

Stadt Hamm

Beschlussvorlage der Verwaltung

		Stadtamt	Vorlage-Nr.
		61	0674/22
Beschlussvorschriften § 41 GO NRW		Datum 03.06.2022	
Beschlussorgan Rat	Sitzungstermin 21.06.2022 16:00	Ergebnis	Genehmigungsvermerk I, gez. OB Herter
Beratungsfolge Ausschuss für Personal und Verwaltungsmodernisierung Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit Hauptausschuss	Sitzungstermin 13.06.2022 17:00 14.06.2022 16:00 14.06.2022 17:00 15.06.2022 16:00 20.06.2022 16:00	Ergebnis	Federführender Dezernent VI, gez. StBR Mentz
Bezeichnung der Vorlage (kurze Inhaltsangabe) Elektromobilitätskonzept Hamm		Beteiligte Dezernenten II, gez. EB u. StK Kreuz V, gez. i.V. StR Mösgen	

Beschlussvorschlag

1. Der Bericht zum Elektromobilitätskonzept wird zur Kenntnis genommen.
2. Das betriebliche Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung wird auf der Basis der gutachterlichen Empfehlungen im Rahmen der Selbstorganisation der Verwaltung umgesetzt. Die dabei gesammelten Erfahrungen werden für die Unternehmensberatung nutzbar gemacht.
3. Zur Förderung von Elektromobilität und Ladeinfrastruktur an Wohn- Arbeits- und Freizeitstandorten wird gemeinsam mit der WFH, der Klimaagentur und den Stadtwerken ein umfassendes Beratungsangebot für Unternehmen, Betreiber und Immobilienwirtschaft aufgebaut.

Finanzielle Auswirkungen

Erläuterungen: Die finanziellen Auswirkungen und Refinanzierungsmöglichkeiten durch Förderprogramme werden im Rahmen der Konkretisierung der Einzelmaßnahmen ermittelt und zum Haushalt angemeldet.

Beteiligung des RPA: Nein

0. Anlass

Für die Erreichung der Klimaziele der Stadt Hamm spielt der Verkehrssektor eine entscheidende Rolle. Der Verkehrsbericht 2010 sowie das Klimaschutzkonzept (2015) haben belegt, dass der Verkehr auch in Hamm für etwa ein Drittel des CO₂-Ausstoßes verantwortlich ist.

Die nachhaltige Reduzierung verkehrsbedingter Treibhausgase kann nicht allein durch den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erreicht werden. Im Verkehrsbericht 2010 wird festgehalten, dass 2/3 der angestrebten Schadstoffreduzierung durch umweltfreundliche Antriebstechnologien erreicht werden müssen. Der Ausbau der Elektromobilität hat daher eine Schlüsselrolle.

Daher hat die Verwaltung das nun vorliegende Elektromobilitätskonzept mit folgenden Schwerpunkten bei der Fa. BAUM-Consult (Hamm) in Auftrag gegeben:

- Ermittlung der Rolle der Stadt bei der Verbreitung der Elektromobilität;
- Exemplarische Förderung der E-Mobilität in Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren in einem Modellquartier (Hammer Osten);
- Förderung des nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements am Beispiel der Stadtverwaltung Hamm.

Mit dieser Vorlage sollen die gewonnenen Erkenntnisse und die Handlungsansätze des Konzeptes vorgestellt werden (1.). Zugleich soll eine Weiterführung der Maßnahmen und eine Übertragung auf das gesamte Stadtgebiet beschlossen werden (2.).

1. Die wesentlichen Inhalte des E-Mobilitätskonzepts

1.1. Konkretisierung der Handlungsfelder für die Stadt Hamm

Zur E-Mobilität gibt es bereits zahlreiche Initiativen und Maßnahmen der Stadt, auf denen das Konzept aufbauen konnte:

- Kostenloses Parken für E-Mobile (2018);
- Aufbau öffentlicher E-Ladestationen in der City und in den Bezirkszentren durch die Stadtwerke Hamm (seit 2015);
- Öffnung des öffentlichen Straßenraums für Ladeangebote Dritter (2022);
- Kontinuierliche Aktivitäten der Wirtschaftsförderung (WFH) zur Förderung der E-Mobilität bei den Hammer Unternehmen;
- Forschungsprojekt E-Mobilität im Lieferverkehr (Hochschule SRH, 2018)
- Beschaffung von E-Fahrzeugen bei der Stadt Hamm für unterschiedliche Einsatzgebiete
- Verankerung des Themas im 'Masterplan Mobilität', der zur Zeit erarbeitet wird.

Ziel der Untersuchung war zunächst die Definition weiterer Aufgaben für die Stadt in Abgrenzung zu den vielen Aktivitäten u.a. der Fahrzeugindustrie und der Stromerzeuger.

Die Gutachter haben hierzu folgendes festgestellt:

- Die Förderung von E-Fahrzeugen erfolgt bereits auf vielfältige Weise durch EU, Bund, Land und durch Angebote der Industrie. Ein sinnvolles kommunales Betätigungsfeld gibt es hier nicht.
- Eine ausreichend vorhandene Ladeinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für die Verbreitung der E-Mobilität. Dabei spielen jedoch die Lademöglichkeiten an den Wohn- und Arbeitsstätten wegen der dortigen Verweildauer eine deutlich größere Rolle als die zumeist nur zum Nachtanken genutzten Säulen im öffentlichen Raum.

- Für die Förderung der Ladeinfrastruktur ergeben sich folgende Handlungsansätze für die Stadt Hamm:
 - Die Grundversorgung mit Ladesäulen sollte durch die Stadt (Stadtwerke) gesichert werden. Weitere Anbieter sollten einen transparenten Zugang zum öffentlichen Raum erhalten.
 - Im Wohnungsbereich ist insbesondere die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur bei Mehrfamilienhäusern schwierig. Hier kann die Stadt sowohl bei der Planung als auch bei der Beratung der Bau- und Immobilienwirtschaft Lösungen anbieten.
 - Gleiches gilt für Arbeits- und Freizeitstätten. Auch hier sind städtische Initiativen und Beratungen gefragt.

Eine kontinuierliche und systematische Beratung von Unternehmen in Mobilitätsfragen durch Stadt und WFH wäre somit eine Kernaufgabe der Stadt.

Im Modellquartier Hammer Osten wurden gemeinsam mit den dortigen Akteuren entsprechende Aktions- und Beratungsformate ausprobiert (s. 1.2.).

Um für diese Beratungstätigkeit konkrete Erfahrungen zu sammeln und machbare Lösungen zu präsentieren, wurde mit dem E-Mobilitätskonzept auch ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung angestoßen (s. 1.3.).

1.2. Elektromobilität im Modellgebiet Hammer Osten

Die modellhafte Förderung der Elektromobilität im Hammer Osten (Wohn- und Gewerbequartiere) sollte dazu dienen, Akteure zu finden und mit ihnen Vorgehensweisen zu entwickeln, mit denen künftig im gesamten Stadtgebiet die E-Mobilität gefördert wird.

Dabei wurden Instrumente erprobt, die sich an unterschiedliche Zielgruppen der Stadtgesellschaft richten:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen am Beispiel des Maximare;
- Elektromobilität im Mietwohnungsbereich am Beispiel des Quartiers 'Stadtor Ost' der Hammer gemeinnützigen Baugesellschaft (HGB);
- Elektromobilität und Betriebliches Mobilitätsmanagement in Gewerbe- und Industriegebieten am Beispiel des Gewerbegebiets Hohefeld;
- Berücksichtigung der Elektromobilität beim Planen und Bauen (Workshop mit Vertretern der Bau- und Immobilienwirtschaft).

Aus diesen Aktivitäten konnten zahlreiche praktische Erkenntnisse für die weitere Arbeit der Stadt Hamm gewonnen werden.

So ist zwar ein großes Interesse bei allen potentiellen Nutzern der E-Mobilität und bei den möglichen Anbietern von privater Ladeinfrastruktur festzustellen; auf der anderen Seite gibt es jedoch auch noch große Informationsdefizite und Vorbehalte.

Für der Verwaltung ergibt sich daraus die Schlussfolgerung, dass die modellhaft erprobten Dialog- und Beratungsformate in einem nächsten Schritt auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt werden sollten.

1.3. Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung

Mit über 3.000 Mitarbeitenden, einem täglichen Volumen von ca. 6.000 Fahrten und Wegen und einem Anteil von ca. 5% am Hammer Innenstadtverkehr spielt die Stadt als Unternehmen eine wesentliche Rolle bei der Nutzung von E-Fahrzeugen und der Implementierung einer nachhaltigen Mobilität in den Hammer Betrieben.

Zudem können die Erfahrungen aus der Verwaltung wichtige Anhaltspunkte liefern für die in Pt. 1.2. beschriebene Beratungstätigkeit.

Im Rahmen des Modellprojekts wurden am Beispiel der beiden Hauptverwaltungsstandorte (Rathaus und Techn. Rathaus) konkrete Handlungsansätze zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität auf Dienst- und Arbeitswegen entwickelt.

Die Mitarbeiterbefragung gab Aufschluss über das Mobilitätsverhalten bei den Wegen zur Arbeit. Demnach sind bereits rd. 40 % der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg umweltfreundlich mit dem Fahrrad (25 %) oder dem ÖPNV (14 %) unterwegs. Der Autoanteil ist mit 55 % zwar immer noch am größten, aber aufgrund der zentralen Lage der Verwaltungsstandorte deutlich geringer als beim Durchschnitt der Hammer Unternehmen (76 %). Hier ist ein großes Potenzial vorhanden, um mit gezielten Angeboten den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg noch weiter zu erhöhen.

Bei der Wohnstandortanalyse hat sich gezeigt, dass ein Großteil der Mitarbeitenden in einer Entfernung von unter 10 km zum Arbeitsort wohnt. Eine solche Entfernung lässt sich insbesondere mit einem E-Bike gut überwinden.

Die größten Hemmnisse für eine noch stärkere Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sind lt. Umfrageergebnis fehlende Radabstellanlagen an den Dienststellen, unattraktive Busverbindungen und die Notwendigkeit, den privaten PKW auch dienstlich zu nutzen.

Neben den Arbeitswegen spielen die Dienstwege eine wichtige Rolle, von denen der allergrößte Teil innerhalb des Stadtgebietes abgewickelt wird.

Abgesehen von kurzen Dienstgängen im Nahbereich sind die städtischen Mitarbeiter dienstlich hauptsächlich mit dem Dienstwagen oder ihrem privaten PKW unterwegs. Das Fahrrad spielt nur eine untergeordnete Rolle, und Dienstfahrten mit dem Bus sind die absolute Ausnahme.

Bei den Dienstwegen ist das Veränderungspotential folglich noch größer als bei den Arbeitswegen.

Mit Hilfe einer Fuhrparkstrukturanalyse wurden Art und Umfang der betrieblichen Fahrzeugnutzung erfasst. Dabei hat sich herausgestellt, dass Wegelänge und Einsatzhäufigkeit der Dienst-PKW eine fast vollständige Umstellung auf E-Fahrzeuge ermöglichen.

Zudem wurde festgestellt, dass die Auslastung und die Verfügbarkeit der einzelnen Fahrzeuge sehr unterschiedlich und oft suboptimal ist. Ein modernes Fuhrparkmanagement mit entsprechenden elektronischen Buchungsmöglichkeiten kann hier Abhilfe schaffen. Auch die Kooperation mit den Carsharing-Anbietern zur Abdeckung von Spitzenlasten wird gutachterlich empfohlen.

Als problematisch stellen die Gutachter die bestehende Unterversorgung der meisten Verwaltungsstandorte mit Diensträdern heraus. Die Beschaffung einer elektrisch betriebenen Dienstrad-Flotte mit elektronischer Buchbarkeit und gut zugänglichen Ausleihstandorten bezeichnen sie als vordringliche Aufgabe.

Als sehr hilfreich hat sich die breite Einbindung von Ideen und Impulsen aus allen mit der betrieblichen Mobilität bei der Stadt befassten Dienststellen und des Personalrats im Rahmen zweier Workshops erwiesen. Hier wurde der Grundstein für eine tragfähigen Struktur zur Weiterführung des Themas gelegt.

2. Weiteres Vorgehen

Das Elektromobilitätskonzept hat die künftigen Aufgaben der Stadt Hamm zur Förderung alternativer Antriebsformen deutlich herausgearbeitet:

- Die Erweiterung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist Aufgabe der Stadtwerke (Grundversorgung) sowie privater Anbieter, die künftig stärker am Markt präsent sein werden. Hier muss die Stadt transparente und unkomplizierte Zugangsvoraussetzungen schaffen (s. auch Vorlage 0469/22).
- Noch bedeutsamer ist die Ladeinfrastruktur im Wohn-, Arbeits- und Freizeitbereich. Hier müssen Stadt, WFH und Stadtwerke das Informations- und Beratungsangebot deutlich ausbauen. Die Klimaagentur ist hier ein wichtiger Anlaufpunkt.

- Die Stadtverwaltung muss in puncto umweltfreundliche Mobilität vorangehen, um Impulse in die Stadtgesellschaft zu geben und ihre Kompetenz für die Beratungstätigkeit zu schärfen.

Der Aufbau der Beratungsangebote wird von der Stadt gemeinsam mit der WFH und den Stadtwerken organisiert. Dabei sollen die Kompetenz und die Kapazitäten der neuen Klima-Agentur umfassend genutzt werden.

Die Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements wird als neue Aufgabe der Selbstorganisation der Verwaltung implementiert.

Zu gegebener Zeit wird die Verwaltung den Gremien über die Fortschritte bei der Umsetzung des Elektromobilitätskonzepts berichten.