

Förderung der E-Mobilität durch die Stadt Hilden Konzept

Inhalt

	Vorwort_____	2
01.	Anlass_____	2
02.	Kommunale Akteure_____	3
03.	Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die SWH_____	3
04.	Möglichkeiten der Stadt Hilden_____	5
	Handlungsfeld Beschaffung_____	5
	Handlungsfeld Bauleitplanung_____	6
	Handlungsfeld Straßenverkehrsrecht_____	8
05.	Vorschläge zu Maßnahmen_____	9

Forderung der E-Mobilität durch die Stadt Hilden Konzept

Vorwort

In diesem Konzept werden keine Themen angesprochen, die sich generell zwar auf grundsätzliche Aspekte der Elektromobilität beziehen, die aber nicht einem möglichen Zugriff durch die Stadt Hilden unterliegen.

Weder wird die Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen problematisiert noch die Tatsache, dass Elektromobile keinen Beitrag zur Lösung von innerstädtischen Verkehrsproblemen (Platzverbrauch, Verkehrsfluss) leisten.

Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass zum heutigen Zeitpunkt noch keineswegs von einer sicheren Entwicklung in Richtung Elektromobilität gesprochen werden kann. Auch andere Antriebstechnologien (Wasserstoff, Brennstoff-Zelle) befinden sich weiter in der Entwicklung und Diskussion. Daher muss notwendigerweise auch ein „Forderkonzept“ bis zu einem bestimmten Punkt „unkonkret“ bleiben, da letztlich die Entwicklung als Ganzes noch unsicher und damit unkonkret ist.

01. Anlass

Der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz des Rates der Stadt Hilden hat sich in seiner Sitzung am 22.02.2017 mit einem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Hilden beschäftigt (siehe Vorlage WP 14-20 SV 61/120).

Darin wird folgendes beantragt:

Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den SWH einen Maßnahmenkatalog zur Forderung der E-Mobilität im Stadtgebiet zu entwickeln. Dazu sollen u.a. folgende Punkte einer Prüfung unterzogen werden:

- Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Ladestationen für E-Bikes, Elektroautos etc. (Installation von Stromanschlüssen in Fahrradboxen, besondere Beachtung von Verkehrsschnittpunkten und geeigneten Quartieren, usw.)
- Die Berücksichtigung öffentlicher Ladestationen bereits bei der Bauleitplanung
- Maßnahmen, die Anschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen.

Der Umwelt- und Klimaschutz-Ausschuss beschloss dann im Februar 2017, das Thema nach dem Ablauf eines Jahres erneut zu beraten. In der Zwischenzeit könnten grundlegende Aspekte des Themas Elektromobilität hoffentlich geklärt werden.

Hierzu gehören solche Aspekte wie die bisher uneinheitlichen Bezahlssysteme für Strom aus den Ladestationen, die mangelnden Reichweiten der Elektro-PKW, die langen Akku-Ladezeiten, die relativ geringe Bandbreite bei Elektro-Nutzfahrzeugen oder auch die relativ hohen Beschaffungspreise für Elektrofahrzeuge. Diese Aspekte entziehen sich dem kommunalen Einfluss. Gleiches gilt für den Preis des Stroms, der an einer Ladestation „getankt“ werden kann.

Man muss sich darüber im Klaren sein, dass eine Förderung der Elektromobilität nur erfolgreich sein kann auf Kosten der herkömmlichen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Denn das Ziel, durch vermehrte Elektromobilität wenigstens einen Beitrag zur Verbesserung des Klimaschutzes zu leisten (Reduzierung von Lärm und Abgasen), lässt sich nur durch einen Austausch „Alt gegen Neu“ erreichen, nicht durch eine Ergänzung des „Alten“.

Dennoch bestehen für die Stadt Hilden Spielräume, hinsichtlich der Elektromobilität aus der Haltung der „abwartenden Beobachtung“ heraus zu kommen und stattdessen selbst – im Rahmen des Machbaren – die Elektromobilität zu fördern.

02. **Kommunale Akteure**

Zur Förderung der Elektromobilität auf kommunaler Ebene kann nicht die Gemeinde alleine dieses Ziel verfolgen. Vielmehr kann eine Stadt nur in bestimmten Bereichen eigeninitiativ tätig werden. In anderen Bereichen sind die örtlichen Versorgungsbetriebe gefordert, in wiederum anderen der privatwirtschaftliche Sektor. Je größer eine Stadt ist, desto mehr potenzielle Akteure lassen sich identifizieren und einbeziehen.

In Hilden bieten sich neben Stadt und Stadtwerken noch interessierte Vertreter der privaten Wirtschaft an.

Die Aktivitäten der Stadtwerke Hilden (SWH) werden hier nachrichtlich dargestellt. Sie beziehen sich im Wesentlichen auf die Schaffung einer Ladeinfrastruktur für E-Mobile und die sich daran anschließenden Fragen zur Betriebsführung dieser Anlagen sowie der dazugehörigen Bezahl-Lösungen (Roaming). Das Förderprogramm der SWH für Elektro-Fahrzeuge sei hier nur am Rande erwähnt (siehe auch Sitzungsvorlage WP 14-20 SV 61/120).

03. **Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die SWH**

Die SWH beabsichtigen einen Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobile, insbesondere Elektro-Autos.

Derzeit gibt es – von den Stadtwerken betrieben- folgende Standorte:

- Ladesäule an der Straße Am Rathaus
- Ladesäule Tiefgarage Am Rathaus
- Ladesäule Robert-Gies-Straße
- Ladesäule Düsseldorfer Straße 121 (3 M)
- Ladesäule Warrington-Platz (Fahrrad)
- Ladesäule Bahnhofsallee 35 – Bergstation sowie nicht-öffentlich
- Ladesäule Kundenparkplatz Stadtwerke (Am Feuerwehrhaus)
- Ladesäule Firmenparkplatz SWH und
- Ladesäule Schlosserei SWH

Dazu kommen der private „Ladepark Hilden“ der Bäckerei Schüren am Mühlenbachweg sowie die Ladestation der Firma Aldi-Süd an der Richrather Straße 126.

Um die verschiedenen Zielgruppen möglicher Elektromobilisten (Privat- und Gewerbekunden) besser abzudecken, möchten die Stadtwerke an weiteren Standorten in Hilden Ladesäulen aufstellen. Unterschiedliche Zielgruppen sind etwa Berufs- und Einkaufspendler, die gewerbliche Wirtschaft oder Kunden von Freizeiteinrichtungen, die dort längere Zeit verbringen. Angesichts der heutigen Akku-Aufladezeiten ist dieser Zeitpuffer erforderlich.

Folgende Standorte werden ins Auge gefasst:

- Standort 1: Am Lindenplatz 19 (1 Schnellladesäule und zwei Normalladesäulen)
Standort 2: Grünstraße 2 -Hildorado-Parkplatz (1 Normalladesäule)

Standort 3: Straße Am Feuerwehrhaus (1 Normalladesäule)
Standort 4: Nordmarkt (1 Normalladesäule)
Standort 5: Heinrich-Hertz-Straße 8 –Brünninghaus&Drissner (1 Normalladesäule)
Standort 6: Giesenheide

Hierzu muss angemerkt werden, dass die Ausstattung dieser genannten Standorte mit Ladesäulen vergleichsweise teuer ist. Die Kosten für eine Normalladestation liegen bei ca. 10.000€ brutto plus Tiefbauarbeiten. Seitens der SWH wird daher versucht, Fördermittel zu akquirieren. Die Erfolgsaussichten dieser Bemühungen sind derzeit nicht absehbar. Damit bleibt der Anteil dessen, was die SWH alleine machen können und wollen, zunächst offen. Mit Stand Januar 2018 sind aber sowohl auf Förderanträge aus April als auch aus Oktober 2017 keine abschließenden Bescheide ergangen.

Bei entsprechendem Interesse sind weitere gewerbliche Kunden (und damit Ladesäulen-Standorte) möglich.

Auch der P+R-Platz an der Otto-Hahn-Straße könnte, wie der Lindenplatz, zu einem späteren Zeitpunkt mit Ladesäulen ausgestattet werden.

Schließlich lassen sich auch die öffentlichen Parkplätze am Mühlenhof und an der Robert-Gies-Straße in Zukunft berücksichtigen.

Alle hier aufgeführten Standorte erscheinen zunächst planerisch als unproblematisch.

Des Weiteren führen die SWH derzeit Gespräche mit verschiedenen „Roaming-Anbietern“, um einen Ladesäulenzugang per App (Handy) und ein Bezahlungssystem zu ermöglichen. Nach Auskunft der SWH aus Januar 2018 wird man in Kürze einem Anbieter beitreten, der in Deutschland bereits ca. 140 Stadtwerke betreut und mit dem man auch Zugriff auf ein Bezahlungssystem bekommt. Auf diese Weise bekämen dann auch SWH-Kunden bundesweit Zugang zu mehr Lademöglichkeiten.

Beim Thema Ladesäulen ist zu beachten, dass die Stadt Hilden bei allen genannten Standorten an öffentlichen Straßen nicht nur Straßenverkehrsbehörde, sondern auch Straßenbaulastträger ist. Unnötige Verzögerungen und Behinderungen sollten daher ausgeschlossen sein.

Zusätzlich kann darüber nachgedacht werden, welche Möglichkeiten bestehen, an öffentlichen Gebäuden bzw. an den Gebäuden öffentlicher Einrichtungen im Stadtgebiet Hilden Ladeplätze für E-Fahrzeuge zu schaffen. Zu denken ist etwa an das Finanzamt an der Neustraße oder das Institut für öffentliche Verwaltung an der Hochdahler Straße (wobei man hier auf das Einverständnis der Institutionen angewiesen wäre).

Mit einer solchen Ladeinfrastruktur würde die Situation in Hilden den planerischen Anregungen entsprechen, die sich aus den verschiedenen Elektromobilitäts-Modellregionen entwickelt haben:

Die Standorte haben eine relativ hohe Publikumsfrequenz, andere Nutzungen lassen sich mit dem Aufladevorgang verbinden, die Anbindung an den ÖPNV ist vorhanden, die Standorte sind (fast alle) öffentlich zugänglich und eine Stromnetzinfrastuktur ist ebenfalls vorhanden.

Andere Ansprüche insbesondere an den öffentlichen Straßenraum werden durch die Ladesäulen an den genannten Standorten nicht beeinträchtigt.

Mit dem Aufbau einer verbrauchernahen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum wäre auf jeden Fall die Grundlage für eine stärkere Nutzung der Elektromobilität auch in Hilden gelegt.

Dabei ist aber zu bedenken, dass der Großteil der Ladevorgänge am jeweiligen Arbeitsplatz oder zu Hause stattfinden wird, bedingt durch die derzeitigen langen Aufladezeiten der Batterien.

Demgemäß gehört zum Angebot der SWH nicht nur die Schaffung einer öffentlichen Lade-Infrastruktur. Vielmehr gibt es auch Beratungen und Angebote für Privatkunden, in deren eigenen Garagen/Häusern/Grundstücken sog. „Wallboxes“ (oder Ladesäulen) zu installieren.

Schließlich soll an dieser Stelle zumindest erwähnt werden, dass die SWH sich zudem an Forschungsprojekten beteiligen, die auch Elektromobilität zum Gegenstand haben (LOKSmart I + II).

04. **Möglichkeiten der Stadt Hilden**

Die Möglichkeiten der Kommune verteilen sich auf die Handlungsfelder Beschaffung, Bauleitplanung und Straßenverkehrsrecht.

Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Förderung der Elektromobilität nicht Selbstzweck ist, sondern das Ziel verfolgt, Lärm und Abgase in den Städten zu reduzieren, den Stadtverkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Das gilt auch für Hilden.

Handlungsfeld Beschaffung

Die Stadt Hilden hat die grundsätzliche Zielsetzung, bei der Beschaffung städtischer Fahrzeuge darauf zu achten, dass deren Schadstoffausstoß bezogen auf den jeweiligen Stand der Technik so gering wie möglich ist. Dies bringt auch die Beschaffung von Elektrofahrzeugen in den Bereich des Möglichen.

Dabei sind nicht nur PKW denkbar, sondern auch Kleintransporter. Dazu gehört dann auch die Aufstellung einer entsprechenden Ladesäule am städtischen Bauhof. Je mehr Elektrofahrzeuge die kommunale Fahrzeugflotte umfasst, desto mehr Ladesäulen mit exklusivem Zugang sind erforderlich.

Ein elektrisch betriebener kommunaler Fuhrpark ist damit keine reine Zukunftsmusik, sondern schrittweise – in Abhängigkeit von der technischen Entwicklung – umsetzbar, auch wenn das noch Jahre dauern wird.

Zumindest im Bereich der Klein-Nutzfahrzeuge nimmt die Zahl der Alternativen inzwischen zu, erreichbare Reichweiten sind für den Betrieb innerhalb eines kleinen Stadtgebietes wie Hilden geeignet.

Zur Zeit (Januar 2018) wird seitens der Verwaltung die Neu-Anschaffung eines PKW (Pool-Fahrzeug der Verwaltung) als Elektro-Fahrzeug mit Hilfe von Werbekunden geprüft.

Aufgaben vorhandener Fahrzeuge können aber nicht 1 zu 1 durch Elektrofahrzeuge übernommen werden. Dies gilt für den Einsatz im Winter und insbesondere für Multifunktionsfahrzeuge. Effektivität und Wirtschaftlichkeit sind derzeit nicht komplett vergleichbar und müssen auch in Zukunft jeweils im Einzelfall geprüft werden. Bisherige Prüfungen in dieser Richtung haben nicht zu positiven Ergebnissen geführt.

Über die damit ebenfalls verbundenen Mehrkosten (für die Beschaffung genauso wie für die Schaffung neuer Infrastrukturen) muss man sich seitens der Stadt Hilden im Klaren sein.

Neben dem Standort Zentraler Bauhof ist es ebenso denkbar – in Abhängigkeit von Zahl, Art und Einsatzort städtischer Elektrofahrzeuge -, Ladesäulen an den Friedhof-Standorten zu errichten.-

Zwar ist die Stadt Hilden selbst nicht Betreiber von Linienverkehren mit Omnibussen. Über die Funktion als Aufgabenträger für die Linie O 3 (über die VGH) und über den Kreis Mettmann als Aufgabenträger für die anderen Buslinien im Hildener Stadtgebiet besteht allerdings ebenfalls die Möglichkeit der Einflussnahme.

Ziel sollte es sein, insbesondere in städtebaulich sensiblen Bereichen einen möglichst emissionsfreien/-armen Betrieb des ÖPNV zu erreichen.

Im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann von 2014 wird in dieser Hinsicht auf die Vereinbarung zwischen dem Land NRW, dem Deutschen Städtetag und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) aus dem Jahr 2011 hingewiesen: „Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV-Unternehmen in NRW hin zu emissionsarmen Fahrzeugen“.

Mit der Ausreichung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird bereits eine Investitionsförderung (für die Rheinbahn) zum Kauf neuwertiger (d.h. umweltfreundlicher und energieeffektiverer) und barrierefreier Fahrzeuge geleistet. Die Rheinbahn ist in dieser Hinsicht auch bereits tätig.

Dadurch vergrößert sich die Wahrscheinlichkeit, dass in absehbarer Zeit auch in Hilden zumindest auf ausgewählten Linien klimaschonende und lärmarme Linienbusse eingesetzt werden können. Der Vollständigkeit halber sei hier angemerkt, dass es sich hierbei nicht notwendigerweise um Elektro-Busse handeln muss. Es sind auch Hybrid-Fahrzeuge denkbar oder solche mit anderen Technologien. Teilweise werden Hybridbusse bereits auf durch Hilden fahrenden Linien (782, 785) eingesetzt.

Nicht eine unmittelbare Frage der städtischen Beschaffung, aber dennoch zu beachten:

Von Interesse sind hierbei Firmen, die besonders verkehrintensiv sind (z.B. die Paketdienstleister). Diese könnten von Seiten der Stadt „gedrängt“ werden, bestimmte Teile der Stadt (etwa die Innenstadt) nur noch mit möglichst emissionsarmen Fahrzeugen zu beliefern. Verschiedene Paketdienstleister ergänzen ihre Fahrzeugflotten bereits in diesem Sinne um Elektrofahrzeuge.

Der Taxi-Verkehr ist ebenfalls von Interesse; die Stadt könnte mit dem Vorhalten von Ladesäulen an Taxi-Ständen Unterstützung leisten, wenn dort Elektro-Taxis eingesetzt werden. Standzeiten können zum Aufladen genutzt werden.

Umsetzungsprobleme:

Im Handlungsfeld Beschaffung sind – nicht überraschend - Umsetzungsprobleme zu erwarten.

Bereits heute wird bei der Beschaffung von Neufahrzeugen ein dem Stand der Technik entsprechender geringer Schadstoffausstoß berücksichtigt (aktuelle Abgasnormen). Wenn allerdings verstärkt aus finanziellen Gründen Gebrauchtfahrzeuge beschafft werden sollen, sind Elektrofahrzeuge ausgeschlossen, da der Markt solcher Fahrzeuge zu klein ist.

Darüber hinaus gibt es im technischen Bereich noch nicht die Angebotsbreite wie sie heute bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren üblich ist. Gerade für kommunale Fahrzeuge, die sehr häufig mit Sonderausstattungen und zusätzlicher Technik ausgestattet sind, kann es gegebenenfalls schwer werden, geeignete Angebote zu finden, die dann auch noch in den bestehenden finanziellen Rahmen passen.

Andererseits nimmt die Zahl der Anbieter zumindest für kleinere elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge zu.

Unstreitig ist, dass der Aufwand für die Beschaffung kommunaler Elektrofahrzeuge im Vergleich mit heute deutlich größer ist, sowohl finanziell als auch zeitlich und personell. Schließlich ist damit auch noch der Aufbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur erforderlich, damit die dann eventuell vorhandenen Elektrofahrzeuge reibungslos aufgeladen werden können und am nächsten Tag für den Betrieb bereitstehen. Der Ablauf der Arbeiten eines kommunalen Bauhofes darf durch die Förderung der E-Mobilität nicht beeinträchtigt werden.

Durch den jahrelangen Parallelbetrieb von Elektro- und Verbrennungsmotor-Fahrzeugen sind dann auch parallele Infrastrukturen unumgänglich, was wiederum teuer werden kann.

Zu bedenken ist dabei dann auch, dass durch höhere Anschaffungskosten für kommunale Elektro-Nutzfahrzeuge teilweise die kommunalen Gebühren (hier:

Straßenreinigungsgebühren; Friedhofsgebühren) möglicherweise ansteigen können (Umlegung von bestimmten Kosten).

Handlungsfeld Bauleitplanung

Instrumente der Bauleitplanung sind der Flächennutzungsplan und die Bebauungspläne einer Stadt.

Der Flächennutzungsplan bietet nur wenige Ansatzpunkte für die Förderung der Elektromobilität. Aufgrund seiner Großmaßstäblichkeit und fehlender Grundstücksschärfe eignet er sich wenig für konkrete Vorgaben zur Elektromobilität.

Der Bebauungsplan wird gem. § 10 BauGB als Satzung erlassen. In dem Bebauungsplan wird bestimmt, ob und was für eine Bebauung zulässig ist. Maßgeblich dafür sind die Festsetzungsmöglichkeiten, die in § 9 Abs. 1 BauGB geregelt sind. Die Ziele in Hinblick auf die Elektromobilität müssen einem oder mehreren planerischen Abwägungsbelangen des § 1 Abs. 6 BauGB entsprechen. In Frage kommen etwa die Belange der Umwelt, des Klimaschutzes, der Gesundheit, der Energieeffizienz u. a.

Damit die Belange der Elektromobilität im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen beachtet werden, müssen sie öffentliche und/oder private Belange darstellen, die im Rahmen der planerischen Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen sind.

Das ist insofern schwierig, als dass im Baugesetzbuch eine direkte Festsetzungsmöglichkeit, die sich konkret auf Elektromobilität bezieht, fehlt.

Was Inhalt des Bebauungsplans sein kann, ist in § 9 Abs. 1 BauGB aufgeführt. Dort sind (abschließend) alle Festsetzungen zu Bebauungsplänen aufgeführt. Elektromobilität gehört nicht dazu.

Auf der einen Seite sind daher Festsetzungen zugunsten der Elektromobilität nur „indirekt“ über solche Aspekte wie „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB), „Versorgungsflächen“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB) oder „Energieerzeugungsmaßnahmen“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB) denkbar und möglich. Andererseits lassen sich – so die Einschätzung externer Experten - die Belange der Elektromobilität bereits nach heutiger Rechtslage im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB berücksichtigen. Von der Festsetzungsermächtigung in § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB sind aller Wahrscheinlichkeit nach auch Festsetzungen zugunsten der Elektromobilität abgedeckt. Festsetzungen nach den beiden anderen Nummern sind nicht erprobt.

Das Plangebiet eines einzelnen Bebauungsplanes ist aber wiederum für flächendeckende E-Carsharing-Modelle oder Ladeinfrastrukturen viel zu kleinteilig. Sind keine „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ im Bebauungsplan enthalten, kann auch das Thema Elektromobilität keinen Eingang in die Planung halten.

Im Ergebnis werden daher derzeit praktisch keine Ansatzpunkte für die Förderung der Elektromobilität in den Instrumenten der Bauleitplanung gesehen.

In dem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass Ladesäulen bauplanungs- und bauordnungsrechtlich unterschiedlich zu behandeln sind.

Normalladesäulen (Wechselstrom) werden in der Literatur als genehmigungsfrei betrachtet. Schnelladesäulen (Gleichstrom) dagegen werden als „Tankstellen-ähnlich“ angesehen und sind nicht genehmigungsfrei. Sie sind damit – anders als Normalladesäulen - auch nicht in jeder Gebiets-Kategorie der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässig.

Das trifft etwa auf „reine Wohngebiete (WR)“ zu; in „Allgemeinen Wohngebieten (WA) sind Tankstellen nur ausnahmsweise zulässig, ebenso in „Besonderen Wohngebieten (WB)“. Eine wohnungsnaher Aufstellung ist damit nicht ohne weiteres möglich.

Andere Satzungen:

Eine andere Form der städtischen Satzung ist die „Stellplatzsatzung“ zur Regelung des Stellplatzbedarfes von Bauvorhaben, die für die Stadt Hilden bis Ende 2018 aufzustellen ist.

Die derzeitige „Ermächtigungsgrundlage“ für eine Stellplatzsatzung (§ 50 BauONW neuer Fassung vom 28.12.2016) enthält keine Ausführungen über die notwendige Beschaffenheit von Stellplätzen.

Daher wird in der bisher veröffentlichten „Muster-Stellplatzsatzung“ zur Elektromobilität auch keine Aussage getroffen.

Die Verankerung von Elektromobilität durch die Forderung einer angemessenen Zahl an Stellplätzen/Fahrradstellplätzen mit einer Stromzuführung für das Laden von Elektrofahrzeugen ist – entsprechend der Satzungsermächtigung – nicht vorgesehen.

Nun hat die neue Landesregierung NRW das Inkrafttreten der „neuen“ Landesbauordnung zunächst auf Anfang 2019 verschoben. Ob und in welcher Weise es hier zu inhaltlichen Änderungen kommt, etwa auch zugunsten der Elektromobilität, ist derzeit nicht absehbar. Hinsichtlich der Aufstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung hat sich das Inkrafttreten unabhängig von inhaltlichen Aspekten sogar bis Anfang 2020 verschoben.

Eng mit dem Thema Bauleitplanung verbunden ist das Instrument der städtebaulichen Verträge (nach § 11 BauGB).

Es bestehen jedoch eine Reihe inhaltlicher und formaler Hindernisse, so dass mit diesem Instrument eine Förderung der Elektromobilität nicht zu erreichen ist.

Handlungsfeld Straßenverkehrsrecht

Handlungsoptionen in diesem Bereich laufen i.d.R. darauf hinaus, den Gebrauch von Elektrofahrzeugen gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu bevorzugen.

Grundlage ist das „Elektromobilitätsgesetz (EMoG)“, welches im Juni 2015 in Kraft getreten ist und in Verbindung mit dem Straßenverkehrsgesetz entsprechende Möglichkeiten für Bevorrechtigungen definiert.

Dazu gehören

- die Reservierung besonderer Parkplätze an Ladestationen im öffentlichen Straßenraum
- die Reduzierung oder Erlassung von Parkgebühren an öffentlichen Parkplätzen
- die Ausnahme von Zufahrtsbeschränkungen, die aus Gründen des Schutzes vor Lärm und Abgasen erlassen worden sind
- die Ausweisung von Lade-/Anlieferzonen, die nur mit Elektro- oder Hybrid-Fahrzeugen angefahren werden dürfen.

In Hilden gibt es derzeit lediglich die Reservierung öffentlicher Parkplätze an den Ladestationen an der Robert-Gies-Straße, an der Straße Am Rathaus und am Mühlenbachweg.

Im Zuge des Ausbaus des Netzes von Ladestationen durch die SWH wird es zu weiteren Ausweisungen dieser Art kommen.

Per Ratsbeschluss wäre es ohne weiteres möglich, auch angesichts der derzeit geringen Zahl an E-Fahrzeugen, diesen an den öffentlichen bewirtschafteten Parkplätzen die Parkgebühren zu erlassen (Zusatzschilder bzw. Aufkleber auf Parkscheinautomaten). Der Bestand an derart privilegierten Fahrzeugen in Hilden (reine Elektrofahrzeuge, Hybrid-Fahrzeuge; Plug-in-Hybride) liegt derzeit (Oktober 2017) bei 242 Fahrzeugen, 55 davon sind reine Elektrofahrzeuge.

Angesichts eines Gesamtbestandes in Hilden von ca. 31.000 privat oder gewerblich genutzten PKW macht der Anteil von E-Autos ca. 0,78% aus. Selbst wenn man gelegentliche Besucher von außerhalb Hildens einbezieht, sind durch eine „Freies Parken für E-Fahrzeuge“-Lösung keine nennenswerten Einkommenseinbußen für den städtischen Haushalt zu erwarten.

Es ist ebenfalls theoretisch denkbar, z.B. Teile der Innenstadt (etwa die Fußgängerzone Mittelstraße) nur noch für Elektro-/Hybrid-Nutzfahrzeuge freizugeben. Natürlich wird das bei den betroffenen Nutzern/Firmen zu entsprechenden Einsprüchen führen, aber nur so ließe sich eine Entlastung des Bereiches von Lärm und Abgasen erreichen. Eine Komplettsperre ist dagegen nicht sinnvoll.

Paketdienstleister wie die Deutsche Post AG oder UPS stellen sich bereits durch eigene Elektrofahrzeugflotten auf derartige Situationen ein.

Auch für Handwerker und Lieferanten (z.B. Bäcker) sind grundsätzlich Elektrofahrzeug-Lösungen möglich.

Ob es allerdings hier bereits rechtsfeste Regelungen in deutschen Städten gibt, konnte bisher nicht geklärt werden.

Dementsprechend entzieht sich eine solche Regelungsüberlegung dem Zugriff der Stadt Hilden.

Umsetzungsprobleme

Im Handlungsfeld Straßenverkehrsrecht ist es in erster Linie die Frage der Überwachung von Regelungen. Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist die Kreispolizeibehörde Mettmann zuständig. Damit würde ihr auch die Überwachung von Fahrzeugen obliegen, die in einen „nur für Elektrofahrzeuge“ geöffneten Teil der Innenstadt einfahren. Ob dafür entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen, wäre im Vorfeld einer solchen eventuellen Regelung zu prüfen und mit der Kreispolizei abzustimmen.

Es ist jedoch bekannt, dass die Kreispolizei Mettmann nicht über unbegrenzte Möglichkeiten verfügt.

Ein weiteres „Umsetzungsproblem“ ergibt sich aus der öffentlichen Reaktion möglicher Betroffener auf die Einrichtung einer „Zufahrtsbeschränkten Zone“. Hier sind mit gewisser Wahrscheinlichkeit juristische Auseinandersetzungen zu erwarten, die seitens der Stadt Hilden bearbeitet werden müssten. Diese Arbeit benötigt auch bei der Stadt entsprechende Kapazitäten, die bei der Einrichtung solcher Zonen zu berücksichtigen wären.

05. Vorschläge zu Maßnahmen

Die vorangegangenen Ausführungen zeigen die Möglichkeiten, aber auch die Schwierigkeiten auf, die auf kommunaler Ebene mit einer Förderung der E-Mobilität verbunden sein können.

Es werden für die Stadt Hilden zunächst folgende Vorschläge zur Förderung der E-Mobilität gemacht, in denen ein Potenzial zur Konkretisierung gegeben ist und die kurzfristig bzw. sukzessive in den kommenden Jahren verwaltungstechnisch geprüft, vorbereitet und umgesetzt werden könnten.

Ein erster Schritt ist dabei die Erarbeitung einer Aufstellung/Liste derjenigen kommunalen Fahrzeuge, die ab 2019 neu zu beschaffen sind und für die es bereits eine Alternative im E-Mobil-Bereich gibt (inkl. Kostenvergleich, Wirtschaftlichkeitsberechnung und Kostenangabe für den Aufbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur).

Weitere Schritte sind:

- A. Verstärkte Anschaffung von Elektro-/Hybrid-Fahrzeugen für städtische Zwecke zumindest als „Pilotfahrzeuge“ (auch angesichts von Mehrkosten)
- B. Dazu: Aufstellen zunächst einer Normladesäule am städtischen Bauhof
- C. Dazu: bereitstellen entsprechender Haushaltsmittel durch den Rat

Hierzu muss allerdings angemerkt werden, dass derzeit im Haushalt der Stadt Hilden keine Mittel für diesen Zweck enthalten sind.

- D. Freistellen von Fahrzeugen mit einem „E“-Kennzeichen von Parkgebühren an öffentlichen Parkplätzen im Stadtgebiet (z.B. für die maximale Dauer von 2 h)
- E. Unterstützung der SWH beim Ausbau des „Ladestationen-Netzes“ in Hilden
- F. Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Elektromobilität in Hilden („Der E-Fuhrpark der Stadt im Einsatz...“)