



öffentlich

| Fachbereich | Dezernent(in) / Geschäftsführer | Datum |
|----------------------|---------------------------------|-------|
| Dez1 | OB Thomas Westphal | |
| Dez7 | StR Arnulf Rybicki | |
| Wirtschaftsförderung | Heike Marzen | |

| verantwortlich | Telefon | Dringlichkeit |
|------------------------|---------|---------------|
| Kurt Pommerenke | 29219 | - |
| Andreas Kieseier | 22944 | |
| Dr. Jan Fritz Rettberg | 29246 | |

| Beratungsfolge | Beratungstermine | Zuständigkeit |
|---|------------------|---------------|
| Ausschuss für Wirtschafts-, Beschäftigungsförderung, Europa, Wissenschaft und Forschung | 09.03.2022 | Empfehlung |
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen | 16.03.2022 | Empfehlung |
| Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün | 22.03.2022 | Empfehlung |
| Ausschuss für Bürgerdienste, öffentliche Ordnung, Anregungen und Beschwerden | 29.03.2022 | Empfehlung |
| Hauptausschuss und Ältestenrat | 31.03.2022 | Empfehlung |
| Rat der Stadt | 31.03.2022 | Beschluss |

Tagesordnungspunkt

Maßnahmen zur Stärkung der Elektromobilität in Dortmund

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt

1. die zeitliche Begrenzung des Parkens an öffentlichen Ladepunkten gemäß Elektromobilitätsgesetz.
2. die Kennzeichnung von zunächst bis zu 20% der Laternenladepunkte im Rahmen des Projekts NOX-Block (DS-Nr. 12294-18) als Stellplätze für E-Fahrzeuge mit anschließender Evaluierung dieser Maßnahme.
3. den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur an den bestehenden Parkmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge.

Personelle Auswirkungen

Es sind keine personellen Auswirkungen zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten werden aus den laufenden Budgets bestritten. Es wird keine Ausweitung der vorhandenen Budgets erwartet.

Klimarelevanz

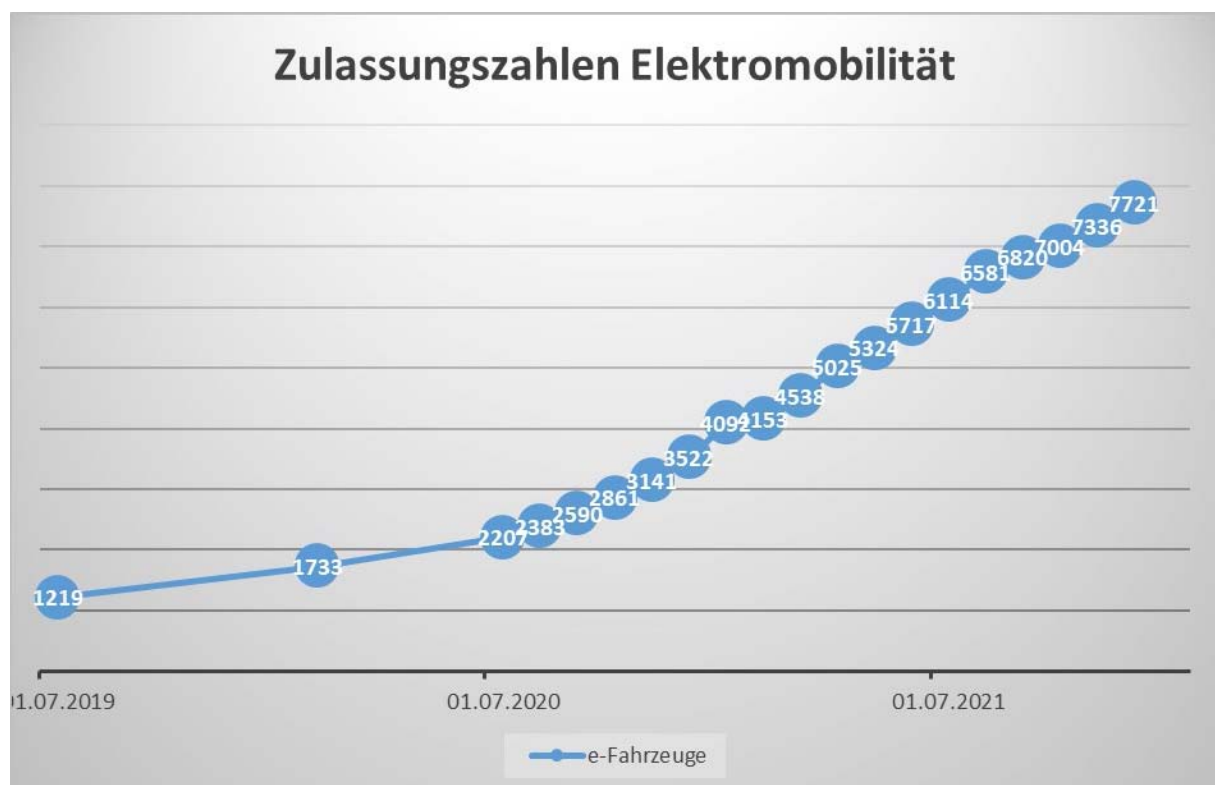
Der gezielte Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge hat eine positive Auswirkung auf den lokalen Ausstoß von CO₂. Darüber hinaus werden Stickstoffdioxid-Emissionen reduziert.

Thomas Westphal
OberbürgermeisterArnulf Rybicki
StadtratHeike Marzen
Geschäftsführerin

Begründung

Eine Maßnahme zur Luftreinhaltung ist die Elektrifizierung des Verkehrs, gemäß „Masterplan Mobilität – Teilkonzept Elektromobilität (EMoDo 2030)“ (Drucksache Nr. 11832-18).

Die Automobilindustrie wird sich in den nächsten Jahren massiv hin zur Elektromobilität verändern, um u.a. die Ziele des „Green Deals“ der Europäischen Union zu erreichen und die Verkehrsemissionen zu verringern. Der Absatz mit Elektrofahrzeugen steigt exponentiell an. In Dortmund ist ein starker Anstieg der Zulassung von Elektro-Pkw in den letzten 18 Monaten zu beobachten. Zum Jahresende werden über 8.000 Elektro-Pkw plus 139 Elektro-Nutzfahrzeuge auf Dortmunds Straßen fahren, wobei sich batterieelektrische Fahrzeuge und Plugin-Hybride den Markt gleichmäßig teilen, was einem Marktanteil von 2,7 % entspricht (Deutschland: 1,2 %)



Quelle: Stadt Dortmund

Ein Hemmnis für viele Bürger*innen und Unternehmen, auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen, ist die nicht hinreichend verfügbare und barrierefrei zugängliche öffentliche und halböffentliche Ladeinfrastruktur. Aktuell verfügt Dortmund über 310 öffentliche und halböffentliche Ladepunkte (gemäß Bundesnetzagentur, November 2021). Die vorhandene Beschwerdelage zeigt aber deutlich, dass die vorhandene Anzahl an Ladepunkten und deren Kennzeichnung zu verbessern ist.

Zeitliche Begrenzung an öffentlichen Ladepunkten

Die Elektrotankstellen in Dortmund sind i. d. R. mit den Verkehrszeichen 314 (Parkplatz) Straßenverkehrsordnung (StVO) und Zusatzzeichen 1050-33 (Elektrofahrzeuge) ausgewiesen. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge mit E-Kennzeichen mit oder ohne Ladetätigkeit dort parken dürfen. Da die Elektrotankstellen zunehmend häufig von Fahrzeugen belegt werden, vor allem von Hybridfahrzeugen mit E-Kennzeichen, die nicht laden, ist beabsichtigt, die Beschilderung anzupassen, um die Möglichkeit zur Nutzung der öffentlichen Ladepunkte an den Sonderparkplätzen zu erhöhen. Zusatzzeichen wie z. B. "Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei" sind nicht im Verkehrszeichenkatalog enthalten und somit zumindest rechtsunsicher. Hinzu kommt, dass es selbst bei einem eingesteckten Kabel nicht ersichtlich ist, ob das Fahrzeuge tatsächlich lädt.

Um zumindest die Fluktuation an den E-Parkplätzen zu erhöhen, ist beabsichtigt, die Parkplätze mit einer Parkscheibenregelung (3 Stunden Höchstparkdauer) zu ergänzen und um so Dauerparken auszuschließen. Die vorhandene Beschilderung würde mit den Zusatzzeichen 1040-32 (Parkscheibe) Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Zusatzzeichen 1042-31 (werktags 7-19 bzw. 7-22 Uhr am und innerhalb des Walls) StVO ergänzt werden.

In parkraumbewirtschafteten Bereichen können E-Fahrzeuge weiterhin von der Zahlungspflicht freigestellt werden. Die Freistellung kann mit Beschilderung oder einem Aufkleber am Parkscheinautomaten erfolgen. Zur Förderung der E-Mobilität schlägt die Verwaltung vor, die Parkscheinautomaten mit einem solchen Aufkleber zu versehen und die Freistellung im Rahmen der Parkscheibenregelung für 3 Stunden zu ermöglichen.

Kennzeichnung von zunächst bis zu 20% der Laternenladepunkte im Projekt „NOX-Block“

Mit dem Ratsbeschluss vom 13.12.2018 wurde die Verwaltung beauftragt, das Projekt „NOX Block – NOX-Reduzierung durch den Aufbau einer leistungsfähigen Low Cost-Ladeinfrastruktur in Dortmund, Schwerte und Iserlohn“ vorbehaltlich eines Zuwendungsbescheids des BMWi im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft sofort umzusetzen. Da die Ladepunkte (Stand: 01.12.2021: 136) überwiegend in dicht besiedelten Wohngebieten errichtet werden, wo ein entsprechend hoher Parkdruck herrscht und sich die Zulassungszahlen für E-Fahrzeuge in Dortmund zu Beginn des Projektes in Grenzen hielten, wurde zunächst auf eine Ausweisung der Stellplätze an den Laternenladepunkte als E-Auto-Stellplätze verzichtet. Es war anzunehmen, dass aufgrund der Menge an Ladepunkten (insbesondere bei einer Umsetzung von mehreren Ladepunkten in einem Straßenzug) die Möglichkeit gegeben ist, einen freien Stellplatz an einem Ladepunkt auch ohne entsprechende Markierung zu finden. Somit wurde aus Akzeptanzgründen bei den Bürger*innen auf Solidarität statt Verbot gesetzt. Im nun fortgeschrittenen Verlauf des Projektes zeichnet sich durch einen starken Anstieg der Zulassungszahlen bei E-Fahrzeugen ein geänderter Bedarf im Vergleich zu der ursprünglichen Ausgangslage ab, sodass vermehrt Anfragen aus Öffentlichkeit, Medien und Politik nach Markierungen vorliegen. Um einen entsprechenden Mehrwert von Markierungen zu untersuchen, wurde der Laternenstandort Elisabethstraße bereits als Pilot ausgewählt und als E-Stellplatz gekennzeichnet. Der Standort wird seit der Kennzeichnung nun regelmäßig zum Laden genutzt.

Um den geänderten Anforderungen nachzukommen und gleichzeitig die Akzeptanz von Bürger*innen ohne E-Fahrzeug in Gebieten mit hohem Parkdruck aufrechtzuerhalten, wurde verwaltungsintern der Lösungsansatz erarbeitet, zunächst bis zu 20% der insgesamt 320

Ladepunkte im Rahmen des Projektes als E-Stellplatz auszuweisen. Wenn der Rat diesen Ansatz beschließt, wird ein Konzept zur Standortauswahl dieser 64 Ladepunkte erarbeitet.

Installation von Ladeinfrastruktur auf den parkbevorrechtigten Plätzen ohne Lademöglichkeit

Im Rahmen der Förderung der Elektromobilität in Dortmund (DS-Nr. 02695-15) wurden an 18 Standorten Parkbevorrechtigungen ohne Lademöglichkeit (Ladestation) eingerichtet. Um die wachsenden Bedarfe an öffentlicher Ladeinfrastruktur zu decken, sollen auf Ratsbeschluss im Rahmen einer öffentlichen Vergabe der Aufbau und Betrieb einer ergänzenden öffentlichen Ladeinfrastruktur ausgeschrieben werden. Somit müssen auch keine neuen Flächen für eine entsprechende Parkbevorrechtigung ausgeschrieben werden.

Auch wenn der Aufbau von Ladeinfrastruktur grundsätzlich keine kommunale Aufgabe der Daseinsvorsorge ist, sollte die Stadt Dortmund unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen und Gestaltungsspielräume bspw. des Elektromobilitätsgesetzes die planerischen und organisatorischen Voraussetzungen für einen stadtweiten Ausbau von Ladeinfrastruktur nutzen.

Die Untersuchung zur Auslastung der bereits bestehenden Ladeinfrastruktur im Projekt NOX-Block, die im Februar 2022 vorliegende Hotspot-Analyse der Wirtschaftsförderung (DS-Nr. 20297-21) und die Entwicklung der Zulassungen der E-Fahrzeuge in Dortmund sollen die Basis zu der zu erarbeitende Ladeinfrastrukturstrategie (DS-Nr. 20975-21) bilden und sowohl die Transparenz bei der Auswahl der Potentialflächen sicherstellen als auch standardisierte Prozesse für Genehmigungsverfahren entwickeln. Modelle anderer Kommunen, die von einer Konzessionsvergabe bis zur Freigabe von Flächen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur reichen, sind im Rahmen der Strategieentwicklung zu bewerten und daraus ein Verfahrensvorschlag für Dortmund abzuleiten.

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 6 der Betriebssatzung der Wirtschaftsförderung Dortmund.