1 Zusammenfassung

Das folgende Kapitel gibt – einleitend zum kommunalen Elektromobilitätskonzept – eine Übersicht zu den wesentlichen Punkten. Weitere Details sind in den entsprechenden Kapiteln des Dokumentes zu finden. Erklärungen, die zum Verständnis beitragen, eine detaillierte Beschreibung der Methodik sowie eine genaue Ergebnisdarstellung können der umfangreichen Studie „Kommunales Elektromobilitätskonzept für die Gemeinde Teningen“ entnommen werden.

1.1 Ziele und Prüfauftrag

Bei der Erstellung eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist es entscheidend, dass das Konzept gemäß den Potenzialen und Charakteristiken der Kommune entwickelt wird.

Entsprechend der von der Gemeinde Teningen vorgegebenen Aufgabenstellung soll das hier vorgelegte Elektromobilitätskonzept die Kommune dabei unterstützen, das Thema Elektromobilität in Zukunft weiter auszubauen und verstärkt anzugehen. Dazu sollen im Rahmen der Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes konkrete Maßnahmen definiert werden, welche zukünftig zu einer spürbaren Reduktion des Verkehrs und einer verstärkten Verbreitung der Elektromobilität vor Ort führen, um auf diese Weise die Gemeinde zukunftsgerecht weiterzuentwickeln und eine Senkung der gesundheits- und umweltschädlichen Verkehrsemissionen zu erreichen.

Im Fokus des Konzeptes stehen insbesondere die Bereiche öffentliche Ladeinfrastruktur, kommunaler Fuhrpark und E-Carsharing. Ferner soll der Wissensaufbau und -transfer zum Thema Elektromobilität innerhalb der kommunalen Verwaltung sowie auch bei den lokalen Akteuren und Stakeholdern vor Ort eine wichtige Rolle bei der Konzepterstellung einnehmen.

Die Laufzeit des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Bescheid vom 05.06.2019 bewilligten Projekts endet am 30.11.2020.

1.2 Potenzialanalyse

Für die Reduktion der Emissionen im Verkehrsbereich werden in der Kommune die Potenziale vor allem beim Aufbau von Ladeinfrastruktur, der Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf alternative Antriebe und der Umgestaltung der Verkehrssysteme gesehen. Dadurch kann die Elektromobilität sichtbar in der Kommune integriert, der Vorbildfunktion der Kommune nachgekommen und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden.

Um den zukünftigen **Ladesäulenbedarf** abschätzen zu können, wurde im Rahmen der Potenzialanalyse zunächst die erwartete Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen bis zum Jahr 2030 in Deutschland in verschiedenen Szenarien ermittelt und auf die Gemeinde Teningen heruntergebrochen. Da es sich bei Elektrofahrzeugen um eine innovative Technologie handelt, ist es nicht ausreichend, historische Daten und Statistiken zu extrapolieren, um die mögliche zukünftige Entwicklung abzuschätzen. Der politisch gewollte Markthochlauf der Elektromobilität ist zudem abhängig von den zukünftigen Rahmenbedingungen und daher mit großen Unsicherheiten behaftet. Aus diesem Grund wurden drei Szenarien („Hoch“, „Mittel“ und „Niedrig“) erstellt und daraus der jeweilige Bedarf an Ladesäulen abgeleitet.

Für das mittlere Szenario ergibt sich für die Gemeinde Teningen ein Bedarf ca. 33 öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Jahr 2030. Es wird die Annahme getroffen, dass pro Ladesäule zwei Ladepunkte vorhanden sind, sodass überschlägig 16 bis 17 Ladesäulen im Jahr 2030 installiert werden müssten, um den öffentlichen Ladebedarf decken zu können.

Zunächst sollten die Standorte an den Bahnhöfen und dem Ortskern in Teningen priorisiert mit Ladesäulen ausgestattet werden. Ebenso sollte beim Edeka-Supermarktparkplatz ein Ladeinfrastrukturaufbau stattfinden, wenn auch hier der Betreiber für den Ausbau verantwortlich ist. Bis zum Jahr 2025 eignen sich vorrangig die Sport- und Veranstaltungshallen mit den zugehörigen Parkplätzen für die bedarfsgerechte Errichtung von Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus sollte bis zum Jahr 2030 die Nachverdichtung an den Bahnhöfen und die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Ortskern von Nimburg erfolgen.

Bei der **kommunalen Flotte** scheitert eine Umstellung der Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge auf elektrische Antriebe derzeit meist eher an wirtschaftlichen Hemmnissen, mangelnder Erfahrung sowie Zurückhaltung und nicht an der Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge. Wirft man in Teningen allerdings einen Blick auf die Fahrzeugflotte, dann zeigt sich deutlich, dass diese Hemmnisse in der Gemeinde Teningen nicht zutreffen. Die Kommune ist sehr bestrebt gerade die eingesetzten Personenkraftwagen zu elektrifizieren. Fünf der sieben Pkw sind bereits rein elektrisch unterwegs. Das entspricht einem Anteil von über zehn Prozent bezogen auf die betrachtete kommunale Flotte. Die Analyse der Fahrzeuge ergab, dass die durchschnittlich zurückgelegten Strecken der kommunalen Fahrzeuge in der Regel von Elektrofahrzeugen problemlos gemeistert werden können. Auch die längsten mit einem Fahrzeug zurückgelegten Strecken belaufen sich größtenteils auf unter 100 Kilometer. Falls es in der Flotte Fahrzeuge gibt, die nicht eins zu eins durch E-Fahrzeuge ersetzt werden können, weil sie nur gelegentlich für sehr lange Strecken gebraucht werden (beispielsweise BMW 520d mit längster zurückgelegter Strecke von 500 km), sollte überprüft werden, ob diese Strecken nicht doch per Bahn oder Mietwagen zurückgelegt werden können und das Fahrzeug dann durch ein E-Fahrzeug ersetzt werden kann. Alternativ könnte für längere Strecken eine Zwischenladung des elektrischen Fahrzeugs eingeplant werden.

Ein großes Emissionsreduktionspotenzial der betriebsbedingten Emissionen besteht im nächsten Schritt vor allem bei den leichten Nutzfahrzeugen. Gerade bei den Transportern gibt es bereits zahlreiche marktverfügbare E-Modelle. Selbstverständlich beinhaltet die Elektrifizierungsempfehlung nicht die Fahrzeuge, die erst kürzlich angeschafft wurden. Allerdings sollte im Rahmen eines anstehenden Fahrzeugwechsels unbedingt eine elektrische Alternative in Betracht gezogen werden. Um darüber hinaus die CO₂-Bilanz der Fahrzeuge zu verbessern, sollten idealerweise erneuerbare Energien zur Deckung des Ladebedarfs integriert werden. Da die kommunalen Liegenschaften bereits mit Ökostrom versorgt werden, sollte dies allerdings keine Herausforderung darstellen.

Die durchgeführten Kostenanalysen verdeutlichen zudem, dass durch eine Elektrifizierung auch finanzielle Einsparpotenziale erzielt werden können. Meist ist eine wirtschaftliche Umstellung, aufgrund der gegenwärtig noch hohen Anschaffungspreise und der teilweise sehr geringen Jahreslaufleistung der Fahrzeuge, aktuell allerdings nur mithilfe einer Förderung möglich.

Kompliziert wird ein derzeitiger Ersatz der Fahrzeuge, wenn Spezialanforderungen (z. B. Allradantrieb, Anhängerkupplung, Geländetauglichkeit) an die Fahrzeuge gestellt werden. Voraussetzung für eine Elektrifizierung sind serienmäßig marktverfügbare Elektromodelle, die allerdings gerade bei den Sonderfahrzeugen im Moment erst in der Erprobung sind oder noch gar nicht zur Verfügung stehen. Dadurch ist ein kurz- bis mittelfristiger Ersatz in diesen Fahrzeugklassen momentan noch schwierig.

Je nach Finanzlage und Entscheidung der Gremien sollte die Kommune aber durchaus in der Lage sein, einen Großteil der Fahrzeuge bis zum Jahr 2030 zu elektrifizieren. Allerdings muss bei der wachsenden Elektrifizierung der Flotte beachtet werden, dass diese einen

zunehmenden Bedarf an Lademöglichkeiten zur Folge hat. Aufgrund der meist langen Standzeiten sind hierzu aber vergleichsweise geringe Anschlussleistungen erforderlich. Dennoch muss der Aufbau mit dem Netzbetreiber abgestimmt werden. Ein geeignetes Lademanagement sowie eine unterstützende Versorgung aus selbsterzeugtem Strom mit einer entsprechenden Speicherung können dazu beitragen, das Netz zu entlasten und gegebenenfalls teure Nachrüstungen zu verhindern.

Der Modal Split wird gegenwärtig sehr stark durch den motorisierten Individualverkehr dominiert. Um die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs zu reduzieren, spielt daher neben der individuellen (Elektro-)Mobilität auch die **Umgestaltung der Verkehrssysteme** eine wichtige Rolle. Eine konkrete Potenzialabschätzung im Mobilitätssektor ist allerdings schwierig. Bei der vorliegenden Struktur ist es allein aus Kostengründen kaum möglich, den ÖPNV bzw. den Zeittakt wesentlich auszubauen. Daher liegen die Chancen in der Gemeinde Teningen vor allem in einer besseren Integration der Verkehrssysteme. Schlagworte sind dabei Optimierung des bestehenden E-Carsharings, Mobilitätsstationen bzw. Mobilitätshubs, speziell angepasste Mitfahrdienste, Bürgerbusse sowie eine verstärkte Umstellung auf alternative Antriebe. Ein weiterer Aspekt ist die Radinfrastruktur. Bedingt durch die Corona-Krise ist die Bedeutung des Radverkehrs gestiegen. Sofern eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung steht, ist anzunehmen, dass mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes, auch der Nutzungsradius sowie die Nutzungsfrequenz in der täglichen Anwendung steigen werden. Hier ist nicht das touristische Angebot, das bereits vielfach sehr gut ausgebaut ist, sondern die alltagstaugliche Verknüpfung der wesentlichen Punkte in den Fokus zu rücken. Da das Auto für viele Menschen, aufgrund der dadurch vorhandenen Unabhängigkeit und „Sicherheit“ in Zeiten der Corona-Krise, nicht mehr aus dem Alltag wegzudenken ist, wird eine Stärkung alternativer Möglichkeiten umso schwieriger. Sofern die Bemühungen das entsprechende Umfeld zu generieren allerdings Erfolg haben, kann davon ausgegangen werden, dass in den kommenden Jahren die „Sharing Mobility“ zunehmen wird.

1.3 (Elektromobilitäts-)Maßnahmen

Wie die Ergebnisse der Treibhausgasbilanz im Verkehrssektor der Gemeinde Teningen zeigen, müssen bei den Bemühungen um die Minderungen der Emissionen in der Kommune vor allem die Bürgerinnen und Bürger adressiert werden. Nur dadurch kann es gelingen, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor, die größtenteils auf den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen sind, zu senken.

Hier sind die direkten Einflussmöglichkeiten der Kommune teilweise sehr begrenzt. Neben Maßnahmen, welche die Umstellung auf Elektrofahrzeuge unterstützen (z. B. Aufbau von Ladeinfrastruktur) oder Maßnahmen, die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr fördern (beispielsweise Attraktivierung der Fahrradnutzung), bleiben eigentlich nur bewussteinbildende Maßnahmen, Beratungsangebote und eine konkrete Unterstützung.

Entsprechende Handlungsoptionen sind im Maßnahmenkatalog zusammengefasst, welcher in die nachfolgend aufgeführten fünf Bereiche gegliedert wurde.

1. Elektrofahrzeuge & Laden

Dieser Maßnahmenbereich bezieht sich vor allem auf die öffentlichen Bereiche und richtet sich insbesondere an die privaten Akteure. Mit der Unterstützung durch die Kommune sollen entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden, um die Elektromobilität innerhalb der Kommune voranzutreiben. Eine Senkung der Verkehrsemissionen kann nur erfolgen, wenn eine entsprechende Anzahl an Fahrzeugen stillgelegt oder durch

emissionsarme Antriebe ersetzt wird. Diese Umstellung kann beispielsweise durch die Bereitstellung öffentlichen Raums für Ladeinfrastruktur, der Festlegung bestimmter Vorgaben im Neubau oder der Schaffung von Privilegien unterstützt werden.

2. Alternative Mobilität

Neben der Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs bietet auch die Stärkung der alternativen Mobilität (öffentlicher Nahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr sowie Sharing-Angebote und Mitfahrzentralen) die Möglichkeit die Umwelt- und Lebensqualität in Kommunen zu verbessern. Daher kommt neben dem Austausch von Fahrzeugen auch der Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle zu. Hier sollte beispielsweise der Umstieg auf den ÖPNV gefördert werden. Wie Statistiken zeigen, ist die größte Akzeptanz der Elektromobilität derzeit im Zweiradbereich zu erkennen. Auch durch die Corona-Krise ist die Bedeutung des Radverkehrs gestiegen, weshalb neben dem ÖPNV auch die Fahrradnutzung weiter attraktiviert werden sollte.

3. Vorbildfunktion

Damit eine entsprechende Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger erreicht wird, ist es wichtig, dass die Kommune selbst eine Vorreiterrolle einnimmt und mit gutem Beispiel vorangeht. Gelingen kann dies beispielsweise durch eine weitere Umstellung der kommunalen Flotte oder durch Einnahme der Rolle eines vorbildlichen Arbeitgebers. Auf diese Weise können Multiplikatoreffekte entstehen und positive Signale an die Bevölkerung sowie die kommunalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesendet werden.

4. Information

Bei der Informationsbereitstellung steht vor allem die Öffentlichkeitsarbeit im Vordergrund. Auf diese Weise soll ein entsprechendes Bewusstsein für das Thema Elektromobilität generiert werden.

5. Kooperation

Die Kommune fungieren als „Vermittler“ und „Motivator“ und unterstützt beispielsweise lokale Unternehmen sowie interessierte und engagierte Bürgerinnen und Bürger bei der Gründung von Netzwerk- und Mobilitätsgruppen, welche Lösungen im Themenbereich Elektromobilität erarbeiten, weiterentwickeln und vorantreiben.

Damit die Kommune ein derart ausgerichtetes Maßnahmenpaket überhaupt glaubhaft vermitteln kann, muss die Verwaltung selbst ein Beispiel geben. Dazu gehört zunächst die weitere Umstellung des eigenen Fuhrparks und der Arbeitsgeräte auf emissionsarme Antriebe. Auch der Nachweis und das Vermitteln der eigenen Anstrengungen bzw. Projekte sind wesentliche Faktoren.

Die im Maßnahmenkatalog angeführten Maßnahmen sind als Optionen zu verstehen und sollten gemäß der eigenen personellen wie finanziellen Möglichkeiten in Angriff genommen werden. Eine gewisse Richtschnur ergibt sich dabei aus den in Kapitel 1.4 aufgeführten Handlungsempfehlungen sowie der vorgenommenen Priorisierung der Gemeinde Teningen, welche Abbildung 1-1 entnommen werden kann. Dabei wurden die Maßnahmen entsprechend der vergebenen Priorität¹ sowie des abgeschätzten Umsetzungszeitraums² geclustert.

¹ Priorität: „0“ absolut nicht vorrangig und „5“ sollte sofort in Angriff genommen werden (prioritär)

² Umsetzungszeitraum: kurzfristig: Realisierung < 2 Jahre | mittelfristig: Realisierung in 3 – 5 Jahren | langfristig: Realisierung > 5 Jahre

Priorität				Umsetzungszeitraum
5	<ul style="list-style-type: none"> • Aufzeigen vorhandener Ladeinfrastruktur (1.3) • Optimierung des bestehenden E-Car-sharing-Angebots (2.1) • Einführung weiterer Dienstfahräder / Pedelecs (3.4) • Lademöglichkeiten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen (3.6) • Stromversorgung aus erneuerbaren Energien für E-Fahrzeuge (3.7) • Verbrauchsdokumentation Fuhrparkmanagement einführen (3.8) • Kommunale Öffentlichkeitsarbeit (4.1) • Selber tun und bekanntmachen (4.2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Elektromobilität im Neubau und bei der Quartiersentwicklung berücksichtigen (1.4) • Attraktivierung des ÖPNV (2.3) • Weitere Umstellung des Fuhrparks auf emissionsarme Antriebe bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (3.1) 		
4	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Aufbau (halb-)öffentlicher Ladestationen (1.1) • Umsetzung Aufbau Lade- und Abstellmöglichkeiten für E-Bikes (1.2) • Weitere Umstellung der Arbeitsgeräte (3.3) • Weitere Lademöglichkeiten für kommunale E-Flotte errichten (3.5) • Mitarbeiterangebote ermöglichen (3.9) • Ansprache der Unternehmen zur Umsetzung von Elektromobilitätsmaßnahmen (4.3) • Testangebote mit Elektrofahrzeugen ermöglichen (5.1) • Beschaffungsk Kooperationen mit anderen Kommunen (5.7) 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiierung ehrenamtlich getragener Mobilitätsangebote (2.4) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umstellung des ÖPNV auf emissionsarme Antriebe (2.8) • Umstellung des Fuhrparks auf emissionsarme Antriebe bei Sonderfahrzeuge (3.2) 	
3	<ul style="list-style-type: none"> • Informationsmaterial Mobilität bereitstellen (4.4) • Feedbackformular einrichten (4.6) • Gründung eines Unternehmensnetzwerks Elektromobilität (5.4) • Unterstützung bei der Veranstaltung von Elektromobilitätsaktivitäten (5.5) 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung Fahrradnutzung (2.2) • Park + Ride-Flächen ausbauen bzw. Park + Mitnahme-Flächen einrichten (2.7) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau von Mobilitätsstationen bzw. zentralen Mobilitätshubs (2.5) • Rahmenbedingungen und Zukunftsfähigkeit schaffen (3.10) 	
2	<ul style="list-style-type: none"> • Werbung für nicht-motorisierten Individualverkehr und alternative Mobilität (Imagekampagne) (4.5) • Wettbewerb für emissionsarme Mobilität (5.6) 			
1	<ul style="list-style-type: none"> • Privilegien für Elektrofahrzeuge einführen (1.5) • Fördertopf der Gemeinde für Elektromobilitätslösungen (1.6) • Einführung einer Mitfahrzentrale (2.6) • Etablierung einer (Elektro-)Mobilitätsgruppe (5.2) • Benennung von (Elektro-)Mobilitätspaten (5.3) 			
0		<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer Mobilitätskarte für alle Mobilitätsangebote (2.9) 		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	

Abbildung 1-1: Maßnahmenübersicht Umsetzungszeitraum vs. Priorität

1.4 Handlungsempfehlungen

Wie die CO₂-Bilanz des Verkehrsbereichs belegt, hat der motorisierte Individualverkehr einen wesentlichen Anteil an den Treibhausgasemissionen und stellt innerhalb der Kommune einen Emissionsschwerpunkt im Verkehrsbereich dar. Die Gemeinde Teningen ist daher für eine wirksame Reduktion der Emissionen neben den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unter anderem auf die Kooperation mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen im Einzugskreis der Kommune angewiesen. Um hier eine entsprechende Atmosphäre „pro E-Mobilität“ bei allen Beteiligten zu erzeugen, sind prinzipiell drei Phasen zu durchlaufen beziehungsweise zu unterstützen:

1. Bewusstseinsbildung:

Die Bedeutung der Themen und die Notwendigkeit des individuellen Handelns müssen klar werden.

2. Beratung:

Wenn die Akteure für ein entsprechendes Handeln sensibilisiert sind, stellen sich häufig viele konkrete Fragen. Damit das Interesse nicht wieder zurückgeht, ist hier ein entsprechendes Beratungsangebot vorzuhalten.

3. Unterstützung bei der Umsetzung:

Ist die Entscheidung für ein konkretes Projekt gefallen, gilt es, entsprechende Hürden bei der Durchführung zu vermeiden. Dies können beispielweise eine politische Unterstützung, Informationen zu den unterschiedlichen privaten Lademöglichkeiten oder eine Datenbank mit zertifizierten Elektrofachkräften sein.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass gerade die Maßnahmen in den Bereichen Information und Kooperation ein engagiertes Auftreten und zumindest in der Anfangsphase ein hohes Maß an Organisations- und Überzeugungsarbeit verlangen. Daher sind die erforderlichen Tätigkeiten mit hohem Engagement in Angriff zu nehmen.

Eine systematische und koordinierte Öffentlichkeitsarbeit könnte in diesem Zusammenhang ein Lösungsansatz sein, um ein gemeinschaftliches „Wir-Gefühl“ bei allen relevanten Aktivitäten zu kreieren und dazu beitragen, die Identifikation des einzelnen Bürgers / Unternehmens mit seiner Kommune in diesem Sinne zu stärken.

Wichtig ist es dabei auch, die umgesetzten oder geplanten Aktivitäten mindestens in Form eines Jahresberichts aufzuzeigen und dabei auf die weiteren Entwicklungen einzugehen. Die Dokumente sind so aufzubereiten, dass sie in den Gremien zur Kenntnis genommen werden. Sie können sowohl als Nachweis für den Erfolg durchgeführter Maßnahmen als auch als Maßstab für die Durchführung weiterer Maßnahmen genutzt werden.

Das Thema Elektromobilität ist in der kommunalen Verwaltung als permanent zu berücksichtigendes Themenfeld zu verankern. Hierzu müssen die entsprechenden Verantwortlichkeiten festgelegt und die notwendigen Freiräume geschaffen werden. Dafür sollte eine Gruppe aus Mitgliedern der Verwaltungen gegründet werden, die sich regelmäßig trifft und auch ein jährliches Arbeitsprogramm festlegt. Zudem könnte eine weitere Unterstützung durch Engagement aus der Bevölkerung in organisierter und kontinuierlicher Form einer (Elektro-)Mobilitätsgruppe erfolgen. Auf diese Weise könnte zusammen mit der Verwaltung an verschiedenen (Elektro-)Mobilitätsthemen gearbeitet werden. Zu nennen sind hier beispielweise die Vorbereitung von Veranstaltungen, die Begleitung von Projekten oder die Entwicklung von Informationsmaterial.

Darüber hinaus ist es empfehlenswert, Engagement seitens der Gemeinderäte und auch privates Engagement in der Kommune z. B. in Form eines „Elektromobilitätsbeirates“ in den

Prozess mit einzubinden. Dieser könnte alternativ oder als Ergänzung zur (Elektro-)Mobilitätsgruppe gesehen werden. Dieses Gremium darf nicht nur beratend tätig sein, sondern sollte sich aktiv an der konkreten Maßnahmenumsetzung beteiligen. Ein erster Schritt wäre die bereits erwähnte jährliche Festlegung des Arbeitsprogramms in Kooperation mit Vertretern der Kommune. Dabei sollte auch abgestimmt werden, bei welchen Maßnahmen der Elektromobilitätsbeirat die Umsetzung anstößt und die Durchführung unterstützt oder diese auch ganz übernimmt. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Verantwortlichkeiten – zumindest mittelfristig – ist die Anpassung des Maßnahmenkatalogs.³

Um das Thema Elektromobilität in der Kommune zu stärken, sind sowohl die Vorbildfunktion der Kommune beispielweise durch eine weitere Umstellung des Fuhrparks auf modernere, nachhaltigere und emissionsärmere Techniken sowie die Bereitstellung von (kostenlosen) Lademöglichkeiten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch die Schaffung der Rahmenbedingungen, wie etwa durch den Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur, wichtige Parameter. Um zudem die Emissionen in der Kommune zu senken, bedarf es, neben dem Engagement der Kommune sowie der konkreten Investitionen der Bürgerinnen und Bürger in alternative Antriebe, vor allem einer grundsätzlichen Änderung des Mobilitätsverhaltens. Daher sollten unbedingt auch Maßnahmen in Angriff genommen werden, die alternative Mobilität wie ÖPNV und Radverkehr unterstützen oder eine Ergänzung für diese darstellen (beispielweise Optimierung Carsharing). Nur durch eine erfolgreiche Kombination verschiedener Lösungen und deren einfache Nutzungsmöglichkeit kann es gelingen, einen Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger und damit eine Alternative zum eigenen Auto zu schaffen. Wichtig ist es zudem die Unternehmen im Einzugsbereich der Kommune in die „elektromobile“ Entwicklung einzubeziehen, da diese beispielweise bei der Stärkung eines alternativen Mobilitätsverhaltens eine wichtige Schlüsselrolle einnehmen können.

Darüber hinaus kann sich auch ein Austausch zwischen (Nachbar-)Kommunen, nicht nur auf Leitungsebene, sondern auch auf Fachebene, als äußerst hilfreich erweisen. Über diese Kooperationen lassen sich gute Beispiele ausfindig machen und multiplizieren und es können neue, originelle Ideen in die eigenen Arbeiten einfließen. Gute Möglichkeiten für einen solchen Austausch stellen Netzwerke, Arbeitstreffen oder auch Konferenzen dar. Die Umsetzung des Elektromobilitätskonzeptes könnte daher auch als Gemeinschaftsaufgabe, beispielweise durch eine Beschaffungs Kooperation mit anderen Kommunen, wahrgenommen werden.

³ Der Maßnahmenkatalog, inklusive der individuellen Maßnahmenbeschreibung, stellt eine Momentaufnahme über aktuell als empfehlenswert einzustufende Maßnahmen dar. Die Aktualität, Prioritäten und die thematische Ausrichtung des Maßnahmenkataloges sind regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls entsprechend anzupassen.