

zu TOP

Mainz, 12.05.2015

Anfrage 0950/2015 zur Sitzung am 20.05.2015

E-Mobilität (AfD/FW)

Aktuell sind gemäß BDEW-Auflistung ca. 5.000 Ladepunkte in Deutschland installiert. Davon lediglich 4 Ladesäulen im Stadtgebiet Mainz, die wiederum zum großen Teil aus eigener Hand (Hersteller oder Stadtwerk) finanziert wurden. Derzeit mehren sich die Meldungen aus anderen Städten, massiv in Ladeinfrastruktur zu investieren. Hamburg plant derzeit mit 70 Schnellladestationen (Triple-Charger), Berlin hat nach 2 Jahren seine Ausschreibung für Ladeinfrastruktur als Ergänzung zur bisherig Ausgebauten durch, die Stadt Frankfurt fördert in 2015 den Wechsel auf Elektrofahrzeuge in der eigenen Dienstwagenflotte und München plant ab 2016 aus dem eigenen Haushalt, Mittel bereit zu stellen für die Anschaffung von Ladesäulen und Elektrofahrzeuge für Gewerbetreibende mit insgesamt ca. 100 Millionen.

Aktuell bewegen sich ca. 30.000 Elektrofahrzeuge und Plug-in Hybride auf deutschen Straßen. Im europäischen Vergleich und in Relation zu den Märkten steht Deutschland auf einem der hinteren Plätze. Gemäß der bundesweiten Ziele zur Entwicklung Deutschlands als einem Leitmarkt für Elektromobilität läuft Deutschland den selbstgesteckten Zielen hinterher. Die Schaufensterregionen laufen Ende 2015 aus, seit Anfang 2015 läuft aber gemäß Entwicklungsplan der NPE bereits der Markthochlauf.

Gleichzeitig bewegen wir uns auf eine Energiewende zu und haben große Aufgaben vor uns, zur Erfüllung der kommunalen Klimaschutzziele. Neben dem Ausbau des ÖNPV und Radwegen, zählt hier auch die neue Mobilität hinzu. Intermodale und interdisziplinäre Car-sharingmodelle für Bürger und Unternehmen entwickeln sich gerade. Gleichzeitig nimmt aber auch die Verantwortung als Stadt und/oder Unternehmer zu, seine Mobilität lokal klimaneutral umzusetzen. In Verbindung mit Energien aus erneuerbaren Quellen, gibt es zahlreiche Beispiele, wie bereits heute Elektromobilität wirtschaftlich darstellbar ist. Eine heutige einfache Wallbox liegt bei unter 1.000,- €, Betreibermodelle und die Anbindung an nationale und internationale Roaming- und Abrechnungsplattformen wie z.B. Smartlab/Ladenetz und HUBJECT existieren bereits heute flächendeckend. Auch sind die Preise in den letzten 5 Jahren seit der Einführung des weltweit ersten elektrischen Serienfahrzeug deutlich gesunken. Die ersten Fahrzeugen am Markt sind bereits serienmäßig bidirektional ladefähig. Mit einer entsprechenden bidirektionalen Station kann also zukünftig nicht für die Mobilität genutzter Strom in das Netz zurückgespeist werden. Somit können Unternehmen Kosten senken, indem sie den Pufferspeicher aller Fahrzeuge gesamt nutzen, um Lastspitzen zu glätten. Für den Netzbetreiber bedeutet dies eine Planbarkeit und

Glättung der Lastkurve durch verstärkten Zubau der volatilen Energiequellen. Eine Energiewende kann nur erfolgreich im Einklang mit der Verkehrswende erfolgen.

Wir fragen an:

1. Gibt es konkrete Planungen seitens der Stadt und den Stadtwerken Mainz, ein ähnliches auf den Standort angepasstes Mobilitäts- und Energie-Modell für Elektrofahrzeuge, Ladesäulen und Energiemanagement für Bürger und Unternehmen aufzubauen? Wenn nein, warum nicht?
2. Gibt es konkrete Planungen der eigenen Dienstfuhrpark umzustellen und ggf. die Dienstwagenverordnung zu ändern und an die Elektromobilität anzupassen? Wenn nein, warum nicht?
3. Neue Betreibermodell wie z.B. gerade in Bensheim oder Bad Kreuznach entstehen in der Umgebung. Planen Sie Gespräche mit spezialisierten Unternehmen wie E-Wald, Ubitricity oder Book´n´drive zu führen, die bereits an anderen Stellen funktionierende Systeme implementiert haben? Wenn nein, warum nicht?
4. Thema Wahrnehmung: Planen Sie zusammen mit der Wirtschaftsförderung, den lokal ansässigen Unternehmen sowie Stadtwerken und Verkehrsbetrieben bürgernahe Infoveranstaltungen mit Probefahrtmöglichkeiten und Sonderschauen? Wenn nein, warum nicht?

Berndroth, Claus