



Position

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

- Schnellladenetze flächendeckend ausbauen
- Nutzerfreundliches Laden und Bezahlen ermöglichen
- Elektromobilitätsmanager und Fuhrparks fördern
- Wasserstoff zur Wettbewerbsfähigkeit verhelfen

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 Verkehrswende 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 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 teilweise nur bedingte Alternativen darstellen, aber auch für viele Städte, die sich aufgrund ihrer Siedlungsstruktur und

KOMMUNALE AUFGABENFELDER DER VERKEHRSWENDE



Quelle & Grafik: DSTGB 2021



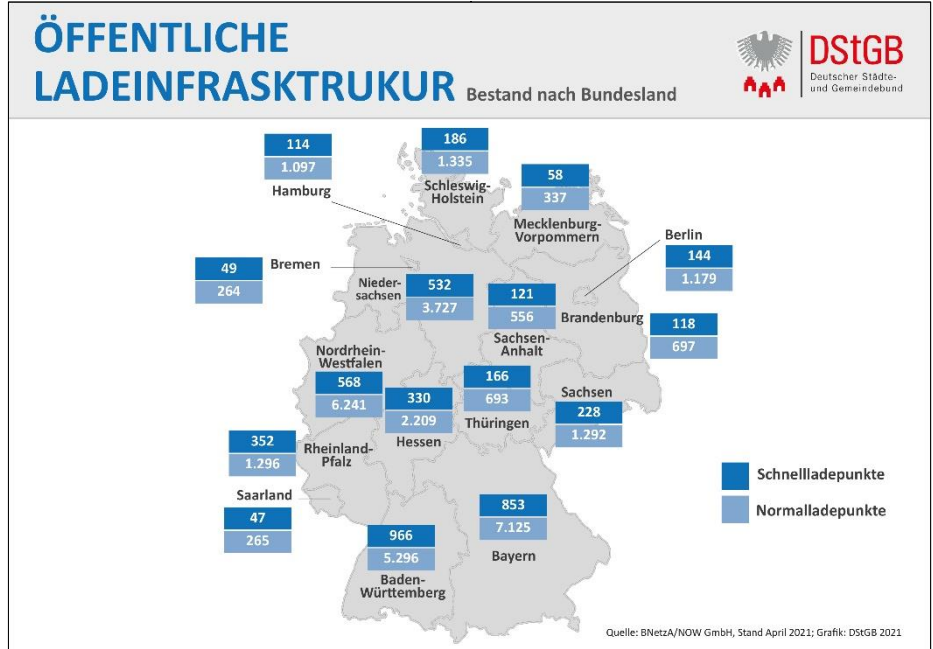
Position

der 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 Hochlauf der Ladeinfrastruktur und des Fahrzeugbestands mit Elektroantrieb sowie für die weitere Forschung und Entwicklung von Elektromobilität und Wasserstoff beschlossen. Es braucht in den kommenden Jahren weiter differenzierte Förderprogramme und Unterstützung für den Umstieg auf Elektromobilität, Wasserstoff und nachhaltige synthetische Kraftstoffe, damit möglichst viele Verkehre künftig emissionsfrei erfolgen können. 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. Eine einseitige Festlegung auf eine bestimmte Antriebsart zur Erreichung eines klimaneutralen Verkehrs wäre aufgrund vielfältiger Anwendungsfälle verkehrt.

Flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur

Kommunen und kommunale Unternehmen haben bereits erhebliche Anstrengungen unternommen, um öffentliche Ladepunkte aufzubauen. Klar ist jedoch, dass



Laden am Straßenrand nicht ausreichen wird, um den steigenden Bedarf zu decken. Es bedarf daher vermehrter Anstrengungen um private Stellplätze sowie Parkplätze bei Arbeitgebern und dem Handel mit Ladepunkten auszustatten.

Während die Zahl der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen rasant ansteigt, drohen gleichzeitig ganze Regionen durch fehlende Lademöglichkeiten abgehängt zu werden. Dies könnte unmittelbare Folgen für die Standortattraktivität, bspw. für Tourismusgemeinden im ländlichen Raum haben. Notwendig ist daher der unmittelbare Aufbau eines Schnellladenetzes durch den Bund. Hierbei ist darauf zu achten, dass im Zuge der Umsetzung des Schnellladegesetzes ein flächendeckendes System entsteht, das tatsächlich Versorgungslücken füllt und nicht auf

kurzfristige Rentabilität der Standorte setzt. Vorhandene Investitionen der Kommunen und ihrer Stadtwerke sind bei der Standortauswahl zu berücksichtigen. Ihnen muss auch zukünftig ermöglicht werden, eigene Geschäftsmodelle umzusetzen, um öffentliche Investitionen zu rechtfertigen und dauerhaft die Wertschöpfung in den Regionen zu stärken.

Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur effektiv zu koordinieren, müssen verfügbare Ladepunkte sowie Bedarfe und Potenziale im öffentlichen als auch halböffentlichen Bereich umfassend erfasst und kommuniziert werden. Ebenso braucht es die Vernetzung relevanter Akteure und die Vermittlung von Know-how an die Kommunen. Die Arbeit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur ist daher von besonderer Bedeutung. Die Kommunen unterstützen un-



Position

ter anderem bei der Ermittlung geeigneter Flächen vor Ort und sollten auch bei kleinräumigen Ladeinfrastrukturkonzepten Förderung erfahren.

Förderprogramme des Bundes und der Länder müssen unterschiedliche Varianten und Standorte für Ladeinfrastruktur umfassen. Hierzu zählen öffentliche wie halböffentliche Ladepunkte als auch die Förderung privaten Ladens und im speziellen die Unterstützung von Wohnungsbaugesellschaften. Rechtlich-regulative Vorhaben wie die das Gebäude-Elektromobilitäts-Gesetz oder die Anpassungen im Wohnungseigentumsgesetz waren richtige Schritte. Ziel muss sein, einen Großteil der Ladevorgänge nicht im öffentlichen Raum abbilden zu müssen.

Fortlaufende Rechtsanpassungen notwendig

Insbesondere zur Unterstützung der Elektromobilität wurde der Rechtsrahmen in den vergangenen Jahren umfassend angepasst. Um beispielsweise den Ladeinfrastrukturausbau weiter zu forcieren und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, braucht es vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbedingungen eine fortlaufende Überprüfung der Wirksamkeit geltenden Rechts und bei Bedarf weiterer rechtlich-regulatorischer Anpassungen. Vorgaben zum Vorhalten von Ladeinfra-

struktur oder der Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben aber auch die Kontrolle neu eingeführter Regelungen haben umfassende Auswirkungen auf die Aufgabenfelder der Kommunen. Für die Durchsetzung des Rechtsrahmens und den Erfolg vieler Maßnahmen bedarf es daher neben der Einbindung der kommunalen Ebene während der Gesetzgebungsverfahren auch eines umfassenden Wissenstransfers an die Kommunen.

Die Nutzerinnen und Nutzer im Mittelpunkt

Für einen nachhaltigen Markthochlauf der Elektromobilität ist die kundenfreundliche Abwicklung des Ladevorgangs zwingende Voraussetzung. Derzeit benötigen Elektrofahrzeug-Nutzerinnen und Nutzer verschiedene Identifizierungs- und Zahlungsmittel, wenn sie das Geschäftsgebiet ihres Vertragspartners verlassen. Zudem ist es eine Vielzahl an Tarif- und Abrechnungsmodellen, die häufig nur schwer untereinander vergleichbar sind. Doch 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. Evtl. Mehrkosten für die Nutzung einer Ladesäule sollten möglichst im Innenverhältnis zwischen Betreibern und Versorgern ausgeglichen werden.

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 die Handlungsrahmen für eine europäischen und nationalen Wasserstoffstrategie abgesteckt. Nun muss sichergestellt werden, dass durch die angekündigten Fördermittel nicht nur der klimafreundliche und emissionsarme Verkehr in Stadt und Land ausgebaut, sondern auch 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. Aus kommunaler Sicht bieten sich Chancen, um die Energie- und



Position

WASSERSTOFF ALS UMWELT-FREUNDLICHER ENERGIETRÄGER

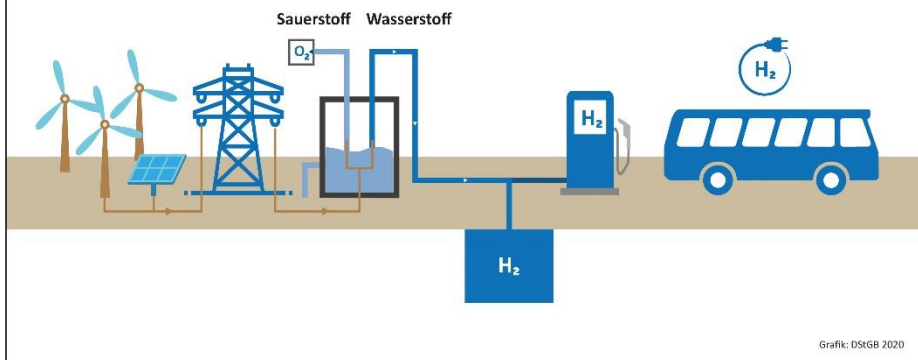


Stromerzeugung
durch erneuerbare Energien

Wasserstoffgewinnung
durch Elektrolyse

Speicherung & Bereitstellung
für Verkehr & Industrie

Anwendungsbeispiel
ÖPNV



Grafik: DStGB 2020

die 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 und mit ausreichend Mitteln ausgestattete regionale Modellprojekte mit einer Vielzahl von Akteuren. Es müssen sowohl städtisch als auch ländlich geprägte Kooperationsgebiete exemplarisch zu Wasserstoffregionen entwickelt werden. Die bisherige Förderung der so genannten HyLand-Regionen stellt einen vielversprechenden Ansatz dar, den es nun für die unterschiedlichen Anwendungsfelder auszuweiten gilt. Ziel muss sein, Potenziale der Wasserstoff-Technologie umfassend zu heben und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und ihrer

Zulieferer sowie der Energiewirtschaft zu stärken.

Um Wasserstoff auch für überregionale Strecken, bspw. im Güterverkehr attraktiv zu machen, ist das derzeitige Netz von 92 Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland (Stand 04/2021) auszuweiten.

Die Rolle der Kommunen

Den Kommunen kommt in den Anwendungsfeldern alternativer Antriebe und dem Aufbau entsprechender Infrastruktur eine Schlüsselrolle zu. Sie unterstützen beispielsweise beim Finden geeigneter Flächen, genehmigen und forcieren den Aufbau von Ladeinfrastruktur und sorgen mit kommunalen Fuhrparks für Sichtbarkeit moderner Mobilität im Stadt- und Gemeindebild. Laut des Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung sollen zukünftig

Elektromobilitätsmanager die Kommunen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur unterstützen. Personal und Fachexpertise vor Ort sind hierfür essentiell. Neben dem Vorhalten von Wissen zu Genehmigungsprozessen und der Technologie stellt insbesondere die Koordination zwischen den Akteuren vor Ort aber auch innerhalb der Verwaltung eine besondere Herausforderung dar. In den meisten Städten und Gemeinden kann dies bislang nicht durch gesondertes Personal geleistet werden. Der Ladeinfrastrukturaufbau droht damit ins Stocken zu geraten. Es bedarf einer gezielten Förderung von Elektromobilitätsmanagern durch Bund und Länder und eine Verortung dieser Koordinationsfunktion eng bei den Kommunen. Ohne Know-how, Ortskenntnis und lokale Netzwerke ist ein effizienter und vorausschauender Ladeinfrastrukturausbau vor Ort nicht möglich. Entsprechende Personalstellen müssen mit dem Ziel einer dauerhaften Wahrnehmung dieser Rolle langfristig gefördert werden. Das Personal muss zudem fortlaufend weitergebildet werden und eng mit den Institutionen des Bundes und der Länder in Verbindung stehen. Die Erfahrungen mit kommunalen Klimaschutzmanagern zeigen, dass Querschnittsthemen somit enorm vorangebracht werden können, es im Falle befristeter Stellen aber nur bedingt möglich ist, geeignetes Personal zu finden.



Position

ELEKTROMOBILITÄTSKONZEPTE DER KOMMUNEN



Ladeinfrastruktur – Flächen	Güterverkehr & City-Logistik	Kommunales Mobilitäts- management	E-Carsharing & E-Bikesharing
Ladeinfrastruktur – Betreiber	E-Dienstfahrzeuge & Fuhrpark- management	Koordination & Akteursnetzwerke vor Ort	E-Busse im ÖPNV

Grafik: DStGB 2021

Umrüstung von Kommunal- fahrzeugen

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 jetzt vor dem Hintergrund der Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive einen noch stärkeren Schwerpunkt der Bundes- und Landesförderung bilden. Die Beschaffungsquoten für emissionsfreie Fahrzeuge sind sonst nur durch Tarifierhöhungen zu erreichen. Es bedarf es eines differenzierten Förderansatzes, um lokale Rahmenbedingungen wie Topo-

grafie, längere Umläufe im ländlichen ÖPNV oder die Anforderungen kommunaler Abfallentsorgung zu berücksichtigen und die Fahrzeugförderung auch nach ihrer Wirksamkeit effizient auszurichten. Aufgrund regional stark divergierender Rahmenbedingungen sollten Zielvorgaben stets landes- oder bundesweit erfolgen. Batteriebetriebene Dienstfahrzeuge können in Verbindung mit modernem Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement ein weiterer Baustein zu nachhaltiger Mobilität in den Kommunen sein. Mit finanzieller Förderung und gezielter Projektunterstützung sollten entsprechende Anreize geschaffen werden.

Emissionsfreie Logistik

Einen wesentlichen Baustein für saubere und leise Mobilität in den Städten und Gemeinden stellt

auch der Güterverkehr dar. Neben der Verlagerung auf die Schiene braucht es auch im straßengebundenen Güterverkehr einen Antriebswechsel, um Emissionen zu verringern und nachhaltige Lieferketten zu entwickeln. In urbanen Gebieten stellen zudem elektrische Lastenräder und leichte elektrische Lieferfahrzeuge eine sinnvolle Alternative für die Belieferung auf der letzten Meile dar. Auch die Logistik- und Paketbranche ist dabei in Kooperation mit den Kommunen gefordert, zukunftsträchtige Lieferkonzepte zu entwickeln. Mit zertifizierten Prozessen und der Förderung von Fahrzeugen und Modellprojekten in den Städten und Gemeinden können Bund und Länder die Entwicklung emissionsarmer Logistik unterstützen.

Berlin, Mai 2021