Elektromobilität in Nürnberg
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.08.2016
Anträge der CSU-Stadtratsfraktion vom 24.04.2017, 07.08.2017 und 06.12.2017
Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.03.2017 und 15.09.2017
Antrag Freie Wähler vom 30.10.2017

Bericht

1. Anlass

In den Anträgen zur Elektromobilität wird ein Bericht zum Stand der Ladeinfrastruktur gefordert. Darüber hinaus beantragen die Stadtratsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen eine Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Bikes. Die Freien Wähler wünschen eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur in Wohngebieten. Die CSU-Stadtratsfraktion fordert, Parkflächen grundsätzlich zur kostenlosen Nutzung für Elektrofahrzeuge freizugeben. Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt einen Masterplan E-Mobilität für Nürnberg, der auch die Fahrzeugflotten der Stadt Nürnberg, von Firmen und Taxiunternehmen einbezieht. Zudem sollen im künftigen Fahrradverleihsystem Pedelecs angeboten werden.

2. Grundsatz

Die Stadt Nürnberg fördert die Elektromobilität nach Kräften, gleichwohl die Herangehensweise differenziert sein muss: durch die Regelungen des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) sind auch dieselbetriebene Hybridfahrzeuge formal „Elektrofahrzeuge“, solche Fahrzeuge leisten jedoch keinen sinnvollen Beitrag zur aktuellen Problemstellung Luftreinhaltung, CO_2-Miminierung oder Lärmschutz. Die Förderung der individuellen Elektromobilität muss daher sehr spezifisch so ausgelegt werden, dass Fehlförderungen vermieden werden. Ziel ist ein Umstieg auf vollelektrische Fahrzeuge bei gleichzeitig möglichst geringen Kosten für die öffentliche Hand. Zudem sollen unvermeidliche Konkurrenzen nicht über den Verkehrssektor „Kfz“ hinausgetragen werden, die Förderung der Elektromobilität soll also nicht zu Lasten von Fußgängern, Radfahrenden oder dem ÖPNV gehen. Der wesentliche Teil der Lasten des individuellen Kfz-Verkehrs (Ladeinfrastruktur usw.) muss auch individuell, also privatwirtschaftlich, getragen werden. Öffentliche Anreize sind jedoch nötig, um die Entwicklung zu fördern und Lücken zu schließen, die privates Engagement nicht schließen kann.

Darüber hinaus wird der reine Umstieg auf Elektromobilität nicht dem Anspruch der Nachhaltigkeit gerecht, weil insbesondere die Verkehrssicherheit, der hohe Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs und Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Herstellung leistungsfähiger Batterien im großen Umfang und der Entsorgung bzw. des Recyclings von Batterien ergeben, nicht gelöst sind. Sinnvoll wäre deshalb eine Kombination aus deutlicher Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Umstellung des notwendigen Verkehrs, für den es keine Alternative zur Kfz-Nutzung gibt, auf elektrischen Antrieb.

3. Ladeinfrastruktur

Öffentliche Ladeinfrastruktur

Gemäß dem Rahmenvertrag (siehe AfV vom 28.07.2016) errichtet und betreibt die N-ERGIE die öffentliche Ladeinfrastruktur in Nürnberg in enger Abstimmung mit dem Verkehrsplanungsamt. Aktuell bietet die N-ERGIE in Nürnberg 13 Ladesäulen im öffentlichen Raum an.

Im Frühjahr 2018 soll das Angebot auf 25 Standorte nahezu verdoppelt werden. Für dieses Paket liegen der N-ERGIE Förderzusagen des Bundes aus dem ersten und zweiten Förderaufruf vor.

Aktuell wird die nächste Ausbaustufe mit weiteren 25 bis 30 Ladesäulen vorbereitet. Für diese will die N-ERGIE einen weiteren Förderaufruf des Bundes nutzen. Eine Karte der bestehenden Ladesäulen sowie der nächsten Ausbaustufen liegt bei. Die neuen Ladesäulen sollen nicht nur an zentralen Standorten mit hoher Besucherfrequenz sowie auf P+R-Anlagen wie „Am Wegfeld“, Herrnhütte, Röthenbach und anderen errichtet werden, sondern auch an Einkaufsschwerpunkten und in Wohngebieten, beispielsweise in der Nordstadt, Südstadt, St. Johannis und Gostenhof. Auch Stadtteile, die weiter von der Innenstadt entfernt sind, werden nun verstärkt berücksichtigt, z.B. Eibach, Langwasser, Mögeldorf, Zerzabelshof und Ziegelstein.

Die öffentlichen Ladesäulen sind eher für das ergänzende Nachladen unterwegs geeignet, da der Ladeverbund Franken+ im Herbst 2017 einen kombinierten Verbrauchs- und Zeittarif eingeführt hat, der in der Regel teurer ist als das Aufladen am privaten Stromanschluss. Auch nachdem der eigentliche Ladevorgang beendet ist, wird eine Gebühr erhoben, solange das Elektroauto an die Ladesäule angeschlossen ist. Preisbeispiel: Parkt ein E-Auto 5 Stunden über den eigentlichen Ladevorgang hinaus, kommen zum Tarif für den Stromverbrauch noch 6,- € für die Belegung der Ladesäule im Zustand „inaktiv“ hinzu (30 ct. je 15 Minuten). Dies soll sicherstellen, dass die Ladesäule nur so lange wie nötig belegt wird. Seit Einführung des Tarifs sind die Standzeiten der Fahrzeuge an den Ladesäulen deutlich zurückgegangen, es können mehr Ladevorgänge pro Tag stattfinden.

Einzelstandorte

Am Bahnhofsplatz ist eine Ladestation nur für das ggf. zu betreibende Car-Sharing Angebot sinnvoll, da es dort keine Kurzzeitparkplätze im öffentlichen Raum gibt. Die vorhandenen Flächen werden für die Taxistellplätze sowie nach Abbau der Container der Post als „Kiss+Ride-Platz“ benötigt. Vorzuziehen sind Lademöglichkeiten im privat betriebenen Parkhaus, in dem längere Standzeiten möglich sind als auf den öffentlichen Flächen am Bahnhofsplatz, die nur für einen kurzen Halt vorgesehen sind.

Am Südausgang ist nach Umgestaltung des Nelson-Mandela-Platzes eine Ladestation eingeplant.

Am Frankenstadion sind Ladesäulen problematisch, da bei Großveranstaltungen die Zufahrt zur Hans-Kalb-Straße häufig gesperrt ist. Um in fußläufiger Entfernung ein Angebot zu schaffen, werden derzeit Gespräche mit der NürnbergMesse geführt. Sinnvoll und richtig wäre die Installation von Wallboxen im Parkhaus. Eine erste Einrichtung besteht im Messeparkhaus nur für Kunden.

Der Flughafen Nürnberg verfügt bereits über Ladestellen auf dem Kurzzeitparkplatz und im Parkhaus P3.

Ladetechnologie

Nach intensiven Tests hat sich die N-ERGIE entschieden, ausschließlich AC-Technologie (zweimal 22 kW zeitgleiches Laden) und nicht die DC-Schnellladetechnologie zu errichten. Nach den Erkenntnissen der N-ERGIE reicht die AC-Technologie für die Erschließung des öffentlichen Raums aus und erzielt mit den vorhandenen Budgetmitteln mehr Flächenwirkung als die deutlich teurere DC-Technologie. Bei 22 kW dauert es ca. 3,5 Stunden, um einen Tesla Model S zu 100% aufzuladen. Dies entspricht etwa 120 Kilometern Reichweite pro Stunde

Ladezeit. Die N-ERGIE errichtet die Ladesäulen nahezu ausschließlich an Standorten, an denen sich Menschen ohnehin länger aufhalten, sei es beim Einkaufen, in der Nähe des Arbeitsplatzes, bei öffentlichen und kulturellen Einrichtungen, auf P+R-Plätzen oder wohnortnah. Daher sind innerstädtisch Schnellladesäulen weniger von Bedeutung als entlang der Fernstraßen, z.B. an Autobahnrastplätzen.

Hervorzuheben ist der sehr starke Anstoß der N-ergie, die einen erheblichen Teil des PKW-Fuhrparkes elektrifiziert und dazu bis zu 62 Ladepunkte für bis zu 100 E-Fahrzeuge in Sandreuth errichtet. Der Standort wird zugleich als „Labor“ für mögliche Entwicklungen in vernetzter Ladeinfrastruktur, Netzauslastung und in der Erprobung zentral gesteuerter Ladekonzepte dienen. Das Projekt hat erhebliche Bedeutung für die Fortentwicklung der e-Mobilität, auch weil damit auf Dauer Fragestellungen der Ladevernetzung und der Steuerung von Spitzenlasten geklärt werden können.

Weitere Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur

Der weitere Ausbau von ca. 50 öffentlichen Ladestationen bis Ende 2018 wird nur ein Zwischenschritt sein. Das neue Programm soll im zweiten Quartal 2018 anlaufen (abhängig von der Förderkulisse des Freistaates Bayern). Die Verwaltung wird hierzu berichten. Der mittel- bis langfristige Bedarf an öffentlichen Ladesäulen ist jedoch noch schwer abzuschätzen, da dies von mehreren Faktoren abhängt:

- Entwicklung des Fahrzeughochlaufs in den kommenden Jahren
- Künftige Reichweiten der E-Autos
- Geschwindigkeit der Ladetechnik, Zeitbedarf für ein vollständiges Aufladen der Batterie
- Nutzergruppen (privat oder gewerblich?) sowie deren Fahr- und Ladeverhalten
- Künftiges Angebot an Ladeinfrastruktur auf privaten Stellplätzen sowie auf Parkplätzen im semiöffentlichen Raum (z.B. Supermärkte, Parkhäuser).

Induktives Laden

Nicht nur die Erhöhung der elektrischen Fahrreichweite, sondern auch die Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit ist ein entscheidender Punkt für den Erfolg von Batterie- Elektrofahrzeugen. Angesichts der ergonomischen und praktischen Aspekte des Ladevorgangs ist die drahtlose Aufladung ein möglicher nächster Schritt für die Entwicklung der Ladeinfrastruktur.

In Nürnberg ist die wissenschaftliche Kompetenz zu alternativen, induktiven Ladetechnologien gut aufgestellt. Beispielsweise hat das Fraunhofer Institut für Integrierte Schaltungen IISB in Kooperation mit dem Lehrstuhl für technische Elektronik (LTE) und weiteren Lehrstühlen der Universität Erlangen-Nürnberg in einem Forschungsprojekt ein induktives Ladesystem für Batterie-Elektrofahrzeuge entwickelt, welches einen autonomen Ladevorgang ohne jegliche Benutzerinteraktion ermöglicht.

Im E|Drive-Center (Bayerisches Technologiezentrum für elektrische Antriebstechnik im Umfeld des Energie Campus Nürnberg) werden darüber hinaus innovative Antriebskonzepte und zugehörige Produktionstechnologien erforscht. Arbeitsschwerpunkte liegen unter anderem in der Analyse und Optimierung von Fertigungs- und Prüfprozessen für Komponenten der kontaktlosen Energieübertragung in Elektrofahrzeugen.

Aktuell sind jedoch noch keine Systeme marktverfügbar.

Private Ladeinfrastruktur

Elektromobilität kann nur dann erfolgreich werden, wenn private Flächen wie Carports, Parkhäuser, Garagen oder Tiefgaragen, also Orte, an denen Fahrzeuge lange Standzeiten haben, intensiv mit Lademöglichkeiten ausgestattet werden. Dazu führt die N-ERGIE derzeit Gespräche mit Eigentümern privater Parkplätze, z.B. den Nürnberger Parkhausbetreibern und den Verwaltungen großer Gewerbeparks wie dem Südwestpark. Wesentlich ist aber auch die „Selbstversorgung" von Eigenheimbesitzern und Wohnungs-Eigentümergemeinschaften, die über die Mehrzahl aller privaten Stellplätze in Nürnberg verfügen. Kern der Infrastruktur müssen also die privaten Stellplätze im Wohnumfeld sein - hier ist der Aufwand vergleichsweise gering und der Nutzen sehr hoch.

Zur Verbesserung der privaten Ladeinfrastruktur bietet die N-ERGIE Wandladestationen als Komplettservice an. Für N-ERGIE-Kunden wird die Ladestation mit 250,- € finanziell gefördert.

Bundesweit ebenfalls nicht gelöst ist die Frage, wie „Laternenparker" in der Nähe des Wohnhauses ein E-Fahrzeug aufladen können, wenn es keinen privaten Stellplatz gibt, keine öffentliche Ladesäule in der Nähe zur Verfügung steht und ein Laden auf Parkplatzflächen des Arbeitgebers ausscheidet. Ein Ladekabel vom Haus über den Gehweg zum Fahrzeug ist aus Gründen der Sicherheit und des Verkehrsrechts nicht möglich:

- Nicht immer kann das Fahrzeug unmittelbar vor dem Haus geparkt werden. Die Reservierung eines eigenen Stellplatzes ist jedoch auf öffentlichem Grund wegen des Gemeingebrauchs nicht gestattet. Besonders in Gebieten mit hohem Parkdruck scheidet diese Lösung aus.
- Stromkabel müssten mit Kabelbrücken gesichert werden. Diese können aber nur befristet im Rahmen von Sondernutzungen in nicht vermeidbaren Fällen genehmigt werden. Für Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen sind auch flache Kabelbrücken ein Hindernis.

Daher wird es mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität wichtiger, dass sich das private Angebot an Ladeinfrastruktur erheblich verbessert. Zu unterscheiden ist dabei zwischen gewerblichen privaten Flächen wie Parkplätzen von Einzelhändlern oder Firmen und privaten Stellplätzen im häuslichen Umfeld, also Einzel- oder Sammelstellplätzen, die baurechtlich Wohnnutzungen zugeordnet sind.

Im Falle gewerblicher Betreiber von Stellplätzen bemüht sich die Verwaltung ebenso wie die N-ergie, Betreiber zu gewinnen, die Kunden und / oder Mitarbeitern das Angebot machen sollen, Ladevorgänge auf diesen eher leicht zu erschließenden und zu sichernden Flächen abzuwickeln. Auch ohne Zutun der Verwaltung entwickeln sich gerade im Autohandel und bei einzelnen Discountern kundenorientierte Lösungen.

Im Falle privater Flächen ist der Kreis der Anzusprechenden deutlich größer. Während der Eigenheimbesitzer keine Probleme haben dürfte ist das Fehlen rechtlicher Vorrangregelungen im WEG problematisch – die Einigkeit von WEGs ist meist Voraussetzung für eine Elektrifizierung von gemeinschaftlich genutzten Stellplätzen. Daher wären verschiedene Rechtsänderungen sinnvoll, z.B. im Wohnungseigentümergesetz, um die Nachrüstung von Lademöglichkeiten zu erleichtern.

Noch schwieriger ist die Situation für Mieter, da sie nach bisheriger Rechtslage von ihrem Vermieter keine Duldung der Installation von Ladeeinrichtungen verlangen können. Dazu wäre eine Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) erforderlich, z.B. die Aufnahme einer Duldungspflicht durch den Vermieter, wenn der Mieter eine bauliche Veränderung im Hinblick auf eine Lademöglichkeit vornimmt bzw. beauftragt (Quelle: „Rechtliche Rahmenbe-

dingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand“, Schaufenster Elektromobilität, Ergebnispapier 11).

Einige Kommunen, z.B. in Hessen, haben inzwischen das Thema Ladeinfrastruktur in ihre Stellplatzsatzungen aufgenommen, allerdings nicht mit einer verbindlichen Quote, sondern nur als Empfehlung. In Bayern fehlt hierzu eine Rechtsgrundlage.

Innerhalb Deutschlands gibt es bisher kaum Beispiele für den systematischen Ausbau von Ladeinfrastruktur in Neubaugebieten. Einige Bauträger und Wohnungsgesellschaften setzen auf den freiwilligen Ausbau der Ladesäulen (z.B. die Gewobag in Berlin in Kooperation mit DriveNow). Für das Projekt „Hafencity Hamburg“ wird in einer Broschüre bei Bauherren dafür geworben, die elektromobile Infrastruktur auszubauen. Die Verwaltung prüft derzeit, ob in den Bebauungsplänen bzw. städtebaulichen Verträgen für größere Entwicklungsgebiete entsprechende verpflichtende Regelungen festgesetzt werden können.

Allgemein ist damit zu rechnen, dass in den kommenden Jahren immer mehr Investoren Ladeinfrastruktur auf Kfz-Stellplätzen von Neubauobjekten anbieten oder zumindest Stromanschlüsse vorbereiten. Daher könnte die Ladeinfrastruktur zu einem wichtigen Ausstattungsmerkmal von Neubauten werden, mit dem Bauträger aktiv werben.

Derzeit wird auf EU-Ebene eine Richtlinie diskutiert, die künftig bei größeren Neubauten eine feste Quote von Ladestationen vorsieht. Ob und wann dies umgesetzt wird, ist derzeit noch offen.

Die grundsätzliche Frage, wie man im Bestand historischer oder gründerzeitlicher Wohngebiete mit dem Bedürfnis nach Ladestellen umgeht, wird eine erhebliche Rolle spielen, da der Stadt/Land-Gegensatz (suburbane Gebiete mit reichlich privaten Stellplätzen können „elektrifiziert“ werden, urbane Gebiete mit wenigen privaten Stellplätzen müssen „auf Öl“ bleiben) hier eine ökologische und eine soziale Komponente hat. Es wird sinnvoll und nötig sein, in derartigen Gebieten geclusterte Lösungen im öffentlichen Raum anzubieten, um auch da die e-Mobilität zu ermöglichen, wo Parkraum knapp ist. In den Standortüberlegungen der aktuellen Suchrunde ist dieser Aspekt erstmals mit bedacht.

<u>Ladestationen für E-Bikes</u>

Der Nutzen von Ladesäulen für E-Bikes ist umstritten. Da es noch keine einheitlich genormten Stecker für einen direkten Anschluss von E-Bikes an die Steckdose gibt, muss jeweils das eigene Ladegerät mitgeführt werden. Alternativ muss man sich ein Ladekabel mit Adapter ausleihen. Dies funktioniert nur dann, wenn unmittelbar am Ladepunkt eine Serviceeinrichtung den Adapter verleiht (Touristinfo, Fahrradladen usw.). Auch die inzwischen verbreiteten Ladestationen von bike-energy können nur mit einem geliehenen Ladekabel genutzt werden. Beispiel Wendelstein: Hier muss das Ladekabel gegen Kaution in einem Gasthaus ausgeliehen werden.

Da die Reichweiten von E-Bikes inzwischen meist über 60 bis 70 km gehen, genügt in der Regel die vorhandene Akkuladung für Fahrten innerhalb Nürnbergs und aus der näheren Umgebung. Daher kommen Ladepunkte für E-Bikes vorrangig Radtouristen zugute, die mehrtägig unterwegs sind und deshalb ein Ladegerät mitführen. Häufig kann aber der Akku im Hotel oder während der Mittagspause in einem Gasthaus aufgeladen werden.

Da es sich bei E-Bikes um hochwertige Räder handelt, ist die Diebstahlgefahr erhöht. Daher sind Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum nur sinnvoll, wenn sie in ein Schließsystem integriert sind, in dem sowohl der Akku (soweit entfernbar) als auch Gepäck, Helm und Radkleidung verwahrt werden können. In der Innenstadt mit einer hohen Belegungsdichte der

Radständer stellt sich wiederum das Problem, dass Radständer neben Schließfachboxen durch Räder fehlbelegt sein können, die keine Lademöglichkeit benötigen.

Vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung von ein oder zwei Standorten möglichst zentral in der Altstadt geprüft, an denen eine Kombination von Fahrradständern und Schließfächern mit Stromanschluss angeboten werden könnte. Ein Erweitern der Ladesäulen für PKW um einen Sonderanschluss ist wegen der in der Regel nicht geeigneten räumlichen Verhältnisse (kein Platz für das E-bike, keine Möglichkeiten für Schließfach) und der hohen Kosten von Sonderanfertigungen bei den Ladesäulen nicht zielführend.

Im künftigen Fahrradparkhaus am Nelson-Mandela-Platz sind Schließfächer mit Lademöglichkeiten für E-Bikes fest eingeplant. Aufgrund des Zugangssystems und der Kameraüberwachung wird das Fahrradparkhaus für hochwertige Räder wie E-Bikes besonders attraktiv sein. Abhängig von Erfolg und Nutzung dieses Konzeptes wird die Verwaltung, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Implementierung der Radschnellwege, weitere Schritte für -bikes vorschlagen.

2. Fahrzeugflotten

Im Rahmen des Fuhrparkmanagements soll die städtische Fahrzeugflotte sowohl kostengünstiger als auch emissionsärmer werden. Das Thema wurde im POA am 30.01.2018 behandelt. Es ist vorgesehen, künftig Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verstärkt durch Elektroautos und Pedelecs zu ersetzen. Angestrebt wird auch eine sukzessive Umstellung der Nutzfahrzeuge auf Elektroantriebe. Aktuell sind bei der Stadt Nürnberg 8 Elektroautos, 10 E-Bikes sowie ein elektrisches Nutzfahrzeug im Einsatz (Stand November 2017). Im Fuhrpark der N-ERGIE gibt es inzwischen rund 100 Elektroautos.

Auf Fahrzeugflotten von Privatfirmen und anderen Behörden hat die Stadt Nürnberg nur begrenzten Einfluss. Hier können nur indirekte Anreize wie der Ausbau der Ladeinfrastruktur gesetzt werden. Zudem ist die Stadt Nürnberg am Projekt der IHK und der TU in der KEP-Branche (Kurier-, Express- und Paketdienste) beteiligt, bei dem Transportfahrzeuge mit Verbrennungsmotor durch Lastenpedelecs ersetzt werden. Die Stadt Nürnberg unterstützt das Projekt z.B. durch verkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigungen. Aufgrund des großen Erfolgs des Pilotprojekts interessieren sich inzwischen weitere Branchen (z.B. Apothekenzulieferer) für den Einsatz von Lastenpedelecs.

Darüber hinaus unterstützt die Stadt Nürnberg Unternehmen bei der Beantragung von Fördermitteln für die Anschaffung elektrisch angetriebener Firmenfahrzeuge. Hierzu kooperiert die Verwaltung mit der Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken sowie mit der Handwerkskammer für Mittelfranken.

Ein weiteres aktuelles Angebot ist das sehr gut angenommene städtische neue Beratungsangebot für Nürnberger Unternehmen zur Förderung von E-Fahrzeugen in deren Fuhrparks, die E-Mobilitäts-Checks. Interessierte Unternehmen erhalten hierzu eine Wirtschaftlichkeitsabschätzung zum Austausch von konventionellen Flottenfahrzeugen durch E-Fahrzeuge. Ebenso wird der emissionsmindernde Effekt berechnet. Dabei wird die Ladeinfrastruktur mit beachtet. Zudem kann auf Wunsch auch die Nutzung von selbst erzeugtem Strom aus eigener PV mit eingerechnet werden. Das Beratungsangebot wird in Kooperation von Referat III und Referat VII umgesetzt.

Zur Integration von Elektroautos in den Taxiverkehr haben erste Gespräche der Stadt Nürnberg mit der Taxizentrale stattgefunden. Im Herbst 2017 hat die Taxizentrale eine Umfrage unter ihren Mitgliedern durchgeführt, welche Antriebe die aktuellen Taxis haben, ob in den kommenden zwei Jahren eine Ersatzbeschaffung geplant ist und welchen Antrieb ein künftiges Taxi haben soll. Für 17% der geplanten Neuanschaffungen könnten sich Taxiunterneh-

mer ein Elektrofahrzeug vorstellen. Bei einer öffentlichen Förderung läge die Quote noch etwas höher. Letztendlich obliegt es der Entscheidung der einzelnen Unternehmer, bei Neuanschaffungen E-Autos zu berücksichtigen.

Inzwischen bietet die Taxizentrale die Bestellung von Eco-Taxis an, die vom ADAC als umweltfreundliche Taxis zertifiziert sind. Allerdings umfasst das Zertifikat nicht nur Elektrofahrzeuge, sondern auch andere schadstoffärmere Kfz, z.B. Hybride. Die Stadt Nürnberg und die Taxizentrale haben vereinbart, dass künftig bei Taxibestellungen durch städtische Dienststellen bevorzugt Eco-Taxis angeboten werden.

Der Einsatz von Elektroautos im öffentlichen Carsharing wird derzeit noch erprobt. Sollte sich im Pilotversuch erweisen, dass Elektroautos sinnvoll in Carsharingkonzepte integriert werden können, sind diese verstärkt einzusetzen. In der zweiten Ausbaustufe der Mobilitätsstationen, die am 14.12.2017 beschlossen wurde, ist vorgesehen, an mehreren Standorten auch elektrisch angetriebene Carsharing-Fahrzeuge anzubieten.

Ob in das künftige Fahrradverleihsystem auch E-Bikes eingebunden werden, ist noch offen, da derzeit noch kein Betreiber feststeht. Derzeit erarbeitet die VAG ein Konzept für ein Radverleihsystem und führt Gespräche mit einem möglichen Betreiber.

3. Kostenloses Parken von Elektroautos

Hierzu wird auf die Vorlage zum Verkehrsausschuss vom 28.07.2016 verwiesen. Das kostenlose Parken von E-Autos auf gebührenpflichtigen Parkplätzen wurde aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Nachteile für den Wirtschaftsverkehr – Kurzzeitparkplätze werden länger als verträglich blockiert.
- nach dem EmoG sind auch Teil-Hybride „Elektroautos“, damit würden mit einer Privilegierung Fehlanreize geschaffen, die das Luftbelastungsproblem eher erhöhen als verringern würden
- Hoher Beschilderungsaufwand, da jeder Parkplatz explizit geregelt werden muss.
- Verminderte Einnahmen aus Parkgebühren.

An dieser Sachlage hat sich seit 2016 nichts geändert, daher kann ein kostenloses Parken von Elektroautos weiterhin nicht empfohlen werden.

4. Masterplan E-Mobilität (Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 15.09.2017)

Elektromobilität kann nicht alle verkehrsbedingten Probleme der Städte lösen. Sie ist nur eine von mehreren Bausteinen für die Mobilität der Zukunft. Im Rahmen des Nationalen Forums Diesel hat die Stadt Nürnberg eine Förderzusage des Bundes für einen Masterplan zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität erhalten. Die Erstellung des Masterplans wurde im Januar 2018 an ein externes Büro vergeben. Er soll Ende Juli 2018 fertiggestellt sein. Der Masterplan wird Voraussetzung für weitere Fördermittel vom Bund und ggf. vom Freistaat Bayern werden.

Der Masterplan wird mehrere Handlungsfelder umfassen, zu denen als ein Baustein auch die Elektromobilität gehört. In einer ersten Projektskizze wurden als mögliche Maßnahmen aus dem Bereich der Elektromobilität benannt:

- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Personenmobilität) auf emissionsfreie Antriebe und Carsharing. Dieser Prozess wurde bereits begonnen, dazu erfolgte eigene Berichterstattung unter dem Aspekt „Fuhrparkmanagement“ durch Herrn Ref. I/II (Elektrifizierung der Dienstfahrzeuge).
- Umstellung kommunaler Nutzfahrzeuge auf elektrische Antriebe mit entsprechender Anpassung der Ausstattung der kommunalen Werkstätten. Dieser Schritt bedarf zuerst eines Angebotes von geeigneten Fahrzeugen am Markt, erste Schritte wurden auch hier insbesondere bei SÖR (Kehrfahrzeuge) eingeleitet.
- Umstellung von 50% der Busflotte auf elektrische Antriebe (einschließlich Investitionen in die Software und Aufbau einer eigenen Ladeinfrastruktur). Hierzu berichtete die VAG über die aktuelle Beschaffung eines ersten Elektrobuses als Beginn der langfristigen (elektrischen) Modernisierungsstrategie der VAG.
- Förderung der Anschaffung von privaten Pedelec-Lastenrädern
- Förderung der Elektrifizierung von Taxis, Gespräche mit der Taxi-Genossenschaft laufen bereits, die Interessenslage ist aber breit gestreut und insbesondere von finanziellen Anreizen abhängig.
- Ausdehnung des Pilotprojekts E-Lastenräder der Kurier- und Paketdienste auf weitere Branchen – zum bereits laufenden Projekt der TH Nürnberg (Prof. Bogdanski) und von Ref. III, VI und VII hat Ref. VII detailliert informiert – das Konzept wird fortentwickelt und die Ansätze aus der ersten Phase weitergetragen
- Weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die N-ERGIE unter Nutzung aller Programme von Bund und Land
- Initiierung eines Pilotprojekts „induktives Laden“
- Ausbau der Mobilitätsstationen mit Ausweitung des Angebots an E-Carsharing-Fahrzeugen – erste Erfahrungen liegen bereits vor, sind aber noch nicht hinreichend belastbar, um abschließend einen noch stärkeren Fokus der Carsharer auf e-Mobilität nahezulegen.
- Aufbau eines (neuen) Fahrradverleihsystems mit Integration von E-Bikes

Der Masterplan wird weitreichende Schritte zur Verbesserung der Luftqualität in Nürnberg enthalten und sicherlich auch eine Vielzahl von qualifizierten Vorschlägen zu Veränderung der Mobilität in der Stadt Nürnberg liefern.