

E 010400
24. April 2019

LANDESHAUPTSTADT



über
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich *i.V. L 218.4.*

über
Magistrat

und
Frau Stadtverordnetenvorsteherin
Christa Gabriel

an die Stadtverordnetenversammlung

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

10. April 2019

Leichte E-Mobilität fördern und ausbauen - Luftverschmutzung, Lärm und Parkplatznot verringern

18-F-12-0002 / Beschluss Nr. 0494 der Stadtverordnetenversammlung vom 8. November 2018

Die Luft in Wiesbaden ist schlecht. Rund 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft werden an den beiden Messstellen (Ringkirche/ Schiersteinerstraße) gemessen. Damit wird der zulässige Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid deutlich überschritten. Die Folge: Der Ökologische Verkehrsclub Deutschland und die Deutsche Umwelthilfe haben Klage beim Verwaltungsgericht Wiesbaden wegen anhaltender Überschreitungen des Stickoxid-Grenzwertes eingereicht.

Sollte die Klage Erfolg haben, würde die Wiesbadener Innenstadt zur Sperrzone für alle Dieselfahrzeuge, die nicht der Abgasnorm Euro 6 entsprechen. Davon wären knapp 31.000 Diesel-PKW betroffen.

Ein solches Fahrverbot will die Stadt bekanntlich verhindern. Neben geplanten Maßnahmen wie der Umstellung der ESWE-Busflotte auf Elektroantrieb und dem - vermutlich erst durch ein Plebiszit zu realisierenden - Bau der Citybahn, soll insbesondere das E-Mobilitätskonzept der Stadt ein Verbot abwenden.

Richtigerweise wird darin festgehalten, dass Elektromobilität ein großes Potenzial darstellt, um lokale Emissionen und Immissionen zu verringern. Warum jedoch der Fokus innerhalb des Konzepts ausschließlich auf E-PKW gerichtet wird, bzw. die Errichtung einer entsprechenden, öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, ist nicht nachvollziehbar.

Eine Förderung beim Kauf leichter E-Mobilität (E-Räder, E-Roller, E-Mopeds) birgt neben der Förderung von E-PKW ein enormes Potenzial und vielerlei Vorteile. Im Gegensatz zum E-PKW sind sie zum einen günstiger im Kauf. Dies vermindert die finanzielle Hürde und

schaftt folglich vermehrt Anreize für umweltfreundliches Fahren. Zum anderen kann die innerstädtische Parkplatznot verringert werden: Das, was Fahrzeuge zumeist tun, ist stehen. Des Weiteren liegen innerstädtische Fahrten in der Regel bei unter 5 Kilometern. Eine Distanz, die mit modernen Akkus problemlos zurückgelegt werden kann. Eine Ladeinfrastruktur wird auch nicht benötigt, da die Akkus zu Hause an der Steckdose geladen werden können.

Zwar fördert die ESWE Versorgungs AG den Kauf von E-Roller oder einem ähnlichen Fahrzeug mit 50 €. Doch vor dem Hintergrund anderer kommunaler Fördermaßnahmen erscheint diese Summe als zu gering, um wirkliche Kaufanreize zu schaffen. Zudem werden ausschließlich Stromkunden der ESWE Versorgungs AG entsprechend gefördert. München fördert den Kauf von E-Rollern mit bis zu maximal 1000 €, Erlangen 200 €, Göttingen 400 € und die Mainzer Stadtwerke fördern den Kauf immerhin mit bis zu 150 €. Weitere Beispiele wären Frankfurt, Würzburg und Hagen. Zusätzliche Anreize werden dabei durch - teils noch diskutierte - „Abwrackprämien“ für ältere motorisierte Zweiräder geschaffen.

Die Energieversorgung Oberhausen AG implementierte darüber hinaus ein Elektroroller-Sharing-System, das analog zu Fahrradmietsystemen funktioniert. Ein überaus erfolgreiches Pilotprojekt bildete die Grundlage hierfür.

Die Förderung und der Ausbau der leichten E-Mobilität wäre ein sinnvoller und begründeter Beitrag zu den Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Wiesbaden. Giftige Luftschadstoffe und Parkplatznot würden reduziert, die Lärmemission gemindert und positiven Anreizen zur Nutzung von Elektromobilität geschaffen werden.

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

- I. zu berichten, wie häufig die Förderung der ESWE Versorgungs AG beim Kauf von E-Roller oder einem ähnlichen Fahrzeug bisher in Anspruch genommen wurde.
- II. zu prüfen, ob die ESWE Versorgungs AG die bisherige Förderung von 50 € beim Kauf von E-Roller oder einem ähnlichen Fahrzeug erhöhen kann.
- III. zur prüfen, wie auch Käufer von E-Rollern oder einem ähnlichen Fahrzeug bezuschusst werden können, die nicht Kunde der ESWE Versorgungs AG sind.
- IV. in Kooperation mit der ESWE Versorgungs AG zu prüfen, wie ein Pilotprojekt „Elektroroller-Sharing-System“ für Wiesbaden aussehen könnte und welchen Umfang es haben müsste.
- V. zu prüfen, ob und wenn ja welche Fördermittel vom Land Hessen und dem Bund zur Förderung und dem Ausbau leichter E-Mobilität beantragt werden könnten.

Berichtstext des Dezernates V:

Es gibt in Deutschland weder eine umgangssprachliche, noch in Fachkreisen einheitlich bestimmte Verwendung des Begriffs der leichten Elektromobilität. In einem umfassenden Sinn werden darunter neben Pedelecs (elektrische Antriebsunterstützung bis 25 km/h, max. 250 W Motorleistung), die dem Fahrrad rechtlich gleich gestellt sind und keine EU-Typengenehmigung des Kraftfahrtbundesamtes benötigen, auch alle weiteren Fahrzeuge der EU-Fahrzeugklassen L1e bis L7e, die einen elektrischen Antrieb besitzen, zugeordnet. Dazu gehören z.B. zweirädrige Krafträder, drei- oder mehrspurige Fahrzeuge und vierrädrige Fahrzeuge in Leichtbauweise, die gewissen Gewichts- und/oder Leitungsgrenzen unterliegen. In einem engeren Sinn werden sogar nur die vierrädrigen Fahrzeuge der Klassen L6e und L7e als Leichtelektromobile (LEM) bezeichnet.

Zu III:

Es existiert derzeit mit einer Ausnahme keine Förderrichtlinie als Grundlage einer Förderung der o.g. Fahrzeugarten oder Fahrzeugklassen durch die Landeshauptstadt Wiesbaden. Die Ausnahme bildet die seit dem 12. März 2019 beschlossene Förderprämie der LHW über die Gewährung von Zuschüssen zu den Kosten der Beschaffung von Transportfahrrädern („Lastenfahrräder“, „Cargobikes“). Wiesbadener Privatleute und Gewerbetreibende können sich bis zu 1.000 Euro, maximal 25 Prozent des Kaufpreises, erstatten lassen. Die Fördermittel von insgesamt 100.000 Euro werden je zur Hälfte von der Landeshauptstadt Wiesbaden und ESWE Versorgung bereitgestellt. Weitere Informationen unter: <https://www1.wiesbaden.de/microsites/radbuero/radkultur/radfahren-neu-entdecken-kaufpraemie.php>.

Zu V:

Eine breitenwirksame Förderung ist vor allem über die einkommensteuerliche Privilegierung von Pedelecs und S-Pedelecs/E-Bikes gegeben. Der Kreis der Begünstigten beschränkt sich allerdings auf ArbeitnehmerInnen in privatwirtschaftlichen Arbeitsverhältnissen. Einschließlich der nicht-elektrisch unterstützten Fahrräder sind laut [finanztip.de](https://www.finanztip.de) aktuell um die 200.000 Diensträder bundesweit unterwegs (vgl. <https://www.finanztip.de/dienstfahrrad/>).

Den Angestellten und Beamten des Landes Hessen und der hessischen Kommunen steht - die Kooperation des kommunalen Arbeitgebers auf Grundlage der Landesrichtlinien vorausgesetzt - seit 2019 die Möglichkeit offen, bei der Beschaffung eines Pedelecs/E-Bikes einen zinsfreien Gehaltsvorschuss zu beantragen (vgl. Richtlinien für die Gewährung eines Vorschusses zum Erwerb eines Fahrrades (Fahrrad-RL)).

Der Bund fördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative zudem elektrisch unterstützte Schwerlastenräder, Fahrradanhänger oder Gespanne. Antragsberechtigt sind u.a. Unternehmen, freiberuflich Tätige und Kommunen, aber keine privaten Haushalte.

Damit konzentriert sich die bestehende Förderkulisse des Bundes und Landes ausschließlich auf Pedelecs und S-Pedelecs/E-Bikes (letztere Fahrzeugklassen L1e-A und L1e-B) und auf von Art und Leistung her vergleichbare Fahrzeuge zum Gütertransport.

Zusätzlich können Nutzer von Pedelecs als Teil der leichten Elektromobilität aktuell durch die Förderprogramme von Land und Bund zur Stärkung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur

profitieren. S-Pedelecs als Kleinkrafträder mit einer elektrischen Unterstützung bis 45 km/h ist die Nutzung von Radwegen (inkl. Schnellradwegen) allerdings nach gegenwärtiger Gesetzeslage untersagt.

Forschungs-, Demonstrations- und Pilotprojekte zur (leichten) Elektromobilität können eine Landesförderung im Rahmen der Innovationsförderung beantragen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.