

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 21/0463
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 08.09.2021
Bearb.:	Kröska, Mario	Tel.: -258	öffentlich
Az.:			

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
-----------------------	-----------------------	----------------------

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	16.09.2021	Anhörung
---	-------------------	-----------------

**E-Ladestationen (Kfz.) auf privatem Grund
hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Pender am 19.8.2021 (TOP 10.06)**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 19.08.2021 berichtete Herr Pender, dass auf einem Grundstück im Langenharmer Weg (*Norderstedt, Hausnummer bekannt*) eine private Ladestation für ein Elektrofahrzeug errichtet werden soll und die dafür notwendige Zufahrt durch den dort gültigen Bebauungsplan nicht gesichert wäre, da zum Zeitpunkt der B-Plan-Aufstellung das Thema „e-Mobilität“ noch nicht präsent gewesen sei.

Herr Pender fragte dazu an, wie die Verwaltung mit derartigen Anfragen / Situationen umgehe und ob die Verwaltung eine Möglichkeit sehe, an solchen Stellen die Errichtung von E-Ladesäulen zu fördern.

Antwort:

Der aufgezeigte Fall im Langenharmer Weg ist in der Verwaltung selbstverständlich bekannt. Dieser steht stellvertretend für die Tatsache, dass eine Genehmigung zur Errichtung einer privaten Grundstückszufahrt (für die private Aufstellung eines Kraftfahrzeuges) ausschließlich nach gültigen Ortssatzungen, der Landesbauordnung, der Straßenverkehrsordnung und dem Straßen- und Wegegesetz in der Verwaltung erfolgt und stets unter Berücksichtigung bestehender (politisch beschlossener) Festsetzungen (z. B. in Bebauungsplänen) **Privilegien Frei** erteilt werden muss.

Grundsätzlich beantragen Grundstückseigentümer andauernd (Ausnahme-)Genehmigungen zur Herstellung privater Gehwegüberfahrten (für das Abstellen privater Kraftfahrzeuge). Versagt werden diese Anträge immer dann, wenn diese Zufahrten (für Kfz-Stellplätze) innerhalb von Gebieten oder entlang von Bereichen gewünscht werden, die sich technisch, rechtlich oder aus anderen Gründen für diese Zwecke nicht eignen, bzw. dort unzulässig sind. Beispielsweise kann es sich um Flächen handeln, die aufgrund politisch beschlossener B-Plan-Bestimmungen oder Ortssatzungen als kraftfahrzeugfreie Areale festgesetzt wurden. Zudem können naturschutzrechtliche Bestimmungen und Gesetze einer Bodenversiegelung oder einen Knickdurchbruch entgegenstehen. Ferner können auch Inhalte der Landesbauordnung oder Gefahrenabwehraspekte den Grund für eine Versagung von privaten Grundstückszufahrten darstellen.

Hierbei sieht die aktuelle Rechtslage weder vor noch enthält diese Spielräume (gem. Straßen- und Wegegesetz, Landesbauordnung und Straßenverkehrsordnung), im Zuge dieser Genehmigungsprozesse die Antriebsart der jeweiligen Fahrzeuge als genehmigungsrelevant einzubeziehen.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	---------------------

Darüber hinaus ist es zwar richtig, dass ältere Bebauungspläne zu einem Zeitpunkt rechtskräftig wurden, als die Elektromobilität nicht den heutigen praktischen Stellenwert erreicht hatte, allerdings basieren (gestern wie aktuell heute) festgesetzte Zu- und Befahrbarkeitsverbote nicht auf dem Unterstützergedanken zum privaten Erwerb eines (Elektro-)Fahrzeuges.

Vielmehr dienen alle in der Vergangenheit und für die Zukunft (z. B. Grüne Heyde, Harkshörner Weg, Sieben-Eichen, etc.) diesbezüglich politisch bereits beschlossenen oder zukünftig angestrebten Festsetzungen dem Anspruch zur Verkehrsreduzierung, der Verkehrsvermeidung, der Qualitätssteigerung von Erholungsräumen und der Veränderung des Modal Split zugunsten des Rad-, Fuß- und Umweltverbundverkehrs.

Derartige Festsetzungen sollen bisher überdies in der Regel umweltklimatische Zielsetzungen unterstützen (hier wäre die Vermeidung von Versiegelungen, die Verbesserung der Luftqualität, der Lärmschutz, der Überflutungsschutz, der Bodenschutz und die Optimierung des Fuß- und Radfahreranteils zu benennen).

Nach allem sieht die Verwaltung in diesem Fall und für gleichartige Antragstellungen deshalb keine Möglichkeit und auch keine Legitimation, an autofreien Stellen ausnahmsweise die Errichtung privater Stellplätze mit E-Lademöglichkeit zu fördern oder nachträglich zu gestatten. Aus diesem Grund betreibt die Stadt u. a. die ständige Ausweitung öffentlich nutzbarer E-Ladesäulen (zusammen mit den Stadtwerken) für alle Verkehrsteilnehmer und nicht für einzelne Nutzer.

Dazu noch einige Hinweise:

Seitdem die Verbrauchernachfrage hinsichtlich des Erwerbes von E-Fahrzeugen kontinuierlich steigt, beantragen und fordern Grundstückseigentümer parallel dazu eine Befreiung der Restriktionen, die dem Bau einer Grundstückzufahrt für die Errichtung eines privaten Stellplatzes entgegenstehen. Begründet wird dies in der Regel allein mit der geplanten oder bereits erfolgten Anschaffung / dem Erwerb eines privat betriebenen Elektro- oder Hybridkraftfahrzeuges.

Aus o. g. Gründen kann die Verwaltung allerdings diesem Begehren weder nachkommen noch diese Argumentation voll umfänglich teilen / nachvollziehen (zumal jeder Antragsteller im Falle eines ablehnenden Bescheides vorträgt, primär auf ein Fahrzeug persönlich angewiesen zu sein, egal ob es sich um ein E-Mobil oder um einen „Benziner“ handelt).

Da sich der Anteil von elektro- oder hybridmotorbetriebenen Kraftfahrzeugen kontinuierlich, bzw. inzwischen deutlich sichtbar erhöht, würden mittelfristig autofreie oder dem Grünbestand zugeführte Flächen, anstelle fossil- nunmehr infolge elektrobetriebenen Kraftfahrzeugverkehr verkehrsbelastet und beeinträchtigt.

Zudem wäre als Konsequenz von Ausnahmeregelungen (zugunsten der Aufstellung privater E-Mobile) zu erwarten, dass viele Anlieger innerhalb von Wohngebieten – in denen sich keine befahrbaren Zuwegungen befinden und/oder die Aufstellung privater Kraftfahrzeuge unzulässig ist – aus Gleichbehandlungsgründen entsprechend für alle Fahrzeugtypen Anträge auf Errichtung privater Stellplätze einreichen. Damit einhergehend wäre eine neue Beschwerde- und Konfliktlage geschaffen.

Eine Bindung zur ausnahmslosen Abstellung von Elektrofahrzeugen auf privaten Grundstücksflächen ist rechtlich weder durchsetzfähig noch praktisch kontrollierbar. Es wäre nicht zu vermeiden, dass auf privaten „e-Fahrzeug-Stellplätzen“ Besucher mit Verbrennungsmotorfahrzeugen parken. Lieferverkehre und „Zweitfahrzeuge“ würden erfahrungsgemäß auch dort temporär abgestellt. Zudem bestünde die Gefahr, dass im Falle von privaten Vermietungen oder Eigentümerwechseln ein ehemaliger E-Stellplatz plötzlich wieder für ein konventionelles Kraftfahrzeug zur Verfügung stünde.

Schon in der Vergangenheit hat sich praktisch gezeigt, dass solche Bindungsverträge (im Falle einer Klage) rechtlich keinen Bestand haben (z. B. sei das „Solardorf in der Müllerstraße“ in Erinnerung gebracht).

Ferner ist schon jetzt absehbar, dass aktuell in der Planung befindliche verkehrsarm zu gestaltende Wohnbauflächen (z. B. Grüne Heyde) in Ihrer Straßenkonzeption und damit hinsichtlich der Bilanz des Eingriffes in Natur und Landschaft vollständig umzugestalten / neu zu

planen wären, würde dort die private Anschaffung und wohnungsnaher Abstellung von E-Mobilen gewünscht (denn auch E-Fahrzeuge benötigen üppige Fahrbahnbreiten und versiegelte Abstellflächen – analog konventioneller Kraftfahrzeuge).

Nach allem wäre hierzu evtl. eine politische Grundsatzdebatte / Zielvorgabe sinnvoll. Hiernach könnte die Verwaltung diese Thematik zukünftig in Rechtssetzungsverfahren abgestimmt einbeziehen und ggf. modifiziert (wenn dies politisch mehrheitlich gewünscht würde) bescheiden / bewerten.