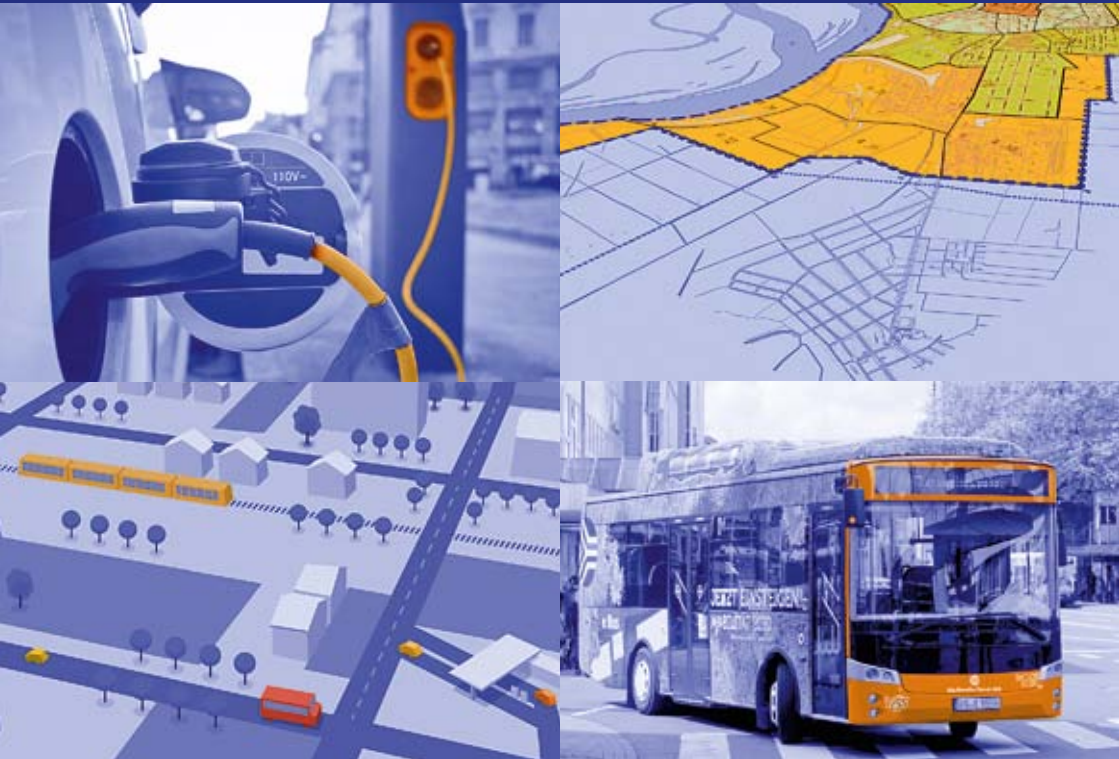


Kommunale Strategien und planerische Instrumente



>> ELEKTROMOBILITÄT IN DER KOMMUNALEN UMSETZUNG

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



Nationale Organisation Wasserstoff-
und Brennstoffzellentechnologie

>> ELEKTROMOBILITÄT IN DER KOMMUNALEN UMSETZUNG

KOMMUNALE STRATEGIEN UND PLANERISCHE INSTRUMENTE

Berlin, Januar 2015

Deutsches Institut für Urbanistik 

>> VORBEMERKUNG

>> ELEKTROMOBILITÄT UND DIE ZIELE DER BUNDESREGIERUNG

Klimaschutz und Energiewende in Deutschland zählen mit zu den wichtigsten gesamtpolitischen Aufgaben der kommenden Jahrzehnte. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent und bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent zu senken. Zu diesem Ziel muss auch der Verkehrssektor einen Beitrag leisten. Auf den Verkehr entfallen etwa 20 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland, davon wiederum etwa 57 Prozent auf das Segment des motorisierten Individualverkehrs (Bezugsjahr 2010).

Elektrische Antriebe haben gegenüber konventionellen Antrieben deutliche Effizienzvorteile und können durch den Einsatz von Energie aus erneuerbaren Quellen einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor – insbesondere im motorisierten Individualverkehr – leisten. Die Förderung der Elektromobilität ist daher ein zentraler Bestandteil von Anstrengungen der Bundesregierung in Richtung einer nachhaltigen Energie- und Verkehrspolitik.

Vor diesem Hintergrund fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die batterieelektrische Mobilität seit 2009 im Rahmen der „Modellregionen Elektromobilität“ und

seit 2012 innerhalb des ressortübergreifenden Bundesprogramms „Schaufenster Elektromobilität“. Darüber hinaus besteht das „Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP)“ seit 2007.

Das BMVI unterstützt mit diesen Maßnahmen einen technologieoffenen Ansatz (Batterie, Hybridtechnologie und Brennstoffzelle) in den Segmenten Straße, Schiene, Luftverkehr und Schifffahrt. Im Fokus der Förderung stehen Demonstrationsvorhaben zum Nachweis der technischen Realisierbarkeit und Praxistauglichkeit sowie regionale Modell- und Technologieprojekte.

>> MODELLREGIONEN ELEKTROMOBILITÄT – WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITFORSCHUNG

In den Modellregionen des BMVI werden seit 2009 deutschlandweit in mehreren Städten und Regionen Flotten und Ladeinfrastrukturen aufgebaut, Geschäftsmodelle entwickelt und Akteure vor Ort für die erfolgreiche Entwicklung der Elektromobilität miteinander vernetzt.

Zudem kooperieren die Projektpartner bei den inhaltlichen Fragestellungen und werten die erhobenen Daten und Projektergebnisse im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung aus. In den sieben

„Themenfeldern“ stehen insbesondere folgende Fragen im Mittelpunkt:

- Wie kann ein bedarfsgerechter Aufbau von Ladeinfrastruktur erfolgen?
- Wie verändert Elektromobilität die Praxis der Stadt- und Verkehrsplanung?
- Welche Praxiserfahrungen und Erfahrungen haben bisherige private und gewerbliche Nutzer gemacht?
- Wie kann ein Einsatz von Elektrofahrzeugen in kommunalen und gewerblichen Flotten, im Wirtschaftsverkehr und im ÖPNV erfolgen?
- Welche ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen sind erforderlich?

Ziel der wissenschaftlichen Begleitforschung ist es vor allem, Empfehlungen aus den Erfahrungen der Modellregionen abzuleiten und konkrete Handlungsleitfäden zu erstellen, die einem größeren Kreis von Akteuren zur Verfügung gestellt werden, um so den Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland zu unterstützen.

Die vorliegende Publikation ist das Ergebnis der Begleitforschung der Modellregionen Elektromobilität 2014 in den Themenfeldern „Stadtentwicklung und Verkehrsplanung“ sowie „Ordnungsrecht“. Die gemeinsame Bearbeitung der „Strategien und planerischen Instrumente“ in der kommunalen Umsetzung trägt der Erkenntnis Rechnung, dass viele der mit Elektromobilität verbundenen kommunalen Aufgaben nur im Rahmen und mit Hilfe der bestehenden strategischen und operativen Instrumente bearbeitet werden können, hierfür aber gleichzeitig juristische Expertise erforderlich ist. Unter der Leitung des Deutschen Instituts für Urbanistik wurden 2014 verschiedene Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern¹ von Kommunen, Regionen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen durchgeführt. Ziel war es, kommunale Erfahrungen bei der Einführung der Elektromobilität zu erfassen und auszuwerten. Dabei standen neben den spezifischen „kommunalen Strategien“ die angewendeten Instrumente und Konzepte zur Planung und Umsetzung der Elektromobilität im Mittelpunkt. In insgesamt vier Workshops wurden die Strategien, Instrumente und Konzepte – vor dem Hintergrund der spezifischen Erfahrungen vor Ort – diskutiert. Die Resultate der Diskussionen wur-

¹ Wegen der einfacheren Lesbarkeit wird im Folgenden i.d.R. nur die männliche Schreibweise verwendet. Die weibliche Form ist selbstverständlich immer mit eingeschlossen.

den nach einer zusätzlichen umfassenden Auswertung von Projektberichten und Fachvorträgen ergänzt und anschließend mithilfe der Diskussionsprotokolle der Workshops und einer Reihe von Experteninterviews verdichtet. Die Ergebnisse liegen mit dieser Veröffentlichung vor. Sie richtet sich an „Entscheider“ und „Anwender“: Kommunalpolitiker, Verwaltungsmitarbeiter, Akteure kommunaler Unternehmen sowie an die interessierte Fachöffentlichkeit – mit dem Ziel, mögliche Handlungsstrategien für Städte und Gemeinden aufzuzeigen und anhand von Fallbeispielen darzustellen, wie die Einbindung dieser Strategien in die Praxis gelingen kann und welche Instrumente den Kommunen hierfür zur Verfügung stehen.

Weitere Informationen zu den Beteiligten finden sich im Anhang. Allen Mitwirkenden an diesen Arbeitsgruppen und an der Publikation sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

>> INHALT

>> 1. EINLEITUNG	9
>> 2. WARUM ELEKTROMOBILITÄT? GUTE GRÜNDE FÜR KOMMUNALES ENGAGEMENT	13
2.1 Potenziale der Elektromobilität für nachhaltige Mobilität, Umweltschutz und Lebensqualität in der Stadt nutzen	14
2.2 Wirtschaftsverkehr stadtverträglich gestalten	15
2.3 Öffentlichen Verkehr modernisieren und seine Attraktivität erhöhen	16
2.4 Stadt als Wirtschaftsstandort im Produktlebenszyklus der Elektromobilität attraktiv machen	18
>> 3. VERANKERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT IN DEN KOMMUNEN: EINE AUFGABE MIT VIELEN FACETTEN UND AKTEUREN	19
3.1 Die unterschiedlichen Rollen der Kommune im Handlungsfeld Elektromobilität: gestaltend, genehmigend, betreibend, nutzend, unterstützend	21
3.1.1 Kommunen als Aufgabenträger und Gestalter elektrischer Antriebstechnologien und Verkehrssysteme	22
3.1.2 Kommunen als Genehmigungsbehörde für Ladeinfrastruktur, straßenrechtliche Privilegien und bauliche Belange	22
3.1.3 Kommunen als Betreiber öffentlicher, verwaltungsinterner und privater E-Mobilitätsangebote	23
3.1.4 Kommunen als Unterstützer und Impulsgeber	25
3.2 Organisation und Verfahren in den Kommunen sowie Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren	26
3.2.1 Optionen zur organisatorischen Verankerung der Elektromobilität in der Kommune	26
3.2.2 Zusammenarbeit mit Akteuren aus Wirtschaft und Forschung	32
3.2.3 Einbindung der Bürger	34
3.2.4 Verankerung der Elektromobilität in der Politik und in Abläufen	35

>> 4. VOM KONZEPT AUF DIE STRASSE! EIN INSTRUMENTENKOFFER	37
4.1 Leitlinien für die Einbindung von Elektromobilität in kommunale Strategien	38
4.2 Integration in übergeordnete Konzepte	45
4.2.1 Stadtentwicklungskonzept	45
4.2.2 Klimaschutzkonzept/-plan	51
4.2.3 Verkehrsentwicklungsplan	56
4.2.4 Nahverkehrsplan	62
4.2.5 Luftreinhalteplan	66
4.2.6 Lärminderungsplan/Lärmaktionsplan	67
4.3 Spezielle Konzepte zur Förderung der Elektromobilität	68
4.3.1 Masterplan Elektromobilität	68
4.3.2 Ladeinfrastruktur-Konzept	73
4.3.3 E-Parkraummanagement	77
4.4 Umsetzung in Ortsrecht („Satzungen“)	82
4.4.1 Bauleitplanung	82
4.4.2 Stellplatzsatzung/-verordnung	85
4.4.3 Sondernutzungssatzung	90
4.5 Kooperationen und Verträge	91
4.5.1 Interkommunale Zusammenarbeit	91
4.5.2 Städtebaulicher Vertrag	96
4.5.3 Sondernutzungsvertrag	101
4.5.4 Sonstige Verträge	102
4.6 Kommune als Beschaffer	103
4.6.1 Beschaffungsrichtlinie/-leitlinie	103
4.6.2 Vorabkennzeichnung	103
>> 5. FAZIT	104

>>	ANHANG	112
	Quellenverzeichnis	112
	Internetquellen	113
	Abbildungsverzeichnis	115
	Steckbriefverzeichnis	116
	Abkürzungsverzeichnis	117
	Ansprechpartner	118
	Impressum	118
	Mitwirkende an der Arbeitsgruppe „Planungsinstrumente“	119
	Mitwirkende an der Arbeitsgruppe „Kommunale Strategien“	120

>> 1. EINLEITUNG

Unsere Städte und ihre Verflechtungen mit dem Umland sind stark durch das individuelle Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner und durch die Organisation der Güter- und Dienstleistungsverkehre geprägt. Städtische Verkehrssysteme und -infrastrukturen sind für die Funktionsfähigkeit städtischer Standorte, Wirtschafts- und Gesellschaftssysteme unverzichtbar. Die verkehrsbedingten Belastungen jedoch gilt es, so weit wie möglich zu reduzieren.

Dabei unterliegen die Rahmenbedingungen für Verkehr und Mobilität derzeit einem grundlegenden Wandel. Zu nennen sind hier eine zunehmende Attraktivität gerade auch der größeren Städte als Wohnstandorte sowie ihre steigende ökonomische Bedeutung, demografische Veränderungen und neue Lebensstile, die Ressourcenknappheit und mittelfristig zu erwartende erneute Preissteigerungen bei fossilen Kraftstoffen, die Erfordernisse des Klima- und Lärmschutzes sowie der Luftreinhaltung, die Entwicklung der digitalen Technologien, die - in Kombination mit der Verkehrsmittelnutzung - bereits zu beobachtenden Veränderungen des Mobilitätsverhaltens führen und mit einer veränderten Einstellung zum Eigentum einhergehen („Nutzen statt Besitzen“), sowie Innovationen im Fahrzeugbereich mit neuen elektrischen Antriebs- und Stromspeichertechnologien, die größere Reichweiten erwarten lassen.

Vor dem Hintergrund der Energiewende und der veränderten gesellschaftlichen und politischen Anforderungen an die Gestaltung von Mobilität und Verkehr wird die Integration der Elektromobilität in die kommunalen Verkehrssysteme daher vielerorts diskutiert und vorangetrieben. Für die Kommunen ist „die Elektromobilität“ noch ein vergleichsweise neues Thema, verbunden mit vielen offenen Fragen und bestehenden Unsicherheiten technischer, organisatorischer, prozessualer und strategischer sowie operativer Art.

Diese Unsicherheiten, gepaart mit der „Neuigkeit“ des Themas, führen oft zu einer unscharfen Verwendung des **Begriffes „Elektromobilität“**. So wird dieser beispielsweise für elektrisch betriebene Verkehrsmittel (z.B. E-Pkw, E-Bikes, Tram, S-Bahn) verwendet, gleichzeitig aber auch als eine Art Sammelbegriff für Aspekte einer „postfossilen“ Mobilität. Unter der Einführung von Elektromobilität wird so - je nach Akteur - der Markthochlauf und flächendeckende Ausbau einer Ladeinfrastruktur verstanden oder die Erweiterung intermodaler Mobilitätsangebote um „elektrische Optionen“ oder aber die Förderung und Integration elektrisch betriebener Verkehrsmittel in übergeordnete Pläne, wie bspw. die Verkehrsentwicklungspläne. Diese unterschiedlichen Perspektiven können gemeint sein, wenn von der Förderung, Einführung oder Umsetzung der Elektromobilität die Rede ist. Diese bestehende Unschärfe kann im

Rahmen dieser Broschüre nicht gänzlich aufgelöst werden. Sie wird in Kauf genommen, spiegelt sie doch die kommunale Praxis wider.²

Aufbauend auf den sehr unterschiedlichen Erfahrungen in den Kommunen fokussiert die Broschüre auf drei zentrale Bereiche:

- Potenziale der Elektromobilität für die Wahrnehmung kommunaler Aufgaben u.a. in den Bereichen Daseinsvorsorge und Umweltschutz
- Verankerung der „Elektromobilität“ in kommunalen Strategien und Plänen
- Integration elektrischer Fahrzeuge in das städtische Verkehrssystem und konkrete „Vor-Ort-Instrumente“ zur Umsetzung

Den Kommunen kommt bei der Einführung der Elektromobilität eine tragende Rolle zu: beispielsweise im Rahmen ihrer Aufgaben in der Bauleitplanung, bei der Bereitstellung von öffentlichen Nahverkehrssystemen, beim Umwelt- und Naturschutz stehen sie derzeit vor der Entschei-

dung, Elektromobilität in ihre Infrastrukturüberlegungen, Entwicklungskonzepte und Strategien einzubeziehen. Elektromobilität hat gegenwärtig die Schwelle von Pilotprojekten zu ersten Alltagsanwendungen überschritten. Im Fokus der Broschüre steht ein „Instrumentenkoffer“, in dem die Kommunen für ihre elektromobile Agenda unterschiedliche Werkzeuge für Planung und Umsetzung im Stadtraum finden. Teils gibt es für die genannten Instrumente bereits eine Ersterprobung in der Praxis, teils können nur potenzielle Anwendungen vorgestellt werden. Zusätzlich zum Instrumentenkoffer lassen die vorliegenden Projekterfahrungen in den Kommunen Erfolgsfaktoren auf der prozessualen Ebene erkennen. Zu nennen sind hier beispielsweise die Initialzündung des Themas sowie die Vorgehensweise bei der Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure.

Die vielfältigen Rollen, die die Kommunen bei der (Einführung der) Elektromobilität übernehmen können, die unterschiedlichen Strategien, die sie dabei verfolgen, sowie die zahlreichen relevanten Handlungsfelder für den Einsatz elektrischer Fahrzeuge sind der Anlass für die vorliegende Publikation. Sie soll den Kommunen Hilfestellung bei Fragen der Umsetzung von Elektromobilität geben und beginnt mit einer allgemeine Einführung zu den Motiven einer Kommune, sich jetzt mit dem Thema Elektromobilität zu befassen (Kapitel 2), bevor Kapitel 3 auf die unter-

² Die Vielfalt des Themas spiegelt beispielsweise auch die „Nationale Plattform Elektromobilität“ (NPE) wider: In ihr befassten sich sieben Arbeitsgruppen mit den Schwerpunktthemen Antriebstechnologie, Batterietechnologie, Ladeinfrastruktur und Netzintegration, Normung, Standardisierung und Zertifizierung, Materialien und Recycling, Nachwuchs und Qualifizierung sowie Rahmenbedingungen (mit der Unterarbeitsgruppe Stadtplanung und Intermodalität).



Abbildung 1: Kontext Elektromobilität

Quelle: Eigene Darstellung

schiedlichen Rollen, Kompetenzen und Handlungsmöglichkeiten einer Kommune eingeht. Im Hauptteil (Kapitel 4) erfolgen die Darstellung möglicher kommunaler Handlungsstrategien sowie die Darstellung des „Instrumentenkoffers“, der spezifische Konzepte zur Förderung der Elektromobilität, die Einbindung in übergeordnete Konzepte und die Umsetzung in Ortsrecht oder Verträge bereithält.

Mit dem Instrumentenkoffer, ergänzt um Anwendungsbeispiele aus verschiedenen Städten - dokumentiert in „Städtesteckbriefen“ (siehe Abbildung 2) -, werden den Kommunen Hinweise und Vorschläge zur Verankerung der Elektromobilität in kommunalen Strategien sowie zur Integration elektrischer Fahrzeuge in das städtische Verkehrssystem gegeben.

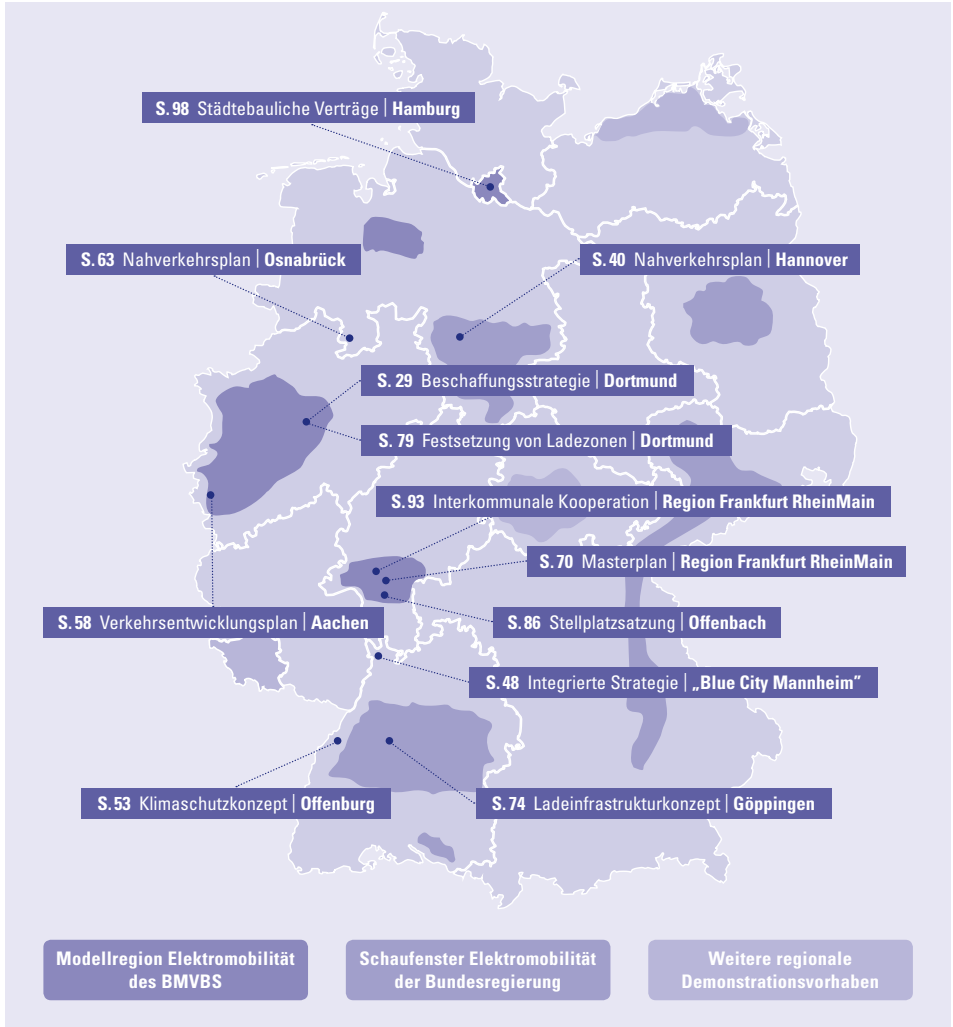


Abbildung 2: Anwendungsbeispiele in verschiedenen Städten: Übersicht über die Städtesteckbriefe
 Quelle: Eigene Darstellung nach BMVI

>> 2. WARUM ELEKTROMOBILITÄT? GUTE GRÜNDE FÜR KOMMUNALES ENGAGEMENT

Der Einsatz der elektrischen Antriebstechnik zur Bewältigung alltäglicher Wege und für den Austausch von Waren, Gütern und Dienstleistungen hat im Vergleich zu konventionellen Antriebstechniken viele vor Ort spürbare Vorteile. Das zeigen – seit über 100 Jahren – die bewährten elektrischen Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr (z.B. Straßenbahnen, S- und U-Bahn).

Der Personen- und Wirtschaftsverkehr in den Städten ist durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mit ihren teilweise hohen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen geprägt. Gleichzeitig stehen Städte der Aufgabe gegenüber, einen Beitrag zu den Klimaschutzzielen zu leisten. Die hohen, auf den Verkehr zurückführbaren klimaschädigenden CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe stellen die Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung vor große Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund erscheint es naheliegend, Alternativen für den Verbrennungsmotor auszuloten und hierbei insbesondere auch die Potenziale der Elektromobilität in den Blick zu nehmen.

Neben nach wie vor vorhandenen technologischen Entwicklungsbedarfen (z.B. bei der Speichertechnologie), stellt die Einführung der Elektromobilität Herausforderungen an die städtischen Verkehrssysteme. Soll sie Bestandteil eines nachhaltigen und integrierten städtischen Verkehrssystems sein, ist sie notwendi-

gerweise als Baustein in inter- und multimodale Verkehrskonzepte (d.h. die verschiedenen Verkehrsmittel verknüpfende Ansätze) einzuführen und mit den verschiedenen Fachplanungen abzustimmen.

Die Potenziale im Bereich des Umweltschutzes, der stadtverträglichen Verkehrskonzeption, der zeitgemäßen Gestaltung des ÖPNV und der Standortpolitik sind somit häufige Gründe für Kommunen, sich mit dem Themengebiet Elektromobilität zu befassen, und werden daher im Folgenden dargestellt.

>> 2.1 POTENZIALE DER ELEKTROMOBILITÄT FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT, UMWELTSCHUTZ UND LEBENSQUALITÄT IN DER STADT NUTZEN

Innerstädtisches Leben zeichnet sich durch vielschichtige Funktionen auf begrenztem Raum aus. Stadtbevölkerung und Wirtschaft haben dabei mitunter gegenläufige Interessen. In urbanen Strukturen müssen daher kontinuierlich Aushandlungsprozesse über die Nutzung von begrenzten Ressourcen (wie Flächen und Energieresourcen) geführt werden. Ziel ist dabei, ein weitgehend störungsfreies Miteinander zu erreichen – oder anschaulich am Beispiel Verkehr formuliert: Die verschiedenen Arten der Fortbewegung sollten als gleichwertig angesehen und entsprechend ihrer Systemeigenschaften eingesetzt werden. So wird man beispielsweise die Nutzung des Autos in verdichteten urbanen Räumen zu reduzieren versuchen.

Intelligent eingesetzt, kann Elektromobilität als Vehikel für die Umsetzung einer stadtverträglichen Mobilität dienen. Die elektrische Antriebstechnik zeichnet sich dadurch aus, dass sie vor Ort weitgehend emissionsfrei eingesetzt werden kann und gleichzeitig vielen logistischen Anforderungen gerecht wird. Dadurch ergeben sich Potenziale für die Verbesserung städtischer Lebensqualität, vor allem bei der Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen.

Die Einführung einer neuen Technologie kann aber weit darüber hinaus auch als Chance gesehen werden, Umweltschutz- und Energieziele („Energiewende nicht ohne Verkehrswende“) zu erreichen. Aufgrund einer global steigenden Nachfrage ist langfristig mit einer Verknappung fossiler Energieträger („peak oil“) und einer Preissteigerung zu rechnen, so dass alternative Antriebstechnologien, die die Nutzung regenerativer Energieträger ermöglichen, an Bedeutung gewinnen. Durch europäische und nationale Politikziele beim Umweltschutz ist zudem mit einer weiteren Verschärfung der Umweltstandards bei Lärm und Luft zu rechnen (Stichwort „Blaue Briefe“ aus Brüssel), die Klimaschutzpolitik gewinnt ebenfalls an Bedeutung. Städte haben somit durch ihre Aufgaben in der Verkehrsplanung eine Schlüsselrolle für eine umweltgerechte Entwicklung.

Die Bevölkerung in den Städten reagiert zunehmend sensibel auf Umweltbelastungen. So liegt es auch im Interesse der Städte, die Umweltqualität und damit die Lebensqualität zu verbessern – und nicht nur extern gesetzte Vorgaben umzusetzen. Die neue Technologie trifft dabei gleichzeitig auf beobachtbare Verhaltensänderungen in der städtischen Bevölkerung, z.B. die zunehmende Nutzung von Car- und Bikesharing-Angeboten. Elektromobilität bietet in diesem Zusammenhang auch Chancen, Verhaltensmuster in Richtung multi- und intermodale Orientierungen zu ändern.

>> 2.2 WIRTSCHAFTSVERKEHR STADTVERTRÄGLICH GESTALTEN

Der Wirtschaftsverkehr in den Städten wird in den nächsten Jahrzehnten weiterhin zunehmen und ist unabdingbar für eine funktionierende städtische Ökonomie sowie für das Leben in den Städten. Er ist dabei überproportional an Lärm- und Schadstoffemissionen beteiligt. Die bisherigen Erfolge der Lärm- und Ausstoßreduktionen durch technologische Effizienzsteigerungen am einzelnen Fahrzeug werden dabei durch das Mengenwachstum des Verkehrsaufkommens aufgezehrt (sog. Rebound-Effekt). Verkehrsstörungen durch Liefervorgänge sowie begrenzte Parkraumkapazitäten in den Innenstädten stellen heute vielfach ein großes Problem mit Einfluss auf die städtische Wirtschaft und die Lebensqualität dar.

Insgesamt haben Städte daher ein Interesse daran, die vom Wirtschaftsverkehr ausgehenden Belastungen von Einzelfahrzeugen mit Blick auf die Zukunft weiter zu reduzieren. In diesem Zusammenhang spielt auch die Einhaltung des Ziels der europäischen Verkehrspolitik zur CO₂-freien Stadtlogistik bis 2030 eine wichtige Rolle (Europäische Kommission 2011: 10). Es gilt daher auszuloten, inwieweit durch Elektromobilität die Einführung neuer Konzepte der Stadtlogistik gefördert werden kann.



Abbildung 3: Das von DPD eingesetzte Zustellfahrzeug ist täglich in Ludwigsburg CO₂-frei unterwegs
Quelle: DPD

Was die Reduktion der Schadstoffemissionen vor Ort betrifft, kann Elektromobilität unmittelbar einen positiven Beitrag leisten. Durch den Einsatz von Lastenpedelecs oder elektrisch angetriebenen Auslieferungsfahrzeugen können Lastkraftwagen mit Verbrennungsmotor im innerstädtischen Verkehr ersetzt werden, wodurch Parkraum entlastet wird sowie die Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert werden. Für vertiefte Informationen wird auf die Veröffentlichung „Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr“ (BMVI 2014) verwiesen.

>> 2.3 ÖFFENTLICHEN VERKEHR MODERNISIEREN UND SEINE ATTRAKTIVITÄT ERHÖHEN

Im öffentlichen Verkehr hat Elektromobilität eine lange Tradition: Der schienengebundene ÖPNV in den Städten ist seit seiner ersten Anwendung 1881 durch die elektrische Antriebstechnik geprägt. Im Busverkehr hat sich dagegen der Verbrennungsmotor durchgesetzt und die in zahlreichen Städten eingesetzten Oberleitungsbusse in den 1960er- und 1970er-Jahren verdrängt. Mittlerweile gelangen jedoch vermehrt neue Formen der Elektromobilität bei Bussen zum Einsatz.

Weit vorangeschritten ist der Einsatz der Hybridtechnik bei Bussen, der unter den spezifischen Anforderungen des städtischen Linienverkehrs teilweise merkliche Kraftstoffeinsparungen ermöglicht. Weitergehende Schritte der Entwicklung vom Hybridbus zum vollelektrischen Bus stecken dagegen noch in den Kinderschuhen.

Die Elektromobilität verfügt über zahlreiche Potenziale, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern: Verglichen mit einem Dieselbus ist das Fahrverhalten eines Elektrobusses deutlich ruhiger und vibrationsfreier. Aber auch das Umfeld profitiert von den geringen Lärm- und Luftschadstoffemissionen, die ein Elektrobus vor Ort verursacht. Damit werden sensible Innenstadtbereiche und Wohnquartiere geschont, wodurch sich

beispielsweise die Akzeptanz von Durchfahrten und Haltestellen erhöhen kann. Und der elektrisch angetriebene Bus hat noch weitere Vorteile: Elektromotoren verfügen über eine hohe Effizienz und es besteht die Möglichkeit, die Bremsenergie in das Netz rückzuspeisen. Wird der Antriebsstrom aus regenerativen Energien gewonnen, kann die Klimabilanz des Fahrzeugbetriebs zudem verbessert werden.

Die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität sind für den ÖPNV jedoch gleichermaßen Chance und Risiko: Das Argument der Umweltverträglichkeit ist für den ÖPNV unbestritten und hat großes Gewicht in der politischen Diskussion. Durch das „green washing“ elektrisch angetriebener Autos droht jedoch eine Imagekonkurrenz, mit der sich die ÖPNV-Unternehmen und die Städte als Aufgabenträger bereits frühzeitig auseinandersetzen sollten. Hier ist es jedoch sinnvoll, Auto und ÖPNV nicht polarisiert zu sehen, sondern im Sinne einer ganzheitlichen Planung nach neuen Konzepten zu suchen: ÖPNV und elektrisch angetriebene Autos sind aus Sicht der Kommune jeweils als Bausteine eines integrierten Verkehrskonzeptes zu betrachten.

Dieses Konzept sollte flexible Mobilitätsangebote im Sinne der Zugänglichkeit von Inter- und Multimodalität bereithalten und gleichzeitig den Umweltzielen der jeweiligen Kommune gerecht werden. The-



Abbildung 4: Im Rahmen des Forschungsprojektes „Green Move“ werden in Darmstadt Hybridbusse im öffentlichen Nahverkehr eingesetzt
Quelle: NOW

matisiert werden sollten in der Diskussion daher auch die weiteren Pluspunkte des ÖPNV, nämlich Platzbedarf, Gewährleistung der Mobilität für alle und Energieeffizienz des öffentlichen Verkehrs. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Perspektive, den ÖPNV mit E-Bike, Pedelec und Carsharing zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister weiterzuentwickeln. Die Einführung der Elektromobilität kann als Schlüsselinnovation für solche integrierten Angebote fungieren, die auch für die Verkehrsunternehmen neue Aufgaben mit sich bringen.

>> 2.4 STADT ALS STANDORT FÜR ELEKTROMOBILITÄT ATTRAKTIV MACHEN

Eine weitere Motivation für die kommunale Förderung der Elektromobilität können standortpolitische Erwägungen sein: Hierzu zählt, sich als Innovationsstandort zu profilieren und bspw. das Image als eine Stadt für Zukunftstechnologien zu schärfen. Dabei geht es nicht nur um die Produktion von Elektrofahrzeugen oder Komponenten, sondern um die gesamte elektromobile Wertschöpfungskette, also „von der Wiege bis zur Bahre“.

In das Blickfeld rücken so beispielsweise auch mögliche neue Nutzungsmuster und damit verbundene Geschäftsmodelle: Wird beispielsweise die Fahrzeugnutzung gegenüber dem Fahrzeugbesitz an Bedeutung („Nutzen statt Besitzen“) gewinnen und werden damit Unternehmen, die Mobilitätsdienstleistungen anbieten, wichtiger werden als heute?

Ein weiterer interessanter Gesichtspunkt in diesem Zusammenhang sind Servicedienstleistungen für Batterietausch und Wartung, aber auch im Hinblick auf Ladeinfrastruktur und Abstellflächen. An dieser Stelle ist ein Vergleich mit der Elektrizitätswirtschaft lohnend: Die laufende Energiewende hat hier im Bereich von-

Solar und Windkraft zu neuen Geschäftsfeldern nicht nur bei der Herstellung von Anlagen und ihrer Installation, sondern auch bei der Wartung geführt.



Abbildung 5: Der Spitzencluster Elektromobilität Süd-West vereint mehr als 80 Akteure aus Wissenschaft und Automobilwirtschaft

Quelle: e-mobil BW GmbH

Vor dem Hintergrund einer in vielen Ländern zu beobachtenden Elektromobilitätsförderung und in Anbetracht des globalen Trends zur Verstädterung sowie zunehmender Umweltbelastungen in den Städten, die einen Wechsel der Antriebstechnologie implizieren, ist die Hypothese naheliegend, dass Elektromobilität zu den Zukunftstechnologien gehört und auch lokale Wertschöpfungsketten generieren kann (z.B. Servicedienstleistungen rund um das Fahrzeug).

>> 3. VERANKERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT IN DEN KOMMUNEN: EINE AUFGABE MIT VIELEN FACETTEN UND AKTEUREN

Das Thema Elektromobilität berührt die Interessen zahlreicher Akteure in einer Kommune, die sich folglich über die Planung und Einführung von Maßnahmen zur Elektromobilität abstimmen müssen. In unterschiedlicher Art und Weise betroffen sind

- **Bürgermeister und Stadtrat**

als demokratisch legitimierte Entscheidungsträger. Sie geben politische Leitlinien und die übergeordneten Ziele einer Gemeinde vor und repräsentieren diese nach außen

- **Verwaltung**

Unterschiedliche Dezernate können mit Elektromobilität befasst sein und Einfluss auf die Rahmenbedingungen nehmen. Zu denken ist insbesondere an die Bereiche Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung

- **Kommunale Unternehmen**

Wie z.B. Stadtwerke, Verkehrsbetriebe, Wohnungsunternehmen

- **Private Unternehmen**

Wie z.B. Energieunternehmen, Fahrzeughersteller, Logistikunternehmen, Kurierdienste

- **Weitere Akteure**

Wie benachbarte Kommunen, Industrie- und Handelskammern, öffentliche und private Einrichtungen der Forschung und Entwicklung, Grundeigentümer etc.

- **Bürger**

Ihnen kommt als Nutzer und Multiplikatoren von Elektromobilität eine besondere Rolle zu.

Die breite Einbindung und Beteiligung unterschiedlicher Akteure in die Planungsprozesse ist nach den bisherigen Erfahrungen besonders wichtig für die Tragfähigkeit und Durchsetzungsfähigkeit der unterschiedlichen E-Mobilitätskonzepte. Vor diesem Hintergrund befassen sich die folgenden Ausführungen zunächst mit den verschiedenen Rollen, die die

Kommune bei der Einführung der Elektromobilität übernehmen kann. Wie die unterschiedlichen Rollen der Kommune im konkreten Fall ausgestaltet sind, hängt wesentlich davon ab, ob es sich bei der Kommune um eine kreisfreie oder kreisangehörige Stadt, einen Gemeindeverband (insbesondere Landkreis) oder eine kreisangehörige Gemeinde handelt. Damit



Abbildung 6: Elektromobilität: eine Aufgabe für viele Akteure
Quelle: Eigene Darstellung

gehen unterschiedliche Zuständigkeiten einher. Zudem hat die Kommune aufgrund ihrer Organisationshoheit das Recht, die Verteilung ihrer Zuständigkeiten auf die verschiedenen Fachbereiche/-ämter eigenverantwortlich zu bestimmen. Dies führt zu vielfältigen, uneinheitlichen Lösungen in der kommunalen Praxis. Aus diesem Grund und weil diese Publikation alle Kommunen ansprechen will, erfolgt

hier ein allgemeiner Überblick zu Rollen und möglichen Zuständigkeiten. Danach stehen die organisatorischen und verfahrensmäßigen Abläufe der Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Akteuren zur Einführung von Elektromobilität im Mittelpunkt.

>> 3.1 DIE UNTERSCHIEDLICHEN ROLLEN DER KOMMUNE IM HANDLUNGSFELD ELEKTROMOBILITÄT: GESTALTEND, GENEHMIGEND, BETREIBEND, NUTZEND, UNTERSTÜTZEND

Hat eine Kommune entschieden, sich konkret mit dem Thema Elektromobilität zu befassen (vgl. Kapitel 2 „Gründe für Elektromobilität“), so ist dies thematisch zunächst ein neues Handlungsfeld, das unterschiedlichen Zuständigkeiten zugewiesen werden kann. Da die Elektromobilität im Zusammenhang mit anderen kommunalen Fragestellungen behandelt werden sollte, gibt es viele Schnittstellen mit „traditionellen“ oder etablierten

Arbeitsfeldern, die eine Abstimmung von Fachzuständigkeiten erfordern, beispielsweise dann, wenn Elektromobilität als konkrete Maßnahme in einen zu erarbeitenden Verkehrsentwicklungsplan und/oder ein Klimaschutzkonzept integriert wird. Dementsprechend kann die Verankerung in der Kommunalverwaltung bzw. in den unterschiedlichen Dezernaten, wie im Verkehrs- oder Umweltdezernat, unterschiedlich erfolgen. Neben den regulierenden Aufgaben hat die Kommune weitreichende Handlungsmöglichkeiten zur Förderung von Elektromobilität. Die Rollen, die Kommunen dabei übernehmen, sind sehr unterschiedlich:



Abbildung 7: Unterschiedliche Rollen der Kommune
Quelle: Eigene Darstellung

3.1.1 Kommunen als Aufgabenträger und Gestalter elektrischer Antriebstechnologien und Verkehrssysteme

Bei der Förderung von elektrischen Antriebstechnologien und Verkehrssystemen handelt es sich um eine neue Aufgabe, die den freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben zuzuordnen ist. Das ist erst einmal mit einem Gewinn an neuen Handlungsspielräumen verbunden. Die Grundsatzentscheidung, ob eine Kommune sich mit dem Themenfeld Elektromobilität beschäftigen will, muss diese vor dem Hintergrund ihrer spezifischen Rahmenbedingungen treffen, zu denen ihre finanziellen Möglichkeiten gehören und wobei alternative Technologien und Verkehrskonzepte in Erwägung zu ziehen sind.

Im Rahmen des verfassungsrechtlich garantierten Selbstverwaltungsrechts haben die Kommunen weitreichende Regelungs- und Gestaltungskompetenzen. Den Gemeinden obliegt damit die Entscheidungskompetenz, sich neuer Aufgaben anzunehmen und zu bestimmen, wie sie ihre Aufgaben erledigen wollen – dies gilt auch für die Förderung elektrischer Antriebstechnologien und Verkehrssysteme. Sie kann hier gestaltend tätig werden. In Kapitel 4 sind dementsprechend planerische Instrumente aufgeführt, die zu den pflichtigen Selbstverwaltungsaufgaben (Bauleitplanung, Baulastträgerschaft von Straßen, Aufgaben als Umweltbehörde)

oder zu den Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises (Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde) gehören und für die Integration in die Kommune oder Förderung des Elektromobilitätsangebotes in der Kommune nutzbar gemacht werden können.

3.1.2 Kommunen als Genehmigungsbehörde für Ladeinfrastruktur, straßenrechtliche Privilegien und bauliche Belange

Mit ihrer Rolle als Aufgabenträgerin überschneidet sich teilweise die Funktion der Kommune als Genehmigungsbehörde. So ist die Kommune z.B. auf Grundlage des Wege- und Straßenrechts zuständig für die Genehmigung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Die Entscheidung über die zu erteilende Sondernutzungserlaubnis liegt im Ermessen der zuständigen Behörde. Für die Förderung der Elektromobilität ist ein am kommunalen Bedarf orientiertes Standortkonzept zu entwickeln (dazu Näheres in der Publikation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): „Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: Strategische und rechtliche Fragen“, 2014). Um eine entsprechende Umsetzung zu gewährleisten, ist daher eine frühzeitige Ausarbeitung eines bedarfsgerechten Gesamtkonzepts zum Aufbau von Ladeinfrastruktur empfehlenswert, das die Aufstellung und

Verteilung koordiniert und auf dessen Grundlage die Aufstellung von Ladesäulen genehmigt oder abgelehnt werden kann. Genehmigungsbehörde ist i.d.R. die Kommune auch als Straßenverkehrsbehörde (z.B. hinsichtlich der Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Privilegierungen von Elektroverkehr), als Bauaufsichtsbehörde (Erteilung von Baugenehmigungen) oder als Straßenbaulastträgerin (Bau und Unterhaltung von Straßen).

3.1.3 Kommunen als Betreiber öffentlicher, verwaltungsinterner und privater E-Mobilitätsangebote

Kommunen sind häufig Eigentümer von Energieversorgungs- und Verkehrsunternehmen: den Stadtwerken. Über die Impulssetzung und Aufgaben der Regulierung hinaus hat die Kommune so auch praktische Handlungskompetenzen zur Einführung von E-Fahrzeugen. Insbesondere in den größeren Städten können Kommunen den ÖPNV nicht nur über den Nahverkehrsplan steuern. Sie sind zusätzlich auch Eigentümer der Verkehrsunternehmen bzw. der Stadtwerke als deren Muttergesellschaften oder Anteilseigner, so dass sie auch in dieser Funktion im Rahmen des Beteiligungsmanagements Einfluss auf die Verkehrstechnologie des ÖPNV nehmen können. Die Kommunen sind hier zum einen als Beschaffer tätig (s.u.), zum anderen sind sie über ihre Stadtwerke auch als Betreiber von Infra-



Abbildung 8: In Berlin werden E-Fahrzeuge im ruhenden Verkehr bereits privilegiert

Quelle: Jürgen Gies

strukturen aktiv, die z.T. - wie bei der induktiven Ladetechnik - über die Erfordernisse der für den öffentlichen Verkehr benötigten Ladeinfrastruktur hinausgehen. So wird in Braunschweig gegenwärtig ausgelotet, inwieweit die induktive Ladetechnik für den E-Bus auch für den Automobilverkehr genutzt werden kann.



Abbildung 9: Im Rahmen des Projektes „E-Carflex Business“ bauen die Stadt Düsseldorf und die kommunalen Stadtwerke einen gemeinsamen Fahrzeugpool von Elektrofahrzeugen auf, der aus erneuerbaren Energiequellen geladen wird
Quelle: e-carflex.de

Eine direkte Möglichkeit, Elektromobilität in der Kommune zu fördern, bietet der eigene Fuhrpark, über den die Kommune die Entscheidungshoheit hat. Sie tritt am Markt als Beschafferin auf. Dabei ist sie grundsätzlich haushaltsrechtlich an das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gebunden. Sie hat aber gleichzeitig auch das Recht, als Auftraggeberin Art und Bedarf an zu beschaffenden Gütern zu bestimmen. Sie kann festlegen, welche Umweltstandards ihr Fuhrpark zu erfüllen hat, und so die Beschaffung von E-Fahrzeugen fördern. Das Personal der Kommunalverwaltung ist dabei gleichzeitig Nutzer dieses Angebotes.

Kommunen können über ihre Unternehmensbeteiligungen auch indirekt als Beschaffer tätig werden. So bieten z.B. kommunale Wohnungsunternehmen zunehmend unter Einschluss von Elektromobilität integrierte Dienste mit den Facetten „Wohnung, Energie, Informations-/Kommunikationsdienste, Mobilitäts-Services“ an.

Als Eigentümer von Energieversorgungsunternehmen können die Kommunen dabei sich und ihre Kunden aus dem öffentlichen, dem Wirtschafts- und dem Privatsektor mit Strom versorgen, der aus erneuerbaren Energien stammt. Sie können somit die „Klimabilanz“ der Elektromobilität aktiv beeinflussen.

3.1.4 Kommunen als Unterstützer und Impulsgeber

Als Unterstützer und Impulsgeber kann eine Kommune bspw. mit Unternehmen oder privaten Initiativen Ideen zur Integration unterstützen, Akteure in Beteiligungsprozesse einbinden und öffentlich über das Thema informieren. Um die kommunalen Maßnahmen zur Elektromobilität im Alltag einzuführen, ist es notwendig, vom Akteurskreis angesprochen werden zu können. Kommunen können sich in Bezug auf Elektromobilität auch einer Vielzahl informeller Aufgaben stellen, wie etwa der Information interessierter Kreise durch Fachveranstaltungen, Ausstellungen oder einen „Tag der Elektromobilität“ inkl. Probefahrten. Diese Aktivitäten können sich an die Bürger, Presse/Medien und

die Wirtschaft richten. Hier gilt es, private Initiativen, Investoren und/oder Produzenten, die Interesse an dem Thema haben, anzusprechen, sich als Ansprechpartner vor Ort zu etablieren und Interesse für das Thema sowie Bewusstsein für die Rahmenbedingungen zu schaffen.



Abbildung 10: Region Stuttgart: Elektrische Dienstfahrzeuge vor dem Ludwigsburger Rathaus.
Quelle: NOW

>> 3.2 ORGANISATION UND VERFAHREN IN DEN KOMMUNEN SOWIE ZUSAMMENARBEIT MIT LOKALEN AKTEUREN

Aufgrund der dargestellten unterschiedlichen Rollen der Städte und Gemeinden und der Vielzahl der Akteure ist die Einführung der Elektromobilität eine umfassende Managementaufgabe. Die organisatorische Verortung des Themas „Elektromobilität“ in den Kommunen ist nicht einheitlich. Dementsprechend sind die Ansprechpartner für interessierte Unternehmen in verschiedenen Dezernaten, der Wirtschaftsförderung oder eigens eingerichteten Lenkungskreisen zu finden. In der Begleitforschung wurde deutlich, dass die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen der wesentliche Einflussfaktor auf die organisatorische Gestaltung sind. Das heißt, kann konkret keine eigene Stelle für die mit der Elektromobilität verbundenen Aufgaben geschaffen werden, ist die Aufgabe mit den vorhandenen Ressourcen zu bewältigen. Aus diesem Grund sind die intelligente Verankerung in der Verwaltung und das Schaffen von Synergien wesentlich.

Aufbauend auf den Erfahrungen der Kommunen in den Modellregionen werden im Folgenden Aspekte der organisatorischen Verankerung, der Ablauforganisation sowie der Kooperation beleuchtet.

3.2.1 Optionen zur organisatorischen Verankerung der Elektromobilität in der Kommune

Elektromobilität stellt ein Querschnittsthema für die Kommunalverwaltung dar und berührt die Zuständigkeiten unterschiedlicher Fachämter wie z.B. Tiefbauamt, Denkmalschutzbehörde, Straßenverkehrsbehörde, Umweltverwaltung etc., die allesamt und auf unterschiedliche Weise bei der Einführung der Elektromobilität zu beteiligen sind. Entsprechend den Zuständigkeiten kann nun das Thema Elektromobilität – nach seinen Unterthemen und Berührungspunkten – den betroffenen Stellen gleichrangig zugeordnet werden. Dies ist jedoch mit der Gefahr einer Zersplitterung der Aufgabenerledigung verbunden sowie mit dem Verlust der Gesamtkoordination und Durchschlagskraft. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken und gleichzeitig eine integrierte Sichtweise auf das Querschnittsthema Elektromobilität zu sichern, sollten organisatorische Vorkehrungen getroffen werden, die eine kontinuierliche Behandlung des Themas sowie eine integrierende Sichtweise, Vernetzung und die Beteiligung involvierter Akteure so weit wie möglich sicherstellen.

Die Unklarheit über die organisatorische Zuordnung der Koordination des Einführungsprozesses ist auch als ein Grund für die derzeit noch geringe Verankerung der Elektromobilität in kommunalen Strategien

und Plänen zu sehen. Innovationen wie die Elektromobilität stoßen anfangs auf Widerstände und lassen sich in der Regel nicht leicht in bekannte und bewährte Strukturen einbinden. Sie brauchen daher einen nach außen wirksamen „(realistischen) Visionär“, der sich des Themas annimmt, es vorantreibt und auch in der eigenen Verwaltung sowie in der Politik Überzeugungsarbeit leistet. Sein Stellenwert – in der Wirkung nach innen wie nach außen – darf nicht unterschätzt werden. Ungeachtet der organisatorischen Verankerung der Elektromobilität ist die Bedeutung des Engagements von Einzelpersonen hervorzuheben. Dort, wo Elektromobilität zur Zeit erfolgreich ist, gibt es meist einen engagierten „Kümmerer“.

In den Städten der Modellregionen Elektromobilität werden verschiedene Organisationsstrukturen erprobt, auf die im Folgenden eingegangen wird. Auch hier gilt, dass jede Kommune vor dem Hintergrund ihrer spezifischen Rahmenbedingungen entscheiden muss, wo das Thema verankert wird.

Dezernatsübergreifende Arbeitsgruppe

Soll das Themenfeld Elektromobilität aufgrund der thematischen, personellen oder Verfahrenseinbindung bei einem Fachdezernat verankert werden, kann diesem die Verantwortlichkeit für dieses Themengebiet zugesprochen werden. Aufgrund des Querschnittscharakters des Themas ist es sinnvoll, daraufhin eine dezernats-

übergreifende Arbeitsgruppe unter der Federführung der verantwortlichen Verwaltungseinheit einzurichten. Hier sind die anderen von Entscheidungen betroffenen Fachdezernate zu. Für die Federführung bieten sich bspw. die Straßenverkehrsbehörde, das Tiefbauamt oder die Umweltbehörde an. Die federführende Verwaltungseinheit ist jedoch nicht weisungsbefugt gegenüber anderen Fachressorts und daher weniger durchsetzungsstark als eine Stabsstelle, der Weisungsbefugnis übertragen wurde (s.o.). Im Gegensatz zur Stabsstelle ist die dezernatsübergreifende Arbeitsgruppe nicht per se ressortunabhängig und muss sich auf übergeordnete Ziele, denen in Entscheidungen gegenüber den Fachinteressen Vorrang erteilt wird, einigen (Quelle: <http://www.familie-in-nrw.de/vertiefungstext-organisation-kommunalverwaltung.html>).

Stabsstelle

Bei dem Thema Elektromobilität kommt zunächst die Einrichtung einer Stabsstelle in Betracht, also eine gesonderte, verwaltungsinterne Organisationseinheit oder auch eine „spezialisierte Leitungshilfestelle“, die zur Lösung einer Aufgabe beiträgt (vgl. Definition im Gabler Wirtschaftslexikon 2014). Ziel ist es, sowohl eine verbesserte Informationsverarbeitung als auch schnelle Entscheidungsprozesse zu garantieren. So kann die Leistungsfähigkeit der Leitungsstellen erhöht werden (Schulte-Zurhausen 2010: 176).

Der Vorteil hierbei ist, dass das Thema nach außen klar und sichtbar kommuniziert werden kann. Grundsätzlich hat eine Stabsstelle keine Weisungskompetenz und auch keine Fremdentscheidungskompetenz (ebenda). Die Verantwortung für Entscheidungen liegt bei den Organisationseinheiten, denen die Stabsstelle zugeordnet ist, in der Regel also bei der Verwaltungs- oder Stadtspitze. Ihr kann aber zeitweise (Entscheidungs-)Kompetenz über bestehende fachliche Zuständigkeiten übertragen werden.

Stabsstellen kommt eine wichtige Anstoß-, Unterstützungs-, Koordinierungs- und Steuerungsfunktion zu. Sie fördern u.a. auch eine abgestimmte Zielorientierung und das Controlling der Umsetzung. Die Anbindung einer Stabsstelle an die Leitungsebene unterstützt die Chance der ressortübergreifenden Durchsetzung. Insbesondere für Querschnittsaufgaben, wie die Förderung der Elektromobilität, sind Stabsstellen geeignet. Als Beispiel aus den Modellregionen ist Göppingen zu nennen: Hier übernimmt die Stabsstelle Wirtschaftsförderung eine koordinierende Rolle für die Aktivitäten rund um die Elektromobilität (siehe Steckbrief Göppingen).

Lenkungsgruppe / Lenkungskreis

Als Alternative oder auch ergänzend zur Stabsstelle kann auch ein/e ressortübergreifende Lenkungsgruppe /-kreis für Elektromobilität ins Leben gerufen werden. Ein Lenkungskreis verfolgt das Ziel,

die Aktivitäten im Zusammenhang mit der Elektromobilität zu koordinieren und Netzwerke zu schaffen und zu pflegen. Die Aktivitäten eines Lenkungskreises sind dynamischer und stärker nach außen gerichtet. Die Mitarbeiter einer Verwaltung verbleiben in ihren Arbeitseinheiten, sind aber hinsichtlich der Aufgaben der Förderung der Elektromobilität weisungsgebunden, d.h. der Leiter der Lenkungsgruppe hat das Direktionsrecht. Die Lenkungsgruppe bildet eine Schnittstelle und tritt als zentraler Ansprechpartner für alle Fragen der Elektromobilität auf. Sie kann als Schnittstelle zwischen

- Stadtverwaltung und Stadtpolitik
- Wirtschaftsförderung, Wirtschaft, Unternehmen
- Wissenschaft,
- Interessengruppen sowie
- Bürgerinnen und Bürgern

einheitlicher und geschlossener handeln. Zur verbesserten Beteiligung und Vernetzung mit weiteren Akteuren sind auch gesonderte Formate wie bspw. „Runde Tische“ denkbar. So können Kompromisse gefunden und Absprachen getroffen werden – was der Vorbereitung von Entscheidungen dient. Ein wesentlicher Vorteil von Lenkungsgruppen ist es, dass die Binnenorganisation der Verwaltung nicht umgebaut werden muss. Stattdessen wird meist eine zeitlich befristete Organisationseinheit geschaffen, der Steuerungsrechte verliehen werden (s. nachfolgender Steckbrief).

>> STECKBRIEF: OPTIMIERUNG DES KOMMUNALEN FUHRPARKS IN DORTMUND UNTER ÖKOLOGISCHEN GESICHTSPUNKTEN

AUSGANGSLAGE

Die Zentralisierung des kommunalen Fuhrparks soll finanzielle und organisatorische Spielräume schaffen, die für eine ökologischere Ausrichtung des Fahrzeugbestands eingesetzt werden können.

ZIELE

Bei der Fahrzeugbeschaffung sollen die Kriterien zur Schadstoffemission der Fahrzeuge auf den aktuellen Stand innovativer Antriebstechnologien angepasst werden. Die **Umstellung des kommunalen Fuhrparks der Stadt Dortmund auf Elektrofahrzeuge** soll dazu beitragen, die Ziele des kommunalen Handlungsprogramms Klimaschutz sowie des Masterplans Energiewende zu erreichen. Zudem erwartet die Stadt Dortmund durch den Umstieg auf E-Fahrzeuge eine Reduktion der Schadstoff- und Geräuschemissionen sowie einen Beitrag zu einem Image als innovativer Wirtschaftsstandort.

VORGEHENSWEISE

Mit einem Ratsbeschluss im Frühjahr 2011 wurde die Optimierung des kommunalen Fuhrparks initiiert. Nach einer Potenzialanalyse konnte der Verwaltungsvorstand die Ersatz- und Neubeschaffung von

zehn elektrischen Fahrzeugen als erstes Modellvorhaben beschließen. Eine extern beauftragte Bestands- und Bedarfsanalyse ermöglichte es, den aktuellen und für die betriebliche Mobilität relevanten Fahrzeugbestand festzustellen und zu ermitteln, welche Fahrzeuge sinnvoll in einem Pool eingesetzt werden können. Gleichzeitig wurden anhand von Kriterien wie Nutzungshäufigkeit, Laufleistung und Spezialisierung **die Einsatzmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge überprüft**. Wichtige Grundlagen für den Einsatz von E-Fahrzeugen im kommunalen Fuhrparkmanagement sind eine Fuhrparkanalyse, der Ausbau der halböffentlichen und öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie die Nutzung nachhaltiger Energiequellen und entsprechender Energiespeichereinrichtungen.

Zudem wurde im Herbst 2011 unter Federführung der Geschäftsführung des Konsultationskreises Energieeffizienz und Klimaschutz (KEK) und der Wirtschaftsförderung Dortmund der **„Lenkungskreis Elektromobilität“** eingerichtet, der sich umfassend mit dem Thema Elektromobilität befasst. Dieser Lenkungskreis wurde per Ratsbeschluss legitimiert und bildet eine Schnittstelle zwischen Stadtverwaltung, Wirtschaftsförderung, Wirtschaft und Wissenschaft sowie Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen, Wissenschaft und weiteren Initiativen. Der Lenkungskreis begleitet viele Aktivitäten in Dortmund rund um die Elektromobilität bei Unter- >>

- >> nehmen, Verbänden und Institutionen und koordiniert die Absprachen mit der Verwaltung. Ende 2012 wurde die **Einrichtung eines zentralen Mobilitätsdienstleistungszentrums** als eigenständige Organisationseinheit zur Erarbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes unter Einbindung der Elektromobilität vereinbart.

Der Verwaltungsvorstand setzte sich Anfang 2014 zudem das Ziel, den bisher dezentral organisierten Fuhrpark zu zentralisieren. Die Errichtung eines zentralen PKW-Pools führt zu verbesserten Einkaufskonditionen. Die auf die Weise eingesparten Mittel werden in die **Beschaffung von E-Fahrzeugen** reinvestiert. Darüber hinaus werden auch die finanziellen Einsparungen durch das Flottenmanagement für die ökologische Verbesserung der Flotte genutzt. Insgesamt soll laut Beschluss des Verwaltungsvorstandes der Anteil der Elektromobilität in der städtischen PKW-Flotte ca. 20% betragen (16 Elektrofahrzeuge).

Zur Standortauswahl der Ladeinfrastruktur wurde ein Analysetool der Firma PTV herangezogen und um Anregungen und Wünsche der Bezirksvertretungen ergänzt. Ein internes Beteiligungsverfahren zur Standortauswahl und Genehmigung in Bezug auf die Miniwindkraft-, PV-Anlagen und lokalen Speicher wurde durchgeführt.



Abbildung 11: Elektrifizierung der kommunalen Flotte der Stadt Dortmund

Quelle: Stephanie Kleemann

Über das Instrument der „**Runden Tische**“ wurden alle am Prozess Beteiligten zusammengeführt und in den Umsetzungsprozess eingebunden.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Die Neuorganisation von Strukturen und Prozessen bedarf umfangreicher Mitbestimmung. Die Zentralisierung eines Fuhrparks schafft auch Widerstände, da Aufgabenbereiche verändert oder Einsparpotentiale transparent werden. Eine **umfangreiche Beteiligung innerhalb der Verwaltung** stellt sicher, dass dieser Veränderungsprozess von allen Akteuren mitgetragen wird. Durch den Einsatz von E-Fahrzeugen entstehen wirtschaftliche Vorteile und die Stadt wird als Vorreiter der Elektromobilität wahrgenommen.

Als günstig erwiesen hat sich auch die Einrichtung des **Lenkungskreises Elektromobilität**. Über diesen werden die Vernetzung der E-Mobilitätsakteure innerhalb der Stadtgesellschaft und die Wissensmultiplikation in die Wirtschaft vorangetrieben. Wichtig ist die gezielte sachliche Information, um Verständnis und Akzeptanz für das Themenfeld und seine Zusammenhänge zu gewinnen. Hilfreich ist die Einbettung des Themas in einen breiteren Kontext (z.B. Umweltziele). Anzustreben ist die Aktivierung interner und externer Multiplikatoren, die das Vorhaben ggf. auch eigenständig weiter betreiben können.

Die Schaffung einer eigenständigen **Organisationseinheit „Mobilitätszentrum“** ermöglicht die zentrale Verwaltung des Fuhrparks sowie eine gebündelte Beschaffung, Konfiguration sowie Budgetplanung. Die Darstellung der Wirtschaftlichkeit eines E-Fahrzeuges sowie die Einhaltung haushaltsrechtlicher Vorgaben in Bezug auf die Beschaffung von Fahrzeugen benötigen ausreichende Expertise und Zeit. Andere Organisationseinheiten werden personell entlastet. Die gleichzeitige Zentralisierung im Bereich des Rechnungswesens reduziert zudem Schnittstellen und führt zu weiteren Ressourceneinsparungen.

Das Genehmigungs- und Gestattungsverfahren für die Ladeinfrastruktur wurde durch eine frühzeitige Beteiligung und

Information der politischen Entscheidungsträger in den Bezirken vor Ort, der Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Bezirksvertretungen, der zuständigen Genehmigungsbehörden sowie des Rats der Stadt Dortmund und seinen Gremien unterstützt. Die oftmals längeren Lieferzeiten der E-Fahrzeuge müssen im Zuge der Bereitstellungsplanung berücksichtigt werden.

TIPPS ZUM WEITERLESEN

Einen Überblick über Maßnahmen zur Förderung des Einsatzes von elektrischen Lieferfahrzeugen bietet die Difu-Publikation „Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr“ (2014).

Weitere Informationen unter:

http://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/umwelt/elektromobilitaet/start_elektromobilitaet/index.html

ANSPRECHPARTNER

Michaela Bonan
Amt für Angelegenheiten des
Oberbürgermeisters und des Rates

Ombudsstelle für Bürgerinteressen,
Geschäftsstelle Masterplan Energiewende
GF Konsultationskreis Energieeffizienz
und Klimaschutz

Friedensplatz 5
44122 Dortmund

michaela.bonan@stadtdo.de

Kommunale Entwicklungsgesellschaften

Im Zusammenhang mit größer angelegten Quartiersentwicklungen oder Stadtentwicklungsprojekten werden häufig kommunale Entwicklungsgesellschaften eingesetzt. Je nach den Erfordernissen in der jeweiligen Kommune können solche Gesellschaften auch als Tochterunternehmen der Kommune oder als Tochterunternehmen kommunaler Tochterunternehmen gegründet werden (vgl. z.B. die OPG 2014). Die Einrichtung solcher Entwicklungsgesellschaften ist ein Sonderfall. Im Einzelfall kann im Rahmen solcher Maßnahmen ein wirkungsvoller „elektromobiler Hebel“ implementiert werden. Dieser „elektromobile Hebel“ ist auf die spezifische Situation anzuwenden und in der Regel nicht übertragbar. Anzutreffen ist dieses Vorgehen z.B. häufig bei Konversionsprojekten (vgl. dazu das Beispiel Konversion Mannheim 2014). In der operativen Abwicklung der Flächenvermarktung kann eine Kommune so bspw. Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität formulieren oder Investoren zum Aufbau von Ladeinfrastruktur vertraglich verpflichten. Als Beispiel aus den Modellregionen ist hier die Stadt Mannheim zu nennen. Im Rahmen ihrer Konversionsflächenentwicklung „Blue Village“ ist die Elektromobilität Teil eines übergeordneten Rahmenplans (siehe Steckbrief Mannheim). Für die operative Umsetzung wird ein Konversionsbüro eingesetzt.

3.2.2 Zusammenarbeit mit Akteuren aus Wirtschaft und Forschung

Für eine erfolgreiche Einführung der Elektromobilität sind nicht nur die verwaltungsseitigen Akteure einzubinden und zu koordinieren. Auch die Information, Beteiligung und Koordination verwaltungsexterner Akteure ist zentrale Voraussetzung für den Erfolg der durchgeführten Maßnahmen. Außer über eine effektive Informationspolitik ist auch über geeignete Beteiligungsformate nachzudenken. „Dritte“ können z.B. Teilnehmer von koordinierenden Gremien wie „Runde Tische Elektromobilität“ sein, die damit eng an verwaltungsinterne Lenkungsgruppen o. Ä. angebunden werden.

Einbindung der Privatwirtschaft, privater und öffentlicher Forschungseinrichtungen

Neben der Frage der Organisation in der Verwaltung selbst ist die nach der Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit privaten Investoren und Forschungseinrichtungen zur Förderung der Elektromobilität eine wichtige strategische (Prüf-) Frage für Kommunen. In unterschiedlichen Kontexten sind dies beispielsweise:

- Carsharing- und Bikesharing-Unternehmen,
- Speditionen und verladende Wirtschaft,
- private und öffentliche Forschungseinrichtungen,
- Forschungs- und Entwicklungsabteilungen von Technologieunternehmen,

- Immobilienunternehmen,
- die Tourismuswirtschaft sowie
- Unternehmen der Fahrzeugindustrie.

Diese Unternehmen sind zum einen an guten Standortbedingungen interessiert, zum anderen können Städte auch „Schau-fenster“ und Multiplikatoren für die Ideen, Strategien und Produkte sein. Unabhängig von den konkreten Sachverhalten und Konstellationen spielen hier insbesondere informelles Handeln (Stichwort Ansprech-partner³) und vertragliche Vereinbarungen⁴ eine zentrale Rolle. Für die Städte ergibt sich zudem die Aufgabe, zwischen privaten Interessen und dem Gemeinwohl abzuwägen. Städte sollten hier eine Rolle als Vermittler und koordinierende Stelle einnehmen.

Interkommunale Kooperationen

Elektromobilität ist auch ein Thema für die interkommunale Zusammenarbeit. Dies gilt insbesondere in Hinblick auf die Gestaltung einheitlicher (Verkehrs-) Systeme, da die alltägliche Mobilität und die zurückgelegten Wege häufig Gemeindegrenzen überschreiten. Gemeinden haben die Befugnis, Aufgaben im Zusammenwirken mit anderen Gemeinden wahrzunehmen. Macht eine Gemeinde von diesem Recht Gebrauch, spricht man von interkommunaler Zusammenarbeit.



Abbildung 12: Probefahrten mit einem E-Pkw am Wissenschafts-tag der FH Dortmund
Quelle: Stephanie Kleemann

Diese Zusammenarbeit drückt sich oft in Kooperationsverträgen aus (z.B. in Gestalt öffentlich-rechtlicher Verträge), mit der eine gegenseitige Unterstützung oder Zusammenarbeit vereinbart wird. Einer ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung bedarf es nicht. Die Anforderungen an derartige Kooperationen sind jedoch auch wieder von spezifischen Rahmenbedingungen abhängig. Relevant sind hier insbesondere Pendlerströme, administrative Grenzverläufe in städtischen Agglomerationsräumen sowie die Machbarkeit organisatorischer und fiskalischer Zusammenschlüsse über kommunale Grenzen hinweg.

³ Siehe dazu 3.1.5.

⁴ Dazu später unter 4.4 f.

3.2.3 Einbindung der Bürger

Wichtige Akteure bei der Einführung der Elektromobilität sind die Bürger: Sie sind potenzielle Nutzer der Angebote, aber auch „Betroffene“ beispielsweise beim Aufbau von Ladeinfrastruktur. Stärker noch als Einzelbürger treten bürgerschaftliche Gruppen und Vereine in Erscheinung: Im Bereich der Elektromobilität können diese Kommunikationsprozesse unterstützen und Multiplikatoren sein. Erfahrungen mit verschiedenen Formen der Bürgerbeteiligung – formelle und informelle (und frühzeitige) Beteiligungsverfahren sowie unterschiedliche Formate – gibt bei der Elektromobilität noch recht wenige, sind aber im Grunde wie in anderen Bereichen der Stadtentwicklung/Stadtpolitik bzw. Verkehrspolitik anzuwenden (Beispiel: Dialog schafft Zukunft – Fortschritt durch Akzeptanz. Geschäftsstelle des Landes NRW im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk 2012). Die Beteiligung ist auch hier entscheidend für die Tragfähigkeit und Akzeptanz der Konzepte und Maßnahmen. Auch wenn das Thema heute noch eher technologieorientiert ist, kann es zukünftig für die Bürger von einer stärkeren Alltagsrelevanz sein. Daher stellt sich die Frage, wie Bürger erreicht und für das Thema sensibilisiert werden können.



Abbildung 13: Den VEP Aachen „miterleben und mitgestalten“
Quelle: Jens Stachowitz

Ein Praxisbeispiel für die Einbindung von Bürgern bereits in der explorativen Phase ist die Bottroper „Zukunfts-Werk-Stadt Bottrop – Elektromobilität wird real!“. Hier wurden mit den Bürgern potenzielle Einsatzbereiche von Elektromobilität in der Stadt Bottrop ausgelotet (Innovation City Management GmbH 2014).

3.2.4 Verankerung der Elektromobilität in der Politik und in Abläufen

Für die Umsetzung der Elektromobilität in den Kommunen gilt es, geeignete Verfahren und Abläufe zu finden – dies sowohl verwaltungsintern und im Zusammenspiel mit den entscheidungslegitimierten politischen Gremien als auch mit allen anderen Akteuren. Dafür müssen „Spielregeln“ vereinbart sowie Ziele und Möglichkeiten im politischen Raum kommuniziert wer-

den. Berührt werden dabei Themen, die unter den Begriffen „Governance“ und „Change Management“ diskutiert werden. So kann die Elektromobilität aktiv in ein bereits geplantes Change Management eingebettet werden oder gar zum Anlass genommen werden, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen.

Change Management und Governance

Unter **Change Management** (Veränderungsmanagement) werden Aufgaben, Maßnahmen und Tätigkeiten zusammengefasst, die eine umfassende, bereichsübergreifende und inhaltlich weitreichende Veränderung – zur Umsetzung neuer Strategien, Strukturen, Systeme, Prozesse oder Verhaltensweisen – in einer Organisation bewirken sollen (Schedler/Siegel 2004).

Mit der Verwendung des Begriffs **Governance** ist ein Verständnis von Steuerungs- und Regelungssystemen verbunden, in dem nicht zwischen „Staat“ auf der einen, und „Anderen“ auf der anderen Seite unterschieden wird, sondern vielmehr Formen der Kooperation und Ko-Produktion durch staatliche und private Akteure im Vordergrund stehen. Leitlinien hierzu geben die „Regeln für gutes Regieren“, die auf die Einführung, Umsetzung und Durchsetzung der Elektromobilität angewandt werden können.

Mit dem Begriff Governance ist eine Perspektive auf Staat, Markt und Netzwerke als komplementäre Steuerungsformen impliziert. Daraus folgt, dass der Integration unterschiedlicher Akteure und ihrer Kommunikation untereinander eine große Bedeutung zukommt. Kommunikation und Kooperation zwischen den Akteuren stellen einen wesentlichen Erfolgsfaktor für die Umsetzung elektromobiler Lösungen dar.

Die bisherigen kommunalen Erfahrungen zeigen, dass Elektromobilität als „Türöffner“ geeignet ist, unterschiedliche Akteure aus Wirtschaft, Bürgerschaft, Politik und Verwaltung für das Thema „Mobilität“ an einen Tisch zu bringen. Mit Blick auf die kommunale Ebene kann das Thema in die nachfolgend genannten Themenfeldern bzw. Handlungsschwerpunkten integriert werden:

- „Zukunft gestalten durch gemeinsame Zielvorstellungen
- Problemlösung durch Partnerschaften
- Effiziente Verwaltung und effektive Zusammenarbeit zwischen Rat und Verwaltung
- Strategisches Management und Transparenz
- Zielorientierter Ressourceneinsatz und kommunales Budget
- Innovation fördern, Wissen verankern und Lernen fördern“
(Wegener 2002: 16)

Die Kommunalpolitik sollte frühzeitig als Ideengeber eingebunden werden, sofern es nicht bereits sie war, die die Impulse für ein Vorgehen in Sachen Elektromobilität gegeben hat und weiterhin gibt. Die Kommunalpolitik ist für thematische und inhaltliche Rahmensetzungen in der Kommune verantwortlich und kann das Thema in einem Gesamtzusammenhang verorten. Verschiedene formelle, aber auch informelle Instrumente müssen bzw. können vom Rat politisch legitimiert werden. So beschließt dieser z.B. Bebauungspläne, Stellplatzsatzungen, Verkehrsentwicklungspläne und Nahverkehrspläne.⁵ Diese politische Legitimation erleichtert den handelnden Akteuren, allen voran der Kommunalverwaltung, die Durchführung erforderlicher Maßnahmen zur Einführung der Elektromobilität. Darüber hinaus hat die Kommunalpolitik auch Mitwirkungsmöglichkeiten über Genehmigungsverfahren von Parkhäusern, Aufsichtsratssitze bei Wohnungsbaugesellschaften, kommunalen Unternehmen sowie z.B. Energieversorgungsunternehmen, Verkehrsunternehmen sowie Wirtschaftsförderungsgesellschaften. Nicht zuletzt sollte die Kommunalpolitik die Rolle des Moderators, Koordinators und Steuerers übernehmen.

⁵ Dazu im Einzelnen in Kapitel 4.

>> 4. VOM KONZEPT AUF DIE STRASSE! EIN INSTRUMENTENKOFFER

Dieses Kapitel zeigt auf, wie Elektromobilität im Rahmen kommunaler Tätigkeiten und mit Hilfe ausgewählter Instrumente⁶ vom Konzept in die Praxisanwendung gebracht werden kann. Ausgehend von der Einordnung in Leitbilder und Konzepte bis hin zu konkreten Vereinbarungen zur Umsetzung werden hier kommunale Handlungsmöglichkeiten dargestellt.

In der kommunalen Praxis zeigen sich aktuell unterschiedliche **Herangehensweisen**, mit dem noch relativ jungen Thema Elektromobilität umzugehen und die spezifischen Ausgangs- und Interessenlagen vor Ort zu berücksichtigen. Die Herangehensweisen oder kommunalen Maßnahmenplanungen können grob in drei Gruppen unterschieden werden:

Abwartende Beobachtung

Diese Strategie zeichnet sich durch Interesse der Kommune am Themengebiet aus, ohne aber eigenständige Maßnahmen umzusetzen. Mithin wird die Entwicklung der Elektromobilität als Aufgabe verstanden, die durch Marktakteure wie

Fahrzeughersteller oder Forschungseinrichtungen sowie das Kundenverhalten bestimmt wird. Die Kommune nimmt ihre Aufgaben als Genehmigungsbehörde wahr. Die abwartende Beobachtung bedeutet für Städte und Regionen einen geringen Ressourceneinsatz, die Wahrung der Flexibilität hinsichtlich zukünftiger Handlungsoptionen und gleichzeitig aber den Verzicht auf den Aufbau von aktivem Erfahrungswissen oder den begrenzten Zugang zu innovativen thematischen Netzwerken.

Gezielte Schwerpunktsetzung

Kommunen, die diese Strategie verfolgen, haben ein aktives Interesse, die Entwicklung und Anwendung von spezifischen Maßnahmen zur Einführung von Elektromobilität voranzutreiben. Dieses Interesse kann in Zusammenhang mit ausgewählten kommunalen Problemstellungen wie Klimaschutz oder Verkehrsentwicklung stehen oder beispielsweise in der Förderung von lokalen Wirtschaftskompetenzen liegen. So kann eine Stadt durch die Unterstützung zahlreicher Initiativen auf dem Gebiet der innovativen Stadtlogistik das Ziel verfolgen, die Innenstadt lebenswerter zu gestalten und gleichzeitig wichtiges Know-how für den Logistikstandort aufzubauen. Die Kommune profitiert dabei von einer sehr guten Vernetzung mit vielfältigen Akteuren aus Wirtschaft und Forschung.

⁶ „Instrument“ wird hier als Oberbegriff für das weite Spektrum kommunaler Handlungsmöglichkeiten zur Umsetzung der Elektromobilität verwendet. Gemeint sind sowohl planerische Instrumente mit hohem Abstraktionsgrad auf gesamtstädtischer Ebene wie Stadtentwicklungspläne als auch formelle und informelle (Fach-)Planungen wie beispielsweise Nahverkehrspläne, Bebauungspläne und Klimaschutzkonzepte. Darüber hinaus gehören auch einzelfallbezogene Instrumente in den Instrumentenkoffer wie u.a. der städtebauliche Vertrag, mit dem sich eine Zielsetzung konkret in einem Projekt umsetzen lässt.

Systematische Entwicklung

Die Implementierung von Elektromobilität wird als komplexe Entwicklung begriffen, die einer breiten Einführung, gebündelter Steuerung und begleitender Evaluation der Fortschritte bedarf. Dafür werden Mittel der strategischen Planung, zum Beispiel Masterpläne, eingesetzt. Auf Basis einer umfassenden Bestandsaufnahme unterstützt ein Masterplan die Identifizierung von Handlungserfordernissen und -schwerpunkten für die öffentlichen Aufgabenträger. Entsprechend der Dynamik des Themas sind die Inhalte des Masterplans nicht verbindlich und werden ständig hinsichtlich Umsetzbarkeit und Nutzen evaluiert. Diese Vorgehensweise wird beispielsweise mit dem Masterplan Elektromobilität der Region Frankfurt Rhein-Main praktiziert.

Wenn die Stadt oder Gemeinde – nach Abwägung des kommunalen Nutzens – eine Grundentscheidung für die Elektromobilität getroffen hat und wenn politische Rückendeckung vorhanden ist, stellt sich die Frage der strategischen und instrumentellen Umsetzung. Folgende Schritte sollten dabei im folgenden Verlauf bedacht werden:

>> 4.1 LEITLINIEN FÜR DIE EINBINDUNG VON ELEKTROMOBILITÄT IN KOMMUNALE STRATEGIEN

Eine Kommune, die sich über Einzelprojekte (Stichwort „Bürgermeisterladesäule“) hinaus mit dem Thema Elektromobilität befassen möchte, muss für sich geeignete Schwerpunkte definieren. Diese können leichter benannt werden, wenn die Kommune für sich folgende „Prüffragen“ beantwortet:

- Kann Elektromobilität bzw. können elektromobile Angebote zum Erreichen konkreter Ziele oder zur Lösung kommunaler Probleme beitragen?
- Wie ist das Lösungspotenzial zu bewerten?
- Scheint das potentielle Einsatzfeld im konkreten kommunalen Anwendungsfall Erfolg versprechend zu sein?

Aufbauend auf diesen **Prüffragen** sollten die folgenden Schritte handlungsleitend sein:

1. Elektromobilität in kommunalen Leitbildern

Gezielte kommunale Fördermaßnahmen sind i.d.R. dann am Erfolgsversprechendsten, wenn sie im Zusammenhang mit übergeordneten Zielstellungen der Stadt oder Gemeinde stehen. Im Rahmen kommunaler Leitbilder bieten sich vielfältige Möglichkeiten, generelle stadt- und verkehrspolitische Visionen in Strategien mit konkreten Zielen und Maßnahmen umzuwandeln. Dabei erweitert die Berücksichtigung von Elektromobilität die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen. Insbesondere Leitbilder zu Nachhaltigkeit, zum Klimaschutz oder zur Verkehrsentwicklung können von diesen Möglichkeiten profitieren.

2. Ableitung konkreter Zielstellungen

Alle strategischen Überlegungen einer Kommune sind vor dem Hintergrund der spezifischen Ausgangslage und den örtlichen Rahmenbedingungen – insbesondere auch der personellen und finanziell zur Verfügung stehenden Ressourcen – zu reflektieren und in Zielstellungen zu überführen. Diese strategischen Ziele sollten dann den Ausgangspunkt für die Verankerung der Elektromobilität in der Kommune bilden: Erarbeitet die Kommune zum Beispiel gerade ein kommunales Klimaschutzkonzept, kann die Reduktion

der CO₂-Emissionen ein quantifizierbares Ziel darstellen, das durch die Maßnahme „Verstärkter Einsatz von E-Fahrzeugen“ erreicht werden soll. Wesentlich ist, dass die übergeordneten Ziele, zu deren Verwirklichung die Implementierung der Elektromobilität beitragen soll, explizit definiert, verankert und öffentlich kommuniziert werden. Damit wird sichergestellt, dass Maßnahmen zielgerichtet entwickelt werden und gesellschaftliche Akzeptanz finden.

Ein Beispiel für die Ableitung konkreter Zielstellungen ist der Nahverkehrsplan für die Region Hannover, dessen CO₂-Reduktionsziel von 40 % (bis 2020 gegenüber dem Basisjahr 1990) sich aus dem Verkehrsentwicklungsplan pro Klima der Region Hannover ableitet. Dieser ist wiederum eine „Regionalisierung“ der bundespolitischen Zielsetzung (s. nachfolgender Steckbrief).

>> STECKBRIEF: EINBINDUNG VON ELEKTROMOBILITÄT IN DEN NAHVERKEHRSPLAN DER REGION HANNOVER

AUSGANGSLAGE

Als Ergebnis des Klimaschutzjahres 2008 wurde 2009 das Klimaschutzrahmenprogramm der Region Hannover verabschiedet. Darin setzt sich die Region Hannover das Ziel, das von der Bundesregierung formulierte Ziel der 40-prozentigen CO₂-Reduktion bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu 1990 in der Region zu erreichen. Im Abschnitt Mobilität des Klimaschutzrahmenprogramms wird festgestellt, dass ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet und umgesetzt werden soll, um die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu reduzieren. Anhand der CO₂-Gesamtbilanz der Region Hannover wurde für den Verkehrssektor ein Anteil von 21 % an den gesamten CO₂-Emissionen ermittelt, davon werden 84 % vom motorisierten Individualverkehr erzeugt. Der „VEP [Verkehrsentwicklungsplan] pro Klima“ der Region Hannover entwickelt Handlungsansätze, die in der Kompetenz der Region Hannover liegen, zur Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen.

ZIELE

Im Nahverkehrsplan (NVP) der Region Hannover werden unterschiedliche Anforderungen und Entwicklungen strategisch miteinander verbunden. Berücksichtigung finden dabei die Träger des Umweltverbunds, Aspekte der demographischen Veränderungen und Zusammenhänge mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung. Dabei verfolgt die Region Hannover folgende Ziele:

1. Der „VEP pro Klima“ der Region Hannover dient dem Nahverkehrsplan als strategischer Überbau. Kernziel innerhalb des Plans ist die Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 40 % bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Basisjahr 1990. Dieses Ziel soll im NVP aufgegriffen und konkretisiert werden.
2. Fahrgastbelange sollen in den Vordergrund rücken und Gender-Aspekte Berücksichtigung finden (u.a. die Barrierefreiheit im ÖPNV).
3. Einführung einer ausgewogenen Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsmitteln, wobei der schienengebundene Nahverkehr eine Leitlinienfunktion für die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung hat.
4. Die Sicherstellung von regionsübergreifenden Angeboten.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Neben dem „klassischen“ elektrischen ÖPNV mit Stadtbahnen und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – d.h. Regionalzüge sowie S-Bahnen – soll die Elektromobilität zukünftig hauptsächlich im Busverkehr eine Rolle spielen: Nach dem beschlossenen „VEP pro Klima“ erfolgt die Umstellung der Stadtbusflotte auf moderne Technologien, z. Zt. sind dies Hybridbusse. Perspektivisch ist auch der Einsatz von Elektrobussen denkbar (NVP 2014; 6).

Direkte Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Die Stadtbusflotte des kommunalen Verkehrsunternehmens der Stadt Hannover „üstra“ wird im Rahmen anstehender **Fahrzeugneubeschaffungen** sukzessive auf Hybridbusse umgestellt. Darüber hinaus sollen erste Erfahrungen mit dem Einsatz von Elektrobussen gesammelt werden. Dafür ist ein Testbetrieb vorgesehen. Innerhalb des Schaufensters Elektromobilität wird für die **Einrichtung von Ladeinfrastruktur an ÖV-Haltestellen** sowie die Bereitstellung entsprechender Stellplätze (P+R/B+R) bereits ein Konzept entwickelt.

Flankierende Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Mit der Umsetzung einer **multimodalen Mobilitätskarte** wird die Kundenbindungsstrategie weiterentwickelt werden. Alternative Mobilitätsformen bspw. in Form von Carsharing finden in der Erarbeitung eines Masterplans Berücksichtigung.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Die Umstellung auf „grünen Strom“ aus regenerativen Energien für den SPNV- und Stadtbahnbetrieb kann die CO₂-Bilanz der Region Hannover erheblich verbessern. Doch besteht beim Aufgabenträger (bisher) wenig Interesse daran, für das Bestellen von Ökostrom die höheren Kosten auch zu tragen.

Strategisch ist es sinnvoll, das ÖPNV-System auf einem hohen Niveau der Umweltverträglichkeit zu halten. Soll der ÖPNV seine diesbezügliche Vorreiterrolle halten oder ausbauen, müssen Investitionen getätigt werden. Unterbleiben diese, stellt man zumindest in den Ballungsräumen mittelfristig den ÖPNV in Frage.

Bei der Busflotte im Stadtverkehr der üstra können heute ca. 25 % der CO₂-Emissionen durch die Umstellung auf Hybridtechnologie gegenüber herkömmlichen Dieselnissen eingespart werden.

>>



Abbildung 14: Neben der elektrischen Stadtbahn wird in Hannover auch der Einsatz von Hybridfahrzeugen vorangetrieben
Quelle: Jürgen Gies

Auch der Einsatz von Ökostrom hat in der Bilanz sehr große Wirkungen. Es ist damit zu rechnen, dass der Benzinpreis in Zukunft deutlich ansteigen wird, was einen zusätzlichen Verlagerungseffekt auf den Umweltverbund bewirken und die Akzeptanz von Ökostrom erhöhen wird.

TIPPS ZUM WEITERLESEN

Entwurf Nahverkehrsplan 2014
(der Beschluss wird für das Frühjahr 2015 nach Beendigung des formellen Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahrens angestrebt)

(<http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Der-Nahverkehrsplan2/Entwurf-Nahverkehrsplan-2014>)

VEP pro Klima

(<http://www.hannover.de/Media/01-DATA-Neu/Downloads/Region-Hannover/RH-Struktur-2007/Wirtschaft-Mobilit%C3%A4t/%C3%96PNV/Verkehrsentwicklungsplan-%22proKlima%22-der-Region-Hannover>)

ANSPRECHPARTNER

Dipl.-Ing. Klaus Geschwinder
und

Dipl.-Geogr. Melanie Schulz

Region Hannover

Fachbereich Verkehr (Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement)

klaus.geschwinder@region-hannover.de
melanie.schulz@region-hannover.de

<<

3. Verankerung in der Verwaltung

Grundsätzlich kann festgehalten werden: Je breiter die Mitwirkung unterschiedlicher Akteure ist, desto besser ist die kommunale Förderstrategie umzusetzen. Neben einer breiten Mitwirkung der politischen Gremien und verschiedenen Marktakteure ist das Thema Elektromobilität möglichst nicht nur in einzelnen Fachbereichen, sondern breit in der Verwaltung zu verankern. Dieses kann auch verhindern, dass Elektromobilität als neue „Zusatzaufgabe“ für Einzelne verstanden wird. Stattdessen sind alle aufgerufen, die Elektromobilität im Rahmen ihrer angestammten Zuständigkeiten mitzudenken. Beschäftigen sich die kommunalen Mitarbeiter zum Beispiel ohnehin mit der Realisierung von Carsharing-Angeboten, kann in diesem Zusammenhang auch über die Einführung von E-Carsharing nachgedacht werden; will eine Stadt oder Gemeinde die Nahmobilität vor Ort stärken, kann sie gleichzeitig Pedelecs und das E-Bike-Pendeln fördern.

4. Räumlicher und zeitlicher Bezug

Darüber hinaus ist der räumliche und zeitliche Bezug der Maßnahmen zu bestimmen. Da Ziele wie Luftreinhaltung oder auch die Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie nicht allein lokal zu beeinflussen sind, ist es sinnvoll, im Rahmen kommunaler Zusammenarbeit Förderstrategien auf regionaler Ebene aufzustellen. Auch um möglichst viele Akteure für eine wirksame Umsetzung der

Maßnahmen einzubinden. Der Zeitpunkt der Ausarbeitung bzw. des Beschlusses der Strategie kann ebenfalls Einfluss auf die Umsetzung nehmen. So definiert beispielsweise die Neuerstellung eines Verkehrsentwicklungsplans die Rahmenbedingungen der kommunalen Verkehrspolitik für die nächsten Jahre. Die Neuerstellung von Plänen oder Konzepten bietet Zeitfenster zur Verankerung von Elektromobilität. Sind die Maßnahmen dort definiert, gelten sie für die kommenden Jahre.

5. Kommunikation nach außen

In Hinblick auf die Kommunikation nach außen ist über eine spezifische „Ansprechestrategie“ nachzudenken. Das Thema Elektromobilität sollte entsprechend seiner Verankerung kommuniziert werden. Wird es zum Beispiel im Zuge einer Nachhaltigkeitsstrategie eingeführt, sollte auch den Nachhaltigkeitsaspekten der Elektromobilität nachgegangen werden; wird eine Innovationsstrategie verfolgt, sollte das innovative Moment der Elektromobilität im Zentrum stehen. Eine eigenständige Exponierung des Themas Elektromobilität dagegen ist manchmal hilfreich, kann aber auch hinderlich für die Einführung sein – etwa dann, wenn die mit der Einführung verfolgten übergeordneten Zielstellungen nicht offensichtlich sind. Eine gut gewählte Ansprache kann zu einer breiteren Rückendeckung für die Umsetzung der Maßnahmen führen.

6. Technologieentwicklung

Aufgrund der dynamischen Fortentwicklung des noch vergleichsweise jungen Themas sind Anpassungsfähigkeit und Flexibilität hinsichtlich der zukünftigen Handlungsmöglichkeiten wichtige Kriterien zur Überprüfung der kommunalen Konzepte. Aus heutiger Sicht sind nicht alle Innovationen in der Antriebs- oder Ladetechnologie absehbar. Das gilt auch für das künftige Verhalten der Marktnutzer. Dieses ist bei Systementscheidungen, mit denen langfristige Ressourcenbindungen einhergehen, mitzudenken. Später gesetzte Ziele sind häufig nur systemimmanent und pfadabhängig verfolgbar. Hier sollte versucht werden, Handlungsoptionen und -spielräume offen zu lassen. Eine Möglichkeit, in gewissem Umfang technologieoffen zu bleiben, können modulare Planungen oder das Planen in Teilprojekten bieten.

>> 4.2 INTEGRATION IN ÜBERGEORDNETE KONZEPTE

Pläne und Konzepte in der kommunalen Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltpolitik wie etwa der Verkehrsentwicklungsplan (VEP), der Nahverkehrsplan (NVP) sowie das kommunale Klimaschutzkonzept bieten vielerlei Ansatzpunkte, Ziele zu konkretisieren und Maßnahmen zur Einführung der Elektromobilität zu verankern. Elektromobilität kann dabei vielseitig in den Bereichen ÖPNV, Car- und Bikesharing, Radschnellwege, Mobilitätsmanagement, Stellplatzanlagen, Ladeinfrastruktur, Wirtschaftsverkehr usw. eingeführt werden. Im Folgenden werden die entsprechenden **Handlungsansätze aus dem Instrumentenkoffer** vorgestellt und durch ausgewählte Beispiele veranschaulicht.

4.2.1 Stadtentwicklungskonzept

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: gesamte Kommune oder Teilbereiche
- Geltungsdauer nach Aufstellung: wird im Plan selbst festgelegt

In einem Stadtentwicklungskonzept (SEK) sollen die langfristigen Handlungsschwerpunkte einer Kommune hinsichtlich ihrer Entwicklungsziele bestimmt werden. Dabei werden im Aufstellungsprozess Entwicklungspotenziale und prioritäre Handlungsfelder fachübergreifend bestimmt. Es sollen so einerseits räumliche, andererseits sachliche Schwerpunktbereiche ermittelt werden, die bewertet und gegebenenfalls in konzeptionelle Maßnahmen überführt werden. Fachliche Themenkomplexe umfassen beispielsweise das Wohnen, die gewerbliche Entwicklung oder den Verkehr. In einem integrierten SEK werden unterschiedliche Fachkonzepte zu einem aufeinander abgestimmten Gesamtkonzept zusammengeführt.

Im Zuge des integrierten Aufstellungsverfahrens kann in einem Stadtentwicklungskonzept bereits in der frühen Planungsphase die Frage der Infrastrukturbereitstellung und der Vorrangrechte für Elektromobilität in der Abstimmung gegen konkurrierende Interessen abgewogen werden. Im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungsplanung lassen sich daher Belange der elektromobilitätsspezifischen Infrastrukturen und deren räumlicher Organisation zur Erreichung von Emissionszielen sowie Fragen der Elektromobilität als Baustein von Inter- und Multimodalität besonders gut mit anderen Fachplanungen abstimmen.

Auf diesem Weg kann in diesem Verfahren eine Interessenkollision zu einem fortgeschrittenen Planungszeitpunkt vermieden werden. Bei Einbezug in diese Planabstimmungen kann die Integration der Maßnahmen zur Förderung von Elektromobilität in andere Verkehrskonzepte gewährleistet werden. Aufgrund der Form- und Gestaltungsfreiheit des SEK können hier sämtliche denkbaren Maßnahmen einfließen.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Als Maßnahmen zur Einhaltung von Umweltzielen oder in Abstimmung mit den Zielen der Mobilität können Vorranggebiete für Elektromobilität ausgewiesen werden.
- Über die Planinhalte des SEK kann die räumliche Organisation von Ladesäulen und anderer Ladeinfrastruktur geregelt werden.
- Konzeption von Umsteigepunkten zur Ermöglichung von Inter- und Multimodalität.

Spezialfall: Quartiersrahmenplan

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss
- Räumlicher Geltungsbereich: Quartier
- Geltungsdauer nach Aufstellung: abhängig vom Planinhalt/kann im Plan selbst festgelegt werden

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte können auch teilräumliche und fachlich fokussierte Pläne sein. Ein solcher ist der Quartiersrahmenplan. Diese sehr flexiblen Teilbereichspläne sind insbesondere einsetzbar, um Inhalte von größeren Maßstäben, wie etwa aus einem übergeordneten Masterplan, in die konkreten räumlichen Gegebenheiten eines Quartiers einzubringen. Er kann z.B. bei der Entwicklung von Konversionsflächen eingesetzt werden. Das Aufstellungsverfahren für Rahmenpläne ist nicht standardisiert, wird jedoch häufig von der kommunalen Politik und Verwaltung unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Der Aufstellung kann ein städtebaulicher Wettbewerb vorangestellt werden.

Der städtebauliche Rahmenplan kann in seiner Konzeption Elektromobilität in folgender Hinsicht berücksichtigen:

- Leitbilder und Ziele (bspw. Klimaanpassung, Verkehrskonzeptionen, Förderung von Elektromobilität ...)
- Gestaltungsalternativen der Infrastruktur für Elektromobilität
- Beschreibung des Ist-Zustandes (Mängel und Potenziale)
- Maßnahmenkonzepte
- Darstellung der Auswirkungen geplanter Maßnahmen

Im Zuge der spezifischen inhaltlichen Ausgestaltung ist eine Förderung von Elektromobilität zu Umwelt-, Wirtschafts- oder Verkehrszwecken möglich. Diese können hier als konkrete Maßnahmen verortet werden.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Konzepte für die Ladeinfrastruktur
- Verkehrskonzepte und Vorranggebiete auf Quartiersebene
- Parkraumkonzepte für Elektrofahrzeuge
- Konzeption von Umsteigepunkten zur Ermöglichung von Inter- und Multimodalität.

>> STECKBRIEF: INTEGRIERTE STRATEGIE FÜR KONVERSIONSFLÄCHEN „BLUE CITY MANNHEIM“

AUSGANGSLAGE

Mit der Konversion von rund 510 ha ehemaliger Militärf Flächen ergreift die Stadt Mannheim die Chance, Lösungen für wichtige Zukunftsthemen wie Neue Mobilität, Energieeffizienz oder Smart Grids zu entwickeln. Unter dem Titel „Blue City Mannheim“ werden Leitideen für eine integrierte, flächenbezogene Gesamtstrategie formuliert.

Der Schwerpunkt des Gesamtkonzeptes „Blue City Mannheim“ liegt auf der Ableitung konkreter Maßnahmen, die in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden sollen. Die Maßnahmen wurden mit den strategischen Zielen (s.o.) der Stadt Mannheim abgestimmt. Zu den drei **übergeordneten Maßnahmen** zählen

- Masterplan Ladeinfrastruktur (flächendenkendes Konzept mit integrierten Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge)
- Masterplan Green Logistik (Einsatz von E-Fahrzeuge im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr)
- Masterplan „Blue Village Franklin“ (s.u.)

Alle Projekte werden durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung der Akteure begleitet.

ZIELE

Einen Rahmen für den Einsatz von Elektromobilität stellt die Klimaschutzkonzeption 2020 dar, die eine CO₂-Reduktion um 40 Prozent bis 2040 vorsieht. Neben dem Thema Verkehrsvermeidung (Carsharing), Verlagerung zum Umweltverbund (E-Busse, Straßenbahn) wird Elektromobilität als ein zentraler Punkt bei der Reduktion der Emissionen angesehen.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Für die Konversionsfläche „Blue Village Franklin“ wurde vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Strategie und Zielstellung ein eigener **Rahmenplan** entwickelt und politisch beschlossen. Dieser ermöglicht eine strategische gesamthafte Flächenentwicklung und gewährleistet, dass die gesamtstädtischen Zielsetzungen zur Elektromobilität bei konkreten Flächenverhandlungen beachtet werden. Gleichzeitig wird durch den Rahmenplan die verwaltungsseitige Bindung an strategische Vorgaben sichergestellt.

Im konkreten Fall des Vorhabens „Blue Village Franklin“ stellt der Rahmenplan eine Zwischenebene zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan dar und enthält Zielvorstellungen hinsichtlich der Nutzung von Elektromobilität oder des Aufbaus von Smart Grids.

Für die konkrete Umsetzung von Ladeinfrastruktur und anderer Vorhaben im Quartier sollen **Instrumente wie privatrechtliche und städtebauliche Verträge oder Bebauungspläne** zum Einsatz kommen. Seitens der Stadt wird auch die Errichtung von sogenannten Leuchtturmprojekten mit Vorbildcharakter überlegt.

Der Fachbereich Wirtschafts- und Strukturförderung übernimmt die **Koordinierungsfunktion für Elektromobilität** unter Einbindung einer Vielzahl von Akteuren aus Verwaltung und Wirtschaft. Dabei spielt insbesondere das Konversionsbüro als 100-prozentige Tochter der Stadt eine besondere Rolle, um die Inhalte der Strategie „Blue City Mannheim“ in den Konversionsprozess systematisch einzuspielen.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Die **unsichere Entwicklung der Elektromobilität** stellt ein Hemmnis, insbesondere bei Vertragsverhandlungen mit Investoren, dar. Elektromobilitätsspezifische Inhalte werden aufgrund der hohen Anschaffungskosten eines E-Pkw oder des Fehlens von geeigneten Fahrzeugen für die Umrüstung im E-Wirtschaftsverkehr nicht berücksichtigt und umgangen.



Abbildung 15: Einzelprojekte der Strategie „Blue City Mannheim“.

Quelle: Clustermanager Energie, Umwelt, Mobilität und Logistik Mannheim

Hinzu kommt, dass das Angebot an zur Verfügung stehenden **Planungsinstrumenten der Stadtentwicklung** noch zu wenig Spielraum für die Einführung von Elektromobilität zulässt. Insbesondere das spätere Nutzungsverhalten der Bewohner eines mit Elektromobilitätsangeboten ausgestatteten Stadtteils lässt sich mit städtebaulichen Verträgen nicht steuern.

- >> Die Stadt Mannheim begreift die großen Konversionsflächen im Stadtgebiet als Gelegenheit, sich aktiv mit Zukunftsthemen auseinanderzusetzen. Ausgehend von einer grundsätzlichen Strategie werden für die einzelnen Gebiete Schwerpunkte unter Einbeziehung der Anwendungsmöglichkeiten von Elektromobilität entwickelt.

TIPPS ZUM WEITERLESEN

Studien „Blue City Mannheim“ und „Blue Village Franklin“
<http://www.konversion-mannheim.de/>

ANSPRECHPARTNER

Georg Pins

Stadt Mannheim

Fachbereich für Wirtschafts- und
Strukturförderung

Cluster Energie, Umwelt, Mobilität,
Logistik

Rathaus E5
68159 Mannheim

georg.pins@mannheim.de

4.2.2 Klimaschutzkonzept/-plan

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: meist das gesamte Gemeindegebiet
- Geltungsdauer nach Aufstellung: circa zehn bis 15 Jahre

Klimaschutzkonzepte (KSK) oder Klimaschutzpläne⁷ werden aufgestellt, um klimaschutzbezogene Maßnahmen der Gemeinde oder anderer Akteure im Gemeindegebiet zu koordinieren. Sie haben das Ziel maßgeschneiderte, strategische Entscheidungsgrundlagen und Planungshilfen für Klimaschutzanstrengungen zu liefern.⁸ In KSK werden

die kommunalen Klimaschutzziele, Monitoring- und/oder Controllingkonzepte für deren Umsetzung festgeschrieben und, ausgehend von einer Bestands- und Potenzialanalyse, mitsamt einem definierten Maßnahmenkatalog entwickelt. Im Anschluss daran erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen. In bestimmten Fällen kann es sich anbieten, den Fokus bewusst nur auf einen bestimmten, klar abgegrenzten Bereich zu richten. Mit einem Teilkonzept zu Mobilität beispielsweise können bei gebündelten Ressourcen gute Ergebnisse erzielt werden. Ein wichtiges Handlungsfeld von KSK ist häufig die Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Diese lässt sich – neben klug eingesetzten technologischen Innovationen – erreichen durch (Lambrecht 2013: 59):

- die Vermeidung von (motorisierten) Fahrten,
- Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und/oder
- effizientere Verkehrsmittelnutzung (Auslastung, Fahrverhalten).

⁷ Es gibt keine scharfe begriffliche Trennung zwischen einem Klimaschutzplan und einem Klimaschutzkonzept. Die Begriffe werden z.T. synonym verwendet, z.T. wird der Plan aber auch als Teil des Konzeptes auf der Umsetzungsebene verstanden. Das Wort „Klimaschutzplan“ ist allein in § 6 Klimaschutzgesetz NRW normiert; dort geht es allerdings um einen Plan auf Landesebene.

⁸ Eine Vielzahl von Klimaschutzkonzepten in Deutschland wird mit Bundesmitteln gefördert, wie etwa das sog. Integrierte Klimaschutzkonzept. Diese Förderung ist seit 2008 Bestandteil der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Inhalt und Verfahren werden durch die Förderbedingungen festgelegt.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Die Senkung des CO₂ Ausstoßes kann durch den gezielten Einsatz von E-Fahrzeugen in kommunalen und ÖV-Flotten erreicht werden.
- Maßnahmen zur Veränderung des Modal Split: Ersatz von Fahrten mit fossilen Antriebstechnologien hin zu Fahrten mit elektrischen Antrieben
- Gemäß der Kommunalrichtlinie 2015/2016 besteht im Rahmen der fachlich-inhaltlichen Unterstützung bei der Umsetzung von Klimaschutzkonzepten die Möglichkeit für den Klimaschutzmanager, einen Zuschuss zur Umsetzung einer ausgewählten Klimaschutzmaßnahme zu beantragen. Im Regelfall umfasst dieser nicht rückzahlbare Zuschuss bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben (max. 200.000 Euro). Zuwendungsfähig ist dabei vor allem auch die Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf Elektromobilität durch Beschaffung von E-Bikes, Pedelecs, Elektrolastenfahrräder, Elektrofahrzeuge oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (vgl. Merkblatt Förderung einer Stelle für Klimaschutzmanagement vom Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit).

>> STECKBRIEF: EINBINDUNG DER ELEKTROMOBILITÄT IN DAS KLIMASCHUTZKONZEPT OFFENBURG

AUSGANGSLAGE

Um den Herausforderungen des Klimawandels und der Energiewende gerecht zu werden, hat der Gemeinderat der Stadt Offenburg ein Klimaschutzkonzept beschlossen, mit dem das vielfältige Engagement der Stadt Offenburg unter einem Dach gebündelt und weiter entwickelt werden kann.

ZIELE

Der CO₂-Ausstoß eines jeden Bürgers soll bis 2050 um 80 % auf ca. zwei Tonnen pro Jahr zurückgehen. Dabei wird E-Mobilität gezielt in jenen Bereichen gefördert, in denen für die Stadt positive Klimawirkungen zu erwarten sind. Das Klimaschutzkonzept bietet den geeigneten Rahmen, die Aktivitäten der Stadt Offenburg im Bereich Elektromobilität zu bündeln.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Die Erstellung des Konzeptes wurde in einem breit angelegten Prozess unter Begleitung der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH und der Ortenauer Energieagentur erarbeitet

und durch das Bundesumweltministerium gefördert. Zur Einbindung der Bürger wurde bei der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes auf verschiedene Instrumente wie den Klimaschutz-Beirat und Akteursgespräche gesetzt.

Für die Durchführung der Klimaschutzmaßnahmen in den Jahren 2014 und 2015 stehen insgesamt fast fünf Millionen Euro an Haushaltsmitteln zur Verfügung. Für die Umsetzung von elektromobilen Projekten (Hybridbusse im Schlüsselbusverkehr, Pedelec-Verleih, kostenlose Ladestation für Pedelecs, Elektrodienstwagen bei der Stadtverwaltung, Ecomobil-Fachkongress) beteiligt sich die Stadt Offenburg zudem an der Landesinitiative E-Mobilität und am Projekt „Modellstadt E-Mobilität“.

Aus dem Klimaschutzkonzept wurden 73 Maßnahmen entwickelt. Davon wurden für 2012/2013 seitens der Verwaltung 41 Maßnahmen in einem ersten Aktionsplan priorisiert. Derzeit wird der zweite Aktionsplan 2014/2015 umgesetzt. Für den Bereich Mobilität sind folgende Schwerpunkte vorgesehen:

- Ausbau der E-Mobilität im Rahmen des Programms „Modellstadt E-Mobilität“ (s.u.)
- Einrichtung einer Mobilitätszentrale
- Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes
- Stärkung der Nahmobilität (Einrichtung von Mobilitätsstationen)

>> Die Maßnahmen der Förderung von Elektromobilität im Zuge des Klimaschutzkonzeptes umfassen die Einrichtung von öffentlichen Ladestationen für E-Autos und Pedelecs sowie den Einsatz von E-Fahrzeugen. So soll Elektromobilität bei Dienstfahrten der Kommunalverwaltung, im Carsharing, Bikesharing und im lokalen Busverkehr Anwendung finden. Es erfolgte die Anschaffung von zwei Hybrid-Bussen für den Stadtverkehr. Der grenzüberschreitende Flottenversuch Crome (Elsass/Baden) wurde unter Einbezug von Elektrofahrzeugen aus dem städtischen Fuhrpark abgeschlossen.

Die beabsichtigte Schaffung von Mobilitätsstationen (u.a. mit E-Carsharing, Pedelec-Mietsystem-Stellplätzen) soll durch **Festsetzungen von geeigneten Flächen mit besonderer Zweckbestimmung in Bebauungsplänen** erfolgen. In diesem Zusammenhang ist auch die Einführung einer Mobilitätskarte, mit der verschiedene Verkehrsträger einfacher genutzt werden können, geplant. Dafür werden Vereinbarungen mit den Dienstleistern wie z.B. „Stadtmobil Südbaden“ und „nextbike“ getroffen. Langfristig soll als weiteres Projekt ein Warenliederservice und ein City-Logistik-Konzept basierend auf E-Fahrzeugen umgesetzt werden.

Elektromobilität ist Teil der laufenden Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Offenburg. So wird das Thema zum Beispiel

durch Fahrradtests mit Pedelecs, den Fachkongress Ecomobil oder Themenschwerpunkte auf der Oberrheinmesse aufgegriffen.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Aus kommunaler Sicht stehen haushaltsbedingt nur **begrenzte finanzielle Ressourcen** zur Einrichtung von Ladestationen sowie zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen zur Verfügung. Die Förderung der Elektromobilität steht in Konkurrenz zu anderen wichtigen kommunalpolitischen Vorhaben, wie Investitionen in Schulen, Kindergärten, Kultur- und soziale Einrichtungen, städtebauliche Entwicklungen, Straßenbau oder Radverkehrsförderung.

Inhaltliche Bezüge zu den oben genannten kommunalen Aufgaben erleichtern die Umsetzung von elektromobilen Lösungen. Auch weitere Unterstützung durch die regionalen Energieversorger oder Landesministerien sollte eingeholt werden. Zur effektiven Förderung der Elektromobilität in einer Kommune sollte eine Stelle mit mindestens 50 % der Regelarbeitszeit bereitgestellt werden.



Abbildung 16: Gekennzeichnete E-Park- und Ladeplatz in einem Offenburger Parkhaus

Quelle: Stadt Offenburg, Mathias Kassel

TIPPS ZUM WEITERLESEN

www.offenburg-klimaschutz.de

<http://kommunen.klimaschutz.de/projekte/projekte-von-a-bis-z/klimaschutz-konzepte.html>

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative:
Merkblatt Förderung einer Stelle für Klimaschutzmanagement

NRW: Leitfaden für die Erstellung eines Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzepts

ANSPRECHPARTNER

Mathias Kassel

Stadt Offenburg,
Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Technisches Rathaus, Verkehrsplanung

Wilhelmstraße 12
77654 Offenburg

mathias.kassel@offenburg.de

4.2.3 Verkehrsentwicklungsplan

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: meist das gesamte Gemeindegebiet
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unterschiedlich, in der Regel zehn bis 15 Jahre

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein freiwilliger Plan, der ein Leitbild für die Verkehrsentwicklung in Städten vorgibt. Es existieren keine verbindlichen Gestaltungsstandards.⁹ Allerdings verlangen die Fördermittelgeber Bund und Länder vom Antragsteller die Einbindung des jeweiligen Projekts in ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept, soll das Investitionsvorhaben aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bzw. durch Programme der Länder finanziell unterstützt werden. Qualität und Aktualität des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts werden dabei jedoch nicht genauer definiert. Da der VEP Maßnahmen in vielen Handlungsfeldern der Kommune vorsehen kann, ist zu empfehlen, ihn ressortüber-

greifend und integrativ anzulegen. In den meisten Fällen berücksichtigt der VEP die verschiedenen gemeindegebietsumfassenden Aspekte des Verkehrs (Verkehrsarten, -mittel, -formen, -ebenen und deren Finanzierung). Auch den verkehrlichen Belangen bei der Entwicklung von neuen Wohnquartieren kann in einem VEP Rechnung getragen werden. So ist das Ziel einiger Konzepte, autoarme, ggf. sogar autofreie Quartiere zu entwickeln.

Festgeschrieben werden können vor allem

- verkehrslenkende, verkehrstechnische sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen,
- verkehrsinfrastrukturelle und -organisatorische Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV ebenso wie
- die Möglichkeiten der Verringerung des Stellplatzbedarfs durch alternative Maßnahmen.

Im Rahmen der Umsetzung von Zielsetzungen wie Nachhaltigkeit im Verkehr und Verringerung der Verkehrsbelastungen können Maßnahmen der Elektromobilität herangezogen werden.

⁹ Siehe aber FGSV-Hinweise und SUMP-Empfehlung.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Das Verkehrsentwicklungskonzept kann im Sinne der Verkehrsgestaltung auf Angebote elektromobiler Fahrzeuge zurückgreifen.
- Zielwerte zum Modal Split im ÖPNV und zum innerstädtischen motorisierten Individualverkehr (MIV) können festgelegt werden.
- Die Erhöhung des Radwegeanteils kann angestrebt werden, die eine weitere Verbreitung von Pedelecs bei Pendlerverkehren fördern kann. Das im Gesetzgebungsverfahren befindliche EmoG ermöglicht ab 2015 z.B. in Luftkurorten, Erholungsgebieten und Wohngebieten, die Busspurmitbenutzung und Zufahrtsbeschränkungen für Elektrofahrzeuge aufzuheben und im VEP zu berücksichtigen.

>> STECKBRIEF: EINBINDUNG DER ELEKTROMOBILITÄT IN DEN VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN AACHEN

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Aachen erstellt derzeit einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP), der die im Masterplan 2030 der Stadt Aachen getroffenen Zielaussagen zur Entwicklung der Mobilität detaillieren und ergänzen soll. Der VEP soll dazu beitragen, die Lebensqualität in Aachen zu verbessern.

ZIELE

Der VEP orientiert sich an den folgenden sechs Oberzielen:

- Zunahme der Wegelängen vermeiden
- Erreichbarkeit sichern
- Effizienz und Qualität des Verkehrssystems verbessern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Lärm und Schadstoffe verringern
- Bezahlbarkeit der Mobilität sichern

ANKNÜPFUNGSPUNKTE ELEKTROMOBILITÄT

Der VEP enthält drei Bausteine mit unterschiedlichen Zeithorizonten:

1) Vision Mobilität 2050 „Elektromobilität wird in Aachen entwickelt und genutzt“

Die Vision Mobilität 2050 wurde im Mobilitätsausschuss der Stadt beschlossen. Dieser wird von einer Geschäftsführerin geleitet und ist mit 30 sachkundigen Bürgern unterschiedlichen politischen Hintergrunds besetzt. Die Vision sieht Aachen als ein europäisches Kompetenzzentrum für Elektromobilität: Als einer der ersten Städte in Deutschland hat Aachen einen „**elektromobilen Mobilitätsverbund**“ geschaffen. Die Verkehrsmittel des ÖPNV und des Individualverkehrs kommen vollständig ohne fossile Kraftstoffe aus, viele Pedelecs haben konventionelle Kfz auf der Kurzstrecke ersetzt. Da Elektromobilität einfach zu nutzen und attraktiv ist, wurde das von der EU formulierte Ziel der emissionsfreien Mobilität in Stadtgebieten bereits vor 2050 erreicht. Die benötigte Energie wird klimaneutral hergestellt. Damit steht die Stadt an der Spitze der deutschen Großstädte in Bezug auf niedrigen Energieverbrauch für Mobilität.

Auch in der Fahrzeugentwicklung und Forschung hat Aachen eine Vorreiterrolle für alternative Antriebe eingenommen. Die Stadtverwaltung richtet ihr Verwaltungshandeln auf die Förderung der Elektromobilität aus und dient als Vorbild für andere große öffentliche und private Organisationen in der Region.

2) Mobilitätsstrategie 2030

Das Thema Mobilität ist innerhalb des Masterplans Aachen 2030 als ein wichtiges Handlungsfeld verankert und stellt somit eine Etappe auf dem Weg zur „Vision 2050“ dar. Mittelfristig sollen im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 folgende Kernelemente aufgegriffen werden:

- Aufbauen auf existierenden Plänen und Strategien (u.a. Nahverkehrsplan, Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan sowie Strategiepapier E-Mobilität)
- Förderung der Interdisziplinarität und Intermodalität.

Eine Strategie für die ganze Stadt: Kooperation mit der Städtereion. Ein integrierter Ansatz bindet begleitend eine Vielzahl an Akteuren mit unterschiedlichsten Funktionen in den Prozess mit ein: Experten sollen Empfehlungen aussprechen, Bewohner geben Anregungen und Feedback, Verwaltung, Politik und Institutionen vereinbaren gemeinsame Strategien. Dabei sichert eine externe Moderation die Transparenz und Fairness während des ganzen Prozesses.

3) Handlungsprogramm „Mobilität 2018“

Aufbauend auf der Mobilitätsstrategie 2030 erfolgt die Aufstellung eines Handlungsprogramms mit konkreten Maßnahmen.

Bisher liegt der Schwerpunkt auf der Entwicklung strategischer Pläne – eine Umsetzung in verbindliche Instrumente steht größtenteils noch aus. Für die Zukunft angedacht ist die Berücksichtigung von Voraussetzungen für die Elektromobilität (Lademöglichkeiten) im **Bebauungsplan für das Neubaugebiet „Richtericher Dell“** sowie in weiteren **Einzelbauvorhaben im Rahmen der Baugenehmigungen**.

Die Umsetzung der Ziele des VEP ist in Teilen bereits heute erfolgt. Bisher wurden **Genehmigungen von Elektroladestationen und Pedelec-Verleihstationen als Sondernutzungen im öffentlichen Straßenraum** erteilt.

Weitere angestrebte Maßnahmen umfassen die **Spezifizierung von Emissionszielen in der Fahrzeugflotte des ÖPNV** im Rahmen des **Nahverkehrsplanes** sowie den Ausbau von **Schnellradwegen** im Rahmen des Maßnahmenplanes Radverkehr. >>

>> FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Das ursprünglich im Masterplan vorgesehene Kernprojekt „Einführung der Campusbahn“ für einen elektromobilen Mobilitätsverbund ist im Rahmen eines **Bürgerentscheides** vor allem aus Kostengründen abgelehnt worden.

Auch die Wahl und Anwendung wirksamer **Instrumente der Bauleitplanung** zur Umsetzung von Maßnahmen verlief nicht ohne Schwierigkeiten: Im Zuge der Neuplanung „Richtericher Dell“ zeigte sich, dass die Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur oder innovativen Mobilitätsangeboten im Bebauungsplan nicht ohne Weiteres möglich ist. So können zwar Verkehrsflächen mit näher bestimmter Zwecksetzung oder Abstellanlagen in der Bauleitplanung festgelegt werden. Aussagen über die Art der Ladeinfrastruktur oder Betreibermodelle für Mobilitätsdienstleistungen sind jedoch nicht möglich.

Die Orientierung des VEP an den **nationalen und europäischen Zielvorgaben zur Reduzierung der CO₂-Emissionen** erleichtert die Argumentation, Ziele vor Ort durchzusetzen. Gleichzeitig zeigen die Erfahrungen mit der Campusbahn, dass eine breite Beteiligung der Bevölkerung unbedingt erforderlich ist.



Abbildung 17: Bürgerbeteiligung im Prozess der Aufstellung des VEP Aachen

Quelle: Jens Stachowitz

Elektromobilität sollte im Vergleich zu anderen Themen im VEP angemessen gewichtet sein. Die **Konzentration auf ausgesuchte Themen und Maßnahmen** mit starken Partnern vor Ort ist hilfreich. In Aachen wird neben der Umstellung auf Elektrobusse auch das „Gewinnerthema“ Elektrofahräder berücksichtigt. Es ist zudem eine enge Vernetzung von Elektromobilität und erneuerbarer Energieversorgung sicherzustellen.

Der VEP ist eine zentrale programmatische Grundlage zur Entwicklung von Elektromobilität. Er kann gesamträumlich oder teilräumlich, ggf. auch als sachlicher Teilplan aufgestellt werden.

TIPPS ZUM WEITERLESEN

www.aachen.de/vep

ANSPRECHPARTNER

Dr. Armin Langweg

Verkehrsentwicklungsplanung

Mobilitätsmanagement, Stadt Aachen
Fachbereich Verkehrsmanagement

Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

armin.langweg@mail.aachen.de

4.2.4 Nahverkehrsplan

- Formelles Instrument: mittelbare Bindungswirkung (behördenintern) durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: gesamte Kommune
- Geltungsdauer nach Aufstellung: wird im Plan selbst festgelegt, häufig 5 Jahre

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das wesentliche Steuerungsinstrument für die Gestaltung des ÖPNV und wird in den ÖPNV-Gesetzen der Länder festgelegt. Der NVP bestimmt nach § 8 Abs. 3 S. 2 PBefG den Umfang und die Qualität des ÖPNV-Angebots. Ziel eines NVP ist es, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen, Mindestanforderungen festzulegen und konkrete Maßnahmen zu benennen, mit denen diese Anforderungen erfüllt werden sollen. Darauf aufbauend macht der NVP Aussagen zu Kosten und Wirkungen vor dem Hintergrund bestehender und zu erwartender verkehrlicher Verflechtungen.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Der NVP kann Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge selbst stellen und so den Einsatz von Elektrofahrzeugen festlegen. So benennt beispielsweise der Nahverkehrsplan für die Region Hannover die schrittweise Umstellung der Stadtbusflotte auf Hybridantriebe.
- Weitere Beispiele für den Einsatz von Elektromobilität im NVP sind die Errichtung von Pedelec-Abstellanlagen an Knotenpunkten des Öffentlichen Verkehrs,
- die Integration weiterer Mobilitätsdienstleistungen in die eigenen Angebote und
- die Schaffung intermodaler Schnittstellen.

>> STECKBRIEF: STADT OSNABRÜCK – ÖPNV IM NAHVERKEHRSPLAN UND DIE BESCHAFFUNG VON E-BUSSEN

AUSGANGSLAGE

Das Thema Elektromobilität spielt seit 2011 in Osnabrück bei der Förderung eines emissionsfreien Verkehrs eine Rolle. Die Auswirkungen des demographischen Wandels, die Anforderungen des Klimaschutzes sowie grundlegende Änderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen erfordern eine Neuorientierung der längerfristigen Planung und Entwicklung des innerstädtischen ÖPNV. Die **Neuaufstellung** des dritten **Nahverkehrsplans** für Stadt und Landkreis Osnabrück im Jahr 2013 ist als Reaktion auf diese grundlegenden Anforderungen zu verstehen.

ZIELE

Im Wesentlichen werden im NVP 2013 drei übergeordnete Ziele für die **Zukunft des innerstädtischen ÖPNV** in Osnabrück definiert. Dabei orientiert sich der NVP an den Zielsetzungen der kommunalen Masterpläne Mobilität und Klimaschutz:

1. Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split (bis 2025 von 16 auf 19 %)
2. Schadstoffreduktion und Lärmminde- rung (im Hinblick auf klimaschädliche Emissionen ist bis zum Jahr 2050 eine CO₂-Reduktion um 95 % vorgesehen)
3. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Der Einsatz eines Elektrobusses in Osnabrück zur Verkehrsanbindung des Marienhospitals ist als eine von weiteren Maßnahmen auf dem Weg zu einem **emissionsfreien Verkehr** zu verstehen. Positiver Nebeneffekt ist eine gleichzeitig verbesserte Linienführung mit einer wesentlich direkteren Bedienung des Krankenhauses durch den ÖPNV.

Mittlerweile verfügen die Stadtwerke über einen weiteren Elektrobus, der als Teil eines Demonstrationsvorhabens systemrelevante Schwachstellen und Stärken aufdecken und gleichzeitig Elekt-

>>

>> romobilität für die Öffentlichkeit erlebbar machen soll. Der Nahverkehrsplan bietet vielfältige Anhaltspunkte zur Einführung und Verankerung der Elektromobilität und erleichtert so die Integration der Elektromobilität in das gesamtstädtische Verkehrssystem. Im Plan verankert ist die weitere Umsetzung.

Die Neuplanung der Liniennetze erfolgt unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten der E-Busse. Im Nahverkehrsplan verankert ist die Einführung eines innovativen E-Bussystems, in dem sich die E-Busse über abschnittsweise installierte Oberleitungen aufladen. Die Systemumstellung wurde bereits 2011 eingeleitet und soll bis 2020 abgeschlossen sein.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Dem Ausbau des ÖPNV in Osnabrück stehen prozessbegleitend unterschiedliche Interessen und Ansichten verschiedenster Akteure gegenüber. Einige Gruppen sehen die Zukunft des ÖPNV eher bei der Umstellung von Bus auf Stadtbahn. Nach Einschätzungen der Stadtwerke sowie nach Aussagen externer Fachleute ist jedoch der Umstieg von Dieselnissen auf Elektrobusse die wesentlich geeignetere Lösung: Einerseits gleicht der Anschaffungspreis eines Elektrobusse dem eines Dieselnisse, andererseits sind im Zuge

des Systemwechsels gewaltige Betriebskostensparnisse zu erwarten. Im Planverfahren wurden zusätzlich Forderungen laut, sich frühzeitig auf die Form der Nachladung festzulegen – vor allem die öffentliche Diskussion fokussierte stark und fast ausschließlich auf die Frage der Stromzuführung. Das eigentliche Hauptthema – die **Entwicklung eines neuen und innovativen Gesamtsystems des Öffentlichen Verkehrs**, mit einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV – geriet ins Abseits. Allgemein ist ein umfänglicher Systemumstieg auf elektrisch betriebene Busse aufgrund der sich schnell entwickelnden Technik (v.a. Nachladetechnik) sehr schwierig.

Die im NVP formulierten Ziele sollten in direkter Verbindung mit weiteren städtischen Zielen wie bspw. der Luftreinhaltung sowie weiterer stadtplanerischer und verkehrspolitischer Ziele stehen.

Mit dem Umstieg auf E-Busse können Städte positive Signale setzen. Sehr wichtig ist dabei, den innovativen ÖPNV als Gesamtsystem zu verstehen und diesen auch so zu vermarkten.



Abbildung 18: Der Elektrobus auf der Linie Marienhospital als Bestandteil eines emissionsfreien ÖPNV in Osnabrück
Quelle: Stadtwerke Osnabrück

MEHR ZUM THEMA

<http://www.planos-nahverkehr.de/index.php?id=173>

VDV-Mitteilung 11/2014: Bewertung von E-Buskonzepten aus der Sicht von Planung und Betrieb. Online erhältlich unter: <https://www.vdv.de/schriften---mitteilungen.aspx?mode=detail&id=99738856-0b05-44d6-98ba-cae2617a380a>

ANSPRECHPARTNER

Harald Schulte
Leiter der Verkehrsplanung

Stadtwerke Osnabrück
Lagerhausstraße 20
52064 Osnabrück

Harald.Schulte@swt-os.de

4.2.5 Luftreinhalteplan

- Formelles Instrument: sehr differenzierte rechtliche Bindungswirkung (siehe unten)
- Räumlicher Geltungsbereich: ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unbestimmt oder im Plan selbst festzulegen

Luftreinhaltepläne, deren Aufstellung § 47 BImSchG normiert, legen fest, dass für bestimmte Gebiete oder Ballungsräume die von der Europäischen Union festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe ab einem bestimmten Zeitpunkt dauerhaft erreicht werden sollen (Hansmann u.a. 2014: § 47, Rn. 3). Der Luftreinhalteplan trifft auf einer übergeordneten Planungsstufe Festlegungen mit dem Ziel, die Einhaltung immissionsschutzrechtlicher Vorgaben effektiv und koordiniert durchzusetzen. Ein Luftreinhalteplan ist ein Handlungskonzept, welches im Wesentlichen verbindliche, zum Teil aber auch nur abwägungserhebliche Vorgaben für andere Aufgabenträger formuliert (Jarass 2013: § 47 Rn. 52). Für den Bereich des Straßenverkehrs gilt § 40 Abs. 1 BImSchG als Sonderregelung zur Bindungswirkung. Danach muss die zuständige Straßenverkehrsbehörde die im Luftreinhalteplan vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen festlegen. Darin liegt eine strikte

Verpflichtung; sie hat hier kein eigenes Ermessen (OVG NRW, ZUR 2011, 199 Rn.33). Zu den möglichen zu ergreifenden Maßnahmen gehören Beschränkungen für den Straßenverkehr sowie die Einrichtung von Umweltzonen.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Elektrische Fahrzeuge fahren lokal schadstofffrei und können die Zielerreichung von Luftreinhalteplänen durch Reduktion von Verkehrsanteilen mit fossilen Antriebstechnologien unterstützen. Um nicht nur die lokalen Luftschadstoffemissionen, sondern auch die CO₂-Emissionen insgesamt zu reduzieren, sollte nur regenerative Energie zum Einsatz kommen. Hier bieten sich auch Kooperationen mit lokalen Energieunternehmen an.

4.2.6 Lärminderungsplan/ Lärmaktionsplan

- Formelles Instrument: sehr differenzierte rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unbestimmt oder im Plan selbst festgelegt

Die Lärminderungsplanung beruht auf der sog. Umgebungslärm-Richtlinie (EU 2002) der EU und ist in den §§ 47a ff. BImSchG geregelt. Sie gilt für Umgebungslärm. Charakteristisch für den Lärminderungsplan sind die Planungspflicht sowie eine intensive Einbindung der Öffentlichkeit. Diese erhält Gelegenheit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Die konkreten Maßnahmen zur Lärminderung sind bei Aufnahme in den Lärminderungsplan mit den bestehenden materiellen Anforderungen des Fachrechts zu koordinieren. Verbunden ist das mit der Koordination von Planungsbehörde und Fachbehörde sowohl bei der Aufstellung als auch bei der späteren Umsetzung des Plans (Cancik 2014: Vorbemerkung zu den §§ 47a bis 47f BImSchG, Rn. 2a).

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Bei der Lärminderungsplanung können die Vorteile von E-Fahrzeugen im Hinblick auf Geräuschemissionen genutzt werden.
- Maßnahmen in Bezug auf Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs können in dem Plan festgeschrieben werden. Die Lärmbetroffenheit ist dort aufgrund von Brems- und Anfahrtsvorgängen häufig besonders intensiv. Durch elektrische Antriebstechnologien können hier wesentliche Lärminderungen erreicht werden. Wird Elektromobilität in der Lärminderungsplanung einbezogen, muss eine Kombination mit Geschwindigkeitsbegrenzungen bedacht werden, da die fehlende Motorengeräuschbelastung ab einer bestimmten Geschwindigkeit durch die Fahrgeräusche nivelliert wird.

>> 4.3 SPEZIELLE KONZEPTE ZUR FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT

Unter speziellen Konzepten zur Förderung der Elektromobilität können etwa Masterpläne verstanden werden, aber auch kommunale Beschaffungsstrategien und Konzepte für die Ladeinfrastruktur. Im Gegensatz zu den unter 4.1 dargestellten Plänen und Konzepten sind die hier genannten Konzepte auf die Förderung der Elektromobilität ausgerichtet und diesbezüglich meist genauer auf die örtlichen Verhältnisse angepasst.

4.3.1 Masterplan Elektromobilität

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unbestimmt oder im Plan selbst festzulegen

Der Masterplan Elektromobilität (E-Masterplan) hat einige Gemeinsamkeiten mit dem Verkehrsentwicklungsplan. Beiden gemein ist die Prozesshaftigkeit bei der Erstellung und der integrierte, ressortübergreifende Planungsansatz. Das Auf-

stellungsverfahren unterliegt insgesamt keinen formellen Anforderungen. Die fachliche Zuständigkeit ist nicht festgelegt und muss vorab geklärt werden. Eine Integration in bestehende Fachbereiche oder eine ressortübergreifende Zuständigkeit ist gegenüber der Schaffung neuer Zuständigkeitsbereiche zu bevorzugen. Der Plan kann sich auf eine Region (bei interkommunalen Kooperationen), das gesamte Gemeindegebiet oder einzelne Stadtteile beziehen.

Der E-Masterplan hat den Vorteil, dass er sich im Gegensatz zu einem umfassenden Verkehrskonzept allein mit der Elektromobilität befassen kann. Er kann damit auch als ein fachlich fokussierter VEP beschrieben werden, der vorlaufend zu einer Neuaufstellung des VEP oder nachfolgend erarbeitend werden kann.

Durch die sektorale Fokussierung des Masterplans können sich bei der Zusammenführung mit weiteren Belangen der Verkehrsplanung Konkurrenzen um Flächen und Ressourcen ergeben, die dann im Gegensatz zur integrierten Erstellung von Verkehrskonzepten in der Zusammenführung im VEP erneuter Diskussion und Abstimmung bedürfen. Die freie Gestaltbarkeit von Begrifflichkeiten und Zielstellungen im Rahmen der Aufstellung erfordert eine präzise Abstimmung darüber. Der E-Masterplan ist damit für die Einführungsphase der neuen Technologien als Abstimmungsinstrument unter den beteiligten Fachplanungen und Stakeholdern besonders geeignet. Eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit beim Aufstellungsprojekt wirkt sich im Allgemeinen positiv auf die spätere Umsetzungsfähigkeit und Akzeptanz aus. Die Aufstellung und Umsetzung des Masterplans muss aus freien Mitteln finanziert werden, die rechtzeitig im Haushalt zu veranschlagen sind.

Der eigenständige Masterplan sollte kontextspezifisch die Ziele in Bezug auf Elektromobilität benennen, geeignete Umsetzungsmaßnahmen festlegen und räumlich verorten. Das Spektrum an Themen in Bezug auf die Förderung von Elektromobilität als Teil nachhaltiger Elektromobilitätsstrategien oder als eigenständiges Förderziel ist dabei offen.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

Der E-Masterplan kann beispielsweise Gestaltungen zu folgenden Themen verorten:

- Ö(PN)V
- Taxi
- Car- und Bikesharing
- Radschnellwege
- Mobilitätsmanagement
- Stellplatzanlagen
- Ladeinfrastruktur
- Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)

>> STECKBRIEF: MASTERPLAN ELEKTROMOBILITÄT REGION FRANKFURT RHEINMAIN

AUSGANGSLAGE

Im Rahmen der Modellregion RheinMain wurde das Thema Elektromobilität bereits in vielen guten Ideen und Ansätzen aufgegriffen und umgesetzt. Aktuell wird jedoch sichtbar, dass in den über 100 bestehenden Projekten, Angeboten, Initiativen und Netzwerken in der Region die Einzelprojekte nicht oder nur bedingt miteinander verzahnt sind.

ZIELE

Mithilfe des „**Masterplans Elektromobilität**“ sollen das Thema in der Region strukturiert und die Elektromobilität zu einem wichtigen Baustein des regionalen Mobilitätssystems entwickelt werden. Mit einer **umfassenden Bestandsaufnahme und Darstellung** im Masterplan werden die vielfältigen bestehenden **Angebote** miteinander **vernetzt** und für die Allgemeinheit besser sichtbar.

Zudem soll der Masterplan die Identifizierung von Handlungserfordernissen und Gestaltungsspielräumen mit Fokus auf die öffentlichen Aufgabenträger ermöglichen. **Gemeinsame Standards und Leitlinien** sollen die Grundlage zur integrierten För-

derung der Elektromobilität in der Region Frankfurt RheinMain schaffen. Durch die Vernetzung unterschiedlicher Akteure sowie Maßnahmen zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement unterstützt die Integriertes **Verkehrs- und Mobilitätsmanagement** Region Frankfurt RheinMain GmbH (ivm) die Zusammenarbeit der Kreise, Städte und Unternehmen.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Neben der Status-quo-Analyse (Bestandsaufnahme) soll der Masterplan Ziele und Leitlinien für zahlreiche Handlungsfelder und Querschnittsthemen festlegen. Als Ergebnis sind ein „**Handbuch für Kommunen**“ sowie eine „**Regionale Plattform**“ zum Erfahrungsaustausch geplant.

Direkte Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Dazu zählen vorrangig, dass

- Elektromobilitätsangebote für die Region Frankfurt RheinMain effizient nutzbar gestaltet werden,
- Elektromobilität als Baustein in das regionale Mobilitätsangebot integriert und etabliert wird,
- bestehende Mobilitätsangebote und -produkte weiterentwickelt werden,
- Akteure und Initiativen vernetzen, neue Kooperationen initiieren und Erfahrungsaustausch fördern,

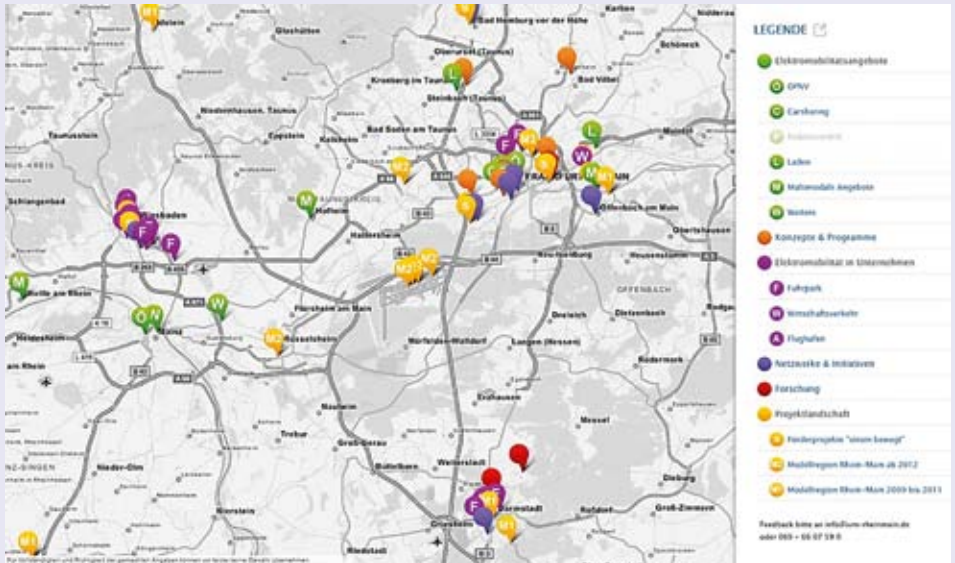


Abbildung 19: Bestandsanalyse des Themenfeldes Elektromobilität im Rhein-Main-Gebiet
Quelle: ivm-rheinmain.de

- Angebote konzipiert und deren Umsetzungen vorangetrieben und begleitet werden:
 - Der Ö(PN)V soll in den Innenstadtbereichen emissionsfrei fahren.
 - Der Wirtschaftsverkehr in Innenstädten soll emissionsfrei abgewickelt werden.
 - Sharing- und Verleihsysteme sollen eine emissionsfreie Alternative zum MIV/zum eigenen Pkw/Auto mit Verbrennungsmotor bieten.

Flankierende Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

- Die Bevölkerung soll über emissionsfreie Verkehrsangebote und -verbindungen informiert und in Beteiligungsverfahren eingebunden werden.
- Der öffentliche Zugang zu den Angeboten soll vereinfacht werden.
- Vorzeigeprojekt: Einrichtung und Nutzung eines emissionsarmen Fuhrparks für die öffentliche Hand und deren Institutionen.

>> FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Ein eigenständiger Masterplan bedeutet eine **deutliche Exponierung** des Themas Elektromobilität, die einer politischen Tragfähigkeit bedarf.

Sowohl für die Erstellung eines Masterplans als auch für die Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen sind genügend Ressourcen bereitzustellen. Der **Ressourcenbedarf** bei der Erstellung eines Masterplans kann mitunter höher sein, als dies bei einer Integration der Elektromobilität in bereits vor Ort bestehende Pläne und Strategien, wie bspw. in den VEP, der Fall wäre.

Aufgrund der großen Dynamik im Themenfeld Elektromobilität müssen Konzepte und Pläne zumindest auf Maßnahmensseite angepasst und fortgeschrieben werden können. Der Masterplan ermöglicht eine detaillierte und auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmte Auseinandersetzung mit dem Thema Elektromobilität. Als Nachteil erweist sich die mangelnde Verbindlichkeit eines Masterplans. Im Vergleich zu einem Verkehrsentwicklungsplan ist eine **fachübergreifende Behandlung** des Themas Elektromobilität möglich. Durch die Prozesshaftigkeit der Planaufstellung wird zudem eine Vernetzung und Diskussion zwischen den relevanten Akteuren ermöglicht.

MEHR ZUM THEMA

www.ivm-rheinmain.de/News/kickoff-masterplan-elektromobilitat/

ANSPRECHPARTNER

Dr. Uli Molter

ivm GmbH

Masterplan Elektromobilität und
intermodale Erreichbarkeit

Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt am Main

u.molter@ivm-rheinmain.de

4.3.2 Ladeinfrastruktur-Konzept¹⁰

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unbestimmt oder im Plan selbst festzulegen

Je nach Situation in der Kommune kann es sich anbieten, ein integriertes Konzept für den Aufbau der Ladestationen zu entwickeln. Nähere Informationen hierzu bietet die Broschüre „Öffentliche Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger“ (vgl. BMVI 2014). In einem Ladeinfrastruktur-Konzept sind die Bedarfe an Ladeinfrastruktur (LIS) gebietsspezifisch zu bestimmen. Der Planinhalt umfasst dabei

- die Anzahl der aufzubauenden Ladestationen,
- Standorte von Ladeinfrastruktur (im öffentlichen Raum, öffentlichen Einrichtungen, auf privaten Stellflächen und Parkhäusern etc.),
- technische Ausstattungsmerkmale der LIS,

- Regelungen der zeitlichen Zugänglichkeit der LIS (Berücksichtigung von Schließzeiten, max. Abstelldauer etc.),
- den Anschluss an andere Transportsysteme (ÖPNV, Taxi, Fahrradleihsysteme etc.).

Das Konzept kann selbstständig oder als Teilplan eines anderen Planwerks (z.B. VEP oder E-Masterplan) erstellt werden. Das LIS-Konzept sollte im Beteiligungsverfahren erstellt werden, um die Argumente der Nutzer, Betreiber, Wartungsunternehmen und anderer Interessenparteien zu berücksichtigen. So können Kooperationen bspw. zwischen der Kommune und Energieversorgern als Betreiber von LIS im Rahmen des Konzeptes vereinbart werden. Es sind verkehrstechnisch sinnvolle Standorte für die Ladestationen in Orientierung an dem tatsächlichen Bedarf auszuwählen. Dementsprechend kommen als Standorte zum einen Umstiegsmöglichkeiten in Frage, etwa an ÖPNV-Knotenpunkten, die Inter- und Multimodalität ermöglichen. Sie sind zentral und sichtbar. Es bieten sich zum anderen Standorte für LIS im halböffentlichen Raum an, die wie z.B. Tankstellen, große Parkflächen von Möbelhäusern oder Einkaufszentren stark frequentiert werden. Hier sind Kooperationen mit den Eigentümern bzw. Betreibern im Planungsverfahren möglich. Zudem sind Faktoren wie Gebäudetypologien, die Anzahl öffentlicher und privater Stellflächen bei der Planerstellung heranzuziehen, um eine angemessene Ladetechnik und -dichte bereitzustellen. Auch die städtebaulichen und gestalterischen Belange sind zu berücksichtigen (vgl. BMVI 2014).

¹⁰ Eine Differenzierung nach „Ansatzpunkten für Elektromobilität“ und „Grenzen“ bietet sich bei diesem Instrument nicht an, da es sich per se schon mit der Elektromobilität befasst, konkret der Ladeinfrastruktur.

>> STECKBRIEF: STADT GÖPPINGEN – BEDARFSGERECHTER AUFBAU VON LADEINFRASTRUKTUR

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Göppingen ist Modellstadt im Projekt „EMiS – Elektromobilität im Stauf-erland“, welches durch einen Projektver-bund von 2012 bis 2014 das Verhältnis von **Elektromobilität und Klimaschutz** in der Anwendung beleuchtet.

ZIELE

Ziel des Projektes ist es zum einen aufzu-zeigen, wie und unter welchen Bedingun-gen sich eine Kommune zur „**elektromobi-len Stadt**“ entwickeln kann. Zum anderen soll der Beitrag der Elektromobilität zu den Stadtentwicklungs- und Klimaschutz-zielen evaluiert werden. Grundlage hierfür sind die Erarbeitung einer Methodik zum **bedarfsgerechten Aufbau von Lade-infrastruktur** und die Erforschung des barrierefreien Ladens an unterschied-lichen Ladestationen. **Potenziale und Erfordernisse der Elektromobilität** sollen dabei differenziert nach Quartieren abge-schätzt werden. Die Ergebnisse des Pro-jektes sollen hinsichtlich ihrer Übertrag-barkeit auf andere Städte wissenschaft-lich evaluiert werden, um eine Toolbox für andere Kommunen zu entwickeln.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Am Beginn des Konzeptes stand die Erar-beitung von **Standortvorschlägen für Ladeinfrastruktur - unter Berücksichti-gung unterschiedlicher Quartierstypen**. In einem durch die Wirtschaftsförderung geleiteten Beteiligungsverfahren wurden häufig genannte Standorte, wie Kliniken und Ärztezentren, Versorgungsstätten, Veranstaltungshallen, identifiziert und anschließend nach weiteren fachlichen Kriterien beurteilt. Hier wurden aus der Vielfalt der Vorschläge Standorte mit „strategischer“ Bedeutung gewählt, also Standorte, die hohe Besucherzahlen ver-sprechen, wie bspw. der Bahnhof oder ein innenstadtnahes Parkhaus. Standorte, die keine Potenziale aufwiesen, wurden gleich ausgeschlossen. Nach der Diskussion bestand für die Teilnehmer die Möglich-keit, weitere Vorschläge nachzureichen. In einem zweiten Schritt wurde dann die abschließende Auswahl der Standorte in einer **Multi-Stakeholderdiskussion** getroffen. Nutzer von E-Fahrzeugen aus dem Landkreis Göppingen wurden dazu nach Standorten für mögliche Ladepunkte befragt. Deren Hinweise konnten so in der Standortfestlegung berücksichtigt werden. Durch die Klassifizierung von Baublöcken in Quartierstypologien ver-schiedener Dichte und die **Einbindung lokaler Akteure** konnten detaillierte Infor-mationen zu Standorten in den Planungs-

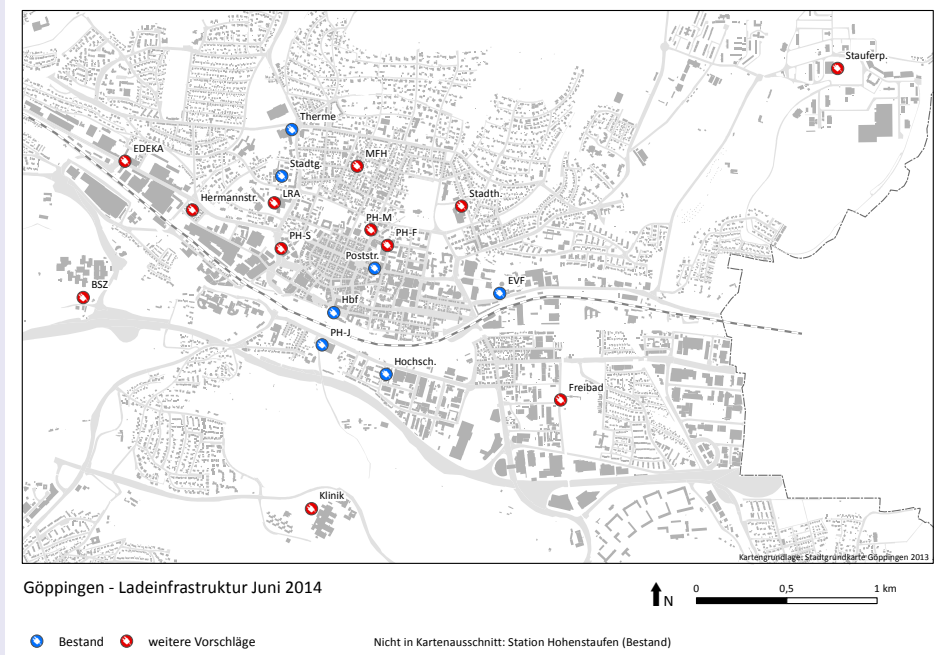


Abbildung 20: Standortbestimmung der Ladesäulen in Göppingen

Quelle: Stadtwerke Schwäbisch Gmünd

prozess einfließen und auf aufwändigere Modellierungsverfahren zur Standortbestimmung für Ladeinfrastrukturen verzichtet werden.

Nach der Festlegung der Umsetzungsstandorte wurde eine Vor-Ort-Begehung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der technischen Gegebenheiten wurde dabei eine Karte mit Vorschlägen für potenzielle

Ladepunkte erarbeitet, die von der Stadt Göppingen veröffentlicht und die Grundlage für das weitere Handeln sein wird. Für Baumaßnahmen und Projekte (z.B. Hotelbau, Bau eines Einkaufszentrums, Bau eines öffentlichen Parkhauses) wird diese Karte begutachtet und, sofern der Aufbau von Ladeinfrastruktur sinnvoll erscheint, in die zu erarbeitende Pläne integriert. >>

>> Um die Ladestationen in Göppingen nutzen zu können, müssen Besitzer von Elektrofahrzeugen online eine Ladekarte beantragen. Hierfür wurden **Kooperationen mit Technologieanbietern** eingegangen. Mit der Anmeldung wird ein Zugang zum Fahrer-Portal freigeschaltet, an dem Reservierungen von Ladestationen möglich sind und ein Überblick über die eigenen Ladevorgänge gegeben wird. Auch eine kostenlose App steht den Besitzern von Smartphones für den Zugriff auf das Portal zur Verfügung. Das Laden war in der Einführungsphase bis Ende August 2014 kostenlos.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

In Göppingen stehen als Ergebnis des Verfahrens bereits fünf Ladestationen, und zwei weitere sind in Vorbereitung. In Schwäbisch Gmünd stehen vier Ladestationen, und fünf weitere werden aufgebaut. Der dargestellte Ansatz zur **Standortfestlegung von LIS ist sehr praxisorientiert** und lässt sich schnell und einfach anwenden. Trotzdem ist es beim Aufbau von LIS schwierig, die vielen unterschiedlichen Akteure, Netzbetreiber etc., die unterschiedliche Interessen vertreten, zu involvieren. Auch die Zusammenarbeit mit externen Partnern ist in diesem Innovationsfeld mit Unsicherheit verbunden, da Verfahren und Kooperationsformen oft erstmalig gestaltet werden.

Die **Federführung kommunaler Vertreter** während des Prozesses und der Planung der Errichtung von Ladeinfrastruktur ist unerlässlich, da Aufgabengebiete der kommunalen Politik und Verwaltung betroffen sind. Darüber hinaus ist jedoch gesamtstädtisches Akteurswissen zu nutzen, das in Klein- und Mittelstädten oft ausreichend vorhanden ist, um geeignete Standorte für Ladeinfrastruktur zu definieren. Das Verfahren wurde trotz der aufwändigen Beteiligungsverfahren von den kommunalen Entscheidern als praxistauglich und handhabbar empfunden. Auf eine aufwändige und kostenintensive Modellierung von Wegebeziehungen zur Identifikation geeigneter Standorte konnte verzichtet werden.

TIPPS ZUM WEITERLESEN

Online: <http://www.emis-projekt.de/>

„Emis - Elektromobilität im Stauferland“ in der Broschüre „Öffentliche Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger“ des BMVI von 2014

ANSPRECHPARTNER

Aleksandra Pointke

Stadt Göppingen
Stabsstelle Wirtschaftsförderung
Manfred-Wörner-Straße 115
73037 Göppingen

apointke@goeppingen.de

4.3.3 E-Parkraummanagement¹¹

Parkraummanagement kann auf verschiedene Weise und mit verschiedenen Mitteln betrieben werden. Hier erfolgt eine Konzentration auf die Instrumente, die Potenziale für die Elektromobilität bereithalten.

E-Parkplatzkonzept

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unbestimmt oder im Plan selbst festzulegen

Am 24.09.14 wurde der Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG-E) vom Bundeskabinett beschlossen und damit das Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Darin werden verschiedene Bevorrechtigungen für bestimmte Elektrofahrzeuge ermöglicht, die vorwiegend straßenverkehrsrecht-

licher Natur sind. Deshalb erfolgt eine nähere Ausgestaltung durch eine Verordnung zur Änderung der StVO, der FZV und durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO. Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft, was voraussichtlich im Frühjahr 2015 sein wird.

Nach § 3 Abs. 4 Nr. 1 EmoG-E und § 45 Abs. 1g StVO-neu sind Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen möglich. Es können besondere Parkplätze für Elektrofahrzeuge reserviert werden, z.B. in besonders verkehrsgünstigen Lagen. Das Gesetz sieht nicht zwingend vor, dass diese Parkplätze mit Ladeinfrastruktur ausgestattet sind. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO wird dazu in Zukunft festlegen, dass bei der Ausweisung dieser Parkplätze die verkehrlichen Auswirkungen zu berücksichtigen sind, dass die Anordnung vorrangig mit Zeichen 286 (Parkverbot mit Ausnahme für E-Fahrzeuge) zu erfolgen hat und dass die Parkberechtigung tagsüber auf vier Stunden beschränkt werden soll.

Es empfiehlt sich, die E-Parkplätze durch ein E-Parkplatzkonzept, das in das sonstige Parkraummanagement-Konzept integriert werden kann, festzulegen. Dabei sind die räumliche Situation, die Anzahl und die Häufung zu berücksichtigen. Die E-Parkplätze können – je nach Aufstellungsort – nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Parkraumsituation insgesamt haben.

¹¹ Eine Differenzierung nach „Ansatzpunkte für Elektromobilität“ und „Grenzen“ bietet sich bei diesem Instrument nicht an, da es sich per se schon mit der Elektromobilität befasst, konkret dem Parkraum für Elektrofahrzeuge.

Zudem sollte über die angemessene zeitliche Begrenzung der Parkmöglichkeit nachgedacht werden, um die Anzahl der möglichen Ladevorgänge zu erhöhen.

Konzept für die Be- und Entladung im Wirtschaftsverkehr

- Informelles Instrument: selbstbindend durch Gemeindebeschluss (dann auch von der Bauleitplanung zu berücksichtigen, §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
- Räumlicher Geltungsbereich: ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unbestimmt oder im Plan selbst festzulegen

Erwogen werden kann, ein Be- und Endladezonenkonzept zu entwickeln, welches Aussagen zu Ladezonen speziell für den E-Wirtschaftsverkehr trifft (von Lastenpedelecs bis hin zu Lieferfahrzeugen mit einem Gewicht bis zu 3,5 Tonnen). Diese Ladezonen können sich auch in Gebieten mit Zufahrtsbeschränkungen, wie etwa Wohngebieten, befinden, sofern eine Kommune von der bald in Kraft tretenden Ermächtigung des § 3 Abs. 4 Nr. 3 EmoG Gebrauch machen möchte. Diese Aussagen zu den Ladezonen können bzw. sollten in ein Verkehrskonzept¹² integriert werden.

¹² Siehe oben 4.1.1.

>> STECKBRIEF: FESTSETZUNG VON LADEZONEN FÜR DEN INNERSTÄDTISCHEN LIEFERVERKEHR IN DORTMUND

AUSGANGSLAGE

Das Zustellunternehmen UPS setzt in der Dortmunder Innenstadt ein elektrisches **Lasten-Dreirad (CargoCruiser)** für die sogenannte „**letzte Meile**“ zum Endkunden ein. Die Übergabe der Pakete von einem herkömmlichen Transporter auf das Fahrrad findet an rund 20 Ladezonen im Randbereich der Innenstadt statt. Diese wurden in enger Abstimmung mit dem Unternehmen von der Stadt eingerichtet.

ZIELE

Die gängige Praxis der **Einrichtung von Ladezonen soll um das neue Thema „Umschlag auf elektrische Nutzfahrzeuge“** wie den CargoCruiser für die Innenstadtbeflieferung **erweitert** werden.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Am Beginn des Konzeptes stand die Ermittlung der **notigen Anzahl von Ladezonen sowie der günstigsten Standorte**. Dies erfolgte in enger Zusammenarbeit mit lokalen Geschäftsinhabern, Unternehmen und UPS.

Die verkehrsrechtliche Anordnung der Ladezonen erfolgt durch Zeichen 283 StVO



Abbildung 21: Einsatz des CargoCruisers von UPS in der Dortmunder Innenstadt

Quelle: UPS

(Halteverbot) mit dem Zusatz „Be- und Entladen frei“ sowie der Grenzmarkierung nach Zeichen 299 StVO durch die Straßenverkehrsbehörde. Die Aufstellung der Verkehrszeichen bzw. das Anbringen einer Markierung werden durch das Tiefbauamt vorgenommen.

Durch den Einsatz des Lastenpedelecs entstehen dem Unternehmen in den schmalen Straßen der Innenstadt deutliche Zeitvorteile, da die Parkplatzsuche oder das Halten in zweiter Reihe entfallen. Zudem ist Fahrrädern mitunter das Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung gestattet. In den Einsatzbereichen des CargoCruisers reduziert UPS damit die Emissions- und Lärmbelastung und entspannt die Verkehrssituation. **Die Belieferung auf der letzten Meile erfolgt durch ein elektrisches Lastenfahrrad** >>

>> (CargoCruiser). Dieses verfügt über eine Reichweite von etwa 35 km, ein Ladevolumen von 2,2 m³ und eine mögliche Zuladung von 300 kg. Mit 25 km/h Höchstgeschwindigkeit bringt es seine Ladung zum Kunden. Das Lastenpedelec kann auf dem Betriebsgelände des Energieversorgers DEW21 an einer der Ladesäulen neben der hauseigenen Elektroflotte parken und laden.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Die eingerichteten Ladezonen erfordern an vielen Stellen die Aufhebung von öffentlichen Stellplätzen. Da es sich hierbei jedoch um Bereiche handelt, die sehr nah an bestehenden Fußgängerzonen liegen, sind diese auch für den Kundenverkehr sehr attraktiv. Somit kommt es verstärkt zu Falschparkern.

MEHR ZUM THEMA

Einen Überblick über Maßnahmen zur Förderung des Einsatzes von elektrischen Lieferfahrzeugen bietet die Difu-Publikation „Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr“.

Ein Leitfaden zum Thema Wirtschaftsverkehr der Senatsverwaltung und der IHK Berlin enthält weitere Empfehlungen für die Einrichtung von Ladezonen (Dornier Consulting 2004).

Weitere Praxisbeispiele sind:

ELMO – Elektromobile urbane Wirtschaftsverkehre: http://www.iml.fraunhofer.de/de/themengebiete/verkehrslogistik/themen_transportverkehrlogistik/Elmo.html.

Ziel ist die Prüfung der Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit von E-Nutzfahrzeugen (> 7,5 t Gesamtlast) unter Berücksichtigung einer optimierten Tourenplanung.

GeNaLog – Geräuscharme Nachtlieferlogistik: www.genalog.de

Neuer Ansatz, mit neuen Antriebstechnologien in die verkehrsarmen Zeiten (zwischen 22 und 6 Uhr) von urbanen Wohn- und Mischgebieten zu gehen. Zur Umsetzung ist der Einsatz elektromobiler Nutzfahrzeuge geplant, da diese bei der An- und Abfahrt besonders geräuscharm sind.

ANSPRECHPARTNER

Kurt Pommerenke

Dortmund-project
Wirtschaftsförderung Dortmund

Töllner Straße 9-11
44122 Dortmund

kurt.pommerenke@stadtdo.de

Parkgebührensatzung/-verordnung

- Formelles Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Zuständigkeit: von der Kommune selbst festzulegen
- Räumlicher Geltungsbereich: ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer nach Aufstellung: unbegrenzt

Nach § 3 Abs. 4 Nr. 4 i.V.m. Abs. 6 EmoG-E sind Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge in Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen möglich. Dazu werden die Länder ermächtigt, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung durch Rechtsverordnung nach § 6 a Abs. 6 S. 2 StVG Ermäßigungen und Befreiungen von Parkgebühren für Elektrofahrzeuge zu ermöglichen. Zudem kann eine Weiterübertragung der Länderzuständigkeit auf die Kommunen nach § 6 a Abs. 6 S. 4 StVG erfolgen. Findet dieses statt – so wie bisher in den meisten Bundesländern –, so können die Kommunen in ihren Parkgebührensatzungen oder -verordnungen festlegen, ob und in welcher Höhe die Parkgebühren für Elektrofahrzeuge reduziert werden oder ob sie gar erlassen werden. Einen solchen Einnahmenverzicht muss die kommunale Haushaltslage natürlich zulassen.

>> 4.4 UMSETZUNG IN ORTSRECHT („SATZUNGEN“)

Es werden im Folgenden konkrete Planungs- und Kooperationsinstrumente erörtert. Deren Inhalte sollten aus den bereits vorgestellten Strategien und Konzepten heraus entwickelt werden, aber auch ohne diese Bestand haben. Die folgende Instrumentenauswahl ist nicht vollständig, sondern konzentriert sich auf die Instrumente, die von den Akteuren der Modellregionen Elektromobilität am häufigsten genannt wurden bzw. die sich in Bezug auf die Elektromobilität in der praktischen Anwendung als besonders geeignet erwiesen haben. Es werden die Instrumente, ihre elektromobilen Ansatzpunkte und Grenzen dargestellt. Zur Veranschaulichung des möglichen Einsatzes werden zudem ausgewählte Anwendungsbeispiele aus den Städten vorgestellt.

4.4.1 Bauleitplanung

Das Baugesetzbuch bestimmt in §1 Abs. 1 BauGB die Bauleitplanung zum zentralen städtebaulichen Gestaltungsinstrument. Instrumente der Bauleitplanung sind der Bebauungsplan (B-Plan) und der Flächennutzungsplan. Letzterer bietet nur wenige Ansatzpunkte für die Förderung der Elektromobilität. Aufgrund seiner Großmaß-

stäblichkeit¹³ und fehlenden Grundstücksschärfe eignet er sich wenig für konkrete Vorgaben zur Elektromobilität. In Verbindung mit Planungen zur Energiewende ist der Flächennutzungsplan jedoch ein wichtiges Instrument zur Verankerung von Gesamtstrategien, um die Elektromobilität klimafreundlich zu gestalten und CO₂-Minderungsziele einzuhalten, da hier Ausweisungen zur Kraftwerksplanung und Energieinfrastruktur vorgenommen werden. Das Zusammenspiel der Inhalte des Flächennutzungsplans und der Mobilitätskonzepte ist daher nicht unwesentlich für die umweltverträgliche Gestaltung von Elektromobilität in den Kommunen.

Der **Bebauungsplan** wird gem. §10 BauGB als Satzung¹⁴ erlassen.

- Formelles Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: kleinräumig; ist im Plan selbst festzulegen
- Geltungsdauer: unbegrenzt

¹³ Informationen stammen aus den Treffen der AG Planungsinstrumente.

¹⁴ In den Ländern Berlin und Hamburg gem. § 246 Abs. 2 BauGB als Rechtsverordnung.

In dem Bebauungsplan wird bestimmt, ob und was für eine Bebauung zulässig ist. Maßgeblich dafür sind die Festsetzungsmöglichkeiten, die in § 9 Abs. 1 BauGB geregelt sind. Die Ziele in Hinblick auf die Elektromobilität müssen einem oder mehreren planerischen Abwägungsbelangen des § 1 Abs. 6 BauGB entsprechen. In Frage kommen etwa die Belange der Umwelt, der Gesundheit, der Energieeffizienz u.a. Diese Belange und andere gegenläufige Belange sind im Rahmen der Planung mit- und gegeneinander abzuwägen. Eine unterschiedliche Bewertung und das konkrete Gewicht der Belange ergeben sich dabei aus den Umständen des jeweiligen Planungsfalls. Der Bebauungsplan sollte der Umsetzung von in informellen Konzepten entwickelten städtebaulichen Zielen dienen. So wurden im Beispiel Blue City Mannheim städtebauliche Zielvorstellungen innerhalb eines Rahmenplans politisch beschlossen und sodann in die Festsetzungen eines B-Plans integriert (vgl. Städtesteckbrief Mannheim).

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Es wird vertreten, dass die Ladeinfrastruktur als sog. „untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen“ auch schon heute in Bebauungsplänen festgesetzt werden kann (Bachmann u.a. 2013).
- Im Bebauungsplan können nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB unter anderem Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Hierbei geht es um Verkehrsflächen, die im Vergleich zu den Verkehrsflächen mit allgemeiner Zweckbestimmung atypisch sind. Das BauGB definiert diesen besonderen Typus der Verkehrsflächen nicht, sondern konkretisiert ihn durch Beispiele, die nicht abschließend sind (Mitschang u.a. 2014, § 9 Rn. 65). Damit kann die Ausweismöglichkeit nutzbar gemacht werden, um etwa Sonderparkzonen für Elektrofahrzeuge, E-Carsharing oder sog. Blaue Zonen (keine Verkehrsemissionen) auszuweisen.
- Es ist bisher nicht erprobt, aber auch nicht grundsätzlich auszuschließen, dass die § 9 Abs. 1 Nr. 12 und 23 b BauGB Ansatzpunkte für Festsetzungen von Flächen für Elektromobilität bieten können. Nach Nr. 12 können Versorgungsflächen festgesetzt werden, ein-

schließlich der Flächen für Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom aus erneuerbaren Energien. Nr. 23 b umfasst Gebiete, bei denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom aus erneuerbaren Energien getroffen werden müssen.

- Bei nur ausnahmsweiser Zulässigkeit einer Ladestation in einem Baugebiet besteht nach §1 Abs. 6 Nr. 2 BauNVO die Möglichkeit, im Bebauungsplan die allgemeine Zulässigkeit festzulegen.
- Nach §9 Abs. 4 BauGB ist der Landesgesetzgeber ermächtigt, durch Rechtsvorschriften zu bestimmen, dass auf Landesrecht beruhende Regelungen in den Bebauungsplan als Festsetzungen neben denen des §9 Abs. 1 BauGB aufgenommen werden können. Zu einer solchen Regelung können z.B. die örtlichen, auf Bauordnungsrecht beruhenden Gestaltungsregelungen gehören, wie etwa die äußere Gestaltung (Größe, Aufmachung usw.) der Ladeinfrastruktur.

Grenzen dieses Instruments

- Es fehlt eine direkte Festsetzungsmöglichkeit, die sich konkret auf Elektromobilität bezieht.
- Das Bebauungsplanverfahren hat eine sehr formalisierte Beteiligung. Aufgrund dessen besteht die Gefahr, dass der Plan an den Bedürfnissen derjenigen vorbeigeht, die von ihm betroffen sind, weil sie sich nicht am Verfahren beteiligt haben.¹⁵
- Die B-Planerstellung ist in der Praxis häufig unzureichend in die Strategien zur gesamtstädtischen Entwicklung eingebettet¹⁶, auch wenn dieses etwa in §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB vorgesehen ist.
- Das Plangebiet ist etwa für flächendeckende E-Carsharing-Modelle oder Ladeinfrastrukturen zu kleinteilig.¹⁷

Im Ergebnis werden derzeit nur wenige Ansatzpunkte für die Förderung der Elektromobilität in den Instrumenten der Bauleitplanung gesehen.¹⁸

¹⁵ Informationen stammen aus einem Experteninterview zu dem Projekt „Neue Mitte Altona“.

¹⁶ Informationen stammen aus den Treffen der AG Planungsinstrumente.

¹⁷ Informationen stammen aus einem Experteninterview zu dem Projekt „Mannheim Blue City“.

¹⁸ Informationen stammen aus den Treffen der AG Planungsinstrumente.

4.4.2 Stellplatzsatzung/-verordnung

- Formelles Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes
- Geltungsdauer: unbegrenzt

Zum Erlass von Stellplatzsatzungen werden die Kommunen durch ihre jeweiligen Landesbauordnungen ermächtigt. Diese geben den inhaltlichen Rahmen vor, in dem sich die Stellplatzsatzungen zu bewegen haben.¹⁹ Stellplatzsatzungen legen fest, wie viele Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder bei der Errichtung eines Gebäudes auf dem jeweiligen Grundstück oder in dessen Umgebung nachgewiesen werden müssen.²⁰ Dabei wird der Umfang der vorgeschriebenen Stellplätze von der Gebäudenutzung und von der Nutzerzahl bestimmt. Eine weitere Möglichkeit, wie der Bauherr seine Pflicht aus der Satzung erfüllen kann, ist die Ablösung der Stellplatzpflicht gegenüber der Gemeinde durch Geldzahlung. Dieses ist – je nach Landesrecht – entweder an die Unmöglichkeit der Stellplatzerstellung gekoppelt²¹, oder aber dem Bauherrn

steht ein Wahlrecht zu. Die Pflichterfüllung aus den Stellplatzverordnungen/-satzungen ist grundsätzlich Voraussetzung für die Genehmigung des Bauantrags (Gloria 1990: 305 f.). Die Kombination mit anderen Planungsinstrumenten ist möglich und bietet sich unter Umständen an. So kann ein Mobilitätskonzept Ermittlungsgrundlage für den Stellplatzbedarf sein, so wie etwa in Hamburg.²²

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Es besteht die Möglichkeit, die Elektromobilität durch das Instrument der Stellplatzsatzung verbindlich zu verankern, vgl. § 6 Abs. 5 S. 1 Stellplatzsatzung Offenbach (Main): „Bei Vorhaben ab einem regulären Stellplatzbedarf von 20 Einstellplätzen sollen mindestens 25 % der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen versehen werden.“
- Auch über den Stellplatzschlüssel kann die Elektromobilität implementiert wird. Die Verringerung der nachzuweisenden Stellplätze kann mit der Auflage zur Errichtung von Ladesäulen verbunden werden. So wurde in der Hambur-

19 Z.B. § 44 Hess BO, Art. 47 II BayBO, § 48 HambBO, § 51 NW BO, § 74 II Nr. 1 BadWürttBauO, § 49 III SächsBauO.

20 Die Begründung der Stellplatzpflicht durch Satzung kann dabei Teil eines Verkehrskonzeptes (s.o.) sein.

21 § 49 Abs. 1 Hamburgische Bauordnung.

22 § 48 Hamburgische Bauordnung.

ger Hafencity im Gegenzug zur Reduktion der nach dem Stellplatzschlüssel erforderlichen Kfz-Stellplätze auf jedem dritten Stellplatz ein Anschluss für ein E-Fahrzeug oder aber Pedelec-Stellplätze vorgehalten.

- In den letzten Jahren wurde das Instrument der Stellplatzsatzung weg vom reinen Ordnungsinstrument in Richtung flexibles Steuerungsinstrument entwickelt. Die Festsetzung der Stellplatzzahl kann damit lokalen Erfordernissen bzw. dem Gebietscharakter angepasst werden, vgl. Stellplatzortsgesetz Bremen. Dieses eröffnet auch Möglichkeiten für die Elektromobilität, etwa die gewachsene Relevanz von Fahrradstellplätzen.

Grenzen dieses Instruments

- Der Infrastrukturaufbau kann dadurch gehemmt werden, dass die Eigentümer - je nach Landesrecht und Satzung - die Möglichkeit haben, sich von den geforderten Stellplätzen zu befreien, indem sie einen in der Satzung festgelegten Ablösebetrag zahlen.
- Sind im Bebauungsplan Regelungen zur Anzahl der Stellplätze getroffen, sind diese Regelungen zu beachten.

>> STECKBRIEF: STELLPLATZ-SATZUNG OFFENBACH

AUSGANGSLAGE

Um die Standortvorteile der Stadt Offenbach auszubauen, zu nutzen und gleichzeitig die Verkehrsbelastungen und Belastungen aus dem Bereich Lärm und Luft zu reduzieren, wurden im Umweltbereich umfassende Maßnahmen veranlasst. Neben Themen des Flächenmanagements, der Umweltberatung und der Qualitätssicherung der baulichen Entwicklung bildet das Thema Mobilitätsmanagement einen Schwerpunkt der kommunalen Maßnahmen.

ZIELE

Die Ziele sind der Aufbau multimodaler Verkehrssysteme, die Schonung der Umwelt sowie eine Entlastung der Bevölkerung. Ein Baustein dafür war die Schaffung einer Stellplatzsatzung, die mit den Vorgaben des Luftreinhaltungskonzepts und des Lärminderungskonzepts der Stadt korrespondiert.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Die Stellplatzsatzung ist ein Instrument, mit dem auf das veränderte Mobilitätsverhalten der Menschen, den Ausbau und die Nutzung des Radwegenetzes, die zunehmende Nutzung des ÖPNV, das wachsende Umweltbewusstsein sowie die Entwicklung neuer Technologien (E-Mobilität) reagiert wird. Erreicht werden soll dieses durch:

- eine Flexibilisierung der Stellplatz- und Lademöglichkeiten (insbesondere auch im Gebäudebestand),
- Rücksicht auf Individualisierung bezüglich der Mobilitätsmuster
- und eine Stärkung der Selbstbestimmung der Nutzer (insbesondere im Wohnungsbau).

Elektromobilität wird dabei als Bestandteil einer umfassenden Umweltstrategie der Stadt gefördert und ist in Konzepte der Inter- und Multimodalität eingebunden.

Die Satzung besagt u.a., dass bei Vorhaben ab einem regulären Stellplatzbedarf von 20 Einstellplätzen mindestens 25 % der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen versehen werden sollen (vgl. § 6 der Stellplatzsatzung der Stadt Offenbach am Main). Hierdurch wird die Elektromobilität



Abbildung 22: E-Tankstelle auf dem Parkplatz eines Lebensmittel-discounters in Offenbach

Quelle: SOH GmbH (Stadtwerke Offenbach Holding GmbH)

zukünftig fester Bestandteil der Bauvorhaben im Stadtgebiet. Für Investoren hat dieses auch den Anreiz, das Thema Elektromobilität bei ihrem Bauvorhaben noch offensiver und als Standortvorteil einzusetzen.

>> Der erforderliche Stellplatznachweis kann entsprechend der neuen Satzung anstelle der Schaffung von Stellplätzen auch durch Mobilitätskonzepte geführt werden, die z.B. Elemente wie das Carsharing oder das Angebot von Jobtickets umfassen können. Bei Vorhaben mit einem regulären Einstellplatzbedarf von mindestens 30 Stellplätzen kann ein Mobilitätskonzept ganz oder teilweise die Schaffung von Stellplätzen ersetzen. Bestandteile eines solchen Konzepts können u.a. ein (E-) Carsharing-Angebot oder die Ausgabe von Jobtickets sein (vgl. § 2 der Stellplatzsatzung Offenbach (Main)).

Insgesamt wurde der Stellplatzschlüssel – vor allem im Wohnungsbau – niedriger angesetzt. Demgegenüber wurde der Stellplatzschlüssel für Fahrradabstellplätze erstmals festgeschrieben, um die Nutzung des Fahrrades zu fördern.

Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs der Wohnungen wurden im Rahmen des Entwicklungsprojektes „Hafen Offenbach“ erste Erfahrungen gesammelt und in der Aufstellung der Satzung berücksichtigt.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Die Idee der Förderung von Elektromobilität wurde sowohl im politischen Raum als auch in der Facharbeitsgruppe von Anfang an offen aufgenommen. Gegenstand von Diskussionen war, inwieweit mit der Satzung vor allem Möglichkeiten eröffnet oder aber verbindliche Vorgaben gemacht werden sollen. Wie diese Frage entschieden wird, ist letztlich eine politische Entscheidung, die jede Kommune entsprechend ihrer individuellen Gegebenheiten und Bedürfnisse treffen muss.

Grundsätzlich muss unter den Entscheidungsträgern Einigkeit hergestellt werden, dass Elektromobilität im Mobilitätsverbund ein geeignetes Instrument zur Reduzierung von Ausstoßbelastungen für die Bevölkerung ist. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss ein echtes Angebot für verschiedene Nutzergruppen im öffentlichen Raum darstellen. Ein städtisches Konzept zum Aufbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht-öffentlichen Raum ist als Grundlage dazu sehr hilfreich.

Zusätzlich ist es sinnvoll, in eine Stellplatzsatzung auch Gestaltungsvorgaben für E-Ladeinfrastruktur einzubeziehen. Es bedarf dann keiner separaten Gestaltungssatzung mehr. Da derzeit am Markt noch keine als Standard etablierte Lade-



Abbildung 23: eMiO-Fahrzeugflotte der Stadt Offenbach
Quelle: Stadt Offenbach

infrastruktur existiert (etwa den standardisierten Zapfsäulen an Tankstellen vergleichbar) und von Eingriffen in die Marktentwicklung durch Vorgabe einer bestimmten Infrastruktur abgesehen werden sollte, formuliert die Stellplatzsatzung der Stadt Offenbach zurzeit jedoch bewusst keine Gestaltungsvorgaben oder sonstige Vorgaben hinsichtlich der konkreten Ausstattung.

Die Verpflichtung zur Ausstattung von Stellplätzen mit Stromanschlüssen sollte in der jeweiligen Kommune von einem breiten politischen Konsens getragen sein. Diese Verpflichtung fördert insgesamt das Verständnis für Elektromobilität. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass Investoren in den einschlägigen Fällen aus Kostengründen zunächst Schwierigkeiten mit der Vorgabe haben, ein Viertel der Stellplätze

mit Stromanschlüssen auszustatten. Die Akzeptanz steigt jedoch im Laufe des Genehmigungsverfahrens. Die Vorgaben der Elektromobilität werden seitens der Investoren insgesamt gut angenommen, zumal die Satzung bewusst keine Vorgaben hinsichtlich der Ausführung des Stromanschlusses macht. Es bleibt den Investoren freigestellt, wie sie diese Vorgabe erfüllen möchten, so dass sie die Ausstattung individuell und den Bedürfnissen des Bauvorhabens entsprechend gestalten können.

TIPPS ZUM WEITERLESEN

Stellplatzsatzung Offenbach:

<http://www.offenbach.de/stepone/data/pdf/63/25/00/stellplatzsatzung-2013.pdf>

ANSPRECHPARTNER

Frau Heike Hollerbach

Amtsleitung

Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Berliner Straße 60

63065 Offenbach

Tel: 069/8065-2557

E-Mail: Heike.Hollerbach@offenbach.de

4.4.3 Sondernutzungssatzung

- Formelles Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: in der Satzung selbst festzulegen
- Geltungsdauer: unbegrenzt

Das Straßenrecht hält einige Instrumente bereit, mit denen die Kommunen den Aufbau der Ladeinfrastruktur steuern und ihre Beziehung zu den Ladestationsbetreibern gestalten können. So können die Gemeinden Sondernutzungssatzungen²³ aufstellen. Darin kann die Sondernutzung „Ladeinfrastruktur“ abweichend von den sonst für Sondernutzungen geltenden Vorschriften einheitlich geregelt werden. Diese Satzung kann

- straßenrechtliche Bedingungen, Auflagen und Gebühren regeln,
- von dem Erfordernis der Erlaubnis befreien,²⁴
- die Ausübung regeln und
- das Erlaubnisverfahren gestalten.

²³ Genauer etwa nach § 24 Abs. 1 StrG MV, § 42 Abs. 2 StrG RP und § 23 Abs. 1 StrG Sch-Hol.

²⁴ Vgl. etwa § 18 I 3 SächsStrG, der zugunsten der Gemeinde die Möglichkeit eingeräumt wird, durch Satzung bestimmte Sondernutzungen in den Ortsdurchfahrten und in Gemeindestraßen von der Erlaubnispflicht zu befreien.

Sondernutzungssatzungen können – jedenfalls in gewissem Umfang – Privilegierungen beinhalten. Zudem können sie das Genehmigungsverfahren klar strukturieren und damit beschleunigen.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Mit Hilfe einer Sondernutzungssatzung kann eine Kommune den von ihr gewünschten Umgang bei der Errichtung von Ladestationen nach ihren Vorstellungen regeln.
- Die Satzung kann Erleichterungen im Vergleich zu den allgemeinen Vorgaben zu Sondernutzungserlaubnissen beinhalten.
- Die Gebühren für die Erteilung der Erlaubnis können gesenkt werden.

Grenzen dieses Instruments

- Alle Regelungen der Satzung müssen einen straßenrechtlichen Bezug aufweisen.²⁵
- Die gesetzliche Grenze zwischen Sondernutzung und Gemeingebrauch darf nicht verschoben werden.

²⁵ Vgl. BayVGH vom 24.11.2003.

>> 4.5 KOOPERATIONEN UND VERTRÄGE

4.5.1 Interkommunale Zusammenarbeit

- Informelle und formelle Instrumente, insb. Verträge: rechtliche Bindungswirkung je nach konkreter Handlungsform
- Räumlicher Geltungsbereich: im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit festzulegen
- Geltungsdauer: unbegrenzt, ggf. festzulegen

Rechtliche Vorgaben für interkommunale Zusammenarbeit²⁶ ergeben sich – je nach deren Bindungsgrad – vor allem aus dem Verfassungsrecht, dem kommunalen Wirtschaftsrecht, dem Vertragsrecht und ggf. dem stark durch das Europarecht geprägten Vergaberecht. Auch das Privatrecht setzt interkommunalen Kooperationen in bestimmten Konstellationen Grenzen.

Aus diesen Rechtsmaterien, insbesondere aus den Landesgesetzen zur kommunalen Zusammenarbeit, ergeben sich die zulässigen Formen interkommunaler Kooperationen: Kommunale Arbeitsgemeinschaft, öffentlich-rechtliche Vereinbarung (auch Zweckvereinbarung), Zweckverband, Anstalt des öffentlichen Rechts bzw. gemeinsames Kommunalunternehmen²⁷ sowie Beteiligungsgesellschaften in Privatrechtsform.²⁸ Daneben sind natürlich noch verschiedene Formen informeller Kooperationen möglich.

27 So in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Bayern.

28 GmbH, Stiftung, e.V., AG.

26 Dazu schon unter 3.2.2.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Durch interkommunale Zusammenarbeit können überörtliche Vorhaben realisiert werden. Zudem kann optimiert auf Bedarfe reagiert werden, die über das Gebiet der einzelnen Kommune hinausreichen. Ist z.B. angedacht, dass Pendler ihre E-Autos an bestimmten Verkehrsknotenpunkten parken, um auf den ÖPNV umzusteigen, sollten die Ladeinfrastruktur und die Abrechnungssysteme auch gemeindeüberschreitend einheitlich gestaltet sein.
- Die Zusammenarbeit ermöglicht die Nutzerfreundlichkeit aufgrund einheitlicher Infrastruktur- und Verkehrssysteme auch über die einzelne Kommune hinaus.
- Es können Spezialzuständigkeiten und Kosten auf verschiedene Kommunen verteilt werden. Zudem kann das Know-how verschiedener Kommunen zusammengeführt werden, was bei einem im Wandel befindlichen Innovationsthema wie der Elektromobilität sehr hilfreich sein kann.

Grenzen dieses Instruments

- Es besteht ein hoher Koordinierungs- und Abstimmungsaufwand sowie
- eine erhöhte Konfliktrichtigkeit aufgrund der Vielzahl von Akteuren, die ggf. stark differenzieren in Hinblick auf Finanzsituation, Innovationsbereitschaft, parteipolitische Zugehörigkeit

>> STECKBRIEF: INTERKOMMUNALE KOOPERATION FÜR DEN RADSCHNELLWEG IN DER REGION FRANKFURT RHEINMAIN

AUSGANGSLAGE

Der geplante Radschnellweg zwischen Frankfurt und Darmstadt ermöglicht auf einer direkten Verbindung zügiges Radfahren. Damit wird der Radverkehr gerade für Berufspendler auch auf mittleren Entfernungen eine attraktive Mobilitätsoption. Der Radschnellweg ist eine „infrastrukturelle Antwort“ auf den starken Zuwachs im Radverkehr, den steigenden Anteil an Pedelecs sowie auf die damit verbundene Verlängerung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Distanzen. Basierend auf einer regionalen Potenzialstudie des Regionalverbandes wurde die Verbindung Frankfurt - Darmstadt zur vertieften Untersuchung ausgewählt.

ZIELE

Vor dem Hintergrund aktueller verkehrlicher Trends und der stark überlasteten MIV- und ÖV-Netze rund um Frankfurt am Main beabsichtigt der Regionalverband Frankfurt RheinMain, den Radverkehr durch hochwertige Angebote zur dritten Mobilitätssäule auszubauen. Der geplante Radschnellweg wird ein attraktives Angebot gerade für den Berufsverkehr in der Region darstellen und somit die übrigen Verkehrsträger entlasten. Durch die zunehmende Verbreitung von elektrischen Fahrrädern steigen die Verlagerungspotenziale erheblich. Der Radverkehr wird auf mittleren Distanzen konkurrenzfähig.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Für die Realisierung des Radschnellweges wurde Anfang 2014 zwischen dem Regionalverband und den Anrainerkommunen ein entsprechender Kooperations- und Finanzierungsvertrag geschlossen. Dieser schafft Verbindlichkeit bezüglich der Kosten- und Aufgabenteilung in der Planungsphase. Zudem werden der weit reichende Einsatz von Fahrradstraßen und vor allem ihre Vernetzung untereinander zentral für die Umsetzung des Projektes sein.

Seit Herbst 2013 haben vielfältige Trassenvorgespräche und Befahrungen gemeinsam mit weit reichender Beteili-

>>

>> gung stattgefunden. Nach Prüfung verschiedener Trassenvarianten werden derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Vorzugsvariante ausgearbeitet und ein konkreter Maßnahmenplan inkl. Kosten-schätzung erstellt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2014 vor.

Ein projektbegleitender Arbeitskreis unter Leitung des Regionalverbands stimmt die Vorgehensweise ab. Die Hochschule Darmstadt übernimmt die wissenschaftliche Begleitung.

Neben der Finanzierung, die bislang ohne Fördermittel erfolgte, sind jetzt vor allem die Klärung von Baulastträgerschaft und das Thema Wartung/Winterdienst von Bedeutung. In Abstimmung mit den Forst- und Naturschutzbehörden wurde auch die Oberflächenausführung des Radschnellweges in Asphalt diskutiert.

Es ist beabsichtigt, die endgültige Trasse in der Form einer Trassensicherung in den Regionalen Flächennutzungsplan 2018 aufzunehmen. Potenzielle Nutzer sind Radfahrer mit konventionellen Rädern und Pedelec-Fahrer gleichermaßen. Da es sich in den bisherigen Pedelec-Projekten erwiesen hat, dass Ladeinfrastruktur an Fahrradwegen kaum benötigt wird, sind Ladestationen am Radschnellweg derzeit nicht in der Planung enthalten.

FÖRDERNDE UND HEMMENDE FAKTOREN

Als wichtigstes Instrument hat sich der projektbegleitende Arbeitskreis herausgestellt. Zentral für das Entstehen eines „Wir-Gefühls“ im Arbeitskreis waren die gemeinsamen Befahrungen der Trassenvarianten. Als Folge konnten sich die beteiligten Akteure mit den Projektzielen verstärkt identifizieren, was fördernd auf die Umsetzung wirken wird.

Wichtig ist es, zusätzlich die politische Unterstützung in den Kommunen frühzeitig zu sichern. Potenzielle „Bedenkenträger“ müssen gehört und mit ihren Argumenten ernst genommen werden, allerdings erst bei Vorliegen eines hinreichend gefestigten Projektstandes im Kern-Team. In Bezug auf die Öffentlichkeitsarbeit ist es hilfreich, proaktiv potenzielle Konfliktthemen aufzugreifen und dadurch bereits im Vorfeld zu entschärfen.



Abbildung 24: Ein Radschnellweg wie in Frankfurt/M. geplant wurde in Göttingen bereits realisiert

Quelle: Jörg Thiemann-Linden

TIPPS ZUM WEITERLESEN

Radschnellweg Frankfurt - Darmstadt:

[www.region-frankfurt.de/
Mobilität/Radverkehr/Projekte/
Radschnellweg-FFM-DA](http://www.region-frankfurt.de/Mobilität/Radverkehr/Projekte/Radschnellweg-FFM-DA)

FGSV-Publikation „Einsatz und Gestaltung
von Radschnellverbindungen (RSV)“

ANSPRECHPARTNER

Hélène Pretsch

Regionalverband Frankfurt RheinMain

Abteilung Kommunalservice -
Bereich Mobilität

Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

Pretsch@region-frankfurt.de

4.5.2 Städtebaulicher Vertrag

- Kooperatives Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: im Vertrag selbst festzulegen
- Geltungsdauer: unbegrenzt, ggf. festzulegen

- Sie können insb. zur Baureifmachung beitragen (ebenda),
- eine Kostenentlastung herbeiführen und
- bestehende Konflikte bewältigen.

Der städtebauliche Vertrag nach § 11 BauGB ist ein „zentrales Werkzeug zur Steuerung städtebaulicher Projekte und wichtiges Element in der Umsetzung der Stadtentwicklung“²⁹. Deshalb sollte er auf den in übergeordneten Plänen und Konzepten entwickelten Zielen aufbauen und diese umsetzen, etwa bei einem Mobilitätskonzept oder übergeordneten Strategien. Er ist ein Mittel der Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit mitwirkungsbereiten Kooperationspartnern aus der Privatwirtschaft. Vorteil des städtebaulichen Vertrags ist die Beschleunigung öffentlicher als auch privater Vorhaben (Bunzel u.a. 2013: 18).

§ 11 Abs. 1 S. 2 BauGB enthält einen nicht abschließenden Beispielskatalog für mögliche Vertragsgegenstände. Städtebauliche Verträge können je nach Vertragsgegenstand und -zweck öffentlich-rechtlicher oder zivilrechtlicher Natur sein. Sie müssen in jedem Fall von den jeweiligen Vertragspartnern erfüllt werden, ansonsten drohen Schadensersatzforderungen und/oder Vertragsstrafen.

²⁹ Erschließungsanlagen, Umlegungen, Bodensanierung, Gutachtererstellung.

Ansatzpunkte für Elektromobilität

- Die Gestaltungsmöglichkeiten städtebaulicher Verträge können vor allem zum Tragen kommen, wenn elektromobilitätsaffine Investoren oder Baugemeinschaften als Vertragspartner auftreten.³⁰
- Soweit eines der mit dem zugrunde liegenden Bebauungsplan verfolgten städtebaulichen Ziele die Förderung der Elektromobilität ist, können im städtebaulichen Vertrag Regelungen vereinbart werden, die der Umsetzung dieses Ziels dienen, etwa die Entwicklung eines E-Mobilität-gerechten Quartiers.
- Auch in einem Erschließungsvertrag als Form des städtebaulichen Vertrags können Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität vereinbart werden, etwa Kostenübernahme für die Verlegung von Starkstromkabeln.
- Für einen breiten Erfolg von Elektromobilität sind vertragliche Vereinbarungen mit privaten Investoren als Bereitsteller von E-Ladeinfrastruktur von großer Bedeutung. Ob im öffentlichen, im halböffentlichen oder im privaten Raum, in den meisten Fällen stellt ein Privater die Ladeinfrastruktur zur Verfügung.
- Mögliche konkrete vertragliche Inhalte mit Bezug zur Elektromobilität können u.a. sein:
 - Verpflichtung zur Schaffung von E-Stellplätzen inkl. Ladeinfrastruktur in einem bestimmten Quartier
 - Verlegung von Leerrohren
 - Installation von Wallboxen
 - Vorgaben zur Intermodalität
 - Betrieb eines Mobilitätsmanagements
 - Mobilitätsberatung
- Durch städtebauliche Verträge können die unmittelbar projektbezogenen Kosten/Folgekosten durch Beteiligung von Investoren reduziert werden. Dies eröffnet den Kommunen einen größeren Handlungsspielraum hinsichtlich der Konkretisierung ihrer städtebaulichen und politischen Zielvorstellungen.
- Städtebauliche Verträge sind ein räumlich und zeitlich sehr flexibel einsetzbares Instrument. Zudem kann durch einvernehmliche Vertragsänderungen auf veränderte Situationen reagiert werden. So können Ziele oder Bedarfe, etwa an Ladesäuleninfrastruktur oder E-Fahrzeugen innerhalb eines Carsharing-Systems zwischen den Vertragspartnern nachverhandelt werden.³¹

30, 31 Informationen stammen aus einem Experteninterview zu dem Projekt „Neue Mitte Altona“.

Grenzen dieses Instruments

- Zwar geht der Gestaltungsspielraum für vertragliche Regelungen über das hinaus, was die Gemeinde über einen Verwaltungsakt oder Bebauungsplan regeln könnte. Für Kommunen gilt allerdings nicht das Prinzip der Vertragsfreiheit:
 - Es gilt die Grundrechtsbindung der öffentlichen Verwaltung (Bunzel u.a. 2013: 37),
 - die vereinbarte Leistung muss angemessen sein,
 - die Kommune darf den Vertrag nicht als Mittel wählen, wenn der Vertragspartner auch ohne diesen einen Anspruch auf die Gegenleistung hätte,
 - Leistung und Gegenleistung müssen in einem sachlichen Zusammenhang stehen.
- Die Interessendurchsetzung ist abhängig von der Verhandlungsposition der Kommune, die wiederum abhängig von der Ausgangslage der Kommune ist.
- Unter Umständen ist aufgrund von Interessenkonflikten mit einem harten Aushandlungsprozess zu rechnen. Investoren haben klare wirtschaftliche Interessen, nicht dagegen von vornherein ein Interesse an Elektromobilität.

>> STECKBRIEF: VERPFLICHTUNG ZUR SCHAFFUNG VON E-STELLPLÄTZEN UND DEM BETREIBEN EINES MOBILITÄTS-MANAGEMENT IN DER „NEUEN MITTE ALTONA“

AUSGANGSLAGE

Im Rahmen des Projektes „Neue Mitte Altona“ wird der bisherige Kopfbahnhof in Hamburg-Altona verlegt, um ein zusammenhängendes Areal von insgesamt 75 Hektar für eine städtebauliche Neuentwicklung mit dem Schwerpunkt Wohnungsbau freizugeben. Mit dem Areal steht eines der größten Potenziale für nachhaltiges, innerstädtisches Wachstum in Hamburg bereit, womit der drängenden Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum begegnet wird. Die Grundprämisse bei der zukünftigen Quartiersentwicklung liegt bei der Verkehrsvermeidung und Integration alternativer Mobilitätsangebote.

Die Flächen, auf denen der Stadtteil „Mitte Altona“ entstehen soll, befinden sich im Privatbesitz von drei Grundeigentümern. Um unter diesen Bedingungen frühzeitig auf die Entwicklung der Flächen Einfluss nehmen zu können, wurden bereits 2007 vorbereitende Untersuchungen zur Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB durchgeführt. Die Untersuchungen dienten der

Analyse von Chancen und Risiken sowie der Formulierung von inhaltlichen Planzielen, auf die in anschließenden Verfahren zurückgegriffen werden konnte. Zudem schafften sie die Grundlage für Vertragsverhandlungen zu den sog. Abwendungsvereinbarungen, mit denen sich die Eigentümer vertraglich dazu bereit erklären, die Ziele der Stadt für die Entwicklung der Flächen mit umzusetzen.

ZIELE

Im Jahr 2010 wurde ein städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt, dessen Siegerkonzept die Basis für den 2012 beschlossenen Masterplan „Mitte Altona“ bildete. Die Zielsetzungen des Masterplans werden für alle weiteren Planungen wie zum Beispiel die Bebauungsplanung oder innerhalb des Mobilitätskonzepts „Neue Mitte Altona“ aufgegriffen. Der Masterplan beinhaltet dabei das Grundgerüst für die verkehrliche Erschließung der neu zu entwickelnden Flächen. Das Mobilitätskonzept dagegen setzt beim Verkehrsverhalten der Menschen an und versucht diese im Sinne einer nachhaltigen, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität anzuregen und zu fördern.

Die Stadt Hamburg greift innerhalb der „Neuen Mitte Altona“ den allgemeinen Nachhaltigkeitsgedanken innerhalb ihres Mobilitätsverständnisses auf. Das Mobi-

litätskonzept legt die Ziele eines an die umliegenden Stadtteile angepassten und stadtverträglichen Mobilitätsverhaltens fest und sieht vor, den Umweltverbund und alternative Mobilitätsformen zu stärken. Im Rahmen von formellen Planwerken wird bspw. der Einsatz von Mobilitätsmanagement verankert und so Spielraum für die Einführung von Elektromobilität geschaffen.

ANKNÜPFUNGSPUNKTE FÜR ELEKTROMOBILITÄT

Im Projekte wurden folgende Planungsinstrumente eingesetzt:

- Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb 2010
- Masterplan 2012
- Mobilitätskonzept
- Städtebauliche Verträge (Einführung eines Mobilitätsmanagement)

Die Maßnahmen innerhalb des Masterplans und des Mobilitätskonzeptes sind aufeinander abgestimmt. Priorität soll die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlich Nahverkehrs haben. Somit kann dem Anspruch einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung des Quartiers nachgekommen werden. Einen weiteren maßgebenden Beitrag sollen hierzu auch innovative Verkehrsträger wie Pedelecs und Elektroautos leisten, >>

- >> die im Rahmen eines Carsharing-Services das Mobilitätsangebot in der Breite erweitern.

Ein wichtiger Baustein dabei ist die Einführung eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements, welches über alternative Mobilitätsformen und -anbieter informiert, Bürger bei der Verkehrsmittelwahl berät und bedarfsgerecht Angebote vermittelt – sei es Lastenanhänger für das Fahrrad oder Kindersitze für das Carsharing-Auto. Damit dieses Angebot in der Quartiersentwicklung mit einfließt, wurden mit den Grundeigentümern städtebauliche Verträge geschlossen, deren Regelungen den Investor zu Mobilitätsmanagement sowie zu Vorgaben für Ladeinfrastruktur verpflichten.

HEMMENDE UND FÖRDERNDE FAKTOREN

Anders als bei anderen Regelungsinhalten (z.B. Kostenbeteiligung an der Erschließung) gibt es für das Thema Mobilität, insbesondere Elektromobilität noch keine praxiserprobten Bausteine innerhalb eines städtebaulichen Vertrages.

Aus dem bisher eingesetzten Instrumentenkoffer eignet sich der städtebauliche Vertrag sehr gut, ein Mobilitätsmanagement und Elektromobilität flankierend in eine Quartiersentwicklung einzubeziehen.

Um das Thema noch besser zu integrieren, ist es empfehlenswert, Bürgerinnen und Bürger in einem intensiven Beteiligungs- und Informationsprozess einzubinden und dadurch frühzeitig die zukünftigen Quartiersbewohner mit Elektromobilität in Berührung zu bringen.

TIPPS ZUM WEITERLESEN

Projekt „Neue Mitte Altona“:
<http://www.hamburg.de/mitte-altona/>

Einen Überblick über unterschiedliche Vertragsmuster und Regelungsbeispiele eines städtebaulichen Vertrages bietet die Difu-Publikation „Städtebauliche Verträge – ein Handbuch“ (2013).

Bunzel, A., Coulmas, D., Schmidt-Eichstaedt, G. (2013): Städtebauliche Verträge – ein Handbuch, Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Band 12, Berlin.

ANSPRECHPARTNER

Johannes Gerdemann

Stadt Hamburg
 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Neuenfelder Straße 19
 21109 Hamburg

johannes.gerdemann@bsu.hamburg.de

4.5.3 Sondernutzungsvertrag

- Kooperatives Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: im Vertrag selbst festzulegen
- Geltungsdauer: im Vertrag selbst festzulegen

Ein weiteres Instrument zur Rechtsgestaltung kann ein sog. Sondernutzungsvertrag bieten – als kooperatives Instrument neben oder anstelle einer Sondernutzungssatzung (siehe unter 4.3.2). Ein Sondernutzungsvertrag³² darf allerdings keine pauschale Sondernutzungsgenehmigung für ein gesamtes Stadtgebiet enthalten. Es ist aber davon auszugehen, dass der Vertrag einen Betreiber allein berechtigen kann, in einem bestimmten Straßengebiet Ladestationen aufzustellen.³³ Die generalisierbaren Teile der Sondernutzungserlaubnisse und Gestaltungsvorgaben können verbindlich rahmenvertraglich geregelt werden. Exklusivvereinbarungen sind allerdings nur bedingt möglich.³⁴

Dazu müssen sich straßenrechtliche Gründe finden lassen. Auch an die Anforderungen des Vergaberechts ist zu denken.

Der Vorteil für Kommunen bei Sondernutzungsvereinbarungen ist darin zu sehen, dass sie nicht mit vielen einzelnen Unternehmen, sondern mit einem einzigen verhandeln können. Das verspricht einen effizienten Einsatz der Verwaltungsressourcen und scheint eine umfassende und einheitliche Bewirtschaftung der kommunalen Liegenschaften zu ermöglichen (vgl. Schlarmann u.a. 2007: 1470, 1474).

32 Der teilweise grundsätzlich als zulässig erachtet wird, vgl. VGH Mannheim Ur. v. 11.3.1993 – 5 S 1127/92 –, VBilBW 1994, 17; zu Werbenutzungsverträgen auch VG Weimar Ur. v. 9.4.2001 – 2 E 658/01.We –, LKV 2002, 388.

33 Analogie zu den sog. Werbenutzungsverträgen.

34 A.A. VGH Kassel Ur. v. 21.9.2005 – 2 UE 2140/02.

4.5.4 Sonstige Verträge

- Kooperatives Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: im Vertrag selbst festzulegen
- Geltungsdauer: unbegrenzt, ggfs. Festzulegen

Als Instrument zur Förderung von Elektromobilität sind neben den soeben genannten Verträgen auch zivilrechtliche oder öffentlich-rechtliche in unterschiedlichster Gestalt denkbar. Privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Elemente können auch in einem Vertrag kombiniert werden (sog. gemischter Vertrag). Damit können bindende Vereinbarungen mit Privaten zur Umsetzung konkreter Vorgaben getroffen werden, etwa bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen oder bei Grundstücksverträgen, in denen der Aufbau von Ladeinfrastruktur vereinbart wird. Ein Vertrag ist grundsätzlich ein sehr flexibles Instrument. Im Gegensatz zu einem städtebaulichen Vertrag bedarf es keines städtebaulichen Kontextes. Andere öffentlich-rechtliche Bindungen können allerdings – je nach Vertragsgegenstand – zur Anwendung kommen. Im Übrigen kann auf die Ausführungen zum städtebaulichen Vertrag verwiesen werden.

>> 4.6 KOMMUNE ALS BESCHAFFER

4.6.1 Beschaffungsrichtlinie/-leitlinie

- Informelles Instrument: Selbstbindung durch Gemeinderatsbeschluss
- Räumlicher Geltungsbereich: Gemeinde
- Geltungsdauer: unbegrenzt

Ein Steuerungsinstrument zur Förderung einer nachhaltigen Beschaffung ist neben Dienstanweisungen die kommunale Beschaffungsrichtlinie. Die darin festgeschriebenen Regelungen sind für das gesamte Beschaffungswesen einer Kommune verbindlich. In der Richtlinie können Umweltkriterien wie z.B. minimale Schadstoffemissionen des Fuhrparks festgelegt werden. So gibt etwa die „Leitlinie für die Beschaffung von Fahrzeugen mit geringen CO₂- und Schadstoffemissionen“ der Stadt Hamburg differenzierte Kohlendioxid-Emissions-Höchstwerte für die Beschaffung von Fahrzeugen der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien vor und schafft einen verbindlichen Rahmen für Stickoxid- und Partikel-Emissionen. Ziel der Leitlinie ist es, dass Fahrzeuge beschafft werden, deren Schadstoffausstoß bezogen auf den jeweils aktuellen Stand der Technik so gering wie möglich ist.

4.6.2 Vorabkennzeichnung

- Formelles Instrument: rechtliche Bindungswirkung
- Räumlicher Geltungsbereich: ergibt sich aus der Vorabkennzeichnung
- Geltungsdauer: max. 27 Monate und min. zwölf Monate vor Betriebsbeginn

Die letzte Reform des PBefG 2013 hat neben dem bekannten Instrument Nahverkehrsplan (dazu Kap. 4.1.4) das neue Instrument der Vorabkennzeichnung eingeführt. Mit der Vorabkennzeichnung soll der Aufgabenträger mindestens ein Jahr im Voraus bekannt geben, dass er einen öffentlichen Auftrag für Leistungen im ÖPNV vergeben möchte. Darin sind auch der von ihm gewünschte Umfang und die Qualität zu definieren, wozu auch Umweltstandards gehören. Diese können auch weit reichender als gesetzlich vorgeschriebene Standards beispielsweise für das Befahren von Umweltzonen sein. Denkbar ist die Forderung eines emissionsfreien Betriebs in städtebaulich sensiblen Bereichen, der mit Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gewährleistet werden kann. Das Instrument dient somit der Abstimmung zwischen den kommunalen Mobilitätskonzepten, wie sie im Verkehrsentwicklungsplan und im Nahverkehrsplan dargelegt werden, und den Betreibergesellschaften elektromobiler Angebote.

>> 5. FAZIT

Elektromobilität ist, was die kommunale Umsetzung anbetrifft, weiterhin ein Innovationsthema. In den Modellregionen konnten insbesondere im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungs-, sowie Demonstrationsprojekten vielfältige Erfahrungen gesammelt und neue Wege beschritten werden.

Dabei zeigt sich, dass „die Elektromobilität“ mit ihren unterschiedlichen Facetten und Handlungserfordernissen (z.B. Genehmigung und Aufbau von Ladeinfrastruktur, Elektrifizierung kommunaler Flotten, Integration in das städtische Verkehrssystem) **noch nicht in den Handlungsroutinen der Kommunalverwaltungen verankert ist**. Gleichzeitig haben die Kommunen eine **Schlüsselrolle bei der Einführung** neuer elektrischer Mobilitätslösungen: Als Beschaffer von Fahrzeugen für den eigenen Fuhrpark, als Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs und als administrativ Verantwortliche für die Bauleitplanung bestimmen die Kommunen unmittelbar über den Einsatz von Elektromobilität. Ist die Entscheidung für die Integration von E-Mobilität gefallen, fällt es in den Aufgabenbereich der Kommune, die erforderlichen Infrastrukturen sowie eventuelle Vorrechte rechtssicher in die Umsetzung zu bringen. Hier sind die Kommunen auch die ersten Ansprechpartner für private Initiativen, Investoren oder andere Akteure, die sich für den Betrieb von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur interessieren oder sich mit der Installation befassen.

Die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen dazu sind vielfältig: In den dargestellten Fallbeispielen – den „**Städtesteckbriefen**“ – zeigt sich eine **große Experimentierbereitschaft** hinsichtlich der Kombination verschiedener planerischer, vertraglicher und ordnungsrechtlicher Instrumente, die mit unterschiedlich großem Umfang und Mitteleinsatz umgesetzt werden (können). Die Praxisbeispiele illustrieren, dass die Kommunen entsprechend ihrer spezifisch definierten Zielsetzung unterschiedliche Vorgehensweisen zur strategischen Einbindung sowie zur operativen Umsetzung von Elektromobilität entwickeln, ausgerichtet an ihren lokalen Bedürfnissen und Rahmenbedingungen. Die Erfahrungen zeigen auch, dass gerade die örtlichen Voraussetzungen in den Kommunen unterschiedliche Bewertungen der Einsatzmöglichkeiten von Elektromobilität zur Folge haben und ein Handeln vonseiten der Kommune immer situationsgerecht erfolgt und auch erfolgen muss – **einen übertragbaren und allgemein gültigen „Königsweg“ kann und wird es nicht geben**.

Gleichwohl geht es insgesamt darum, verschiedene **sektorale Maßnahmen** unter Beachtung des Fachrechts im Rahmen **strategischer Konzepte und Pläne** integriert und abgestimmt zu verankern und auf der Umsetzungsebene zu konkretisieren. Aber auch hier gilt: In welchen Plänen Ziele zur Elektromobilität verankert werden und welche Konzepte oder

Instrumente geeignet sind, hängt von den **Bedingungen vor Ort** ab. Erarbeitet die Gemeinde aktuell einen Verkehrsentwicklungsplan, kann eine Verkehrsverlagerung hin zu „elektrisch“ zurückgelegten Wegen, sei es mit dem ÖPNV, dem E-Pkw oder dem Pedelec, dort als Ziel verankert werden. Setzt sich die Gemeinde jedoch gerade mit einem Klimaschutzkonzept auseinander, können die Ziele u.U. dort besser Eingang finden. Diese Pläne haben üblicherweise eine Laufzeit von mehreren Jahren, so dass evtl. kein aktuelles Zeitfenster besteht, Elektromobilität in ihnen zu verankern. In einem solchen Fall, aber auch wenn eine Kommune ihr Engagement im Bereich der Elektromobilität besonders hervorheben möchte, kann ein **Masterplan** ein geeignetes Instrument sein.

Elektromobilität ist ein Querschnittsthema. Aufgrund der **fachübergreifenden Relevanz** müssen die neu entwickelten Vorgehensweisen in institutionelle Organisationsstrukturen integriert und in Standardabläufe überführt werden. Hier können andere Kommunen nun vom **Wissen aus den Demonstrationsprojekten** profitieren, indem sie die vorgestellten Strategien und Instrumente als **modulare Bausteine** für die Entwicklung eigener Strategien und Konzepte zur Förderung von Elektromobilität verwenden und die Erfahrungen zur Gestaltung eigener Verfahren nutzen. Dabei sind **informelle Pläne** - insbesondere auf der strategi-

schen Ebene - ebenso von Bedeutung wie **formelle Pläne**. Gleichmaßen sind **rechtlich normierte Instrumente** der operativen Umsetzung (wie Genehmigungen), Satzungen, vertragliche Instrumente oder auch informelle Verabredungen entsprechend ihrer Stärken oder „elektromobilen Ansatzpunkte“ und Schwächen - also ihrer „elektromobilen Grenzen“ wie im Praxiskatalog in Kapitel 4 dargestellt - zu nutzen.

Es zeigt sich also, dass es viele Möglichkeiten gibt, das Heft des Handelns in die Hand zu nehmen. Zum derzeitigen Entwicklungsstand sollten sich interessierte oder aktive Kommunen **folgenden Anregungen und Prüffragen** für ein schrittweises und zielgerichtetes Vorgehen stellen.

>> BAUSTEIN 1 EIGENE ZIELE ENTWICKELN

Der Einsatz von Elektromobilität bietet Kommunen **vielfältige Möglichkeiten**, die Zielerreichung bei kommunalen Pflichtaufgaben (z.B. Daseinsvorsorge, Einhaltung von Umweltstandards bei Lärm und Luft, Sicherung der Mobilität) zu unterstützen. Dafür gilt es – als erster Schritt –, **die eigenen kommunalen Ziele konkret zu benennen** und entsprechend **geeignete Maßnahmen** (z.B. Erarbeitung eines Masterplans, Änderung der Stellplatzsatzung) **zu identifizieren**. Hierzu sollten die Themenverantwortlichen in den Kommunen in einen **intensiven Dialog** mit der eigenen Verwaltung, der Politik sowie mit (kommunalen, aber auch privaten) Unternehmen treten. Richtschnur des Handelns sollte sein, möglichst wirksame **Akteursallianzen zwischen Politik, Verwaltung, Privatwirtschaft, Bürgerschaft, Wissenschaft wie auch Medien** zu etablieren, um eine breite Unterstützung und einen möglichst breiten Konsens zu erreichen. Die Kommunen haben aktuell die Chance – die Stärken und Schwächen der Elektromobilität im Blick –, den Wandel hin zu einer „postfossilen Mobilität“ aktiv mitzugestalten. Hierzu gilt es, die entwickelten Ziele der Elektromobilität durch den Einsatz planerischer Instrumente auch nachhaltig in kommunalen Plänen und Konzepten zu verankern. Ihre Kompetenz im Bereich der Elektromobilität können Kommunen durch die Teilnahme an Forschungsprojekten

stärken, indem sie sich beispielsweise so weitere Handlungsfelder erschließen – immer vor dem Hintergrund ihrer eigenen Ziele.

>> BAUSTEIN 2 ORGANISATION UND ABLÄUFE SACHGERECHT ANPASSEN

Hat sich eine Kommune dazu entschieden, Maßnahmen zur Elektromobilität vor Ort zu planen und umzusetzen, so setzt das voraus, dass sie sich **sowohl in ihrer Organisation als auch in ihren Abläufen** dieser neuen Aufgabe annimmt. Umsetzungsbau- steine müssen zwischen und in Kooperation mit der Politik und den betroffenen Fachbereichen entwickelt werden.

Als förderlich hat es sich dabei erwiesen, wenn eine **kommunale Koordinationsstelle** für die Belange der Elektromobilität etabliert wird. Die kommunale Verantwortung kann dabei in einer Stabsstelle, einer dezernatsübergreifenden Arbeitsgruppe oder einem Lenkungskreis verankert werden. Die Vorteile einer Stabsstelle liegen darin, dass sie unabhängig von Ressortinteressen agieren kann und ihr zeitweise (Entscheidungs-)Kompetenzen über bestehende fachliche Zuständigkeiten hinweg übertragen werden können, was sich in der kommunalen Praxis positiv auswirkt. Gleichwohl kann es zu Schwierigkeiten kommen, wenn Ressortinteressen zu unterschiedlich sind.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen aber auch: **Um die Elektromobilität in den Kommunen in Gang zu bringen, bedarf es eines Anstoßes.** Dieser geht sehr oft von Einzelpersonen aus, die sich aus Überzeugung des Themas annehmen und zu sogenannten „Kümmerern“ werden. Eine Koordinierungsstelle (Stabsstelle, Arbeitsgruppe etc.) kann profitieren, wenn sie durch eine solche **engagierte Schlüsselfigur** geführt wird. Der Frage, wer eine solche Rolle übernehmen kann, sollte – wenn es sich aus dem Prozess nicht unmittelbar ergibt – daher besonderes Gewicht gegeben werden.

Gelingt es nicht, dezernatsübergreifende Strukturen zu verankern, sollte das Thema Elektromobilität in dem Fachdezernat verankert werden, das sich entweder eigeninitiativ für das Thema verantwortlich fühlt oder für die spezifisch definierte Zielstellung verantwortlich zeichnet (siehe Baustein 3).

Um das Thema sachgerecht in Abläufe und langfristig in ein Routinehandeln zu überführen, können bei der Einführung regelmäßige Sitzungstermine helfen. Sie sollten möglichst von der Koordinierungsstelle bzw. vom „Kümmerer“ geleitet werden und einen erweiterten Lenkungsreis mit den ausgewählten Kooperationspartnern umfassen. Die Kommunen sollten dafür systematisch nach geeigneten Kooperationspartnern aus Wirtschaft und/oder Forschung suchen. Die Sitzungen

dienen dabei der Identifikation von Zielen bzw. der Konkretisierung und Operationalisierung von Teilzielen, Aufgaben und anzuwendenden Instrumenten. Sie sollten aber auch **Verabredungen über Zuständigkeiten treffen** und das Ziel der Konsensbildung verfolgen. Auch sollten die eigenen Rollen, die eine Kommune übernehmen will – sei es als Besteller, Beschaffer, Nutzer oder Genehmigungsbehörde –, reflektiert werden.

Getroffene Verabredungen sollten nachvollziehbar festgehalten werden. Im Laufe der Umsetzung sollte die Koordinationsrunde die Möglichkeit zur Nachsteuerung und Weiterentwicklung von Projekten und Partnerschaften und auch der Evaluation bisheriger Erfahrungen nutzen.

>> BAUSTEIN 3 KONZEPTIONS- UND PLANUNGSPROZESSE EFFIZIENT GESTALTEN

Vor der strategischen Implementierung und operativen Umsetzung muss die Kommune abwägen, ob und wo **Elektromobilität thematisch verankert** wird. Es ist zu empfehlen, dass die Kommune das Thema dort verankert, wo die beste Ansprache und politische Durchsetzbarkeit erreicht werden kann. Erarbeitet die Kommune bspw. aktuell einen Verkehrsentwicklungsplan, der das Ziel einer „nachhaltigen Mobilität“ verfolgt, oder möchte sie sich

als „**Innovationsstandort**“ profilieren, sollte die Wahl der Konzepte und Instrumente und die Ausgestaltung der Prozesse von diesen Grundsatzentscheidungen abhängen.

Die geschaffenen Organisationsstrukturen sind dazu zu nutzen, die Ziele bzw. die zur Zielerreichung erforderlichen Umsetzungsbausteine mit den betroffenen Dezernaten und Akteuren zu formulieren und in ein **lokales Handlungskonzept** zu überführen.

Spezielle Planwerke zur Koordination von Genehmigungsverfahren – bspw. für die Aufstellung von Ladeinfrastruktur – können sich zudem je nach Situation vor Ort anbieten. Je nach Zuordnung stehen damit unterschiedliche personelle und finanzielle Ressourcen und ggf. auch Förderprogramme zur Verfügung. Die jeweilige Situation und Zielsetzung der Kommune ist ausschlaggebend für die Verortung der Elektromobilität in der Verwaltung sowie für eine geeignete Gestaltung des Konzeptions- und Planungsprozesses.

>> BAUSTEIN 4 FLEXIBEL VORGEHEN – MÖGLICHKEITEN NUTZEN

Elektromobilität ist zielgebunden in das Verwaltungshandeln zu integrieren. Den Städten und Gemeinden stehen

hierfür – je nach eigenem strategischen Ansatz – unterschiedliche Konzepte und Instrumente zur Verfügung. **Instrumente des Ortsrechts** können hierfür genauso geeignet sein wie **Kooperationen lokaler Akteure**. Die Umsetzung der in einem strategischen Konzept oder Plan genannten und im Gemeinderat beschlossenen Maßnahmen sollte mit Hilfe einer **Kombination verschiedener Instrumente** flexibel erfolgen. Übergeordnete Planungen ermöglichen Kohärenz auf der Umsetzungsebene und dienen dort zugleich als Begründungshilfe. Die inhaltliche Abstimmung der eingesetzten Planungsinstrumente untereinander und mit bestehenden Fachplanungen ist daher sowohl auf der strategischen als auch auf der Umsetzungsebene grundsätzlich zu empfehlen.

Es ist bei der Wahl der Instrumente zu prüfen, ob eine **Rechtsverbindlichkeit** der Pläne den Vorhaben der Kommune förderlich ist. In diesem Fall sind formelle Instrumente mit gesetzlicher Grundlage zu nutzen. Der Einsatz informeller Instrumente ist flexibler und anfänglich möglicherweise leichter durchzusetzen. Gelingt es jedoch, Ziele in formellen Plänen zu verankern, hat dies u.U. jedoch eine längerfristige Bindungswirkung.

Zur Umsetzung der Maßnahmen sind zudem meist Regelungen durch **kooperative Instrumente** notwendig. Die kooperativen Instrumente (wie Verträge) haben den Vorteil, dass mit ihnen – ebenfalls

rechtsverbindlich - nachvollziehbare Rechte und Pflichten vereinbart werden. Zudem können sie **situationsorientiert** und **flexibel** eingesetzt werden, um **Pilotvorhaben der Elektromobilität** in der Entwicklungsphase zunächst fallspezifisch zu regeln. Bei Vertragskonstellationen ist allerdings zu bedenken, dass die Verhandlungsstärke beider Seiten ausgewogen sein sollte, um beiderseitigen Nutzen der Vereinbarungen zu gewährleisten.

Welcher Instrumenteneinsatz den größten Erfolg verspricht, ist von der (in übergeordneten Plänen) verankerten Zielsetzung und der Situation der jeweiligen Kommune abhängig. Um den Handlungsrahmen für Elektromobilität weiter zu verbessern, können sich Kommunen z.B. für die Erweiterung des Bau(ordnungs)rechts auf Landesebene einsetzen.

Unabhängig von der gewählten Kombination der Instrumente zur Konzeption und Umsetzung sollten Verfahren sowie **Bürger- und Akteursbeteiligung** jeweils fallspezifisch und zielgebunden entworfen und durchgeführt werden, um eine weitreichende Legitimation der Ergebnisse zu gewährleisten.

Die in dieser Broschüre zusammengestellte umfangreiche Übersicht zu Konzepten und Instrumenten zeigt auf, dass mit Hilfe „der Elektromobilität“ zukunftsfähige Stadt-, Umwelt- und Verkehrsentwicklung gestaltet werden kann. Für die Kommunen bietet es sich an, die Punkte der folgenden Checkliste für die strategische Verankerung, für die ihr nachfolgenden Planungsprozesse und für eventuelle Maßnahmenumsetzungen heranzuziehen und ihren spezifischen Fall zu erörtern:

✓ POLITISCHE RÜCKENDECKUNG:

Veränderungen in der Organisation als auch im Verfahren müssen – um wirksam zu sein – politische Unterstützung haben. Zudem müssen sowohl informelle als auch formelle Planungen politisch legitimiert werden, um Bindungswirkung zu entfalten.

✓ BETEILIGUNG UND INFORMATION:

Eine frühzeitige und umfassende Information und Einbindung der Bürger in angemessenen Beteiligungsformen erleichtern die Bedarfsermittlung und Akzeptanzbildung in Sachen Elektromobilität.

✓ ZIELE UND INDIKATOREN:

Neben einer spezifischen Zielformulierung sollten die Ziele auch operationalisierbar sein. Dafür sollten die Konzepte und Pläne eine Bestandsanalyse, einen Zeithorizont, eindeutig formulierte Zielgrößen und nachvollziehbare sowie messbare Indikatoren enthalten, die über den Grad der Zielerreichung Auskunft geben können. Dabei erleichtert die Bezugnahme auf kommunale (Regel-)Ziele und deren Kohärenz mit den Zielen anderer föderaler Ebenen (Bund, EU) die Umsetzung von elektromobilen Lösungen. Konzepte und Pläne sollten zudem so konzipiert sein, dass sie dynamisch fortgeschrieben werden können.

✓ ABWÄGUNG:

Maßnahmen sollten anhand ihrer Beiträge zur Zielerreichung priorisiert und dementsprechend ausgewählt werden. So ist der Einsatz elektrischer Fahrzeuge eine mögliche Maßnahme zur Umsetzung von Klimaschutzzielen, Zielen zur Lärminderung oder Reduzierung der verkehrsbedingten Flächeninanspruchnahme etc.

✓ ZEITFENSTER:

Es sollte auch berücksichtigt werden, dass Zeitfenster für die Bearbeitung und thematische Verankerung periodisch auftreten, weil beispielsweise ein kommunales Klimaschutzkonzept oder ein Verkehrsentwicklungsplan immer für mehrere Jahre aufgestellt werden. Ist eine Kommune aktuell mit der Erarbeitung eines geeigneten längerfristigen Konzeptes befasst, sollte sie dieses Zeitfenster nutzen, um das Thema Elektromobilität dort zu verankern.

✓ ANPASSUNGSFÄHIGKEIT:

Viele Technologien im Zusammenhang mit der Elektromobilität befinden sich noch in der Weiterentwicklung (z.B. Batterieentwicklung und Ladeinfrastruktur). Gerade langfristige Pläne und Konzepte sollten der Innovationsdynamik der Elektromobilität gerecht werden können, indem sie mit der nötigen Flexibilität ausgestattet werden.

✓ VERNETZUNG UND PARTNERSCHAFT:

Um eine gute Wirkung zu erzielen, sollten die Vernetzung mit und unter den externen Akteuren ermöglicht und bestehende Angebote und Fördermöglichkeiten bekannt gemacht werden. Es hat sich gezeigt, dass Elektromobilität in Kommunen, in denen akteursübergreifend Allianzen eingegangen wurden, besonders erfolgreich umgesetzt worden ist. Es empfiehlt sich dabei eine gemeinsame Zielsetzung, nach der die Beteiligten sowohl innerhalb einer Kommune als auch die externen Partner die Einführung der Elektromobilität als „ihr“ Projekt betrachten. Verabredungen von Partnerschaften sind u.a. mit Verkehrs- und Versorgungsbetrieben, Carsharing-Unternehmen, Taxi-Unternehmen, Logistik- und Speditionsunternehmen, Wohnungswirtschaft, Bringdiensten, Einzelhandel und Kfz-Gewerbe denkbar. Auch eine mögliche Unterstützung durch regionale Energieversorger oder Landesministerien sollte genutzt werden.

>> 6. ANHANG

>> QUELLENVERZEICHNIS

Bachmann, P., Mayer, C. (2013): **Weg zur elektromobilen Stadt, Rechtliche Instrumente zur Förderung und Gestaltung der Elektromobilität**, in: CHANC/GE 4/2013, S. 7 – 9.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Hrsg.) (2013): **Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS). Energie auf neuen Wegen**, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2014): **Elektromobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr**, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2014): **Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: Strategische und rechtliche Fragen**, Berlin.

Bunzel, A., Coulmas, D., Schmidt-Eichstaedt, G. (2013): **Städtebauliche Verträge – ein Handbuch**, Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Band 12, Berlin.

Cancik, P. (2014), in: Landmann, R. v., Rohmer, G., Eyermann, E.: **Umweltrecht, Loseblattsammlung**, 71. Ergänzungslieferung, München.

Europäische Kommission (2011): **WEISSBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**, Brüssel

Europäisches Parlament, Rat der europäischen Union (2002): **Richtlinie 2002/49/eg über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm**.

Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Arbeitspapier: **Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (RSV)**, Köln

Gloria, C. (1990): **Die Stellplatzpflicht nach den Landesbauordnungen und ihre Erfüllung insbesondere durch Ablösung**, in: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (NVwZ), S. 305 – 314.

Hansmann, K., Röckinghausen, M. (2014), in: Landmann, R. v., Rohmer, G., Eyermann, E.: **Umweltrecht, Loseblattsammlung**, 71. Ergänzungslieferung, München.

Hörmann, D. (2001): **Die Grenzen städtebaulicher Verträge: insbesondere am Beispiel der sog. Einheimischenmodellverträge**, Berlin.

Jarass, H.D. (2013): **Bundes-Immissionsschutzgesetz, Kommentar**, 10. Auflage, München.

Jarass, H.D. (2006): **Rechtsfragen des neuen Luftqualitätsrechts**, in: Verwaltungsarchiv (VerwArch), S. 429 – 449.

Lambrecht, U., u.a. (2013): **Steigende Umwelanforderungen – Was bedeutet dies für den Verkehr?** in: Beckmann, K.J., Klein-Hitpaß, A. (Hrsg.) (2013): **Nicht weniger unterwegs, sondern intelligenter? Neue Mobilitätskonzepte**, Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Band 11, Berlin.

Mitschang, S., Reidt, O. (2014), in: Battis, U./Krautzberger, M., u.a.: **Baugesetzbuch, Kommentar**, 12. Auflage, München.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (BPA) (Hrsg.) (2014): **Bilanz zur Energiewende 2014**, Berlin.

Schedler, K., Siegel, J. P. (2004): **Strategisches Management in Kommunen**, Edition der Hans-Böckler-Stiftung 116, Düsseldorf.

Schlarmann, H., Wagner, S. (2007): **Kommunale Werbenutzungsverträge und Ermessensbindung bei der Erteilung straßenrechtlicher Sondernutzungserlaubnisse**, in: Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl.), S. 1470 – 1476.

Schulte-Zurhausen, M. (2010): **Organisation**, 5. Auflage, München.

Wegener, A. (2002): **Die Kriterien zu Good Governance**, in: Pröhl, M. (Hrsg.): Good Governance für Lebensqualität vor Ort, Gütersloh.

Würfel, W. (2014): in: Simon A., Busse J. (Hrsg.): **Bayerische Bauordnung**, Loseblatt-Kommentar, 117. Ergänzungslieferung, München.

>> INTERNETQUELLEN

Bogumil, Jörg (2007): **Strategische Ausrichtung der Kommunalverwaltung**. <http://www.familie-in-nrw.de/vertiefungstext-organisation-kommunalverwaltung.html> (zuletzt abgerufen am 17.12.14).

Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2014): **Merkblatt Förderung einer Stelle für Klimaschutzmanagement**: https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/_items/item_4184/merkblatt_klimaschutzmanagement_2015.pdf (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Dornier Consulting (2004): **Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs**, veröffentliche Power-Point-Präsentation vom 17.6.2004: http://www.ihk-berlin.de/linkableblob/bihk24/standortpolitik/downloads/_download/818102/13./data/Leitfaden_Wirtschaftsverkehr_Teil_1-data.pdf (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML): **ELMO - Elektromobile urbane Wirtschafts-verkehere. Leuchtturmprojekt der Elektromobilität**: http://www.iml.fraunhofer.de/de/themengebiete/verkehrslogistik/themen_transportverkehrlogistik/Elmo.html (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML): **GeNaLog - Geräuscharme Nachtlieferlogistik**: www.genalog.de (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Freie und Hansestadt Hamburg: **Projekt „Neue Mitte Altona“**: <http://www.hamburg.de/mitte-altona/> (zuletzt abgerufen am 01.12.14)

Geschäftsstelle des Landes NRW im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk (Hrsg.) (2012): **Werkzeugkasten Dialog und Beteiligung. Ein Leitfaden zur Öffentlichkeitsbeteiligung**, Düsseldorf: http://www.dialog-schafft-zukunft.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDF/Werkzeugkasten_Dialog_und_Beteiligung.pdf (zuletzt abgerufen am 17.10.14).

Innovation City Management GmbH (2014): **Zukunfts-WerkStadt - „Elektromobilität wird real“ der Stadt Bottrop**: <http://www.icruhr.de/index.php?id=114> (zuletzt abgerufen am 28.11.14).

ivm GmbH (2014): **Masterplan Elektromobilität. KickOff-Veranstaltung am 29. November 2014 im FIZ ConferenceLab in Frankfurt**: www.ivm-rheinmain.de/News/kickoff-masterplan-elektromobilitat/ (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologien (NOW GmbH): **EMIS - Elektromobilität im Stauerland**: <http://www.emis-projekt.de/> (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Niedersächsische Initiative für Klimaschutz in der Siedlungsentwicklung (Nikis) (2014): **Städtebaulicher Vertrag**: <http://www.nikis-niedersachsen.de/index.php?id=134> (zuletzt abgerufen am 13.11.14).

Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH (OPG) (2014): <http://www.offenbach.de/offenbach/themen/rathaus/aemter-und-gesellschaften/opg-offenbacher-projekt-entwicklungsgesellschaft-mbh-1/amt/opg-projektverwaltungsgesellschaft.html> (zuletzt abgerufen am 12.8.14).

Pins, G. (2014): **Elektromobilität und Umnutzung von städtischen Flächen Blue City Mannheim - ein Praxisbericht:** http://www.now-gmbh.de/fileadmin/user_upload/DOWNLOAD/Fachkonferenz_Elektromobilitaet_vor_Ort_2014/Elektromobilitaet_vor_Ort_-_Elektromobilitaet_und_Umnutzung_von_Flaechen_-_Georg_Pins.pdf (zuletzt abgerufen am 28.11.14).

PlaNOS Planungsgesellschaft Osnabrück (2013): **3. Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Osnabrück:** <http://www.planos-nahverkehr.de/index.php?id=173> (zuletzt abgerufen am 01.12.14)

Polzin, G. (2009): **Verkehrsentwicklungsplanung, veröffentliche Power-Point Präsentation vom 9.12.09:** http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/dateien/downloads/polzin_Verkehrsentwicklungsplanung.pdf (zuletzt abgerufen am 12.11.14).

Region Hannover (2014): **Broschüre zum Entwurf Nahverkehrsplan 2014:** <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Der-Nahverkehrsplan2/Brosch%C3%BCre-zum-Entwurf-Nah%C2%ADver%C2%ADkehrsplan-2014> (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Regionalverband FrankfurtRheinMain: **Radschnellweg Frankfurt - Darmstadt:** www.region-frankfurt.de/Mobilität/Radverkehr/Projekte/Radschnellweg-FFM-DA (zuletzt abgerufen am 01.12.14).

Service- und Kompetenzzentrum:
Kommunaler Klimaschutz (Difu):
Klimaschutz mit Konzept. Ein Plan für alle Handlungsfelder: <http://kommunen.klimaschutz.de/projekte/projekte-von-a-bis-z/klimaschutzkonzepte.html> (zuletzt abgerufen am 28.11.14).

Stadt Aachen: **Verkehrsentwicklungsplanung:** www.aachen.de/vep (zuletzt abgerufen am 01.12.14)

Stadt Dortmund (2014): **Elektromobilität:** http://www.dortmund.de/de/_leben_in_dortmund/umwelt/elektromobilitaet/start_elektromobilitaet/index.html (zuletzt abgerufen am 28.11.14).

Stadt Mannheim, Geschäftsstelle Konversion (2014): **„Blue Village Franklin“:** <http://www.konversion-mannheim.de/flaechen/benjamin-franklin-village> (zuletzt abgerufen am 28.11.14).

Stadt Mannheim (2013): **Konversion Mannheim:** <http://www.konversion-mannheim.de/> (zuletzt abgerufen am 28.11.14).

Stadt Offenbach am Main (2013): **Satzung der Stadt Offenbach am Main über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung):** <http://www.offenbach.de/stepone/data/pdf/63/25/00/stellplatzsatzung-2013.pdf> (zuletzt abgerufen am 01.12.14)

Stadt Offenburg: **Klimaschutz in Offenburg:** www.offenburg-klimaschutz.de (zuletzt abgerufen am 28.11.14).

>> ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Potenzielle Einsatzfelder und unterschiedliche Facetten im Zusammenhang mit Elektromobilität	11	Abb. 12: Probefahrten mit einem E-Pkw am Wissenschaftstag der FH Dortmund ...	33
Abb. 2: Anwendungsbeispiele in verschiedenen Städten: Übersicht über die Städtesteckbriefe	12	Abb. 13: Den VEP Aachen „mitemleben und mitgestalten“	34
Abb. 3: Das von DPD eingesetzte Zustellfahrzeug ist täglich in Ludwigsburg CO ₂ -frei unterwegs	15	Abb. 14: Neben der elektrischen Stadtbahn wird in Hannover auch der Einsatz von Hybridfahrzeugen vorangetrieben	42
Abb. 4: Im Rahmen des Forschungsprojektes „Green Move“ werden in Darmstadt Hybridbusse im öffentlichen Nahverkehr eingesetzt	17	Abb. 15: Einzelprojekte der Strategie „Blue City Mannheim“	49
Abb. 5: Der Spitzencluster Elektromobilität Süd-West vereint mehr als 80 Akteure aus Wissenschaft und Automobilwirtschaft	18	Abb. 16: Gekennzeichneter E-Park- und Ladeplatz in einem Offenburger Parkhaus ..	55
Abb. 6: Elektromobilität: eine Aufgabe für viele Akteure	20	Abb. 17: Bürgerbeteiligung im Aufstellungsprozess des VEP Aachen	60
Abb. 7: Die Rollen der Kommune	21	Abb. 18: Der Elektrobus auf der Linie Marienhospital als Bestandteil eines emissionsfreien ÖPNV in Osnabrück ..	65
Abb. 8: In Berlin werden E-Fahrzeuge im ruhenden Verkehr bereits privilegiert	23	Abb. 19: Bestandsanalyse des Themenfeldes Elektromobilität im Rhein-Main-Gebiet	71
Abb. 9: Im Rahmen des Projektes „E-Carflex Business“ bauen die Stadt Düsseldorf und die kommunalen Stadtwerke einen gemeinsamen Fahrzeugpool von Elektrofahrzeugen auf, der aus erneuerbaren Energiequellen geladen wird ...	24	Abb. 20: Standortbestimmung der Ladesäulen in Göppingen	75
Abb. 10: Region Stuttgart: Elektrische Dienstfahrzeuge vor dem Ludwigsburger Rathaus	25	Abb. 21: Einsatz des CargoCruisers von UPS in der Dortmunder Innenstadt	79
Abb. 11: Elektrifizierung der kommunalen Flotte der Stadt Dortmund	30	Abb. 22: E-Tankstelle auf dem Parkplatz eines Lebensmitteldiscounters in Offenbach	87
		Abb. 23: eMiO-Fahrzeugflotte der Stadt Offenbach	89
		Abb. 24: Ein Radschnellweg wie in Frankfurt/M. geplant wurde in Göttingen bereits realisiert	95

>> STECKBRIEFVERZEICHNIS

Stadt Dortmund: Optimierung des kommunalen Fuhrparks in Dortmund unter ökologischen Gesichtspunkten 29

Region Hannover: Einbindung von Elektromobilität in den Nahverkehrsplan der Region ... 40

Stadt Mannheim: Integrierte Strategie für Konversionsflächen „Blue City Mannheim“ 48

Stadt Offenburg: Einbindung der Elektromobilität in das Klimaschutzkonzept 53

Stadt Aachen: Einbindung der Elektromobilität in den Verkehrsentwicklungsplan 58

Stadt Osnabrück: ÖPNV im Nahverkehrsplan und die Beschaffung von E-Bussen 63

Region Frankfurt RheinMain: Masterplan Elektromobilität 70

Stadt Göppingen: Bedarfsgerechter Aufbau von Ladeinfrastruktur 74

Stadt Dortmund: Festsetzung von Ladezonen für den innerstädtischen Lieferverkehr 79

Stadt Offenbach: Stellplatzsatzung Offenbach 86

Region Frankfurt RheinMain: Interkommunale Kooperation für den Radschnellweg in der Region 93

Stadt Hamburg „Neue Mitte Altona“: Verpflichtung zur Schaffung von E-Stellplätzen und dem Betreiben eines Mobilitätsmanagement 98

>> ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	Baugesetzbuch	KSK	Klimaschutzkonzept
BauNVO	Baunutzungsverordnung	LIS	Ladesäuleninfrastruktur
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz	Lkw	Lastkraftwagen
B-Plan	Bebauungsplan	MIV	Motorisierter Individualverkehr
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	NVP	Nahverkehrsplan
DEW21	Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH	NOW	Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
EMIS	Elektromobilität im Stauferland	ÖV	Öffentlicher Verkehr
EMoG	Elektromobilitätsgesetz	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
FAG	Finanzausgleichsgesetz	StVO	Straßenverkehrsordnung
FNP	Flächennutzungsplan	StVG	Straßenverkehrsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	SEK	Stadtentwicklungskonzept
FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung	SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
GG	Grundgesetz	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	VEP	Verkehrsentwicklungsplan
IV	Individualverkehr	VgV	Vergabeverordnung
Ivm GmbH	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH		
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien		
Kfz	Kraftfahrzeug		

>> ANSPRECHPARTNER

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Referat G21 „Elektromobilität“

Invalidenstraße 44
10115 Berlin
E-Mail: ref-g21@bmvi.bund.de

NOW Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH

Silke Wilhelm
Dominique Sévin

Nationale Programmkoordination
BMVI Elektromobilität

Fasanenstraße 5
10623 Berlin
Telefon: +49 30 311 611 641
E-Mail: silke.wilhelm@now-gmbh.de
www.now-gmbh.de

Für die Themenfelder
„Stadtentwicklung und Verkehrsplanung“ sowie
„Ordnungsrecht“ beauftragtes Institut:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Anne Klein-Hitpaß
(Wissenschaftliche Leitung Themenfeld
Stadtentwicklung und Verkehr)

Stefanie Hanke
(Wissenschaftliche Leitung Themenfeld
Ordnungsrecht)

Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
Telefon: +49 30 39001-204
E-Mail: klein-hitpass@difu.de
www.difu.de

>> IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat G21 „Elektromobilität“

Erstellt und koordiniert durch

NOW Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH

Autoren

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin:

Wolfgang Aichinger
Nadine Appelhaus
Julian Gerlach
Dr. Jürgen Gies
Stefanie Hanke
Anne Klein-Hitpaß
Thomas Warnecke

Beratung

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann,
KJB.Kom: Kommunalforschung, Beratung, Moderation
und Kommunikation

Redaktion

Patrick Diekelmann,
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin

Umschlagvorderseite

oben links, unten links, unten rechts: ©NOW GmbH
oben rechts: ©iStock Getty Images

Satz und Layout

DreiDreizehn Werbeagentur GmbH, Berlin

Druck

AZ Druck und Datentechnik GmbH, Berlin

Erscheinungsdatum

Januar 2015

>> MITWIRKENDE AN DER ARBEITSGRUPPE „PLANUNGSINSTRUMENTE“

- Bieland, Dominik
Universität Kassel
 - Braun, Andreas
Universität Stuttgart, Städtebau-Institut
 - Dalichau, Dirk
Goethe-Universität Frankfurt
 - Flores, Sabine
Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen
Wolfsburg GmbH, Geschäftsführerin
 - Funk, Gerd Uwe
EnergieAgentur.NRW, Netzwerk Kraftstoffe und
Antriebe der Zukunft, Cluster „EnergieRegion.NRW“
 - Hollerbach, Heike
Stadt Offenbach am Main, Amt für Umwelt,
Energie und Klimaschutz
 - Klug, Juan Carlos
House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH
 - Knese, Dennis
Fachhochschule Frankfurt am Main
 - Leicht, Oliver
Planpool.EU
 - Lindlahr, Peter
hySOLUTIONS GmbH
 - Louen, Conny
RWTH Aachen University
 - Maron, Lukas
Planpool.EU
 - Mielzarek, Janine
Leitstelle Elektromobilität der Modellregion
Rhein-Main
 - Mohnen, Kai
Fachbereich Stadtentwicklung und
Verkehrsanlagen, Stadt Aachen
 - Molter, Uli
ivm GmbH, Frankfurt am Main
 - Mühlhans, Heike
ivm GmbH, Frankfurt am Main
 - Pointke, Aleksandra
Wirtschaftsförderung Stadt Göppingen
 - Weber, Jens
BSMF - Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung
und Modernisierung mbH
- Experteninterviews:**
- Glotz-Richter, Michael
Referent für „Nachhaltige Mobilität“ des Senators
für Umwelt, Bau und Verkehr der Stadt Bremen
 - Gerdelmann, Johannes
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
der Freien und Hansestadt Hamburg,
Amt für Landes- und Landschaftsplanung
 - Opitz, Heike
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der
Freien und Hansestadt Hamburg, Amt für Wohnen,
Stadterneuerung und Bodenordnung
 - Pins, Georg
Fachbereich für Wirtschafts- und Strukturförderung
der Stadt Mannheim
 - Bruns-Berentelg, Jürgen
HafenCity Hamburg GmbH
 - Rybnikow, Ines
HafenCity Hamburg GmbH

>> MITWIRKENDE AN DER ARBEITSGRUPPE „KOMMUNALE STRATEGIEN“

- Bonan, Michaela
Stadt Dortmund
- Clermont, Tobias
InnovationCity Ruhr
- Erzigkeit, Klaus-Georg
Stadt Minden
- Erven, Ulrich
Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst
- Funk, Gerd-Uwe
Energieagentur NRW
- Hollerbach, Heike
Stadt Offenbach
- Hösel, Norbert
Stadt Cottbus
- Köster, Frank
EnergieAgentur.NRW
- Krieg, Manuel
Regionalmanagement Nordhessen GmbH
- Leicht, Oliver
Planpool.EU
- Mauksch, Ricarda
Stadt Bottrop
- Mielzarek, Janine
Leitstelle Elektromobilität der Modellregion
Rhein-Main
- Nowak, Raimund
Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen
Wolfsburg GmbH
- Oelrich, Volker
Stadt Köln
- Pommerenke, Kurt
Wirtschaftsförderung Dortmund
- Roth, Margit
Landeshauptstadt Düsseldorf
- Schepsmeier, Petra
Stadt Löhne
- Schock, Gabi
Stadtwerke Düsseldorf AG
- Schwedland, Dieter
Stadt Düsseldorf
- Weber, Jens
BSMF - Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung
und Modernisierung mbH
- Wittpahl, Christian
Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr

