

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
I/31

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und
Energiefragen

Vorlagennummer:
31/115/2016

Konzept zur kommunalen E-Mobilität - CSU Fraktionsantrag 049/2016

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	06.12.2016	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	06.12.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

613, ESTW,

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen. Der Antrag 049/2016 der CSU-Fraktion ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Stadtverwaltung sieht zum aktuellen Zeitpunkt keine Notwendigkeit zur Erstellung eines kommunalen E-Mobilitätskonzeptes. Das Kosten/(Klimaschutz-)Nutzen-Verhältnis wird als zu gering erachtet. Erforderliche finanzielle und personelle Ressourcen stehen nicht zur Verfügung.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Eine zukunftsorientierte und ressourcenbewusste Mobilität in Erlangen kann primär durch die Stärkung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs erreicht werden.

Der Ausbau der E-Mobilität ist ein Baustein der Energiewende, der für kreisfreie Kommunen jedoch nicht oberste Priorität hat. Auch im Verkehrsbereich gilt der sogenannte **Energiedreispung** mit der folgenden, prioritären Staffelung:

1. **Vermeidung** von Verkehr (v.a. des MIV) z.B. durch städtebauliche Instrumente (Stadt der kurzen Wege)
2. Steigerung der **Effizienz** des Verkehrs, z.B. durch Ausbau des ÖPNV
3. Betrieb der Fahrzeuge durch **Erneuerbare Energien**, z.B. durch Ausbau der E-Mobilität, betrieben mit Strom aus regenerativen Energiequellen

Aktivitäten der Stadt Erlangen

Das Thema Elektromobilität ist derzeit bundesweit ein Diskussionsthema für verkehrsplanerische Fragestellungen.

Auch im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erlangen wird es behandelt. Die Stadt unternimmt bereits zahlreiche Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität. Das bedeutendste E-Mobilitätsprojekt in Erlangen ist die Planung der Stadt-Umland-Bahn, welche sowohl räumlich effizient ist als auch eine sozial- und umweltgerechte Mobilitätsform darstellt.

Im Bereich Radverkehr wurden fünf Lasten-E-Bikes angeschafft, die kostenlos entliehen wer-

den können. Auch die ESTW verleihen insgesamt vier E-Bikes an ihre Kunden.

Des Weiteren fördert die Stadt Erlangen gemeinsam mit den ESTW umweltfreundliche Mobilität durch die stetige Optimierung des Busverkehrs.

Die Ladestation für E-Fahrzeuge hinter dem Rathaus wird (nicht-kostendeckend) von den ESTW betrieben. Im Falle einer Co-Finanzierung mit privatwirtschaftlichen Partnern stehen die ESTW auf Anfrage bereit, E-Car-Ladestationen zu planen und zu errichten.

E-Mobilitätskonzept und Einschätzung der Umweltauswirkungen

Nach fachlicher Einschätzung ist bei der Erstellung eines E-Mobilitäts-Konzeptes von einem fünfstelligen Betrag auszugehen. Die finanziellen und personellen Ressourcen für die Erstellung stehen aktuell nicht zur Verfügung.

Im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Erlangen werden Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität empfohlen, allerdings mit der nachrangigen Priorität 3 (S. 170 – 1.5.4 Ladesäulen, S. 172 – 1.5.6 E-Mobilität fördern – Berufspendler).

Aus Sicht des Klimaschutzes sind E-Fahrzeuge vor allem lokal ein Beitrag zur Reduktion von Emissionen (Feinstaub, Lärm, CO₂). Im Vergleich mit anderen Verkehrsarten haben sie jedoch immer noch einen relativ großen globalen CO₂-Fußabdruck (Produktion von Fahrzeug und Batterie, Betrieb, Entsorgung). Der gesamtheitliche Klimaschutz-Effekt ist bei einer Stärkung des Radverkehrs sowie des ÖPNV deutlich höher. Dazu kommt, dass in Erlangen ein hoher Flächendruck besteht. Der Flächenverbrauch durch den ruhenden und fließenden Verkehr ist beim MIV, wozu auch die privaten E-Fahrzeuge zählen, sehr hoch. Aus diesem Grund ist gerade in Innenstadtbereichen der Fokus auf eine Förderung des ÖPNV-, Rad und Fußverkehrs zu legen.

In Erlangen sind aktuell 56 E-Fahrzeuge angemeldet, es bestehen 19 öffentliche bzw. teilöffentliche Ladestationen. Die größte Notwendigkeit ist die Schaffung eines einheitlichen Zugangs- und Bezahlsystems. Die ESTW sind über die solid GmbH im Ladeverbund Franken+ vertreten. Hier werden Ideen- und Lösungen für die gesamte Metropolregion erarbeitet.

Das Thema E-Mobilität ist eine kommunale Querschnittsaufgabe. Aus diesem Grund sind bei der Erlanger Stadtverwaltung verschiedene Ämter bei dem Thema zu beteiligen (Ladeinfrastruktur, Klimaschutz, Straßenverkehrsordnung, Verkehrsplanung). Die individuellen Fragen müssen im Bedarfsfall individuell behandelt und zwischen den Fachämtern abgestimmt werden.

Aktuell wird für die Stadt Erlangen ein Fuhrparkmanagement erarbeitet. Eines der Ziele ist die bessere Auslastung der vorhandenen PKWs und die Prüfung weiterer Mobilitäts-Optionen. Vor Abschluss des Fuhrparkmanagements wird die Festlegung einer E-Fahrzeug-Quote für die Stadtverwaltung als nicht sinnvoll erachtet.

Die geplante Kosbacher Brücke für den MIV freizugeben, wird abgelehnt. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Kosbacher Brücke aus Zuschussgründen als reine ÖPNV-Brücke ohne Individualverkehrsnutzung geplant. Wenn MIV in Form von E-Fahrzeugen diese Brücke nutzen sollen, ist zu klären, wer die Mehrkosten für den dann vermutlich entfallenden Zuschuss in Millionenhöhe trägt.

Autonomes Fahren und Elektromobilität sind zwei getrennte Themen, die derzeit in der Öffentlichkeit häufig vermengt werden. Autonomes Fahren kann sowohl mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor als auch mit Elektroantrieb umgesetzt werden. Ob in Deutschland die Rahmenbedingungen für autonomes Fahren bereits umfassend geregelt sind, kann derzeit nicht beurteilt werden. Es wird jedoch als problematisch eingeschätzt, in Erlangen zum derzeitigen Zeitpunkt aktiv zu werden, da vielen Haftungs- und Versicherungsfragen sind noch nicht abschließend geklärt sind.

Die Strecke zum Flughafen Nürnberg als Teststrecke wird aufgrund der Frequentierung für nicht optimal geeignet eingeschätzt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zu den gestellten Fragen:

„Wie viele echte Schnell-Ladestationen mit Combo-Stecker (Combined Charging System CCS) für Wechselstrom- und Gleichstromladen mit bis zu 170 kW gibt es derzeit im Stadtgebiet? Welche Bedeutung wird diesem Schnelllade-Standard im Vergleich zu den deutlich langsameren 11kW oder 22kW Starkstrom-Ladeanschlüssen beigemessen?“

Gleichstromladung mit bis zu 170 kW ist derzeit noch bei keinem Autotyp möglich. Die momentan größte Ladeleistung mit CCS-Stecker liegt bei 50 kW. Ladestationen mit dieser Leistung von 50 kW gibt es in Erlangen derzeit 4.

Bis auf weiteres haben diese Ladestationen im Stadtgebiet keine Bedeutung, da hierfür

- keine Autos vorhanden sind,
- die E-Mobilität in der Stadt anders strukturiert ist als in ländlichen Gebieten oder bei Langstreckenfahrten: Aufgrund der Reichweite der E-Autos werden diese in erster Linie zuhause und am Arbeitsplatz geladen. Hier spielt die Ladezeit eine untergeordnete Rolle. Im Stadtgebiet wird das Aufladen gerne in Kombination mit Parken (und einkaufen oder arbeiten) genutzt.
- Der Durchreiseverkehr kann über die bereits vorhandenen Schnellladesäulen an der A 3, Rasthof Aurach Nord und Aurach Süd, bedient werden.

„Wie viele Elektrofahrzeuge befinden sich in der Fahrzeugflotte der Stadt Erlangen und der städtischen Töchter? Wie kann der Bestand an Elektrofahrzeugen zukünftig sinnvoll ausgebaut werden?“

Die Stadt Erlangen (inkl. Eigenbetriebe) verfügt aktuell über 6 E-Autos und 5 Lasten E-Bikes. Die Anschaffung weiterer Fahrzeuge wird von den Ämtern individuell geprüft. Eine Koordination des Fuhrparkes wird aktuell in dem Projekt „Fuhrparkmanagement“ von Amt 11 koordiniert. Die ESTW nutzen derzeit 7 Elektrofahrzeuge – diese sind nach eigenen Angaben ausreichend. Die GEWOBAU verfügt über 5 E-Cars, alle Neuanschaffungen sind ebenfalls E-Fahrzeuge. E-Bikes sind als Dienst-Räder für die Hausmeister vorhanden.

„Der Ladeatlas Bayern (<http://ladeatlas.elektromobilitaet-bayern.de/>) weist für Erlangen sechs Ladestationen aus. Wie kann das vorhandene Angebot bedarfsgerecht ausgebaut werden und Schnell-Ladestationen an strategisch sinnvollen Standorten geschaffen werden?“

Die Angaben des Ladeatlas Bayern sind nicht vollständig. Aktuell stehen in Erlangen 19 Ladestationen zur Verfügung. Das vorhandene Angebot wird als ausreichend betrachtet. Größerer Handlungsbedarf wird dabei gesehen, an einer besseren Zugänglichkeit, und damit einem einheitlichen Bezahlssystem zu arbeiten. Dieser Aufgabe kommt der Ladeverbund Franken+ nach, in dem die Stadt Erlangen durch die ESTW/solid AG vertreten ist.

„Wie kann das Angebot an Ladestationen in Erlangen durch ein Public-Private-Partnership Model erweitert, vernetzt und attraktiv gestaltet werden?“

Ein erweiterter Bedarf an Ladestationen im öffentlichen Raum wird aktuell als nachrangig eingeschätzt. Es wird als sinnvoll erachtet, wenn privatwirtschaftliche Unternehmen sowie Institutionen mit starken Einpendlerzahlen auf ihrem Betriebsgelände Lademöglichkeiten für Mitarbeiter(innen) und Besucher(innen) installieren (Laden während der Arbeitszeit).

„Wie viele Parkplätze im kommunalen Parkraum sind bereits exklusiv für Elektrofahrzeuge reserviert?“

Im Erlanger Stadtgebiet sind keine Parkplätze auf kommunalen Flächen exklusiv für E-Fahrzeuge reserviert. Diese Maßnahme wird im Hinblick auf die primäre Agenda „Reduktion des MIV“ und „Stärkung des Umweltverbundes“ als nicht zielführend erachtet.

„Welche Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes gibt es im Stadtgebiet?“

Pedelecs werden überwiegend durch Abnehmen der Akkus geladen, weswegen der Ladevorgang an jedem beliebigen Standort an jeder vorhandenen Steckdose stattfinden kann. Öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs befinden sich bei den Erlangen Arcaden. Bei derzeit geplanten und zukünftigen zentralen Fahrradabstellanlagen und –parkhäusern sind Lademöglichkeiten vorgesehen.

„Wie kann das bestehende Angebot für E-Mobilität werbewirksam bekannt gemacht werden?“

Die bestehenden Angebote – Bundesförderprogramme und Ladeinfrastruktur – sind aus Sicht der Verwaltung ausreichend bekannt.

„Welche Förderprogramme kommen im Zusammenhang mit dem Ausbau der E-Mobilität für Erlangen in Frage?“

Die Priorität wird auf die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs gelegt, eine Förderung der E-Mobilität von Kfz in Erlangen wird zum aktuellen Zeitpunkt nicht aktiv forciert.

„Wie kann die E-Mobilität in das bestehende multimodale Verkehrsangebot eingebunden werden (bsp. ÖPNV-Nutzung während der Ladezeit)“

Die ÖPNV-Nutzung während der Ladezeit steht jedem E-Fahrzeug-Besitzer frei; dies unterscheidet E-Auto-Besitzer nicht von herkömmlichen PKW-Besitzern.

„Welche Fördermöglichkeiten für E-Taxis/Hybrid-Taxis gibt es?“

Bei der Stadt Erlangen existiert keine Förderprogramm für E-Taxis.

„Können Busspuren in der Stadt für E-Fahrzeuge freigegeben werden?“

Rechtlich ist es möglich, Busspuren für E-Fahrzeuge freizugeben. Fachlich wird dies jedoch entschieden abgelehnt und ist auch nicht in Planung. Busspuren sollten dem ÖPNV vorbehalten bleiben. Es ist nicht zielführend, die Attraktivität des ÖPNVs zu Gunsten der E-Autos zu schmälern.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang