

Protokoll Nr. 161201-1627-P1

Projekt: 1627
Thema/Veranlassung: Workshop „E-Mobilität“
Besprechungsort: Kreistagssitzungssaal, DA-Kranichstein
Besprechungstag: 01.12.2016
Zeit: 09:00 – 12:15 Uhr
Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste im Anhang

Verteiler: Teilnehmer
Ersteller: IU

Anlagen: PP-Präsentationen, Teilnehmerliste

Büro Darmstadt
Julius-Reiber-Straße 17
D-64293 Darmstadt
Tel. +49(0)61 51/81 30-0
Fax +49(0)61 51/81 30-20

Büro Potsdam
Gregor-Mendel-Straße 9
D-14469 Potsdam
Tel. +49(0)331/505 81-0
Fax +49(0)331/505 81-20

Partner
Dipl.-Ing. Gernod Dilewski
Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Gräff
Dr.-Ing. Peter Heiland
Dr.-Ing. Jürgen Neumüller

Amtsgericht Frankfurt PR 1018
Amtsgericht Potsdam PR 33 P

Stadt- und KreisSPK Darmstadt
Kto Nr. 11 003 133
BLZ 508 501 50

Postbank Berlin
Kto Nr. 620 589 101
BLZ 100 100 10

mail@iu-info.de
www.iu-info.de

1) Begrüßung

2) Einordnung, Zielsetzung und Ablauf

3) Impulsvortrag: E-Mobilität im ländlichen Raum

4) Arbeitsphase zu den Themenfeldern

- Ausbau der Ladeinfrastruktur im Landkreis
- „elektrische“ Fuhrparks
- Radverkehr: erweiterte Möglichkeiten / neue Anforderungen durch E-Bikes

5) Verabschiedung

1 Begrüßung

Herr Rinnenbach begrüßt im Namen des Landkreises Darmstadt-Dieburg die anwesenden Teilnehmer. Er teilt mit, dass der Landrat Herr Schellhaas sich aufgrund von Terminüberschneidungen entschuldigen lässt. Er erhofft sich von der heutigen Veranstaltung Ideen und Anregungen, um weitergehende Maßnahmen im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) abzubilden.

Im Anschluss an die Begrüßung durch Herrn Rinnenbach erläutert Frau Flemming, Mitarbeiterin im Bereich Abfall und Umwelt des Kreises, kurz die Möglichkeiten einer Förderung durch das Programm „100 Kommunen für den Klimaschutz“.

2 Einordnung, Zielsetzung und Ablauf

Herr Gräff vom Büro INFRASTRUKTUR & UMWELT, Professor Böhm und Partner (IU) aus Darmstadt erläutert kurz die Einordnung und Zielsetzung des IKSK und den Ablauf der heutigen Veranstaltung.

Des Weiteren werden die wichtigsten Kernaussagen zu den Chancen und Herausforderungen der E-Mobilität durch einen Überblick von Einsparpotenzial, Emissionen bei Herstellung und Einsatz, sowie Fördermöglichkeiten vorgestellt.

Die wichtigsten Kernaussagen sind hierbei:

- selbst wenn die deutlich höheren Emissionen bei der Fahrzeugherstellung eingerechnet werden, sind bereits heute Hybridfahrzeuge und reine Elektrofahrzeuge bezogen auf die spezifischen CO₂-Emissionen günstiger als der aktuelle Fahrzeugmix in Deutschland,
- bis 2030 werden durch den Ausbau der erneuerbaren Energien insbesondere reine Elektrofahrzeuge zu einer deutlichen Minderung des Primärenergieverbrauchs und der CO₂-Emissionen beitragen können,
- diesen Vorteilen steht aber auch Nachteile hinsichtlich der Nutzung sonstiger Ressourcen insbesondere bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen bzw. deren Komponenten entgegen,
- die Nutzung von Elektrofahrzeugen ist also per se nicht zwangsläufig ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz; vielmehr benötigen Elektrofahrzeuge eine hohe Lebenslaufleistung (z.B. im Rahmen von Sharing-Modellen) um ihre Vorteile auszuspielen,
- vor allem aber ist im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes ein deutlich verändertes Mobilitätsverhalten und ein anderer Modal-Split erforderlich,
- hier kann wiederum die Elektromobilität in Form von E-Bikes einen wichtigen Beitrag, z.B. im Berufspendlerverkehr aber auch beim Bewegen kleinerer und mittlerer Lasten (Kurierdienste, Einkaufsfahrten, Handwerk), leisten.

3 Impulsvortrag: E-Mobilität im ländlichen Raum

Im Anschluss gibt Herr Thomas Madry, Masterplanumsetzungsbeauftragter des Landkreises Marburg-Biedenkopf Einblicke in die Aktivitäten des Kreises bei der Umsetzung von „E-Mobilität im ländlichen Raum“.

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf stellen sich im Bereich Mobilität besondere Herausforderungen des Klimaschutzes, besonders durch die ländliche Struktur und einen entsprechend hohen Anteil des MIV. So stehen bemerkenswerten Erfolgen bei der Einsparung von Strom und Wärme sowie beim Einsatz erneuerbarer Energien im Landkreis, im Bereich Verkehr steigende Verbräuche und Emissionen entgegen. Alternative Mobilitätsangebote und -

Modelle wie Fahrdienste, Mitfahrerbanken und Dorfgemeinschaftsautos sollen zu einer nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum führen. Der Kreis setzt hierbei auch auf E-Mobilität, aber zur Erhöhung der Lebenslaufleistung auf „gemeinsame Mobilität“ wie z.B. Car-Sharing.

Ein erfolgreiches Beispiel der Umsetzung von E-Mobilität im ländlichen Raum ist „Schöner Mobil“ – der Verein „Gemeinsam unterwegs“ in Schönstadt betreibt seit zwei Jahren zwei Elektroautos als Car-Sharing-Modell, kofinanziert über LEADER. Schwierigkeiten bei Projekten mit Investitionsförderung sind häufig, dass nach Wegfall des Förderzuschusses die Projekte nicht mehr tragfähig sind. Aufgrund hoher Nutzerzahlen und mit Blick auf die absehbaren Preissenkungen bei E-Fahrzeugen, geht Herr Madry davon aus, dass „Schöner Mobil“ demgegenüber auch langfristig ohne Zuschussfinanzierung tragfähig ist. Der Kreis bemüht sich daher darum, dieses Beispiel auf weitere Kommunen zu übertragen.

4 Arbeitsphase zu den Themenfeldern

Herr Gräff erläutert, dass die Arbeitsphase und Diskussion in die drei Themenfelder

- Ausbau der Ladeinfrastruktur im Landkreis
- „elektrische“ Fuhrparks
- Radverkehr: erweiterte Möglichkeiten / neue Anforderungen durch E-Bikes

untergliedert werden soll.

Er macht noch einmal deutlich, dass

1. das Thema „Mobilität“ – auch aus Sicht des Klimaschutzes – deutlich vielschichtiger ist, und dass es im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes auch weiter gehend behandelt wird,
2. auch das Thema „Elektromobilität“ weitere Facetten hat,
3. insofern diese Themenauswahl vor allem auch im Hinblick auf aktuelle Handlungsansätze sowie mit dem Ziel getroffen wurde, in der eng begrenzten Zeit möglichst konkrete Diskussionsergebnisse erzielen zu können.

In der Diskussion wird darüber hinaus immer wieder betont, dass Elektromobilität im Sinne des Klimaschutzes nur funktionieren kann, wenn es hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens sowie der Mobilitätsangebote grundlegende Veränderungen gibt. Hierzu können zielgruppenspezifische Mobilitätskonzepte und ein Mobilitätsmanagement wie das von der IHK Darmstadt angebotene betriebliche Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Verwaltungen einen entscheidenden Beitrag leisten.

In der Arbeitsphase sollen die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung bestehender Projekte und Ideen für neue Projekte gesammelt und diskutiert werden. Folgende Leitfragen sollen als Gerüst für die Diskussion der Themenfelder dienen.

Laufende Aktivitäten / Chancen / Handlungsbedarf

- Was läuft schon oder ist angestoßen?

Chancen / Handlungsbedarf

- Wo sehen Sie besondere Chancen?
- Wo besteht besonderer Handlungsbedarf?

Handlungsansätze

- Welche Projektideen gibt es dazu und wer kann sie umsetzen?
- Welche Hemmnisse müssen dazu überwunden werden?
- Was können die Kommunen und insbesondere was kann der Kreis zum Gelingen beitragen?

4.1. Themenfeld 1: Ausbau der Ladeinfrastruktur im Landkreis

Laufende Aktivitäten

- Aktuell unterbreitet die ENTEGA im Konzessionsgebiet der e-netz Südhessen den Kommunen, ein Angebot zur Installation und zum Betrieb öffentlicher Ladesäulen für E-Fahrzeuge. Dabei werden in den Kommunen der Bedarf und die Standortmöglichkeiten für Ladesäulen untersucht. Darüber hinaus sollen – quasi als Pilotprojekt - in zwei Kommunen jeweils eine mobile Ladestation für E-Bikes aufgestellt werden. Diese mobilen Stationen sind vollkommen netzunabhängig, da eine installierte Solarzelle einen Akku speist, aus dem die benötigte Energie entnommen werden kann. Eine Ladestation hat Kapazitäten für 4 E-Bikes und zwei USB-Tablets o.ä. Die Versorgung aller Ladestationen der ENTEGA werden derzeit schon mit 100 % Ökostrom abgedeckt.
- Die Ladestationen der GGEW an verschiedenen Rathäusern im Einzugsgebiet sind gut ausgelastet. Es wird noch einmal von Seiten der GGEW darauf hingewiesen, dass die Versorger zur Bereitstellung von Ladesäulen geeignete Flächen (Zentralität, Größe, Erreichbarkeit, Netzanschluss) von den Kommunen benötigen. Die Versorgung der Ladestationen der GGEW wird momentan noch nicht mit 100 % Ökostrom abgedeckt, ist aber angestrebt.
- Von Seiten der HEAG Mobilo sollen im Jahr 2017 an besonders geeigneten Haltestellen/Bahnhöfen vier Mobilitäts-Stationen mit Ladeinfrastruktur realisiert werden.

Chancen / Handlungsbedarf

- Einige der anwesenden Kreiskommunen nutzen bereits ein oder mehrere E-Fahrzeuge bzw. prüfen momentan die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs. In diesem Hinblick wird auch der Bedarf an Lademöglichkeiten geprüft, da ein Netz an Ladesäulen in den Gemeinden ausgebaut werden soll.

Von den Teilnehmern werden folgende Hemmnisse / Handlungsbedarfe genannt:

- Die Ortsnetze in den Gemeinden lassen z.T. gar keine (Schnell)Ladestationen zu.
- Ladestationen benötigen Platz, der häufig in den Kommunen – zumindest an geeigneter Stelle - nicht bereitgestellt werden kann.
- Im Falle der Parkplatzbesetzung an einer Ladestation durch einen „Verbrenner-PKW“ wird dieser in einer App als „frei“ gemeldet, ohne das Laden dort möglich ist. Dies kann nur mit Abschleppen und Strafen verhindert werden.

- Momentan fehlt noch ein tragfähiges Geschäftsmodell für den Betrieb von Ladesäulen.
- Die Akteure sind sich einig darüber, dass der Ausbau von öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Fahrzeuge im ländlich geprägten Kreisgebiet keine hohe Priorität hat. Es wird vielmehr davon ausgegangen, dass
 - im Wohnumfeld zunehmend private Ladestationen installiert werden,
 - ein Bedarf an „frei zugänglicher“ Ladeinfrastruktur vor allem im beruflichen Umfeld (Firmenparkplatz, Parkhäuser) sowie an Fernverkehrsstraßen gesehen wird.

Handlungsansätze

- Die vorhandenen und geplanten Lademöglichkeiten müssen besser „sichtbar“ gemacht werden. Momentan ist es noch schwierig Ladepunkte zu finden um diese anzusteuern. Der Kreis und die Kommunen könnten z.B. auf ihren Homepages auf entsprechende Informationsquellen hinweisen (z.B. Link auf <http://www.plugfinder.de/>, <http://lemnet.org/map/?hl=de>, <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/>, <https://www.e-stations.de/ladestationen/map>, <https://de.chargemap.com/>, ...)

4.2. Themenfeld 2: „elektrische“ Fuhrparks

Laufende Aktivitäten

- Der Kreis und einige der anwesenden Kreiskommunen nutzen bereits ein oder mehrere E-Fahrzeuge bzw. prüfen momentan die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs. Die Erfahrungen mit den E-Fahrzeugen im Kreis und in den Kommunen sind unterschiedlich; während teilweise über Reichweitenprobleme berichtet wird, läuft der Einsatz in anderen Kommunen reibungslos.
- Das „Netzwerk Elektromobilität“¹ veranstaltete bereits zum dritten Mal den „Tag der Elektromobilität“. Hier können sich interessierte Bürger die Fahrzeuge anschauen und werden über die Nutzung informiert.
- Die ENTEGA hat einer begrenzten Anzahl interessierten Personen E-Fahrzeuge zum Testen zur Verfügung gestellt. Im Rahmen dieser Aktion wurden 16.000 Testanfragen an die ENTEGA gerichtet, die bei weitem das Angebot überstiegen haben. Das zeigt, dass das Interesse bei der Bürgerschaft für dieses Thema vorhanden ist.
- Die HEAG Mobilo hat erste, pilothafte Erfahrungen mit E-Bussen gesammelt. Die entsprechenden Busse waren aber nur relativ kurz und zu Testzwecken im Betrieb.

Chancen / Handlungsbedarf

- Für die gewerblichen Nutzer gibt es derzeit weder Anreize noch die „Not“ ihren Fuhrpark auf eine E-Flotte umzustellen. Hier müssen Anreize und ein generelles Umdenken vorangetrieben werden. Insbesondere, wenn die derzeitige Diskussion von sog. Umweltzonen (Fahrverbot für Dieselfahrzeuge wg. Feinstaubemissionen) zur Umsetzung in den Städten und Gemeinden kommt, kann sich der Druck auf die Unternehmen aber schnell erhöhen.

¹ https://www.darmstadt.inh.de/produktmarken/standortpolitik?param=branchen,verkehr_logistik,Mobilitaet,Netzwerk_Elektromobiliaet_Darmstadt_Rhein_Main_Neckar

- Ziel der HEAG Mobilo ist es langfristig auf 100 % E-Mobilität umzurüsten. Momentane Hürden sind die noch sehr hohen Anschaffungspreise, die mangelhafte Reichweite und die Ladeinfrastruktur.
- Die Fahrzeugindustrie ist im Moment noch sehr auf die Zielgruppe der Privatpersonen beschränkt. Es müssen neue Produkte, wie z.B. Busse und andere Nutzfahrzeuge für Unternehmen und Handwerksbetriebe entwickelt werden, um die Zurückhaltung aus diesem Akteursumfeld zu durchbrechen.
- In der Vergangenheit war es häufig so, dass beim Kauf oder Leasing eines E-Fahrzeugs der Akku monatlich angemietet werden musste. Da sich die Förderangebote des Bundes an die Kommunen auf den Kaufpreis bezieht konnte somit die monatliche Akkumiete mit gefördert werden. Dies wird zukünftig erleichtert da der Akku mit dem Fahrzeug gekauft werden kann, so dass bei der Umrüstung des Gemeinde bzw. Firmenfuhrparks volle Fördermöglichkeiten auf Fahrzeug und Akku zur Verfügung stehen.
- Im Hinblick auf Speichermedien für erneuerbarer Energien werden E-Autos immer wichtiger. Wenn überschüssige Energie z.B. aus Photovoltaik und/oder Windkraft in den Akkus der E-Fahrzeuge gespeichert werden kann und somit das Abrufen von Strom zu individuellen Zeitpunkten möglich ist, fördert dies erheblich die Einsparung von Primärenergie. Hierzu müssen von Netzbetreibern, Energieversorgern und spezifischen Unternehmen mittelfristig neue Technologien entwickelt werden.

Handlungsansätze

- Es herrscht Einvernehmen, dass die E-Mobilität viel mehr in das Bewusstsein der Bevölkerung rücken muss!
 - Ziel der Akteure muss es sein, der Bevölkerung Zugang zu E-Fahrzeugen z.B. durch Veranstaltungen, Testfahrten, Events, Preisverleihungen (Frei- oder Testfahrt am Wochenende) o.ä. zu verschaffen. Stichwort: „E-Mobilität erlebbar/spürbar machen“!
 - Publikumswirksame Veranstaltungen, wie z.B. der vom „Netzwerk Elektromobilität“ veranstaltete „Tag der Elektromobilität“ sollten in jedem Fall fortgesetzt werden.
 - Der Kreis und die Kommunen sollten derartige Öffentlichkeits-Maßnahmen in enger Verbindung mit Energieversorgern und weiteren möglichen Akteuren initiierung und ausrichten bzw. die Akteure bei der Organisation und Ausrichtung der Maßnahmen unterstützen.
 - Es sollte darauf hingewirkt werden, dass Fahrschulen E-Fahrzeuge in ihre Fuhrparks integrieren um so die Fahranfänger direkt mit E-Mobilität vertraut zu machen.
- Der Kreis und die Gemeinden können die Funktion des Vorreiters und Initiators übernehmen und über den Einsatz von E-Fahrzeugen aufzeigen, dass E-Mobilität funktioniert.
 - Kommunale E-Fahrzeuge sollten daher auch publikumswirksam z.B. mit Aufklebern, Farben o.ä. gekennzeichnet werden.
 - Die Kommunen im Kreis sind durchaus gewillt E-Fahrzeuge und eine entsprechende Ladeinfrastruktur anzuschaffen. Hier könnten z.B. gemeinsame größere Fahrzeugbestellungen initiiert werden.
 - In Kooperation mit Autohäusern und/oder Energieversorgern könnte darüber hinaus ein gemeinsames Branding entwickelt werden, dass die „neue“ Mobilität öffentlichkeitswirksam darstellt.
 - Der Kreis kann bei diesen Aktivitäten eine koordinative Rolle übernehmen.

4.3. Themenfeld 3: Radverkehr / erweiterte Möglichkeiten und neue Anforderungen durch E-Bikes

Laufende Aktivitäten

- Der Kreis hat momentan ein Radverkehrskonzept beauftragt. Hier werden folgende Punkte mit berücksichtigt:
 - Herausarbeitung geeigneter/prioritärer Radwegerrouten
 - Integration von E-Bikes
 - Integration der verschiedenen Akteure (Kommunen, Unternehmen, ADFC, VCD u.a.)
- Das Radverkehrskonzept soll den Kommunen eine Argumentationshilfe z.B. für den Ausbau von Radwegenetzen liefern.
- Des Weiteren wurde in der Kreisverwaltung Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement durchgeführt, was zum Beispiel auch einen Schulwegplaner beinhaltet, der für die Schüler u.A. die Möglichkeit bietet optimierte Radwege zu deren Schule zu planen.

Chancen / Handlungsbedarf

- Es besteht Einverständnis, dass eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur nicht flächendeckend erforderlich ist, sondern an
 - Übergangspunkten zwischen Fahrrad und öV (siehe oben: Mobilitätsstationen),
 - touristisch interessanten Punkten,von besonderem Interesse ist.
- Darüber hinaus sollten an Schulen und Arbeitsplätzen Lademöglichkeiten vorhanden sein.
- Pedelecs sollten verstärkt unter die Schüler gebracht werden. Besonders bei den Berufsschulen ist eine enorme Autodichte vorzufinden.
- Handlungsbedarf besteht bei den verschiedenen Geschwindigkeiten auf Fuß- und Radwegen. Hier müssen getrennte Infrastrukturen geschaffen werden. Ein E-Bike fährt bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h. Um Konflikte zu vermeiden muss eine Trennung der verschiedenen Mobilitätsarten erfolgen.
- Aktuell lassen die Tarifverträge im Öffentlichen Dienst in Hessen nicht zu, ein E-Bike (nach der z.B. 1 %-Regel) als Firmenrad zur Verfügung zu stellen. Hier müssten die Tarifverträge angepasst werden, wie bereits in Baden-Württemberg geschehen. Für Unternehmen ist diese Regelung vertraglich kein Problem.

Handlungsansätze

- Für die Schulen und insbesondere auch die Berufsschulen sollten verstärkt Angebote zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens und zur verstärkten Nutzung von E-Bikes gemacht werden. Neben entsprechender Abstell- und Ladeinfrastruktur sollten das Bildungs- und Informationsarbeit sowie z.B. Aktions- und Testtage sein.
- Ausbau sicherer Abstellmöglichkeiten und der Ladeinfrastruktur an wichtigen Übergabestationen z.B. Rad zu ÖPNV oder Bahn.
- Ausbau der Abstellmöglichkeiten und der Ladeinfrastruktur an touristisch interessanten Punkten (z.B. Schloss Lichtenberg, Otzberg, ...).
- Für besonders frequentierte Pendlerstrecken sollte die Machbarkeit von Fahrradschnellwegen untersucht werden.

5 Verabschiedung

Herr Rinnenbach bedankt sich für die aktive Teilnahme und die vielen positiven Beiträge der Teilnehmer.

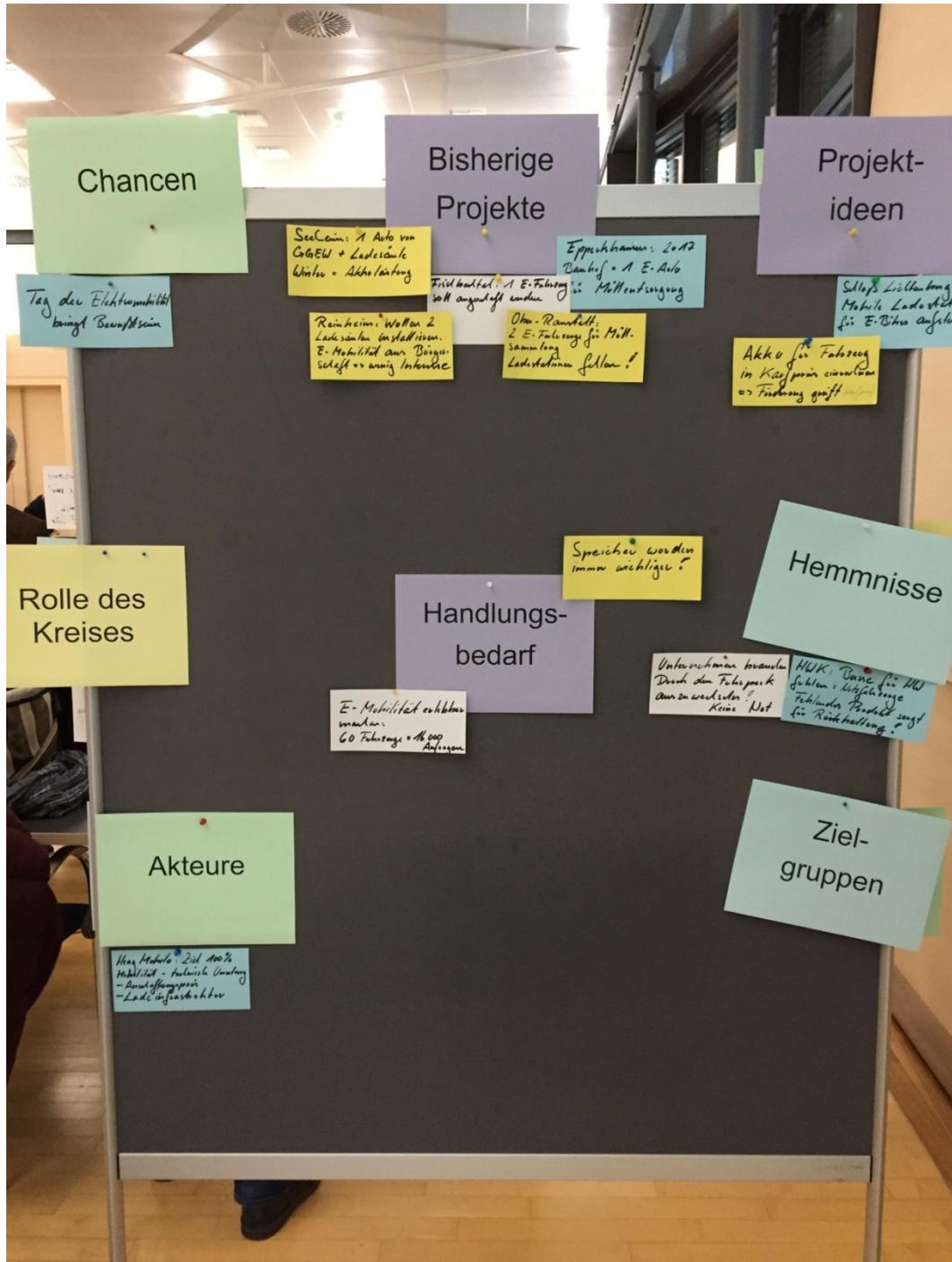


Abbildung 2: Diskussionsbeiträge der Teilnehmer zum Themenfeld „elektrische Fuhrparks“

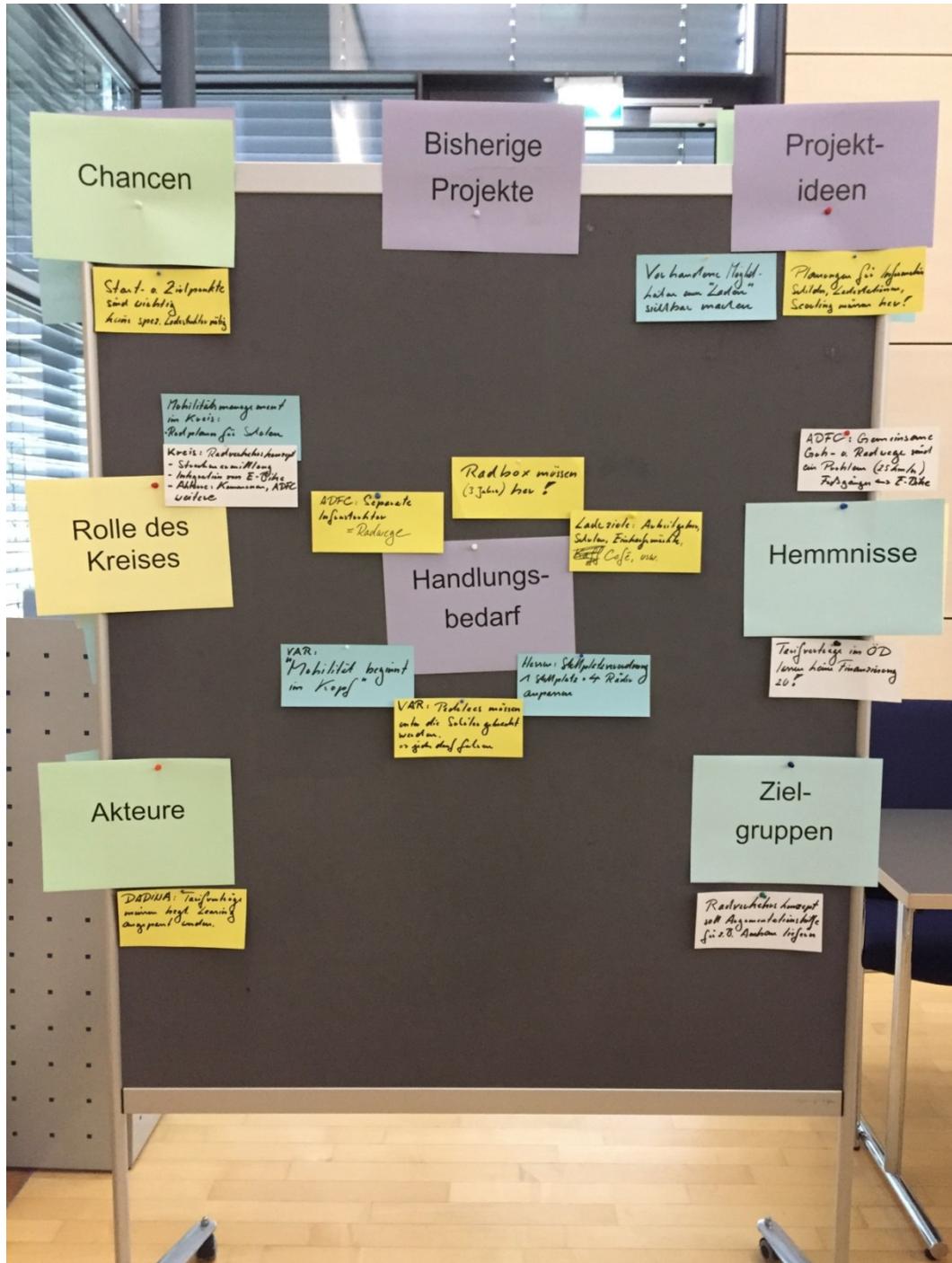


Abbildung 3: Diskussionsbeiträge der Teilnehmer zum Themenfeld „Radverkehr: erweiterte Möglichkeiten / neue Anforderungen durch E-Bikes“