

8 Maßnahmen, Projekte, Monitoringsystem

Nachfolgend werden die Maßnahmen vorgestellt, die der Stadt Gladbeck zur Stärkung der Elektromobilität empfohlen werden. Diese werden detailliert beschrieben und jeweils mit einzelnen Umsetzungsschritten untersetzt. Es erfolgen zudem eine Priorisierung der Maßnahmen, eine Bewertung deren Wirkungshorizonte und Wirkung auf die Elektromobilität sowie eine Auflistung der für die Umsetzung relevanten Akteure.

Das Thema Elektromobilität ist derzeit noch mit vielen Vorurteilen behaftet. Geringe Reichweiten, zu wenige Lademöglichkeiten und die wahrgenommene Komplexität des Ökosystems Elektromobilität führen zu einer verbreiteten Skepsis in der Bevölkerung. Die Alltagstauglichkeit der Fahrzeuge wird angezweifelt, wenngleich zahlreiche Praxisbeispiele das Gegenteil beweisen. Studienergebnisse zeigen, dass Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen schon 2016 ähnliche Jahresfahrleistungen aufwiesen, wie die konventioneller Pkw.²¹⁴ So legen Nutzerinnen und Nutzer des Tesla Model S überwiegend 30 000 km und mehr pro Jahr zurück.²¹⁵ Die Fahrleistung liegt ca. 50 % über der durchschnittlichen Jahresfahrleistung in Deutschland. Zwar gilt der kalifornische Hersteller als Pionier der Elektromobilität, der bisher hinsichtlich der Fahrzeugreichweite deutlich über den Werten übriger Modelle lag. Dennoch wird deutlich, dass die Elektromobilität generell in einem funktionierenden System, bestehend aus Fahrzeug, LIS und umfangreichem Informations- und Kommunikationssystem, schon seit einigen Jahren alltagstauglich ist. Modelle anderer namhafter Hersteller, die 2020 auf den Markt kamen und noch kommen, stehen den Tesla-Modellen in nichts mehr nach. Die Modellvielfalt wächst, ebenso wie die Zuverlässigkeit und Reichweite etablierter Modelle. Der Ausbau der LIS geht seit 2014 kontinuierlich voran.²¹⁶ Im August 2020 gab es in Deutschland mindestens so viele öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge (ca. 20 400), wie Tankstellen für Verbrennerfahrzeuge (ca. 14 500).²¹⁷ Geringe Reichweiten und ein Mangel an LIS sind heute nicht mehr die entscheidenden Kaufhürden. Limitierende Faktoren stellen vorrangig die im Vergleich zu konventionellen Modellen hohen Anschaffungskosten und die langen Lieferzeiten der Hersteller aufgrund unzureichender Produktionskapazitäten dar. Es ist jedoch zu erwarten, dass aufgrund von Skaleneffekten und steigender Nachfrage sowohl die Kosten für die Fahrzeuge sinken werden als auch deren zeitnahe Verfügbarkeit steigen wird.

Entscheidungen hinsichtlich der nationalen Etablierung der Elektromobilität werden nicht auf dem deutschen Markt getroffen, sondern auf Märkten mit deutlich größerem Druck hinsichtlich Schadstoffbelastungen und steigendem Verkehrsaufkommen. Mit den vorgeschriebenen Quoten für Elektrofahrzeuge, bspw. auf dem chinesischen Markt, wurde die Zukunft der Elektromobilität definiert. Für Deutschland, seine Bundesländer, Landkreise und Gemeinden stellt sich die Frage, ob sie die Entwicklung der Elektromobilität vor Ort mitgestalten wollen. Maßnahmen zur Förderung und Gestaltung müssen jetzt umgesetzt werden, um als Region von den Chancen der Elektromobilität hinsichtlich Nachhaltigkeit und Wertschöpfung profitieren zu können.

8.1 Maßnahmenübersicht

In der folgenden Tabelle wird eine Gesamtübersicht der 18 Maßnahmen gegeben, die der Stadt Gladbeck zur Stärkung der Elektromobilität empfohlen werden.

²¹⁴ Die durchschnittliche Jahresfahrleistung eines Pkw lag 2016 in Deutschland bei 14 015 km, vgl. KBA 2016

²¹⁵ Vgl. Vogt/ Fels 2017

²¹⁶ Vgl. GoingElectric 2020

²¹⁷ Vgl. Mineralölwirtschaftsverband e. V. 2020

Tabelle 27: Übersicht über die empfohlenen Maßnahmen nach Themenbereichen

Nr.	Maßnahmentitel	Bewertung			Priorität
		Wirkungshorizont Kurz-, mittel-, langfristig	Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität Keine, gering, mittel, hoch, sehr hoch	Potential für Umweltschutz Lokal/ kleinräumig, regional/ großflächig	
Nr.	Titel				Gering, mittel, hoch, sehr hoch
Information und Kommunikation					
1	Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Sehr hoch
2	(E-)Mobilitätsberatung für neue Bürgerinnen und Bürger sowie innerstädtisch Umziehende	Mittelfristig	Mittel	Lokal/ kleinräumig	Mittel
3	Erstberatung und Sensibilisierung lokaler Unternehmen (inkl. Beherbergungsgewerbe und Freizeiteinrichtungen) hinsichtlich Elektromobilität und LIS	Mittelfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Hoch
Ladeinfrastruktur					
4	Klärung des Umgangs mit Gestattungsverträgen	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Hoch
5	Erarbeitung eines mit allen Ämtern abgestimmten, einheitlichen Genehmigungsverfahrens	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Hoch
6	Aktivierung und Sensibilisierung von Flächeneigentümern hinsichtlich des LIS-Ausbaus	Mittelfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Sehr hoch
7	Nutzung von Grundstücksausschreibungen und städtebaulichen Verträgen seitens der Stadt zum Vorantreiben des LIS-Ausbaus	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Mittel
8	Austesten des Handlungsspielraums bei der Nutzung der Instrumente der Bauleitplanung seitens der Stadt zum Vorantreiben des LIS-Ausbaus	Langfristig	Mittel	Lokal/ kleinräumig	Gering
9	Erstellung eines Katalogs mit Vorgaben zur Stadtmöblierung	Langfristig	Mittel	Lokal/ kleinräumig	Mittel
10	Plattform für Ladebedarfsmeldung, Finanzierung, Angebote für Privatpersonen und Gewerbe	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Hoch
Parkraumanagement					
11	Aktualisierung der Stellplatzsatzung	Langfristig	Mittel	Lokal/ kleinräumig	Mittel
12	Aktualisierung der Ablösesatzung	Langfristig	Gering	Lokal/ kleinräumig	Mittel
13	Kostenfreies Parken an Ladestationen tagsüber nur in Kombination mit dem Ladevorgang und mit zeitlicher Beschränkung des Park- und Ladevorgangs	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Hoch
14	Konsequentes Abschleppen von Falschparkenden an Ladestationen	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Mittel
15	Ausnahmen für Elektrofahrzeuge bei Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten	Mittelfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Mittel
Sharing-Angebote					
16	Ausbau eines (E-)Carsharing-Angebotes	Langfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Mittel
17	Erprobung eines (E-)Bikesharing-Angebotes	Mittelfristig	Mittel	Lokal/ kleinräumig	Mittel
Kommunale Flotte					
18	Elektrifizierung des Fuhrparks und LIS-Ausbau	Mittelfristig	Hoch	Lokal/ kleinräumig	Hoch

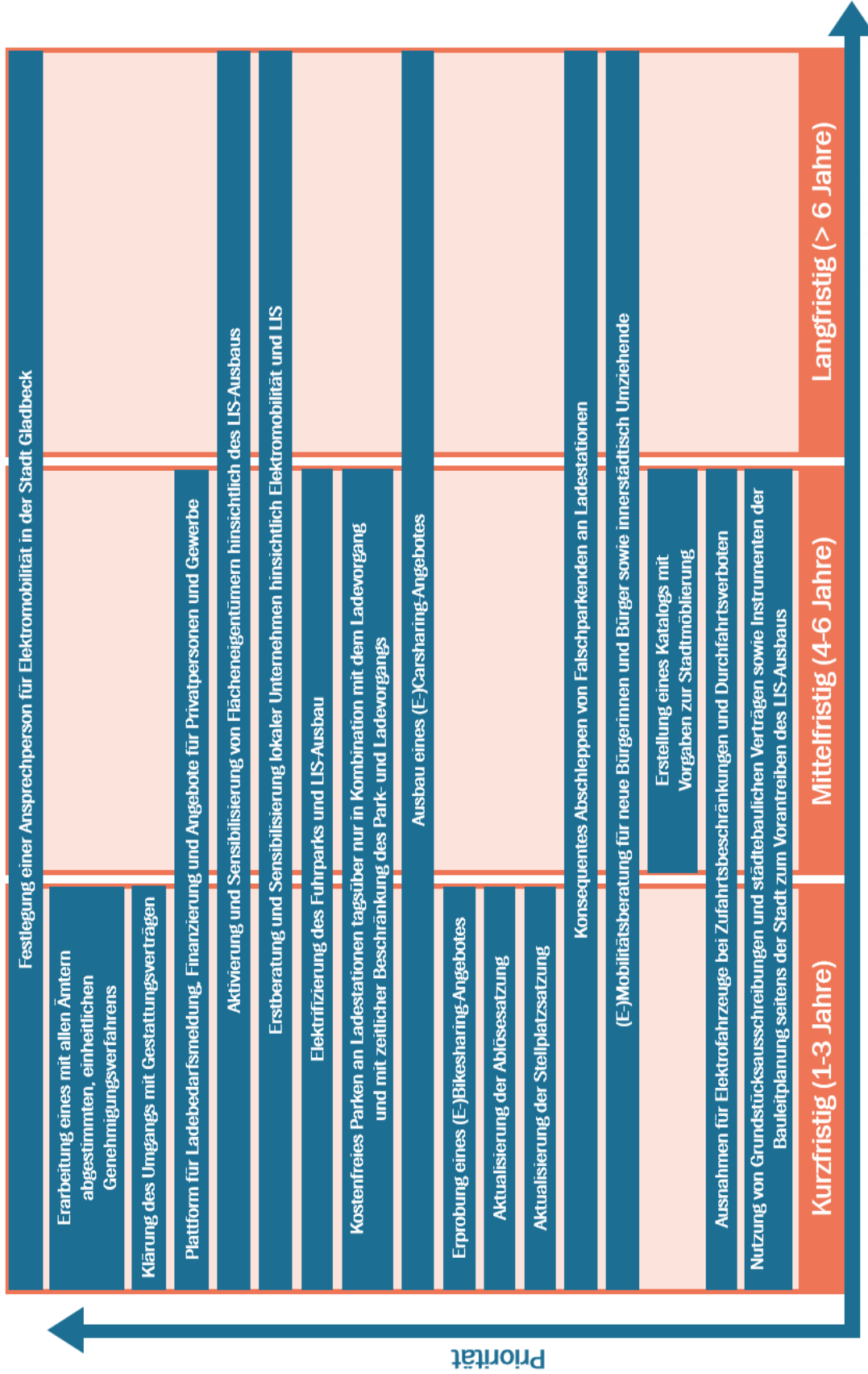


Abbildung 46: Übersicht über die empfohlenen Maßnahmen nach Priorität und Umsetzungshorizont

8.2 Detaillierte Maßnahmenbeschreibung

8.2.1 Information und Kommunikation

Um Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu erreichen, müssen Privatpersonen und Unternehmen sensibilisiert und ein Bewusstsein für die Elektromobilität geschaffen werden. Für den Erfolg ist es notwendig, dass die Etablierung der Elektromobilität als Gemeinschaftsaufgabe der Stadt, der städtischen Unternehmen sowie der Bürgerinnen und Bürgern verstanden wird. Dafür ist eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung der Kompetenzen vor Ort nötig. Es müssen Informationen bereitgestellt und damit die Öffentlichkeitswirksamkeit erzielt werden. Diese zielt darauf ab, Vorurteile oder Unsicherheiten gegenüber elektromobiler Angebote abzubauen und offene Fragen zu Elektrofahrzeugen, deren LIS, den rechtlichen Rahmenbedingungen und existierenden Angeboten zu beantworten.

Nr. 1 Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck

Priorität	Sehr hoch
------------------	-----------

Beschreibung
<p>Die Elektromobilität wird sich auch ohne Einwirkung und Unterstützung der Verwaltung in der Stadt Gladbeck entwickeln und etablieren. Durch das Einnehmen einer aktiven Rolle kann die Stadt diese Entwicklung jedoch positiv beeinflussen, um so zum einen mehr Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen und zum anderen die Ausbildung städtischer Kompetenzen zu unterstützen und die Wertschöpfung zu steigern. Der Information und Kommunikation sowie der umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Elektromobilität kommt dabei mit zeitlicher Dringlichkeit eine hohe Relevanz zu. Dafür bedarf es einer eigenständigen Einheit, die sich um die Belange der Elektromobilität kümmert. In Form einer Ansprechperson für Elektromobilität sollten personelle Ressourcen in der Verwaltung geschaffen werden. Dabei liegt die übergeordnete Zielstellung in der Sensibilisierung und Aufklärung, um durch Informationen Unklarheiten beseitigen zu können. Auch sollten die Ergebnisse des Konzeptes nach außen getragen und die an der Umsetzung zu beteiligenden Akteure aktiviert werden. Unternehmen und Privatpersonen können sich bei Fragen an die zuständige Stelle wenden und erhalten Informationen zu Dienstleistungen, Produkten oder entsprechenden Aktivitäten in der Stadt Gladbeck und in der Umgebung. Zudem sollte die Ansprechperson einen umfassenden Überblick über Fördermöglichkeiten im Bereich Elektromobilität besitzen und infrage kommende Förderprogramme kommunizieren. Die NOW GmbH veröffentlicht die Förderaufrufe.</p>

Umsetzungsschritte
<p>Die Aufgabenbereiche der Ansprechperson sollten mindestens folgende Aspekte umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neutrale, fachlich fundierte Beratung zu den Themen Elektrofahrzeug-Nutzung und LIS-Ausbau im Gewerbe- und Privatbereich <ul style="list-style-type: none"> ➔ Beratungsinhalte: beispielhaftes Vorgehen bei Fuhrparkelektifizierung/ beim LIS-Ausbau, realisierte Best-Practice-Beispiele, Vermittlung von Basiswissen (keine technische Beratung) • Ausarbeitung und Umsetzung des Internetauftrittes für die Elektromobilität in der Stadt • Ausarbeitung, Zusammenstellung und Verbreitung von Informationsmaterialien (z. B. Flyer) • Planung, Organisation und Durchführung von Veranstaltungen • Elektromobilität durch praktische Erfahrungen erlebbar machen • Monitoring der Aktivitäten im Bereich LIS, Fahrzeuge sowie Produkt- und Dienstleistungsangebote • Öffentlichkeitswirksame Darstellung der positiven Entwicklung der Elektromobilität in der Stadt, bspw. durch vierteljährliche Veröffentlichung der absoluten Anzahl zugelassener Elektrofahrzeuge • Sichten bestehender Förderprogramme des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen • Erstellung, Aktualisierung und Verbreitung einer Fördermittelübersicht • Kommunikation von Fördergegenständen, -fristen etc. auf der Homepage der Stadt Gladbeck • Weitergabe der entsprechenden Informationen an die für den LIS-Ausbau relevanten Akteure <p>Der mit der Stelle verbundene Zeitaufwand ist abhängig vom Umfang der wahrgenommenen Aufgaben und wird im Zeitverlauf voraussichtlich sukzessive steigen. Zu Beginn ist das Vorantreiben der Elektromobilität durch die Ansprechperson im Rahmen einer Teilzeitstelle (ca. 20 Stunden/Woche) leistbar. Langfristig ist bei einer Zunahme der Aufgaben die Umwandlung in eine Vollzeitstelle sinnvoll.</p>

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck
--------------------------------	--------------------------

Kosten	<p>Personalkosten für Ansprechperson (ca. 20 Stunden/Woche) Informationsmaterialien (z. B. Broschüren, Webseiten) ca. 1 000 €/Jahr Veranstaltungen (z. B. Elektromobilitätstag) ca. 4 000 €/Jahr</p>
---------------	--

Nr. 2	(E-)Mobilitätsberatung für neue Bürgerinnen und Bürger sowie innerstädtisch Umziehende
--------------	---

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung
<p>In vielen Kommunen erfreut sich die Mobilitätsberatung von Neubürgerinnen und -bürgern positiver Evaluationsergebnisse. Diese sollte auch für innerstädtisch Umziehende und so bspw. für die künftigen Anwohnerinnen und Anwohner des Neubauquartiers Hartmannshof angeboten werden. Die Mobilitätsberatung verbessert die Wahrnehmung des Umweltverbunds und kann unterschiedliche Zielgruppen adressieren. Das Thema Elektromobilität kann dabei ebenfalls einbezogen werden. Gezielte Beratungen und Starterpakete sind ein großer Hebel für die Ausrichtung des Mobilitätsverhaltens. Umfangreiche Informationen zum ÖPNV und zu Sharing-Angeboten, zu Radrouten sowie zu Fahrgutscheinen sind ein gutes Mittel, um den Umweltverbund zu bewerben. Elektromobilität kann anhand von Karten mit den Ladestationen im Stadtgebiet, aufgezeigten Fördermöglichkeiten sowie Ladegutscheinen beworben werden. In diesem Zusammenhang empfiehlt sich die Erarbeitung einer Broschüre, welche die Beratungsinhalte übersichtlich zusammenfasst. Die Reichweite der (E-)Mobilitätsberatung kann durch Informationsangebote für bestimmte Gruppen, wie z. B. Pendelnde sowie für Gruppen mit besonderen Beratungsbedarfen, wie z. B. Kinder/ Jugendliche, Familien oder Geflüchtete, vergrößert werden.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Konzeption der Beratungsinhalte • Gezielte Beratungen und Starterpakete für Neubürgerinnen und -bürger sowie innerstädtisch Umziehende • Spezifizierung von Angeboten für bestimmte Gruppen (z. B. Pendelnde, Kinder/ Jugendliche, Familien, Geflüchtete) • Sichtbarmachung und Bewerbung des Beratungsangebots • Aufbereitung der Beratungsinhalte in einer Broschüre

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Mittel	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (vgl. <i>Maßnahme Nr. 1 Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck</i>) Zu beteiligen: ÖPNV-Unternehmen, Sharing-Anbieter
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten (→ Ansprechperson für Elektromobilität oder ggf. Nutzung vorhandener personeller Kapazitäten)
Fördermöglichkeiten	Landesebene: - Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Nr. 3	Erstberatung und Sensibilisierung lokaler Unternehmen (inkl. Beherbergungsgewerbe und Freizeiteinrichtungen) hinsichtlich Elektromobilität und LIS
--------------	---

Priorität	Hoch
------------------	------

Beschreibung
<p>Um den Ausbau von LIS besonders in Gebieten mit erhöhtem erwarteten Ladebedarf proaktiv voranzutreiben, ist ein umfassendes Informations- und Beratungsangebot, insbesondere für regionale Unternehmen und Beherbergungsbetriebe, von hoher Relevanz. Neben grundlegenden Informationen zur Entwicklung der Elektromobilität und den damit einhergehenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten müssen die Unternehmen über ihre Möglichkeiten hinsichtlich der Bereitstellung von LIS informiert werden. Dazu gehören u. a. die Bereitstellung von LIS für Beschäftigte und der Einsatz dieser als Kundenakquise- und -bindungsinstrument sowie die Vorteile. Informationen zu verfügbaren Angeboten hinsichtlich Hardware, Installation, Ökostromverträgen, Abrechnungssystemen etc. sollten in einem Leitfaden zur Verfügung stehen. Für Rückfragen sollte eine zuständige Ansprechperson zur Verfügung stehen (vgl. <i>Maßnahme Nr. 1 Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck</i>).</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Informationen und Beratungsleistungen • Persönliche Ansprache der Unternehmen durch Einladungen zu Informationsveranstaltungen, Workshops und Elektromobilitätstagen

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (vgl. <i>Maßnahme Nr. 1 Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck</i>) Zu beteiligen: IHK, Unternehmen
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten (→ Ansprechperson für Elektromobilität)
Fördermöglichkeiten	Landesebene: - Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

8.2.2 Ladeinfrastruktur

Mit einer durchschnittlichen Entfernung von rund 1,1 km zur nächsten Ladestation liegt die Stadt Gladbeck schon heute unter dem bundesweiten Durchschnitt (4,6 km). Aufgrund des geringen Anteils an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern von 27 % (bundesweiter Durchschnitt: 46 %) ist das private Laden am Wohnort nur für wenige Einwohnerinnen und Einwohner Gladbecks eine Option und der Bedarf an (halb-)öffentlicher LIS (insbesondere Anwohner-LIS) umso größer. Durch die Bereitstellung von LIS im öffentlichen Raum wird insbesondere Elektrofahrzeug-Nutzerinnen und -nutzern ohne einen festen Ladeort, bspw. Zuhause oder beim Arbeitgeber, die Möglichkeit zum Laden gegeben.

Der Stadt Gladbeck kommt dabei vorrangig die Aufgabe zu, durch Information, Unterstützung und Aufklärung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Unternehmen positiv auf den Markt und die Zulassungszahlen für Elektrofahrzeuge vor Ort einzuwirken. Attraktive Programme für LIS sorgen zudem für Öffentlichkeitswirksamkeit. Bei begrenzten finanziellen Mitteln sollten im ersten Schritt jedoch die Nachfrage und die Sichtbarkeit der Elektrofahrzeuge erhöht werden. Dies kann bspw. durch die Einrichtung vergünstigter privater Lademöglichkeiten erfolgen.

Nr. 4	Klärung des Umgangs mit Gestattungsverträgen
--------------	---

Priorität	Hoch
------------------	------

Beschreibung
<p>Für die schon bestehenden Ladesäulen im Stadtgebiet wünscht sich der lokale Energieversorger Emscher Lippe Energie GmbH (ELE) als LIS-Betreiber Gestattungsverträge. In Arbeitsgesprächen hat sich herausgestellt, dass seitens der Stadt große Unsicherheiten im Umgang mit diesem Thema bestehen und interne Zuständigkeiten bisher unklar sind. Daher wird eine Abstimmung der relevanten Ämter der Stadtverwaltung untereinander empfohlen, in deren Rahmen Zuständigkeiten und verantwortliche Personen konkret benannt werden. Hierbei sind Synergien zu der Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck (vgl. <i>Maßnahme Nr. 1 Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck</i>) zu ziehen. Entsprechend der in Kapitel 4.5.1 gegebenen Empfehlungen sollten die Gestattungsbedingungen in ihrer Auslegung konkretisiert werden. Hierbei sollte stets eine Kompromisslösung zwischen Stadt und ELE angestrebt werden.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung von internen Zuständigkeiten • Sichten, Anpassen und Konkretisieren des vorliegenden Gestattungsvertragsentwurfs • Terminfindung mit zuständigen Ansprechpersonen seitens der ELE • Aufsetzen der Gestattungsverträge

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck Zu beteiligen: ELE
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten
---------------	------------------------

Fördermöglichkeiten	-
----------------------------	---

Nr. 5 Erarbeitung eines mit allen Ämtern abgestimmten, einheitlichen Genehmigungsverfahrens

Priorität	Hoch
------------------	------

<p>Beschreibung</p> <p>Die Stadt Gladbeck verfügt derzeit über kein einheitliches Genehmigungsverfahren. Potentielle LIS-Betreiber können Genehmigungsanträge bei der Stadt stellen und eigene Standortvorschläge einreichen. Aufgrund der steigenden Anzahl von Elektrofahrzeugen und des wachsenden Bedarfs an LIS ist anzunehmen, dass die Anzahl der Anträge steigen wird. Ein strukturiertes und zeitsparendes Genehmigungsverfahren von öffentlicher LIS hat daher eine hohe Priorität. Für die Errichtung weiterer (öffentlicher) Ladesäulen in der Stadt Gladbeck wird die Vergabe via Konzession empfohlen. Diese ist Grundlage für einen flächendeckenden und bedarfsgerechten LIS-Ausbau im öffentlichen Raum und ermöglicht es der Stadt, konkrete Vorgaben zur Ausgestaltung von LIS zu machen. Vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren sollten innerhalb der Stadtverwaltung Zuständigkeiten geklärt werden. Hierbei sind Synergien zur Ansprechperson für Elektromobilität (vgl. <i>Maßnahme Nr. 1 Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck</i>) sinnvoll. Folgende Aspekte sind bei der Anwendung des Konzessionsmodells zu beachten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Erstellung eines Prüfkatalogs Es sollte ein Prüfkatalog mit für den LIS-Ausbau relevanten Kriterien erstellt werden, um die Eignung von bestimmten Standorten für LIS herauszustellen und die auszuschreibenden Standorte zu identifizieren. Beispiele für relevante Kriterien sind dem Kapitel 4.4.2 zu entnehmen. 2) Prüfung und Priorisierung der Standorte Auf Basis des Prüfkatalogs und der durchgeführten LIS-Mikrostandortanalyse sollten die Standortvorschläge geprüft und priorisiert werden. Die Vorgehensweise zur Bewertung erfolgt in Anlehnung an die durchgeführte Vor-Ort-Begehung der Standorte. Mit den verantwortlichen Akteuren der Stadtverwaltung und dem lokalen Energieversorger sollte eine gemeinsame Priorisierung der Standorte erfolgen. 3) Zusammenfassung der Standorte in Standortbündeln und stufenweiser Ausbau Um einen flächendeckenden Ausbau voranzutreiben, sollten die Standorte in einzelnen Bündeln zusammengefasst werden, wobei eine Kombination von lukrativen (z. B. Innenstadt) und kommerziell weniger interessanten Bereichen (z. B. dicht besiedelte Anwohnergebiete) sinnvoll ist. Der Aufbau sollte in zwei Stufen erfolgen, wobei sich diese in der zweiten Stufe am Markthochlauf orientiert.

<p>Umsetzungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klären von internen Zuständigkeiten • Festlegung von für den LIS-Ausbau relevanten Kriterien und Erstellung eines Prüfkatalogs • Prüfung und Priorisierung der Standorte anhand des Prüfkatalogs und der Mikrostandortanalyse • Zusammenfassung der Standorte in Standortbündeln und Zuordnung zu Ausbaustufen • Festlegung der Vertragsbedingungen (Konzessionsvertrag) <ul style="list-style-type: none"> ➔ Relevante Inhalte: Ausbaustufen, Gestaltung der LIS (vgl. <i>Maßnahme Nr. 9 Erstellung eines Katalogs mit Vorgaben zur Stadtmöblierung</i>), Regelung bzw. Übertragung der Verkehrssicherungspflichten an den LIS-Betreiber, Dauer der Konzession, Vorgehen nach Ablauf der Frist)

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (Amt für öffentliche Ordnung; Amt für Planen, Bauen, Umwelt; Kulturamt, Ingenieuramt; Amt für Immobilienwirtschaft) Zu beteiligen: ELE
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 6	Aktivierung und Sensibilisierung von Flächeneigentümerinnen und -eigentümern hinsichtlich des LIS-Ausbaus
--------------	--

Priorität	Sehr hoch
------------------	-----------

Beschreibung
<p>Im Anschluss an die Prüfung und Priorisierung der Standorte sollten die Ergebnisse an die jeweiligen Flächeneigentümer und -eigentümerinnen weitergegeben werden. Hierbei ist eine proaktive Sensibilisierung der entsprechenden Akteure von höchster Relevanz, um den LIS-Ausbau in den Gebieten mit erhöhtem Ladebedarf voranzutreiben. Dazu bieten sich u. a. Beratungsangebote oder Förderungen an. Außerdem könnten direkt bei der Standortanfrage Broschüren oder Informationsunterlagen zugesendet werden, in denen u. a. erläutert wird, warum halböffentliche Flächen aus Nutzersicht so interessant sind. Das aktive Vorgehen kann der Stadt Gladbeck wertvolle Erfahrungen bei der Aktivierung dritter Akteure hinsichtlich des LIS-Ausbaus bringen. Es wird deutlich, wo weitere Unterstützungsleistungen nötig sind und Beratungsbedarf sowie ggf. Ausbaupläne auf Seiten der Flächeneigentümer und -eigentümerinnen bestehen. So können die Vorgänge im Zusammenhang mit dem LIS-Ausbau optimiert werden.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung und gezielte Ansprache der relevanten Akteure und verantwortlichen Ansprechpersonen • Umfassende Sensibilisierung für die Nutzung von Elektrofahrzeugen • Weitergabe von Informationen bezüglich städtischer Entwicklungen im Bereich Elektromobilität (z. B. aktuelle und prognostizierte Anzahl an Elektrofahrzeugen, Anzahl an Ladestationen) • Entwicklung von und Sensibilisierung für Anwohnerladekonzepte (bspw. Öffnung von Parkplätzen von Supermärkten für nächtliche Ladevorgänge der Anwohnerinnen und Anwohner) • Information über relevante gesetzliche Rahmenbedingungen und Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene • Bei Interesse und technischen Fragen: Weitervermittlung an die entsprechenden Akteure, wie z. B. lokale Energieversorgungsunternehmen

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (vgl. <i>Maßnahme Nr. 1 Festlegung einer Ansprechperson für Elektromobilität in der Stadt Gladbeck</i>) Zu beteiligen: Flächeneigentümerinnen und -eigentümer
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten (→ Ansprechperson für Elektromobilität)
Fördermöglichkeiten	Landesebene: - Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Nr. 7	Nutzung von Grundstücksausschreibungen und städtebaulichen Verträgen seitens der Stadt zum Vorantreiben des LIS-Ausbau
--------------	---

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung
<p>Die Stadt Gladbeck kann die Förderung der Elektromobilität und das Vorantreiben der Errichtung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge durch folgende Instrumente erwirken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Grundstücksausschreibung Besitzt die Stadt Flächen im öffentlichen Eigentum, kann sie diese ausschreiben und elektromobilitätsfördernde Maßnahmen an deren Verkauf knüpfen. Die Verhandlungsposition der Stadt ist dabei abhängig von der Attraktivität des jeweiligen Grundstücks. Je attraktiver dieses ist, desto höhere Bedingungen (bspw. zur Anzahl der zu errichtenden Ladepunkte und zur Kostenintensität) können an den Verkauf geknüpft werden. Beispiel: Hamburg. 2) Städtebaulicher Vertrag Der städtebauliche Vertrag ist ein Mittel der Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und privaten Investorinnen und Investoren. Diese übernehmen dabei i. d. R. die Kosten für bestimmte städtebauliche Vorhaben (z. B. LIS-Ausbau) und erhalten von der Stadt im Gegenzug Baurecht für das entsprechende Grundstück. Auch in diesem Fall bedingt die Attraktivität des Grundstücks die städtische Verhandlungsposition. Beispiel: Darmstadt, Hamburg.

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> Sichten von Grundstücken im öffentlichen Eigentum, die potentiell für den LIS-Ausbau geeignet sind Unter Berücksichtigung der Prognoseergebnisse: Festlegung der Anzahl der Ladepunkte (und ggf. weiterer Maßnahmen), die mit dem Kauf des Grundstücks errichtet werden sollen

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (Amt für Planen, Bauen, Umwelt) Zu beteiligen: Flächeneigentümerinnen und -eigentümer
--------------------------------	---

Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 8	Austesten des Handlungsspielraums bei der Nutzung der Instrumente der Bauleitplanung seitens der Stadt zum Vorantreiben des LIS-Ausbaus
--------------	--

Priorität	Gering
------------------	--------

Beschreibung
Die Instrumente der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) wurden hinsichtlich der Förderung der Elektromobilität und des LIS-Ausbaus bisher nur selten in der Praxis erprobt (Beispiel: Würzburg). Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Baugesetzbuch (BauGB) keine konkrete Bezugnahme zur Elektromobilität und entsprechender LIS erfolgt. Diese fallen jedoch unter die Formulierungen im BauGB, weshalb es sich hierbei um eine Auslegungssache handelt. Viele Kommunen, wie z. B. Aachen, Offenburg und Mannheim, planen daher die Förderung der Elektromobilität durch Bebauungspläne. Der Stadt Gladbeck wird daher empfohlen, ihren Handlungsspielraum bei der Nutzung der Instrumente der Bauleitplanung auszutesten.

- | |
|--|
| Umsetzungsschritte |
| <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung des Flächennutzungsplans • Erprobung elektromobilitätsfördernder Maßnahmen (Flächenvorhaltung, LIS-Errichtung) in Bebauungsplänen für neue Baugebiete |

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Mittel	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (Amt für Planen, Bauen, Umwelt)
--------------------------------	--

Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 9	Erstellung eines Katalogs mit Vorgaben zur Stadtmöblierung
--------------	---

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung
Um für die Stadt ein einheitliches Bild und für die Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen einen Wiedererkennungswert zu schaffen, sollte bei der Errichtung weiterer Ladestationen im Stadtgebiet auf eine möglichst einheitliche Gestaltung geachtet werden. Hierfür empfiehlt sich die Erstellung eines Kataloges mit Vorgaben zur Stadtmöblierung und speziell zur LIS. Der Katalog kann als Arbeitshilfe dienen und allen städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Gesellschaften zur Verfügung gestellt werden. Im Konzessionsvertrag kann festgehalten werden, dass sich der LIS-Betreiber bei der Errichtung der Ladestationen an die Vorgaben dieses Katalogs halten muss.

- | |
|--|
| Umsetzungsschritte |
| <ul style="list-style-type: none"> • Erstellen eines Katalogs mit Vorgaben zur Stadtmöblierung <ul style="list-style-type: none"> ➔ Wesentliche Inhalte: Größe bzw. Maße, Farbgebung, Signets oder Logos sowie deren Größe (keine Werbung), Telefonnummer der technischen Hotline, graphische Darstellung über Bedienbarkeit, Ausnahmen • Verweis auf Katalog zur Stadtmöblierung und dessen Verbindlichkeit im Konzessionsvertrag |

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Mittel	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Planen, Bauen, Umwelt; Kulturamt)
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 10	Plattform für Ladebedarfsmeldung, Finanzierung und Angebote für Privatpersonen und Gewerbe
---------------	---

Priorität	Hoch
------------------	------

Beschreibung
<p>Um fortlaufend den Bedarf der Bevölkerung hinsichtlich Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum der Stadt Gladbeck zu erfassen, sollte eine Plattform für die Ladebedarfsmeldung erstellt werden. Auf dieser sollten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, auf einer Karte einzutragen, an welchen Standorten sie sich Ladestationen wünschen und wann bzw. über welchen Zeitraum sie dort gern Ladevorgänge vornehmen möchten. Da eine gewisse Grundauslastung von LIS gegeben sein muss, kann nicht jeder einzelne Standortwunsch realisiert werden. Es sollten ca. zehn Bedarfsmeldungen für einen Standort eingehen, um dort die Umsetzbarkeit von LIS konkret zu prüfen. Um die Nachfrage besser abschätzen zu können, empfiehlt es sich, auf der Plattform zusätzlich die Bereitschaft zur finanziellen Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer zu erfragen.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Erstellen einer Plattform <ul style="list-style-type: none"> ➔ Wesentliche Inhalte: bereits vorhandene LIS, geplante LIS, Möglichkeiten für nutzerfinanzierte LIS

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck
--------------------------------	--------------------------

Kosten	Personelle Kapazitäten Plattform ca. 500-3 000€/Jahr
Fördermöglichkeiten	-

8.2.3 Parkraummanagement

Um einen individuellen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten, müssen konkrete Maßnahmen eingeführt und etabliert werden. So kann bspw. über die Menge der (E-)Stellplätze und deren Beschaffenheit Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger sowie auf eine nachhaltige Stadtgestaltung genommen werden. Ziel sollte es sein, die Nutzung von Elektrofahrzeugen durch bestimmte straßenverkehrliche Ansätze attraktiver zu gestalten und dadurch den Markthochlauf zu unterstützen. Eine rechtssichere Grundlage hierfür bietet das Elektromobilitätsgesetz (EmoG).

Nr. 11	Aktualisierung der Stellplatzsatzung
---------------	---

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung
<p>Über die Menge der verfügbaren Stellplätze und deren Beschaffenheit kann die Stadt Gladbeck mithilfe der Stellplatzsatzung Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger sowie auf eine nachhaltige Stadtgestaltung nehmen. Hierbei hat sie die Möglichkeit, die Anzahl der für ein Bauvorhaben nachzuweisenden Stellplätze (Herstellungspflicht) aufgrund bestimmter Kriterien (bspw. gute ÖPNV-Erschließung, Schaffung von Fahrradabstellplätzen) zu reduzieren. Den Rahmen hierfür gibt die Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vor. Die Stadt Gladbeck nutzt ihren dahingehenden Handlungsspielraum derzeit nicht vollständig aus. Durch die Aufnahme weiterer Regelungsmöglichkeiten können Anreize zur stärkeren Nutzung klimaneutraler Mobilitätsformen und der Elektromobilität geschaffen werden. Daher wird eine Anpassung der städtischen Stellplatzsatzung nach den folgenden Kriterien empfohlen:</p> <p>4) Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen Es ist sinnvoll, in die Stellplatzsatzung der Stadt Gladbeck die Regelung aufzunehmen, dass die Herstellungspflicht durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen beschränkt wird. Durch die Förderung des Radverkehrs und eine breitere Akzeptanz kann besonders auf kurzen Wegen unnötiger Pkw-Verkehr reduziert werden, weshalb dies eine hohe Relevanz hat.</p> <p>5) Anpassung an die Regelungen des Gesetzes zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität in Gebäuden (GEIG) Die Stellplatzsatzung der Stadt Gladbeck regelt, dass bei der Errichtung von Mehrfamilienhäusern und Wohnheimen 10 % der herzustellenden Stellplätze mit der Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen zu versehen sind. Diese Festlegung sollte durch die Regelungen des GEIG ersetzt werden. Demnach sind bei neu zu errichtenden und umfassend zu sanierenden Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen alle Stellplätze und bei Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen jeder dritte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten. Bei Nichtwohngebäuden (auch Bestand) mit mehr als 20 Stellplätzen muss zudem mindestens ein Ladepunkt errichtet werden.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> Konkretisierung des Schlüssels zur Reduzierung nachzuweisender Pkw-Stellplätze durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen und Aufnahme in die Stellplatzsatzung Sichtung des GEIG und Übernahme der Regelungen in die Stellplatzsatzung

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Mittel	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck
--------------------------------	--------------------------

Kosten	Personelle Kapazitäten
---------------	------------------------

Fördermöglichkeiten	-
----------------------------	---

Nr. 12				Aktualisierung der Ablösesatzung			
Priorität		Mittel					
Beschreibung							
<p>Die Stadt Gladbeck nutzt in ihrer Stellplatzsatzung die Möglichkeit der Ablöse. Da die in der Ablösesatzung aufgeführten Beträge aus dem Jahr 2001 stammen, wird dringend eine Prüfung und Aktualisierung entsprechend der derzeitigen durchschnittlichen Herstellungskosten für bestimmte typisierte Parkeinrichtungen, der Prognose, zu welchen Anteilen die Stadt bestimmte Parkeinrichtungen aus den Ablösebeträgen herstellen wird, sowie des Parkdrucks vor Ort und städtischer Zielsetzungen empfohlen.</p>							
Umsetzungsschritte							
<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der aktuellen durchschnittlichen Herstellungskosten für bestimmte Parkeinrichtungen sowie des Parkdrucks vor Ort • Prognose, zu welchen Anteilen die Stadt bestimmte Parkeinrichtungen aus den Ablösebeträgen herstellen wird • Anpassung der Ablösebeträge unter Abgleich der städtischen Zielsetzungen 							
Bewertung							
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität		Gering		Wirkungshorizont		Langfristig	
Potential für Umweltschutz		Lokal/ kleinräumig					
Verantwortliche Akteure		Stadtverwaltung Gladbeck					
Kosten		Personelle Kapazitäten					
Fördermöglichkeiten		-					

Nr. 13	Kostenfreies Parken an Ladestationen tagsüber nur in Kombination mit dem Ladevorgang und mit zeitlicher Beschränkung des Park- und Ladevorgangs
---------------	--

Priorität	Hoch
------------------	------

Beschreibung
In der Stadt Gladbeck werden (Elektro-)Fahrzeuge mit CO ₂ -Emissionen unter 100 g/km von den Parkgebühren auf allen öffentlichen Wegen und Plätzen befreit. Es ist sinnvoll, das kostenfreie Parken auf rein elektrisch betriebene Fahrzeuge zu beschränken, um den Markthochlauf zu unterstützen und einen Anreiz zum Umstieg auf Elektrofahrzeuge zu setzen. Zudem sollte das Parken an Ladestationen stets mit dem Ladevorgang verbunden und durch eine Höchstparkdauer beschränkt sein, um Überbelegungen zu vermeiden und eine hohe Auslastung der Ladesäule zu erreichen. Hier wird gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) tagsüber, zwischen 8:00 und 18:00 Uhr, eine zeitliche Beschränkung von vier Stunden an einer Ladestation empfohlen. Eine sichtbare, eingängige und einheitliche Beschilderung der Ladestationen ist für die Sichtbarkeit und Wahrnehmung der Bevölkerung besonders wichtig.

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Sichten der aktuellen LIS-Standorte • Anbringen der entsprechenden Beschilderung • Aufnahme der zeitlichen Begrenzung in die Parkgebührenverordnung der Stadt Gladbeck

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Mittelfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (Amt für öffentliche Ordnung)
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten Beschilderung
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 14	Konsequentes Abschleppen von Falschparkenden an Ladestationen
---------------	--

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung
<p>Für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen ist das Aufladen der Fahrzeuge zwingend, um im Verkehr nicht liegen zu bleiben, vor allem dann, wenn keine weitere Ladestation in der Nähe vorhanden ist. In Gladbeck sollten falschparkende Fahrzeuge daher konsequent abgeschleppt werden. Dabei handelt es sich sowohl um Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor als auch um Elektrofahrzeuge, welche die Ladesäulen blockieren, ohne zu laden. Dies sollte im öffentlichen Raum durch die Stadt Gladbeck selbst geschehen. Im halböffentlichen und privaten Raum haben Parkplatzbetreiber die Möglichkeit, Privatunternehmen (z. B. Parkraumbewirtschaftungsunternehmen) mit der Kontrolle und Sanktionierung zu beauftragen. Parkplatzbetreiber sollten diesbezüglich informiert und sensibilisiert werden. Um Unsicherheiten bei der Überwachung zu vermeiden, sind die Voraussetzungen von Abschleppmaßnahmen sowie Bußgelder im Vorhinein stadtintern zu klären. Diese Maßnahmen müssen anschließend öffentlich und deutlich kommuniziert werden. An den Ladestationen sollten zudem ein QR-Code bzw. ein Link zu einer Webseite oder eine Telefonnummer zur Meldung von Fehlbelegungen angebracht werden.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung der Voraussetzungen für Abschleppmaßnahmen sowie der Bußgelder • Öffentlichkeitswirksame Kommunikation der Sanktionierung • Sensibilisierung von Parkplatzbetreibern zur Durchführung von Sanktionen • Anbringen eines QR-Codes bzw. eines Links zu einer Webseite oder einer Telefonnummer zur Meldung von Fehlbelegungen an den Ladestationen

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck (Amt für öffentliche Ordnung) Zu beteiligen: Polizei, Parkplatzbetreiber
--------------------------------	--

Kosten	Personelle Kapazitäten Organisatorische Maßnahmen Ordnungsdienst
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 15 **Ausnahmen für Elektrofahrzeuge bei Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten**

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung
<p>Die Aufhebung von Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten für Elektrofahrzeuge sollte durch die kommunale Verwaltung geprüft werden. Eine Orientierung an den genannten Best-Practice-Beispielen (z. B. Essen, Rotterdam) ist sinnvoll. Diese Bevorrechtigung kann bspw. für Handwerksunternehmen oder Pflegedienste interessant sein. Durch die Aufhebung von Zufahrtsbeschränkungen, bspw. in Fußgängerzonen, entstehen Vorteile für Betriebe, welche bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge eine relevante Einflussgröße sind und den aktuell noch hohen Anschaffungspreis eines Elektrofahrzeugs in ein Verhältnis setzen. Die Ausweitung der Belieferungszeiten für die Belieferung mit Elektrofahrzeugen wird zur Etablierung einer umweltfreundlicheren City-Logistik empfohlen. Solche Ausnahmeregelungen können u. a. auch über Satzungen erlassen werden. Aufgrund des steigenden Liefervolumens bietet diese Maßnahme eine große Anreizwirkung für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und somit ein großes Potential bei der Schadstoffeinsparung. Wenn jedoch zunehmend Elektrofahrzeuge in Gladbeck vorhanden sind, stellt diese Privilegierung keinen wesentlichen Vorteil mehr dar. Daher sollten derartige Maßnahmen zeitlich befristet erfolgen, um den Markthochlauf zu unterstützen.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Anwendung dieser Privilegierungsmöglichkeit im Stadtgebiet • Identifizieren von hierfür geeigneten Gebieten • Festlegung der verlängerten Belieferungszeiten für Elektrofahrzeuge • Festlegung der zeitlichen Befristung der Maßnahme

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Mittelfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck
--------------------------------	--------------------------

Kosten	Personelle Kapazitäten Beschilderung
---------------	---

Fördermöglichkeiten	-
----------------------------	---

8.2.4 Sharing-Angebote

Neben einer Reduktion des Verkehrsaufkommens ist die Verlagerung von MIV-Wegen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes essentiell, um die Mobilität langfristig nachhaltiger zu gestalten. In diesem Zusammenhang spielen Sharing-Angebote eine wichtige Rolle. So bietet der Einsatz von Bike- und Carsharing großes Potential, um kommunale Zielsetzungen im Bereich des Klimaschutzes zu erreichen. Die ökologische Wirkung dieser alternativen Mobilitätsangebote ist besonders hoch, wenn elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Flotte eingesetzt werden.

Nr. 16 **Ausbau eines (E-)Carsharing-Angebotes**

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung

In der Größenklasse Gladbecks verfügt mit ca. 60 % die Mehrheit der Städte über ein Carsharing-Angebot. Die Betrachtung vergleichbarer Städte in Verschneidung mit den Ergebnissen der Potentialanalyse zeigt, dass ein Carsharing-Angebot in der Stadt Gladbeck sinnvoll ist und ausgebaut werden sollte. Der Stadt kommt dabei die Aufgabe zu, eine Zielvorgabe zu entwickeln, welche Bedeutung dem Carsharing zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch private Pkw zukommen soll. In diesem Zusammenhang sollten potentielle Ankernutzer, wie z. B. große Unternehmen, im Stadtgebiet identifiziert, angesprochen und für die Nutzung sensibilisiert werden. Eine Übersicht über wichtige Akteure ist dem Anhang A zu entnehmen. Dies gilt ebenfalls für die kommunale Verwaltung der Stadt Gladbeck. Insbesondere für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes sollte diese selbst als Ankernutzerin Carsharing-Fahrzeuge für dienstliche Fahrten nutzen. Die Etablierungsphase eines neuen Carsharing-Angebots beträgt i. d. R. zwei bis drei Jahre. Vor allem in diesem Zeitraum ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und ggf. Förderung seitens der Stadt notwendig, um das Angebot bekanntzumachen und voranzubringen.

- Umsetzungsschritte**
- Ausbau eines (E-)Carsharing-Angebotes unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Potentialanalyse (vgl. Kapitel 5.4)
 - ➔ In der Stadt Gladbeck insgesamt vier bis sechs Stationen sinnvoll umsetzbar, insbesondere im Innenstadtbereich sowie in den Stadtteilen Zweckel (nur der Süden des Stadtteils), Brauck, Butendorf und Rentfort Nord (nur der Osten des Stadtteils)
 - Fungieren als Ankernutzerin insbesondere für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes
 - Identifizierung und Ansprache potentieller Ankernutzer (z. B. Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Wohnungsbauunternehmen) und entsprechender Ansprechpersonen
 - ➔ Erstberatungsgespräch: Sensibilisierung für Carsharing für Beschäftigte/ Kunden/ Mieterinnen und Mieter, Aufzeigen der Möglichkeiten und Potentiale, Weitergabe von Best-Practices
 - Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit, bspw. über Informationsveranstaltungen, auf der Homepage der Stadt Gladbeck etc.
 - Wenn möglich Leistung von Zuschüssen in der Etablierungsphase, um das wirtschaftliche Risiko des Carsharing-Anbieters zu minimieren

Bewertung

Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Langfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck Zu beteiligen: potentielle Ankernutzer, ggf. öffentlicher Carsharing-Anbieter
--------------------------------	---

Kosten	Personelle Kapazitäten Unterstützung Ausschreibung/Recherche ca. 1 500 € einmalig (Informations-)Veranstaltungen ca. 2 500 €/Jahr Wirtschaftlichkeitslücke in den ersten Jahren ca. 20 000 €/Jahr
---------------	--

Nr. 17 Erprobung eines (E-)Bikesharing-Angebotes

Priorität	Mittel
------------------	--------

Beschreibung

Zur möglichen Umsetzung und zum schrittweisen Ausbau eines (E-)Bikesharing-Systems in Verbindung mit dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur in der Stadt Gladbeck sollten in einem ersten Schritt Gespräche mit potentiellen (E-)Bikesharing-Anbietern geführt werden. Es sollte eine Detailprojektierung der Ausbaustufen vorgenommen werden. Hierbei empfiehlt sich die Einbindung der Öffentlichkeit. Außerdem bietet sich eine Besichtigung von Best-Practice-Beispielen durch Politik und Verwaltung an. Unternehmen sollten hinsichtlich eines Mitarbeiterangebotes und einer Kofinanzierung angesprochen werden und können als Ankernutzer fungieren. Eine Übersicht über wichtige Akteure ist dem Anhang A zu entnehmen. Durch eine Erprobung mit Testwochen und Stationen für einzelne Unternehmen kann langsam an das Angebot herangeführt werden. An den Gladbecker Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Punkten, bspw. großen Supermärkten, sollten schließlich Bikesharing-Stationen errichtet werden. Langfristig ist ein Ausbau in die Fläche des Stadtgebietes denkbar. Parallel sollten der Ausbau der Radwegeinfrastruktur und die Umsetzung weiterer Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes vorangetrieben werden.

- Umsetzungsschritte**
- Erprobung eines (E-)Bikesharing-Angebotes unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Potentialanalyse (vgl. Kapitel 5.5)
 - Identifizierung und Ansprache öffentlicher Bikesharing-Anbieter
 - Identifizierung und Ansprache potentieller Ankernutzer (z. B. Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft) und entsprechender Ansprechpersonen
 - ➔ Erstberatungsgespräch: Sensibilisierung für Bikesharing für Beschäftigte, Aufzeigen der Möglichkeiten und Potentiale, Weitergabe von Best-Practices
 - Detailprojektierung und Festlegung von Ausbaustufen
 - ➔ Bis 2021: 4 Stationen im Stadtgebiet
 - ➔ Bis 2025: (insgesamt) 6 Stationen im Stadtgebiet
 - Platzierung der (E-)Bikes an relevanten Punkten im Stadtgebiet, insbesondere an den Gladbecker Bahnhöfen und großen Supermärkten
 - ➔ 50 Fahrräder (ca. 75 % E-Bike-Anteil)
 - Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit, bspw. über Informationsveranstaltungen, auf der Homepage der Stadt Gladbeck etc.

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Mittel	Wirkungshorizont	Mittelfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		

Verantwortliche Akteure	Stadtverwaltung Gladbeck Zu beteiligen: öffentlicher Bikesharing-Anbieter, potentielle Ankernutzer
--------------------------------	---

Kosten	Personelle Kapazitäten Unterstützung Ausschreibung/Recherche ca. 5 000 € einmalig (Informations-)Veranstaltungen ca. 2 500 €/Jahr 50 Fahrräder bei Vollservice ca. 60 000-80 000 €/Jahr
Fördermöglichkeiten	Bundesebene: - Klimaschutz durch Radverkehr (Maßnahmen im Zusammenhang mit Radwegeinfrastruktur, Radverkehrsanlagen, Öffentlichkeitsarbeit, Aufbau von Serviceangeboten)

8.2.5 Kommunale Flotte

Die Umstrukturierung des städtischen Fuhrparks ist die maßgebliche Basis für eine nachhaltige dienstliche Mobilität. Aus diesem Grund erfolgte eine Untersuchung des Fuhrparks (46 Fahrzeuge) der Stadt Gladbeck, um die Eignung von alternativen Antrieben auf Basis von erhobenen Fahrprofilen zu bestimmen. Für jeden Standort wurde eine Detailanalyse durchgeführt und die Auswertungsergebnisse an die Einheiten übermittelt. Neben einer Betrachtung von Möglichkeiten zur stufenweisen Elektrifizierung des Fuhrparks und zum bedarfsgerechten Ausbau der LIS an den Standorten wurde eine Potentialanalyse zur Fuhrparkoptimierung durchgeführt, mit dem Ziel, die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen. Konkrete Beschaffungspläne, die den Fuhrparkleitenden als Arbeitshilfe dienen können, mit Angaben zum Ersetzungs- bzw. Ausflottungszeitpunkt und zur empfohlenen Antriebsart wurden erarbeitet.

Nr. 18	Elektrifizierung des Fuhrparks und LIS-Ausbau
---------------	--

Priorität	Hoch
------------------	------

Beschreibung
<p>Es besteht ein Elektrifizierungspotential von 18 der 46 Fahrzeuge des Fuhrparks der Stadt Gladbeck. Bei der Realisierung der Elektrifizierungspotentiale wird eine schrittweise Umsetzung empfohlen. Dafür wurde ein individueller Ersetzungsplan erstellt. Erste Erfahrungen im Umgang mit Elektrofahrzeugen sind bereits vorhanden (eGolf, Streetscooter, Renault KANGOO Z.E.). Im Bereich der Transporter und Nutzfahrzeuge sollte mit je einem Testfahrzeug begonnen werden, um weitere Erfahrungen zu sammeln. Um der steigenden Anzahl an Elektrofahrzeugen Rechnung zu tragen, muss die LIS entsprechend ertüchtigt werden. Eine Ladeleistung von 3,7 kW ist derzeit ausreichend. Empfohlen wird eine 1:1-Verteilung von Fahrzeugen und Wallboxen. Da einige Fahrzeuge erst später eingeflottet werden, sollten Leerrohre für die spätere Installation von Wallboxen vorgesehen werden. Bei vorhandenen Stellplätzen an den einzelnen Liegenschaften kann die anliegende Anschlussleistung ggf. vereinzelt nicht ausreichend sein. Eine damit verbundene, erforderliche Aufrüstung des Netzanschlusses und aufwendige Neuverkabelung müssen jeweils geprüft werden. Mit Inbetriebnahme der Elektrofahrzeuge können Schulungen mit den Beschäftigten durchgeführt werden, um Vorbehalte abzubauen und erste Erfahrungen zu sammeln. Zudem sollten für die Privat-Pkw der Beschäftigten kostenlose Lademöglichkeiten geschaffen werden.</p>

Umsetzungsschritte
<ul style="list-style-type: none"> • Elektrifizierung des Fuhrparks • Überprüfung der anliegenden Anschlussleistung an den Stellplätzen • Bedarfsgerechte Ertüchtigung der LIS (1:1-Verteilung; 3,7 kW Ladeleistung) • Schulung der Beschäftigten zum Thema Elektromobilität und Nutzung von Elektrofahrzeugen

Bewertung			
Wirkung zur Durchsetzung der Elektromobilität	Hoch	Wirkungshorizont	Mittelfristig
Potential für Umweltschutz	Lokal/ kleinräumig		
Anmerkungen	-		

Verantwortliche Akteure	Zentraler Betriebshof Gladbeck
--------------------------------	--------------------------------

Kosten	Jährliche Mehrkosten von ca. 22 000 € (ohne Förderung)
Fördermöglichkeiten	<p>Bundesebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umweltbonus - Förderrichtlinie Elektromobilität <p>Landesebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - progres.nrw