

BESCHLUSSVORLAGE V0121/21 öffentlich	Referat	BGMin Kleine
	Amt	Stabsstelle Strategien Klima, Biodiversität & Donau
	Kostenstelle (UA)	0030
	Amtsleiter/in	Schneider, Thomas
	Telefon	3 05-26 00
	Telefax	3 05-26 09
	E-Mail	stabsstelle.umwelt@ingolstadt.de
Datum	11.02.2021	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	16.03.2021	Vorberatung	
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Wirtschaft und Arbeit	17.03.2021	Vorberatung	
Stadtrat	25.03.2021	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Erstellung eines ganzheitlichen Elektromobilitätskonzepts für die Stadt Ingolstadt

- Antrag der SPD-Fraktion
 - Stellungnahme der Verwaltung
- (Referentin: Bürgermeisterin Kleine)

Antrag:

1. Die Verwaltung beauftragt ein Fachbüro, ein zukunftsorientiertes und bedarfsgerechtes Gesamtkonzept Elektromobilität für die Stadt Ingolstadt zu erstellen.
2. Die Kosten betragen ca. 100.000 Euro und werden auf der Haushaltsstelle 360400.600500 zur Verfügung gestellt. Zur Finanzierung wird der Förderauftrag zur Erstellung von Elektromobilitätskonzepten aus der Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesverkehrsministeriums genutzt, der einen Fördersatz von bis zu 80 % vorsieht.
3. Die Arbeitsgruppe Elektromobilität begleitet die Konzepterarbeitung beratend.

gez.

Petra Kleine
Bürgermeisterin

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben 100.000	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt nein	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe) 360400.170100 80.000 €	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input checked="" type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 2022 360400.600500	Euro: 100.000
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

Für die Antragsstellung und die Erarbeitung der Grundlagen hat sich bereits unter Federführung der Stabsstelle Klima, Biodiversität und Donau eine Arbeitsgruppe zusammengefunden mit Vertretern der Stadtwerke, der IFG, der INKB, der Stadtbuss Ingolstadt GmbH und der Stadtverwaltung (Stabsstelle Umwelt und Stabsstelle Nachhaltigkeit). Im weiteren Verlauf soll dann auch die Rollen-/und Aufgabenklärung für die Beteiligten erfolgen. Dazu wurden im ersten Dialog die jeweilige Ist-Situation der Beteiligungsgesellschaften zum Thema Elektromobilität vorgestellt.

1. Erhebung der Ist-Situation

Institution	Status Quo
<p>Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR</p>	<p>Die Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR beschaffen bedarfsorientiert Fahrzeuge und Geräte, für INKB, städt. Ämter und Beteiligungsunternehmen. Sie decken diesen Bedarf, und zwar seit mehreren Jahren, sofern möglich, auch durch die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten mit neuen Antriebsformen alternativ zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren.</p> <p>Seit Jahren setzen die INKB so emissionsfreie Kleintransporter, E-Lastenfahräder und handgeführte Saug- und Kehrmaschinen mit Elektromotoren in der Innenstadtreinigung ein. Sämtliche Laubbläser werden ausnahmslos durch Akkus betrieben. In der Reinigung ist seit Mitte 2018 eine vollelektrische Kehrmaschine (die Erste in Bayern) im Einsatz. Das Gartenamt pflegt Friedhöfe und Naherholungsgebiete seit Ende 2019 u. a. mit einem emissionsfreien Kipper, ein baugleiches Fahrzeug soll zeitnah zusätzlich beschafft werden. Im Dienstwagenpool der INKB laufen seit Herbst 2017 fünf E-Golfs sowie ein A3-Hybrid in verschiedenen Rollen und Einsatzformen.</p> <p>Die INKB verstehen sich hier auch als Reallabor, Marktneuheiten zu testen und Erfahrungen im Einsatz von neuen Antriebsformen alternativ zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren zu erproben und auszuwerten.</p>
<p>Stadtwerke Ingolstadt</p>	<p>Die SWI sind seit 10 Jahren im Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur engagiert. Die SWI selbst hat bislang 21 öffentliche Ladepunkte errichtet, davon vier Schnellladepunkte am Audi-Kreisel. Weitere 49 öffentliche Ladepunkte wurden von den SWI für andere Geschäftspartner (insbesondere IFG) errichtet und betrieben. Kunden können über die SWI-eigene e-motion App diese Ladesäulen (und tausende andere über den Roaming-Verbund) nutzen. Elektromobilität ist für die SWI ein Wachstumsfeld und das Angebot für Kunden wird fortlaufend ausgebaut und erweitert. Der aktuelle Schwerpunkt liegt dabei allerdings in Lösungen für Endkunden, da der Ausbau rein öffentlicher Ladeinfrastruktur in den meisten Fällen ohne Subvention wirtschaftlich nicht tragfähig ist.</p> <p>Die SWI sehen sich verantwortlich für alle Fragen rund um die Ladeinfrastruktur. Von dem Netzausbau bis hin zur Errichtung, Wartung und Betrieb der Ladesäulen und Wallboxen. Auch die Betreuung von Zugangs- und Abrechnungssystemen fällt in den Aufgabenbereich der SWI.</p>
<p>IFG AöR</p> <p>Ingolstadt</p>	<p>Die IFG Ingolstadt AöR (IFG) hat in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Ingolstadt bereits 2016 in den Parkeinrichtungen Tiefgarage Schloss, Tiefgarage Theater Ost, Parkplatz Festplatz und Parkplatz Hallenbad E-Ladesäulen installiert, um damit aktiv auf den zu erwartenden Bedarf einzugehen. Somit standen sehr frühzeitig vier Ladepunkte je Parkeinrichtung zur Verfügung.</p> <p>Im Jahr 2018 wurden darüber hinaus in den Parkeinrichtungen Parkhaus Hauptbahnhof Ost und West, Parkhaus Nordbahnhof, Tiefgaragen Zeughaus, Reduit Tilly, Congress und Münster auch jeweils vier Ladepunkte in Form von Wallboxen eingebaut. Somit sind bereits 11 von 12 Parkeinrichtungen der IFG mit E-Ladesäulen ausgestattet. Im Zuge der erkennbaren wachsenden Nachfrage nach Lademöglichkeiten wird die IFG das Thema Elektromobilität weiter zeitnah validieren und auf der Basis entsprechender Beschlüsse kurzfristig die Ladeinfrastruktur entsprechend ausbauen.</p> <p>Seit dem Jahr 2017 ist zudem ein Firmenfahrzeug der IFG als Hybridmodell</p>

	und seit kurzem als Elektroauto im Einsatz. Ferner sind einige Dienstfahräder / E-Bikes gerade im innerstädtischen Kurzstreckenbereich im Alltagseinsatz.
Stadtbus Ingolstadt GmbH	Die Stadtbus Ingolstadt GmbH bereitet sich seit mehreren Jahren intensiv auf die Einführung neuer Antriebstechnologien für die kommunale Omnibusflotte vor. Die ersten seriellen Hybridbusse wurden bereits 2013 in Betrieb genommen. Sie bewähren sich hervorragend und versehen noch immer zuverlässig Ihren Dienst im Stadtgebiet. Im Frühjahr 2021 wird die Flotte an Hybridbussen bei SBI auf 53 Linienbusse von insgesamt 104 Linienbussen angewachsen sein. Damit ist bereits die Hälfte des Fuhrparks teilelektrifiziert. Das ist eine hervorragende Ausgangsbasis für das Inkrafttreten der „Clean-Vehicle-Direktive“ im Sommer 2021. Nach deren Umsetzung in nationales Recht müssen unmittelbar in einem ersten Schritt 45% aller Fahrzeugneubeschaffungen im Emissionsverhalten „sauber“ sein, die Hälfte davon muss wiederum sogar lokal emissionsfrei sein. Dieses Kriterium ist mit batterieelektrischen Bussen und mit Brennstoffzellenbussen zu erreichen.

2. Entwicklung eines Elektromobilitätskonzepts

Auf Grundlage der aktuellen Ist-Situation soll ein bedarfsorientiertes und zukunftssträchtiges Elektromobilitätskonzept entwickelt werden. Bei der Erstellung des Konzepts soll ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden; das heißt, dass neben dem motorisierten Individualverkehr auch die Elektrifizierung des kommunalen Fuhrparks inklusive Service und Nutzfahrzeuge, der Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr und aller weiteren Verkehrsmittel betrachtet werden sollen. In Ergänzung dazu ist die Entwicklung eines konkreten Ausbaupfades für die (öffentlich zugänglichen) Ladeinfrastruktur für jeden Stadtteil unabdingbar. Um die Unterschiede in den einzelnen Bezirken angemessen berücksichtigen zu können, soll das Konzept konkrete Vorgehensweisen für die einzelnen Stadtteile enthalten.

2.1 Umsetzung und Förderung

Eine verwaltungsinterne Erstellung eines Gesamtkonzepts Elektromobilität kann aus Kapazitätsgründen nicht umgesetzt werden. Sinnvoll ist daher die Vergabe eines ganzheitlichen Konzepts Elektromobilität an ein externes Fachbüro. Beispielhaft ist dabei das [Elektromobilitätskonzept der Stadt Hannover](#) zu nennen.

Dafür wird ein Förderaufruf der Förderrichtlinie Elektromobilität zur Erstellung kommunaler Elektromobilitätskonzepte (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) genutzt. Im Rahmen dieser Förderung können diese Konzepte bis zu 80% gefördert werden. Informationen zu Fördermaßnahmen und aktuellen Gesetzen in Form einer Kommunikations- und Beratungsstrategie sind Teil des Gesamtkonzepts. In einem städtischen Gesamtkonzept werden Bedarfs- und Potenzialanalysen angefertigt, welche die aktuelle Ladeinfrastruktur abbilden und einen bedarfsgerechten weiteren Ausbau vorschlagen.

Schon jetzt sind die öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Ingolstadt in das [bundesweite Ladesäulenregister](#) eingetragen.

2.2 Kosten

Laut Auskunft des Fördergebers „Projektträgers Jülich“ ist der Höchstbetrag für ein Elektromobilitätskonzept 100.000 Euro. Der Fördersatz von 80% wird bei der Antragstellung durch die Kommune gewährt; die Fördersätze für Wirtschaftsunternehmen sind niedriger. Eine Beauftragung durch die Stadt ist deshalb sinnvoll, der Eigenanteil würde nicht mehr als 20.000 € betragen.