

zu TOP



Mainz, 08.09.2023

Anfrage 1338/2023 zur Sitzung am 11.10.2023

Infrastruktur für Elektromobilität durch öffentliche Ladesäulen und Unterstützung der Bürger ohne Möglichkeit der eigenen Wallbox durch die Stadt Mainz (ÖDP)

Seit 2020 bis April 2023 hat die Anzahl der Elektroautos in Deutschland von 136.617 auf 1.078.050 Fahrzeuge zugenommen, was ungefähr einem Anstieg um den Faktor 8 entspricht. Es ist davon auszugehen, dass die Zunahme an rein elektrischen Fahrzeugen in der Stadt Mainz und ihren Vororten in ähnlichem Maße erfolgte.

Viele Bürger ziehen trotz Förderungen beim Neukauf eines Fahrzeugs ein Elektroauto nicht in Erwägung. Zu den Gründen zählen:

- a) Nicht vorhandene öffentliche Ladesäulen, vor allen in den Vororten,
- b) keine oder nur sehr teure Möglichkeit zur Installation eigener Lademöglichkeiten in Mietwohnungen, WEGs oder Garagenparks für Einzelpersonen,
- c) kaum bis keine ausreichend verfügbare Ladestationen im näheren Umfeld (Supermärkte, Baumärkte etc.).

Häufig ist eines der Hindernisse einer Installation von Lademöglichkeiten bei Wohneinheiten, wie WEGs, Mietobjekten oder Garagenparks, dass es zu wenig Interessenten gibt, so dass es als Einzelpersonen, die eine Lademöglichkeit benötigt, finanziell nicht tragbar ist. Da die Stadt Mainz für Bereiche mit hohem Wohnnutzen private Lademöglichkeiten wie Wallboxen vorsieht, grenzt man hier nun Bürger ohne diese Möglichkeit aus und fördert die Elektromobilität vorwiegend für EFHs und Wohneinheiten mit vorrausschauendem Vermieter/Verwaltung bzw. Bürger mit hohem Einkommen. Ohne öffentliche Ausweichmöglichkeit ist der Anreiz oder Motivation sich ein E-Fahrzeug zu kaufen nicht gegeben.

Im Allgemeinen, auf die den gesamten Raum der Stadt Mainz bezogen, hat die Zunahme der öffentlich zugänglichen Ladesäulen in den letzten 2 Jahren nur in sehr geringem Anteil (gemessen an den Zulassungen) zugenommen.

Da die Elektromobilität einen bedeutenden Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissio-

nen im Verkehrssektor leisten soll und obendrein auch zur Verbesserung der Luftqualität in Mainz beitragen kann, ist die bisherige Strategie der Stadt Mainz nicht erkennbar oder verständlich.

Wir fragen an:

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.
2. Wie stark hat die Zulassung von Elektrofahrzeugen in Mainz seit 2020 zugenommen?
3. Auf wie viele Einwohner kommt 1 Ladesäule in Mainz (aufgegliedert auf die einzelnen Ortsteile)?
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?
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?
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?
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?
8. Städte, wie beispielsweise die Stadt Rüsselsheim, hat 2017-2020 pro-aktiv 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?
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?

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

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?

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?

Moseler, Claudius, Dr.