

„Elektromobilität in Kommunen – Vom Tun, Dulden und Unterlassen“ Elektromobilität in Kommunen

4. Konferenz über technische Infrastruktur und Mobilität

Düsseldorf, 27.03.2014

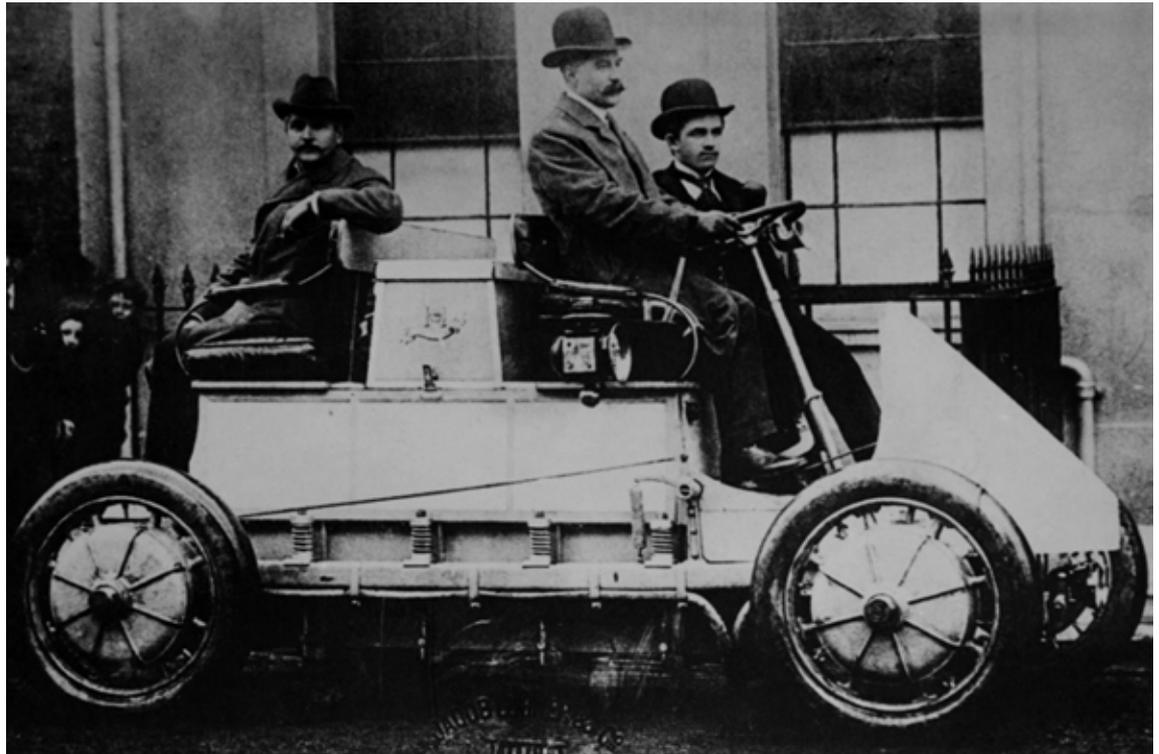
Hilmar von Lojewski, Beigeordneter, Deutscher Städtetag
Dezernat V – Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen, Verkehr

Die Geschichte der Elektromobilität ist länger als angenommen ...

- ... und der Fortschritt in 100 Jahren ist relativ gesehen überschaubar!

Lohner-Porsche
mit Hybridantrieb
und Naben-
motoren – 1900

- max. 50 km/h
- 50 km
Reichweite
- richtig teuer!



Quelle: wikipedia

Die Wirkungen von Elektromobilität sind unstreitig ...

- Elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge sind ein geeignetes Mittel, um eine nachhaltige, ressourcen-schonende und schadstoffarme Mobilität in den Städten zu befördern.



Elektromobilität ist dabei vielfältig

- S-Bahn, Straßenbahn, U-Bahn
- Elektrokraftfahrzeug (Hybrid bis reines Elektrofahrzeug)
- Elektrobus (Hybrid bis reiner Elektrobus, O-Bus)
- E-Bike
- Pedelec
- E-Cargo-Ideen
- Aber: Lkw und Schiff werden auf mittlere bis lange Sicht nicht vollelektrisch betrieben



Das bedingt auch unterschiedliche Anforderungen ...

Beispiel: Stromversorgung

- Nahverkehr regelt Stromversorgung über Fahrdrabt
- Bus: Oberleitung oder Schnellladevorgang, ggf. später induktives Laden
- E-Kfz: Zumeist Lademöglichkeit am Abstellort (Privat und/oder Arbeitsstelle)
- Dort mehr als 80 % der Ladevorgänge
- E-Bikes, Pedelecs zumeist kein öffentliches Laden erforderlich, ggf. verschließbare Batteriefächer zum Laden

Müssen Einrichtungen durch Kommunen vorgehalten werden?

Aufbau von Ladeinfrastruktur?

- Mangel an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum und entlang von wichtigen Verkehrsverbindungen ist ggf. ein limitierender Faktor für die Entwicklung der E-Mobilität
- Kommune ist selbst keine Spezialistin / kein Energieversorger
- Kommune ist verantwortlich für die Genehmigung von Einrichtungen im Straßenraum
- Kommune muss den Aufbau von Ladeinfrastruktur konzeptionell und planerisch begleiten

Verpflichtung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur?

- EU plant eine Richtlinie zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe
- Trilogverhandlungen zwischen Rat, EP und Kommission werden gerade abgeschlossen
- Keine verpflichtenden nationalen Quoten für Ladestationen!
- Wer soll eine solche Verpflichtung erfüllen? (der Staat als Kraftstoff- oder Mobilitätsgarant?)
- Ergebnis im Trilog: Die Mitgliedstaaten sollen Zielmargen melden und sich damit selbst binden.

An Leitfäden für Kommunen besteht kein Mangel ...



Alle vier neuen Leitfäden sind im Frühjahr 2014 erschienen, herausgegeben von den Beteiligten der Begleitforschung zur Elektromobilität (u.a. difu, now).

Vom Tun, Dulden oder Unterlassen

- Was können oder sollen Städte und Gemeinden tun, um eine umweltfreundliche individuelle Mobilität zu unterstützen?
- Wo sind andere Unterstützer gefragt, deren Engagement befördert oder eben geduldet wird?
- Wo sollten sich die Städte und Gemeinden zurückhalten, bestimmte Regelungen in Frage stellen oder gar unterlassen.

Kennzeichnung von Fahrzeugen

- Die Kennzeichnung von Fahrzeugen ist notwendig für Erkennbarkeit und Kontrolle und damit Grundvoraussetzung für Privilegien
- DST begrüßt die Initiative des Bundesrates, Elektrofahrzeuge für eine Erkennbarkeit im Straßenverkehr einheitlich durch Plaketten zu kennzeichnen



Ausbau von Ladeinfrastruktur ja – Privilegien mit Vorsicht

- Der Deutsche Städtetag sieht Potenziale in den Städten, den weiteren Aufbau von Ladeinfrastruktur zu befördern.
- Die Schaffung von Privilegien im öffentlichen Verkehrsraum ist dagegen sorgfältig zu prüfen und abzuwägen.
- Die Schaffung von Privilegien im öffentlichen Verkehrsraum ist dagegen sorgfältig zu prüfen und abzuwägen.
- Dabei sollte der Schwerpunkt darauf liegen, den notwendigen Ladevorgang und ggf. die Einrichtungen im öffentlichen Straßenraum abzusichern.
- Zudem müssen auch konkrete Ausnahmen von Durchfahrverboten erwogen werden (etwa Umweltzone, Durchfahrungsverbot bei Smog, etc.)



Quelle: Hochschule für Technik und Wirtschaft, Dresden

Kostenfreies Laden?

Heute Praxis an vielen kommunalen Ladesäulen!

- Warum? Unterstützung einer umweltfreundlicheren Antriebsart versus zu teurer Abrechnungssoftware.
- Aber: Das kostenfreie Laden verhindert den gewerblichen Aufbau von Ladeinfrastruktur.

→ Für den Weg zur breiteren Versorgung der Elektrofahrzeuge mit Ladeinfrastruktur ist die Überführung in gewerbliche Modelle unabdingbar.



Quelle: EnBW – Ladeinfrastruktur im Schaufenster Baden-Württemberg

Kostenfreies Laden?

Zurzeit: vielfach Sponsorenmodell

- Der Gewinn liegt im Werbeeffect für den Anbieter der Ladesäule.
- Für den Weg zur breiteren Versorgung der Elektrofahrzeuge mit Ladeinfrastruktur ist die Überführung in kostentragende Modelle unabdingbar.



Kostenfreies Parken?

Heute in einigen Städten in der Diskussion

Argument: Menschen ermutigen mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln in die Stadt zu kommen. Vorteile für die individuelle Elektromobilität generieren.

Aber:

- Unökonomische Anreize zum Verweilen an der Ladesäule!
- Im ruhenden Verkehr haben Elektrofahrzeuge keinen Vorteil!
- Bemessungsgrundlage für die Parkraumbewirtschaftung sind der in Anspruch genommene Raum und die Belegungsdichte.



Quelle: wikipedia

Exkurs: Freistellung von der EEG-Umlage

Förderung der Elektromobilität im Schienenverkehr:

Zurzeit gilt eine Befreiung von der EEG-Umlage (ab 10 GWh Jahresverbrauch).

Dadurch Unterstützung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene (aber auch Straßenbahn / U-Bahn)

Im Gespräch:

- Anhebung der Schwelle des Jahresverbrauchs.
- Keine Mehrbelastung des elektrifizierten öffentlichen Verkehrs! Absenkung der Schwelle des Jahresverbrauchs für den die Befreiung gilt.
- Berücksichtigung auch kleiner kommunaler Verkehrsunternehmen.
- Keine EEG-Umlage für Bremsstrom!

Gesetzliche Regelungen – EMobG?

- Die Bundesländer haben im Bundesrat eine EntschlieÙung verabschiedet, Elektrofahrzeuge einheitlich zu kennzeichnen.
- Der Bundesrat hat einen Gesetzentwurf zur Änderung des StrVG eingebracht, mit der u.a. auch Fragen von Parkgebühren berührt werden sollen.
- Die Bundesregierung hat in ihrer Erwiderung die Vorlage eines Elektromobilitätsgesetzes (EMobG) angekündigt, welches verschiedene gesetzliche Regelungen vereinen soll.

Keine Freigabe von Busspuren

- Der Deutsche Städtetag sieht in der Freigabe von Busspuren für private Elektro- und schadstoffarme Fahrzeuge keine geeignete Maßnahme zur Förderung der E-Mobilität in Städten.
- Diese müssen dem ÖPNV, Taxen und Krankentransporten vorbehalten bleiben, um Wirksamkeit zu entfalten.



Quelle: wikipedia, Government incentives for plug-in electric vehicles

Parkgebühren

- Auch eine begrenzte und befristete Befreiung von Gebühren für den ruhenden Verkehr erscheint nicht empfehlenswert. Elektro- und schadstoffarme Fahrzeuge unterscheiden sich in ihrem Platzbedarf nicht von konventionellen Fahrzeugen.
- Bemessungsgrundlage muss weiterhin der in Anspruch genommene Straßenraum und die Belegungsdichte bleiben.
- Eine Befreiung von Parkgebühren könnte zunächst auch auf private Initiative z.B. des Einzelhandels erprobt werden.



Ausblick I

- Der Städtetag beabsichtigt, ein umfassenderes Positionspapier zur Elektromobilität zu erstellen, welches auch die Rolle von elektrisch angetriebenen Fahrrädern und den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Öffentlichen Personenverkehr berücksichtigt.



Ausblick II

... und wenn das alles beachtet wird, stehen auch in den Kommunen die Ampeln für die Elektromobilität auf **Grün!**

