

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 27.08.2026
AZ.: IV/66.1 Schip

WP 25-30 SV 66/014

Antragsvorlage

**Antrag der Fraktion Bündnis '90/Die Grünen vom 07.07.2026:
Einheitliche Anpassung der
Parkplatzregelung an öffentlichen E-
Ladesäulen**

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
AfD			
Grüne			
FDP			
Linke			
BA Piraten			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

☐ ja
☐ ja

☒ nein
☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen
☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Ausschuss für technische Infrastruktur

17.09.2026

Kenntnisnahme

053-26 Antrag Grüne Einheitliche Anpassung der Parkplatzregelung an öffentlichen E-Ladesäulen

Antragstext:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Parkplatzregelung und die entsprechende Beschilderung an allen öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen im Stadtgebiet zu vereinheitlichen.

Künftig sind an allen Ladesäulen – analog zu den zentralen Standorten im Innenstadtbereich – beide zugeordneten Parkplätze ausschließlich für elektrisch betriebene Fahrzeuge (reine Elektroautos sowie Plug-in-Hybride) während des aktiven Ladevorgangs zu reservieren. Die im März 2021 vom Verwaltungsvorstand beschlossene Sonderregelung für Wohngebiete, wonach dort einer der beiden Stellplätze auch von Fahrzeugen mit reinem Verbrennungsmotor genutzt werden darf, wird aufgehoben. Alle weiteren Bestimmungen an den Ladesäulen, insbesondere zur zulässigen Höchstparkdauer, behalten ihre Gültigkeit.

Erläuterungen zum Antrag:

Die Energiewende im Verkehrssektor schreitet voran, und auch in Hilden ist die Anzahl der zugelassenen Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge in den letzten Jahren massiv gestiegen. Die städtische Ladeinfrastruktur muss mit dieser Entwicklung Schritt halten. Eine künstliche Verknappung von Ladeplätzen steht im Widerspruch zu den Mobilitäts- und Klimaschutzzielen unserer Stadt.

1. Die Regelung funktioniert bereits in Hilden – wir können hierbei auf ein bewährtes Konzept zurückgreifen.
Die Stadt Hilden praktiziert die Exklusiv-Reservierung beider Ladeplätze seit 2019 erfolgreich an den ersten zehn zentralen Standorten im Stadtgebiet (u.a. Am Rathaus, Am Lindenplatz, Warrington-Platz, Bahnhofsallee/Bergstation). Dort blockieren keine Verbrenner die Infrastruktur und die Auslastung der Ladesäulen ist optimal.
2. Die im März 2021 eingeführte Ausnahme für die neueren 19 Standorte in verdichteten Wohngebieten (nur ein reservierter Stellplatz) sollte damals den nächtlichen Parkdruck für Anwohnende mit Verbrennungsmotoren mindern. Angesichts der rasant gestiegenen E-Auto-Quote ist diese Bevorzugung von reinen Verbrennern zulasten der Mobilitätswende jedoch sachlich überholt.
3. Klarheit für die Verkehrsüberwachung: Ein uneinheitliches System führt im Stadtgebiet zu Verwirrung bei den Bürgerinnen und Bürgern. Eine klare, flächendeckende Regelung („Parken nur für E-Autos während des Ladens“ auf allen Plätzen) schafft visuelle und rechtliche Klarheit für die Verkehrsüberwachung und verhindert Frust bei allen Verkehrsteilnehmenden.

Fazit:

Wenn die Stadt Hilden die Elektromobilität in der Breite – gerade auch in dicht besiedelten Wohngebieten ohne eigene Garagen – ernsthaft fördern will, sollte das erfolgreiche Modell der Innenstadt auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden.
Jeder Ladepunkt muss für den Zweck zur Verfügung stehen, für den er gebaut wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem beigefügten Antrag vom 07.07.2026 nimmt die Fraktion Bündnis '90/DIE GRÜNEN wieder

ein Thema auf, dass bereits im Stadtentwicklungsausschuss am 15.03.2023 auf Grundlage eines Antrages der SPD-Fraktion beraten wurde.

Nach Kenntnisnahme der zu diesem Antrag vom 26.01.2023 erstellten Sitzungsvorlage hat der Stadtentwicklungsausschuss folgenden Beschluss gefasst:

„Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.
Die Untere Straßenverkehrsbehörde wird gebeten zu prüfen, ob die Parkzeit auf dem bisher nicht reservierten Parkplatz auf vier Stunden begrenzt werden kann.“

Dieser im Zuge der Beratung im Stadtentwicklungsausschuss erarbeiteten Bitte ist die Untere Straßenverkehrsbehörde nach Abwägung der noch einmal im Folgenden dargestellten Belange nachgekommen.

Zuständigkeit

Bevor inhaltlich erläutert wird, warum die Situation sich heute so darstellt, dass an manchen Ladesäulen zwei und an anderen nur ein Parkplatz reserviert ist, ist deutlich zu machen, dass der Gegenstand des Antrages in den Aufgabenbereich der Straßenverkehrsbehörde fällt und demnach in der ausschließlichen Entscheidungskompetenz der Stadtverwaltung liegt. Die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde erfolgt als Sonderordnungsbehörde nach den Straßengesetzen bzw. der Straßenverkehrsordnung. Sie ist daher einer politischen Beschlussfassung nicht zugänglich.

Begründung zur unterschiedlichen Anzahl der der allgemeinen Nutzung entzogenen Parkplätze

Bei der Installation und dem Betrieb von Elektroladesäulen, sowie der dazugehörigen Verlegung der erforderlichen Anschlussleitungen handelt es sich um eine dauerhafte Sondernutzung nach § 23 Straßen- und Wegegesetz NRW. Die Sondernutzung umfasst aber nicht die ggfs. zu reservierenden und der allgemeinen Nutzung zu entziehenden Parkplätze.

Am 21.03.2018 wurde u.a. vom Rat der Stadt Hilden beschlossen, dass die Stadtwerke Hilden (SWH) beim Ausbau des „Ladestationen-Netzes“ in Hilden unterstützt werden soll. Deshalb wurde ein (Rahmen-)Gestattungsvertrag für die ersten 10 Standorte der Elektroladesäulen zwischen der Stadt Hilden und den Stadtwerke Hilden im Februar 2019 unterzeichnet.

Bei der Umsetzung dieser ersten 10 Standorte für Elektroladeparkplätze wurden jeweils beide an den Ladesäulen zur Verfügung stehenden Ladeplätze durch die Stadtverwaltung Hilden für die ausschließliche Nutzung von Elektrofahrzeugen beschildert, da es sich um Standorte handelte, die überwiegend wechselnde Besucher ansprach und die Parkplätze bereits entweder durch Parkscheinautomaten oder durch Parkscheibe bewirtschaftet wurden, wie z.B. in der Innenstadt oder an Parkplätzen mit mehr als lokaler Bedeutung (P&R und ähnliche).

Im März 2021 wandten sich die Stadtwerke Hilden erneut an die Stadtverwaltung, um im Stadtgebiet weitere 19 Ladesäulen mit je zwei Ladepunkten für das öffentliche Laden zu errichten und zu betreiben. Bei diesen Standorten handelt es sich um Lagen in Wohngebieten mit überwiegend verdichteter Wohnbebauung durch Reihenhäuser oder Mehrfamilienhäuser. Hier werden die öffentlichen Parkplätze in der Regel durch eine andere Klientel genutzt, nämlich durch Nutzerinnen und Nutzer, die ihren Kfz länger abstellen wollen, z.B. über Nacht. Die Parkplätze in diesen Lagen sind in Hilden in der Regel gebührenfrei und in ihrer Nutzung nicht auf eine Zeitdauer beschränkt.

Der Parkdruck ist insbesondere in diesen Wohngebieten mit verdichteter Wohnbebauung als sehr

hoch, der Anteil an Elektrofahrzeugen aber damals und auch heute noch eher als gering, zu bezeichnen ist.

Die Straßenbau- und Verkehrsbehörde beobachtet die Entwicklung der Elektromobilität im Stadtgebiet sehr genau. Die Zulassungszahlen der reinen Elektrofahrzeuge (BEV) sowie der Plug-in-Hybride (PHEV) - nur das sind die Kfz, die extern geladen werden müssen - werden von der Kreisverwaltung jährlich erfasst und von der Unteren Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hilden ausgewertet. Aktuell beläuft sich mit 2.439 Elektrofahrzeugen (vollelektrisch und extern aufladbare Hybrid-Fahrzeuge) der Anteil dieser beiden Fahrzeugklassen an allen im Stadtgebiet Hilden zugelassenen Kraftfahrzeugen (40.452) nur auf rund 6 % (Stand Januar 2026). Im Umkehrschluss bedeutet das, dass weiterhin rund 94 Prozent der in Hilden zugelassenen Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind und nicht auf eine externe Ladestation angewiesen sind.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass so gut wie alle Fahrzeuge mit Elektroantrieb entweder zu Hause oder an der Arbeitsstelle über private Wallbox-Anlagen geladen werden, obwohl die Stadtwerke auf Nachfrage mit E-Mail vom 21.07.2026 berichten, dass bei ihr bisher 522 private Wallboxen angemeldet sind.

Somit muss aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde der weitaus größere Anteil an Verkehrsteilnehmern weiterhin bei der Zurverfügungstellung von öffentlichem Parkraum entsprechende Berücksichtigung finden.

Dieser Tatsache entsprechend, wurden als Kompromiss im ersten Schritt die Parkplätze an den 19 Elektroladestationen, die in den Wohngebieten errichtet wurden, so ausgeschildert, dass ein Parkplatz ausschließlich für Elektrofahrzeuge für den Ladevorgang „reserviert“ wird. Der zweite Parkplatz kann **sowohl** von Elektrofahrzeugen **als auch** von Pkw mit Verbrennungsmotoren genutzt werden. Dieses „sowohl ... als auch“ wird durch den im Stadtentwicklungsausschuss am 15.03.2023 entwickelten Vorschlag unterstützt, auch diesen zweiten ggfs. in Anspruch zu nehmenden Parkplatz zeitlich zu bewirtschaften.

Beschreibung der aktuellen Situation aus Sicht der Unteren Straßenverkehrsbehörde

Nach aktuellen Beobachtungen der Stadtverwaltung stellt sich die Situation bei den von der Antragstellerin benannten 19 Stellplätzen in den Wohngebieten weiterhin so dar, dass der Parkplatz, der ausschließlich für den Ladevorgang für E-Fahrzeuge reserviert ist, überwiegend frei und nicht in der Nutzung ist. Der andere Parkplatz wird abhängig von der Situation, ob in der Nachbarschaft freie Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung stehen, in Anspruch genommen.

Dadurch kann geschlossen werden, dass der Bedarf zum Laden der reinen Elektrofahrzeuge (BEV) sowie der Plug-in-Hybride (PHEV) im Wohnquartier gedeckt ist.

Natürlich kann es auch im Einzelfall zu der Situation kommen, dass ein Elektrofahrzeug nicht geladen werden kann, weil der nur zeitlich bewirtschaftete Parkplatz besetzt ist und am ersten Parkplatz bereits geladen bzw. durch eine Elektrofahrzeug belegt wird, ob z.B. die App zur Ladesäule darstellt, dass der zweite Ladepunkt frei ist. Diese nach Beobachtung der Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall eintretende Situation ist sicherlich für die jeweilige Betroffene bzw. den jeweilig Betroffenen ärgerlich, aber in den Wohngebieten eher selten.

Weitere Vorgehensweise

Um dem weiterhin hohen Parkdruck in verdichteten Wohngebieten Rechnung zu tragen und gleichzeitig die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen, verfolgt die Untere Straßenverkehrsbehörde einen datenbasierten Ansatz. Eine pauschale, stadtweite Umwidmung aller zweiten Ladeplätze in den Wohngebieten ist bei der derzeitigen Zulassungsquote noch nicht verhältnismäßig.

Es wurden jedoch klare Kriterien definiert, ab wann eine Anpassung der straßenverkehrsrechtlichen Zuordnung erfolgen soll:

- Sollte der Anteil der zugelassenen Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge auf über 10 % der zugelassenen Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet steigen, wird die Untere Straßenverkehrsbehörde erneut in die Prüfung der Bedarfe im jeweils betroffenen Wohnquartier einsteigen. Voraussichtlich wird dann in einer standortbezogenen Einzelbewertung auch der zweite Parkplatz der Nutzung für Kfz mit Verbrennungsmotoren entzogen und für den Ladevorgang der Elektrofahrzeuge reserviert werden.
- Sollte die Betreiberin der jeweiligen Ladesäule belegen, dass bereits vorher die durchschnittliche Auslastung des ausschließlich für den Ladevorgang reservierten Parkplatzes bei 50% oder höher liegt, wird die Untere Straßenverkehrsbehörde auch in diesem Fall die Bedarfe neu bewerten und den zweiten Parkplatz an den betroffenen Ladesäulen exklusiv für E-Autos und Plug-in-Hybride (während des aktiven Ladevorgangs) freigeben.

Bis zum Erreichen dieser messbaren Schwellenwerte stellt die aktuelle Regelung aus Sicht der Verwaltung einen funktionierenden und ausgewogenen Kompromiss zwischen der Förderung der Verkehrswende und den Parkbedürfnissen der Anwohnerschaft dar.

Empfehlung

Vor dem Hintergrund, dass zu dem Antrag der Fraktion Bündnis'90/DIE GRÜNEN die ausschließliche Entscheidungskompetenz bei der Stadtverwaltung liegt, empfiehlt die Verwaltung den Antragstext zu ändern und die Erläuterungen zur Kenntnis zu nehmen.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Die Bereitstellung und zielgerichtete Regulierung von Ladeinfrastruktur fördert den Ausbau der Elektromobilität und zählt grundsätzlich auf die Klimaschutzziele der Stadt Hilden ein. Der von der Verwaltung vorgeschlagene datenbasierte Ansatz stellt sicher, dass Ladeplätze bei steigendem Bedarf zeitnah und konsequent exklusiv für E-Fahrzeuge freigegeben werden. Gleichzeitig wird durch die Beibehaltung der aktuellen Kompromisslösung (bis zum Erreichen der definierten Schwellenwerte) verhindert, dass durch eine vorzeitige, künstliche Verknappung des Parkraums in stark verdichteten Wohngebieten unnötiger und emissionsintensiver Parksuchverkehr durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor entsteht.

Inklusionsrelevanz:

Aus sozialer und inklusiver Sicht berücksichtigt der Verwaltungsvorschlag die unterschiedlichen Lebensrealitäten und Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden im Quartier. Ein abrupter Wegfall von regulären Parkplätzen in Wohngebieten trübe insbesondere Menschen, die auf ein Fahrzeug in Wohnortnähe angewiesen sind (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen, Schichtarbeitende) und noch nicht über die finanziellen Mittel oder die Möglichkeit verfügen, auf ein Elektrofahrzeug

umzusteigen. Der schrittweise, an den tatsächlichen Bedarf gekoppelte Übergang gewährleistet einen fairen Interessenausgleich und beugt einer Spaltung der Anwohnerschaft bei der Parkraumverteilung vor.

Richrather Straße 34
40723 Hilden

Tel.: 02103/46110
Fax: 02103/360246
gruene.hilden@t-online.de

Antrag

Einheitliche Anpassung der Parkplatzregelung an öffentlichen E-Ladesäulen

Hilden, 07.07.2026

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Claus Pommer,

die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Hilden stellt folgenden Antrag zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Klimaschutz und Mobilität zur Beratung und Abstimmung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Parkplatzregelung und die entsprechende Beschilderung an allen öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen im Stadtgebiet zu vereinheitlichen.

Künftig sind an allen Ladesäulen – analog zu den zentralen Standorten im Innenstadtbereich – beide zugeordneten Parkplätze ausschließlich für elektrisch betriebene Fahrzeuge (reine Elektroautos sowie Plug-in-Hybride) während des aktiven Ladevorgangs zu reservieren. Die im März 2021 vom Verwaltungsvorstand beschlossene Sonderregelung für Wohngebiete, wonach dort einer der beiden Stellplätze auch von Fahrzeugen mit reinem Verbrennungsmotor genutzt werden darf, wird aufgehoben. Alle weiteren Bestimmungen an den Ladesäulen, insbesondere zur zulässigen Höchstparkdauer, behalten ihre Gültigkeit.

Begründung:

Die Energiewende im Verkehrssektor schreitet voran, und auch in Hilden ist die Anzahl der zugelassenen Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge in den letz-

ten Jahren massiv gestiegen. Die städtische Ladeinfrastruktur muss mit dieser Entwicklung Schritt halten. Eine künstliche Verknappung von Ladeplätzen steht im Widerspruch zu den Mobilitäts- und Klimaschutzzielen unserer Stadt.

1. Die Regelung funktioniert bereits in Hilden – wir können hierbei auf ein bewährtes Konzept zurückgreifen.
Die Stadt Hilden praktiziert die Exklusiv-Reservierung beider Ladeplätze seit 2019 erfolgreich an den ersten zehn zentralen Standorten im Stadtgebiet (u. a. Am Rathaus, Am Lindenplatz, Warrington-Platz, Bahnhofsallee/Bergstation). Dort blockieren keine Verbrenner die Infrastruktur, und die Auslastung der Ladesäulen ist optimal.
2. Die im März 2021 eingeführte Ausnahme für die neueren 19 Standorte in verdichteten Wohngebieten (nur ein reservierter Stellplatz) sollte damals den nächtlichen Parkdruck für Anwohnende mit Verbrennungsmotoren mindern. Angesichts der rasant gestiegenen E-Auto-Quote ist diese Bevorzugung von reinen Verbrennern zulasten der Mobilitätswende jedoch sachlich überholt.
3. Klarheit für die Verkehrsüberwachung: Ein uneinheitliches System führt im Stadtgebiet zu Verwirrung bei den Bürgerinnen und Bürgern. Eine klare, flächendeckende Regelung („Parken nur für E-Autos während des Ladens“ auf allen Plätzen) schafft visuelle und rechtliche Klarheit für die Verkehrsüberwachung und verhindert Frust bei allen Verkehrsteilnehmenden.

Fazit:

Wenn die Stadt Hilden die Elektromobilität in der Breite – gerade auch in dicht besiedelten Wohngebieten ohne eigene Garagen – ernsthaft fördern will, sollte das erfolgreiche Modell der Innenstadt auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden.

Jeder Ladepunkt muss für den Zweck zur Verfügung stehen, für den er gebaut wurde.

Eike Schuster

Yorck-Peter Wolf

Ulla Kraus

Jan Volkenstein

