

Stellungnahme von Bündnis 90/Die Grünen Frankfurt (Oder) und Fraktion B90/Grüne - BI Stadtentwicklung zum Elektromobilitätskonzept der Stadt Frankfurt (Oder) (in seiner Fassung vom 19.2.2020)

Die Stadt Frankfurt (Oder) hat sich mit dem Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzept (IKK), dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) und dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 24.10.2019 „*Frankfurts Beitrag zum Klimaschutz mit konkreten Maßnahmen verstärken*“ verpflichtet, einen kommunalen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Landes- und Bundesregierung zu leisten und eine zukunftsfähige nachhaltige Stadtentwicklung umzusetzen. Die Förderung der Elektromobilität stellt einen Baustein dar, um diese Ziele zu erreichen.

Die Elektromobilität ist kein Allheilmittel und sie kann nur erfolgreich sein, wenn sie in Gesamtbetrachtung mit dem IKK und dem INSEK umgesetzt wird. Eine vollständige Umstellung des Individualverkehrs auf individuelle Elektromobilität oder andere CO₂-freie Fahrzeuge ist weder beabsichtigt noch ökologisch sinnvoll. Ziel muss es neben der Förderung von CO₂-freiem Verkehr sein, einen Großteil des Verkehrs langfristig auf klimafreundlichen ÖPNV, Fahrradverkehr und Fußverkehr zu verlagern. Das Ziel ist nicht die Elektromobilität um ihrer selbst willen, sondern klimafreundliche Mobilität für alle Frankfurter Bürger*innen, unabhängig von Altersstruktur und Geldbeutel zu ermöglichen. In diesem Sinne ist es auch wichtig, dass wir Nutzer*innen von Elektromobilität nicht vornehmlich unter den Eigenheimbesitzer*innen sehen, sondern immer auch große Wohnanlagen mit knappen Parkmöglichkeiten und E-Fahrrad-Nutzer*innen konsequent mitdenken. Dies geschieht im Rahmen der Analyse teilweise, sollte sich aber systematisch durch das gesamte Konzept ziehen.

Mit der Umsetzung der Elektromobilität kann erreicht werden, dass keine für die Gesundheit schädlichen Emissionen entstehen, sodass die Lebensqualität der Frankfurter Bürger*innen unmittelbar verbessert wird. Eine klimafreundliche Elektromobilität setzt allerdings voraus, dass der dazu benötigte Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen wird. Die Stadtverkehrsgesellschaft hat mit der vollständigen Umstellung der Busflotte auf Erdgasbetrieb einen frühen und wichtigen Schritt auf dem Weg zu einer klimafreundlicheren Mobilität gemacht. Der Ausstieg der Stadtwerke aus der Braunkohle stellt einen weiteren Schritt in Richtung sauberem Strom da, wenngleich übergangsweise noch Erdgas verwendet wird. Auch bei anderen Stromanbietern steigt der Anteil erneuerbarer Energien stetig. Somit wird Elektromobilität in Zukunft auch noch nachhaltiger. Der Beschluss zur Investition in 13 neue Straßenbahnen setzt 100 Jahre erfolgreiche Elektromobilität in Frankfurt (Oder) fort. Damit der Stadtverkehr in Frankfurt (Oder) auch künftig seiner Vorreiterrolle gerecht wird, muss jetzt

der Übergang zu einer lokal emissionsfreien Busflotte eingeleitet werden. Das könnten – nach eingehender Prüfung des Marktes und der Förderprogramme – E-Busse sein.

Das Versprechen der Elektromobilität darf sich aber nicht in lokal emissionsfreiem Verkehr erschöpfen. Selbstverständlich müssen die Produktionsbedingungen für Batterien verbessert, und Wege gefunden werden, wie Batterien klimafreundlich recycelt werden können. Hier ist die Bundesebene und die EU am Zug, dies – etwa mit einem Lieferkettengesetz und entsprechender Forschungsförderung – voranzutreiben. Gleichmaßen ist der lokal emissionsfreie Verkehr für die Bürger*innen Frankfurts ein echter Gewinn, der Lebens- und Wohnqualität – gerade an stark frequentierten Straßen – erhöhen kann.

In wenigen Jahren wird sich das Zeitfenster schließen, in dem wir als Gesellschaft noch die unumkehrbare Verschlechterung unserer Lebensgrundlagen durch den Klimawandel verhindern können. Die Stadt Frankfurt (Oder) kann mit dem Elektromobilitätskonzept entsprechend dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 24.10.2019 ihren kommunalen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der vorgelegte Entwurf für ein Elektromobilitätskonzept der Stadt greift viele wichtige Punkte auf, gleichwohl wünschen wir uns teils weitergehende und entschlosseneren Maßnahmen.

Unter Anerkennung der knappen finanziellen Mittel der Stadt Frankfurt (Oder) und des demographischen Wandels werden folgende Maßnahmen bzw. Erweiterungen und Nachschärfungen der bisherigen Maßnahmen vorgeschlagen:

(1) Stärkere Beteiligung von Bürger*innen bei der Umsetzung

Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bürger*innen zu mehr elektrischer Mobilität erfordert Akzeptanz bei den Bürger*innen. Bei Umsetzung der einzelnen Handlungsempfehlungen des Elektromobilitätskonzepts muss eine frühe und systematische Beteiligung der Bürger*innen stattfinden, damit den Bürger*innen positive Effekte nahegebracht und eventuelle Vorbehalte ausgeräumt werden können.

Dem Modell des Runden Tisches für Unternehmen und Institutionen (Handlungsempfehlung 8.1.1.) folgend soll ein Runder Tisch für Bürger*innen eingerichtet werden. Bestehende Initiativen, wie der Runde Tisch Klima und Umwelt, sind einzubeziehen. Der Runde Tisch für Bürger*innen bietet betroffenen und interessierten Bürger*innen einen Rahmen sich bei der Umsetzung von Elektromobilitätsprojekten zu beteiligen. Auch weitere innovative Beteiligungsformate sind denkbar, bspw. Planungs- und Ideenwerkstätten gemeinsam mit E-Auto- und E-Fahrrad-Besitzer*innen der ersten Stunde, die von Problemen bei der individuellen Umsetzung berichten und konkrete Verbesserungsvorschläge für eine praktikable Nutzung im Alltag einbringen können. Insbesondere könnte beim Ausbau der Ladeinfrastruktur von einzelnen Ladepunkten

mit Anwohner*innen und potenziellen Nutzer*innen gesprochen werden. Erfahrungen, die die Stadtwerke und die Wohnungswirtschaft mit dem Projekt „Grüner Norden“ gewonnen haben, können zur Anwendung kommen.

In Innenstadtgebieten mit hohem Nachfragepotenzial könnte ein Sharing-Modell unter Beteiligung der Anwohner*innen entwickelt werden.

(2) Stärkere Einbeziehung des E-Fahrrads

E-Fahrräder sind für viele Bürger*innen der erste Kontaktpunkt mit der individuellen E-Mobilität. Ihr Betrieb erfordert wenig öffentliche Ladeinfrastruktur und sie sind in der Anschaffung für viele Bürger*innen erschwinglich. Insbesondere ältere Menschen freuen sich über den Gewinn von individueller Bewegungsfreiheit im städtischen Raum. Die Mobilität mit E-Fahrrädern soll daher besonders gefördert werden. Gleichwohl taucht das E-Fahrrad nur kurz im Konzept auf, es findet sich nur eine einzige Maßnahme dazu (Jobvorteil Dienstrad). Ergänzend schlagen wir daher folgende Maßnahmen vor:

- (a) Die Stadt Frankfurt (Oder) überprüft ihr Radwegenetz kritisch auf die Benutzbarkeit für E-Fahrräder. Sie berücksichtigt insbesondere, dass der E-Fahrradverkehr auch für ältere Menschen möglich sein muss.
- (b) Während Privatpersonen das E-Fahrrad vornehmlich zu Hause laden werden, sollen öffentliche Ladestationen für die touristische Nutzung ebenfalls systematisch erfasst, ggf. erweitert und besser an Tourist*innen kommuniziert werden.
- (c) Die Stadt Frankfurt (Oder) prüft – unter Einbeziehung der zahlreichen Fördermöglichkeiten – die Einrichtung eines Fahrradparkhauses mit Lademöglichkeiten für E-Fahrräder am Bahnhof Frankfurt für Pendler*innen.
- (d) Die städtischen Gesellschaften werden aufgefordert, die Regelung zu Dienstfahrrädern besser bekannt zu machen.
- (e) Das Klimaschutzprogramm der Stadtwerke wird auf E-Fahrräder erweitert, so dass ein Klimabonus auch für die Anschaffung von E-Fahrrädern gewährt wird.
- (f) Die Stadt Frankfurt (Oder) macht in Zusammenwirken mit den städtischen Gesellschaften die verschiedenen Fördermöglichkeiten für E-Fahrräder und E-Lastenräder (Lastenradprämie im Koalitionsvertrag) besser bekannt.

(3) Entwicklung eines (E-)Carsharing-Modells

Wir müssen konstatieren: Das bisher in Frankfurt (Oder) erprobte Car-Sharing Modell war nicht erfolgreich. Der Standort im Stadtteil West war offensichtlich nicht praktikabel, das Angebot kaum bekannt. Daraus sollte jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dieses Angebot in Zukunft nicht mehr anzubieten, sondern die Probleme für das Scheitern des bisherigen Angebots zu hinterfragen und bekannte Probleme abzustellen. Es braucht zentrumsnahe, sichtbare und niedrighschwellige Angebote. Hierzu sollen andere Anbieter gewonnen werden. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob E-Mobilität bei der Etablierung eines neuen Carsharing-Modells für Frankfurt (Oder) mit einbezogen werden kann. Unter Berücksichtigung des im Landkreis Barnim entwickelten Carsharing-Modells „BARshare“ soll die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken und unter Beteiligung der Bürger*innen prüfen, ob ein ähnliches Modell auch für Frankfurt (Oder) erfolgsversprechend sein kann. Es soll ferner geprüft werden, ob sich ein Car-Sharing nach Barnimer Vorbild mit der städtischen Fahrzeugflotte verknüpfen lässt.

Es sind insbesondere die Fördermöglichkeiten durch EU, Bund und das Land Brandenburg einzubeziehen.

(4) Schaffung einer Kümmerfunktion für die Elektromobilität

Eine erfolgreiche Umsetzung des Elektromobilitätskonzepts setzt voraus, dass in der Stadtverwaltung klare und niedrighschwellige Verantwortlichkeiten geschaffen werden.

Es sollte eine zentrale Ansprechperson in der Stadtverwaltung (oder ggf. einer städtischen Gesellschaft geben), die für alle Anfragen bzgl. der Elektromobilität „aus einer Hand“ für Anfragen von Bürger*innen, Unternehmen und Organisationen ansprechbar ist. Diese Person leistet beispielsweise aktive Unterstützung, wenn Bürger*innen einen wohnortnahen Stellplatz mit Lademöglichkeit suchen, selbst eine Ladesäule installieren wollen oder Fragen zur Nutzung von E-Fahrrädern im Stadtgebiet haben. Sie verweist dabei an die zuständigen Ansprechpartner*innen (z.B. das Bauamt) und unterstützt Bürger*innen in ihrer Kommunikation mit den Behörden. Ferner unterstützt sie Bürger*innen und Unternehmen bei der Beantragung von Fördermitteln. Damit sollen Hürden beim Ausbau der Elektromobilität beseitigt werden und eine Nutzung für Bürger*innen und Unternehmen möglichst leicht gestaltet werden.

Zur Erfüllung ihrer Aufgabe arbeitet diese Person mit allen Stellen in der Verwaltung und den städtischen Gesellschaften zusammen, die Schnittstellen mit dem Thema haben und stellt Informationen zur Verfügung.

Da Frankfurt (Oder) als Haushaltssicherungskommune kaum Spielräume im Stellenplan hat, können die Aufgaben dieser Person bspw. von der oder dem städtischen

Klimaschutzbeauftragten übernommen werden, zu deren Einrichtung die Stadtverwaltung durch den Beschluss der StVV vom 24.10.2019 „*Frankfurts Beitrag zum Klimaschutz mit konkreten Maßnahmen verstärken*“ angehalten ist. Alternativ kann die Funktion in einer städtischen Gesellschaft geschaffen werden oder es können Fördermittel zur Finanzierung einer solchen Stelle eingeworben werden.

In der StVV und dem zuständigen Ausschuss berichtet die Person in regelmäßigen Abständen über den Stand der Umsetzung der Elektromobilität und ihre Tätigkeit. Ferner nimmt sie an den Runden Tischen zur Elektromobilität teil.

Die Stadtverwaltung prüft, ob die Aus- und Weiterbildung der Person bspw. durch das Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Programms „Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung“ vorgenommen werden kann.

(5) Verbindliche Ausbauziele für die Ladeinfrastruktur mit genauen Zeitvorgaben

Die Erhöhung des Anteils von E-Mobilität am Individualverkehr und im ÖPNV ist ein langfristiger Prozess. Die sukzessive Erneuerung des Stromnetzes ist gleichermaßen einer langfristiger Prozess. Damit das Stromnetz auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur vorbereitet ist, kann (und muss) die Netzgesellschaft in Vorleistung gehen.

In Vorleistung für die Ladeinfrastruktur kann die Netzgesellschaft aber nur gehen, wenn verbindliche und verlässliche Ausbauziele für die Ladeinfrastruktur existieren. Nur so kann die Netzgesellschaft einen erhöhten Investitionsbedarf rechtfertigen und seriös planen.

Die Stadtverwaltung erarbeitet in Zusammenwirken mit den Stadtwerken und der Netzgesellschaft Frankfurt (Oder) mbH verbindliche Ausbauziele für die Ladeinfrastruktur in Frankfurt (Oder).

Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur soll die Stadt so weit wie möglich auf Förderprogramme zurückgreifen. Die Stadt wird aufgefordert, sich an dem gegenwärtigen bis zum 31. Oktober 2020 laufenden Förderaufruf im Rahmen des Programms RENplus 2014 - 2020 des Landes Brandenburg zu beteiligen.

(6) Teilnahme am Ideenwettbewerb „Modellquartiere Ladeinfrastruktur“ und Entwicklung eines Ladestromtarifs für E-Fahrzeuge

Die Verfügbarkeit von Ladesäulen im städtischen Raum für Mieter*innen stellt ein die Entwicklung der E-Mobilität hemmendes Hindernis dar.

Die Stadtverwaltung wird daher aufgefordert eine Teilnahme am Ideenwettbewerb „Modellquartiere Ladeinfrastruktur“, der im „Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung“ vorgesehen ist, zu prüfen.

Das Laden des E-Autos an Ladesäulen stößt vielerorts auf unübersichtliche und intransparente Konzepte von einer Vielzahl von Anbieter*innen. Um dieses Hindernis zu beseitigen, soll die Stadt prüfen, im Zusammenwirken mit den Stadtwerken ein Konzept für einen Ladestromtarif zu entwickeln, das einfach, kompatibel und für alle Frankfurter Bürger*innen zugänglich ist.

(7) Evaluierung

Damit das Elektromobilitätskonzept seinen Zielen gerecht werden kann, bedarf es einer regelmäßigen Evaluierung der einzelnen Maßnahmen.

Es soll daher jährlich geprüft werden, ob die einzelnen Maßnahmen des Elektromobilitätskonzepts noch zweckmäßig sind oder ob sie angepasst, ergänzt oder beendet werden müssen. Vor allem soll geprüft werden, ob die einzelnen Maßnahmen noch den Zielen des INSEK und IKK gerecht werden.

Zur Evaluierung entwickelt die Stadtverwaltung überprüfbare und klare Indikatoren.