



DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

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

Elektromobilität vorantreiben

- Ladeinfrastruktur aufbauen
- Feinstaubreduzierung
ohne Umweltzonenbürokratie

Elektromobilität – Chance für eine bessere Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur in deutschen Städten ist zu stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und wird den heutigen Mobilitäts- und Lebenswünschen der Menschen zu wenig gerecht. Die Elektro- und auch die Fahrradmobilität bieten die große Chance, den städtischen Lebensräumen eine neue Qualität zu geben und kann als Vitalitätsprogramm genutzt werden. Die Innenstädte werden attraktiver und ihre Aufenthaltsqualität erhöht sich. Davon profitiert auch der Handel.

Notwendig ist allerdings ein **planerisches Umdenken wie z. B. Aufladestationen für die rasant wachsende Zahl von Elektrorädern und -autos, die Möglichkeit, Fahrräder z. B. in Bussen und Bahnen jederzeit mitnehmen zu können und die Schaffung entsprechender Abstellflächen.**

Elektroautos sind sowohl bei Privatpersonen, insbesondere aber beim gewerblichen Lieferverkehr nach wie vor die Ausnahmen. Hier brauchen wir durch geschickte Anreize, Privilegien und Förderprogramme einen neuen Schub.

Vorbild kann insoweit Norwegen sein, wo bereits über 40.000 Elektrofahrzeuge auf den Straßen sind, während es in dem von der Bevölkerung her im größeren Deutschland gerade etwa 19.000 sind.

In Norwegen dürfen Elektroautos, die **Busspuren benutzen**, es gibt **unentgeltlich reservierte Parkplätze mit Ladestationen, Mautgebühren werden bei Elektroautos nicht erhoben und die Anschaffung ist steuerlich begünstigt.**

Viele dieser Ansätze können die Städte umsetzen, wenn das vom Bundestag soeben beschlossene Elektromobilitätsgesetz (EmoG) in Kraft tritt, das die rechtlichen Voraussetzungen dafür im Straßenverkehrsrecht schafft.

Straßenverkehrsrecht anpassen Sonderrechte für das Parken

Die Zurverfügungstellung von besonderen Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für emissionsfreie Fahrzeuge ist ein besonders starkes Instrument zur Lenkung der Verkehrsmittelwahl. Um Elektroautos zu fördern, können eigens reservierte Parkplätze zeitlich begrenzt oder auch unbegrenzt im öffentlichen Straßenraum eingeführt werden.



DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Sonderrechte für das Laden

Eine funktionsfähige und flächen-deckende Ladeinfrastruktur ist für die Elektromobilität unverzichtbare Voraussetzung. Der Bedarf einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ist derzeit gering, wird aber deutlich zunehmen.

Zwar ist das „Elektrotanken“ nicht bei jedem Parkvorgang erforderlich und viele Ladevorgänge für größere Strecken werden auch weiterhin im privaten Bereich (z. B. der Garage) und im halb-öffentlichen Raum (z. B. beim Arbeitgeber) stattfinden. Trotzdem sind auch öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktureinrichtungen unverzichtbar. Hier sollten insbesondere beim Aufbau die Stadtwerke eingebunden werden.

Die Einführung von Parksonderrechten kann deshalb auch mit dem Ziel erfolgen, Parkplätze an Ladesäulen von der Benutzung durch konventionell angetriebene Fahrzeuge freizuhalten. Dieses Ziel wird am schnellsten durch die Anordnung von Halteverböten mit der gleichzeitigen Aufhebung des Halteverböts für Elektrofahrzeuge erreicht.

Befreiung/Privilegierung bei Parkgebühren

Die Befreiung oder Privilegierung bei Parkgebühren ist ebenfalls ein wichtiger Anreiz, emissionsfreie Fahrzeuge gerade im innerstädtischen Bereich zu fördern. Gerade für den Lieferverkehr in den Städten besteht hier ein großes Potenzial.

Busspuren/Verkehrsflächen

Ergänzend zur Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen nach § 45 StVO treten Erlaubnisse zur Benutzung von Sonderfahrspuren. Insbesondere die Benutzung von Busspuren nach § 2 StVO – ggf. nur zu bestimmten Zeiten – kommt infrage. Soweit Elektrofahrzeugen die Benutzung von solchen Busspuren gestattet wird, können diese von der flüssigen Verkehrsabwicklung profitieren und die Emissionen von Schadstoffen vermindern.

Die geringe Geräusentwicklung und die Emissionsfreiheit rechtfertigt auch Zufahrtsbeschränkungen zu Fußgängerbereichen entsprechend § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG, besonders im Anlieferverkehr, für E-Fahrzeuge aufzuheben.

Die Einräumung von straßenverkehrsrechtlichen Privilegien für elektrisch betriebene Fahrzeuge muss immer auf der Grundlage der konkreten Verhältnisse des Verkehrsraumes vor Ort getroffen werden. Deshalb sollte es in die Kompetenz der Städte und Gemeinden fallen, Privilegien zur Nutzung der öffentlichen Straßen und Wege für den Ladevorgang, beim Parken, bei der Benutzung von Busspuren sowie Ausnahmen von Durchfahrverböten selbst anzuordnen und wieder aufzuheben.

Feinstaubreduzierung

Der Verkehr in Deutschland verursacht derzeit rund 14 % der gesamten deutschen CO₂-Emissionen. Diese Schadstoffe an

der Quelle zu reduzieren ist die beste Lösung. Die Städte und Gemeinden haben ein Interesse daran, dass die Emissionen im Straßenverkehr deutlich sinken. Weniger Schadstoffe und weniger Lärm bedeuten mehr Lebensqualität. Dafür eignen sich besonders Elektrofahrzeuge. Die Elektromobilität ist nachhaltig, schadstoffarm und ressourcenschonend, insbesondere wenn der Strom regenerativ erzeugt wird. Sie trägt dazu bei, die durch den Verkehr verursachten Feinstaub- und Schadstoffbelastungen sowie Lärm in den Städten und Gemeinden zu reduzieren. Die bisherigen Umweltzonen sind mit großem Verwaltungsaufwand eingerichtet worden, zeigen aber vergleichsweise geringe Wirkung. Hier kann die Elektromobilität neue Maßstäbe setzen.

Elektromobilität – Chance für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Deutschland gilt weltweit auch als erfolgreiches Autoland. Die deutsche Autoindustrie – wie auch die zahlreichen Zulieferbetriebe – sind ein bedeutender Arbeitgeber mit großem Innovationspotential.

In den Mobilitätskonzepten der Zukunft – das gilt insbesondere für die Megastädte in Asien und Amerika – spielt die Elektromobilität eine entscheidende Rolle. Wenn der Exportweltmeister Deutschland sich auf diesem Markt etablieren will, muss er zeigen, dass diese Mobilitätsform sich auch in Deutschland bewährt und eine Zukunft hat.

Berlin, 06. März 2015