

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</b>	09.05.2017	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Entwicklung der Elektromobilität**

Betroffene Produktgruppe

11.14.04.03 Klimaschutz

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

AfUK, 17.03.2015, 1194/2014-2020 - AfUK, 28.10.2014, 0498/2014-2020 - AfUK, 18.02.2014, 6945/2009-2014 - AfUK, 18.06.2013 5838/2009-2014

Sachverhalt:

#### **1. Anlass**

Der Aufbau einer Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein der Maßnahmen zum Klimaschutz. Im Jahre 2014 hatte sich der AfUK mit diesem Thema intensiv u.a. im Zusammenhang mit der DS-NR. 6945 „Konzept zum Aufbau einer Ladesäulen-Infrastruktur für E-Fahrzeuge“ beschäftigt. Aktuell sind zwei Anfragen und zwei Beschlüsse aus Bezirksvertretungen zu behandeln.

#### **Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen vom 12.01.17 – „Förderung der Elektromobilität“:**

*„Welchen Vorschlag hat die Verwaltung, um bzgl. der Ladesäule am Rathaus eine gute Lösung zugunsten der Förderung der Elektromobilität zu schaffen?“*

*„Was kann Stadt selber tun, um E-Mobilität vor Ort zu fördern?“*

#### **Anfrage der CDU vom 16.01.17 – „Förderkulisse für den Ausbau einer Ladesäuleninfrastruktur“:**

*„Auf welche Fördermöglichkeiten greifen Stadt und SWB zurück?“*

**Beschluss der BV Dornberg vom 26.01.17: Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept für die Errichtung von E-Tankstellen in Dornberg zu entwickeln und zeitnah eine gut erreichbare E-Tankstelle, beispielsweise am Bürgerzentrum, zu errichten.**

**Beschluss der BV Senne vom 30.03.17: Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen an welchen Punkten im Stadtbezirk Senne öffentliche Ladesäulen für E-Autos installiert werden können.**

Diese Situation ist Anlass, in einer Informationsvorlage aktuelle Zahlen und Aspekte der Elektromobilität zusammenzustellen.

## 2. Aktuelle Zahlen und Fakten

Das Kraftfahrzeugbundesamt veröffentlicht im Frühjahr den aktuellen Bestand an zugelassenen Fahrzeugen in den einzelnen Zulassungsbezirken zum 1.1. eines jeden Jahres. Die „Nationale Plattform Elektromobilität“ informiert über den Stand der Elektromobilität in Deutschland, u.a. auch über die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladesäulen.

### Anzahl zugelassener E-Fahrzeuge in Bielefeld

Kraftfahrzeugart	Anzahl
Personenkraftwagen	164
Krafträder	47
Lastkraftwagen	14
Kraftomnibusse	-
Zugmaschinen	-
sonstige Kraftfahrzeuge	1

(Stand: 01. Januar 2017)

### Anzahl zugelassener PKW und E-PKW

Kraftfahrzeugart	Anzahl	Prozentanteil am Gesamtbestand
PKW (Verbrenner) Deutschland	45.803.560	99,926
PKW (Verbrenner) OWL	1.196.778	99,935
PKW (Verbrenner) Bielefeld	162.784	99,899
Elektro-PKW Deutschland	34.022	0,074
Elektro-PKW OWL	776	0,065
Elektro-PKW Bielefeld	164	0,101

(Stand: 01. Januar 2017)

### Anzahl der Ladesäulen

Kraftfahrzeugart	Ladepunkte insgesamt	Öffentliche Ladesäulen	Schnellladestationen
Deutschland		7407	292
Bielefeld	58	24	1 (an der BAB)

(Stand: März 2017)

Elektroladesäulen haben in der Regel mehrere Ladepunkte zum Laden mehrerer Fahrzeuge.

Über den tatsächlichen Gesamtbestand lässt sich keine exakte Aussage treffen, da der

Bundesnetzagentur von Privatpersonen installierte Ladesäulen erst seit 2017 gemeldet werden müssen. Und dies auch nur sofern die Ladesäule im öffentlichen Raum steht. Die Meldung privater Ladesäulen z. B. auf einem Firmengelände, ist damit freiwillig. „Der größte Teil der Ladeinfrastruktur – 85 Prozent – befindet sich im privaten Bereich. Unter der Annahme, dass bis 2020 ca. 1 Mio. E-Fahrzeuge auf die Straßen gebracht werden, wird ein Bedarf von 70.000 öffentlichen Ladepunkten und 7.100 Schnellladesäulen ermittelt, die unter anderem entlang von Autobahnen lange Fahrten sichern.“ (Nationale Plattform Elektromobilität). Insgesamt stehen derzeit nach Angaben des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft etwa 7400 Ladesäulen in Deutschland zur Verfügung, davon 292 mit Schnellladepunkt. Die meisten gibt es in NRW (1603), gefolgt von Baden-Württemberg und Bayern. Bei den Großstädten führt Berlin mit 536 öffentlichen Ladesäulen vor Hamburg (292). Die Bundesnetzagentur schätzt die Entwicklung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur positiv ein. Seit März 2016 ist ein Zuwachs von ca. 1900 öffentlichen Ladesäulen zu verzeichnen.

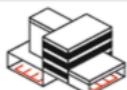
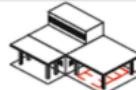
Verteilung Ladevorgänge	Privater Aufstellort 85%			Öffentlich zugänglicher Aufstellort 15%		
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur						
	Einzel- / Doppelgarage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	Parkplätze bzw. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks	Firmenparkplätze / Flottenhöfe auf eigenem Gelände	Autohof, Autobahn-Raststätte	Einkaufszentren, Parkhäuser, Kundenparkplätze	Straßenrand / öffentliche Parkplätze

Abb. 1: Standorte für Ladeinfrastruktur (Quelle: Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO) 2015)

### Internetangebote für E-Fahrzeugnutzerinnen und Nutzer

Im Internet gibt es mehrere Portale, die die Standorte von Ladesäulen aufzeigen, allerdings sind diese nie vollständig. Im Online-Kartendienst der Stadt Bielefeld werden zeitnah alle Standorte aufgeführt, die der Verwaltung bekannt werden.

**Zur Ladesäulensuche können folgende Internet-Adressen genutzt werden:**

[www.bielefeld.de](http://www.bielefeld.de), [Online-Kartendienst](http://www.emo-online.de)

[www.emotion-owl.de](http://www.emotion-owl.de)

[www.plugfinder.de](http://www.plugfinder.de)

[www.e-tankstellen-finder.com](http://www.e-tankstellen-finder.com)

[www.goingelectric.de/stromtankstellen](http://www.goingelectric.de/stromtankstellen)

[www.elektrotankstellen-europa.com](http://www.elektrotankstellen-europa.com)

**Anmeldung für Nutzerinnen und Nutzer:**

[www.ladefox.de](http://www.ladefox.de) sukzessive Umstellung auf [www.innogy.com](http://www.innogy.com)

**Allgemeine Informationen:**

[Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität](#)

### Ladetechnik und Systemunterschiede

In Bielefeld stehen Ladesäulen unterschiedlicher Hersteller/-innen und Anbieter/-innen zur Verfügung. Unterschieden wird im Wesentlichen zwischen öffentlich und nicht öffentlich

zugänglichen Ladesäulen, hinsichtlich möglicher tageszeitlicher Beschränkungen im Zugang, dem Abrechnungssystem der Ladesäulen sowie den unterschiedlichen Steckertypen.

### **Stecker-/Buchsentypen**

**Schuko** = Schutzkontaktstecker (Typ F, CEE 7/4) 230V/16A

**Blau** = CEE "Campingverbinder" 230V/16A

**Rot** = CEE "Drehstromverbinder" 400V/32A

**Typ 2** = im Januar 2013 von der Europäischen Kommission als Standard festgelegt

**CCS** = kombiniertes Ladesystem (europäischer/bundesweiter Standard)

**CHAdeMO** = Japanische Standardschnittstelle

(Oftmals stehen an einem Ladepunkt zwei oder mehrere Systeme zur Verfügung)

### **Kosten pro Ladesäule**

Die Kosten für die Installation einer E-PKW-Ladesäule liegen z.T. deutlich höher als die reinen Anschaffungskosten, die bei ca. 2.500 € pro Ladesäule liegen. Abhängig von der vorhandenen Infrastruktur kann die Installation inkl. aller Zusatzkosten (Anschluss legen, Beschriftung/Beschilderung, Rammschutz etc.) bis zu 10.000 € kosten. In Bielefeld liegen die Kosten für die Installation einer Ladesäule selten unter 8.000 €.

### **Beispiele aus anderen Städten**

Auch andere Städte und Kreise engagieren sich im Bereich der Elektromobilität.

Mit Verabschiedung des Klimaschutzkonzepts der Stadt Paderborn wird neben der Umstellung des Fahrzeugpools (Ver- und Entsorgung) auf Elektroautos und eines betrieblichen Mobilitätskonzepts für Mitarbeiter/-innen der Stadt Paderborn zur Förderung der Elektromobilität auf die Installation von Photovoltaikanlagen auf Fahrzeug- und Werkstatthallen der PaderSprinter zur Eigenstromnutzung und ggf. die modulare Erweiterung der E-Mobilität der städtischen Busflotte gesetzt.

Im Kreis Lippe wird an der Nutzung und Umsetzung von Elektromobilität und erneuerbaren Energien im ländlichen Raum geforscht (Pedelecs als Zubringer zum ÖPNV, E-Bürgerauto, E-Dual-Use - elektrisch.mobil.owl). Darüber hinaus betreibt die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) einen ersten Elektrobus, der zwischen Lemgo und Kalletal pendelt.

Auch in der Stadt Münster sind bereits erfolgreich fünf elektrische Linienbusse im Einsatz. Die Busse werden innerhalb von 15 Minuten an ihren jeweiligen Endhaltestellen mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen.

## **3. Einschätzungen und Vorhaben der Stadtwerke Bielefeld**

### **Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur**

Im Zuge eines ersten Elektromobilitätsprojektes haben die Stadtwerke Bielefeld im Jahr 2010 einen bedarfsgerechten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur beschlossen und die Umsetzung in einem gemeinsamen Letter of Intent mit der Stadt Bielefeld vereinbart. Seitdem wurden von den Stadtwerken insgesamt sechs öffentlich nutzbare Ladesäulen mit derzeit neun Ladepunkten in Bielefeld errichtet, davon vier im öffentlichen Raum sowie zwei auf Grundstücken der Stadtwerke bzw. moBiel. Betrieb und Wartung dieser Säulen erfolgt durch die Stadtwerke. Eine weitere öffentliche Säule mit zwei Ladepunkten betreiben die Stadtwerke

für die Baugenossenschaft Freie Scholle e. G. gegen eine monatliche Rate im Rahmen eines Ladesäulen-Contractings. Sämtliche Ladesäulen stehen den Nutzer/-innen zurzeit kostenfrei zur Verfügung.

Die grundsätzliche Strategie des bedarfsgerechten Ausbaus gilt auch 2017 unverändert fort.

### **Entwicklung der Bedarfssituation seit 2010**

Bedarf besteht vor allem bei Elektrofahrzeug-Besitzer/-innen, die von außerhalb nach Bielefeld hineinpendeln und die ohne öffentliche Ladeinfrastruktur ihre Heimreise nicht mehr antreten können. Daher sollten nicht nur die Zulassungszahlen von Elektro-PKW in Bielefeld, sondern in besonderem Maße auch die der Nachbarkreise betrachtet werden. Umgekehrt wäre es für Bielefelder Elektroauto-Besitzer/-innen vorrangig wünschenswert, eine diskriminierungsfrei zugängliche Ladeinfrastruktur außerhalb der Stadtgrenzen vorzufinden.

Da seit ca. 2015 die Zahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge bundesweit merklich zunimmt, steigen nun auch die Auslastung der öffentlichen Ladesäulen und damit die Nachfrage nach zusätzlicher Ladeinfrastruktur spürbar an. Dabei ist festzustellen, dass sich besonders die City-Ladestationen am Niederwall großer Beliebtheit erfreuen, während andere Standorte (z. B. an der Salzufler Straße im Ortskern von Heepen) kaum frequentiert werden. Auch wurden am Niederwall häufig „Dauerparker/-innen“ beobachtet, also Fahrzeuge, die teilweise die Ladesäule über viele Stunden belegen (länger, als für das Nachladen erforderlich wäre). Die Annahme liegt damit nahe, dass einige Elektroauto-Fahrer/-innen die Ladesäulen lediglich als kostenlose Parkmöglichkeit betrachten.

Unabhängig von der Anzahl der tatsächlich benötigten Ladeplätze hat in den letzten ein bis zwei Jahren die Nachfrage nach Ladesäulen durch Geschäftskund/inn/en der Stadtwerke deutlich zugenommen: Zahlreiche Bielefelder Unternehmen äußern inzwischen den Wunsch nach öffentlichen Lademöglichkeiten für ihre Kund/inn/en auf ihren Grundstücken oder in der Nähe ihrer Firmenstandorte.

### **Ladesäulen-Contracting**

Neben den von den Stadtwerken in eigener Regie aufgestellten Ladesäulen soll künftig auch das Ladesäulen-Contracting durch die Stadtwerke weiter ausgebaut werden.

Die Idee des Ladesäulen-Contractings liegt darin, Geschäftskund/inn/en am Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur partizipieren zu lassen. Das wesentliche Interesse dieser Kunden liegt in der Regel darin begründet, ihren Besucherinnen und Besuchern auf dem eigenen Grundstück oder in dessen unmittelbarer Nähe einen Mehrwert zu verschaffen. Zugleich verdeutlicht eine Ladesäule auf dem Parkplatz für Besucher/-innen die umweltfreundliche Ausrichtung des eigenen Unternehmens und trägt damit positiv zur Imagebildung bei.

Beim Ladesäulen-Contracting errichten, betreiben und warten die Stadtwerke die Ladesäule im Auftrag des Kunden für einen befristeten Zeitraum von in der Regel sieben Jahren. Die Säule selbst bleibt im Eigentum der Stadtwerke und wird auch durch die Stadtwerke mit Strom versorgt. Die Contracting-Nehmerin und der Contracting-Nehmer erhält also ein Rundum-Sorglos-Paket und kann außerdem die Ladesäule mit eigenem Logo versehen. Im Gegenzug entrichtet er/sie eine monatliche Contracting-Rate an die Stadtwerke.

Positiver Aspekt ist dabei, dass auf diese Weise auch Ladesäulen an Standorten entstehen, an denen unter reinen Bedarfsaspekten vermutlich keine Säule errichtet worden wäre. Die Gesamtzahl der in der Stadt verfügbaren öffentlichen Ladepunkte kann dadurch merklich erhöht werden.

### **Förderung des Ladeinfrastruktur-Ausbaus**

Am 1. März 2017 trat das neue bundesweite Förderprogramm zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit einer Laufzeit von 2017 bis 2020 in Kraft. Gefördert wird der Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Förderfähig sind sowohl Normal- als auch Schnellladepunkte, wobei ein Schwerpunkt auf der Schnellladung liegen soll.

Das Förderprogramm eröffnet Ladesäulenbetreiber/inne/n zum einen die Perspektive, die zum Teil bis zu sieben Jahre alten, nicht mehr dem heutigen technischen Stand entsprechenden Ladesäulen gegen aktuelle Modelle zu ersetzen, zum anderen aber die Möglichkeit,

kostengünstig zusätzliche neue öffentlich nutzbare Ladesäulenstandorte auf städtischem oder privatem Grund zu erschließen.

In Aussicht gestellt wird eine Förderung von bis zu 60 % der Kosten von Schnellladepunkten sowie zusätzlich von bis zu 60 % der Kosten des erforderlichen Netzanschlusses. Je nach Anschlussleistung sind zudem unterschiedliche Obergrenzen in Euro definiert.

Wesentliche Voraussetzungen für eine Förderung sind ein öffentlicher Zugang zur Ladesäule rund um die Uhr an sieben Tagen pro Woche. Kann dieser nicht gewährleistet werden, muss zumindest an allen Werktagen ein Zugang von 12 Stunden ermöglicht werden. Der mögliche Fördersatz reduziert sich dann allerdings um die Hälfte. Darüber hinaus definiert das Förderprogramm die technische Ausstattung der Ladesäule in Bezug auf Zahlungs- und Zugangssysteme. Geförderte Ladesäulen müssen mindestens über einen Zeitraum von sechs Jahren betrieben werden.

Die Förderrichtlinie zum neuen Förderprogramm wurde Mitte Februar 2017 veröffentlicht. Die Beantragung von Fördermitteln läuft online über das Easyonline-Portal. Im ersten Förderaufruf (01.03. – 28.04.2017) werden sowohl die Säulen- als auch die Anschlusskosten in einer Höhe zunächst bis zu 40 % gefördert. Es ist nicht abzusehen, ob in zukünftigen Förderaufrufen die gleiche, eine höhere oder niedrigere Förderung ermöglicht werden wird.

### **Nutzung der Fördermöglichkeit**

Die Stadtwerke wollen das Förderprogramm zum einen dazu nutzen, die zum Teil bis zu sieben Jahre alten Ladepunkte durch neue, zeitgemäße Technik zu ersetzen. Dies betrifft insbesondere die Standorte Niederwall sowie Schildescher Straße.

Zum anderen sollen mithilfe der Fördermittel auch neue Standorte erschlossen werden. Hierbei kann es sich sowohl um Ladeinfrastruktur handeln, die von den Stadtwerken selbst betrieben werden, als auch um im Rahmen des Contractings geplante Ladesäulen. Im letztgenannten Fall würde die Förderzusage an den Kunden in Form einer reduzierten Contracting-Rate weitergegeben.

Die Stadtwerke beabsichtigen im Rahmen der Förderung ebenfalls, erstmals in Bielefeld mindestens eine Schnellladesäule (Standort voraussichtlich am Lenkwerk) zu errichten.

### **Aktuelle Projekte in Planung**

Neben den bereits bekannten Standorten sind folgende Ladesäulen-Projekte derzeit in der konkreten Planung:

- Lenkwerk Bielefeld (Schnellladung und ggf. weitere Ladepunkte)
- FH Bielefeld (vier Ladepunkte)
- Bethel (vier Ladepunkte)
- BGW, Oldentruper Straße (zwei Ladepunkte)
- Fa. Ihde, Jöllenbecker Straße (zwei Ladepunkte)
- Milser Krug (ein Ladepunkt)

Weitere Anfragen verschiedener Kunden liegen vor und werden zurzeit sukzessive bearbeitet.

### **Weiteres Vorgehen bei den Stadtwerken Bielefeld**

Derzeit entwickelt die Stadtwerke Bielefeld Gruppe ein Elektromobilitätskonzept für Bielefeld, welches über die Fragen der Ladeinfrastruktur hinausgeht und zusätzliche Aspekte wie ÖPNV und Car Sharing beinhaltet. Stadt und Stadtwerke betreiben außerdem zurzeit ein Projekt zum Thema „betriebliches Mobilitätsmanagement“.

## **4. Bewertung des rechtlichen Rahmens**

Das Elektromobilitätsgesetz (EMOG) bietet insgesamt 4 Möglichkeiten zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen, die vom Fachamt, dem Amt für Verkehr, hinsichtlich der Handlungsspielräume bewertet wurden.

### **Privilegierte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen**

Die in dem Gesetz abschließend aufgeführten E-Fahrzeuge können beim Parken auf öffentlichen Wegen und Flächen bevorrechtigt werden. Die zulässigen Möglichkeiten werden durch § 45 der StVO sowie die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VwV StVO) näher bestimmt. Danach können

- öffentliche Stellplätze für die ausschließliche Nutzung durch E-Fahrzeuge ausgewiesen,
- Stellplätze an Ladesäulen (für die Dauer des Ladevorgangs) ausschließlich E-Fahrzeugen vorbehalten und
- E-Fahrzeuge von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen freigestellt werden (hier mit Blick auf eine Befreiung von der Verpflichtung, eine Parkscheibe auszulegen. Zur Privilegierung zum Thema „Parkgebühren“ siehe nächster Abschnitt).

Die VwV StVO sehen dabei jedoch vor, die Erlaubnis zum Parken von E-Fahrzeugen tagsüber zeitlich zu beschränken. Auch die maximale Parkdauer an Ladesäulen soll in der Zeit von 8 – 18 Uhr vier Stunden nicht überschreiten.

Das Amt für Verkehr schlägt vor, die Stellplätze an den Ladesäulen im öffentlichen Verkehrsraum weiterhin ausschließlich für E-Fahrzeuge auszuweisen und künftig auf verringerte Ladezeiten durch eine Anpassung der Höchstparkdauer zu reagieren.

Da die VwV StVO davon ausgeht, dass (auch) für E-Fahrzeuge Parkerlaubnisse (tagsüber) beschränkt werden sollen und die Parkscheibenregelung in bewirtschafteten Bereichen bei den „Fremdparkern“ zu einer gewissen Fluktuation führt, empfiehlt das Amt für Verkehr, in diesen Bereichen auch E-Fahrzeuge nur bis zu der jeweiligen Höchstparkdauer parken zu lassen. Damit fände in den mit einer Parkscheibenregelung bewirtschafteten Gebieten keine Privilegierung von E-Fahrzeugen statt.

Weiterhin fordert die VwV StVO vor flächendeckenden Parkbevorrechtigungen zunächst ein Stellplatzkonzept aufzustellen, das‘

- den tatsächlichen Bedarf (insbesondere auch an Ladesäulen),
- dem Anschluss an den ÖPNV, Carsharing oder andere umweltfreundliche Verkehrsmittel und
- den sicheren und flüssigen Verkehrsablauf aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

In den bewirtschafteten Bereichen würde eine Ausweisung von Parkplätzen, die ausschließlich durch E-Fahrzeuge genutzt werden dürfen, vor allem zu Lasten der Bewohner/innen erfolgen, da das vorhandene „allgemein nutzbare“ Stellplatzangebot reduziert würde. Sofern diese Privilegierung nur zu Lasten von „Fremdparkern“ erfolgen soll, müsste die in den bewirtschafteten Gebieten vorhandene Beschilderung aufwändig angepasst werden, z. B. durch die Ausweisung von (zusätzlichen) Bewohnerparkplätzen.

Eine Abfrage bei Kommunen, die bereits E-Fahrzeuge beim Parken privilegieren (z. B. Herford und Paderborn im Umland, aber auch Städte wie Hamburg, Celle, Kiel, Iserlohn, Hannover, Stuttgart) hat ergeben, dass die Privilegierung sich dort auf das Parken an Ladesäulen und die Befreiung von Parkgebühren beschränkt. Parkplätze (außerhalb von Ladebereichen), auf denen ausschließlich E-Fahrzeuge parken dürfen, wurden nicht eingerichtet.

Durch das geplante Carsharing-Gesetz wird voraussichtlich auch die Privilegierung von Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum möglich sein und damit eine weitere Nutzergruppe in „Konkurrenz“ zu Bewohnern/-innen und E-Fahrzeugen treten. Hier ist zunächst die weitere Entwicklung abzuwarten.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte sollte zunächst auf die Ausweisung reiner E-Fahrzeug-Parkplätze verzichtet werden.

### **Befreiung/Ermäßigung von Parkgebühren**

Weiterhin kann in gebührenpflichtig bewirtschafteten Parkraumbereichen die Parkgebühr für E-Fahrzeuge ermäßigt oder vollständig darauf verzichtet werden. Die entsprechende Privilegierung wäre in der Parkgebührenordnung darzustellen.

Auch hier greift jedoch die o. g. Vorgabe der VwV StVO, dass die Parkerlaubnis tagsüber zeitlich zu beschränken ist. Hier bietet es sich an, das privilegierte Parken auf die in dem entsprechenden bewirtschafteten Bereich grundsätzlich geltende Höchstparkdauer zu beschränken.

Das Amt für Verkehr schlägt vor, in den mit Parkschein bewirtschafteten Parkgebieten E-Fahrzeuge unter Beachtung der dort geltenden Höchstparkdauer von den Parkgebühren zu befreien und die Parkgebührenordnung der Stadt Bielefeld entsprechend anzupassen. Die Mindereinnahmen lassen sich derzeit nicht verlässlich abschätzen, sind aber anfänglich eher gering.

### **Aufhebung von Durchfahrverboten/Zufahrtbeschränkungen**

Derartige Regelungen werden in Wohngebieten zum Schutz der Anwohner/-innen vor gebietsfremden Durchgangsverkehren angeordnet. Hier geht es nicht nur um den Schutz vor Luftschadstoffen und Lärm, wozu E-Fahrzeuge einen Beitrag leisten. Zusätzlich dazu werden die Anordnungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die betroffene Bevölkerung getroffen. Hierzu leistet der Umstieg auf umweltfreundliche Antriebsformen keinen Beitrag.

### **Zulassung auf Busspuren**

In Bielefeld gibt es lediglich im innenstadtnahen Bereich auf kurzen Abschnitten des Hauptstraßennetzes separate Busspuren, auf denen der Verkehr dann mit eigenen Bussignalen abgewickelt wird. Deren Freigabe für E-Fahrzeuge steht der Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs im Wege. Für die Bevorrechtigung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit hoher Beförderungskapazität gibt es ein klares Bekenntnis, das der Freigabe von Busspuren für deutlich kleinere Transporteinheiten des Individualverkehrs entgegensteht.

### **Fachliche Bewertung**

Grundsätzlich kann durch die Förderung von E-Pkw ein Beitrag zum Umweltschutz in den Städten geleistet werden. Das Platzproblem in den Städten durch die große Flächeninanspruchnahme durch den fließenden und insbesondere den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr, bleibt jedoch weiterhin ungelöst.

Bielefeld hat nach wie vor noch ein großes Verlagerungspotenzial vom Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und somit auf platzsparende Mobilitätsalternativen. Immerhin werden 65 % aller Wege bis zu einer Distanz von 5 km (ideale Raddistanz) nach wie vor mit dem Pkw zurückgelegt. Der Umstieg auf das Fahrrad ist in diesem Zusammenhang im dicht bebauten Innenstadtbereich wünschenswerter. Vor diesem Hintergrund wäre eine stärkere Würdigung von Pedelecs oder E-Bikes in der Kernstadt ein wirksameres und wirtschaftlicheres Signal für einen stadtverträglichen Verkehr.

Die vorgenannten Optionen zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen fallen als straßenverkehrsrechtliche Entscheidungen in die Beschlusszuständigkeit des Stadtentwicklungsausschusses. Vor einer Umsetzung müssen somit die entsprechenden Beschlüsse mit Darstellung der finanziellen Auswirkungen des zuständigen Fachausschusses eingeholt werden.

## **5. Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Bielefeld**

Aktuell sind bei der Stadt Bielefeld 2 PKW und 6 leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb in Betrieb. In den nächsten Jahren wird die Stadt Bielefeld gemeinsam mit den Stadtwerken Bielefeld ein Betriebliches Mobilitätsmanagement mit einem ämterübergreifenden

Fahrzeug-Pooling und Fahrzeug-Sharing aufbauen. Elektromobilität (E-Pkw, kleine elektrische Nutzfahrzeuge, E-Roller und Pedelecs) wird dabei eine führende Rolle übernehmen. Für diesen zielgerichteten Einsatz von Elektromobilität soll ein umfassendes Elektromobilitätskonzept erstellt werden, welches die dienstliche Mobilität durch ein ausgewogenes Verhältnis von Wirtschaftlichkeit, Ressourceneffizienz, Ökologie und Mitarbeiterorientierung ermöglichen soll. In einer Vorstudie stellte sich heraus, dass 97 % aller Fahrten der Verwaltung grundsätzlich für den Einsatz von Elektrofahrzeugen (E-Fahrzeugen) geeignet sind. Die Verwaltung will auf diese Weise eine Vorbildfunktion für eine emissionsarme Mobilität in der Stadt übernehmen. Die EcoLibro GmbH wurde vom Dezernat 4 mit der Entwicklung eines Konzeptes zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement sowie der Entwicklung eines E-Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bielefeld beauftragt.

Ziel des E-Mobilitätskonzeptes ist es, die dienstliche Mobilität der Stadtverwaltung wirtschaftlicher, umweltfreundlicher, mitarbeiterfreundlicher und gesünder zu gestalten. Dabei sollen möglichst viele E-Fahrzeuge eingesetzt werden, um ein ausgewogenes Verhältnis von Wirtschaftlichkeit, Ressourceneffizienz, Ökologie (Reduzierung des Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Ausstoß) sowie eine Mitarbeiterorientierung (Akzeptanz, Synergieeffekte zwischen Arbeitgeber und Mitarbeitern, Gesundheit, Sicherheit) zu erreichen. Durch ein E-Mobilitätskonzept soll

- eine Strategie und Arbeitsstruktur entwickelt werden, mit der Elektromobilität im betrieblichen Mobilitätsmanagement in all seinen Facetten (Elektromobilität, inkl. Zweiradmobilität und Mitarbeitermobilität usw.) umgesetzt werden kann
- das Potenzial für Elektromobilität maximal ausgeschöpft werden
- die Verwaltung bei der Genehmigung von Beschaffungsvorhaben für E-Fahrzeuge unterstützt werden (Kostentransparenz heute / morgen)
- die Politik bei der Erfüllung der politischen Ziele wie Klimaschutz und Luftreinhaltung unterstützt werden
- Vorbehalten der Nutzer/innen in Bezug auf Reichweiten und Einsatzmöglichkeiten von E-Fahrzeugen entgegengewirkt werden

Das zu erstellende Konzept soll ferner folgende Informationen liefern:

- Segment der Ladeinfrastruktur (Wallbox AC, Ladesäule AC, Ladesäule DC)
- Standorte der Ladeinfrastruktur (privat, halböffentlich, öffentlich)
- Kosten- und Zeitplan für die Beschaffung und Inbetriebnahme

Unter Fahrzeug-Sharing ist ein umfassender Ansatz des Teilens von Mobilitätsressourcen zu verstehen, der dem Corporate Car-Sharing sehr nahe kommt. Das bisher klassisch auf Pkws und Nutzfahrzeuge beschränkte Car-Sharing soll um die Elemente Zweirad- / E-Bike-Sharing sowie um Sharing von übertragbaren ÖPNV-Tickets erweitert werden. Alle jetzt und in Zukunft verfügbaren Mobilitätsressourcen sollen in einem einheitlichen, einfach zu bedienenden System zentral verwaltet und dezentral stationiert zugänglich gemacht werden.

Aktuell liegt die Verantwortlichkeit für das Fuhrparkmanagement dezentral bei den einzelnen Ämtern. Die Mobilität der Stadtverwaltung wird zurzeit mit insgesamt 80 Dienst-Kfz und ca. 500 zugelassenen Privat-Pkw gegen Kilometergelderstattung abgewickelt. Dieses gewachsene System ist teuer, ineffizient und hinsichtlich umweltrelevanter Wirkungen nicht steuerbar. Aus diesem Grund soll eine strukturierte Einführung von zentral gesteuerten E-Fahrzeugen das bisherige System ablösen. Ein zentral gesteuertes System hat den Vorteil eines umfassenden Controllings und direkt steuerbarer Umweltwirkungen (Schadstoffemissionen, Lärm und Platzbedarf).

## 6. Fazit

**Im Sinne einer nachhaltigen Förderung der E-Mobilität gilt es von Beginn an multimodale Ansätze (z. B. Park & Ride) mitzudenken.**

Auch bei der individuellen E-Mobilität muss der Rohstoff- und Ressourcenverbrauch für die jeweiligen Verkehrsmittel (z. B. Energiespeicher) und Verkehrsfläche bedacht werden. Elektro-PKW – als Ersatz für verbrennungsmotorbasierten MIV – stellen nur eine von vielen Mobilitätsformen dar. Als besonders zukunftsweisend und alle Bevölkerungsgruppen einbeziehend ist die Elektromobilität in dicht besiedelten Gebieten vor allem im Bereich ÖPNV und Car-Sharing zu sehen.

**Die Standorte für Ladesäulen sind entsprechend der Bedarfslage zu wählen.**

Aktuell zeichnet sich eine verstärkte Nutzung von öffentlich zugänglichen Ladesäulen insbesondere im innenstädtischen Bereich ab. Aus diesem Grund sind Ladesäulen zum gegenwärtigen Zeitpunkt in einzelnen Stadtbezirken kein Gegenstand von Verwaltungsüberlegungen bzw. Planungen der Stadtwerke Bielefeld. Für nachhaltige Investitionen in neue Ladesäulen empfiehlt es sich die gesamtstädtische und die regionale (potenzielle) Nutzerstruktur zu betrachten. Für die Anträge der BV Dornberg und der BV Senne gibt es aktuell keinen Umsetzungsbedarf im öffentlichen Raum. Sie sollten Mitte 2018 neu bewertet werden, dann aber unter Einbeziehung aller übrigen Stadtbezirke.

**Privilegien bei der Nutzung öffentlicher Parkplätze für E-PKW-Nutzer/-innen sind an eine Begrenzung der maximalen Parkdauer zu knüpfen.**

Auch hier empfiehlt es sich, die potenziellen Standzeitbedarfe (Normal-/Schnellladepunkte) für einen Ladesäulen-Standort zu ermitteln. So sind Schnellladesäulen ausschließlich dort zu installieren, wo grundsätzlich mit kurzen Standzeiten (z. B. Durchgangsverkehr) gerechnet werden kann.

**Fördermöglichkeiten sind auch weiterhin zu nutzen.**

Am 28.04.2017 endet(e) die erste Förderphase. Sechs neue Ladepunkt-Standorte konnten hierüber teilfinanziert werden (s.o.). Auch in Zukunft sollen weitere Fördermöglichkeiten genutzt werden. In Kooperation zwischen Stadt Bielefeld und Stadtwerke Bielefeld sollen neue potenzielle Standorte ermittelt, ausgewählt und entsprechend der Bedarfslage mit neuen öffentlichen Ladepunkten ausgestattet werden. Förderanträge werden ausschließlich durch die Stadtwerke Bielefeld gestellt.

**Die fortschreitende (technologische) Entwicklung im Bereich der E-Mobilität verlangt nach einem progressiven, schrittweisen Vorgehen.**

Empfehlenswert ist es daher, neben den bekannten Vorgehensweisen auch innovative Einzelansätze zu prüfen (z. B. Anreize für E-Mobilität im Bereich Car-Sharing schaffen, Motivation von Betrieben mit großen Fahrzeugflotten zum Ein-/Umstieg auf E-Mobilität, Ladesäulen-Contracting).

**Ausweitung der Elektromobilität im städtischen Fuhrpark**

Ziel des beauftragten E-Mobilitätskonzepts ist es, die dienstliche Mobilität der Stadtverwaltung wirtschaftlicher, umweltfreundlicher, mitarbeiterfreundlicher und gesünder zu gestalten. Dabei sollen möglichst viele E-Fahrzeuge eingesetzt werden.

Erste Beigeordnete

Anja Ritschel

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.