



Wegweiser für Kommunen zum Elektromobilitäts- und Carsharinggesetz

Umsetzung in der Praxis, Anwendungsbeispiele
und bisherige Erfahrungen.

Inhalt

Einleitung: Warum dieser Wegweiser?	4
Informationen zum Elektromobilitätsgesetz (EmoG)	6
Informationen zum Carsharinggesetz (CsgG)	9
Umsetzung der Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge	11
Koordinierung und Kommunikation	11
Planung	13
Konkrete Maßnahmen	15
Berücksichtigung des CsgG bei Umsetzung des EmoG	22
Das Wichtigste in Kürze	24
ElektroMobilität NRW	26
Anhang	27



Busspur für E-Fahrzeuge
frei in Dortmund

Einleitung: Warum dieser Wegweiser?

► Weil es in der Luft liegt.

Angesichts dauerhaft hoher Schadstoffemissionen im motorisierten Verkehr und ihrer Konzentration in der Luft, insbesondere in Städten, besteht Handlungsbedarf zur Senkung dieser Emissionen.

► Weil wir in der Pflicht sind.

Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist eine Klimaneutralität Deutschlands bis 2050. Im Verkehrssektor wurde ein Emissionsreduktionsziel von 40 bis 42 % bis 2030 gegenüber 1990 gesetzt (BMU 2019a).

► Weil die Zeit drängt.

Die Elektromobilität nimmt hier in Verbindung mit regenerativ erzeugtem Strom eine bedeutende Rolle ein. Laut dem von der Bundesregierung vorgelegten Klimaschutzprogramm 2030 sollen bis zum Jahr 2030 7 bis 10 Millionen Elektrofahrzeuge auf den Straßen Deutschlands fahren (BMU 2019b).

► Weil Kommunen der Schlüssel sind.

Zur Förderung der Elektromobilität hat die Bundesregierung im Jahr 2015 das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) erlassen. Dieses Gesetz gibt den Kommunen die Möglichkeit, Elektrofahrzeugen Bevorrechtigungen einzuräumen, etwa indem sie diese von Parkgebühren befreien oder von Durchfahrverboten im Stadtgebiet ausnehmen.



Gesonderter Parkplatz
nur für E-Fahrzeuge

► Hilfe bei der Umsetzung.

Dieser Wegweiser richtet sich an Mitarbeiter in allen relevanten Bereichen der Stadtverwaltung wie etwa Umwelt und Verkehr, aber auch an die politischen Entscheidungsgremien vor Ort. Er bietet Informationen zur Herangehensweise und Empfehlungen für eine gelungene Umsetzung, gewonnen aus Erfahrungen von Kommunen, die bereits gezielt Bevorrechtigungen aus dem EmoG realisiert haben. In einer Expertengruppe Elektromobilität hat die EnergieAgentur.NRW diese Erfahrungen lokaler Akteure gebündelt und hier einfließen lassen, um Ihnen die Arbeit zu erleichtern.

► Unsere Empfehlung.

Nutzen Sie das EmoG bei der Umsetzung der Bevorrechtigungen zugleich als Steuerungsinstrument. Durch Überschneidungen mit Verkehrs- und Stadtplanung bietet es Ihnen ganz automatisch wichtige strategische Anknüpfungspunkte.

► Carsharing ist mit dabei.

Auch das Carsharinggesetz (CsgG) beinhaltet wichtige Aspekte zur Emissionsreduktion. Darum erfahren Sie in diesem Wegweiser auch, wie Sie das CsgG bei der Umsetzung des EmoG gleich mitberücksichtigen können. Dazu wurden Carsharing-Experten interviewt und die daraus gewonnenen Erkenntnisse hier zusammengeführt. Ihnen sowie den Teilnehmern der Expertengruppe möchten wir an dieser Stelle für ihre wertvollen Beiträge herzlich danken.



Ladeparkplatz in
Dortmund

Informationen zum Elektromobilitätsgesetz (EmoG)

Zielsetzung: Mit dem EmoG werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr ermöglicht, um deren Nutzung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen im Straßenverkehr zu fördern.

Das Elektromobilitätsgesetz ist am 5. Juni 2015 in Kraft getreten.

Bevorrechtigung: Das EmoG ist ein Bundesgesetz und ermächtigt Kommunen, die folgenden Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge in ihrem Gebiet einzurichten:

- ▶ Reservierung von Parkplätzen
- ▶ Parkgebührenbefreiung
- ▶ Sonderspur-Nutzung (z.B. Busspuren)
- ▶ Aufhebung von Durchfahrtsverboten (die aufgrund von Schadstoff- und Lärmbelastung eingerichtet wurden).

Die Kennzeichnung der Bevorrechtigung kann jeweils mittels eines Zusatzschildes erfolgen, welches ein Sinnbild eines Kraftfahrzeugs mit Kabel und Stecker zeigt. Das Zusatzschild ist kombinierbar mit einer Vielzahl an Straßenverkehrszeichen (s. unten).

Zeichen 245



Zeichen 250



Zeichen 251



Zeichen 253



Zeichen 255



Zeichen 260



Zeichen 286



Zeichen 290.1



Zeichen 314



Zeichen 314.1



Zeichen 315



Zeichen 318



Kennzeichnung der Bevorrechtigung für Elektrofahrzeuge

Elektrofahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind:

- ▶ **Reine Batterieelektrofahrzeuge:** Das Fahrzeug hat ausschließlich einen elektrischen Antrieb, der mit dem Strom aus dem mitgeführten Energiespeicher betrieben wird. Der Energiespeicher, hier die Traktionsbatterie, ist von außen wiederaufladbar.
- ▶ **Von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge:** Das Fahrzeug hat jeweils mindestens zwei unterschiedliche Energiewandler und Energiespeicher, wobei mindestens eine Antriebsmaschine elektrisch betrieben wird sowie mindestens eine von außen aufladbare Batterie zur Speisung des Antriebes genutzt wird.

Das EmoG setzt zudem für die Inanspruchnahme der Bevorrechtigungen voraus, dass ein Hybridelektrofahrzeug

1. maximal 50 Gramm Kohlendioxid je gefahrenen Kilometer ausstoßen darf oder
2. die reine batterieelektrische Reichweite mindestens 40 Kilometer betragen muss.



Beispiele von Elektrofahrzeugen im Sinne des Gesetzes (oben links: aufladbares Hybridelektrofahrzeug/serielles Plug-In-Hybridfahrzeug, oben rechts: reines Batterieelektrofahrzeug, unten: Brennstoffzellenfahrzeug)

- **Brennstoffzellenfahrzeuge:** Das Fahrzeug verfügt über einen elektrischen Antrieb. Die Energiewandler bestehen hier ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mindestens einer elektrischen Antriebsmaschine. Der Strom kann in einer mitgeführten Traktionsbatterie zwischengespeichert werden.

Die Kennzeichnung der Elektrofahrzeuge erfolgt auf Antrag bei der zuständigen Zulassungsbehörde – zwecks sofortiger Erkennbarkeit durch den Zusatz „E“ an letzter Position im Kennzeichen. Elektrofahrzeuge mit diesem E-Kennzeichen dürfen die Bevorrechtigungen des EmoG nutzen.

Elektrofahrzeuge aus dem Ausland erhalten eine E-Plakette als Kennzeichnung, ähnlich der Umweltplakette, mit der sie die Bevorrechtigungen nutzen können. Sie ist bei den Zulassungsbehörden zu beantragen.

Details zur Vergabe von E-Kennzeichen und Plaketten sollten bürgerfreundlich auf den Internetseiten der Stadt und der Straßenverkehrsämter angeboten werden. Die Straßenverkehrsämter sollten aktiv darauf hinweisen, dass nur mit E-Kennzeichen oder E-Plakette die Bevorrechtigungen genutzt werden dürfen.

Geregelt wird die Kennzeichnung der Elektrofahrzeuge in Artikel 1, § 9a und Artikel 2, § 39 - 52 in der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Das EmoG ist bis zum 31.12.2026 befristet. Gesetz und Verwaltungsvorschrift finden Sie als Verlinkung im Anhang dieses Wegweisers.



E-Kennzeichen (links, Foto: EnergieAgentur.NRW 2018) und E-Plakette (rechts, Bildquelle: 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften).

Informationen zum Carsharinggesetz (CsgG)

Zielsetzung: Mit dem CsgG werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen ermöglicht, um ihre Verwendung im Rahmen sowohl stationsunabhängiger als auch stationsbasierter Angebotsmodelle zu fördern. Klima- und umweltschädliche Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sollen hiermit verringert werden.

Das Carsharinggesetz trat im September 2017 bundesweit in Kraft, in Nordrhein-Westfalen erfolgte die Umsetzung in Landesrecht am 10.04.2019.

Bevorrechtigung: Das CsgG ermächtigt Kommunen für Carsharingfahrzeuge bestimmte Bevorrechtigungen einzurichten:

- ▶ die Einrichtung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum für alle Carsharingfahrzeuge.
- ▶ die Einrichtung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum für ausschließlich stationsbasiertes Carsharing.
- ▶ den Erlass spezifischer Parkgebührenregelungen für Carsharingfahrzeuge beim Parken an öffentlichen Straßen oder Wegen.

Carsharingfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind Kraftfahrzeuge, die von einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen genutzt werden können. Das Fahrzeug ist zudem von Nutzern selbstständig zu reservieren. Die Nutzung erfolgt auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem Tarif nach Zeit, nach Kilometern oder einer Mischform aus beidem.

Die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge muss deutlich sichtbar sein. Auch hier hat das Bundesverkehrsministerium die Ausführung der Kennzeichnung sowie das Verfahren für die Erteilung noch nicht festgelegt.

Die Einrichtung von Stellplätzen für stationsbasiertes Carsharing ist eine straßenrechtliche Sondernutzung. Das CsgG enthält die Ermächtigung zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis und verfahrensrechtliche Regelungen für Ortsdurchfahrten auf Bundesstraßen. In Nordrhein-Westfalen hat eine straßenrechtliche Zuständigkeitsverordnung die Gemeinde als zuständige Behörde festgelegt.

Sondernutzungserlaubnisse für diese Stellflächen erteilen die Gemeinden. Sollten diese jedoch bei einer Ortsdurchfahrt nicht auch Träger der Straßenbaulast sein, ist die Zustimmung der Straßenbaubehörde einzuholen.

Für untergeordnete Straßen gilt Landesrecht. Das Bundesgesetz wurde in NRW-Landesrecht überführt, so dass Sie als Kommune Sondernutzungsgenehmigungen für Carsharing auch an Straßen, die nicht Bundesstraße sind, erteilen können. Die entsprechende Regelung finden Sie im Straßen- und Wegegesetz NRW, §18a *Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing*.

Die Wahl liegt bei Ihnen. Der durch ein Vergabeverfahren zu wählende Carsharinganbieter für stationsbasiertes Carsharing in Ihrer Stadt muss Eignungskriterien erfüllen, die dazu beitragen, die verkehrsbedingten Luftschadstoffe wie auch die Fahrzeugmenge des motorisierten Individualverkehrs zu verringern. Die genaue Festlegung dieser Kriterien wird Ihnen in der NRW-Regelung weitgehend selbst überlassen. Sie können Stellflächen auch mehreren Carsharinganbietern zur Verfügung stellen, bei vorheriger Festlegung eines Zuteilungsverfahrens der Flächen für Anbieter.

Stationsunabhängige Carsharingfahrzeuge parken anders als die stationsbasierten überall im Stadtgebiet und belegen bei Bedarf parkgebührenpflichtige Parkplätze. In Ihrer kommunalen Gebührenordnung können Sie hierzu eine Regelung treffen. Die Gestaltungsfreiheit liegt bei Ihnen.

Die Kennzeichnung der Bevorrechtigung im öffentlichen Raum wurde vom Bundesverkehrsministerium bisher noch nicht festgelegt. Sie soll in eine Novelle der Straßenverkehrsordnung einfließen, die das Bundesverkehrsministerium erarbeitet. Folgender Vorschlag für die Kennzeichnung eines Carsharingparkplatzes wurde jedoch bereits veröffentlicht: Die Kombination der Parkplatzbeschilderung (Verkehrszeichen 314) mit einem speziell angefertigten Zusatzschild, auf dem das Sinnbild eines vertikal zweigeteilten Kraftfahrzeugs mit vier rundum angeordneten Personen die Nutzung eines Carsharingfahrzeugs verdeutlicht (s. unten).

Das CsgG wie auch den §18a des Straßen- und Wegegesetzes NRW, in den das CsgG aufgenommen wurde, finden Sie als Verlinkung im Anhang.



Vorschlag für die Parkplatzbeschilderung
mit Zusatzschild für Carsharing

Umsetzung der Bevorrechteigungen für Elektrofahrzeuge

Das folgende Kapitel zeigt, wie Sie Privilegien für Elektrofahrzeuge in Einklang mit dem fließenden Verkehr sowie der lokalen Parkraumbewirtschaftung möglichst effektiv umsetzen können. Die Bevorrechteigungen helfen, Anreize zur Nutzung von Elektrofahrzeugen zu setzen. Die wichtigsten Argumente für mehr Elektrofahrzeuge auf kommunalen Straßen sind:

- ▶ sie fahren lokal emissionsfrei,
- ▶ unter Verwendung regenerativer Energiequellen lässt sich die Klimabilanz weiter verbessern,
- ▶ verringern die Lärmbelastung in Kommunen,
- ▶ verringern die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen und
- ▶ sie motivieren Nutzer dazu selbst erzeugten regenerativen Strom zu nutzen.

Koordinierung und Kommunikation

Wo die Fäden zusammenlaufen. Eine zentrale Koordinierungsstelle einzurichten, ist der erste Schritt bei der Umsetzung des EmoG. Sie übernimmt die Koordination des Themas nach innen und fungiert zugleich als Ansprechpartner nach außen. Die Erfahrungen verschiedener Kommunen zeigen, dass sich diese Stelle ideal in den Fachbereich Klimaschutz und Umwelt eingliedern lässt.

Auch die Einbindung weiterer Abteilungen, die Sie zur Umsetzung des EmoG benötigen, läuft am besten über die Koordinierungsstelle. Verkehrsabteilung oder Verkehrsamt sollten Sie mit einbeziehen, da die Bevorrechteigungen ja in den Straßenverkehr eingreifen. Stadtplanung und Wirtschaftsförderung dagegen holen Sie mit ins Boot, um Synergieeffekte zu nutzen. Beispielsweise sollten Sie die Ladeinfrastrukturplanung der gesamten Kommune mitberücksichtigen, wenn Sie Parkplätze für Elektrofahrzeuge planen. Die Nutzung von lokal emissionsfreien und geräuscharmen Elektrofahrzeugen kommt dem Quartier zugute, denn sie hebt die Wohn- und Lebensqualität.

Eine gezielte Außenkommunikation ist wichtig, damit die Öffentlichkeit über die umgesetzten Bevorrechteigungen gut informiert ist. Kommunizieren Sie transparent, welcher Zweck mit der Bevorrechteigung verfolgt wird und wie Bürger die Bevorrechteigungen in Anspruch nehmen können. Der positive Effekt der Elektromobilität auf die kommunale Luftreinhaltung, den Klimaschutz und nachhaltige Mobilitätskonzepte sollten Kern Ihrer Botschaft sein.

Schon mal vorausfahren. Eine sichtbare Unterstützung von entsprechender Seite der Stadtverwaltung, bevorzugt durch die Stadtspitze oder den Oberbürgermeister, fördert die Außenwirkung und die Akzeptanz in der Bevölkerung. Genauso vorbildhaft wirkt die Umrüstung des kommunalen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge. Auch mit der Ausrichtung von Bürgertagen, an denen Ihre Kommune über das Thema Elektromobilität informiert und Probefahrten mit Elektrofahrzeugen anbietet, dienen Sie der Sensibilisierung (s. unten).



E-Bike Festival Dortmund 6. April 2018

Planung

Am besten mit Weitblick. Im Sinne eines größtmöglichen Nutzens für die städtische Mobilität und Stadtentwicklung empfiehlt es sich, die Umsetzung der Privilegien strategisch, integriert und ganzheitlich anzugehen. Das EmoG ist dafür Ihr ideales Steuerungsinstrument, denn es bietet Anknüpfungspunkte und Überschneidungen mit wichtigen Themenfeldern wie etwa der Standortwahl von Ladeinfrastruktur oder dem Parkraummanagement. Von daher ist es hilfreich, die folgenden Aspekte in die Planung einzubeziehen und zu prüfen.

Wer macht eigentlich mit? Am Beginn jeder Planung steht die Identifikation aller Personengruppen und Bereiche der Stadtverwaltung, die fachlich in die Umsetzung involviert werden müssen. Damit stellen Sie von Anfang an ein Höchstmaß an fachlicher Begleitung sicher und vermeiden Nacharbeiten.

Schlau werden, schlau bleiben. Der Wissensstand aller einzubeziehenden Personen in Sachen Elektromobilität ist unterschiedlich hoch. Um mit der schnellen Entwicklung der Technologie schrittzuhalten, ist es wichtig, den Wissensstand aller Beteiligten fortlaufend zu aktualisieren. Beziehen Sie auch die Mitarbeiter des Ordnungsamts mit ein – sie müssen Elektrofahrzeuge identifizieren und die Bevorrechtigungen genauestens kennen. Auch die Ausgabe des E-Kennzeichens oder der E-Plakette muss fachkundig geschehen. Eine Schulung hilft, Unklarheiten bei Zulassung und Parkordnung für Elektrofahrzeuge zu vermeiden.

Vorhandenes Wissen einbinden. Bestehen bereits aktive Arbeitskreise, Bürgerinitiativen oder Expertengruppen in der Kommune? Holen Sie sie frühzeitig dazu! Oft besitzen diese vertieftes Fachwissen, das sich für den Planungsprozess nutzen lässt.

Zwei Kernprivilegien im Fokus. Parkflächenreservierung und Parkgebührenbefreiung bieten sich an, um sofortige positive Effekte für die Fahrer durch kostenloses Parken und oftmals kostenloses Laden zu erzielen. Zudem beeinträchtigt die Umsetzung kaum den Verkehrsfluss. Und drittens signalisiert die hohe Sichtbarkeit im Stadtraum Nähe zum Bürger und rückt das Thema für alle in den Blickpunkt.

Das große Ganze. Betrachten Sie das kommunale Parkraummanagement auch als übergeordnetes strategisches Element. Parkplätze für E-Fahrzeuge müssen in den bestehenden Parkraum eingebracht werden – prüfen Sie, wo die Einrichtung dieser Parkplätze für Ihre Kommune sinnvoll ist, wo der größte Nutzen entsteht. Innenstadtnah, um die Bevorrechtigung aufgrund des hohen Parkdrucks in diesem Stadtteil noch attraktiver zu machen? In Einfamilienhausquartieren, in denen eher potenzielle Nutzer zu vermuten sind?

Alle können gewinnen. Durch Parkraummanagement zugunsten von E-Fahrzeugen und Carsharing schaffen Sie den Rahmen für weitere positive Effekte für die Gestaltung des öffentlichen Raums und seine Aufenthaltsqualität. Richten Sie an Parkplätzen auch Fahrradstellplätze ein oder ermöglichen Sie Gastronomie, um die Dauer des Ladevorgangs angenehm zu gestalten. Es gibt viele Möglichkeiten.

Ein weiterer Schritt zur Smart City. Viele Kommunen verfolgen mit der Einrichtung von Parkplätzen einschließlich Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge bereits eine vorhandene eigenständige Strategie. Dies ist bei Ihnen noch nicht der Fall? Verbinden Sie doch die kommunale Ladeinfrastrukturplanung direkt mit Smart-City-Themen. Berücksichtigen Sie hierbei auch die Straßenbeleuchtung und das Stromnetz, um für ausreichende Voraussetzungen zum Betrieb von Ladeinfrastruktur zu sorgen.

Vorgaben bei Vorhaben. Durch Änderungen in der Landesbauordnung wurden in Hinblick auf die Stadtentwicklung bereits Anreize gesetzt, Elektrofahrzeuge stärker in den Fokus zu rücken. Die kommunale Stellplatzsatzung ist in der Landesbauordnung ein Steuerungsinstrument für Kommunen, um Vorgaben zur Errichtung von Parkplätzen bei Bauvorhaben zu erteilen. Sie können hier also planend eingreifen und Parkplätze mit Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum vorsehen, sollten in angrenzenden Bauvorhaben keine ausreichenden Lademöglichkeiten vorhanden sein.

Eine Spur schneller. Die Freigabe einer Sonderspur für Elektrofahrzeuge, zum Beispiel einer Busspur, ermöglicht neben dem schnelleren Vorankommen des Elektrofahrzeugs eine Entlastung der normalen Fahrspuren, insbesondere zu Stoßzeiten. Bitte binden Sie hier Ihr örtliches Verkehrsunternehmen ein, denn bei Freigabe von Busspuren sind technische Gegebenheiten des ÖPNVs zu berücksichtigen. Das Busleitsystem arbeitet zumeist mit speziellen Signalanlagen, oft erlaubt die Elektronik den Bussen auch, mit der Signalanlage zu kommunizieren. Für guten Verkehrsfluss und höhere Umweltverträglichkeit sollten Sie dem ÖPNV bei der Planung stets Vorrang gegenüber der individuellen Mobilität einräumen.

Durchlässig werden für Lieferverkehr. Vor dem Hintergrund des aktuell weiterwachsenden Onlinehandels werden perspektivisch auch die innerstädtischen Lieferdienste weiteren Verkehr erzeugen. Überzeugen Sie Unternehmen der sogenannten KEP-Branche (Kurier/Express/Paket) von den Vorteilen der Elektromobilität: Bieten Sie ihnen für die letzte Meile der Logistik besondere Anreize, indem Sie E-Fahrzeuge des Lieferverkehrs von Durchfahrtsbeschränkungen ausnehmen beziehungsweise die Lieferzeiten für Elektrofahrzeuge ausweiten. Auch Kurzparkerzonen in Innenstädten und Quartieren mit hohem Parkdruck können die Anlieferung erleichtern und die Elektromobilität fördern. In Betracht kommt hier zudem Schnellladeinfrastruktur, falls Lademöglichkeiten in innenstadtnahen Umschlagdepots fehlen.

Konkrete Maßnahmen

Im Folgenden erfahren Sie anhand von Praxisbeispielen, wie sich Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge effektiv und zuverlässig umsetzen lassen.

Reservierung von Parkflächen und Parkgebührenbefreiung

Parkflächenreservierung und Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge bieten sich zur Umsetzung an, weswegen diese in Kommunen bisher die größte Verbreitung finden.

Zwei Beschilderungsvarianten. Bei der Kennzeichnung der für Elektrofahrzeuge bevorrechtigten Parkflächen und der Parkgebührenbefreiung haben Sie prinzipiell die Wahl zwischen einer positiven Darstellungsform mit der Parkplatzbeschilderung Nr. 314 und einer negativen mit der Beschilderung „Eingeschränktes Halteverbot“ Nr. 286 (s. unten). Erfahrungen zeigen, dass die positive Beschilderung missverständlich wirken kann. Eine negative Beschilderung ist eindeutiger und die Statistiken der Kommunen beweisen, dass sie zu weniger Falschparkern führt.



Negative Beschilderung eines Ladeparkplatzes in Wuppertal



Positive Beschilderung eines Ladeparkplatzes in Herford

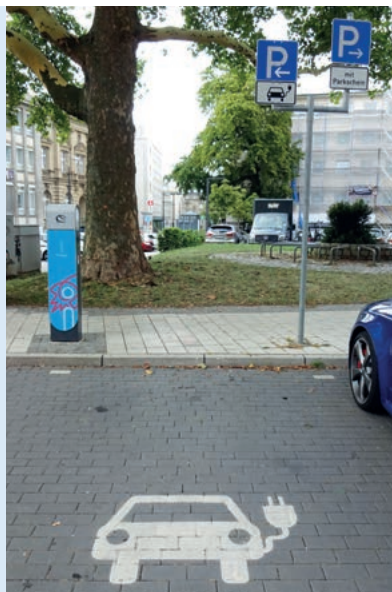
Ein sehr wichtiges Zusatzschild. Bei beiden Varianten sollten Sie jedoch zugunsten überregionaler Erkennbarkeit das Zusatzschild „Elektrofahrzeug“ hinzufügen (s. unten Mitte). Zwar sind Beschilderungsvarianten zu finden, die von den Varianten der Straßenverkehrsordnung (StVO) abweichen (s. unten links). Dort wurde das Schild des absoluten Halteverbots kombiniert mit dem Hinweis „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“. Es ist jedoch strittig, ob diese Beschilderungsvariante StVO-konform ist; erklären lassen sich solche Spielarten damit, dass sie entstanden sind, bevor das EmoG in Kraft trat und dadurch entsprechende Beschilderungsvarianten innerhalb der StVO definiert wurden. Die Nutzung des Zusatzschildes mit dem Symbol eines Elektrofahrzeugs ist nicht vorgeschrieben, aber dort als Beschilderungsvariante aufgeführt. So oder so tragen Sie mit diesem einfachen Zusatzschild zu einer einheitlichen, möglichst klaren Beschilderung bei.

Boden markieren. Zusätzlich zur Beschilderung haben Sie die Option einer Bodenmarkierung (s. unten Mitte). Mit ihr reduzieren Sie deutlich die Falschparkerquote, einfach durch die bessere Sichtbarkeit des „Sonderparkplatzes“ im Straßenraum.

Kennzeichen „Kostenlos“. Mit dem Zusatzschild „Elektrofahrzeug“ zur normalen Parkplatzbeschilderung (Zeichen 314 und 315) sorgen Sie für die richtige Kennzeichnung einer Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge nach der StVO. (s. unten rechts). Statt einer Beschilderung reicht übrigens auch eine entsprechend angeordnete Abbildung am Parkscheinautomaten aus, etwa durch Aufkleber – eine Variante mit deutlich weniger Aufwand, da sie die Beschilderungskosten spart. Beispiele dafür findet man in Iserlohn



Beschilderung eines Ladeparkplatzes in Düsseldorf



Bodenmarkierung an einer Ladesäule in Dortmund



Parkplatzbeschilderung mit Gebührenbefreiung für Elektroautos



Kennzeichnung der Gebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge mittels Aufkleber am Parkticketautomat in Iserlohn

Kennzeichnung der Gebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge mittels Aufkleber am Parkticketautomat in Dinslaken



und Dinslaken (s. oben). Diese sind zwar derzeit nicht StVO-konform, werden aber toleriert. Wählen Sie am besten eine Variante, die einfach gestaltet ist und sich an bestehenden Beschilderungsmerkmalen orientiert (s. Abb. unten). Damit fördern Sie die Erkennbarkeit, gerade auch für auswärtige Besucher.

Mindereinnahmen durch die Bereitstellung von kostenlosen Parkplätzen für Elektrofahrzeuge sind derzeit in den Kommunen gering ausgeprägt. Wenn die Mindereinnahmen größer ausfallen, erfolgt teilweise eine Kompensation durch die Umweltautoritäten. Diese Vorgehensweise bildet jedoch noch eine Ausnahme. Für einige Kommunen wiegt das größere Ziel mehr als die derzeitigen Verluste. Zur Förderung der Elektromobilität akzeptieren sie gegenwärtig die wegfallenden Einnahmen.

Parken oder Laden kostenlos – oder sogar beides? Dies liegt ganz in Ihrem Ermessen – und dem der Stadtwerke, falls letztere die Betreiber der Ladesäule sind. Zu Beginn der umgesetzten Bevorrechtigung wurde für die Parkdauer und die Parkzeit mit Ladevorgang oftmals keine Gebühr erhoben. Dies befindet sich aber im Wandel. Kommunen beginnen verstärkt, Gebühren zu erheben. Zur Förderung der Elektromobilität sollten Sie das Parken im Sinne des EmoG zunächst kostenlos anbieten. Allerdings kann zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit entsprechend der Nachfrage nach Ladeinfrastruktur vor Ort eine Parkgebühr während des Ladevorgangs sinnvoll sein – abhängig davon, wie lange Sie als Kommune das Parken erlauben.

Vier Stunden Maximum. Die Parkzeit an Ladesäulen soll, laut Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr grundsätzlich auf höchstens vier Stunden begrenzt sein. Um die Parkdauer zu kontrollieren, sollte die Parkscheibe Anwendung finden. Diese Variante zur Begrenzung der Parkzeit für Elektroautos zeigt die Abbildung unten links. Das Parken kann auch für genau die Zeit des Ladevorgangs freigegeben werden, bis zur maximal erlaubten Höchstparkdauer. Die Beschilderung auf der Abbildung unten rechts und der Hinweis „nur während des Ladevorgangs“ ist für eine Begrenzung der Parkzeit nicht ausreichend, da die tatsächliche Länge der Parkdauer aufgrund des unbekannten Ladezustandes des Fahrzeugs sowie der Ladeleistung nicht zu kontrollieren ist. Die Verwendung der Parkscheibe einschließlich Nennung der maximalen Parkdauer ist hier die zielführendere Vorgehensweise. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung finden Sie als Verlinkung im Anhang des Wegweisers.

Wie wird geahndet? Einige Kommunen haben in Hinblick auf Sanktionen gute Erfahrungen mit einer abgestuften Einführung gemacht. Zunächst wurde über einen bestimmten Zeitraum auf die Reservierung des Parkplatzes für Elektrofahrzeuge hingewiesen. Anschließend wurde mit dem Ausstellen von Strafzetteln begonnen. Im letzten Schritt ging man dann dazu über, Falschparker abzuschleppen.



Beschilderung eines
Ladeparkplatzes in Essen



Beschilderung eines
Ladeparkplatzes in Essen

Falschparker auf Ladeparkplätzen sind sowohl abgestellte Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb als auch Elektrofahrzeuge, die nicht an der Ladesäule angesteckt sind. In beiden Fällen verhindern sie durch das Blockieren des Parkplatzes die Nutzung der Ladesäule. Auf dem oberen Foto sehen Sie ein konventionelles Fahrzeug, abgestellt auf einem Ladeparkplatz in Wuppertal. Der Ladeparkplatz ist mit einer negativen Beschilderung ausgestattet, jedoch ohne Bodenmarkierung. Das untere Foto zeigt zwei Plug-In-Hybridfahrzeuge im Ladevorgang auf einem Ladeparkplatz in Düsseldorf. Das vordere der beiden Fahrzeuge darf den Ladeparkplatz nicht in Anspruch nehmen, da es als Elektrofahrzeug nicht mit einem E-Kennzeichen oder einer entsprechenden Plakette gekennzeichnet ist – das angeschlossene Kabel an der Ladesäule reicht nicht aus, um es eindeutig als Elektrofahrzeug nach dem EmoG identifizieren zu können.



Falschparker auf einem Parkplatz mit Ladesäule für Elektrofahrzeuge im Ladevorgang in Wuppertal



Plug-In-Hybridfahrzeuge auf einem Ladeparkplatz in Düsseldorf

Modellfall Essen. Die nach StVO vorgeschriebene Kennzeichnung der für Elektrofahrzeuge gelockerten Durchfahrtsbeschränkung fand bisher kaum Anwendung. Allein die Stadt Essen begrüßt die Bevorrechtigung des elektromobilen Lieferverkehrs ausdrücklich. Die für die dortige Fußgängerzone bestehende Andienungszeit für den Lieferverkehr wurde für Elektrofahrzeuge explizit bis 13:00 Uhr erweitert, während die Belieferung mit konventionellen Fahrzeugen bis 11:00 Uhr erlaubt ist. Die erweiterte Andienungszeit für E-Fahrzeuge kann mit einer Sondergenehmigung hinter der Windschutzscheibe des Fahrzeugs in Anspruch genommen werden. Beschilderung kommt nicht zum Einsatz. Der lokale Post- und Paketdienst hat inzwischen aufgrund dieser Bevorrechtigung E-Nutzfahrzeuge beschafft – die naturgemäß auch außerhalb der Innenstadt zum Einsatz kommen und somit auch dort zum kommunalen Klimaschutz beitragen. (NOW 2019)

Mitbenutzung von Sonderspuren

Die Kennzeichnung der für Elektrofahrzeuge freigegebenen Busspur können Sie nach den Vorgaben der StVO konsequent und unmissverständlich anwenden. Oft wird das Schild Nr. 245 für Bussonderfahrstreifen auf einem Schild zur Anzeige der Fahrspuren mit abgebildet (s. Seite 21 oben und unten links). Auch hier sollten Sie das Zusatzschild „Elektrofahrzeug“ hinzufügen.

Zwei Beispiele. Auf den Fotos rechts können Sie auch sehen, wie die Stadt Dortmund die Bevorrechtigung bei zwei Busspuren von rund 300 Metern Länge umgesetzt hat, die Lösung der Stadt Essen bei einer rund 200 Metern langen Busspur zeigt das Foto unten links. Keine dieser Busspuren verfügt über ein Busleitsystem mit speziellen Signalanlagen – ein Umstand, der hier eine schnelle, unkomplizierte Umsetzung der Bevorrechtigung für Elektrofahrzeuge erleichtert hat. Die Mitbenutzung der Busspuren in Essen oder Dortmund ist allerdings nur in Stoßzeiten wirklich von Vorteil, wenn die übrigen Fahrspuren stark befahren sind.

Damit alle gut „spuren“. Wichtig ist generell, dass die Beschilderung eindeutig und vor allem gut sichtbar ist, damit Fahrer von konventionellen Fahrzeugen nicht hinter einem Elektrofahrzeug fälschlicherweise mit auf die Busspur wechseln.

Umwidmung von Fahrspuren. Um die verkehrsbedingten Luftschadstoffe zu vermindern, wurden im Frühjahr 2019 in ausgewählten Straßenabschnitten Düsseldorfs Umweltpuren eingerichtet. Dazu hat man Fahrspuren zu Busspuren umgewidmet, welche aber von Fahrrädern, Taxis und auch – aufgrund der Bevorrechtigung nach dem EmoG – von Elektrofahrzeugen befahren werden dürfen (s. Seite 21 unten rechts). Auch hier hat der ÖPNV natürlich Vorrang.



Abbildungen 17: Busspur für E-Fahrzeuge frei in Dortmund



Abbildung 18: Busspur für E-Fahrzeuge frei in Essen



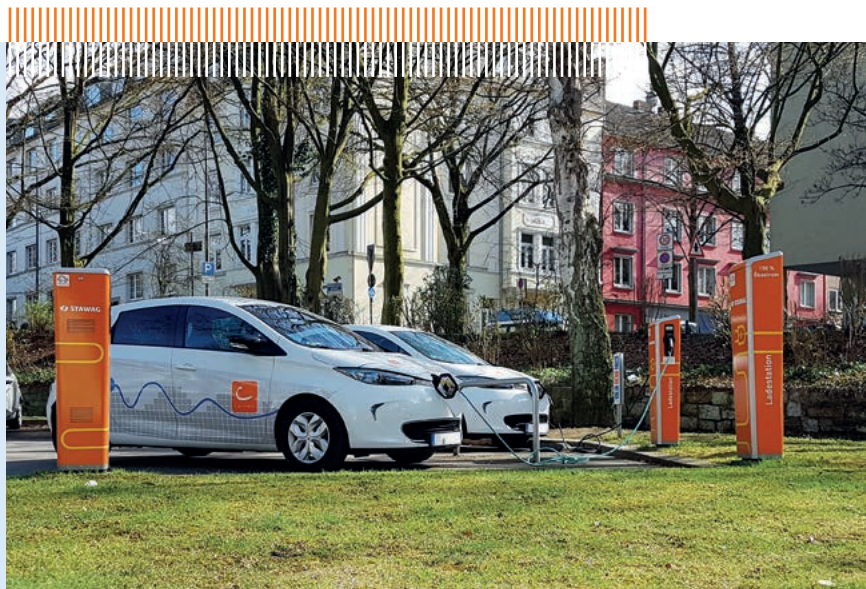
Abbildung 19: Umweltspur/Busspur für E-Fahrzeuge frei in Düsseldorf

Berücksichtigung des CsgG bei Umsetzung des EmoG

Das im CsgG definierte Kriterium einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen, unterstützt zugleich die Zielsetzung des EmoG. Mit den Bevorrechtigungen aus beiden Gesetzen wird das Mobilitätsangebot in Hinblick auf klimaschonende Mobilität deutlich erweitert, elektrisch angetriebene Carsharingfahrzeuge können die EmoG-Bevorrechtigungen mitnutzen. Daher ist es für Sie als Kommune sinnvoll, das CsgG bei der Umsetzung des EmoG mitzuberücksichtigen.

Vorteile, die sich addieren. In der Kombination liegt die Stärke, beispielsweise bei der strategisch sinnvollen Aufteilung von Flächen für Elektrofahrzeuge wie auch für Carsharingfahrzeuge und der Integration dieser Flächen in das bestehende Mobilitätsangebot. Diese Umsicht kommt der Konzipierung der kommunalen Ladeinfrastruktur zugute und unterstützt so wiederum die Nutzung von Elektrofahrzeugen. Zudem rückt die Nutzungserlaubnis öffentlicher Flächen das Carsharing mehr in die Öffentlichkeit und macht es auch für Nicht-Nutzer sichtbar. Darüber hinaus kann es die Möglichkeit bieten, Carsharinganbieter überhaupt erst in ihre Stadt zu holen, nämlich dann, wenn Sie besonders attraktive Stellplätze zur Verfügung stellen.

Mehr in den Mittelpunkt. Durch das CsgG soll das Mobilitätsangebot des Carsharings von privaten Flächen auf öffentliche Flächen und damit näher an verkehrstechnisch zentrale Standorte – z. B. an geplante Mobilstationen – gerückt werden. Durch bessere Zugänglichkeit wird die Attraktivität gesteigert und der Ausbau der Ladeinfrastruktur gefördert. Das untere Foto zeigt Elektrofahrzeuge einer stationsbasierten Carsharingflotte in Aachen an einer Carsharingstation mit Ladesäulen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW empfiehlt, neben dem Carsharing auch weitere Mobilitätsangebote zu berücksichtigen und diese in Mobilstationen zusammenzuführen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat ein entsprechendes Handbuch dazu herausgegeben. Dieses finden Sie als Verlinkung im Anhang dieses Wegweisers.



Elektrofahrzeuge in einer stationsbasierten Carsharing-Flotte in Aachen

Zwei Fliegen mit einer Klappe. Die Einfachheit des Ladevorgangs von Elektrofahrzeugen in Carsharingflotten ist abhängig davon, ob sie stationsbasiert oder stationsunabhängig betrieben werden. Bei stationsbasiertem Carsharing können Sie für eine vorteilhafte Ladeinfrastruktur sorgen, die unterschiedliche Nutzergruppen anspricht, indem diese sowohl einen Ladepunkt ausschließlich für Carsharingfahrzeuge vorhält als auch einen, der ausschließlich öffentlich zugänglich ist. So begünstigen Sie den Einsatz von Elektrofahrzeugen in Carsharingflotten durch die sichergestellte Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur, aber auch die öffentliche Ladeinfrastruktur, weil sie nicht von Carsharingfahrzeugen belegt wird. Allerdings führt die geteilte Nutzung einer Ladesäule zu einer immensen Komplexität bei Finanzierung, Betrieb und Nutzung.

Beim stationsunabhängigen Carsharing gelten für Elektrofahrzeuge, die an öffentlicher Ladeinfrastruktur geladen werden, die gleichen Bedingungen fürs Laden und Parken wie für private Fahrzeuge. Betreiber der Ladeinfrastruktur, aber auch Sie als Kommune, können jedoch mit dem Carsharingbetreiber gesonderte Vereinbarungen bezüglich der Nutzung der öffentlichen Ladeparkplätze treffen. Das untere Foto zeigt zwei Elektrofahrzeuge eines stationsunabhängigen Carsharings an einer öffentlichen Ladesäule in Düsseldorf.

Weitere Informationen zu Elektrofahrzeugen in Carsharingflotten bieten das „fact Sheet Nr. 5“ mit dem Titel „Elektrofahrzeuge in Carsharingflotten – Chancen realisieren, Herausforderungen meistern“ sowie der Leitfaden „CarSharingstellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen“ des Bundesverbandes Carsharing (Bundesverband Carsharing 2018).



Elektrofahrzeuge einer stationsunabhängigen Carsharingflotte an einer Ladesäule in Düsseldorf

Das Wichtigste in Kürze

Hier noch einmal zusammengefasst das Fazit der befragten Experten und deren Empfehlungen für Sie in Kurzform:

Das EmoG ist die notwendige Ermächtigungsgrundlage, die Ihnen die Einrichtung von Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge ermöglicht und erleichtert.

Begleiten Sie die Umsetzung der durch das Gesetz ermöglichten Bevorrechtigungen durch eine intensive Kommunikation, um eine reibungslose Realisierung innerhalb der Verwaltung zu gewährleisten, eine größtmögliche Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen und die dahinterstehende Zielsetzung transparent zu machen.

Die Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen mit einem „E“ in der Zeichenfolge im Kennzeichen ist notwendig, damit Elektrofahrzeuge, zum Beispiel für das Personal des Ordnungsamtes als solche erkennbar sind.

Bisher werden vor allem zwei Bevorrechtigungen des EmoGs genutzt: Gebührenbefreiung und Reservierung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge.

Die Umsetzung der Parkbevorrechtigungen bietet sich bevorzugt an, da diese in der Öffentlichkeit sichtbar sind und so unmittelbar positive Anreize für die Elektromobilität sowie für die Nutzer von Elektrofahrzeugen entstehen.

Die Beschilderung und Kennzeichnung der Parkbevorrechtigung für Elektrofahrzeuge ist wichtig, um Parkplätze an Ladesäulen zweckdienlich zu betreiben und Falschparken zu vermeiden. Mit einer durchweg gleichbleibenden Beschilderungsvariante vermeiden Sie Missverständnisse.



Busspur für E-Fahrzeuge
frei in Dortmund

Bei Ladesäulenparkplätzen ist eine zeitliche Einschränkung der Parkzeit und damit der Ladezeit empfehlenswert, um ein Mehr an Ladevorgängen zu ermöglichen.

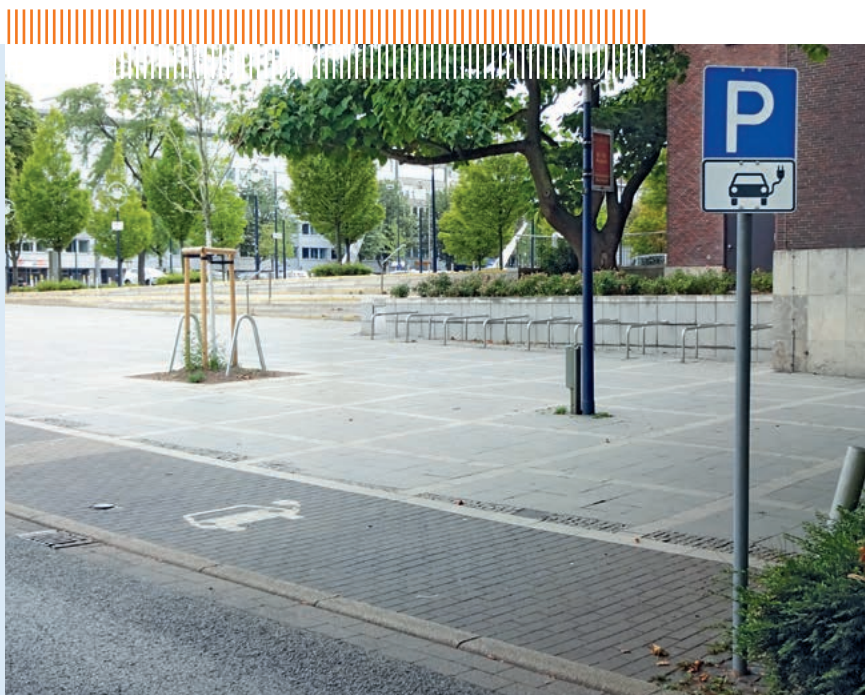
Die Bevorrechtigung der Freigabe von Busspuren kann aufgrund technischer Anforderungen und lokaler Gegebenheiten nicht immer umgesetzt werden. Wo eine Umsetzung stattfand, konnte die Kommune dies für mediale Aufmerksamkeit ihrer Aktivitäten im Bereich Elektromobilität nutzen.

Für Elektrofahrzeuge können auch Durchfahrtsbeschränkungen aufgehoben werden. Damit schaffen Sie in der Innenstadt zum Beispiel neue Anreize für den Anlieferverkehr, verstärkt auf Elektrofahrzeuge umzustellen.

Durch das CsgG haben Sie die Möglichkeit, auch Carsharingfahrzeugen Bevorrechtigungen im Straßenraum einzuräumen. Das CsgG bietet finale Rechtssicherheit bei der Zuteilung von Flächen mittels Sonderregelung für den Carsharingbetrieb, um diesen näher an Verkehrsknotenpunkte und in die Öffentlichkeit zu rücken.

Für stationsunabhängige Carsharingfahrzeuge sind gesonderte Regelungen für die Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur sinnvoll, um zu lange Belegungszeiten zu vermeiden.

Das EmoG mit seinen Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge ermöglicht Ihnen, Anreize für Elektromobilität zu schaffen. Mittels des CsgG können Sie den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Carsharing unterstützen. Es ist daher empfehlenswert, bei Umsetzung des EmoG auch auf das CsgG zu achten.



Gesonderter Parkplatz
nur für E-Fahrzeuge in
Dortmund

ElektroMobilität NRW

ElektroMobilität NRW ist die Dachmarke des NRW-Wirtschaftsministeriums unter der sämtliche Aktivitäten des Landes Nordrhein-Westfalen in Sachen Elektromobilität gebündelt werden. Unter diesem Dach arbeiten das Kompetenzzentrum ElektroMobilität NRW und die EnergieAgentur.NRW im Auftrag des Wirtschaftsministeriums an der Fortentwicklung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen.

www.elektromobilitaet.nrw

ElektroMobilität NRW



Kompetenzzentrum
ElektroMobilität NRW

EnergieAgentur.NRW 



Fahrzeuge im Tank-
bzw. Ladevorgang

Anhang

Hinweis: Berichterstattung 2018

Das EmoG beinhaltet im § 7 eine Verpflichtung zur Berichterstattung des Gesetzes in einem Turnus von drei Jahren, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam veröffentlichen. Mit der Berichterstattung sollen Erkenntnisse zur weiteren Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere der Fortschreibung der Umweltkriterien, gewonnen werden. Im Fokus des Berichts stehen die Beschaffenheit, die Ausrüstung und der Betrieb elektrisch betriebener Fahrzeuge, das Ladeverhalten solcher Fahrzeuge und die Entwicklung der Ladeinfrastruktur.

Die erste Berichterstattung wurde am 13.07.2018 auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht (s. unten). Sie gibt Verbesserungs- und Anpassungsbedarf in folgenden Punkten an:

- ▶ Hybridelektrofahrzeuge weiterhin einschließen, unter Erhöhung des Kriteriums der elektrischen Reichweite
- ▶ weitere Fahrzeugklassen einschließen
- ▶ Halter verstärkt zur Möglichkeit des E-Kennzeichens informieren
- ▶ Plakettenlösung für Leichtkraftfahrzeuge anbieten
- ▶ den Kommunen flächige Bodenmarkierung der Parkflächen für Elektrofahrzeuge empfehlen
- ▶ Beschilderung der Parkgebührenbefreiung vereinfachen
- ▶ Notwendigkeit zur Verlängerung der Geltungsdauer des EmoG in der nächsten Berichterstattung prüfen

Der Bericht kann hier abgerufen werden: www.bmvi.de (www.bit.ly/35ZKevj)



Berichterstattung 2018 zum EmoG (BMVI 2018)

Teilnehmer der Expertengruppe

Name	Position/Abteilung	Stadt/Unternehmen
Andreas Allebrod	Geschäftsführer	eShare.one GmbH
Hans-Jürgen Badziura	Fachdienst Umweltschutz und Freiraum	Lüdenscheid
Ulrike Badziura	Klimaschutzbeauftragte	Iserlohn
Axel Costard	Referent des Oberbürgermeisters	Aachen
Thomas Dobrick	Umweltamt	Essen
Dominik Eichbaum	Wirtschaftsförderung	Siegen
Jens Hecker	Klimaschutzbeauftragter	Langenfeld
Thomas Großheinrich	Amt für Verkehrsmanagement	Düsseldorf
Simon Jänig	Mobilitätsmanagement	Solingen
Martina Kürten	Ressort Straßen und Verkehr	Wuppertal
Ulrike Marx	Koordinierungsstelle Klimaschutz	Mülheim an der Ruhr
Laetitia Müller	Klimaschutzbeauftragte	Herford
Kurt Pommerenke	Wirtschaftsförderung	Dortmund
Margit Roth	Umweltamt	Düsseldorf
Klaas Rudy	Umweltschutz	Gladbeck
Günter Thomas	Klimaschutzmanager	Dülmen
Gregor Waluga	Fachreferent Mobilität	Köln
Marc Weider	Programmmanager Elektromobilität	NOW GmbH
Volker Weißhuhn	Geschäftsführer	Mülheimer Energiedienstleister medl
Kai Sporckmann	Referent, Referat VII.3	Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW

Quellen

- ▶ Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz/ EmoG):
www.gesetze-im-internet.de (www.bit.ly/34Hdrev)
- ▶ 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften:
www.bundesrat.de (www.bit.ly/2DDhtIU)
- ▶ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Drucksache 255/15:
www.bundesrat.de (www.bit.ly/37ZqObJ)
- ▶ Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz/ CsgG):
www.gesetze-im-internet.de (www.bit.ly/2P3UDzn)
- ▶ Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), §18a Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing:
recht.nrw.de (www.bit.ly/20EvPyN)
- ▶ Landeshauptstadt Düsseldorf (2019): Auf Prinz-Georg-Straße und Merowingerstraße wurden Umwelts Spuren eingerichtet,
www.duesseldorf.de (www.bit.ly/2ODXikq)
- ▶ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) (2019a): Klimaschutz in Zahlen: Sektorenziele 2030:
www.bmu.de (www.bit.ly/20Guaca)
- ▶ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) (2019b): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050.
www.bundesregierung.de (www.bit.ly/34G9Zk1)
- ▶ Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) (2019): Zufahrtsbevorrechtigung für Lieferverkehr – die Anwendung des EmoG in Essen.
www.starterset-elektromobilität.de (www.bit.ly/381GQIN)

Zusätzliche Informationen

- ▶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)(2018): Elektromobilitätsgesetz - Berichterstattung 2018
www.bmvi.de (www.bit.ly/34HTbJz)
- ▶ Bundesverband Carsharing (bcs) (2018): CarSharing fact sheet Nr. 5. Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten – Chancen realisieren, Herausforderungen meistern.
carsharing.de (www.bit.ly/2Le4x0q)
- ▶ Bundesverband Carsharing (bcs) (2018): Aktuelle Zahlen und Daten zum CarSharing in Deutschland.
carsharing.de (www.bit.ly/2DAipgW)
- ▶ Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen.
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de (www.bit.ly/2Y6bnKs)
- ▶ Bundesverband Carsharing (bcs) (2019): CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen CarSharing-Förderung.
carsharing.de (www.bit.ly/34DGgsg)

Impressum

EnergieAgentur.NRW GmbH
Roßstraße 92
40476 Düsseldorf

Telefon: 0211/837 1930
hotline@energieagentur.nrw
www.energieagentur.nrw

© EnergieAgentur.NRW GmbH/EA593

Gestaltung

www.designlevel2.de

Stand

12/2019

Ansprechpartner

Johannes Thelen
Projektkoordinator
Emissionsfreie Innenstadt

0211/866 42 326
thelen@energieagentur.nrw

Bildnachweis

Abbildung 1: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
Abbildung 3: Plakette: 50. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
Abbildung 4: BMVI 2018
Abbildung 7: Stadt Herford
Abbildung 10: Stadt Herford
Abbildung 11: Stadt Iserlohn

Die EnergieAgentur.NRW GmbH verwendet in ihren Veröffentlichungen allein aus Gründen der Lesbarkeit die männliche Form von Substantiven; diese impliziert jedoch stets auch die weibliche Form. Eine Nutzung von Inhalten – auch nur in Teilen – bedarf der schriftlichen Zustimmung.



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen

