



DER AUTOR

Dr. Gerd Landsberg

ist Geschäftsführendes
Präsidialmitglied des Deutschen
Städte- und Gemeindebundes.

Der Deutsche Städte- und
Gemeindebund vertritt die
Interessen der Kommunalen
Selbstverwaltung der Städte und
Gemeinden in Deutschland und
Europa. Über seine Mitglieds-
verbände repräsentiert er rund
11.000 Kommunen in Deutschland.

Mitgliedsverbände

- Bayerischer Gemeindetag
- Gemeinde- und Städtebund
Rheinland-Pfalz
- Gemeinde- und Städtebund Thüringen
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Hessischer Städte- und
Gemeindebund
- Hessischer Städtetag
- Niedersächsischer Städte- und
Gemeindebund
- Niedersächsischer Städtetag
- Saarländischer Städte- und
Gemeindetag
- Sächsischer Städte- und Gemeindetag
- Schleswig-Holsteinischer
Gemeindetag
- Städte- und Gemeindebund
Brandenburg
- Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund
Sachsen-Anhalt
- Städte- und Gemeindetag
Mecklenburg-Vorpommern
- Städtebund Schleswig-Holstein
- Städtetag Rheinland-Pfalz

STATEMENT ZUR VERKEHRSPOLITIK

Alternative Antriebe für die Mobilität der Zukunft

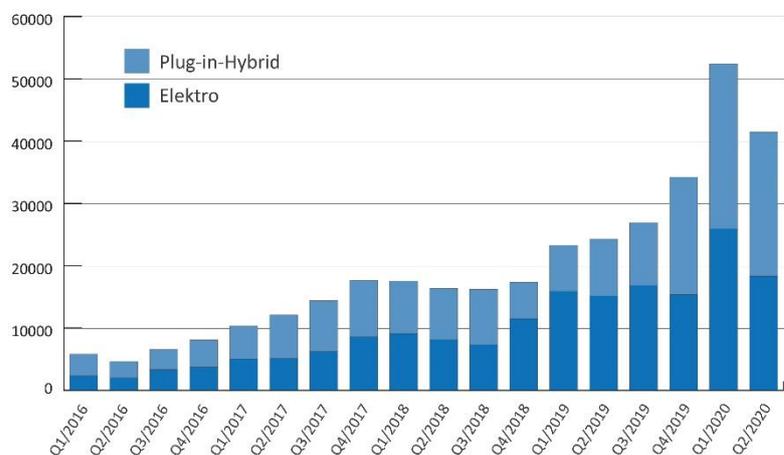
- Flächendeckenden Ausbau des Schnellladenetzes forcieren
- Laden und Bezahlen: Nutzerfreundlichkeit als Schlüssel
- Wasserstoff zur Wettbewerbsfähigkeit verhelfen
- Kommunale Mobilitätsmanager und Fuhrparks fördern

Die Antriebswende als Teil der Verkehrswende

Die Verbreitung alternativer Antriebe im Personen- und Güterverkehr ist gemeinsames Ziel von Kommunen, Bund und Ländern und ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrs-

wende in Stadt und Land. Hierbei braucht es einen **technologieoffenen Ansatz**, da sich die infrastrukturellen und topografischen Rahmenbedingungen in den Städten und Gemeinden ebenso unterscheiden wie Anforderungen an Fahrzeugtypen oder Reichweiten. Neben dem

NEU ZUGELASSENE PKW MIT ELEKTROANTRIEB 2016–2020



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Grafik: DSTGB 2020



DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Position

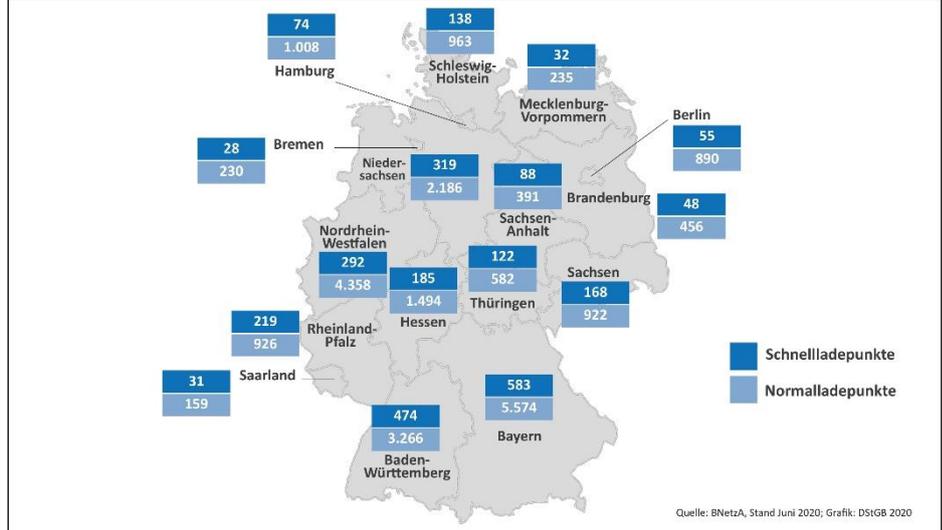
konsequenten Ausbau des ÖPNV und Radverkehrs wird die individuelle motorisierte Mobilität auch weiterhin eine wichtige Rolle im Mobilitätsmix der Menschen einnehmen. Dies gilt für ländliche Räume, wo ÖPNV-Angebote häufig nur bedingte Alternativen darstellen, aber auch für viele Städte, die sich aufgrund ihrer Siedlungsstruktur und des Umlands nicht ausnahmslos mit dem ÖPNV und Radverkehr erschließen lassen.

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms sowie des Konjunktur- und Zukunftspakets der Bundesregierung wurden wichtige Schritte für den bundesweiten Hochlauf der Ladeinfrastruktur und des Fahrzeugbestands mit Elektroantrieb sowie für die weitere Forschung und Entwicklung von Elektromobilität und Wasserstoff beschlossen. **Es braucht differenzierte Förderprogramme, um möglichst viele Verkehre künftig emissionsfrei zu ermöglichen.** Die Zeit drängt, denn Deutschland muss zur Erreichung der Emissionsziele aber auch aus industriepolitischen Gründen in den kommenden Jahren zum Vorreiter bei der Entwicklung und Marktdurchdringung alternativer Antriebe werden.

Flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur

Deutschland braucht ein verlässliches Schnellladenetzen, um auch bei

ÖFFENTLICHE LADEINFRASTRUKTUR Bestand nach Bundesland



längeren Fahrten eine hohe Versorgungssicherheit zu gewährleisten.

Um ausreichend Ladepunkte auf öffentlichen und privaten Stellplätzen, bei Arbeitgebern, aber auch auf Parkplätzen des Handels zu schaffen, sind alle Akteure gefragt. Kommunen und kommunale Unternehmen haben bereits erhebliche Anstrengungen unternommen, um Ladepunkte aufzubauen. **Neben Versorgungsaufgaben für Tankstellen, Ladeinfrastruktur bereitzustellen, ist daher auch der unmittelbare Aufbau eines Schnellladenetzes durch den Bund notwendig.**

Um den Aufbau effektiv zu koordinieren, muss **ein Flächenatlas alle Aktivitäten im öffentlichen wie halböffentlichen Bereich aufnehmen. Potenziale müssen zukunfts-**

gerichtet dargestellt und weiterhin Voraussetzung der Förderung sein. Die Kommunen unterstützen bei der Ermittlung geeigneter Flächen vor Ort. Zudem sollten sie bei eigenen kleinräumigen Bedarfsermittlungen unterstützt werden.

Um alle Nutzerinnen und Nutzer zu erreichen, müssen **Förderprogramme des Bundes und der Länder auch alle Varianten und Standorte für Ladeinfrastruktur umfassen. Dies umfasst öffentliche wie halböffentliche Ladepunkte als auch die Förderung privaten Ladens und im speziellen die Unterstützung von Wohnungsbaugesellschaften.** Insbesondere die Situation von Wohnungseigentümergeinschaften und Mietwohnungen stellt eine besondere Herausforderung dar, der nur durch entsprechende regulative Eingriffe begegnet werden kann. Sowohl Min-



Position

destquoten an Ladeinfrastruktur als auch Anpassungen des Wohnungseigentumsgesetzes zur Vereinfachung der Errichtung privater Ladepunkte stellen notwendige Schritte dar.

Die Industrie ist gefordert, ihre technologische Spitzenstellung auch im Bereich der Elektromobilität zu sichern. Mit ihrer Investitionskraft muss sie auch im Bereich der Ladeinfrastruktur ihren Anteil leisten. **Eine wesentliche Rolle spielen zudem die Stadtwerke vor Ort. Ihnen muss ermöglicht werden, eigene Geschäftsmodelle umzusetzen**, um Investitionen öffentlicher Mittel zu rechtfertigen und dauerhaft die Wertschöpfung in den Regionen zu stärken.

Laden und Bezahlen: Nutzerfreundlichkeit als Schlüssel

Für einen nachhaltigen Markthochlauf der Elektromobilität ist die nutzerfreundliche Abwicklung des Ladevorgangs zwingende Voraussetzung. Derzeit benötigen Elektrofahrzeug-Nutzerinnen und -Nutzer verschiedene Identifizierungs- und Zahlungsmittel, wenn sie das Geschäftsgebiet ihres regionalen Vertragspartners für AutoStrom verlassen. Mit etwa 300 Preismodellen ist die Tarifstruktur in Deutschland sehr unübersichtlich.

Zudem entstanden mit den verschiedenen Abrechnungsmodellen

und den IT-Lösungen der Betreiber viele Insellösungen. Nur durch einfaches Finden und Reservieren geeigneter und verfügbarer Ladeinfrastruktur sowie transparentes und diskriminierungsfreies Bezahlen steigt die Akzeptanz. **Es bedarf daher einheitlicher Standards mit dem Ziel einer automatischen und transparenten Abrechnung der Ladevorgänge.**

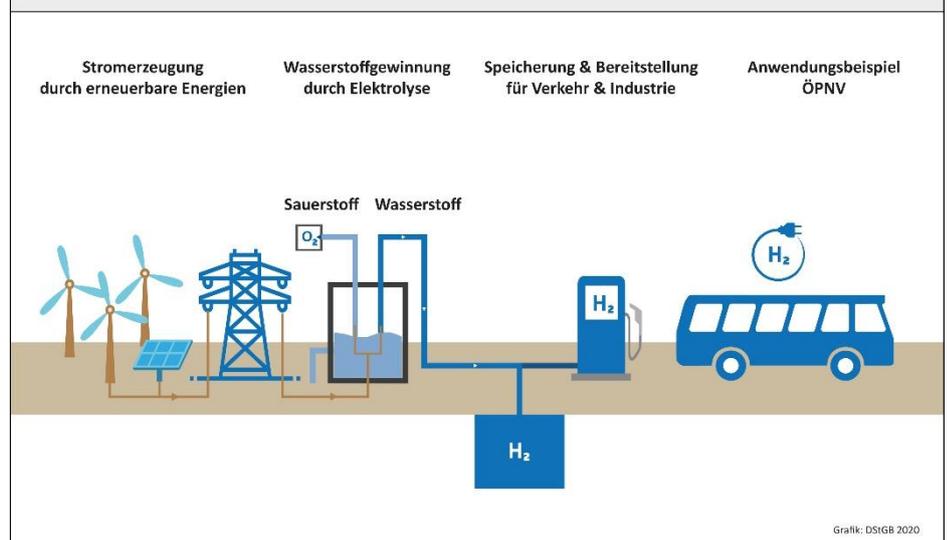
Europäische Rechtsgrundlagen wie die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sind mit dem Ziel weiterzuentwickeln, ein nutzerfreundliches System zu etablieren. **Es sollte beispielsweise ermöglicht werden, den Tarif des Versorgers mit an die Ladesäule zu nehmen.** Ähnlich wie bei Geldautomaten bezahlen die Kunden somit stets und für sie verlässlich, den mit ihrem Versorger vereinbarten Preis. Evtl. Mehr-

kosten für die Nutzung der Ladesäule werden im Innenverhältnis zwischen den Betreibern und den Versorgern ausgeglichen. Hierbei sind die Geschäftsmodelle der Betreiber und das Wettbewerbsrecht zu berücksichtigen, um Anreize für das Errichten von Ladeinfrastruktur nicht zu verringern.

Wasserstoff zur Wettbewerbsfähigkeit verhelfen

Die Nutzung von grünem Wasserstoff kann dazu beitragen, die CO₂-Emissionen vor allem in Industrie und Verkehr zu verringern. EU und Bund haben kürzlich die Handlungsrahmen für eine europäische und nationale Wasserstoffstrategie abgesteckt. Nun muss sichergestellt werden, dass durch die angekündigten Fördermittel nicht nur der klimafreundliche und emissionsarme Verkehr in Stadt und Land

WASSERSTOFF ALS UMWELT-FREUNDLICHER ENERGIETRÄGER





Position

ausgebaut, sondern zusätzliche Wertschöpfungspotenziale in den Regionen erschlossen werden.

Die Wasserstoff-Technologie muss in den kommenden Jahren für verschiedene Nutzungsszenarien wie den Güterverkehr auf Straße, Schiene und Wasserstraße zur Marktreife gebracht und auf Basis regionaler Entwicklungskonzepte verfügbar gemacht werden. **Es bedarf hierzu einer flächigen Verteilung von Produktionsanlagen und Infrastruktur, um regionale Wertschöpfung zu stärken.** Aus kommunaler Sicht bieten sich Chancen, um Energie- und Verkehrswende sinnvoll miteinander zu kombinieren und die Wirtschaft in den ländlichen Räumen an der Entwicklung teilhaben zu lassen.

Für den Markthochlauf braucht es neben der Forschungsförderung zunächst groß angelegte **Modellprojekte in den Regionen, die mit ausreichend Mitteln ausgestattet sind und eine Vielzahl von Akteuren umfassen. Hierzu müssen sowohl städtisch geprägte als auch ländlich geprägte Kooperationsgebiete exemplarisch zu Wasserstoffregionen entwickelt werden.** Die bisherige Förderung der sogenannten HyLand-Regionen stellt einen vielversprechenden Ansatz dar, den es nun auszuweiten gilt, etwa auf den Bereich des motorisierten Individualverkehrs in der Fläche. Auch hierin steckt großes

Potenzial und es gilt die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer sowie der Energiewirtschaft, die für die deutsche Wirtschaft unerlässlich sind, zu stärken.

Um Wasserstoff auch für überregionale Strecken, bspw. im Güterverkehr attraktiv zu machen, ist das derzeitige Netz von 84 Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland (Stand 06/2020) auszuweiten.

Rolle der Kommunen

Den Kommunen kommt beim Aufbau der Ladeinfrastruktur aber auch in den Anwendungsfeldern alternativer Antriebe eine Schlüsselrolle zu. Sie unterstützen bei dem Finden geeigneter Flächen, genehmigen und forcieren den Aufbau von Ladeinfrastruktur und sorgen mit kommunalen Fuhrparks für

Sichtbarkeit im Stadt- und Gemeindebild. Laut des Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung sollen zukünftig Elektromobilitätsmanager die Kommunen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur unterstützen.

Neben dem Vorhalten von Wissen zu Genehmigungsprozessen und Technik stellt insbesondere die Koordination zwischen den Akteuren vor Ort aber auch innerhalb der Verwaltung eine besondere Herausforderung dar. Diese kann in den meisten Städten und Gemeinden bislang nicht durch gesonderetes Personal geleistet werden. **Es bedarf daher einer gezielten Förderung von Elektromobilitätsmanagern durch Bund und Länder und eine Verortung dieser Koordinationsfunktion eng bei den Kommunen.** Denn ohne das Know-how und die Ortskenntnis ist ein effi-

ELEKTROMOBILITÄTSKONZEPTE DER KOMMUNEN



Ladeinfrastruktur – Flächen	E-Nutzfahrzeuge	Kommunales Mobilitätsmanagement
Ladeinfrastruktur – Betreiber	Kommunaler E-Fuhrpark	Koordination / Strukturen
ÖPNV / E-Busse	E-Car- & E-Bikesharing	...

Grafik: DSTGB 2020



Position

zienter und vorausschauender Ladeinfrastrukturausbau nicht möglich. Hierbei ist darauf zu achten, dass entsprechende Personalstellen mit dem Ziel einer dauerhaften Wahrnehmung dieser Rolle langfristig gefördert werden und diese eng mit den Institutionen des Bundes und der Länder in Verbindung stehen. Erfahrungen mit kommunalen Klimaschutzmanagern zeigen, dass somit Querschnittsthemen enorm vorangebracht werden können, es im Falle befristeter Stellen aber nur bedingt möglich ist, geeignetes Personal zu finden.

Umrüstung von Kommunalfahrzeugen

Die Umrüstung kommunaler Fuhrparks trägt maßgeblich dazu bei, alternative Antriebe sichtbar zu machen und Emissionen vor Ort zu senken. Dies zeigen unter anderem die Erfahrungen aus dem wirksamen Sofortprogramm Saubere Luft. **Die Förderung zur Beschaffung von Elektro-, Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenfahrzeugen im ÖPNV und kommunalen Fuhrparks muss auch vor dem Hintergrund der Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive einen wesentlichen Schwerpunkt der Bundes- und Landesförderung bilden.** Die somit vorgegebenen Beschaffungsquoten für emissionsfreie Fahrzeuge sind sonst nicht zu erreichen. Hierbei bedarf es eines

differenzierten Förderansatzes, um lokale Rahmenbedingungen wie Topografie, längere Umläufe im ländlichen ÖPNV oder die Anforderungen kommunaler Abfallentsorgung zu berücksichtigen und die Fahrzeugförderung auch nach ihrer Wirksamkeit auszurichten. Aufgrund der unterschiedlichen regionalen Rahmenbedingungen sollten Zielvorgaben stets bundesweit erfolgen.

Erfahrungen aus dem Schaufenster Elektromobilität und weiteren Programmen zeigen, dass batteriebetriebene Dienstfahrzeuge in Verbindung mit modernem Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement Potenzial besitzen, Mobilitätsmuster der Kommunalverwaltungen und ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verändern. Modelle des betrieblichen Carsharings mit einer Ermöglichung zur Nutzung durch Dritte außerhalb der Dienstzeiten sind geeignet, um Elektromobilität nicht nur sichtbar, sondern auch erfahrbar zu machen. **Es bedarf daher der Unterstützung weiterer Projekte, um die Erfolgsfaktoren für modernes Fuhrparkmanagement herauszustellen und bundesweit auszurollen.**

Emissionsfreie Logistik

Einen wesentlichen Baustein für saubere und leise Mobilität in den Städten und Gemeinden stellt letztlich auch der Güterverkehr

dar. Neben der Verlagerung auf die Schiene braucht es auch hier einen Antriebswechsel, um Emissionen zu verringern und nachhaltige Lieferketten zu entwickeln. In urbanen Gebieten stellen E-Lastenräder und leichte elektrische Lieferfahrzeuge eine sinnvolle Alternative für die Belieferung der letzten Meile dar. Auch die Wirtschaft und insbesondere die Logistik- und Paketbranche sind hier im Zusammenspiel mit den Kommunen gefordert, zukunftssträchtige Lieferkonzepte zu entwickeln. **Mit zertifizierten Prozessen und der Förderung von Fahrzeugen und Modellprojekten in den Kommunen können Bund und Länder die Entwicklung emissionsarmer Logistik unterstützen.**

Berlin, 16.07.2020