



Landeshauptstadt  
Mainz

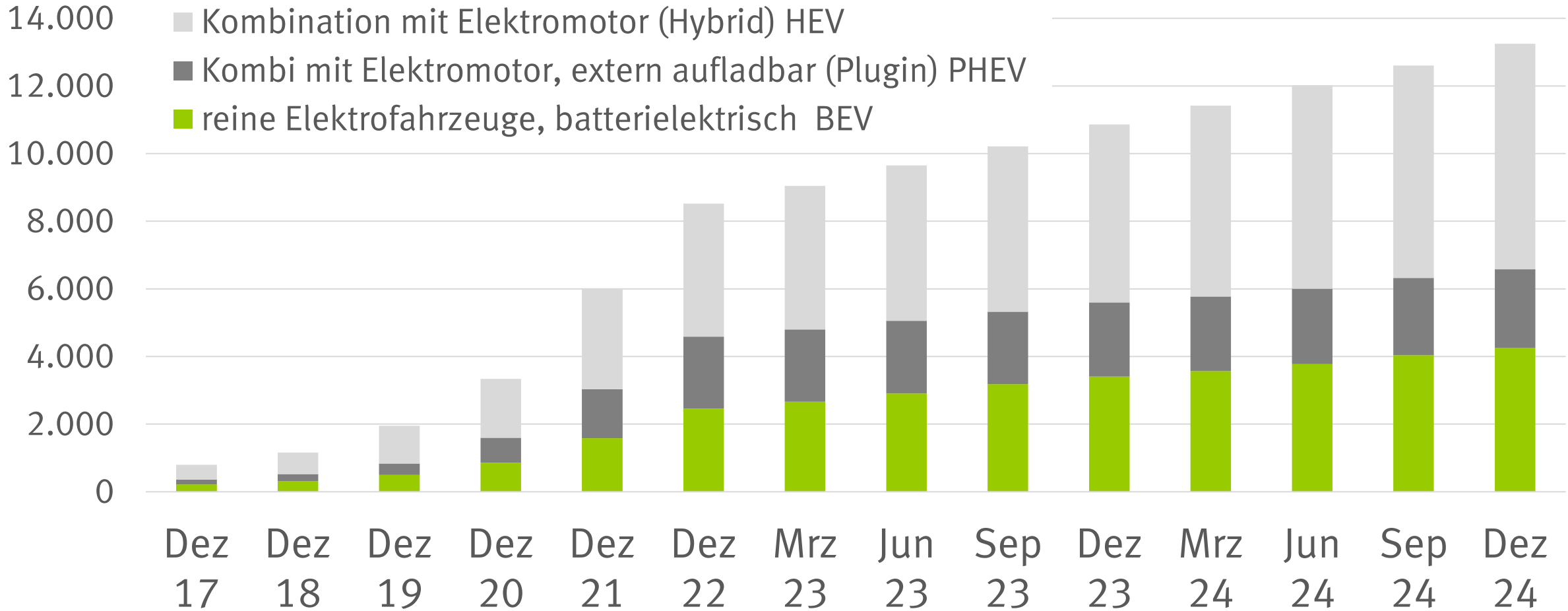
# Sachstand Elektromobilität in Mainz Fortschreibung der Handlungsstrategie Elektromobilität

Stand Februar 2026

Ausschuss für Mobilität 04.03.2026



# Entwicklung der E-Kfz-Zulassungszahlen

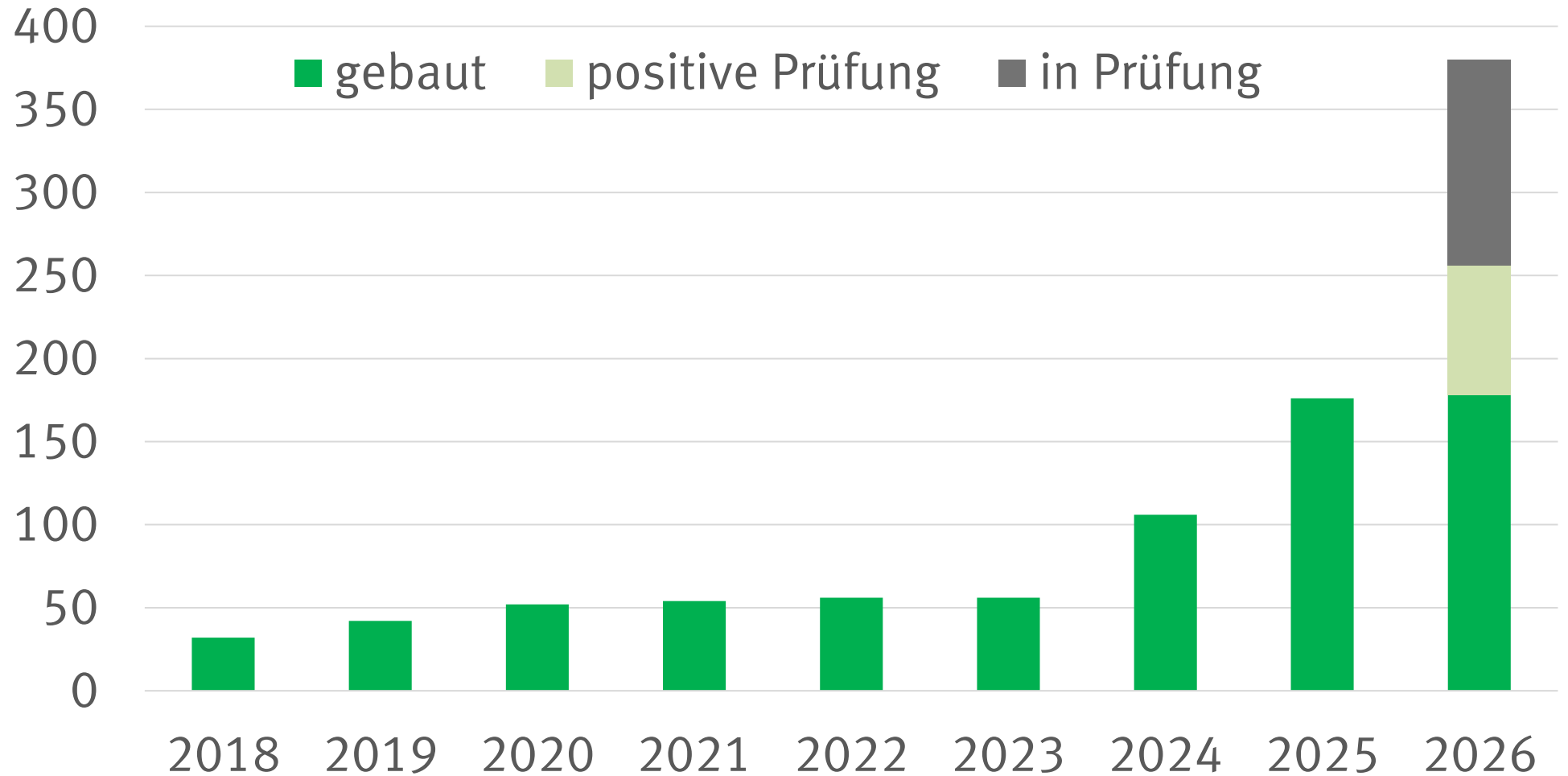


Ca. 5.000 reine E-Kfz in Mainz  
zugelassen (Schätzung)  
(Stand 1.1.2026)

Daten nur bis 2024 und Abweichungen  
KBA/Zulassungsstelle Mainz



## Ladeinfrastruktur (nur öffentlicher Straßenraum)





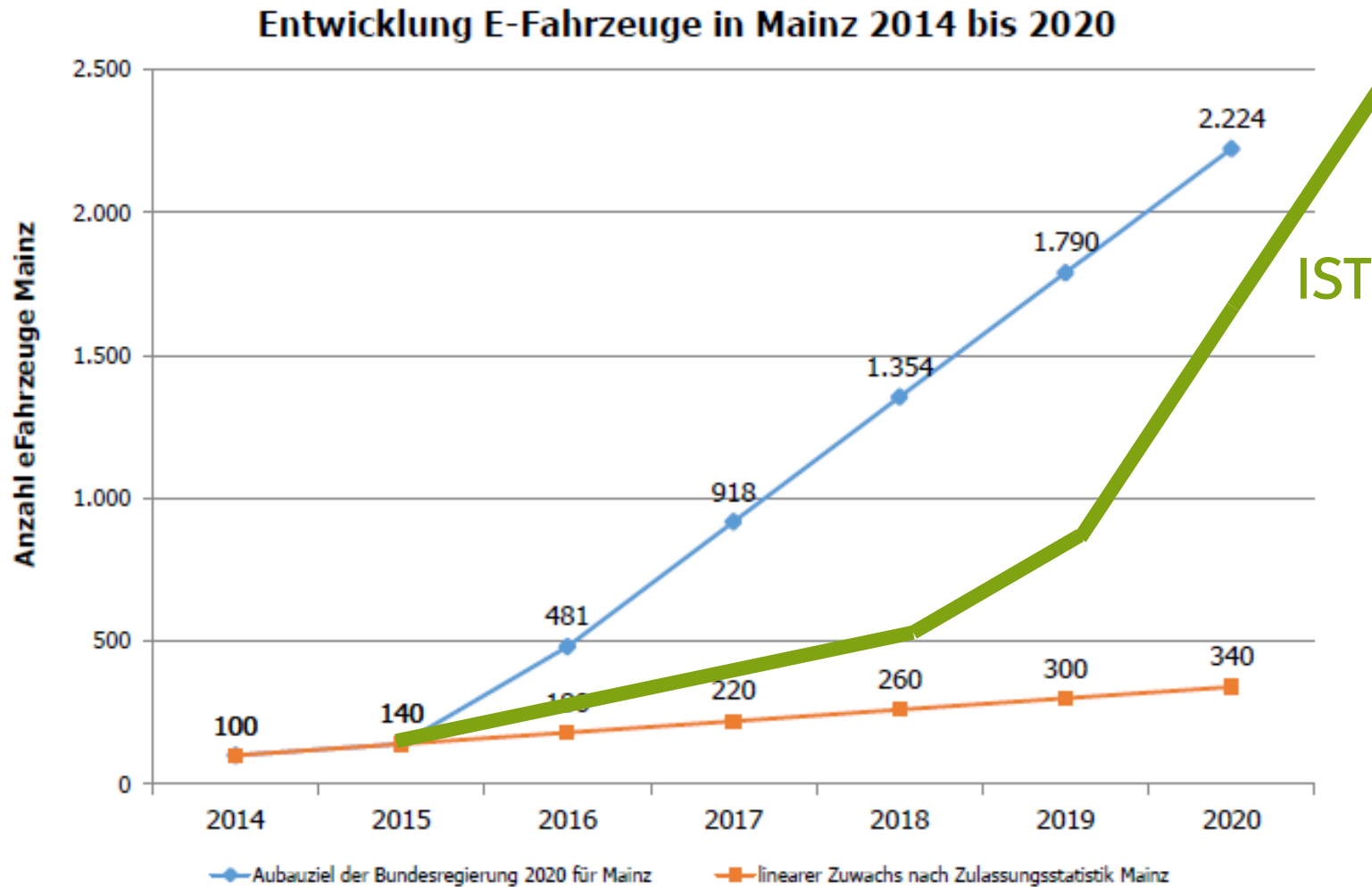
## Vergleich Mainz/Deutschland (Stand 1.1.2025)

	Mainz	Deutschland
Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 EW)	459 (Stagnation) (2018: 458)	583 (leichte Erhöhung) (2018: 569)
Reine E-Pkw am Gesamt-Pkw-Bestand in %	3,7	3,3
Ladeinfrastruktur (öffentlich zugänglich) - Verhältnis E-Pkw zu E-Ladepunkten	13 (29% Anteil Schnelllader)	10 (22% Anteil Schnelllader)
Elektrifizierung der Busse	21%	4%



# Handlungsstrategie Elektromobilität 2016

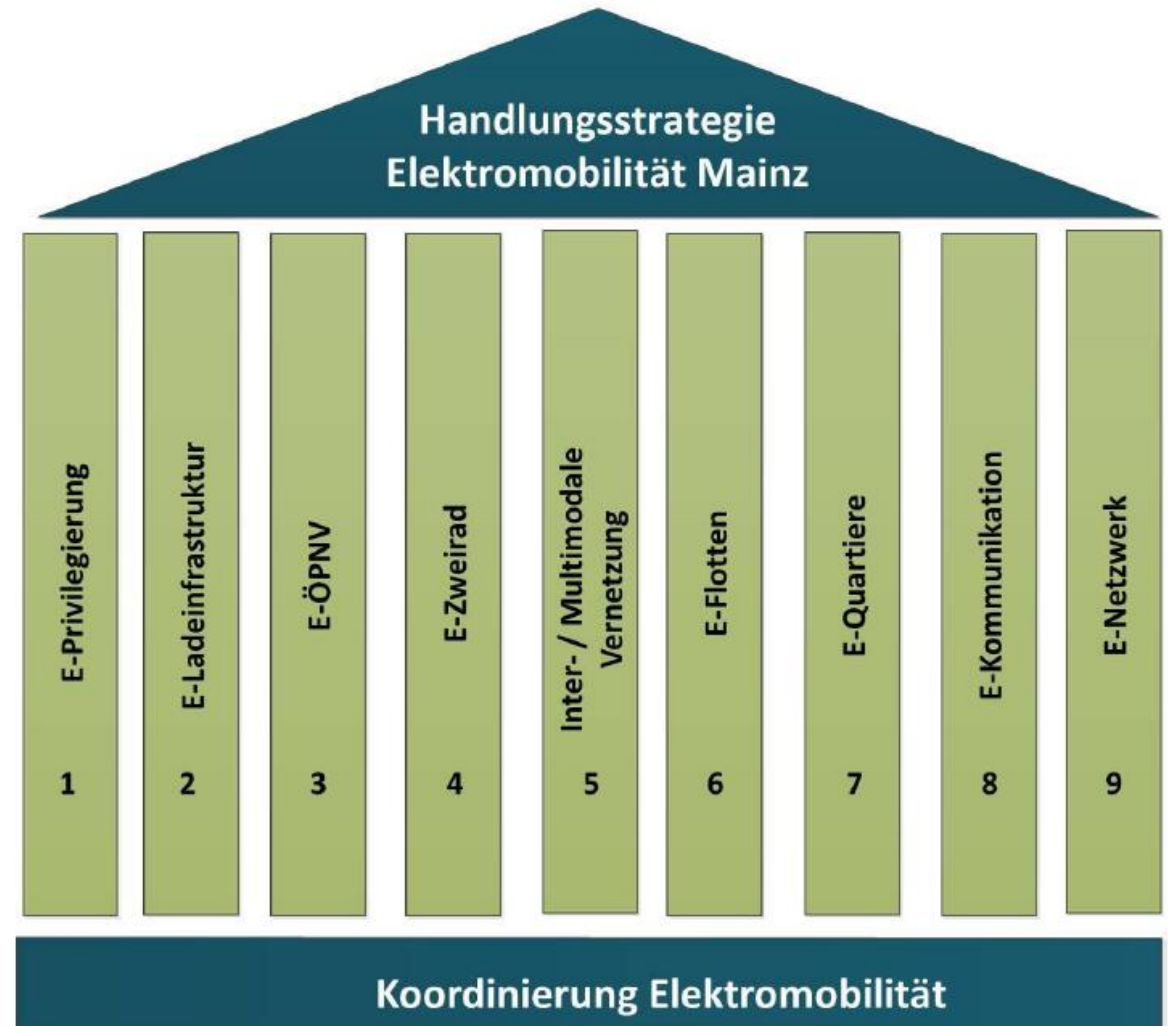
6.500  
E-Fahrzeuge



# Handlungsstrategie 2016 – Damalige Ziele/Ideen

**Hauptziele:** Luftreinhaltung, Klimaschutz, Innovationskraft MZ, Fördermittel-Hilfe

1. **E-Privilegierung** → E-Parken (nur bis 2024) / E-Laden → Erhöhung der Ladezeiten
2. **E-Ladeinfrastruktur** – Handlungsleitfaden/ Muster-Gestattungsvertrag nicht mehr aktuell, passive Rolle der Stadt Mainz muss hinterfragt werden (Platz- und Verteilungsproblem)
3. **E-ÖPNV** → Mainzer Mobilität agiert selbständig (E-Busse, Wasserstoffbusse, neue Straßenbahnen)





# Handlungsstrategie 2016 – Ziele

4. **E-Zweirad** → Pedelecverkaufszahlen (2015: 535.000 → 2024: 1,8 Mio.), Öffentliches Laden, MeinRad Pedelec
5. **Intermodalität/ Multimodalität** → Mobilstationen
6. **E-Flotten** → Starke Zunahme der E-Fahrzeugflotte bei der Stadt Mainz (100%-Klimaschutzplan)+Förderung M<sup>3</sup>
7. **E-Quartiere** → Eigene Studie 2018 → Carsharing/ neue Stellplatzsatzung 2020
8. und 9. **E-Kommunikation / E-Netzwerk** → Koordinierungsstelle versus 10%-Stelle

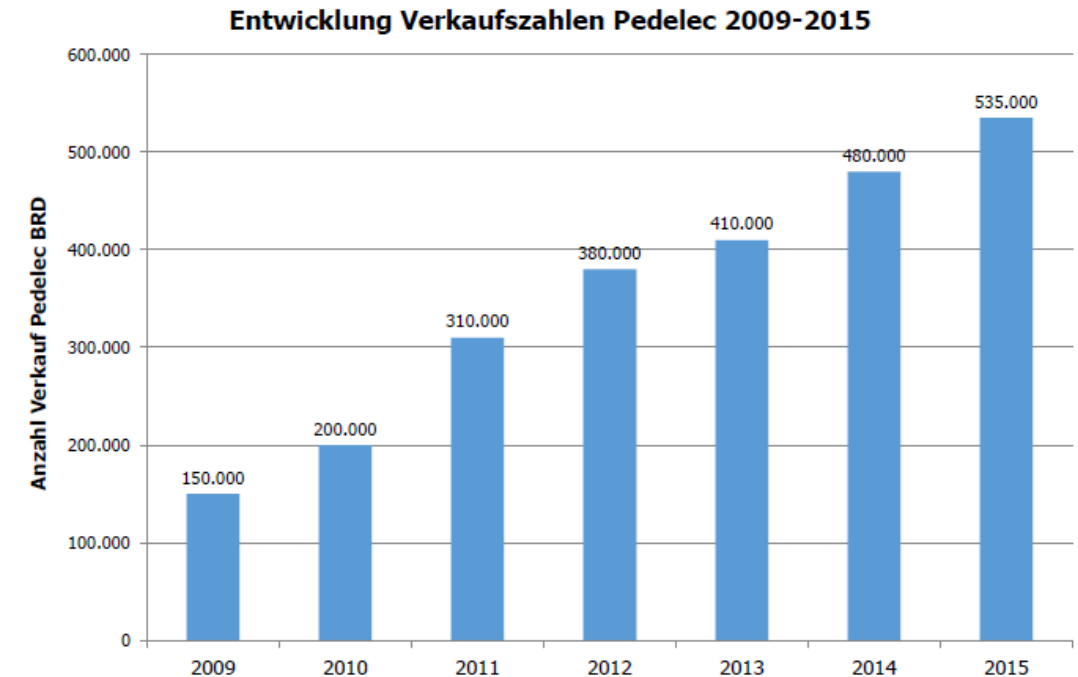


Abbildung 3-4: Entwicklung Verkaufszahlen Pedelecs in Deutschland 2009-2015  
Quelle: (Statistika GmbH)



## ...auf Mainz runtergebrochen!

- im öffentlichen Straßenraum (Ladesäule) → „Boom“ ab 2024, hoher Koordinierungsaufwand → lange Prüfungszeiträume
- Problematik Carport /Garagen/ „Vorgärten“
- **Garagenhöfe** → Lösungen herausfordernd, da Elektrifizierung oft nur durch Gestattung der Privatleitungen im öffentlichen Raum+zu kleine Garagen
- **Private Tiefgaragen / Quartiersgaragen** --> indirekt über Baugenehmigung/ Stellplatzsatzung
- Ladekabel über Gehweg → erste „Lösungen“ wie spezielle Kabel oder Kragarme nicht in Breite anwendbar
- am **Arbeitsplatz** → Vorbild Fraunhofer, Potentiale auch bei der Stadt Mainz (Bsp. GWM, Stadthaus) noch nicht ausgeschöpft → Betriebliches Mobilitätsmanagement
- **Tankstellen / Verbrauchermärkte / Autohäuser** → viel „Vorarbeit“ v.a. 2019-2023
- **Öffentliche Parkhäuser** (pmg) → Zukunftsoffensive ab 2026 (in Kombi mit PV)



Keine weitere „unkontrollierte“  
Genehmigung der Ladeinfrastruktur,  
sondern entspr. Vorgaben, z.B.

- Definition von Negativräumen (z.B. Fahrradachsen, Durchgangstraßen, Straßenbahnachsen, 150m/300m-Radien, Auslastungsgrad)
- Wie gehen wir mit Schnellladern im öffentlichen Straßenraum um?
- Automatisierung der Genehmigungsprozesse notwendig  
→ Einführung Web-GIS bis Ende2026



# Danke!



Erste Ultraschnellladesäule am Hbf. West –  
hier noch in Geschenkverpackung (eigenes Bild)