

Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz

Best Practice kommunaler Umsetzung



Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz

Best Practice kommunaler Umsetzung

Herausgeber

e-mobil ^{BW}
Landesagentur für neue Mobilitätslösungen
und Automotive Baden-Württemberg

Autoren

DEUTSCHES
DIALOG INSTITUT

Inhaltsverzeichnis

1	Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG)	6
2	Vorteile und Nutzen für Kommunen	8
2.1	Freihaltung der Stellplätze an öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge	8
2.2	Freihaltung von Parkraum ausschließlich für E-Fahrzeuge	8
2.3	Parkgebührenbefreiung für E-Fahrzeuge	8
2.4	Ausnahme von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen	10
2.5	Freigabe von Sonderspuren	10
2.6	E-Kennzeichen	10
3	Vorteile für die Benutzer von Elektrofahrzeugen	11
4	Praktische Ratschläge zur rechtssicheren Umsetzung	12
4.1	E-Kennzeichen	12
4.2	Parkbevorrechtigungen und deren Beschilderung	12
4.3	Vermeidung von Fehlbelegungen und deren Sanktion	14
4.3.1	Korrekte Beschilderung der LIS-Stellplätze	14
4.3.2	Bodenmarkierungen auf LIS-Stellplätzen	15
4.3.3	Überwachung und Umgang mit Falschparkern	16
4.4	Parkgebührenbefreiung	16
4.5	Ausnahmen von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen	17
4.6	Freigabe von Sonderspuren	17
4.7	Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen	18
5	Maßnahmenempfehlungen und Leistungen der e-mobil BW	19

Präambel – Vier Ziele einer klimafreundlichen Mobilität

Klimaschutz muss groß gedacht werden. Baden-Württemberg möchte mit gutem Beispiel vorangehen und einen Wandel vom „Autoland“ zum „Mobilitätsland“ vollziehen. Eine Verkehrswende und eine damit zusammenhängende klimafreundliche Mobilität sind hierfür wichtige Bausteine. Für eine Verkehrswende 2030 stehen für Baden-Württemberg vier zentrale Ziele im Vordergrund:

1. Verdopplung des öffentlichen Verkehrs
2. Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten
3. Jedes dritte Auto fährt klimaneutral
4. Jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad

Vor allem zur Erreichung des dritten Ziels soll dieser Leitfaden einen Beitrag leisten und im Rahmen der Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) praktische Handlungsempfehlungen für Kommunen geben, damit die EmoG-Bevorrechte nicht nur in Einzelfällen, sondern in großer Anzahl und flächendeckend eingesetzt werden.



01

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG)

Das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) ist bundesweit seit dem 6. Juni 2015 in Kraft und zunächst bis zum 31. Dezember 2026 befristet. Ziel des EmoG ist es, Kommunen die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr zu ermöglichen. Durch die Anwendung der Bevorrechtigungen von E-Fahrzeugen wird die Nutzung emissionsfreier Antriebe gefördert und damit ein Beitrag zur Verringerung klima- und umweltschädlicher Auswirkungen durch den motorisierten Individualverkehr geleistet.

Im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens hat sich die Bundesrepublik Deutschland dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Elektromobilität kann einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten. Aufbauend auf eine Gesetzesinitiative der Bundesländer hatte die Bundesregierung die Gesetzesinitiative zum EmoG im Jahre 2015 beschlossen. Seit dem Inkrafttreten des EmoG haben bereits viele Kommunen von den neuen Maßnahmen Gebrauch gemacht und Bevorrechtigungen im Straßenverkehr für elektrisch betriebene Fahrzeuge geschaffen.



Abbildung 2: E-Kennzeichen

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) gliedert sich in drei Kernbereiche:

■ Anwendungsbereich:

Die Definition von BEV (Batterie Elektroauto), PHEV (Plug-In-Hybrid) sowie FCEV (Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge) als förderwürdige, elektrische Fahrzeuge (§ 1 EmoG).

■ Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge:

Die Bevorrechtigung elektrischer Fahrzeuge mittels entsprechender Verordnungsermächtigungen wie:

- dem Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen
- der Nutzung von, für besondere Zwecke bestimmten, öffentlichen Straßen oder Wegen bzw. Teilen davon
- dem Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten
- der Ermäßigung oder Freistellung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen (§ 3 EmoG)

■ E-Kennzeichen:

Jede Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen setzt voraus, dass die privilegierten Fahrzeuge rechtssicher gekennzeichnet sind. Daher wurde im Zuge der Umsetzung der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften die Fahrzeug-Zulassungsverordnung um einen neuen § 9a FZV zur Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge ergänzt (§ 4 EmoG).

Zur Bevorrechtigung sind nur jene E-Fahrzeuge zugelassen, die in den Anwendungsbereich des EmoG fallen (§ 1 EmoG) und entsprechend als E-Fahrzeug gekennzeichnet und eindeutig identifizierbar sind (§ 4 EmoG, sogenanntes E-Kennzeichen).

Gemäß § 1 EmoG sind folgende Fahrzeuge berechtigt, ein E-Kennzeichen zu erhalten:

- rein batterie-elektrische Fahrzeuge (BEV),
- Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV),
- Plug-In-Hybride (PHEV; von außen aufladbar)

Für PHEV gilt die Berechtigung nur, wenn die Fahrzeuge entweder

- maximal 50 g CO₂ je gefahrenem km ausstoßen oder
- mehr als 40 km elektrische Reichweite aufweisen.

Bis zum 31.12.2017 galt zunächst eine elektrische Mindestreichweite von 30 km. Durch die Umstellung der Testzyklen von NEFZ auf WLTP im September 2018 erfüllen manche PHEV-Modelle nicht mehr die Mindestanforderung mit 40 km elektrischer Reichweite.

Die Berichterstattungspflicht in § 7 EmoG sieht vor, dass dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) alle drei Jahre und erstmals zum 1. Juli 2018 ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung des Gesetzes vorgelegt wird. Im Auftrag von BMVI und BMU haben das Deutsche Dialog Institut und Noerr LLP die erstmalige EmoG-Berichterstattung erstellt und im Juli 2018 vorgelegt. Der Fortschrittsbericht zeigt auf, dass dem EmoG in den Kommunen eine positive Wirkung auf die Bestands- und Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen beigemessen wird. Das EmoG hat hierbei eine flankierende Wirkung zu weiteren Förderinstrumenten.



Abbildung 3: E-Fahrzeug

02 Vorteile und Nutzen für Kommunen

Kommunen sind zentrale Akteure und Multiplikatoren im Transformationsprozess der Verkehrswende. Sie besitzen in der straßenverkehrsrechtlichen Anwendung des EmoG eine Schlüsselposition. Sie setzen die auf Bundes- und Landesebene erarbeiteten Beschlüsse und Gesetze zur Elektromobilität vor Ort in die Praxis um. In vielen Kommunen werden auch weitere alternative Mobilitätskonzepte entwickelt und erprobt, die das Ziel eines emissionsarmen Verkehrs unterstützen.

Das EmoG hat seinen Ursprung in der klimapolitischen Strategie der EU und der Bundesregierung. Durch Bevorrechtigungen von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr trägt das EmoG zur Bestandsteigerung dieser Fahrzeuge und damit zur Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen und zum Erreichen der anvisierten Klimaziele bei. Das EmoG besitzt vor allem einen flankierenden Effekt und entfaltet seine Wirkung am effektivsten durch eine Kombination mit weiteren, z.T. finanziellen Fördermaßnahmen (EmoG-Berichterstattung 2018).

Mit dem EmoG wurden entsprechende Verordnungsermächtigungen geschaffen, um die von den Kommunen gewünschte Rechtssicherheit bei der Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen zu erzielen. Nach § 3 Absatz 4 EmoG dürfen Kommunen verschiedene nicht-monetäre Bevorrechtigungen sowie monetäre Anreize zur Förderung der Elektromobilität umsetzen.

Das Gesetz sieht vor, dass die Kommunen die Kontrolle über die Auswahl bzw. die Einführung der einzelnen Bevorrechtigungen innehaben. Gleichzeitig bietet das Gesetz auch die notwendige Sicherheit bei der Durchführung von Sanktionen bei Ordnungswidrigkeiten, z. B. gegenüber Falschparkern. Das EmoG stellt für Kommunen einen speziellen Baustein in einem größeren Gesamtkontext dar. Zum einen können Kommunen durch eine konsequente Anwendung des EmoG eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger bewirken. Insbesondere können sie die Fahrzeughalter zum Umstieg auf emissionsfreie Antriebe motivieren. Mit dem Gesetz wird nicht nur die Elektromobili-

tät gefördert, sondern auch jene kommunalen Ziele unterstützt, die mit der Elektromobilität in Verbindung stehen. Damit ermöglicht das EmoG ein verknüpftes Zusammenwirken zwischen verschiedenen kommunalen Themen wie z. B. der Lärm- und Luftschadstoffreduktion, der Senkung des motorisierten Individualverkehrs sowie der Förderung der Elektromobilität.

2.1 Freihaltung der Stellplätze an öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Mit Anwendung des EmoG können die Stellplätze an öffentlichen Ladesäulen (Ladeinfrastruktur – LIS) eindeutig und rechtssicher für E-Fahrzeuge (mit E-Kennzeichen!) reserviert werden. Die Nutzung für E-Fahrzeuge wird abgesichert. Der Investitionszweck von kommunalen und gewerblichen Betreibern der Ladesäulen bleibt gewahrt. Nur die gesicherte Nutzung der Ladepunkte sorgt für Ladevorgänge und damit für Umsätze der gewerblichen Betreiber. Die Geschäftsmodelle tragen sich mit möglichst zahlreichen Ladevorgängen pro Tag.

2.2 Freihaltung von Parkraum ausschließlich für E-Fahrzeuge

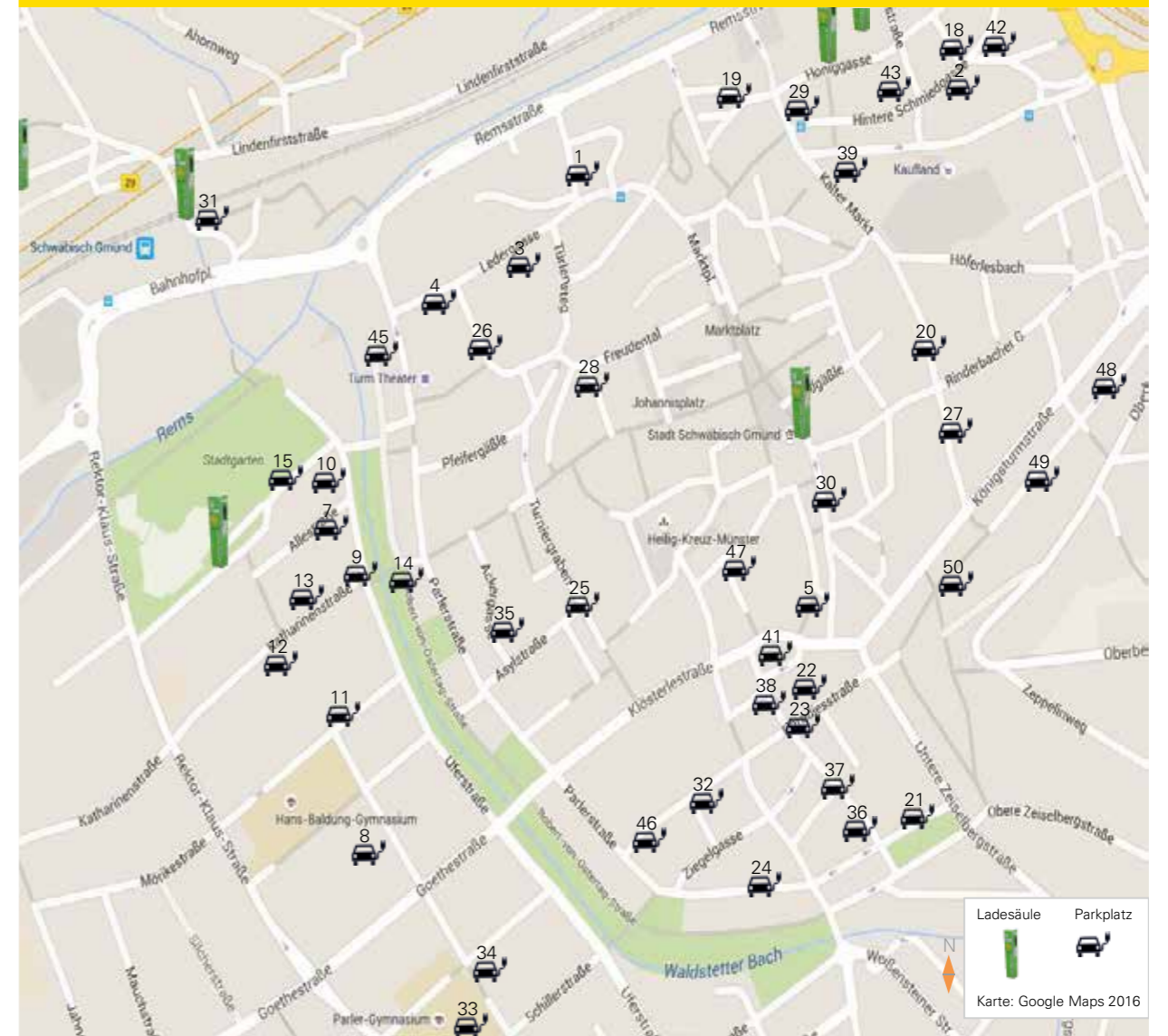
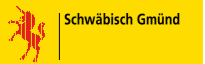
Auch allgemeine Parkflächen (ohne Ladesäulen) können für E-Fahrzeuge exklusiv ausgewiesen und reserviert werden. Dies entfaltet die gleiche Wirkung wie z. B. die Kennzeichnung von Behinderten-Parkplätzen. Dieser Parkvorteil für E-Fahrzeuge bewirkt bei Fahrzeugnutzern einen besonderen Anreiz und kann daher den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe zusätzlich forcieren.

2.3 Parkgebührenbefreiung für E-Fahrzeuge

Mit der Parkgebührenbefreiung wird zwar keine Verkehrsvermeidung erzielt, dennoch kann sie zum schnellen Umstieg auf lokal emissionsfreie E-Fahrzeuge motivieren. Dies umso mehr, je höher die Parkgebühren in der jeweiligen Kommune sind.

Kostenfreies Parken für Elektroautos mit dem E-Kennzeichen

Initiative „100 Stromer“



1 Ledergasse (Deutsche Bank)	19 Hospitalgasse (Geb. 22)	34 Umlandstraße
2 Hintere Schmiedgasse (Geb. 10)	20 Kalter Markt	35 Asylstraße
3 Ledergasse (Volksbank)	21 Sebaldplatz	36 Sebaldstraße (ggü. Feuerwehr)
4 Ledergasse (Grillmeister)	22 Paradiesstraße (ggü. Geb. 9)	37 Sebaldstraße (ggü. Pizza Avanti)
5 Kornhausstraße (Platz)	23 Paradiesstraße (Geb. 9)	38 Sebaldstraße (Geb. 5)
7 Alléstraße	24 Parlerstraße (Geb. 39)	39 Vorderer Schmiedgasse (Geb. 8)
8 Haußmannstraße (Polizei)	25 Turniergraben (Geb. 22)	41 Kapuzinergasse
9 Uferstraße (Kreissparkasse)	26 Turlensteg (Kinderspielplatz)	42 Hintere Schmiedgasse (Ritz Brunnen)
10 Uferstraße (van de Loo)	27 Rosenstraße (Geb. 3)	43 Hintere Schmiedgasse (Geb. 29)
11 Mörkestraße	28 Predigergäßle (Prediger)	45 Pfeifergäßle (ggü. El Mexicano)
12 Katharinenstraße (ggü. St. Josef Schule)	29 Hintere Schmiedgasse (Juwelier Gohl)	46 Paradiesstraße (Geb. 25)
13 Katharinenstraße (Kreissparkasse)	30 Kornhausstraße (Imhofstraße)	47 Brandstatt
14 Parlerstraße (Geb. 2)	31 Fehrlparkplatz	48 Gemeindehausstraße Ost
15 Am Stadtgarten	32 Paradiesstraße (Waldstetter Gasse)	49 Gemeindehausstraße Mitte
18 Hintere Schmiedgasse (Honiggäßle)	33 Haußmannstraße (Parler Gymnasium)	50 Gemeindehausstraße West

© Stadt Schwäbisch Gmünd

Abbildung 4: Beispiel für kostenfreies Parken für Elektroautos

2.4 Ausnahme von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen

Mit der Anwendung dieser Bevorrechtigung schaffen Kommunen auch Anreize für gewerbliche Fahrzeugnutzer wie z. B. Liefer- und Pflegedienste, auf Elektrofahrzeuge umzusteigen. Dadurch können gewerbliche E-Fahrzeugnutzer von Bevorrechtigungen, wie z. B. exklusive oder zeitlich verlängerte Zufahrtsrechte in Innenstadtzonen, profitieren und zugleich zur Reduzierung von Schadstoffen sowie zum Erreichen kommunaler Klimaziele beitragen. Kommunale Konzepte für die City-Logistik lassen sich rechtssicher in den ausgewiesenen Zonen umsetzen.

2.5 Freigabe von Sonderspuren

Die Freigabe von Sonderspuren (z. B. Busspuren) für Elektrofahrzeuge hat bislang nur eine geringe Verbreitung gefunden und eine begrenzte praktische Relevanz. Die Freigabe schafft aber die Möglichkeit, eine mediale und öffentliche Aufmerksamkeit in der Kommune zu generieren. Mit dieser Wirkung bietet sich für Kommunen die Chance, Elektrofahrzeuge und deren Nutzen einer breiteren Öffentlichkeit näher zu bringen. Medienwirkung und Sichtbarkeit steigern die Motivation in der Bevölkerung, sich mit elektrischen Antrieben auseinanderzusetzen.

2.6 E-Kennzeichen

Neben den Anreizen und Bevorrechtigungen enthält das EmoG mit dem „E-Kennzeichen“ ein Instrument zur vereinfachten Markierung und Identifizierung von bevorrechtigten Elektroautos. Das E-Kennzeichen kann bei den zuständigen Zulassungsstellen bei der An- und Ummeldung eines qualifizierten E-Fahrzeugs beantragt werden. Durch die Verwendung des „E-Kennzeichens“ kann das Ordnungspersonal der Kommunen erkennen und entscheiden, ob ein Fahrzeug zur Nutzung einer Bevorrechtigung qualifiziert ist oder nicht. Damit leistet das Kennzeichen eine notwendige Voraussetzung dahingehend, dass die für Elektrofahrzeuge bereitgestellte Infrastruktur nur von den gewünschten E-Fahrzeugen genutzt wird. Fehlbelegungen können leichter sanktioniert werden und gehen nachweislich zurück. Zugleich schaffen E-Kennzeichen im Straßenverkehr eine Aufmerksamkeit für bislang nicht informierte Bürger, die zu einer verstärkten Beschäftigung mit elektrischen Antrieben führen kann.

Infobox:

Die konsequente Umsetzung des EmoG hat in den anwendenden Kommunen durch die Nutzungsanreize eine nachweislich **positive Wirkung auf die Bestands- und Neuzulassungszahlen** von Elektrofahrzeugen. Im bundesweiten Vergleich haben diese aktiven Kommunen signifikant höhere Zulassungsraten für Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben. Eine beschleunigte Umstellung auf E-Antriebe unterstützt die Erreichung kommunaler Ziele zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung. Es entsteht eine Sog- und Vorbildwirkung auf die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg. Image- und Marketingziele im Sinne einer **umweltfreundlichen Kommune** werden unterstützt.

03

Vorteile für die Benutzer von Elektrofahrzeugen

Neben den Kommunen profitieren auch die Benutzer von Elektrofahrzeugen vom Elektromobilitätsgesetz. Sie sind schon heute aktiv am Wandel hin zu einer elektrifizierten Mobilität beteiligt. Die Bevorrechtigungen und Vorteile des EmoG sollen bei den Anwenderinnen und Anwendern spürbar ankommen. Besitzer von Elektrofahrzeugen können sowohl von monetären als auch von nicht-monetären Vorteilen des EmoG profitieren. Sie empfinden die Vorteile als Zugewinn, kommunizieren im sozialen Umfeld ermutigend und laden zum Umstieg auf E-Fahrzeuge ein.

Durch einen anteiligen oder auch vollständigen Erlass von Parkgebühren in der Kommune erhalten die Fahrzeughalter von Elektrofahrzeugen einen monetären Anreiz. Durch die Beschilderung der Stellplätze an Ladesäulen haben Halter von E-Fahrzeugen den Vorteil der exklusiven Nutzung und damit die Sicherheit einen erforderlichen Ladevorgang durchführen zu können.

Lieferdienste, Pflegedienste und sonstige gewerbliche Fahrzeugbetreiber können davon profitieren, wenn Innenstadtbereiche für elektrisch angetriebene Fahrzeuge geöffnet werden oder die Zeitfenster für die Belieferung in Innenstadtzonen für die E-Fahrzeuge exklusiv ausgedehnt werden. Dann können die eventuell höheren Anschaffungskosten der Fahrzeuge mit solchen betrieblich relevanten Vorteilen kompensiert werden. Dies gilt umso mehr für Taxi-Unternehmen, wenn elektrische Taxis zur bevorzugten Fahrgastaufnahme an Bahnhöfen und Flughäfen berechtigt werden (sogenannte Fast Lanes für emissionsfreie Taxis).

Nutzerinnen und Nutzer von Elektroautos erzeugen eine erhöhte Aufmerksamkeit für das Thema Elektromobilität. Diese signifikante Wahrnehmung betrifft zum einen das eigene soziale Umfeld, zum anderen die allgemeine Öffentlichkeit. Es werden weitere Personen für das Thema Elektromobilität sensibilisiert. Sie stellt für gewerbliche wie für private Halter von Elektroautos einen Imagegewinn dar.

Für den Zugang zu den Bevorrechtigungen spielt das „E-Kennzeichen“ eine zentrale Rolle. Das EmoG sieht vor, dass nur jene Fahrzeuge von den Bevorrechtigungen des Gesetzes profitieren können, die einerseits die technischen Anforderungen erfüllen und andererseits durch das sogenannte „E-Kennzeichen“ eindeutig erkennbar sind (§ 4 EmoG). Daher sollten Fahrzeughalter direkt bei der Erstzulassung oder Ummeldung das „E-Kennzeichen“ beantragen, um Kosten für eine nachträgliche Beantragung und eine neue Kennzeichnung zu vermeiden.

E-Fahrzeuge mit diesem Kennzeichen können auch in allen anderen deutschen Kommunen EmoG-Bevorrechtigungen in Anspruch nehmen, welche von der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde angewendet werden. Mit dem „E-Kennzeichen“ wird das Elektrofahrzeug auch im europäischen Ausland erkannt und kann von den eventuellen Vorteilen in dem jeweiligen Land profitieren.

04

Praktische Ratschläge zur rechtssicheren Umsetzung

Kommunen, die einen schnelleren Wechsel auf emissionsfreie Antriebe erreichen wollen, können die Instrumente des EmoG umfassend anwenden. Dies kann mit weiteren Anreizen zur Förderung, mit kommunikativen Maßnahmen und Öffentlichkeitsaktionen kombiniert werden. Dann steigen die Neuzulassungen von E-Fahrzeugen schneller an, als im Bundesdurchschnitt.

4.1 E-Kennzeichen

Das E-Kennzeichen an einem Fahrzeug ist die einzige rechtssichere Möglichkeit zur Erkennung von E-Fahrzeugen für die Polizei und für das Personal der Ordnungsämter. Sanktionen für nichtberechtigte Fahrzeuge können nur rechtssicher eingesetzt werden, wenn das E-Kennzeichen positiv den Kreis der Berechtigten fixiert.

Bürgerinnen und Bürger können bei der Anmeldung von E-Fahrzeugen von den Zulassungsbehörden direkt auf die Vorteile eines E-Kennzeichens hingewiesen werden. Dadurch wird Rechtssicherheit für die Fahrzeughalter in der eigenen Region gewährleistet. Um die Kosten einer nachträglichen Beantragung und Um-Kennzeichnung zu vermeiden, sollten die Fahrzeuge bei der Erstanmeldung oder späteren Ummeldungen (Halterwechsel) im Regelfall das E-Kennzeichen erhalten. Da das E-Kennzeichen im Zulassungsverfahren (Fahrzeugzulassungsverordnung, FZV) aber nicht vorgeschrieben ist und auch nicht vorgeschrieben werden kann, können die Zulassungsstellen die Fahrzeughalter dahingehend beraten. Die Halter müssen gegebenenfalls mitwirken, vor allem bei PHEV, bei denen die elektrische Mindestreichweite das notwendige Kriterium zur Berechtigung darstellt. Denn diese Angabe ist nicht in den CoC-Papieren (Übereinstimmungsbescheinigungen) gemäß Art 18 der Richtlinie 2007/46/EG enthalten.

Im Ausland zugelassene elektrisch betriebene Fahrzeuge können auf Antrag bei den deutschen Straßenverkehrsbehörden eine blaue Plakette mit dem Kennbuchstaben „E“ erhalten. Diese Fahrzeuge können alle Bevorrechte in gleicher Weise in Anspruch nehmen. Dies hat vor allem für Zulassungsbehörden und Kommunen in Grenzgebieten Relevanz.

4.2 Parkbevorrechte und deren Beschilderung

Nach § 3 Absatz 4 Nr. 1 EmoG können Kommunen Haltern qualifizierter und gekennzeichnete Elektrofahrzeuge die Möglichkeit bieten, auf öffentlichen Wegen oder Straßen zu parken. Zum einen werden Parkplätze an LIS exklusiv ausgewiesen, damit sie für den Ladevorgang sicher freigehalten werden. Zum anderen werden reguläre Parkplätze speziell und ausschließlich für E-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt (damit sich ein attraktiver Nutzungsvorteil für Fahrer von E-Fahrzeugen ergibt).

Für die Durchführung von Sanktionen, wie beispielsweise das Auferlegen von Bußgeldern oder das Abschleppen von Falschparkern, ist eine verkehrsrechtlich einwandfreie Kennzeichnung der jeweiligen Stellflächen nötig. Aufgrund der Vielzahl an Beschilderungsmöglichkeiten, ist auf eine korrekte Anwendung und Kombination der jeweiligen Schilder zu achten. Derzeit sind viele verschiedene – zum Teil fehlerhafte oder kreative – Beschilderungen in den Kommunen in Anwendung. Im Folgenden sind Positiv- bzw. Negativbeschilderung beispielhaft dargestellt.

In Abbildung 5 ist Positiv-Beschilderung (blaues P) dazu der Vermerk mit „E-Fahrzeuge“ in Kombination mit zeitlichen Beschränkungen (Verkehrszeichen 314 mit Zusatzzeichen 1010–66) wiedergegeben. Der Parkplatz ist somit für Elektrofahrzeuge reserviert, welche über ein E-Kennzeichen im Sinne des EmoG verfügen. Die Nutzung ist zeitlich auf 2 Stunden beschränkt, also nicht zum Dauerparken zugelassen. Die zeitliche Beschränkung gilt nur tagsüber, so dass nachts nicht gewechselt werden muss. Diese Tageszeiten können mit den üblichen Kontrollzeiten des Ordnungsamtes koordiniert werden. Ob die Beschränkung nur werktags oder an jedem Wochentag gelten soll, ist vom Betreiberkonzept und von den örtlichen Bedingungen abhängig. Die Beschilderung ohne Zeitbeschränkung (Abb. 4 rechts) ist auch zulässig, jedoch können E-Fahrzeuge den Platz dauerhaft belegen (auch ohne zu laden).



© Stadt Schwäbisch Gmünd

Abbildung 5: Positiv-Beschilderungen zur Stellplatzfreihaltung mit und ohne Zeitbeschränkung

In Abbildung 6 und 7 sind Beispiele für die Negativ-Beschilderung (Park- oder Halteverbot) mit dem Vermerk „E-Fahrzeuge frei“ wiedergegeben, die nicht empfohlen werden. E-Fahrzeuge sind demnach von der Park- oder Haltebeschränkung ausgenommen (Verkehrszeichen 286 mit Zusatzzeichen 1024–20 und 283 mit Zusatzzeichen 1053–34).

Das eingeschränkte Halteverbot (Abb. 6) lässt jedoch viele Möglichkeiten der Fehlnutzung offen und ist daher nicht praktikabel. Das absolute Halteverbot (Abb. 7) ist auf die Fahrbahn und eventuelle Seitenstreifen begrenzt. Bei Nebenanlagen und Stellplatzanlagen ist es nicht verwendbar. Bei Sanktionen inklusive Abschleppen muss die Gefährdung des fließenden Verkehrs begründet sein. Das kann bei Stellplätzen für E-Fahrzeuge an Ladepunkten schwierig zu argumentieren sein. Die Verwendung des absoluten Halteverbots bei Ladesäulen wird als unverhältnismäßig und im Widerspruch zur StVO angesehen. Beide Zeichen lassen sich auch nicht mit einer gewünschten zeitlichen Beschränkung der Parkdauer kombinieren. Sie gestatten das Dauerparken mit E-Fahrzeugen. Manche Kommunen verwenden den Zusatz: „(E-Fahrzeuge) während des Ladevorgangs frei“. Dieser ist zwar verständlich, jedoch nicht eindeutig überprüfbar und daher auch nicht sanktionierbar. Der Ladevorgang kann ohne technische Schulungen nicht eindeutig für jeden Fahrzeugtyp oder Ladesäulen-Typ vom Ordnungspersonal erkannt werden.



© Ergebnispapier der Begleit- und Wirkungsforschung

Abbildung 6: Negativ-Beschilderung (nicht empfohlen)



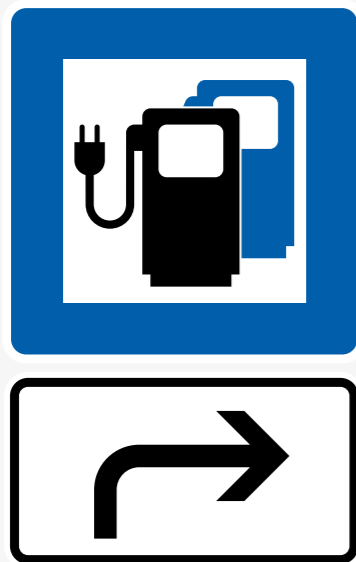
© Stadt Stuttgart

Abbildung 7: Negativ-Beschilderung (nicht verwendbar)

Besser und in der Praxis bewährt ist daher eine Kombination mit einem Zeitlimit, z. B. mit Parkscheibe für maximal 2 oder bis zu 4 Stunden. Für Schnellladesäulen sind auch kürzere Zeiten von 1 Stunde praktikabel. Für diese Kennzeichnung wird das Verkehrszeichen 315 mit Zusatzzeichen 1040-32 genutzt. Es lässt sich auch auf einem einzigen Zusatzschild kombinieren.

Die Maximalzeit ist mit dem jeweiligen LIS-Betreiber abzustimmen. Zweck dieser Regelung ist eine angemessene Zeit für den Ladevorgang aber auch ein häufiger Fahrzeugwechsel an den Stationen, wobei an Schnellladestationen nur ein recht kurzer Zeitraum für den Ladevorgang erforderlich ist. Die Zeitangabe ist eindeutig überprüfbar und daher durch das Ordnungspersonal sanktionierbar.

Das Auffinden von Ladesäulen kann durch die Hinweisbeschilderung erleichtert werden. Dazu kann das Zeichen 365-65 mit ergänzenden Pfeilen zur Wegweisung eingesetzt werden. Es lässt sich auch direkt an der Ladesäule verwenden, um das Auffinden auf einer größeren Stellplatzanlage zu erleichtern. Dies Schild regelt aber nicht die Nutzungseinschränkung bzw. Bevorrechtigung der Stellfläche. Zur Reservierung von Stellplätzen für E-Fahrzeuge ist es nicht geeignet. Alternativ können Hinweisschilder entsprechend dem Stadtmarketing verwendet werden.



© Ergebnispapier 34 der Begleit- und Wirkungsforschung

Abbildung 8: Hinweisbeschilderung

4.3 Vermeidung von Fehlbelegungen und deren Sanktion

Die Anzahl von Falschparkern durch konventionelle Fahrzeuge oder durch Elektrofahrzeuge, welche unverhältnismäßig lange einen Stellplatz belegen (also eher Parken anstatt Laden), können durch folgende Maßnahmen reduziert werden:

- Eindeutige Beschilderung (auch mit Zeitangaben, s. oben)
- Bodenmarkierungen (flächig und/oder Signet)
- Sanktionen (Bußgeld und Abschleppen) für Falschparker – sollten abhängig vom Parkdruck in der Kommune gewählt werden

4.3.1 Korrekte Beschilderung der LIS-Stellplätze

Kommunen wenden entweder die Positiv- oder die Negativ-Beschilderungen (s. oben) an. Bundesweit hat die EmoG-Berichterstattung 2018 festgestellt, dass eine Positiv-Beschilderung die Anzahl der Fehlbelegungen stärker reduzieren kann, da sie besser erkannt und akzeptiert wird. Parkverbote werden offensichtlich weniger ernst genommen und eher missachtet. Das Abschleppen ist bei der Positiv-Beschilderung rechtssicher anwendbar. Bei der Negativ-Beschilderung, die nur auf Fahrbahnen und Seitenstreifen angewendet werden



© Stadt Offenburg

Abbildung 9: Hinweisschilder des Stadtmarketings

kann, ist die Begründung in gerichtlichen Streitverfahren angreifbar.

4.3.2 Bodenmarkierungen auf LIS-Stellplätzen

Feldtests von Kommunen belegen, dass eine flächige Bodenmarkierung bzw. mindestens das weiße Signet eines E-Fahrzeugs eine sehr gute Reduzierung der Fehlbelegungsrate an LIS-Stellplätzen mit sich bringen. Bodenmarkierungen entfalten keinen eigenen Regelungsinhalt, können aber zur Verdeutlichung zusätzlich zur Beschilderung eingesetzt werden. Für flächige Bodenmarkierungen zur Ausweisung der

Stellen, an denen das Parken erlaubt ist, dort aber bestimmten Bedingungen oder Beschränkungen unterliegt, kann die international standardisierte blaue Farbe verwendet werden (EmoG-Berichterstattung 2018). Die Empfehlung der blauen Markierung könnte auch auf alle für E-Fahrzeuge vorgesehenen Parkplätze (auch ohne Ladesäulen) ausgeweitet werden. Auf nicht-öffentlichen, aber öffentlich zugänglichen Stellplätzen für Ladeinfrastruktur verlangt die aktuelle Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine flächige grüne Markierung, wenn die Investition gefördert werden soll.



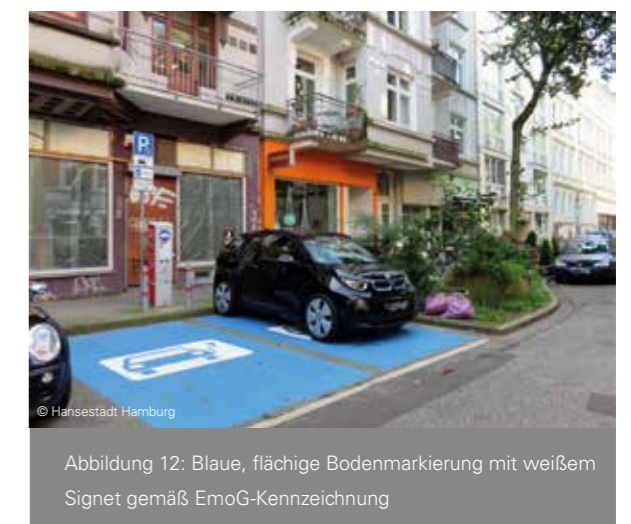
© Stadt Offenburg

Abbildung 10: Weißes, nicht normiertes Signet



© Stadt Heidelberg

Abbildung 11: weißes Signet entsprechend der Verkehrsbeschilderung mit EmoG-Kennzeichen



© Hansestadt Hamburg

Abbildung 12: Blaue, flächige Bodenmarkierung mit weißem Signet gemäß EmoG-Kennzeichnung



Abbildung 13: Grüne, flächige Markierung für öffentlich zugängliche LIS

4.3.3 Überwachung und Umgang mit Falschparkern

Um sicherzustellen, dass exklusiv für Elektrofahrzeuge vorgehaltene Parkplätze auch nur von diesen genutzt werden, können Verwarnungsgelder für falschparkende konventionelle Fahrzeuge oder nicht ladende E-Fahrzeuge erhoben werden. Das Vollzugspersonal ist entsprechend zu schulen. Die Verwarnung in Höhe von ca. 30 € wird allgemein praktiziert. Ein höherer Bußgeldbetrag wird zwar von vielen Kommunen gewünscht, unterliegt aber einer Bundesregelung.

Das Abschleppen ist bei einer Negativ-Beschilderung mit absolutem Halteverbot nur möglich, wenn eine Verkehrsgefährdung vorhanden ist. Dies ist nicht immer offensichtlich und kann in der Argumentation bei einer gerichtlichen Überprüfung Probleme bereiten.

Rechtssicher ist das Abschleppen bei einer Positiv-Beschilderung möglich, da hier ein eingeschränkter Nutzerkreis klar

definiert ist. Alle anderen Fahrzeuge (ohne E-Kennzeichen) können abgeschleppt werden. Dies gilt auch bei der Überschreitung einer zeitlichen Befristung in Verbindung mit einer Parkscheibe.

Die Festlegung „während des Ladevorgangs“ entzieht sich der Sanktionierung, da sich bei E-Fahrzeugen ohne technischen Sachverstand und ohne Kenntnis der Fahrzeugtypen nicht zweifelsfrei erkennen lässt, ob sie tatsächlich laden.

4.4 Parkgebührenbefreiung

Laut § 3 Absatz 4 Nr. 4 EmoG können Kommunen, teilweise oder vollständig, auf die Erhebung von Gebühren für das Parken von qualifizierten und gekennzeichneten Elektrofahrzeugen verzichten.

Nach § 13 Absatz 2 Satz 2 StVO müssen Kommunen bei dieser Form der Bevorrechtigung derzeit noch Schilder an den Parkplätzen aufstellen, um auf die Ausnahmeregelung für

Elektrofahrzeuge hinzuweisen. Wünschenswert wäre jedoch aus praktischer und finanzieller Erwägung, auf die Beschilderung der Stellplätze zu verzichten und stattdessen die Kennzeichnung mit Aufklebern o.Ä. an den Parkscheinautomaten vorzunehmen. Dies ist nach StVO nicht ausdrücklich zulässig, wird aber bereits von vielen Kommunen praktiziert und von den übergeordneten Behörden geduldet. Der relevante § 13 Abs. 2 StVO soll mit der nächsten Novellierung in diesem Sinne angepasst werden.

Durch die Befreiung von Parkgebühren entstehen den Kommunen Einnahmeausfälle, die bei den heutigen Bestandszahlen für E-Fahrzeuge jedoch noch vernachlässigbar sind. Mit zunehmender Marktdurchdringung sollte das Instrument auf kommunaler Ebene bewertet und angepasst werden. Da die Parkraumbewirtschaftung aber in erster Linie der Verkehrslenkung dient und nicht der Einnahmengenerierung, sollten die Einnahmeausfälle bei einer Entscheidung nicht überbewertet werden.

4.5 Ausnahmen von Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen

§ 3 Absatz 4 Nr. 3 sieht vor, dass Kommunen Ausnahmen bei Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten von öffentlichen Wegen und Straßen gewähren können. Ein Beispiel für die Umsetzung dieser Bevorrechtigung zeigt die Stadt Essen. Dort wurden Zufahrtsrechte in die Innenstadt (Belieferungszeitfenster) für reine E-Lieferfahrzeuge um 2 Stunden verlängert (Lieferende von 11 auf 13 Uhr verlängert). Sachlich begründet wird dies mit den geringeren Zulademöglichkeiten der E-Fahrzeuge und damit einer betrieblich notwendigen Verlängerung der Zeiten, um den Lieferumfang bei gleichbleibender Fahrzeuganzahl zu bewältigen. Diese Erweiterung ist ein attraktives Argument, damit die KEP- und Lieferdienste auf elektrische Antriebe umsteigen. Sinnvoll verstärken lässt sich diese Regelung mit einem weiteren monetären Anreiz: der Reduzierung oder dem Erlass der Gebühren für die Sonderzufahrtsgenehmigungen für die gewerblichen E-Fahrzeuge.

4.6 Freigabe von Sonderspuren

§ 3 Absatz 4 Nr. 2 ermöglicht es Kommunen, öffentliche Straßen oder Wege zum Teil oder vollständig auch für Elektrofahrzeuge freizugeben, die ansonsten einem besonderen Zweck oder nur bestimmten Fahrzeugarten vorbehalten sind. Besonders im Mittelpunkt stehen hier die Busspuren. Die Möglichkeit der Freigabe für E-Fahrzeuge wird jedoch nur von we-

nigen Kommunen genutzt. Die Beschleunigung des ÖPNV, fahrzeuggesteuerte Lichtsignalanlagen und weitere verkehrliche Ziele oder praktische Erwägungen stehen meist gegen die Freigabe von Busspuren für E-Fahrzeuge.

Angewendet wird diese Möglichkeit nur in wenigen Fällen,

- wenn der ÖPNV durch die Freigabe nicht beeinträchtigt wird,
- wenn keine speziellen Lichtsignalanlagen bei den Spuren gegeben sind,
- wenn durch die Freigabe und Kennzeichnung der Spuren ein öffentliches Interesse ausgelöst wird und die optische Wirkung die weiteren Maßnahmen einer Kommune zur Elektrifizierung der Fahrzeuge unterstützt.

So hat die Freigabe meist keine relevante Bevorzugung der E-Fahrzeuge zur Wirkung, da es sich um nicht zeitkritische, staubelastete Streckenabschnitte handelt. Dennoch wird die Freigabe von den Kommunen zu medialen, flankierenden Zwecken in der kommunalen Elektromobilitätsstrategie gerne verwendet.



Abbildung 14: Freigegebene Sonderspur für E-Fahrzeuge

4.7 Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen

Mit dem am 1. September 2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG), können die Kommunen nun auch Carsharing-Fahrzeuge im Straßenverkehr bevorzugen, etwa beim Parken. Das Gesetz sieht vor, dass auf öffentlichen Straßen die Carsharing-Fahrzeuge beim Parken durch die Ausweisung spezieller Parkplätze bevorzugt werden können (Sondernutzungsrechte) bzw. die Parkgebühren erlassen oder ermäßigt werden können (§ 4 Abs. 2 CsgG). Von den Privilegien profitieren sowohl Anbieter des stationsgebundenen als auch des stationsungebundenen Carsharings (Free-Floating). Für die stationsgebundenen Anbieter können Abhol- und Rückgabestellen an ausgewählten Standorten im öffentlichen Verkehrsraum eingerichtet werden. Um Carsharing-Fahrzeuge zweifelsfrei identifizieren zu können, wird eine Kennzeichnung für die Fahrzeuge eingeführt (§ 4 CsgG). Das CsgG des Bundes regelt straßenrechtlich das Carsharing im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis an Bundesstraßen (§ 5 CsgG). Der Bund hat jedoch keine Gesetzgebungskompetenz in Bezug auf Sondernutzungen für Landes-, Kreis-, und Gemeindestraßen. Insofern kann § 5 CsgG nicht direkt auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen angewandt werden.

Die Regelungen in den §§ 3, 4 CsgG über die Bevorrechtigungen hingegen sind straßenverkehrsrechtlicher Natur, hier hat der Bund die Gesetzgebungskompetenz auch für Landes-, Kreis-, und Gemeindestraßen. Daher können Kommunen im Zuge der kommunalen Selbstverwaltung bereits heute Sondernutzungsrechte auch an diesen Straßen einräumen. Für die Sanktionierung und das Abschleppen von Falschparkern gelten dann die gleichen Regeln, wie bereits für die E-Fahrzeuge beschrieben (s. Kap. 4.3.3).

In Baden-Württemberg wird derzeit – ähnlich wie in vielen anderen Bundesländern – das Straßengesetz überarbeitet, um eine Regelung über die Sondernutzung im Zusammenhang mit Carsharing aufzunehmen. Das Gesetz soll im ersten Quartal des Jahres 2019 in Kraft treten. Anschließend können Kommunen auch eigene Satzungen zum Carsharing erlassen.

Die alternative Vorgehensweise durch Widmung von Flächen im Rahmen der Erstellung von Bebauungsplänen ist zwar auch möglich, hat sich aber als kompliziert und schwerer umsetzbar erwiesen.

Eine intensive Nutzung des Carsharings durch die Bevölkerung würde die Kommunen bei der Erreichung vieler ihrer Ziele unterstützen. Ein Carsharing-Fahrzeug kann, je nach Berechnungsmodell, vier bis acht private Pkw ersetzen. Der Flächenverbrauch und Stellplatzbedarf in den Kommunen verringert sich damit um ein Vielfaches. Die Ausweitung des Carsharings in den Kommunen hat noch weitere Vorteile. Der Anteil an elektrischen Fahrzeugen in den Carsharing-Flotten liegt zurzeit bei 10,4 % und ist damit wesentlich höher als im allgemeinen Fahrzeugbestand (ca. 0,2 %). Dieser Anteil ist zwar noch ausbaufähig, trotzdem bietet das Carsharing Interessierten eine gute Möglichkeit, elektrisches Fahren niederschwellig auszuprobieren. Es lässt sich somit festhalten, dass das EmoG und das Carsharinggesetz häufig ähnliche Ziele verfolgen, was sowohl den Kommunen als auch den Nutzern dieser Fahrzeuge Vorteile bringt.

Kommunen, die das E-Carsharing einführen wollen, können sich kostenlos beim Bundesverband CarSharing e.V. informieren und beraten lassen.

05

Maßnahmenempfehlungen und Leistungen der e-mobil BW

Als Innovationsagentur des Landes Baden-Württemberg unterstützt und gestaltet die e-mobil BW aktiv den Technologie- und Gesellschaftswandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft.

Maßnahmenempfehlungen für Städte und Gemeinden zur Förderung der Elektromobilität:

- Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) zur Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen
- Beschaffung von Elektrofahrzeugen für die Fuhrparks von öffentlicher Verwaltung und kommunalen Betrieben
- Unterstützung von Aufbau und Betrieb bedarfsgerechter Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung des ÖPNV durch den Einsatz von E-Bussen, E-Bürgerautos und E-Taxis
- Unterstützung von Carsharing mit Elektrofahrzeugen
- Unterstützung der Elektromobilität auf zwei Rädern durch geeignete Rahmenbedingungen für Pedelecs und E-Bikes
- Einbeziehung von Handel, Gewerbe, Handwerk, Dienstleistungsunternehmen, Arbeitgebern und Privatpersonen in die flächendeckende Verbreitung von Elektromobilität
- Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung zu kommunalen Maßnahmen

Leistungen der e-mobil BW für Kommunen:

- Wissenstransfer durch die Herausgabe von Studien, u. a. e-mobil BW (2018): Mobilitätswandel vor Ort. Elektrifizierung und Digitalisierung der Mobilität in Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg.
- Kommunen-Netzwerk "Mobilität vor Ort@BW - elektrisch und digital": Das Netzwerk fördert den interkommunalen Erfahrungsaustausch, greift die aktuellen und zukünftigen Mobilitätsthemen praxisnah auf und zeigt Best Practice Ansätze auf. Es bietet den kommunalen Akteuren und Machern einen Mehrwert im Bereich Elektrifizierung und Digitalisierung der Mobilität.
- Unterstützung bei der Erarbeitung von Maßnahmen zur Förderung von E-Mobilität in Städten und Gemeinden
- Koordinierung und Bündelung von Projekten
- Informationsgespräche
- Fördermonitor

Impressum

Herausgeber

e-mobil BW GmbH – Landesagentur für neue
Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg

Autoren

Deutsches Dialog Institut GmbH
Dr. Bertram Harendt

Redaktion und Koordination der Studie

e-mobil BW GmbH
Michael Ruprecht

Layout/Satz/Illustration

markentrieb
Die Kraft für Marketing und Vertrieb

Fotos

Umschlag: mmphoto/AdobeStock
Die Quellennachweise aller weiteren Bilder befinden
sich auf der jeweiligen Seite.

Druck

Karl Elser Druck GmbH
Kißlingweg 35
75417 Mühlacker

Auslieferung und Vertrieb

e-mobil BW GmbH
Leuschnerstraße 45
70176 Stuttgart
Telefon +49 711 892385-0
Fax +49 711 892385-49
info@e-mobilbw.de
www.e-mobilbw.de

November 2018

© Copyright liegt bei den Herausgebern

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist einschließlich seiner Teile urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die über die engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes hinausgeht, ist ohne schriftliche Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen sowie die Speicherung in elektronischen Systemen. Für die Richtigkeit der Herstellerangaben wird keine Gewähr übernommen.



www.e-mobilbw.de

e-mobil BW GmbH

Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und
Automotive Baden-Württemberg

Leuschnerstraße 45 | 70176 Stuttgart

Telefon +49 711 892385-0 | Fax +49 711 892385-49

info@e-mobilbw.de

