

<b>Antwort auf Anfragen</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Geschäftsbereichsbüro 100.2
	Bearbeiter/in	Bernd Osthoff
	Telefon (0202)	563 4295
	Fax (0202)	563 8050
	E-Mail	Bernd.Osthoff@stadt.wuppertal.de
	Datum:	22.04.2010
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0894/09/1-A</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>27.04.2010</b>	<b>Ausschuss für Umwelt</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Elektromobilität</b>		

### Grund der Vorlage

Große Anfrage der FDP-Fraktion vom 24.11.09

### Beschlussvorschlag

Die Antworten der Verwaltung werden entgegen genommen.

### Einverständnisse

entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### 1. Vorbemerkung

Die Beobachtung der Entwicklung der Elektromobilität ist schon jetzt Gegenstand kommunaler Planungsprozesse und Entscheidungen.

Seit Jahren wird ein kontinuierlicher Abstimmungs- und Koordinierungsprozess zwischen den WSW und der Stadtverwaltung praktiziert. Das Koordinierungsgremium „ÖEVK“ (= „Örtliches Energieversorgungskonzept“), welches vierteljährlich tagt, besetzt dieses und andere Themenfelder.

In 2009 wurden nach Kenntnis der Verwaltung nur wenige Elektrofahrzeuge zugelassen.

Zur Information der Bevölkerung hat die Verwaltung in den Jahren 2009 und 2010 zwei Großveranstaltungen in Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Partnern und einer großen Anzahl interessierter Besucherinnen und Besucher durchgeführt

- Woche der Mobilität
- Bergisch Mobil

Eine gemeinsamer Antrag **"Mit dem E-Fahrrad ins Bergische – die bergische Region als Modellanwendung für Pedelecs"** der Stadt Wuppertal mit verschiedenen Partnern ( u.a. WSW , Uni Wuppertal, Wuppertal Institut, Berg. Entwicklungsagentur, Wuppertaler Wirtschaftsförderung) wurde in 2009 zur Teilnahme am bundesweiten Modellvorhaben „Förderprogramm Modellregionen Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingereicht. Trotz im Vorfeld signalisierter grundsätzlicher Erfolgsaussichten wurde dieser vom Fördergeber insbesondere deswegen nicht akzeptiert, weil der geforderte kommunale Eigenanteil in Höhe von 50% , der in monetärer Form zu erbringen gewesen wäre, nicht realisiert werden konnte.

## **2. Beantwortung der Fragen**

### **A. Ladestationen**

#### **A-1: Welche Überlegungen gibt es seitens der Stadt für eine zukünftige Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Wuppertal?**

Grundsätzlich ist aufgrund der derzeit noch langen Ladezeiten (insbesondere bei Pkw mit Elektroantrieb) vorrangig von einem Aufladen zu Hause und am Arbeitsplatz auszugehen. Diese Überlegung wird durch aktuelle Erfahrungen eines Pilotprojektes in München gestützt. Insofern erscheint eine Ladeinfrastruktur derzeit noch vorrangig im privaten, weniger aber im öffentlichen Raum sinnvoll. Für den Fall einer größeren Verbreitung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wäre eine derartige Infrastruktur aufgrund der vergleichsweise geringen technischen Anforderungen (= Stromanschluss) jedoch kurzfristig installierbar.

Die Wuppertaler Stadtwerke prüfen, zunächst an drei "Cambio"-Standorten (ehemals „Cariba“-Carsharing) Ladestationen vorzusehen: Barmen (Bromberger Straße), Ronsdorf und Vohwinkel.

Grundsätzlich wird ein Contracting-Modell mit privaten Partnern angestrebt. Insbesondere eignen sich hierzu gewerbliche Standorte (gewerbliche Unternehmen, Parkplätze von Unternehmen, Parkhäuser, P&R-Parkplätze)

#### **A-2: Mit welchem Bedarf an öffentlichen Ladestationen rechnet die Stadt Wuppertal in den kommenden 2 Jahren, bis 2015 und bis 2020?**

Eine verlässliche Prognose hierfür liegt derzeit nicht vor, sie ist marktabhängig.

#### **A-3: Inwieweit wurde von Seiten der WSW oder anderer Unternehmen (z.B. RWE) bei der Stadt um Genehmigung von Standorten für Ladestationen und den Ausweis entsprechender Flächen nachgefragt?**

Der Verwaltung liegen bislang keine Anfragen vor.

**A-4: Inwieweit gibt es seitens der Stadt bereits konkrete Überlegungen zu möglichen Standorten für Ladestationen, die aus städtischer Sicht Priorität genießen sollten, z.B. für die ersten 20 Ladestationen in Wuppertal?**

Eine konkrete Planung liegt derzeit ebenfalls noch nicht vor. Konkrete Planungen sind bedarfsabhängig. Der Bedarf ist derzeit nicht vorhanden – siehe auch A 1.

**A-5: Inwieweit gibt es Überlegungen, in der Sondernutzungssatzung der Stadt Wuppertal Ladestationen gebührenfrei zu stellen?**

Die Wuppertaler Sondernutzungssatzung sieht bislang keinen Tarif für Ladestationen vor. Hilfsweise muss auf die Position "Sonstige Sondernutzungen" zurückgegriffen werden, die einen Gebührenrahmen von 0,50 - 15,30 €/qm/Monat vorsieht (zum Vergleich: Warenverkaufsautomaten 1,70 - 6,10 €/Stück/Monat, Telefonsprechstellen gebührenfrei - 200,00 €/Endgerät/jährlich).

Bislang gibt es seitens der Fachverwaltung keine Überlegungen, Ladestationen gebührenfrei zu stellen. Hierfür wäre eine Entscheidung des Rates der Stadt Wuppertal erforderlich, der den Vorgaben der Aufsichtsbehörde zur vorläufigen Haushaltsführung entsprechen muss.

**A-6: Beabsichtigt die Stadt Wuppertal Vorzugsregelungen für Elektrofahrzeuge beim ruhenden Verkehr in parkraumbewirtschafteten Zonen zu erlassen? Wenn ja, was ist konkret geplant?**

Konkrete Vorzugszonen sind aufgrund fehlender Nachfrage derzeit noch nicht geplant, wären aber grundsätzlich denkbar (etwa nach dem Vorbild von Carsharing-Stellplätzen) und kurzfristig nach vorangehenden politischen Beschlüssen einzurichten.

**A-7: Beabsichtigt die Stadt Wuppertal Vorgaben oder Richtlinien für die Gestaltung von Ladestationen zu erlassen, beispielsweise zur Größe oder zum Design? Wenn ja, was wurden unternommen oder sind beabsichtigt?**

Designvorgaben bzw. Richtlinien für die Gestaltung von Ladestationen existieren derzeit nicht und erscheinen z. Zt. auch nicht sinnvoll. Sollte es zu einem signifikanten Anstieg von Elektrofahrzeugen in naher Zukunft kommen, werden Gestaltungsrichtlinien in Abhängigkeit von den jeweiligen Standorten sowie der beabsichtigten Größe der Anlage u.a. erarbeitet.

**A-8: Beabsichtigt die Stadt Wuppertal Vorgaben oder Richtlinien für die Funktionalität von Ladestationen zu erlassen, beispielsweise dass auch Pedelecs oder Elektroroller ohne Adapter geladen werden können? Wenn ja, was wurden unternommen oder sind beabsichtigt?**

Zur Zeit sind derartige Richtlinien weder geplant noch sinnvoll, da der derzeitige technische Standard noch nicht normiert ist. Die entsprechenden VDE-Normen sind hierzu noch abzuwarten.

**A-9: Streben die Stadt und/oder die WSW Partnerschaften mit privaten Investoren (z.B. Supermärkten, Parkplatzbetreiber) zur Errichtung von Ladestationen an? Wenn ja, wie ist der Stand?**

Im Rahmen eines Contracting- Modells wird dies z. Zt. von den WSW diskutiert. Die Stadt Wuppertal / Wirtschaftsförderung selbst wird hierzu schon jetzt mit privaten Investoren vermittelnd tätig.

## **B. Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und Planung**

Mit Elektro-Scootern und Pedelecs stehen schon heute Zweiräder zur Verfügung, die eine (lokal) emissionsfreie Fortbewegung gestatten. Pedelecs erlauben prinzipiell eine sportliche und zugleich bequeme Fortbewegung auch in unserer Stadt trotz seiner vielen Steigungen.

### **B-1: Welche Erkenntnisse hat die Stadt, wie sich die Verkehrsströme Modal Split durch die Einführung von Elektromobilität verändert?**

Nach den bisherigen Erkenntnissen könnte es durch die Einführung der Elektromobilität im Sektor Fahrrad (Pedelecs) zu Zugewinnen kommen. Größere Verschiebungen im Modal Split sind kurzfristig aber eher nicht zu erwarten. Eine seriöse Prognose ist auf Grund der derzeitigen Marktanteile der Elektromobilität zur Zeit noch nicht möglich.

### **B-2: Welche Erwartungen an die zukünftige Entwicklung des Modal Split (d.h. der Anteile der verschiedenen Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen) wurden bei der Planung des Döppersberg zugrunde gelegt?**

Im Rahmen der letzten Kundenbefragung der WSW mobil im Jahr 2004/05 wurde in ÖPNV-Anteil von rd. 24% ermittelt. Zur Inbetriebnahme des Busbahnhofs voraussichtlich im Jahr 2017 erwartet die WSW einen Anstieg des ÖPNV-Anteils auf 27-28%. Weitergehende Erhebungen (in Bezug auf die anderen Verkehrsträger) wären zwar wünschenswert, können jedoch aufgrund der Haushaltskonsolidierung zur Zeit leider nicht durchgeführt werden.

### **B-3: Inwieweit wurde Elektromobilität bei der Planung des Döppersberg berücksichtigt?**

Aufgrund der gerade erst aufkommenden Aktualität des Themas Elektromobilität, dessen Erprobung noch in den Anfängen steckt, konnte dieser Gesichtspunkt bei den bisherigen Planungen nicht mit berücksichtigt werden.

### **B-4: Welche Erkenntnisse hat die Stadt über den Flächenbedarf am Hauptbahnhof, wenn sich durch eine große Verbreitung von Pedelecs und Elektro-Scootern ein anderer Städten vergleichbarer Zweiradanteil am Verkehr auch in Wuppertal entwickeln würde?**

Bisher liegen keine Erkenntnisse über eine absehbare und signifikante Verbreitung von Pedelecs o.ä. vor. Da im Umfeld des Hauptbahnhofes grundsätzlich jedoch genügend (Stellplatz-) Flächen zur Verfügung stehen werden, könnten im Bedarfsfall durch Umwidmung entsprechende Kapazitäten auch kurzfristig bereit gestellt werden.

### **B-5: Sind bei der Planung Flächen vorgesehen worden, die in diesem Fall für das Abstellen von Pelelecs und Elektro-Scootern für genutzt werden bzw. ohne großen Aufwand umgewidmet werden?**

In der Planung sind in der Tiefgarage östlich des Bahnhofs Fahrradstellplätze vorgesehen. In diesem Bereich lassen sich bei Bedarf zeitnah entsprechende Ladestationen realisieren. Dies ist jedoch derzeit nicht Bestandteil des Projektes, auch wären entstehende Planungs- und Baukosten nicht über Projektmittel zu finanzieren.

### **B-6: Inwieweit wurden Überlegungen eines deutlich sinkenden ÖPNV-Bedarfs in Wuppertal bedingt durch solche Veränderungen im Modal Split bei der Planung des Busbahnhofs berücksichtigt?**

Diese Überlegungen wurden nicht berücksichtigt, da von einem deutlich sinkenden ÖPNV-Bedarf weder bei Planung des Busbahnhofs ausgegangen werden konnte, noch derzeit ausgegangen wird (s. hierzu auch B-1).

**B-7: Inwieweit sind Lademöglichkeiten für Pedelecs in der Planung der Nordbahntrasse vorgesehen?**

Lademöglichkeiten auf der Nordbahntrasse sind z. Zt. nicht eingeplant da sie aktuell nicht für sinnvoll erachtet werden (vergleiche A 1). Für den Fall einer größeren Verbreitung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wäre eine derartige Infrastruktur aufgrund der vergleichsweise geringen technischen Anforderungen (= Stromanschluss) jedoch kurzfristig installierbar.

**B-8: Gibt es Überlegungen seitens der WSW zur Einrichtung eines E-Car-Sharing (nach dem Vorbild von Ruhr-Mobil-E)?**

Nein. Die WSW hat die Betriebssparte Carriba (heute: cambio) aufgegeben.

**B-9: Inwieweit hält die Stadt Elektromobilität für geeignet, zur Verbesserung der Luftqualität in Wuppertal beizutragen?**

Eine Verbesserung der Luftqualität wäre bei einem großflächigen Einsatz in jedem Fall gegeben. Hinzu kommen noch weitere Effekte wie Lärminderung, sowie Vermeidung von Feinstaubentstehung. Dem gegenüber stehen zusätzliche Strombedarfe.

**C. Städtischer Fuhrpark**

**C-1: Hat die Stadt Wuppertal systematisch untersucht, welche Fahrzeuge aufgrund ihrer Einsatzcharakteristika bevorzugt auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden könnten?**

Die Stadt Wuppertal hat einen wirtschaftlichen Vergleich zwischen Benzinfahrzeugen und Elektrofahrzeugen durchgeführt.

**C-2: Wenn ja, was konkret waren die Ergebnisse?**

Der städtische Fuhrpark umfasst 400 Fahrzeuge von denen ca. 120 Pkws für den Kurzstreckenverkehr zugeschnitten sind. Diese Fahrzeuge werden alle fünf Jahre ausgetauscht. Als wirtschaftlichste Lösung hat sich das Leasingmodell bewährt. Bei einem Vergleich der Benzinfahrzeuge mit Elektrofahrzeugen, wurde festgestellt, dass bei Kleinwagen, die Kosten pro Kilometer bei 0,29 € bis 0,34 € ( Benzinfahrzeuge ) und 0,53 € (Elektro-Smart) bei Elektrofahrzeugen liegen.

**C-3: Wenn nein, ist eine solche Untersuchung in Kürze beabsichtigt?**

Entfällt.

**C-4: Beabsichtigt die Stadt Wuppertal, in den nächsten 2 Jahren Elektrofahrzeuge im städtischen Fuhrpark einzusetzen?**

Nein. Eine Beschaffung ist von der Marktfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit abhängig.

**C-5: Wenn ja, wo und wie viele?**

Entfällt

### **C-6: Wenn nein, warum nicht?**

Auf Grund der derzeitigen Unwirtschaftlichkeit.

## **D. Förderung der Elektromobilität**

### **D-1: Welche Maßnahmen plant die Stadt Wuppertal zur Förderung von Elektromobilität in Wuppertal?**

WSW befasst sich mit dem Thema Elektromobilität. Momentan ist noch nicht klar in welchem Umfang in Infrastrukturmaßnahmen / Stromtankstellen investiert werden soll, da auch der Anbietermarkt für Elektrofahrzeuge noch sehr eingeschränkt ist. In diesem Zusammenhang wird auch über einen Zuschuss für eine begrenzte Anzahl von Kunden nachgedacht, die sich ein Elektroauto anschaffen. In Wuppertal gibt es bisher kaum zugelassene Elektrofahrzeuge und es ist schwierig abzuschätzen, ab wann und mit welcher Geschwindigkeit sich die Anzahl der Elektrofahrzeuge erhöht. Nach hiesiger Einschätzung wird sich die Anzahl der zugelassenen Elektroautos, aufgrund der im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen hohen Anschaffungskosten nur langsam erhöhen, so dass genügend Zeit verbleibt im Hinblick auf Infrastrukturmaßnahmen angemessen zu reagieren.

### **D-2: Wie viele Mitarbeiter in der Verwaltung und in welchen Ressorts beschäftigen sich mit Elektromobilität?**

Innerhalb der Stadtverwaltung (Ressort Umwelt, Ressort Straßen und Verkehr, Fuhrpark, Geschäftsbereichsbüro Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt), der WSW und der Wirtschaftsförderung arbeiten z. Zt. ca. 8 bis 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter inhaltlich an dieser Thematik, allerdings nicht als Hauptaufgabe sondern nur mit vergleichsweise geringen Arbeitsanteilen.

### **D-3: Inwieweit hat sich die Stadt oder eine städtische Institution oder ein städtisches Unternehmen (z.B. WSW) auf Programme zur Elektromobilität im Rahmen der Konjunkturpakete des Bundes oder das Programm des Landes NRW beworben? und**

### **D-4: Wenn ja, mit welchem Erfolg? Im Falle einer erfolglosen Bewerbung, welche Erkenntnisse zu den Gründen wurden ermittelt?**

Die Wirtschaftsförderung Wuppertal steht in engem Kontakt zu den Zulieferunternehmen der Automobilindustrie, die in Wuppertal und im Bergischen Städtedreieck angesiedelt sind. Aufgrund der Unternehmensausrichtungen auf Bauteile und Komponenten steht die Fokussierung auf Elektromobilität nicht im Fokus der meisten Unternehmen.

Dennoch versucht die Wirtschaftsförderung gerade diese Unternehmen zu sensibilisieren, da bei einer Umstellung auf leichte Elektrofahrzeuge auch die Zulieferindustrie mit leichten Bauteilen Wettbewerbsvorteile gegenüber der Konkurrenz erreichen kann.

Diejenigen Unternehmen, die aufgrund ihrer Firmenausrichtung auch den Bereich Elektromobilität in ihrem Fokus haben (Delphi in Wuppertal, AVL Schrick in Remscheid) stehen in sehr engem Kontakt zur Wirtschaftsförderung. Hierüber wurden bereits Förderprogramme initiiert, begleitet oder werden aktuell durchgeführt.

### **Aktuelle Beispiele**

- Active Safety Car (Delphi, Maschinenbaukooperation, Ceteq, Bergische Universität Wuppertal, Riedel Communications, Wirtschaftsförderung Wuppertal): Entwicklung von Fahrerassistenz-Systemen, die grundlegend für

den geräuschemmissionsarmen Verkehr mit Elektrofahrzeugen ist.  
Fördersumme: 1,6 Mio. Euro, Projektsteuerung: Wirtschaftsförderung  
Wuppertal

- E-Bike.NRW (Composite Impulse, proviel, Wirtschaftsförderung Wuppertal, Ruhruniversität Bochum) Antrag auf Bewilligung einer Förderung im Rahmen des Ziel-2 Wettbewerbs „Elektromobilität“. Leider nicht bewilligt. Grund: im Auswahlverfahren hat man sich entgegen der Ausschreibung auf 4-rädrige Elektromobilität beschränkt.
- BOmobil (Delphi, Hochschule Bochum, Composite Impulse, mehrere Industriepartner) Entwicklung eines Elektro-City Transporters. Aufgabe der Wirtschaftsförderung: Begleitung bei der Partnerfindung

Eine gemeinsamer Antrag "**Mit dem E-Fahrrad ins Bergische – die bergische Region als Modellanwendung für Pedelecs**" der Stadt Wuppertal mit verschiedenen Partnern ( u.a. WSW , Uni Wuppertal, Wuppertal Institut, Berg. Entwicklungsagentur, Wuppertaler Wirtschaftsförderung) wurde in 2009 zur Teilnahme am bundesweiten Modellvorhaben „Förderprogramm Modellregionen Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Trotz im Vorfeld signalisierter grundsätzlicher Erfolgsaussichten wurde dieser vom Fördergeber insbesondere deswegen nicht akzeptiert. Weil der geforderte kommunale Eigenanteil in Höhe von 50% , der in monetärer Form zu erbringen gewesen wäre, nicht realisiert werden konnte.

**D-5: Wenn nein, warum haben die Stadt bzw. städtische Institutionen sich nicht beworben?**

Entfällt.

**D-6: Gibt es Planungen, sich in naher Zukunft auf Förderprogramme für Elektromobilität zu bewerben?  
und**

**D-7: Wenn ja, wie sehen diese aus?**

Es ist beabsichtigt, dass sich die Stadtverwaltung Wuppertal gemeinsam mit den bereits erwähnten und ggf. weiteren Partnern auch zukünftig mit entsprechenden Förderprogrammen, Planungen und Möglichkeiten zu deren Umsetzung befasst. Dies setzt jedoch das Vorhandensein entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen voraus.

Die Wirtschaftsförderung Wuppertal steht in ständigem Kontakt zu den bereits in Förderung befindlichen Unternehmen und sucht nach neuen Kooperationspartnern. Zu den in diesem Jahr startenden Ziel-2 Wettbewerben „Elektromobilität“ (Starttermin 2. Quartal 2010) und „Automotive.NRW+Produktion.NRW“ (Starttermin 3. Quartal 2010) sollen – wenn möglich – Förderanträge eingereicht werden.