



Es ist alles schon erfunden: Wie lassen sich die Menschen für die Elektromobilität begeistern?

Foto: Boris Trenkel (Bildfabrik)

Elektromobilität konkret fördern

Die Stiftung „Lebendige Stadt“ hat sich auf ihrem Kongress „Die elektromobile Stadt“ sowie in anschließenden Beratungen ihrer Gremien intensiv mit den Chancen und Herausforderungen der Elektromobilität befasst. Sie begrüßt die bisherigen Initiativen der Bundesregierung, der Landesregierungen, Kommunen und der Industrie, sieht aber weiteren konkreten Handlungsbedarf. Dabei soll es nicht um eine einseitige Förderung der Elektromobilität gehen. Vielmehr sind generell für alternative Antriebskonzepte die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, um einen echten Wettbewerb um die beste Antriebstechnologie der Zukunft zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund rät die Stiftung „Lebendige Stadt“ zu folgenden Maßnahmen:

1 Je nach Rechtsauslegung bedarf heute die Nachrüstung einer Stromtankstelle etwa in der Tiefgarage einer Anlage mit Eigentumswohnungen der einstimmigen Zustimmung aller Eigentümer. Die Zustimmung aller Eigentümer sollte nicht erforderlich sein, sofern der Verursacher für die entstehenden Kosten aufkommt und kein erheblicher Eingriff in das Gemeinschaftseigentum vorliegt. Gleiches gilt für Steckdosen im Fahrradkeller. Das Wohneigentumsgesetz (WEG) ist diesbezüglich zu überprüfen und sollte eine eindeutige Regelung enthalten. Da die geforderte Einstimmigkeit Nachrüstungen behindert, sind Möglichkeiten der Erleichterung zu schaffen.

2 Die Umsetzung von Punkt 1 vorausgesetzt, sollten auch Mieter,

die eine Stellplatzanlage oder einen Fahrradkeller nutzen dürfen, das Recht haben, dort auf eigene Kosten eine Stromtankstelle bzw. eine Steckdose installieren zu lassen. Der Mieter hat in diesem Fall auch Anspruch auf einen reservierten Stellplatz. Der Vermieter sollte seine Zustimmung nur verweigern dürfen, wenn sein Interesse an der unveränderten Erhaltung der Mietsache oder des Gebäudes überwiegt.

3 In Städten mit vielen Einwohnern ohne eigene Stellplätze oder auch mit Carsharing-Anbietern ist bei steigendem Fahrzeughochlauf und unter aktuellen Rahmenbedingungen zukünftig keine ausreichende Versorgung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten sichergestellt. Das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf die Straße zu bringen, wird ohne den Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur nicht gelingen. Dieser wird

nur in einer gemeinsamen Anstrengung zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaft zu bewältigen sein. Der Vorschlag des BDEW zum Aufbau von 10.000 zusätzlichen Ladesäulen ist daher umzusetzen (siehe Positionspapier „Marktentwicklungsprogramm Elektromobilität“, BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.).

4 Strom für Elektrofahrräder muss zur Vermeidung aufwändiger Abrechnungsstrukturen als Allgemeinstrom umgelegt werden dürfen.

5 Auf allen Stromtankstellen, die durch Dritte genutzt werden können, ist der Preis anzugeben, der pro Kilowattstunde oder zeitbasiert pro Stunde in Rechnung gestellt wird.

6 Die Verfügbarkeit von Stromtankstellen wird durch die unterschiedlichen Bezahlungssysteme derzeit zusätzlich eingeschränkt. Durch

regulatorische Vorgaben ist sicherzustellen, dass in Kürze jeder jede öffentliche Stromtankstelle nutzen kann. Die Stiftung „Lebendige Stadt“ unterstützt die der Bundesregierung übergebenen Handlungsempfehlungen der „Industrieinitiative zum kundenfreundlichen Laden“.

7 Die öffentliche Hand sollte sich dazu verpflichten, künftig bei Verfügbarkeit für den jeweiligen Zweck jeweils geeigneter emissionsfreier Fahrzeuge ausschließlich diese anzuschaffen. Die Preisdifferenz zu herkömmlichen Fahrzeugen muss dabei in einem vertretbaren Rahmen bleiben.

8 Analog zu P+R-Anlagen ist an Bahnhöfen sowie an zentralen Standorten ein dichtes Netz hochwertiger und sicherer Abstellanlagen für Elektrofahrräder zu schaffen. Dabei sind auch Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder zu berücksichtigen.