

## "Bürgern die Reichweiten-Angst nehmen"

### Stadtentwicklung Schlüssel für zukünftige Mobilität / Vertragsmodalitäten entscheidend

Stadtentwicklung, kommunale Fahrzeugflotten, Ladeinfrastruktur – Städte und Gemeinden können einiges bewegen, wenn es um die Ausrichtung ihrer künftigen Mobilität geht. Im Gespräch mit dem Behörden Spiegel machten Dr. Roman Ringwald und Dr. Christian de Wyl deutlich, dass es darauf ankommt, frühzeitig Konzepte zu erstellen, die vor allem im urbanen Umfeld Stadtentwicklung, Mobilität und Energieversorgung aufeinander abstimmen. Auch wenn der ordnungspolitische Rahmen vielfach noch nicht so ausgereift ist, unterstützen die Vergabe- und Energieexperten von Becker Büttner Held die vielen vertraglichen Möglichkeiten, die Kommunen schon jetzt zur Verfügung stehen. Die Fragen stellte Julian Einhaus. (21.04.2017)

**Behörden Spiegel:** Inwieweit sind Städte, Gemeinden und Landkreise gefordert, die Mobilitätswende "auf die Straße" zu bringen?

**Ringwald:** Wir dürfen die eigentliche Triebfeder nicht vergessen: Klimaschutzziele sind zu erreichen und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern – eine Energiewende ist ohne Mobilitätswende nicht möglich. Aber auch bei der Vermeidung von Belastungen durch Feinstaub und Stickoxide - für Großstädte oft noch wichtiger – ist ein kommunales Engagement unmittelbar gefordert.

**De Wyl:** Kommunen sind zunächst Vorbild – man denke an die drei Mio. Fahrzeuge in öffentlicher Hand. Die Umstellung auf CO<sub>2</sub>-arme Mobilität erfolgt viel zu zögerlich, der Hamburger Weg einer Beweislastumkehr beim Beschaffungsvorgang ist hier beispielhaft. Zudem sollte Effizienz ganz generell eine größere Rolle spielen – hier kann ein sinnvolles Flottenmanagement helfen. Es gibt nicht nur Kauf oder Leasing, auch die Ausschreibung von Mobilitätsoptionen ist ein sinnvoller Weg. Vorgaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer können dann – ohne Mehrkosten oder Komfortverluste - zu einem sinnvollen Gesamtportfolio führen.

**Ringwald:** Zudem ist bei der Mobilitätswende der Bereich der Daseinsvorsorge berührt: die Konzeptionierung und Umsetzung von moderner Mobilität als Partner des ÖPNV, die Nutzung des öffentlichen Raumes etwa für Ladeinfrastruktur und Carsharing sowie verpflichtende Vorgaben und Anreize für CO<sub>2</sub>-arme Mobilität sind dabei nur einige Beispiele. Wichtig ist dabei: Daseinsvorsorge bedeutet nicht, dass die Kommunen alles selber erledigen müssen – denken sie an die Energiewende.

**Behörden Spiegel:** Welche Mittel haben Kommunen, um neuer Mobilität einen möglichst großen Spielraum einzuräumen?

**Ringwald:** Aus unserer Erfahrung ist es wichtig, dass sie regeln, in welchem Rahmen Sondernutzungen im öffentlichen Straßenraum möglich sind oder städtebauliche Investitionen erfolgen dürfen. Der klassische ÖPNV wird bereits als Gestaltungsaufgabe wahrgenommen – eine Verbindung mit ganzheitlichen Mobilitätsansätzen findet aber noch zu selten statt. Denkt man an die Veräußerung von Grundstücken oder die Nutzung öffentlichen Raumes ist es wichtig, von Anfang an ein integriertes Konzept zu verfolgen. Ansonsten ergibt sich ein Flickenteppich.

**De Wyl:** Dies ist für die vielen Städte relevant, die aktuell ganze Stadtteile neu entwickeln. Soll z.B. Individualverkehr durch ein effektives stationsbasierte Carsharing ersetzt werden, dürfen die Überlegungen nicht erst beginnen, wenn die neuen Eigentümer und Mieter eingezogen sind, sonst verliert man sich im Kleinklein. Gerade für große quartiersübergreifende Lösungen, müssen die Weichen gestellt sein, bevor die Tinte unter den Verträgen getrocknet ist. Vor dem Kauf eines Grundstückes ist ein Investor bereit, Zugeständnisse hinsichtlich der Überlassung von Stellplätzen oder der Ausrüstung mit Ladeinfrastruktur zu machen und sich ggf. dauerhaft mit anderen Eigentümern zu binden. Vor der Anmietung können sich potentielle neue Bewohner ganz bewusst für eine neue Form der Mobilität entscheiden, vorausgesetzt der Rahmen des Angebotes besteht. Nur so kann eine Konkurrenz und Alternative zum bisherigen Mobilitätsverhalten auch tatsächlich zum Tragen kommen und sich die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt verringern. Das wäre schon ein gehöriger Schritt.

**Behörden Spiegel:** Auch ein großer Schritt um die Emissionswerte in den Städten zu senken?

**Ringwald:** Eines ist klar: Der beschriebene Hebel der Quartierserschließung ist zwar nur ein Ansatz, aber ein wichtiger. Sie können Vorgaben zur Ausrüstung von Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur machen und so den Einstieg in die Elektromobilität erleichtern, über die Zahl der verfügbaren Stellplätze lässt sich die Bereitschaft zur Teilnahme am Carsharing erhöhen, schließlich lassen sich im Rahmen des Carsharing konkrete Quoten für Null-Emissions-Fahrzeuge festlegen. Zudem haben Kommunen aber auch schärfere Schwerter, etwa die Möglichkeit Innenstadtbereiche für Fahrzeuge mit (hohem) CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu sperren oder umgekehrt Elektromobilität oder Carsharing durch freies Parken oder Sonderrechte anzureizen. Hier hat und wird der Gesetzgeber ja Hilfestellungen geben, etwa durch das Carsharing-Gesetz. Diese Möglichkeiten sind für Großstädte auch in der Argumentation gegenüber den Verwaltungsgerichten bedeutsam, vor denen viele wegen überhöhter Abgaswerte von Umweltverbänden verklagt werden.

**Behörden Spiegel:** Also steuernde (An-)Gebote statt Fahrverbote für Dieselfahrzeuge?

**Ringwald:** Verbote sind immer sehr un kreativ. Besser ist doch, einen Weg zu weniger Emissionen zu finden, der für die Bürger attraktiv bleibt. Wichtig dabei: Die infrastrukturellen Maßnahmen müssen so gesteuert werden, dass ausreichend und möglichst einheitliche Angebote zur Verfügung stehen. Das gilt auch für die Ladeinfrastruktur der Elektro-Fahrzeuge.

**Behörden Spiegel:** Metropolen in China sind bei der Anzahl von E-Fahrzeugen und den Ladepunkten schon weiter: In Neubaugebieten müssen teils vorinstallierte Lademöglichkeiten vorgehalten werden. Welchen Herausforderungen sehen sich die Städte hierzulande gegenüber?

**De Wyl:** Wenn die Zahl der E-Fahrzeuge steigt und diese mehr oder weniger zeitgleich nach Feierabend an der heimischen Station geladen werden, bekommen wir Probleme mit der Netzstabilität. Hier existiert bislang kein passender Ordnungsrahmen, der Netzbetrieb und breitflächige private Ladeaktivitäten sinnvoll und volkswirtschaftlich optimiert aufeinander abstimmt. Das wird es mit Blick auf die Entflechtung im Energiebereich so schnell wohl auch nicht geben. Aber schon jetzt ist es im Rahmen gezielter Quartiersentwicklung möglich, die notwendigen Ladevorgänge über privatrechtliche Verträge zu bündeln und so ein Lastmanagement zu implementieren. Aber auch hier gilt, wenn Sie damit anfangen, wenn jeder seine Säule gebaut hat, ist es zu spät. Die frühzeitige Aufstellung eines Konzeptes ist auch insoweit ein strategischer Vorteil!

**Behörden Spiegel:** Spielt der kommunale Raum überhaupt eine Rolle, um künftig eine ausreichende Versorgung mit Elektro-Tankstellen zu erreichen?

**De Wyl:** Ein Großteil der Nutzer wird seine Elektro-Autos sicherlich im privaten oder halböffentlichen Raum laden, meist zu Hause oder am Arbeitsplatz. Für diejenigen aber, die keinen eigenen Ladepunkt haben genauso wie für Taxi-, Carsharing- und ÖPNV-Fahrzeuge, muss es Angebote im öffentlichen Raum geben.

**Ringwald:** Es geht in der Hochlaufphase aber auch darum, Elektromobilität sichtbar zu machen und den Nutzern die "Reichweiten-Angst" zu nehmen. Die allermeisten Fahrten sind zwar sehr kurz. Trotzdem ist es wichtig, den Menschen das Gefühl zu geben, dass sie im Zweifel flexibel sind, vielerorts laden können und sich bei Bedarf auch über die Stadtgrenzen hinaus bewegen können.

**Behörden Spiegel:** Kommunen gewähren bislang zumeist straßenrechtliche Sondernutzungs Erlaubnisse zum Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur. Ein passendes Instrument?

**Ringwald:** Uns erscheint es nicht sinnvoll, über jede Erlaubnis grundsätzlich neu zu entscheiden. Besser ist es, einmal über den Gesamtrahmen zu entscheiden, in dem die Infrastruktur stehen soll. Ähnlich wird es seit langem bei vielen kommunalen Werbeflächen gehandhabt. Wir reden ja über öffentlichen Raum! Insoweit zieht der manchmal bemühte Vergleich mit Tankstellen, die ja im halböffentlichen Bereich errichtet werden, nicht. Es gilt, den städtischen Raum so gut wie möglich zu nutzen und ihn im Zweifel auch gegenüber Wildwuchs zu begrenzen. Das geht aber nur, wenn die Kommune ein Konzept hat!

**De Wyl:** Die Bedarfe werden sich in Zukunft zudem noch vielfach verändern. Kommunen sollten deshalb darauf achten, ihr Vorgehen alle paar Jahre zu evaluieren. Von Verträgen, die die öffentliche Hand im Sinne von Pfadabhängigkeiten unflexibel binden, ist hier abzuraten. Die Verhandlung einer Regelung für das Vertragsende ist insoweit nach unserer Erfahrung ein nicht zu unterschätzender Punkt bei einer Vergabe.

**Behörden Spiegel:** Bundesweit sind in den vergangenen Jahren unterschiedliche Verbünde entstanden, die zunehmend Infrastruktur für E-Mobilität zur Verfügung stellen. Wie können auch kleinere Kommunen an den Netzen der meist städtischen Initiativen teilhaben?

**De Wyl:** Es gibt Kommunen, für die lohnt es sich – gerade vor dem Hintergrund aktueller Förderprogramme – ein eigenes Programm aufzulegen. Möglich ist es oft auch, sich mit anderen Kommunen zusammenschließen oder sich dem Konzept der nächstgrößeren Stadt anzuschließen. Dies erspart einzelnen Gemeinden Ausschreibungen bzw. eine zu tiefgehende Beschäftigung mit der immer noch komplexen Materie. Damit einhergehen muss mehr Einheitlichkeit, hier ist der Gesetzgeber nach meiner Einschätzung zu passiv.



Dr. Roman Ringwald (l.) und Dr. Christian de Wyl (r.) sind Rechtsanwälte bei Becker Büttner Held in Berlin. (Fotos: BS/BBH)

Der Behörden Spiegel bei Twitter und Facebook



Folgen und mitdiskutieren!

