

Antrag

21.11.2020

Strukturkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur der E-Mobilität in Bogenhausen

Der BA 13 bittet das Mobilitätsreferat die weitere Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur der E-Mobilität im Stadtbezirk Bogenhausen im Rahmen eines Strukturkonzepts voranzutreiben. Als Grundlage sollen die Standort- und Priorisierungsvorschläge der Anlagen dieses Antrags dienen:

Anlage A: Ladeinfrastruktur in Stadtteil- und Nahbereichszentren¹

Anlage B: Ladeinfrastruktur an öffentlichen Einrichtungen

Anlage C: Ladeinfrastruktur in verdichteten Wohngebieten

Darüber hinaus soll die Kommunikation mit potentiellen Akteuren und Fördermittelempfängern intensiviert und damit der Ausbau auf privaten Flächen gesteigert werden.

Begründung:

Auf Grund der bisherigen Ausrichtung des Ausbaus von öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Mobilität auf Bereiche innerhalb des Mittleren Rings und Viertel mit sehr geringen Möglichkeiten zur Einrichtung privater Ladeplätze stellt sich die Ladeinfrastruktur im Stadtbezirk Bogenhausen heterogen und äußerst lückenhaft dar.

Die aktuellen Zulassungszahlen für Oktober 2020 spiegeln den derzeit stattfindenden Markthochlauf wieder: während der Marktanteil für Plug-in-Hybride moderat auf 9,1% stieg, konnten Elektro-PKW ihren Marktanteil auf 8,4% steigern – dies entspricht in absoluten Zahlen einer Verfünffachung der Zulassungszahlen von rein elektrischen PKW gegenüber Oktober 2019^{2,3}. In der Konsequenz steigt der Bedarf an Ladeinfrastruktur in vergleichbarem Maße an.

¹ Grundlage: Zentrenkonzept München des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in der Fassung vom Februar 2020

² <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/elektroauto-neuzulassungen-deutschland-oktober-gesamtjahr-2020/>

³ <https://ecomento.de/2020/11/04/elektroauto-hybridauto-zulassungen-oktober-2020/>

Durch die Schaffung von Ladeinfrastruktur im Bereich von strukturell geeigneten Standorten, wie beispielsweise bei regelmäßigen Parkdauern zwischen 45 und 120 Minuten (Lebensmittelhandel; öffentliche Einrichtungen) oder bei potentiell hoher Nutzerdichte mit geringem privatem Ausbaupotential (verdichtete Wohngebiete; Kerngebiete mit hohem Besucheraufkommen durch Praxen, Kanzleien udgl.), wird neben einer guten Auslastung eine signifikante Außenwirkung erreicht. Die gute Sichtbarkeit einer hohen Zahl von geeigneten Lademöglichkeiten kann Vorbehalte hinsichtlich Reichweitenproblemen abbauen, die Akzeptanz des zumindest lokal emissionsfreien MIV steigern und die weitere Marktentwicklung stützen.

Die Standort- und Priorisierungsvorschläge der Anlagen dieses Antrags nehmen die vorgenannten Kriterien auf und versuchen die mittelfristige Umsetzung durch Priorisierung zu strukturieren und auf der Mikroebene bereits geeignete Standorte hinsichtlich der technischen Umsetzbarkeit zu identifizieren. Dabei steht Kategorie A für 'unmittelbare Umsetzung in 2021', Kategorie B für 'mittelfristige Umsetzung in 2021/2022' und Kategorie C für 'langfristige Umsetzung'.

In einem nächsten Schritt sollen das Konzept und die Einzelvorschläge durch das Mobilitätsreferat geprüft und bewertet werden.

Antragsteller:

Florian Braun, Karl Nibler

Martin Blasi

Mitglieder der Fraktion der Grünen im BA13

Freie Wähler