



STRATEGIEPAPIER ZUR FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT IM MÄRKISCHEN KREIS

 **MÄRKISCHER KREIS**

Stand: September 2014

„Der Märkische Kreis wird E-mobil“

Strategiepapier zur Förderung der Elektromobilität im Märkischen Kreis

(Fassung vom 03.09.2014)

Einleitung

Das Thema „Elektromobilität“ hat bereits jetzt große Bedeutung und wird zukünftig als ökonomisch und ökologisch sinnvolle Mobilitätsalternative immer stärker in den Fokus rücken. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesteckt, dass bis zum Jahr 2020 auf deutschen Straßen eine Million elektrisch angetriebene Fahrzeuge rollen sollen. Entsprechend ihrem Energiekonzept sollen es bis zum Jahr 2030 sogar sechs Millionen sein. Der Anteil für Nordrhein-Westfalen soll bis 2020 bei etwa 250.000 E-Autos liegen.

Ein ambitioniertes Ziel – waren am 1. Januar 2014 in Deutschland gerade einmal 12.156 rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge unterwegs. Nordrhein-Westfalen weist zum selben Datum 1.860 Elektroautos auf. Bei einem Gesamtbestand von 9.354.668 Fahrzeugen in NRW entspricht dies einem Anteil von 0,02 Prozent. *(Quelle: Kraftfahrtbundesamt - KBA)* Daneben ist der Bereich der Zweiräder zu betrachten. Nachfolgend steht der Begriff „E-Bike“ als Oberbegriff für E-Bikes und Pedelecs. Laut einer Pressemitteilung von IT.NRW verfügten Anfang 2013 etwa 64,2 Prozent der Seniorenhaushalte (Haupteinkommensbezieher über 70 Jahre alt) über ein Fahrrad – der überwiegende Teil dieser ca. 1,03 Millionen sind E-Bikes. *(Quelle: PM Juni 2014 IT NRW)*

Im Hinblick auf klima- und energiepolitische Ziele wird das Thema Elektromobilität weiter an Bedeutung gewinnen. Alle Akteure sind sich darin einig, dass die Entwicklung von elektrischen Antriebssystemen ein langfristiger Prozess ist. Die Erweiterung eines über Jahrzehnte technisch perfektionierten, industriepolitisch bedeutenden und vom Verbraucher gelernten Systems, das auf rohölbasierte Kraftstoffe und den Verbrennungsmotor ausgerichtet ist um den Bereich der Elektromobilität erfordert von allen Beteiligten zuallererst ein Umdenken in den Köpfen. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Stärkung der regionalen Wertschöpfungskette.

Ausgangslage und Sachstand der Elektromobilität im Märkischen Kreis

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 19. Dezember 2013 das erste kreisweite „Klimaschutzkonzept des Märkischen Kreises 2013“ beraten. Das Konzept unterscheidet zwischen Maßnahmen, die der direkten Steuerungsmöglichkeit der Kreisverwaltung unterliegen (z.B. der energetische Sanierung der kreiseigenen Liegenschaften) und so genannten Handlungsempfehlungen, die kreisweit initiiert werden können. Eine dieser Handlungsempfehlungen zielt darauf ab, die Elektromobilität im gesamten Kreisgebiet zu fördern.

Der Märkische Kreis ist weit davon entfernt, eine „Hochburg der Elektromobilität“ zu sein. Dennoch wurden einige Ideen in den kreisangehörigen Kommunen bereits umgesetzt. Ob es um den Einsatz von Elektrofahrzeugen in den kommunalen Dienstwagenflotten geht, die Einrichtung von öffentlich zugänglichen Ladestationen, die Ausweisung von E-Bike-Strecken zu touristischen Attraktionen oder die Ausleihmöglichkeit von E-Bikes bei einer Vielzahl von Veranstaltungen - es handelt sich hier oft um zwar vielversprechende, aber tlw. einmalige lokale Einzelprojekte, die kaum miteinander vernetzt sind. So sind viele Insellösungen entstanden, die in erster Linie den touristischen Sektor und den Einsatz von E-Bikes im Fokus hatten.

Darüber hinaus gibt es in verschiedenen Bereichen ein großes Potential, das zu untersuchen sich lohnt. So entstand die Idee einer gemeinsamen Strategie zum Thema „Elektromobilität“ für den gesamten Märkischen Kreis. In einer Auftaktveranstaltung am 20. Februar 2014 wurden unter Beteiligung von Energieversorgungsunternehmen, Wirtschaftsförderern, Vertretern von Kommunen und Touristikfachleuten mögliche Ziele sowie Synergien und Chancen einer gemeinsamen Strategie aus verschiedenen Blickwinkeln diskutiert und ausgelotet. Als Ergebnis wurde eine Kooperation vereinbart, die weitere – jeweils in unterschiedliche Projekte involvierte – Beteiligte hinzuziehen soll. Ferner wurde festgelegt, dass das Gesamtthema in zwei Bereiche geteilt werden soll:

1. Förderung und Einsatz von E-Bikes im Tourismus
2. Förderung und Einsatz von elektrisch angetriebenen Fortbewegungsmitteln (Fahrrad, Roller, Auto) im Alltagsverkehr

Dieses Strategiepapier beschäftigt sich primär mit dem zweiten Bereich. Der erste Bereich wird eigenständig im Fachdienst 40 – Kultur und Tourismus – bearbeitet. Beide Arbeitsgruppen werden sich regelmäßig austauschen, um Doppelarbeit zu vermeiden und sich über Zielrichtung und Projekte abzustimmen.

Zielsetzung

Die Kreisverwaltung hat mit der Erstellung eines kreisweiten Klimaschutzkonzeptes einen wichtigen Schritt getan, um den Klimaschutz im Märkischen Kreis nachhaltig und kontinuierlich voran zu bringen. Sie verfolgt im Handlungsfeld „Mobilität“ mit diesem Strategiepapier folgende Ziele:

1. Eine kreisweite, viele Akteure einbindende, gemeinsame Strategie zur Förderung der Elektromobilität.
2. Die Senkung von CO₂- und Lärmemissionen.
3. Die Förderung von Mobilität für Senioren.
4. Die Förderung von Gesundheit für die Bürgerinnen und Bürger des Märkischen Kreises (Mittelfristiges Entwicklungsziel: „Der gesunde Kreis“).
5. Die Steigerung der Attraktivität des Märkischen Kreises für Touristen.

Daten, Zahlen, Fakten

Wie bewegen sich die Deutschen fort? Die Technische Universität Dresden (www.tu-dresden.de) hat in einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes herausgefunden, dass im Schnitt pro Werktag 2.466 Millionen Kilometer (Stand 2008) zurückgelegt werden. Etwa 86,5 Prozent aller tatsächlich gefahrenen Kilometer werden mit dem Auto oder dem motorisierten Zweirad absolviert. Ebenso hoch ist deren Anteil an den personenbezogenen CO₂-Emissionen. (Quelle: Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ der TU Dresden)

Zwei Drittel der Menschen in Deutschland leben im ländlichen Raum und in kleineren Städten. Sie haben längere Wege, häufig ein weniger attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und oft sehr individuelle Ziele. Sie nutzen deshalb das Auto deutlich intensiver als Einwohner von mittleren und großen Städten. Sie sind demnach auch überproportional an den CO₂-Emissionen beteiligt.

Zwei Drittel aller Wege sind der Studie zufolge kürzer als 5 km. Als längere Strecken sind die Wege zur Arbeit oder zur Schule zu nennen – also die klassischen Wege der Pendler. Für beide Bereiche wird überwiegend das Auto eingesetzt.

Zum Stichtag 31.12.2013 waren im Märkischen Kreis 51 rein elektrisch angetriebene Autos angemeldet. Bei einem Gesamtbestand von 235.209 Fahrzeugen entspricht dies einem Anteil von 0,02 Prozent. *(Quelle: Straßenverkehrsbehörde MK)*

Die CO₂-Emissionen für den Bereich Verkehr verteilen sich im Märkischen Kreis sehr unterschiedlich. Im Jahr 2011 entfielen 96,43 Prozent auf den Individualverkehr (PKW und Motorräder), 0,61 Prozent auf den Schienenpersonennahverkehr und 2,89 Prozent auf den Öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV).

Handlungsfelder

Schienerverkehr

Das schienengebundene Streckennetz im Märkischen Kreis hat eine Gesamtlänge von 130 km. Dazu zählen Volmetal-Bahn, Meinerzhagen-Köln-Verbindung, Ruhr-Sieg-Bahn, Hönnetal-Bahn und Ardey-Bahn. Die Kreisverwaltung unterstützt nicht nur den Erhalt des Streckennetzes für den Personennahverkehr, sondern spricht sich auch für dessen Ausbau aus. Dazu zählt beispielsweise die Reaktivierung der Strecke von Meinerzhagen nach Lüdenscheid-Brügge. Die zur Zeit vorhandenen Strecken werden zu 45 Prozent im Elektroantrieb und zu 55 Prozent im Dieselantrieb bewirtschaftet. Der Anteil dieses Sektors (Personen- und Gütertransport) an den CO₂-Emissionen im Jahr 2011 betrug 1,12 Prozent. Um diese zu senken, müssten weitere Strecken elektrifiziert werden. Ein solches Projekt könnte nur minimal seitens der Kreisverwaltung beeinflusst werden. Als beteiligte Akteure sind hier in erster Linie die Deutsche Bahn AG bzw. das Tochterunternehmen DB Regio AG zu nennen, um sowohl den Personen- wie auch den Güterverkehr emissionsärmer zu gestalten.

Einfluss der Kreisverwaltung: keiner

Akteure: Deutsche Bahn AG, DB Regio AG

Straßenverkehr

Die Verkehrsadern, die den Märkischen Kreis durchziehen, bilden ein 3.229 km großes Netz. Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen werden täglich im Individualverkehr genutzt oder gewerblich, um Güter zu transportieren. Dabei entstehen erhebliche Emissionen. Dennoch ist der Märkische Kreis als starke Industrieregion auf ein gut ausgebautes Straßennetz angewiesen.

Güterverkehr

Der Transport des gewerblichen Güterverkehrs nimmt Statistiken zufolge stetig zu. Innerhalb von NRW sind im Jahr 2011 allein mit deutschen LKWs mehr als 471 Millionen Tonnen Güter transportiert worden. *(Quelle: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV NRW): Mobilität in NRW – Daten und Fakten 2013)* Konkrete Angaben über Fahrten im Märkischen Kreis sind nicht zu ermitteln. Ein Einsatz von elektrisch betriebenen LKWs erscheint nicht einmal langfristig ein realistisches Ziel. Alternativ müsste der gewerbliche

Transport von Gütern (Speditionsverkehr) auf die Schiene verlagert werden. Dazu notwendige Maßnahmen unterliegen jedoch nicht dem Einfluss der Kreisverwaltung.

Einfluss der Kreisverwaltung: keiner

Akteure: Speditionswesen

Personenverkehr

Im Märkischen Kreis sind überdurchschnittlich viele PKWs zugelassen. Die PKW-Dichte liegt hier um 6,5 Prozent höher als im Regierungsbezirk Arnberg und um 5,1 Prozent höher als im Land NRW. Dementsprechend hoch sind sowohl die Anzahl der gefahrenen Kilometer als auch die Emissionsbelastung. Letztere liegt bei 706.034 Tonnen CO₂ bzw. 14 Prozent im Jahr 2011.

Die Förderung von Elektromobilität muss immer einhergehen mit der Nutzung von erneuerbaren Energien. Der Betrieb eines Elektrofahrzeuges ist ökologisch nur dann sinnvoll, wenn die Energie für das Fahrzeug aus erneuerbaren Energien gewonnen wird. Wird der Strom aus konventionellen Kraftwerken erzeugt, ergibt sich hinsichtlich der Umweltbelastung (durch die Stromerzeugung) für den Fahrzeugbetrieb kein nennenswerter Vorteil gegenüber einem Fahrzeug mit einem modernen Verbrennungsmotor.

Um die Emissionsbelastungen zu reduzieren, bieten sich verschiedene, entfernungsbezogene Möglichkeiten an:

1. In den kurzen Wegen, also Strecken kürzer als 5 Kilometern, liegt das Potenzial des Fahrrades. Mit zunehmender Tendenz auch in größeren Entfernungen bis hin zu 15 Kilometern, da der Trend zu Fahrrädern mit elektromotorischer Unterstützung anhält. Wie aus neuesten Untersuchungen bekannt geworden ist, ersetzen sie oftmals das Zweitauto. Sichere Abstell- und Lademöglichkeiten, die möglichst zentral liegen und eine gute Radwegeinfrastruktur sind Grundvoraussetzungen für den Ausbau der Elektromobilität in diesem Bereich. Verkehrsforscher haben ermittelt, dass – wenn 25 Prozent der kurzen Wege, die bisher mit dem Auto zurückgelegt wurden, künftig mit dem Fahrrad gefahren würden – der Anteil der Radfahrer im Straßenverkehr auf 16 Prozent steigen und damit 24 Millionen Kilometer verlagert würden. Ob sich diese Annahmen tatsächlich in die „oft regnerische“ Praxis des Märkischen Kreises umsetzen ließen, bleibt abzuwarten. Bisher schreckte hauptsächlich die hügelige Topographie unserer Mittelgebirgsregion einen Radfahrer eher ab. Sie eignet sich jedoch hervorragend für einen Einsatz von E-Bikes, so dass neben den klimatischen Verbesserungen als Nebeneffekt die Gesundheitsförderung ins Blickfeld rückt. Und dies sowohl für den im Erwerbsleben stehenden Teil der Bevölkerung wie auch für Senioren, die mobil bleiben möchten. (*Quelle: Umfrage des Verkehrsclubs Deutschland - VCD*)
2. Für kurze und mittlere Entfernungen bieten sich zum Transport von leichteren Gütern elektrisch angetriebene Lasträder an. So könnte z.B. der Wocheneinkauf in kleineren Haushalten ebenfalls mit dem Fahrrad erledigt werden.
3. Für mittlere Entfernungen und Fernstrecken besteht zur Nutzung des Autos derzeit in ländlichen Gegenden kaum eine Alternative. Der Betrieb eines elektrifizierten Fahrzeugs kann lokal in der Regel als nahezu emissionsfrei angesehen werden. Es entstehen dort weder Treibhausgase noch Luftschadstoffe. Als zusätzlicher Effekt im Straßenverkehr ist im Stadtverkehr – also bei niedrigen Geschwindigkeiten – die Reduktion von Lärmemissionen ein weiterer Vorteil, da die beim Verbrennungsmotor

üblichen Motorengeräusche wegfallen. Weitere Überlegungen zur Motivation der E-Mobilnutzer durch die Freigabe von Busspuren, gebührenfreies Parken o.ä. für E-Fahrzeuge bedürfen gesetzlicher Rahmenbedingungen und deren Umsetzung durch die Kommunen.

4. Eine weitere Möglichkeit könnte der Einsatz von Elektroautos im Dienstleistungsgewerbe sein. In der Regel sind ambulante Pflegedienste, Lieferdienste für Essen oder Kunden- und Kurierdienste in einer Kommune unterwegs. Die alternative Nutzung von Elektro-Fahrzeugen könnte neben dem Imagegewinn auch einen Nutzen für das Klima bringen. Die Wirtschaftlichkeit wird für derartige Unternehmen allerdings im Vordergrund stehen. Beispiele gibt es bereits in verschiedenen Städten außerhalb des Märkischen Kreises.

Einfluss der Kreisverwaltung: gering

Akteure: Kommunen, EVUs, Verbraucherzentrale, Pflegedienste, Lieferdienste, Wirtschaftsförderer u.a.

Kreisverwaltung

Fuhrpark / Ladestation / Photovoltaikanlage

Im Fuhrpark der Kreisverwaltung findet sich zurzeit lediglich ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug – ein Pedelec. Es wurde im Jahr 2013 für etwa 900 km genutzt. Vor ein paar Jahren wurde ein Mitsubishi i-MiEV getestet, jedoch die Anschaffung aufgrund der mangelnden Reichweite, des schlechten Wirkungsgrades und der fehlenden Lademöglichkeiten verworfen. Ein Erfahrungsbericht wurde nicht erstellt. Mittlerweile haben sich sowohl der Automarkt als auch die Möglichkeiten des Ladens weiter entwickelt.

Testberichte aus anderen Kreisverwaltungen zeigen, dass (auch in flächenmäßig größeren Kreisen) der Einsatz eines Elektrofahrzeuges als sinnvoll angesehen wird. Es erfordert jedoch einen höheren Koordinationsaufwand für eine vorausschauende Routenplanung.

Die Kreisverwaltung möchte ihrer Vorbildfunktion gerecht werden, einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und aktiv für den Einsatz erneuerbarer Energien und der Elektromobilität werben. Wie bereits ausgeführt, ist der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen nur dann ökologisch sinnvoll, wenn der genutzte Strom aus Erneuerbaren Energien gewonnen wird. Insoweit bietet sich an, den Betrieb eines Elektrofahrzeuges mit der ortsnahen Installation einer Photovoltaikanlage zu verbinden, und den so emissionsfrei gewonnenen Strom zur Speisung der Fahrzeugbatterien zu nutzen. Die Kreisverwaltung stellt momentan Überlegungen an, ein bis zwei Carports im Parkbereich zu errichten. Der Standort ist noch festzulegen. Es wird geprüft, ob auf dem Carportdach eine PV-Anlage installiert werden kann, die den erzeugten Strom über eine Ladestation zur Verfügung stellt. Die Lademöglichkeiten könnten dann tagsüber der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Für die Durchführung des Projektes bietet sich eine Kooperation mit einem Energieversorgungsunternehmen an. Ferner wird die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges für den Dienstwagenfuhrpark geprüft. Im Vorfeld sollte eine Probeweche mit anschließender Nutzerbefragung und Auswertung der Ergebnisse stattfinden.

Einfluss der Kreisverwaltung: hoch

Akteure: Kreisverwaltung, Energieversorgungsunternehmen (EVU), Autohersteller etc.

Öffentlichkeitsarbeit / Information von Bürgerinnen und Bürgern

Darüber hinaus soll die Öffentlichkeitsarbeit durch den FD 44 (Klimaschutz) verstärkt werden. Die bisher gut besuchte Veranstaltungsreihe der Kreisverwaltung wird um Themen rund um die Elektromobilität ergänzt, um eine breitere Öffentlichkeit anzusprechen. Geplant ist bisher u.a. eine Teilnahme in Kooperation mit Energieversorgungsunternehmen, Fahrrad- und Autoherstellern am „Autofreien Volmetal“ im Juni 2015. Weitere Termine werden sich nach der Auswahl der Kooperationspartner richten.

Einfluss der Kreisverwaltung: hoch

Akteure: Kreisverwaltung, EVUs, Verbraucherzentrale, Fahrrad- und Autohersteller etc.

Ladeinfrastruktur

Die Ladeinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die Ausbreitung der Elektromobilität. In ihrer einfachsten Form als Schuko-Stecker in der heimischen Garage ist sie heute schon vielfach vorhanden, da ca. 70 Prozent der PKW und nahezu 100 Prozent der E-Bikes in Deutschland nachts auf einem privaten Grundstück stehen. Allein an den 91.701 freistehenden Einfamilienhäusern, Doppelhaushälften und Reihenhäusern (Stand Mai 2013) im Märkischen Kreis können die Elektrofahrzeuge ohne großen Zusatzaufwand aufgeladen werden. Die zweite nicht-öffentlich verfügbare Ladeinfrastruktur – nämlich die am Arbeitsplatz – lässt sich nur über Initiativen der Unternehmen weiter ausbauen. Werbung bei Unternehmen im Hinblick auf Klimaschutz und Anregungen für Kooperationen mit EVUs könnten hier die Mittel der Wahl sein, um Elektromobilität voran zu bringen.

Einfluss der Kreisverwaltung: gering

Akteure: Unternehmen, EVUs, Wirtschaftsförderung, SIHK etc.

Eine Herausforderung stellt dagegen der Ausbau einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur dar. Dies gilt umso mehr, wenn kurze und mittlere Wege zukünftig mit dem E-Bike erledigt werden sollten. Im Märkischen Kreis existieren zurzeit 19 Ladestationen, tlw. mit mehreren Lademöglichkeiten. 10 weitere Stationen sind geplant. Größtenteils liegen diese entweder an Rathäusern und stehen damit tlw. aufgrund der Öffnungszeiten der Verwaltung am Wochenende nicht zur Verfügung, oder sie befinden sich an touristischen Attraktionen, die nicht immer zentral liegen und sind damit für den täglichen Weg zum Einkauf etc. nicht nutzbar.

Prinzipiell muss unterschieden werden zwischen dem „normalen“ Ladevorgang, der mehrere Stunden dauert und einem „Schnell-Ladevorgang“, der lediglich etwa 30 Minuten bis zu einer Stunde in Anspruch nimmt. Für die letztgenannte Möglichkeit ist die folgende Idee eine sinnvolle Umsetzung:

Eine Kooperation mit den tlw. mehrfach in Kommunen vorhandenen Discountern (Aldi, Lidl, Penny etc.) oder Baumärkten (Hellweg, Obi, Hagebaumarkt etc.) könnte eine neue Möglichkeit zur Ladung von Elektrofahrzeugen eröffnen, da deren Öffnungszeiten attraktiv und damit die Lademöglichkeiten ausgedehnt sind. Etwa unter dem Motto „Tanken Sie bei uns kostenlos Strom während Sie einkaufen!“ oder statt „Aldi-Talk“ etwa „Aldi-Tank“ würde für alle Beteiligten eine vorteilhafte Situation entstehen.

Außerdem können in Parkhäusern gesonderte Flächen für E-Fahrzeuge ausgewiesen und mit einer Ladesäule ausgestattet werden. Für einen mittelfristigen Aufenthalt in den Innenstädten

ist die Schnellladezeit ausreichend. Eine Kundenbindung ist sicherlich zu erwarten, wenn der Nutzer eines E-Fahrzeuges derartige Möglichkeiten vorfindet.

Einfluss der Kreisverwaltung: gering

Akteure: EVUs, Discounter, Baumärkte, Einzelhandelsverband, Parkhausbetreiber etc.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH betreibt im Märkischen Kreis ein Netz mit 1.150 km² Verkehrsfläche. Vom reinen Omnibusbetrieb in den Siebziger Jahren entwickelte sich das Unternehmen bis heute zu einem innovativen Dienstleistungsanbieter mit breitem Angebot im öffentlichen Nahverkehr und in der Tourismusbranche. 84 Prozent aller Fahrzeuge sind abgastechisch auf dem neuesten Stand (Nov 2013). Der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff stellt einen großen Kostenfaktor dar. Über 6 Millionen Liter wurden im Jahr 2013 verbraucht. (*Quelle: MVG*)

Die MVG könnte sich im Bereich Elektromobilität breiter aufstellen als bisher und dies als eigenes Geschäftsfeld ausweisen.

1. So könnte der sicher weiter steigende Marktanteil für mobile Senioren abgedeckt werden, indem die Transportmöglichkeiten für E-Bikes verbessert werden, wenn für bestimmte stärker frequentierte Strecken – gerade auch am Wochenende zu den HotSpots (etwa Ruhrtalradweg u.a.) – entweder ein eigener geschlossener Anhänger oder ein Modell analog zum Ski-Transport für den Fahrradtransport an den Bussen angebracht würde.
2. Analog zu den Seniorenschulungen, die den Ein- und Ausstieg mit Rollatoren zeigen, könnten für diese Gruppe Sicherheitsschulungen für E-Bikes angeboten werden. Darin inbegriffen sind die Unterweisung des Ein- und Ausstiegs bzw. des Verladens eines solchen Fahrrades und das Training von verkehrssicherem Fahren im Verkehr.
3. Neben dem regulären ÖPNV ist die MVG an verschiedenen alternativen Bedienungsformen – Bürgerbussen, Nachtbussen oder AnrufSammelTaxis – beteiligt. Hier wäre zu prüfen, ob die MVG sich im Segment E-Car-Sharing oder Verleih von E-Fahrzeugen engagieren könnte. Verleihstationen, Ladepunkte und Parkmöglichkeiten wären ggf. an den Busendhaltestellen oder Knotenpunkten wie z.B. Bahnhöfen machbar. Entsprechende Überlegungen sollen in den Nahverkehrsplan einfließen.

Einfluss der Kreisverwaltung: hoch

Akteure: Kreisverwaltung, MVG, EVUs, Autohersteller etc.

Förderprogramme

Im Bereich der Elektromobilität gibt es eine breite Palette an Fördermöglichkeiten, die unterschiedliche Sektoren abdecken. Die beiden wichtigsten sind:

1. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert auf Basis der "Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen

Klimaschutzinitiative" ("Kommunalrichtlinie") Teilkonzepte aus dem Bereich Mobilität. (www.bmub.bund.de)

2. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt mit der „Förderrichtlinie Elektromobilität“ ebenfalls Teilprojekte wie z.B. die Vernetzung mit dem ÖPNV. (www.bmvi.de)

Zeitplan / Entscheidungen

Mit diesem Strategiepapier werden zunächst Ansätze, Ideen und Empfehlungen vorgestellt, wie eine Förderung der Elektromobilität für den gesamten Märkischen Kreis aussehen kann. Die Vorschläge sind als Möglichkeit anzusehen, verschiedene Akteure für Projekte zu gewinnen und damit eine Vernetzung im Gesamtthema „Elektromobilität“ voran zu bringen. Dazu zählen auch gerade lokale Firmen, die ggf. im technischen Bereich (Speicherung, Ladetechnik etc.) ihren Beitrag leisten könnten. Die Umsetzung der verschiedenen Projekte kann über Workshops oder Arbeitskreise mit den jeweiligen Beteiligten angestoßen und damit auf Realisierungsmöglichkeit geprüft werden.

Eine Übersicht über die mögliche Zeitplanung zeigt die nachfolgende Tabelle:

Projekt	Kurz- fristig 1–2 Jahre	Mittel- fristig 3–5 Jahre	Lang- fristig 5-10 Jahre	Akteure	Einfluss der Kreisverwaltung
Elektrifizierung Bahnstrecke				Deutsche Bahn AG DB Regio AG	keiner
Gewerblicher Güterverkehr				Speditionswesen Kommunen	keiner
Steigerung Einsatz E-Bikes				Kommunen EVUs Verbraucherzentrale u.a.	gering
Steigerung Einsatz Lasträder				Kommunen EVUs Verbraucherzentrale u.a.	gering
Steigerung Einsatz E-Autos				Kommunen EVUs Autohersteller u.a.	gering
Einsatz im Dienstleistungs- gewerbe				EVUs Lieferdienste Pflegedienste Wirtschaftsförderung	gering
Fuhrpark KV				Kreisverwaltung Autohersteller	hoch
Ladestation PV-Anlage				Kreisverwaltung EVUs	hoch
Öffentlichkeits- arbeit				Kreisverwaltung u.a.	hoch
Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz				Unternehmen EVUs SIHK Wirtschaftsförderung	gering
Ladeinfrastruktur öffentlich				EVUs Discounter Baumärkte Einzelhandelsverband Parkhausbetreiber	gering
Verbesserung Transport E-Bikes				MVG	hoch
Sicherheitstraining Senioren				MVG	hoch
E-Car-Sharing				MVG EVUs Autohersteller	hoch