

V0805/23

Elektromobilitätskonzept (EMK)
(Referentin: Bürgermeisterin Kleine)

Antrag:

Der Schlussbericht zum Elektromobilitätskonzept Ingolstadt wird bekannt gegeben.

Stadtrat	17.10.2023	Bekanntgabe
----------	------------	-------------

Stadtrat vom 17.10.2023

Zu Beginn weist Bürgermeisterin Kleine darauf hin, dass der Stadtrat über ein Klimaschutzkonzept entschieden hätte und dafür ein Elektromobilitätskonzept entwickelt werden müsse. Man habe das Thema Elektromobilität erkannt, das nicht nur zur Senkung der CO₂-Bilanz diene, sondern auch ein Schwerpunkt für den Automobil- und Wirtschaftsstandort Ingolstadt, dessen Wohlstand davon abhängen, sei. Mit dem verkehrsmittelübergreifenden Konzept wollte man aufzeigen, wie sich Elektromobilität auf den Alltag der Menschen sowie der INVG und den Stadtbus auswirke und welche Infrastruktur wie Ladesäulen und Stromnetze es dafür brauche. Weiter wollte man wissen, so Bürgermeisterin Kleine, wie die lokale Industrie dieses Thema sehe. Man habe sich auch sehr über die breite Beteiligung von der Stadtverwaltung über die Beteiligungsgesellschaften bis hinein in die Wirtschaft gefreut. So wäre es nun heute möglich, den Schlussbericht vorzulegen, der nicht nur eine Bestandsaufnahme des IST-Zustands beinhalte. Im letzten Herbst sei bereits der Teilbericht Ladeinfrastruktur vorgestellt worden. Davon wäre ein Signal ausgegangen, das Investitionen freigesetzt habe. Nach Bürgermeisterin Kleines Meinung seien Informationen und Wissen wichtige Voraussetzungen für das weitere Handeln. Das Elektromobilitätskonzept beinhalte unter anderem eine Bestandsaufnahme, Einzelmaßnahmen, die Einschätzungen zu den Prioritäten der Maßnahmen, die finanziellen Ressourcen, die Zielgruppen und die Verantwortlichen. Vorgestellt würde es von Prof. Dr. Bogenberger und Dr. Gerstenberger, der an dem Konzept mitgearbeitet habe und mit den Akteuren in Kontakt gewesen sei. Abschließend weist Bürgermeisterin Kleine darauf hin, dass zusammen mit allen Akteuren, wie Stadtwerke, AUDI AG, ÖPNV, usw., gearbeitet worden sei. Zum Thema ÖPNV ergänzt sie, dass bereits einzelne Maßnahmen umgesetzt worden seien. Andere Maßnahmen würden auch erst in den einzelnen zuständigen Gremien näher besprochen. Ihrer Ansicht nach sei es auch kein Problem, bestimmte Teile des Konzepts im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit näher zu diskutieren.

Herr Prof. Bogenberger stellt anhand einer PowerPoint-Präsentation das Elektromobilitätskonzept vor. Die Präsentation liegt als Anlage dem Protokoll bei.

Stadtrat Köstler fragt, in wie weit das Konzept für die Stadt Ingolstadt bezüglich anderer Anforderungen oder anderen Bedürfnissen von vergleichbaren untersuchten Städten abweiche.

Herr Prof. Dr. Bogenberger erörtert, dass die Firma AUDI AG einen großen Unterschied darstelle. Man habe mit der Firma AUDI AG, die um den Firmensitz herum eine gute Ausstattung besitze, einen dominanten Arbeitgeber, den es so in vergleichbaren Städten nicht gebe. Auch wäre mit der Firma TIER bereits ein guter Anbieter im Stadtgebiet vertreten. Das hänge wohl mit der THI zusammen, so Herr Prof. Dr. Bogenberger. Auch sei das fehlende Bike-Sharing-Angebot außergewöhnlich. Dies könnte aber auch mit dem Anstieg an privaten Pedelecs während der Corona-Pandemie zusammenhängen.

Weiter ergänzt Bürgermeisterin Kleine, dass man hier auch sehe, welche Wechselwirkung ein städtisches Ladeinfrastrukturkonzept und ein Akteur wie die Firma AUDI AG hätten. Bundesweit gelte man laut den Medien als Vorreiter in Sachen E-Mobilität.

Stadtrat Höbusch betont, dass er die Matrix, die die Priorität und die Zeitskale aufgezeigt hätte, als hilfreich empfunden habe. Damit habe man letztendlich auch eine Roadmap. Jetzt könnten dann auch von Seiten der Bürgermeisterin Kleine und der Stadtverwaltung hochpriorisierte Maßnahmen in die Ausschüsse zur Diskussion eingebracht werden. Bezüglich der 40 Mobilitätsstationen mit dem Schwerpunkt E-Car-Sharing wolle Stadtrat Höbusch wissen, ob es entsprechende Erfahrungen oder Beispiele aus vergleichbaren Städten gebe, an denen man sich orientieren könnte.

Zum Thema Entwicklung von Mobilitätsstationen und Aufbau erklärt Herr Dr. Gerstenberger, dass man sich einigermaßen an der Stadt Augsburg orientieren könne. Dort sei man ähnlich herangegangen und habe mit einem Fahrzeug pro 1000 Einwohner gerechnet. Danach habe man begonnen, das System aufzubauen. Die gezeigten Größenordnungen seien als eine erste Orientierung zu verstehen, so Herr Dr. Gerstenberger. Genauere Größen hingen von den örtlichen Gegebenheiten ab.

Herr Prof. Dr. Bogenberger ergänzt, dass es nicht zielführend sei, sich zu zwei Mobilitätsstationen zu verpflichten. Man müsste dies flächendeckend in Angriff nehmen und würde bei den ersten Stationen auch eine Nachfrage- bzw. Nutzeranalyse durchführen.

Zudem ergänzt Bürgermeisterin Kleine, dass GWG, Stadtbus und INVG sich über solche Mobilitätsangebote Gedanken machen würden. Bei der GWG sei es insbesondere Teil des Mobilitätskonzepts für neuen Wohnungsbau. Die INVG stattdessen denke über Verknüpfungen von Busverkehr und E-Mikromobilität nach. Unter anderem, wo sich eventuell Bike-Sharing an Haltestellen anbieten würde. Das weitere Vorgehen werde aber sein, das Konzept in der Klimakonferenz, ein Netzwerk aus Stadt, Beteiligungsgesellschaften und Akteuren, einzubringen. Bürgermeisterin Kleine erklärt weiter, dass ihrer Meinung nach die Stadtwerke eine maßgebliche Rolle spielen würden. Denn klassisch würden E-Car-Sharing-Angebote bei den Energieversorgern angesiedelt. Auch habe die THI angeboten, sich mit Know-how zu beteiligen.

Stadtrat Dr. Lösel merkt an, dass das Thema nachhaltige Verkehrsgestaltung auch mit dem Thema Verfügbarkeit der Mobilitätsdaten zusammenhänge. Dahingehend wolle er wissen, welche Auswirkungen rechtliche Einschränkungen, wie DSGVO, auf die Qualität haben würden und wie bessere Verfügbarkeit sichergestellt werden könnte.

Darauf erklärt Herr Prof. Dr. Bogenberger, dass er als Professor an der TU München mit Daten aus Ingolstadt arbeite. Aber er verdeutlicht auch, dass man bezüglich der Daten, wie Buchungsdaten, Ladedaten, etc., offener sein solle und man alle Daten herausgeben solle, die was zulässig seien. Nur so könne man entsprechende Modelle entwickeln. Auch könne man die Firma TIER oder die Firma AUDI AG um Veröffentlichung ihrer Daten bitten.

Stadträtin Klein empfindet das Konzept als sehr umfangreich, aber nicht sonderlich überraschend und denkt, dass es einige Zeit in Anspruch nehmen werde, das Konzept

umzusetzen. Weiter fragt Stadträtin Klein, wieso das Thema Elektrifizierung des ÖPNV zeitlich weit hinten angesiedelt sei, wenn man doch durch die Richtlinie bis 2025 an einen bestimmten Prozentsatz an emissionsarmen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen gebunden sei.

Herr Dr. Gerstenberger erklärt, dass die Einordnung der Elektrifizierung des ÖPNV in Ingolstadt auf Basis der Möglichkeiten und Planung der einzelnen Verkehrsunternehmen im Prinzip im Konzept dargestellt wurde. Man müsse aber auch realistisch bleiben und könne eine komplette Umstellung auf E-Busse nicht in kürzester Zeit erwarten. Im Übrigen verweist er auf die Darstellungen auf der Folie.

Herr Prof. Dr. Bogenberger ergänzt, dass es bei diesem Thema Städte wie Göttingen gibt, die durchaus bereits Elektrobusse einsetzen würden. Das sei aber der Auftrag, bei den Unternehmen entsprechende Ausschreibungen zu forcieren und zu fordern.

Weiter ergänzt Bürgermeisterin Kleine, dass der Weg zunächst über einen neuen Betriebshof führen würde. Trotzdem müssten noch einige Fragen zum Thema Elektromobilität geklärt werden. Vorteil sei aber, dass bereits einige Maßnahmen schon auf den Weg gebracht würden.

Stadtrat Köstler verweist auf seine vorherige Frage sowie die Ausführungen von Stadträtin Klein. Weiter fehle es ihm an konkreten inhaltlichen Aspekten. Er wolle dahingehend wissen, welche speziellen Maßnahmen, wie Laternenladesäulen, dahingehend empfehlen würden.

Dazu erklärt Herr Prof. Dr. Bogenberger, dass dies immer eine Reflexion der verfügbaren Mittel und finanziellen Ressourcen sei. Er würde aber die Ernennung eines Elektromobilitätsmanagers empfehlen, der sich des Themas annehme. In München hätte solch ein Manager die Prozesse wesentlich beschleunigt und er sei für viele Themen als Ansprechpartner dagewesen. Insgesamt solle aber auch die Verwaltung mit den nötigen Ressourcen ausgestattet werden, auch wenn sich der Stadtrat bestimmte Akzente vorbehalten wolle.

Stadtrat Witty möchte zum einen wissen, wie es sein könne, dass eine Stadt wie Trier, die um einige Tausend Bürger kleiner sei als Ingolstadt, ein Angebot an e-Car-Sharing besitze. Er fragt nach, ob es daran liege, dass ein solches Angebot in Ingolstadt nicht wirtschaftlich sei. Weiter interessiere Stadtrat Witty, wo noch Handlungsspielräume im Hinblick auf E-Bike-Ladesäulen in Verbindung mit Radtourismus gesehen werden.

Herr Prof. Dr. Bogenberger erörtert, dass eine Vergabe an eine Firma eine Möglichkeit wäre. Hierfür müsste man aber ein bestimmtes System ausschreiben. Weiter würde man aber auch eine gewisse Bevölkerungsdichte und eine gewisse Mindestanzahl an Fahrzeugen brauchen. Er habe den Eindruck, dass Ingolstadt auch durch die Dominanz der Firma AUDI AG sehr autoorientiert sei. Viele Leute hätten hier private Fahrzeuge. So sei es wahrscheinlich nicht gegeben, dass acht Buchungen pro Tag für Car-Sharing zusammenkämen. Mindestens acht Buchungen wären aber zur finanziellen Tragfähigkeit eine Voraussetzung. Viele Städte hätten in den letzten zehn Jahren mit Car-Sharing experimentiert. Bei den einen hätte das funktioniert bei anderen nicht. Ein anderes Beispiel sei Vaterstetten, wo Car-Sharing aus einer Initiative der Bevölkerung entstanden sei. Ein anderes Beispiel sei Passau, wo es auf Initiative der Studenten an der Universität Passau entstanden sei. Bei diesen Initiativen funktioniere es aber nur für einen begrenzten Personenkreis und nicht für die großen Massen. Herr Prof. Dr. Bogenberger führt weiter aus, dass er bisher aber kein Engagement einer Firma in Ingolstadt sehe, Car-Sharing anzubieten. Auch fehlten für eine eigene Beschaffung Know-how, Technik, Software,

Fahrzeuge und Personal. Er rate deshalb, Initiativen der Bürger oder rund um die THI zu fördern.

Weiter führt Herr Dr. Gerstenberger aus, dass eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur von Seiten des Stadtrates forciert und vorangetrieben werden sollte. Durch die Weiterentwicklungen in der Batterietechnologie, d.h. der Speicherkapazität, bei E-Bikes fehle bei Tagestouren die Notwendigkeit einer Zwischenladung im öffentlichen Raum. Üblicher sei vielmehr, dass die Touristen in ihrem Hotel bzw. Pension die Akkus aufladen könnten. Den Bedarf von früher gebe es somit heute nicht mehr.

Abschließend erklärt Bürgermeisterin Kleine, dass Sie Handlungsbedarf sehe. Für die eine oder andere Fragestellung hätte man schon Vorschläge oder Ideen. Auch im Zusammenhang mit der IBA solle es Mobilitätsstationen geben. Es sei bereits über ein Fahrradparkhaus mit Ladestationen gesprochen worden. Bürgermeisterin Kleine bedankt sich für die Empfehlungen und das Volumen an Maßnahmen und Möglichkeiten.

Der Schlussbericht wird bekannt gegeben.