

Antwort zur Anfrage Nr. 0708/2021 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Förderung alternativer Antriebsformen (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welche Antriebsformen umfasst das städtische Angebot der Gebührenbefreiung für parkende Autos?

Wie im Elektromobilitätsgesetz (EMoG) vorgesehen, umfasst die Gebührenfreiheit ausschließlich Fahrzeuge mit E-Kennzeichen, also batterieelektrische E-Fahrzeuge und Wasserstoffautos sowie Hybridfahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen.

2. Was berechtigt einen Fahrzeughalter dazu, die Gebührenfreiheit in Anspruch zu nehmen und wie werden die Fahrzeuge kontrolliert?

Der Fahrzeughalter wird durch folgenden Aufkleber am Parkscheinautomat entsprechend informiert. Grundlage dieser Privilegierung nach EMoG war die Änderung der Parkgebührenordnung für einen Pilotzeitraum bis Ende August 2022



© Stadt Mainz

Die Kontrolle erfolgt durch die Verkehrsüberwachung und das entsprechende E-Kennzeichen bei entsprechender Auslage der Parkscheibe bis zur jeweiligen Höchstparkdauer.

3. Wie schätzt die Verwaltung eine Ausweitung des Angebotes auch auf die restlichen alternativen Antriebsformen ein?

Der Bund hat durch das EMoG die Privilegien genau festgelegt (siehe oben), es besteht dadurch kein Spielraum z.B. auch Gasfahrzeuge o.ä. zu privilegieren. Derzeit liegt ein Entwurf der Verwaltungsvorschrift zur StVo vor, der das Privileg auf Carsharingfahrzeuge ausweitet (auch durch eine entsprechende Aufkleberlösung an Parkscheinautomaten).

4. Was plant die Verwaltung über dieses Angebot hinaus, um alternative Antriebsformen zu fördern (Umweltspur, Wasserstofftankstellen o.ä) und wann ist mit der Umsetzung dieser Maßnahmen zu rechnen?

Die Verwaltung hat zwei der drei Maßnahmen der Privilegierung (kostenfreies Parken und kostenfreies Parken während des Ladevorgangs) bereits verwirklicht. Wie in fast allen Kommunen Deutschlands, sind weder Busspuren noch Fußgängerbereiche für E-Fahrzeuge freigegeben worden, letztere v.a. aus Sicherheitsgründen und fehlender Barrierefreiheit. Im Falle der Busspuren ist die technische Machbarkeit (Lichtsignalanlage) extrem aufwendig, die Kontrollierbarkeit sehr schwer und die Ergebnisse einer deutschlandweiten Machbarkeitsstudie waren so ernüchternd, dass sie nicht einmal veröffentlicht wurden. In Oslo wurden die Privilegien für E-Autos auf Busspuren bereits vor Jahren wieder teilweise zurückgenommen, weil der Effekt einer Busspur (Beschleunigung des Öffentlichen Nahverkehrs) nicht mehr gegeben war.

Mainz, 22.04.2021

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete