 2022 errichtet, die auch für private KfZ-Nutzer zugänglich sind?

Die Landeshauptstadt Mainz betreibt selbst keine öffentliche Ladeinfrastruktur, sondern gestattet die Errichtung und den Betrieb von Ladesäulen Dritter im öffentlichen Straßenraum. Im Jahr 2022 wurde im öffentlichen Straßenraum in der Neustadt bisher keine zusätzliche Ladesäule errichtet. Dennoch steigt die Ladesäulen-Dichte im Mainzer Stadtgebiet kontinuierlich durch öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen, wie beispielsweise auf Supermarktparkplätzen oder Firmenparkplätzen. Hier ist z.B. das Fraunhofer-Institut zu nennen, dass in Mainz gerade die erste öffentlich zugängliche Ultraschnellladeinfrastruktur errichtet hat. Eine gute Übersicht über das aktuelle Angebot an öffentlich zugänglichen Ladesäulen kann auf der Website der Mainzer Stadtwerke eingesehen werden (<https://www.mainzerenergie.de/elektromobilitaet/ladestationen-elektroauto>).

- Wie groß schätzt die Verwaltung die Synergien hinsichtlich der Kosten ein, an einem Standort zwei E-Ladesäulen zu errichten (bspw. eine für Car-Sharing und daneben eine für sonstige Nutzer)?

Je nach Standort wäre eine finanzielle Einsparung durchaus möglich, gerade wenn durch eine zeitgleiche Errichtung der Ladesäulen Tiefbauarbeiten kombiniert werden könnten. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass gerade im Innenstadtbereich sehr viele Standorte für die Umsetzung von Ladesäulen leider ungeeignet sind. Grund hierfür sind insbesondere im direkten Umfeld befindliche Bäume, in deren Wurzelbereich nicht mit einem Ladesäulen-Fundament sowie der notwendigen Zuleitung eingegriffen werden darf. Auch im Untergrund befindliche Leitungstrassen oder nicht ausreichende Flächenverfügbarkeiten im Gehwegbereich lassen an vielen Standorten die Errichtung einer öffentlichen Ladesäule nicht zu. Hierdurch kann die Situation entstehen, dass an einem Standort eine Ladesäule errichtet werden kann, die direkt angren-

zenden Stellplätze aus den oben genannten technischen Gründen aber nicht elektrifiziert werden können.

Zudem ist zu bedenken, dass die Firma book-n-drive die Ladesäulen eigenwirtschaftlich für ihren Carsharing-Betrieb errichten lässt. Gleichzeitig müsste eine Betreiberfirma von öffentlicher Ladeinfrastruktur Interesse daran haben, direkt daneben eine Ladesäule zu errichten. Dies ist, gerade im Hinblick auf den aktuell noch in vielen Fällen unwirtschaftlichen Betrieb von öffentlichen Ladesäulen, ein einschränkender Faktor.

Auch stellt sich die Frage, ob diese Anordnung direkt neben einer neuen Carsharing-Station wünschenswert ist. Sollten Carsharing-Stationen eine sehr hohe Auslastung aufweisen und im entsprechenden Einzugsbereich weiterhin eine erhöhte Nachfrage bestehen, ist die Erweiterung der bestehenden Stationen denkbar und wünschenswert. Zwei direkt angrenzende öffentliche Ladesäulen-Stellplätze würden bei einer späteren Carsharing-Erweiterung an dem Standort dazu führen, dass sich eine unübersichtliche Abfolge an Stellplatz-Funktionen ergibt (Carsharing – öffentliches Laden – Carsharing – Pkw-Stellplätze). Eine solche Situation wäre nicht nur weniger übersichtlich für die Nutzer:innen des Angebots, sondern führt im Zweifelsfall auch zu einer höheren Fehlbelegungsquote durch Fremdfahrzeuge (Falschparken), was sich negativ auf den Carsharing-Betrieb auswirkt.

- Warum wurden eventuelle Synergien im Rahmen der Ausstattung der Car-Sharing-Parkplätze nicht genutzt, um weitere E-Ladesäulen zu errichten?

Die Thematik und die damit verbundenen Herausforderungen wurden in den Antworten auf die Fragen 1 bis 3 bereits erläutert.

Darüber hinaus prüft die Verkehrsverwaltung aktuell die Möglichkeit, nachhaltige Mobilitätsangebote verstärkt an bestimmten Standorten zu bündeln, zur Einrichtung intermodaler Mobilitätsstationen. Synergien bei der gleichzeitigen Errichtung von baulicher Infrastruktur werden hierbei selbstverständlich beachtet.

Mainz, 04.05.2022

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete