

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 29.04.2026
Dezernat VI	Amt FB 64	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0039/26

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	12.05.2026	nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	09.06.2026	öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	11.06.2026	öffentlich
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	11.06.2026	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	24.06.2026	öffentlich
Verwaltungsausschuss	03.07.2026	öffentlich
Stadtrat	27.08.2026	öffentlich

Thema: Elektromobilitätskonzept haushaltsangepasst umsetzen

Zum zur Stadtratssitzung am 17.02.2025 gestellten Änderungsantrag DS0501/24/31 der Fraktion CDU/FDP -

„Das Elektromobilitätskonzept in der DS0405/23 zur finanziellen Einordnung des Elektromobilitätskonzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg (Beschluss-Nr.7027 079(VII)24) wird grundlegend evaluiert. Die Ergebnisse der Evaluation werden, zusammen mit den Beratungsergebnissen des Antrags A0230/24 im Verwaltungsausschuss (VW) und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr (StBV) vorgestellt, bevor die Maßnahmen des Elektromobilitätskonzeptes weiterverfolgt werden.“

möchte die Verwaltung wie folgt informieren:

Auf der Grundlage des vom Stadtrat beschlossenen Änderungsantrags DS0501/24/31 „Änderungsantrag zum Haushalt 2025 – Elektromobilitätskonzept evaluieren“ möchte die Verwaltung über den aktuellen Sachstand informieren.

Anlass und Zielsetzung

Das vom Stadtrat beschlossene Elektromobilitätskonzept (Beschluss-Nr. 7027-079(VII)24) der Landeshauptstadt (LH) Magdeburg wurde insbesondere mit der Drucksache DS0405/23 zur finanziellen Einordnung zielgerichtet zur Umsetzung beschlossen und bildet die Grundlage für den weiteren Ausbau der Elektromobilität. Mit Beschluss des Änderungsantrages zum Haushalt 2025 DS0501/24/31 (Beschluss-Nr. 380-010(VIII)25) wurde eine Evaluation des Konzeptes beauftragt.

Die Ergebnisse dieser Evaluation sollen als Grundlage für die Fortschreibung des Elektromobilitätskonzeptes der LH Magdeburg sowie für die Ausrichtung der künftigen Maßnahmen im Bereich Elektromobilität dienen. Vor diesem Hintergrund gibt der vorliegende Zwischenbericht einen Überblick über den aktuellen Stand der Umsetzung, bewertet die bisherigen Entwicklungen und zeigt bestehende Handlungsbedarfe auf.

Ziel ist es, eine fundierte Grundlage für politische und fachliche Entscheidungen zum Ausbau der Elektromobilität in der LH Magdeburg zu schaffen.

Als Voraussetzung zur Schaffung einer soliden Datengrundlage für eine belastbare Evaluierung wurde die Entwicklung der zugelassenen Fahrzeuge nach Antriebsart für den Zeitraum 2020 bis 2025 ausgewertet. Die durch Schwankungen geprägten, im Jahr 2025 wieder deutlich angestiegenen Zulassungswerte von Elektrofahrzeugen verdeutlichen den dynamisch verlaufenden Wandel im Fahrzeugbestand.

Die Auswertung der Daten zeigt, dass die Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor im betrachteten Zeitraum kontinuierlich zurückgegangen ist.

Während im Jahr 2020 noch rund 109.000 Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor im Stadtgebiet registriert waren, reduzierte sich dieser Bestand bis zum Jahr 2025 auf etwa 99.378 Fahrzeuge. Insgesamt ergibt sich damit ein Rückgang von rund 9.622 Fahrzeugen (8,83%) innerhalb von vier Jahren (vgl. Anlage: Entwicklung der Verbrennungsmotoren in der Landeshauptstadt Magdeburg 2020 – 2025 Stand: 13.03.2026).

Die Entwicklung weist auf einen schrittweisen, verstetigten und verfestigten Wandel des Fahrzeugbestandes hin. Parallel dazu ist bei batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) eine deutliche Bestandszunahme festzustellen.

Die Anzahl dieser Fahrzeuge steigt im gleichen Zeitraum von etwa 450 im Jahr 2020 auf rund 3.341 Fahrzeuge im Jahr 2025. Damit hat sich der Bestand in diesem Segment innerhalb weniger Jahre mehr als versiebenfacht (vgl. Anlage: Entwicklung der Elektrofahrzeuge (BEV) in der Landeshauptstadt Magdeburg von 2020-2025 Stand: 13.03.2026).

Die Zahl der zugelassenen Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) hat sich im Zeitraum von 2021 bis 2025 etwa auf das Dreieinhalbfache erhöht. Dennoch wird diese Entwicklung aktuell nicht weiter in den Fokus der strategischen Ausrichtung gestellt (vgl. Anlage: Entwicklung von Plug-in-Hybrid (PHEV) in der LHMD 2021 bis 2025 Stand: 20.03.2026).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich der Fahrzeugbestand in der LH Magdeburg mit starkem Aufwuchs in Richtung E-Mobilität entwickelt.

Während der Anteil von Fahrzeugen mit klassischen Verbrennungsmotoren rückläufig ist, wächst der Bestand an Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb kontinuierlich. Das bestätigt auch die Entwicklung der BEV-Fahrzeuge der letzten 12 Monate mit einem Zuwachs von 23% (vgl. Anlage: Entwicklung der E-Fahrzeuge (BEV) im Jahr 2025 in Landeshauptstadt Magdeburg Stand: 10.02.2026).

Diese Entwicklung ist im Kontext übergeordneter verkehrs- und klimapolitischer Entscheidungen sowie technologischer und förder technischer Entwicklungen im Mobilitätssektor zu betrachten. Für die kommunale Planung ergibt sich daraus die Notwendigkeit, die bestehende Ladeinfrastruktur im öffentlichen Verkehrsraum entsprechend weiterzuentwickeln und hierzu Handlungsfelder und Maßnahmenprogramme mit verschiedenen, passgenauen Einzelmaßnahmen planerisch vorzubereiten. Insbesondere betrifft das den Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum.

Ergänzend wurde die Entwicklung der Anzahl von Elektrofahrzeugen (BEV) auf Ebene der Stadtteile betrachtet (vgl. Anlage: Entwicklung der E-Fahrzeuge (BEV) innerhalb der Stadtteile von 2020-2025 Stand: 20.03.2026). Insgesamt ist über alle Stadtteile hinweg ein deutlicher Anstieg der zugelassenen E-Fahrzeugen zu verzeichnen.

Während im Jahr 2020 in den meisten Stadtteilen noch vergleichsweise geringe Bestände registriert wurden, zeigt sich insbesondere ab 2022 eine spürbare Dynamik, die sich in den Jahren 2023 und 2024 weiter verstärkte.

Hervorzuheben ist, dass das Wachstum nicht in allen Stadtteilen in gleichem Maß erfolgte. Einige Stadtteile weisen bereits deutlich höhere Bestände auf und zeigen ein besonders starkes Wachstum. Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass Faktoren wie Bevölkerungsstruktur, Einkommensverteilung / privater Wohlstand, die Verbreitung von innovationsorientierten Grundhaltungen und Einstellungen, Bebauungsform, öffentliche und private Parkmöglichkeiten sowie die vorhandene Ladeinfrastruktur einen Einfluss auf die Verbreitung von Elektrofahrzeugen haben können.

In mehreren Stadtteilen ist im Zeitraum 2023-2024 der bislang höchste jährliche Zuwachs zu verzeichnen, ungeachtet der Beendigung der staatlichen Förderung für Elektrofahrzeuge im Jahr 2023.

Dies bestätigt den allgemeinen Trend einer zunehmenden Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs. Gleichzeitig zeigen Stadtteile mit bislang niedrigeren Ausgangswerten ebenfalls kontinuierliche Zuwächse, wenn auch nur auf einem geringeren absoluten Niveau.

Die dargestellten Entwicklungen verdeutlichen die wachsende Relevanz der Elektromobilität im Kontext der kommunalen Verkehrsentwicklung der LH Magdeburg.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich die Dringlichkeit, den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiterhin bedarfsgerecht voranzutreiben und dabei insbesondere Stadtteile mit stark wachsendem Fahrzeugbestand zu berücksichtigen. Parallel dazu sollten auch bislang weniger gut mit öffentlicher bzw. öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ausgestattete Bereiche in die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur einbezogen werden, um eine ausgewogene und flächendeckende Versorgung sicherzustellen.

Bedarf und aktueller Bestand der Ladeinfrastruktur

Basierend auf dem Elektromobilitätskonzept der LH Magdeburg vom Februar 2023 wurde für 2025 ein Bedarf von 255 öffentlichen Ladesäulen prognostiziert. Die Planung sieht einen Anstieg auf 623 Ladepunkte bis 2030 vor, während bis 2035 ein Gesamtbedarf von 852 Einheiten ermittelt wurde (vgl. Landeshauptstadt Magdeburg | Elektromobilitätskonzept S. 44-47). Dabei ist hervorzuheben, dass sich das Konzept vorrangig auf den Aufbau von Normalladeinfrastruktur im öffentlichen Raum konzentriert (AC-Ladepunkte bis 22 kW, ergänzend DC-Ladepunkte mit bis zu 50 kW).

Die bislang mit Ladepunkten ausgestatteten Standorte verdeutlichen, dass die im Standortkonzept vorgesehene Ausbaugeschwindigkeit der Ladeinfrastruktur bisher nicht erreicht wurde und nicht ausreicht, um die definierten Ziele fristgerecht zu erfüllen.

Zwar liegt eine hinreichend große Anzahl an Anträgen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur vor, jedoch steht dieser eine vergleichsweise geringe Realisierungsquote gegenüber. Ursächlich hierfür sind insbesondere die komplexen und zeitintensiven Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse, in deren Rahmen eine Vielzahl fachlicher und rechtlicher Belange zu berücksichtigen ist.

Gemäß des Ladesäulenregisters der Bundesnetzagentur (Stand: 27.03.2026) verfügt die LH Magdeburg über insgesamt 229 öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen mit 476 Ladepunkten. Die bestehende Ladeinfrastruktur gliedert sich in 127 Normalladeeinrichtungen sowie 102 Schnellladeeinrichtungen. Damit wird sowohl dem Bedarf an Ladepunkten für längere Standzeiten (z. B. im Wohn- oder Arbeitsumfeld) als auch für Kurzzeit-Ladevorgänge mit höherer Ladeleistung Rechnung getragen.

Die Nennleistung der Ladeeinrichtungen bewegt sich in einer Bandbreite von 11 kW bis 400 kW und deckt somit ein breites Spektrum unterschiedlicher Nutzeranforderungen ab. Vor diesem Hintergrund ist eine Differenzierung nach Ladegeschwindigkeiten zweckmäßig, da hiervon maßgeblich die jeweilige Lade- und Verweildauer beeinflusst wird.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird durch insgesamt 52 verschiedene Betreiber getragen. Zu den größten Anbietern in der LH Magdeburg zählen:

Betreiber	Anzahl Ladesäulen
Team-Emobility GmbH	34
Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co. KG	19
BRAWO GE Solution LIS GmbH	19
Tesla Germany GmbH	16
BP Europa SE	11

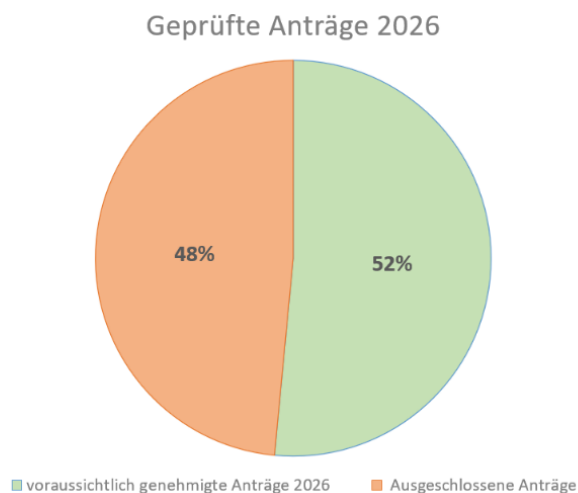
Eine weitergehende Differenzierung der Ladeinfrastruktur nach Leistungsbereichen stellt sich wie folgt dar:

Nennleistung, (kW)	Ladeeinrichtung	Ladezeit (Stunden)	Standorte
11-22 kW (AC)		1 bis 4 h	127
50 kW (DC)		0,5 bis 1,5 h	19
> 50 kW (DC)		Bis 0,5 h	83

Tabelle 2 Ladeleistungen der Ladesäulen (Quelle: Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur Stand 27.03.2026)

Für das Jahr 2026 liegen derzeit 67 Anträge von drei Betreibern vor. Insgesamt wurden bislang 33 Anträge intern geprüft, von denen 16 ausgeschlossen werden mussten (Abbildung Geprüfte Anträge 2026). Da ein Teil der Anträge noch nicht abschließend geprüft ist, kann die Gesamtzahl der Ladepunkte derzeit nur geschätzt werden.

Auf Basis der aktuellen Daten ist davon auszugehen, dass von den 34 verbleibenden Standorten voraussichtlich 17 Standorte eine Sondernutzungserlaubnis erhalten werden.



Eigene Darstellung, (Quelle: Fachbereiches Mobilität und technische Infrastruktur (FB 68.5) Stand: 24.03.2026)

Die Evaluation der bestehenden Ladeinfrastruktur zeigt, dass im Stadtzentrum der LH Magdeburg bereits eine insgesamt zufriedenstellende Versorgung mit öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen besteht. Insbesondere im Bereich der Normalladeinfrastruktur ist eine vergleichsweise befriedigende Verfügbarkeit von Ladepunkten festzustellen (vgl. Anlage: Verteilung Ladesäulen in der LH Magdeburg). Vor dem Hintergrund unterschiedlicher Siedlungsstrukturen und Nutzungsdichten wird eine differenzierte Betrachtung des Stadtgebietes vorgenommen. Hierbei werden drei Teilräume unterschieden:

1. Stadtzentrum (hochverdichteter Kernbereich),
2. Erster Ring dicht bebauter Stadtteile (angrenzende, überwiegend geschlossen bebaute Wohn- und Mischgebiete),
3. Stadtrandlagen mit geringerer Siedlungsdichte.

Für das Stadtzentrum ist insgesamt eine gute Versorgung mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur festzustellen. Bezogen auf die Normalladeinfrastruktur kann hier von einer

insgesamt bedarfsgerechten Ausbausituation ausgegangen werden. Im Bereich der Schnellladeinfrastruktur (DC) bestehen hingegen weiterhin Entwicklungspotenziale.

Im ersten Ring dicht bebauter Stadtteile zeigt sich ein heterogenes Versorgungsniveau mit punktuellen Defiziten. Insgesamt ist die Versorgungssituation hier als unterdurchschnittlich zu bewerten. Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass Schnellladeinfrastruktur auf privaten Flächen teilweise öffentlich zugänglich ist und somit zur Versorgung beiträgt. Diese Angebote liegen jedoch außerhalb des unmittelbaren kommunalen Steuerungsbereichs und sind daher nicht Bestandteil der strategischen Ausbauplanung im Rahmen des Elektromobilitätskonzeptes.

In den Stadtrandlagen mit geringerer Siedlungsdichte ist insgesamt eine geringere Ausstattung mit öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen festzustellen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur in diesen Bereichen tendenziell geringer ausfällt, da insbesondere in Einfamilienhausgebieten häufig private Lademöglichkeiten (z. B. Wallboxen) vorhanden sind.

Insgesamt ist festzustellen, dass die derzeit noch nicht vollständig ausgewogene räumliche Verteilung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zu Nutzungseinschränkungen für die Elektromobilität führen kann, insbesondere in den dicht bebauten Wohngebieten des ersten Rings. Die festgestellten Versorgungsdefizite betreffen daher insbesondere diese Bereiche, in denen private Lademöglichkeiten seltener verfügbar sind und gleichzeitig eine höhere Nachfrage im öffentlichen Raum besteht. Bezogen auf die Normalladeinfrastruktur bedeutet dies, dass in den genannten Bereichen derzeit nicht ausreichend Ladepunkte vorhanden sind, um den bestehenden sowie den zukünftigen Bedarf angemessen zu decken.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, den weiteren Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum vorrangig auf die Schaffung von Normalladeinfrastruktur an gut erreichbaren Standorten auszurichten. Ergänzend ist eine funktionale Differenzierung zwischen Normal- und Schnellladeinfrastruktur vorzunehmen, da hierdurch unterschiedliche Nutzungsanforderungen sowie Lade- und Verweildauern gezielt berücksichtigt werden können.

Ziel ist der Aufbau einer leistungsfähigen und stadtbildverträglichen Ladeinfrastruktur, die eine verlässliche Grundversorgung sowohl in verdichteten Wohnlagen als auch in den äußeren Stadtbereichen sicherstellt. Gleichzeitig sollen bestehende Zugangsbarrieren zur Elektromobilität reduziert werden.

Zentrale Herausforderungen

Zur Sicherstellung einer zukunftsfähigen und leistungsfähigen Ladeinfrastruktur ist der eingeschlagene Ausbaupfad konsequent fortzuführen und strategisch weiterzuentwickeln. Ziel ist der Aufbau eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und interoperablen Ladenetzes im öffentlichen und halböffentlichen Raum, das den aktuellen sowie den prognostizierten Bedarfen der Elektromobilität entspricht.

Eine wesentliche Herausforderung stellt die Ermöglichung einer Etablierung wirtschaftlich tragfähiger Betreiber- und Geschäftsmodelle dar. Insbesondere Standorte in Randlagen sowie in Bereichen mit geringer Auslastungsperspektive werden von potenziellen Betreibern derzeit als unattraktiv - da nicht wirtschaftlich - eingeschätzt.

Dies führt zu einer ungleichmäßigen räumlichen Verteilung der Ladeinfrastruktur und zu lokalen Versorgungsdefiziten.

Vor diesem Hintergrund ist die Prüfung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Steigerung der Investitionsattraktivität erforderlich.

Hierzu zählen insbesondere:

- die Vereinfachung und Beschleunigung verwaltungsinterner Genehmigungsprozesse, insbesondere im Bereich der Sondernutzungs Erlaubnis für öffentliche Verkehrsflächen,

- die Weiterentwicklung transparenter und standardisierter Vergabeverfahren für geeignete Standorte,
- die frühzeitige Identifikation und planungsrechtliche Sicherung geeigneter Flächen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums - möglichst im Eigentum der LH Magdeburg - durch die Verwaltung

Darüber hinaus ergeben sich besondere Anforderungen in sensiblen städtebaulichen Bereichen, insbesondere in denkmalgeschützten und in stadtgestalterisch hochwertigen bzw. schutzbedürftigen Zonen. In diesen Bereichen sind abgestimmte, gestalterisch angepasste Lösungen zu entwickeln, die eine stadtbildverträgliche Integration der Ladeinfrastruktur gewährleisten. Hierfür bietet die vom Stadtrat beschlossene Gestaltungsrichtlinie eine sehr gute Grundlage.

In der Gesamtbetrachtung ist festzustellen, dass mit dem beschlossenen Elektromobilitätskonzept grundsätzlich die richtige strategische Ausrichtung verfolgt wird. Im Stadtzentrum konnte bereits ein sehr guter Zwischenstand mit einer an aktuellen Bedarfen weitgehend ausgerichteten Grundversorgung mit Ladeinfrastruktur erreicht werden. Gleichzeitig besteht insbesondere in verdichteten Wohngebieten, vor allem in Quartieren der Gründerzeit sowie der 1920er und 1930er Jahre, weiterhin erheblicher Handlungsbedarf. Dieser betrifft sowohl die flächendeckende Versorgung als auch die Steigerung der Standortattraktivität für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Zur konsequenten Weiterentwicklung ist es erforderlich, die Rahmenbedingungen für potenzielle Betreiber gezielt zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere die Standardisierung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, die umgehende Anpassung der Sondernutzungsgebührensatzung sowie Intensivierung der Zusammenarbeit mit Marktakteuren.

Darüber hinaus ist das bestehende Standortkonzept zu überprüfen und bei Bedarf zu flexibilisieren. Ziel ist es, auf unterschiedliche Standortanforderungen angemessen reagieren zu können und den Ausbau der Ladeinfrastruktur insgesamt effizienter zu gestalten. Parallel dazu sind schwebende Genehmigungsverfahren zu klären und zügig zum Abschluss zu führen sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum strategisch weiterzuentwickeln.

Fazit

Die aktuellen Entwicklungen verdeutlichen, dass die Elektromobilität in der LH Magdeburg weiter an Bedeutung gewinnt und sich dynamisch entwickelt. Mit dem kontinuierlich steigenden Bestand an Elektrofahrzeugen erhöht sich zugleich der Bedarf an einer leistungsfähigen und bedarfsgerechten öffentlichen Ladeinfrastruktur fortlaufend.

Ein bedarfsorientierter Ausbau der Ladeinfrastruktur - welcher sowohl zentrale, leistungsstarke Ladehubs an verkehrlich gut erreichbaren Standorten als auch punktuelle Ladeangebote an peripheren Orten im Wohnumfeld berücksichtigt - ist von zentraler Bedeutung. Insbesondere in den kompakten Gründerzeitquartieren sowie in dicht bebauten Quartieren der 1920er und 1930er Jahre mit eingeschränkter Möglichkeit von privaten Lademöglichkeiten bekommen wohnungsnahe Lösungen im öffentlichen Raum eine deutlich bedeutendere Position.

Vor dem Hintergrund des durch den Stadtrat beschlossenen Elektromobilitätskonzeptes wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die Verwaltung fortlaufend vorangetrieben. Allerdings sind die Rahmenbedingungen hierfür aktuell nicht besonders hilfreich. Wie bereits in der beschlossenen Drucksache DS0405/23 sowie in der darin verankerten Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die dringend zu beauftragenden Maßnahmen 3.3 (Fortschreibung des Standortkonzeptes) und 3.4 (Erstellung eines Vergabe- bzw. Betreiberkonzeptes) festgehalten, bilden diese Bausteine eine zentrale Grundlage für eine

bedarfsgerechte, strategisch gesteuerte und konzeptionell fundierte Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur. Sie sind daher zeitnah zu beauftragen und mit externer Unterstützung zu erarbeiten. Hierfür sind spätestens im Haushaltsjahr 2028 die erforderlichen Haushaltsmittel bereitzustellen.

Insgesamt ist festzustellen, dass trotz der bisher realisierten Maßnahmen weiterhin ein sehr hoher Handlungsbedarf besteht. Im Hinblick auf den weiteren Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist eine vorausschauende und bedarfsgerechte Vorgehensweise sowie aus Gründen der Daseinsvorsorge wie auch Nutzerorientierung eine möglichst flächendeckende Ausstattung des Stadtgebietes mit öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten erforderlich. Vor dem Hintergrund der dynamischen Marktentwicklung im Bereich der Elektromobilität sowie der kommunalen Zielstellungen im Kontext der Verkehrs- und Klimapolitik ist es notwendig, die vorhandenen Strukturen kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dies umfasst sowohl eine Fortsetzung der strategischen Standortplanung als auch eine fokussierte operative Umsetzung geeigneter Ladeangebote im öffentlichen Raum.

Rehbaum
Beigeordneter für Dezernat für Umwelt und Stadtentwicklung

Anlagen:

I0039/26 – Anlage 1 Entwicklung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in der LH MD von 2020 – 2025

I0039/26 – Anlage 2 Entwicklung der Elektrofahrzeuge (BEV) im der LH MD von 2020 - 2025

I0039/26 – Anlage 3 Entwicklung von Plug-in Hybrid (PHEV) in der LHMD von 2021 bis 2025

I0039/26 – Anlage 4 Entwicklung der E-Fahrzeuge (BEV) im Jahr 2025 in der LH MD

I0039/26 – Anlage 5 Entwicklung der E-Fahrzeug (BEV) innerhalb der Stadtteile von 2020 - 2025 in der LH MD

I0039/26 – Anlage 6 Verteilung der Ladeinfrastruktur in der LH MD -1-

I0039/26 – Anlage 7 Verteilung der Ladeinfrastruktur in der LH MD -2-

I0039/26 – Anlage 8 Ladesäulentabelle LH MD modifiziert