Fachgebiet **Integrierte Verkehrsplanung**

Teilvorhaben Analyse Nutzerverhalten und Raumplanung regionale Infrastruktur

DIE GENEHMIGUNG VON LADEINFRA-STRUKTUR FÜR ELEKTROVERKEHR IM ÖFFENTLICHEN RAUM

POLICY-ANALYSE

Technische Universität Berlin

Technische Universität Berlin

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

„IKT-basierte Integration der Elektromobilität in die Netzsysteme der Zukunft“

Projektleitung: Torsten Günter, RWE Effizienz GmbH (Konsortialführer)

Teilprojekt der Technischen Universität Berlin

„Analyse Nutzerverhalten und Raumplanung regionale Infrastruktur“

Projektleitung:
Univ. Prof. Dr. Ing. Christine Ahrend

Analyse der politischen Rahmenbedingungen (AP 5.1, 5.2, 5.3, 5.5)

Projektnummer: 01ME09013

Gefördert durch:

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

IKT
INTEGRATION DER ELEKTROMOBILITÄT IN DIE NETZSYSTEME DER ZUKUNFT

Die politischen Rahmenbedingungen der Genehmigung von Ladeinfrastruktur für Elektroverkehr im öffentlichen Raum

Wissenschaftliche Durchführung
Dr. Oliver Schwedes

Mitarbeit:

Stefanie Kettner

Benjamin Tiedtke

Berlin, Juni 2011

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 3
Tabellenverzeichnis 4
Abkürzungen 4
1 Einleitung 5
1.1 Kontextualisierung 6
1.2 Einordnung und Ziele 9
1.3 Methodik und Ablauf 10
2 Darstellung und Beschreibung des Prozessverlaufs und der Akteurskonstellation 13
2.1 Überblick 14
2.2 Politischer Entscheidungsprozess 16
2.3 Administrativer Umsetzungsprozess 19
2.4 Abfrage letzter Umsetzungsvoraussetzungen durch das EVU 21
2.5 Zusammenfassung 21
3 Akteursbasierte Konfliktanalyse des Prozesses 22
3.1 Aus den Rahmenbedingungen resultierendes Konfliktpotenzial 23
3.2 Konflikte in der Prozessgestaltung 29
3.3 Zusammenfassung der Akteursbeziehungen aus den belegbaren Aussagen der Akteure 39
3.4 Konfliktmodi 41
4 Verbesserungspotenzial und Empfehlungen 46
4.1 Konsequenzen und Verbesserungsvorschläge aus Sicht der Interviewten 47
4.1.1 Verlauf: Rückschau – „hätte“ 47
4.1.2 Voraussetzungen für ein künftiges Verfahren – „sollte“ 48
4.1.3 Alternative Ansätze – „neu nachdenken“ 49
4.2 Weitere Empfehlungen 50
5 Fazit 52
Quellenverzeichnis 59
Anhang 63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Forschungsdesign politische Rahmenbedingungen im Projekt e-mobility IKT 10
Abbildung 2: Kategoriensystem 12
Abbildung 3: Auswertungsschritte (nach Mayring) 13

Abbildung 4: Ablaufschema zum Genehmigungsverfahren 14
Abbildung 5: Akteurskonstellation in Berlin....15
Abbildung 6: Prozessanstoß 16
Abbildung 7: Übergabe Senatsebene an Bezirksebene 18
Abbildung 8: Genehmigungsanfragen und Verwaltungsprozess 21
Abbildung 9: Phasen im Verlauf des Policy Prozess 22
Abbildung 10: Konkurrenz um den öffentlichen (Straßen-)Raum....27
Abbildung 11: Konfliktlinien zwischen den EVU und SenStadt 30
Abbildung 12: Konfliktlinien zwischen SenStadt und den Bezirken....34
Abbildung 13: Konfliktlinie zwischen RWE und den Bezirken....35
Abbildung 14: Konfliktmodi....41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Ausgangssituation Pilotvorhaben E – Mobilität in Berlin 26

Abkürzungen

Abb.	Abbildung
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen, Städtebau und Raumordnung sowie das Wohnungswesen
eMo	Berliner Agentur für Elektromobilität
EV	Electric Vehicle(s), Elektrofahrzeuge
EVU	Energieversorgungsunternehmen
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien
OEM	Original Equipment Manufacturer
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
StVO	Straßenverkehrsordnung
TÖB	Träger öffentlicher Belange

1 Einleitung

Die vorliegende Studie ist ein Teilergebnis des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Rahmen des Förderschwerpunkts IKT (Informations- und Kommunikationstechnologien) für Elektromobilität geförderten Projekts *e-mobility: IKT-basierte Integration der Elektromobilität in die Netze der Zukunft*[1]. Das Ziel des Gesamtprojekts besteht darin, die für den zukünftigen Elektroverkehr[2] notwendige Lade-, Abrechnungs- und Steuerungsinfrastruktur zu entwickeln und zu testen. Dies geschieht im Rahmen eines Flottenversuchs mit 100 vom Daimler-Konzern zur Verfügung gestellten e-smarts in Berlin, deren Nutzer/innen im Rahmen des Teilprojekts „Analyse Nutzerverhalten und Raumplanung regionale Infrastruktur“ vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität unter der Leitung von Prof. Christine Ahrend untersucht werden.

Der Fokus des Projekts *e-mobility IKT* liegt auf den technischen Herausforderungen, die sich bei der Kommunikation zwischen dem Elektrofahrzeug und der Ladesäule während des Ladevorgangs ergeben. Den Ausgangspunkt für das, dem Bericht zugrunde liegende Teilprojekt „Übergeordnete rechtliche und politische Rahmenbedingungen“ bildet die, von dem Energiekonzern RWE verfolgte Strategie eine flächendeckende Ladeinfrastruktur von öffentlichen Ladesäulen zu etablieren. Denn neben dem erwähnten technischen Handlungsbedarf ergeben sich auch rechtliche und politische Anforderungen, die von RWE und der Technischen Universität Berlin behandelt werden. Während RWE die Aufgabe übernommen hat, die rechtlichen Rahmenbedingungen der Etablierung einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos zu prüfen, untersuchte das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin die Voraussetzungen für eine optimale Umsetzung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Stadtraum in Ballungsräumen am Beispiel von Berlin.[3]

---

[1] Es gibt zwei *e-mobility* Projekte. Das eine heißt *e-mobility Berlin* und ist Teil der Modellregion für Elektromobilität Berlin/Brandenburg. Im Rahmen dieses Projekts werden ausschließlich die Elektroautos von Daimler gefördert. Das andere Projekt, das diesem Projektbericht zu Grunde liegt, heißt *e-mobility IKT*. In diesem Projekt wird die Ladeinfrastruktur von RWE gefördert. Faktisch nutzen beide Projekte dieselben Fahrzeuge und dieselbe Ladeinfrastruktur. Die Trennung resultiert zum einen aus unternehmensinternen Entscheidungen und zum anderen aus den Fördermodalitäten.

[2] Im Folgenden „*e-mobility IKT*“. Wir werden bewusst den populären Begriff der Elektromobilität durch den des Elektroverkehrs ersetzen. Dem liegt die begriffliche Unterscheidung von Mobilität als potentielle Beweglichkeit und dem Verkehr als realisierte physische Beweglichkeit zugrunde. Demnach führt die Nutzung von Elektroautos anstatt von Pkw mit Verbrennungsmotor nicht zu mehr Mobilität sondern zu wenig verändertem Verkehrsaufkommen.

[3] Welche Anforderungen die ersten Nutzer/innen an die Ladeinfrastruktur und das EV haben, wird währenddessen im Rahmen des Arbeitspakets zum Nutzerverhalten vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung untersucht, deren Ergebnisse in einen Ladeinfrastrukturplan des Fachgebiets Straßenplanung und -betrieb integriert werden.

Um den Genehmigungsprozess in einen übergeordneten Zusammenhang einzubetten, wird zu Beginn das aktuelle Politikfeld Verkehr mit Fokus auf die Situation in Berlin als Ausgangslage für die Untersuchung beschrieben. Dies dient dazu, eine abschließende Beurteilung über mögliche Übertragungen von Ergebnisausschnitten auf andere Städte abschätzen zu können. Nachfolgend wird das methodische Vorgehen im Rahmen der Anwendung der Policy Analyse mittels Experteninterviews skizziert. Im zweiten Kapitel werden zunächst die einzelnen Phasen des Genehmigungsprozesses mit besonderem Blick auf die an den Standortentscheidungen beteiligten Akteure beschrieben. Darauf aufbauend wird die nähere Untersuchung der aufgezeigten Genehmigungskette mit Fokus auf ihr spezifisches Problempotential durchgeführt und später in übergeordnete Konfliktmodi subsummiert. Im Anschluss werden Vorschläge für einen verbesserten Ablauf aus Sicht der befragten Expert/innen thematisiert, um daraus schließlich allgemeine Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Verfahrens abzuleiten.

1.1 Kontextualisierung

Das Projekt *e-mobility IKT* wird im Rahmen des 2009 von der Bundesregierung verabschiedeten zweiten Konjunkturprogramms gefördert. Das Konjunkturprogramm ist eine Reaktion auf die Finanzkrise des Jahres 2008 bzw. die daraufhin einsetzende Rezession und umfasst 50 Milliarden Euro. Damit hat die öffentliche Hand Anfang 2009 das größte Konjunkturpaket der Nachkriegszeit verabschiedet. Ein zentraler Baustein des Konjunkturpakets ist die Förderung anwendungsorientierter Forschung im Bereich der Elektromobilität, die mit insgesamt 500 Mio. Euro unterstützt wird. Gemessen an dem Fördervolumen ist das Projekt *e-mobility IKT* das größte Pilotprojekt des vom BMWi und dem Bundesministerium für Umwelt initiierten Förderschwerpunkts *IKT für Elektromobilität*. Die Projektlaufzeit beträgt zwei Jahre und ist an die Laufzeit des Konjunkturprogramms gebunden, die im September 2011 endet.

Die Bundesregierung hat ihre langfristige Strategie der Förderung von Elektroverkehr im *Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität* dargelegt (vgl. Bundesregierung 2009). Demnach wird angestrebt, Deutschland weltweit zum Leitmarkt für Elektroverkehr zu entwickeln, wobei das besondere Augenmerk der technologischen Entwicklung gilt. Damit fügt sich der *Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität* in das 3.

Verkehrsforschungsprogramm der Bundesregierung mit dem wegweisenden Titel „Mobilität und Verkehrstechnologien“ ein (vgl. BMWi 2008).

Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen auf Bundesebene ist das Projekt *e-mobility IKT* vor allem drei Einflussfaktoren ausgesetzt: Erstens ist das Projekt aufgrund seiner Funktion im Rahmen des Konjunkturprogramms und der maßgeblichen Beteiligung von Wirtschaftsunternehmen deutlich *industriegetrieben*. Zweitens befördert die programmatische Ausrichtung der Bundesregierung in der Verkehrsforschung eine starke *Technikfixierung*. Drittens schließlich bewegt sich das Projekt, dafür dass ein völlig neues Innovationsfeld eröffnet und bespielt werden soll, in einem ungewöhnlich *knappen Zeithorizont*.

Als weitere wichtige Kontextbedingung des Projekts *e-mobility IKT*, die bei der Bewertung der Projektergebnisse zu berücksichtigen ist, wirkt die verkehrspolitische Strategie des Landes Berlin.[4] Sie ist seit 2003 in dem Stadtentwicklungsplan Verkehr formuliert und wurde erst jüngst überarbeitet (vgl. SenStadt 2003).[5] Darin ist der Anspruch einer integrierten Stadt- und Verkehrspolitik mit dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung formuliert. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) versteht Stadt- und Verkehrsentwicklung als ein Gesamtsystem, das einer engen Abstimmung der unterschiedlichen Akteure bedarf, um zu einer insgesamt nachhaltigen Entwicklung beizutragen. Notwendig ist mithin ein hoher Grad an Koordination und Kooperation. Neue Akteure wie private Wirtschaftsunternehmen, sind somit aufgefordert, sich mit ihren Partikularinteressen in diese Gesamtstrategie einzufügen. Hinzu kommt, dass sich im Falle des *e-mobility IKT* Projekts ein grundsätzlicher Zielkonflikt ergibt. Denn während die Senatsverwaltung seit Jahren eine nachhaltige Verkehrsentwicklung mit dem Rückgang des Kfz-Verkehrs verbindet, setzt *e-mobility IKT* auf eine Attraktivitätssteigerung des städtischen Kfz-Verkehrs durch elektrischen Antrieb. Die leisen und emissionsarmen Elektrovehikel (EV) sollen zu einer Steigerung der städtischen Lebensqualität beitragen.

In dieser Hinsicht steht Berlin exemplarisch für die bundesdeutschen Städte insgesamt. Denn nachdem der Deutsche Städtetag (1971) Anfang der 1970er Jahre mit seiner Kampagne „Rettet unsere Städte jetzt!“ u.a. auf die durch die Massenmotori-

[4] An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass es sich bei der Stadt Berlin um einen Stadtstaat handelt, dessen politische Struktur mit der eines Bundeslands vergleichbar ist. Demnach entspricht die Berliner Senatskanzlei der Landesregierung während die Bezirke mit den Kommunen vergleichbar sind.

[5] Die überarbeitete Version ist für die erste Jahreshälfte 2011 angekündigt.

sierung bedingten katastrophalen Verkehrsverhältnisse in den bundesdeutschen Städten hingewiesen hatte, bestand ein weitreichender Konsens darin, dass das Auto für den Stadtverkehr von allen Verkehrsmitteln am wenigsten geeignet ist (vgl. Klenke 2007; Bannister 2005). Als Reaktion darauf wurden damals die als Parkflächen genutzten Marktplätze von den Autos befreit, Fußgängerzonen gebaut und mit Unterstützung vom Bund der öffentliche Verkehr finanziell gefördert, um das Auto in der Stadt überflüssig zu machen. In jüngster Zeit wurde diese jahrzehntelange Strategie mit neuen Ansätzen wie der Förderung des Carsharing, der Parkraumbewirtschaftung, dem Fahrradverkehr bis hin zu neuen Mischverkehrskonzepten wie dem Shared Space fortgeschrieben, die darauf zielen, die Aufenthaltsqualität im urbanen Raum zu verbessern. Vor diesem Hintergrund reagieren viele Stadtvertreter skeptisch, wenn sie nun den städtischen Autoverkehr mit Elektroantrieb unterstützen sollen.[6]

In Berlin wurden 2009 zwei solche Pilotprojekte initiiert:

- e-mobility mit Unterstützung von RWE und Daimler und
- MINI e Berlin[7] unter der Zusammenarbeit von Vattenfall und BMW.

Außer dem beschriebenen Piloten *e-mobility IKT* als eines von bundesweit sieben Pilotprojekten der Elektromobilität des Förderprogramms *IKT für Elektromobilität*, existiert die Modellregion Berlin-Potsdam als Teil der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderten acht Modellregionen der Elektromobilität. Innerhalb dieser Modellregion werden verschiedene Praxisprojekte zusammengefasst. Neben der verkehrspolitischen Gesamtstrategie des Landes Berlin, sind schließlich die spezifischen Voraussetzungen und Anforderungen auf Bezirksebene zu berücksichtigen. Die Bezirke sind einerseits angehalten ihre Stadt- und Verkehrspolitik an den Zielen der Berliner Gesamtstrategie zu orientieren, andererseits setzen sie aber aufgrund ihrer lokalspezifischen Rahmenbedingungen auch eigene Akzente. Die im Rahmen der Förderprojekte durch RWE beantragten 140-150 Ladeplätze für EV auf öffentlichem Straßenland treten als eine weitere neue Nutzungsform im öffentlichen Raum neben diversen anderen Aktivitäten auf (vgl. Tabelle 1, S. 26). So setzen viele Bezirke aktuell auf den Ausbau von Fahrradwegen

[6] Im Rahmen des Projekts wurden anfangs auch Interviews mit Dortmunder Stadtvertretern gemacht, die sich ebenfalls skeptisch gegenüber dem Elektroauto geäußert haben, nachdem sie sich jahrzehntelang dafür eingesetzt hatten, den Autoverkehr möglichst aus der Stadt herauszuhalten.

[7] Das Projekt *MINI E Berlin powered by Vattenfall* ist inzwischen abgeschlossen und das Folgeprojekt „MINI E Berlin (V2.0)“ mit einer um Pendler aus dem Umland Berlins und Fahrer ohne eigenen Stellplatz ergänzte Nutzergruppe wird vorbereitet.

und die Ausweisung zusätzlicher Fahrradstellplätze für private wie für öffentliche Fahrräder. Darüber hinaus werden zunehmend öffentliche Carsharing-Stellplätze eingerichtet. Schließlich folgen immer mehr Bezirke der Gesamtstrategie des Senats und richten Parkraumbewirtschaftungszonen ein.

Aus der im Rahmen des Projekts angestrebten Sondernutzung des öffentlichen Raums zum Zwecke des Ladevorgangs von Elektrofahrzeugen resultiert mithin eine Nutzungskonkurrenz. Es ist zu erwarten, dass sich die aus den besonderen Rahmenbedingungen ergebenden Einflussfaktoren auf das Projekt und seine Ergebnisse auswirken. Deshalb werden die Projektergebnisse abschließend insbesondere unter Berücksichtigung der hier skizzierten Kontextbedingungen reflektiert.

1.2 Einordnung und Ziele

Die vorliegende Fallstudie liefert ein prägnantes Beispiel für das Konfliktfeld Infrastruktur und öffentlicher Raum und wirft einmal mehr die Frage auf, inwiefern die Ansprüche an den öffentlichen Raum durch privatwirtschaftliche Akteure, welche die für neue Technologien notwendige Infrastruktur herstellen, überhaupt legitimiert werden können. Ziel der Analyse ist es, über die Rekonstruktion des Verfahrens Empfehlungen für eine Ausgestaltung der politischen (und rechtlichen) Voraussetzungen zu formulieren, die für einen späteren überregionalen Roll-Out von EV notwendig sind (vgl. Abb. 1). Dafür wurden in Berlin Experteninterviews mit den am Verfahren beteiligten Akteuren aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft[8] im Zeitraum von Januar bis Juli 2010[9] durchgeführt und diese insbesondere in Bezug auf die vorherrschenden verkehrspolitischen und administrativen Rahmenbedingungen analysiert.

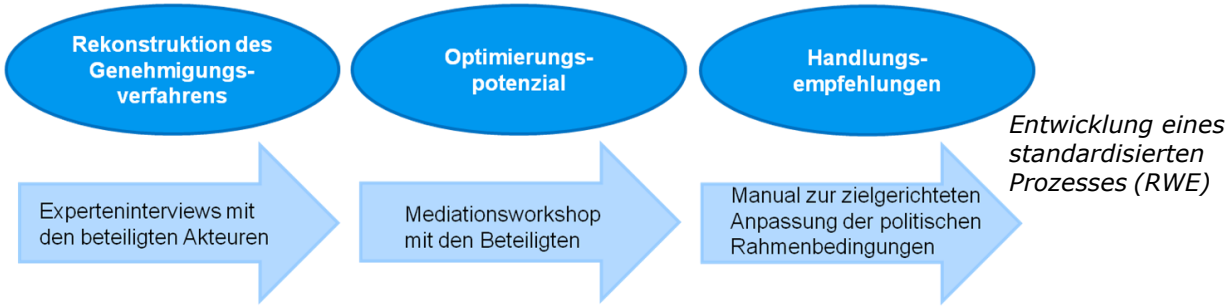
Darüber hinaus sind die Ergebnisse im Rahmen von Verwertungsaktivitäten zum Austausch innerhalb der wissenschaftlichen Fachöffentlichkeit sowie als Handreichung für die praktische Arbeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und für die praktische Arbeit in europäischen Ballungsräumen bestimmt. Diese Studie liefert somit Hinweise zur Förderung des Elektroverkehrs im Sinne einer nachhaltigen Ver-

[8] Zu den befragten Akteuren zählen die EVU RWE und Vattenfall, das von den EVU beauftragte Planungsbüro sowie Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der drei Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf, Mitte und Pankow. Eine detaillierte Verortung der Akteure ist im Anhang 2 dargestellt.

[9] Die vorliegende Analyse bezieht sich größtenteils auf Ereignisse und Aussagen in diesem Befragungszeitraum. Spätere Entwicklungen werden daher weniger detailliert berücksichtigt.

kehrsentwicklung, die von anderen Städten und Gemeinden sowohl auf nationaler wie auch auf europäischer und internationaler Ebene aufgenommen werden können.

Abbildung 1: Forschungsdesign politische Rahmenbedingungen im Projekt e-mobility IKT



Quelle: eigene Darstellung

Das Ergebnisdokument ist der Beitrag des Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin im Arbeitsschritt 5.5 *Empfehlung der Weiterentwicklung der politischen Rahmenbedingungen, um den Einstieg in einen Massenmarkt Elektromobilität zu fördern* und bildet die Basis für den politikwissenschaftlichen Beitrag zum Abschlussbericht der Arbeitspakete 4+5.

1.3 Methodik und Ablauf

Die Politikfeldanalyse verfolgt einen akteurs- und strukturzentrierten Ansatz, um politische Entscheidungsprozesse auf der Meso- und Mikroebene zu erklären (vgl. Schubert/Bandelow 2003). Die Rekonstruktion des Verfahrens zeigt auf, welche Akteurskonstellationen in der jeweiligen Prozessphase mit welchen Resultaten im Hinblick auf die Ausgestaltung der politischen Inhalte (Policy) verknüpft sind.

Die aus dem Material extrahierten Phasen werden im Rahmen dieser Implementationsstudie auf das heuristische Konzept des sogenannten Policy-Zyklus bezogen. Der Policy-Zyklus basiert auf der idealtypischen Annahme, dass analog zum allgemeinen Ablauf von Planungs- und Entscheidungsprozessen, auch der politische Entscheidungsprozess durch charakteristische Phasen gekennzeichnet ist. In einer idealtypischen Politikentwicklung folgt der ursprünglichen Thematisierung eines Problems, welches an politischer Relevanz gewinnt, das Agenda-Setting, woran sich die Phasen Programmformulierung, Implementation und Evaluation anschließen (vgl.

Schneider/Janning 2006: 49ff.). In der Praxis ist der Ablauf häufig von Überschneidungen und Rückkopplungen zwischen den einzelnen Phasen geprägt oder einzelne Phasen werden in der Rekonstruktion des Prozesses nicht oder nur teilweise evident, da sie entweder in anderen Phasen aufgehen oder nur ansatzweise vorhanden sind.

Bezogen auf den vorliegenden Prozess werden die der Umsetzung zugrundeliegenden Entscheidungen (Thematisierung und Agenda-Setting) und die Phase der tatsächlichen Umsetzung der Ladeinfrastruktur in der Rückschau differenziert betrachtet (vgl. Kapitel 2). Die verwaltungs- bzw. politikseitige Evaluationsphase läuft in mehreren Schleifen teils parallel zur Untersuchung ab. Der Genehmigungsprozess befindet sich in den einzelnen Berliner Bezirken auf einem unterschiedlichen Grad der Implementierung. Damit liegen der einzelnen Standortentscheidung ein jeweils verschiedener Informationskontext und eine damit verbundene Kooperationsbereitschaft der beteiligten Akteure zu Grunde. Ziel ist es nicht, die bezirklichen Einzelfälle zu beschreiben, sondern den Ablauf in seiner Grundstruktur zu untersuchen und Probleme, die den jeweiligen Fall betreffen und sich innerhalb des Untersuchungszeitraums ergaben, allgemeinen Konfliktstrukturen zuzuordnen. Dieser nachzuvollziehende Problemlösungsprozess beinhaltet Interaktionen zwischen den Beteiligten mit ihren spezifischen Interessenprofilen und Machtansprüchen bezogen auf das bestehende Policy-Problem, wodurch sich verschiedene Konfliktkonstellationen herausbilden.[10]

Um die bisherige Implementierung der Ladeinfrastruktur für EV in Berlin als Teil des Politikfelds Verkehr und Mobilität nachzuvollziehen, wurden 13 leitfadengestützte Experteninterviews mit am Verfahren beteiligten Akteuren aus den Bereichen Verwaltung, Politik und Wirtschaft durchgeführt, deren Verortung im Anhang 2 dargestellt ist. Die Befragten fungieren damit als Expert/innen, die ihr besonderes Wissen über den zu rekonstruierenden sozialen Kontext, welches sie als im Prozess involvierte Personen exklusiv erlangten, im Rahmen von Einzelinterviews zur Verfügung stellen (vgl. Gläser/Laudel 2006: 10f.). Die befragten Expert/innen setzen sich aus den zuständigen Vertreter/innen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der untersuchten Bezirke (z. B. die zuständigen Bezirksstadträte und Mitarbeiter/innen untergeordneter Fachbereiche) zusammen. Darüber hinaus wurden Akteure der

[10] Für weitere Informationen zur Methodik der Politikfeldanalyse vgl. auch Schubert/Bandelow 2003.

Energieversorgungsunternehmen (EVU) RWE und Vattenfall zum Prozessverlauf befragt sowie das Ingenieurbüro *Stadtraum*, welches im Auftrag der EVU bei der Erarbeitung der Standortvorschläge für die Ladestationen unterstützte (vgl. Abb. 5).

Als Basis für eine systematische Auswertung der aufgezeichneten und transkribierten Interviewdaten im Rahmen der qualitativen Inhaltsanalyse wurden die Texte mittels QDA-Software[11] analysiert. Durch ein überwiegend deduktiv aus dem Interviewleitfaden abgeleitetes Kategoriensystem, wurden die Textsegmente anschließend den einzelnen Themen zugeordnet (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Kategoriensystem

- **Rahmenbedingungen des Prozesses**
  - Konkurrenz um den öffentlichen (Straßen-)Raum
  - Verwaltung Berlins
  - Funktion des Gesprächspartners/ fachlicher Hintergrund
  - rechtliche Einordnung
- **Prozessgestaltung**
  - Prozessstart
  - ähnliche Prozesse
  - Wünsche/ Verbesserungsvorschläge
  - Umsetzung des Prozesses & Akteurskonstellationen
  - Bewertung & Akzeptanz des Ablaufs
  - Probleme
- **Elektroverkehr allgemein**
  - semiöffentliche & private Ladestandorte
  - Erwartungen an künftigen E-Verkehr
  - andere Antriebssysteme
  - Vor- und Nachteile aus Nutzersicht
  - weitere Aspekte E-Mobilität
  - persönliche Einstellung zur Technologie/ Wahrnehmung der Bedeutung

Quelle: eigene Darstellung

Die danach vorliegende Gesamtheit an Texsegmenten wurde in Form von Paraphrasen und Reduktionen verdichtet und bildete die Grundlage für die nachfolgenden Schritte der explizierenden und strukturierenden Inhaltsanalyse, die in der Abbildung 3 zusammengefasst sind. Dafür werden die einzelnen Themen jeweils mittels Textretrieval untersucht. Der Großteil der Kodierungen fiel dabei auf die grob gefassten Kategorien „Umsetzung des Prozesses und Akteurskonstellation“ sowie „Bewertung und Akzeptanz des Ablaufs“, aus denen sich zunächst der Prozess in seinen Grundzügen hinsichtlich des Zeitrahmens und der Qualität des Ablaufs herausfiltern ließ. Die beteiligten Akteure werden zur Darstellung des Ablaufs

[11] QDA-Software (qualitative data analysis) unterstützt die qualitative Analyse von Textmaterial.

identifiziert und ihre Rolle in den einzelnen Prozessphasen werden nachvollzogen. Die Interviewinhalte des zweiten und dritten Kapitels zur Beschreibung des Verfahrens sowie die dazu in Bezug stehenden den Verlauf bewertenden Aussagen, beziehen sich auf die Auswertung der Aussagen der Gesprächspartner/innen; weitere Quellen werden jeweils genannt. Im Rahmen der explizierenden Inhaltsanalyse wurden bestehende Unklarheiten zum Ablauf teils telefonisch bei den Ansprechpartnern nachrecherchiert und in Gesprächsprotokollen festgehalten. Die so gewonnenen Zusatzinformationen fließen in die Darstellung ein indem die Informationen den zugehörigen Kodierungen als Erklärung ergänzt wurden.

Abbildung 3: Auswertungsschritte (nach Mayring)

Schritt	Beschreibung	Umsetzung
1) Zusammenfassende Inhaltsanalyse	Paraphrasierung, Generalisierung, Verdichtung der Kernaussagen zu Themen	Textretrieval und tabellarische Zusammenfassung der Hauptaussagen nach Themen mit Kurzverweis (Paraphrasen)
2) Explizierende Inhaltsanalyse	Erklärung unklarer Passagen durch Zusatzmaterial	Notizen zu Auffälligkeiten/ Unklarheiten, Klärung mittels anderer Interviewpassagen und Hintergrundinfos
3) Strukturierende Inhaltsanalyse	Suche nach Querbezügen und Zusammenhängen	Herausstellung und Strukturierung von interviewübergreifend auftauchenden Positionen und Konzepten

Quelle: nach Bortz/Döring 2006, S. 331f.

2 Darstellung und Beschreibung des Prozessverlaufs und der Akteurskonstellation

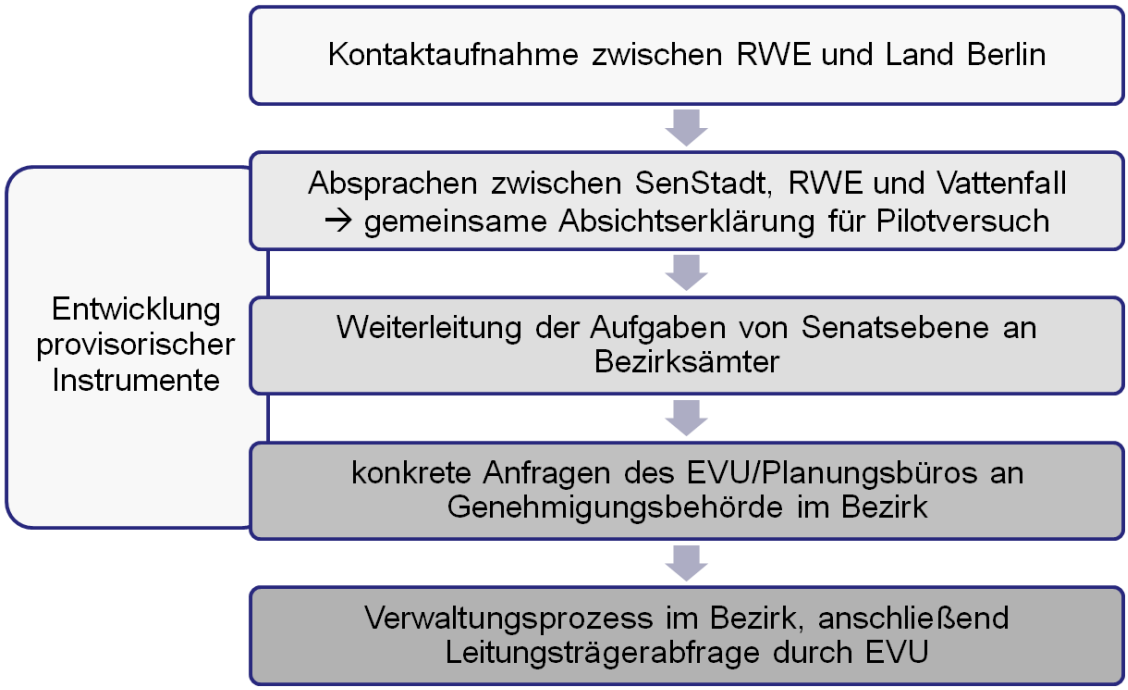
Nach einer Kurzdarstellung des Gesamtprozesses in Berlin und der entsprechenden Akteurskonstellation(-en) wird der Prozess in seinen Hauptphasen beschrieben, der sich, wie zuvor erwähnt, grob in den politischen Entscheidungsprozess und den eigentlichen Verwaltungsprozess untergliedert.

2.1 Überblick

Der zu untersuchendende Prozess umfasst den Zeitraum von der Entscheidung für eine öffentliche Ladeinfrastruktur durch den Berliner Senat und den EVU bis zu deren Bereitstellung durch die EVU. Daran sind verschiedene Akteursgruppen beteiligt, die neben der Politik und Verwaltung auf Senats- und Bezirksebene auch die EVU als Netzbetreiber und mögliche Ladesäulenbetreiber einschließt (vgl. Abb. 5).[12]

Der Genehmigungsprozess lässt sich in fünf Phasen untergliedern, die in der Darstellung 4 gezeigt werden.

Abbildung 4: Ablaufschema zum Genehmigungsverfahren



Quelle: eigene Darstellung

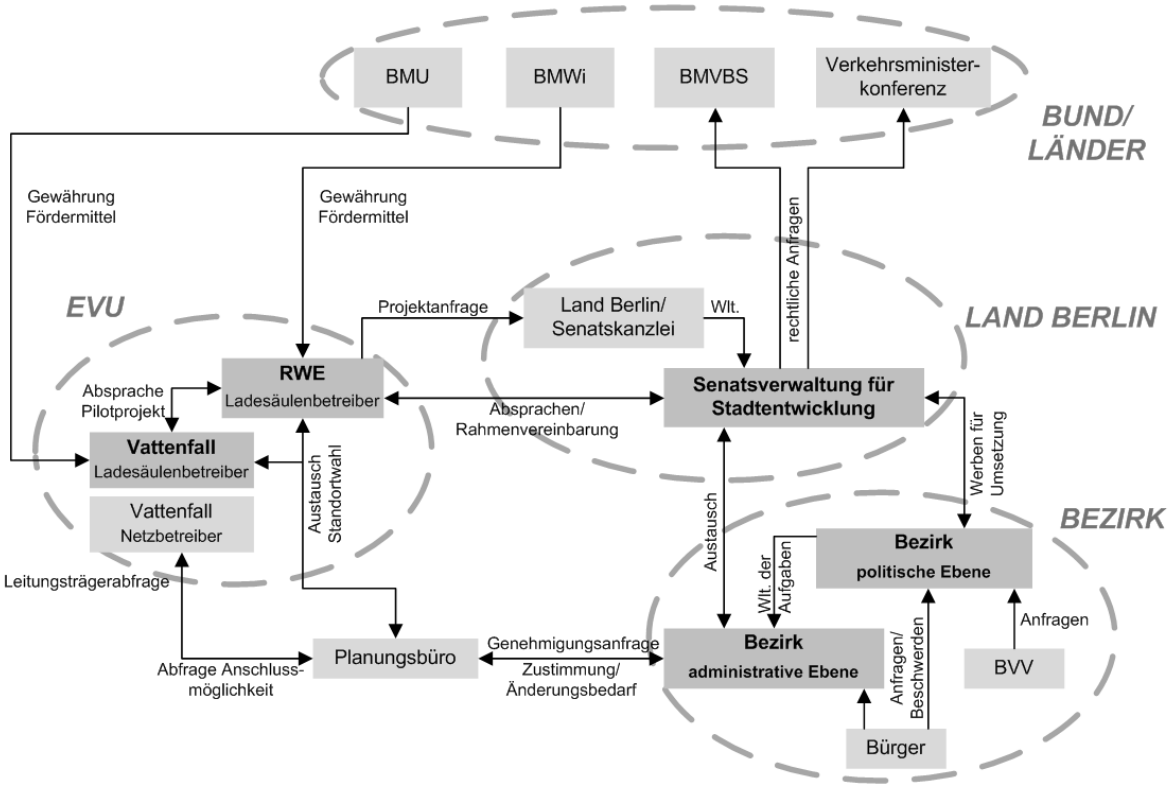
Dabei bezieht sich das Genehmigungsverfahren im engeren Sinn nur auf den tatsächlichen Implementierungsprozess von der Anfrage konkreter Stellflächen durch die EVU Vattenfall und RWE bis zur Verwaltungsentscheidung über die einzelnen Vorschläge in den Bezirken.

In Abbildung 5 wird der Akteurszusammenhang des Genehmigungsverfahrens in Berlin schematisch aufgezeigt. Demnach lassen sich vier am Prozess involvierte

[12] Auf die Rollenunterschiede der EVU wird im Folgenden nicht detailliert eingegangen, da dies aus der vorliegenden Perspektive von sekundärer Bedeutung ist. Vielmehr gewinnt dies im Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen an Relevanz. Im Dokument bezieht sich die Bezeichnung EVU auf die im zugrunde gelegten Prozess jeweils eingenommene Funktion der beiden betroffenen EVU.

Akteursgruppen unterscheiden: Die Bundesministerien, die EVU sowie die Senats- und Bezirksvertreter. Diese Akteurskreise bewegen sich auf den drei politischen Ebenen von Bund, Land und Kommune. Neben der Verortung der Akteure sind hier auch die Austauschbeziehungen zwischen den Akteuren durch ein- oder zweiseitig gerichtete Pfeile angedeutet. Die jeweils betrachteten Teilprozesse werden im Zuge der folgenden Beschreibung jeweils als Auszug der Gesamtgrafik „Akteurskonstellation in Berlin“ (Abb 5) dargestellt.

Abbildung 5: Akteurskonstellation in Berlin[13]



Quelle: eigene Darstellung

Als direkt beteiligte Akteure wurden die SenStadt, die Bezirke und die EVU mit dem von ihnen beauftragten Berliner Planungsbüro Stadtraum identifiziert. RWE fungierte dabei als Initiator des Genehmigungsprozesses.[14] Die Bundesministerien steckten

[13] Der Akteur Bund“ (BMVBS) und die Bürger Berlins als Akteure wurden als externe Akteure eingestuft, die am Prozess nur indirekt teilnehmen. An das BMVBS ist nur eine einseitig gerichtete Ansprache von Seiten des Senats erfolgt. Die Bürger Berlins können den Bezirk über Beschwerden unter Druck setzen.

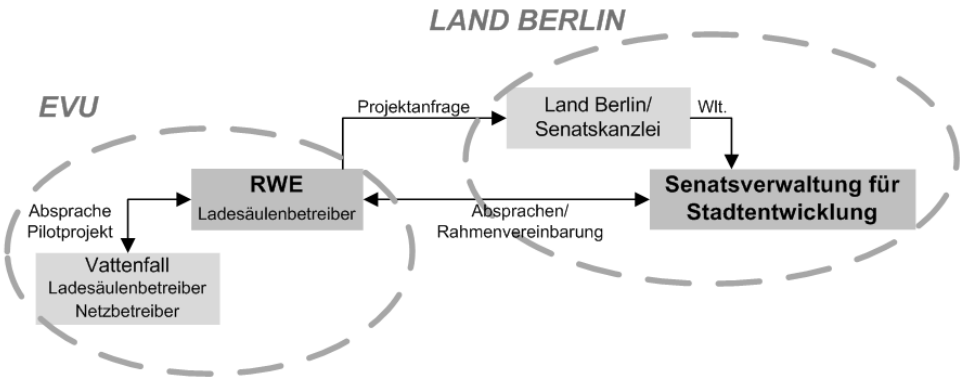
[14] RWE hatte bereits in der vorangegangenen Hochphase der Elektromobilität in den 1990er Jahren Aktivitäten im Bereich des Elektroverkehrs entfaltet. Damals hatte der Energiekonzern ein Batterieunternehmen in England mit 200 Angestellten. Schon 2007/08, bevor das Thema offiziell auf der Agenda erschien, hatte RWE begonnen, sich erneut dem Thema Elektroverkehr zu widmen. Treiber waren zum einen unternehmerische Gründe. So wurde festgestellt, dass die Fortschritte in der Batterietechnologie wirtschaftliche Geschäftsmodelle für neue Geschäftsfelder eröffnen. Zum anderen spielte der Druck von Seiten der Politik bezüglich der Vermeidung von CO2-Emissionen aktiv zu werden eine Rolle. Es gab Forschungsaktivitäten im F&E

den Rahmen der öffentlichen Förderung ab und ordneten den Prozess grob verkehrspolitisch ein; hielten sich jedoch aus der konkreten Ausgestaltung des Prozesses heraus. Die Bürger wurden als betroffene des Parkraumentzugs nicht am Prozess beteiligt, üben jedoch indirekt Druck durch Anfragen und Beschwerden auf die Bezirksregierungen aus.

2.2 Politischer Entscheidungsprozess

Zum politischen Entscheidungsprozess gehört formal betrachtet der Zeitraum vom Prozessanstoß bis zur Übergabe an die Bezirksebene.[15] Dementsprechend wird in der Abbildung 6 mit dem Prozessbeginn zunächst darauf verwiesen, wie das EVU RWE Mitte 2008 an das Land Berlin herangetreten ist.[I] Die erste Kontaktaufnahme erfolgte über einen Brief des Vorstandsvorsitzenden von RWE an den Regierenden Bürgermeister von Berlin, in welchem das Interesse von RWE und Daimler an einem gemeinsamen Pilotprojekt in Berlin bekundet wurde.

Abbildung 6: Prozessanstoß



Quelle: eigene Darstellung

Im August 2008 folgte daraufhin ein erstes Treffen zwischen RWE und dem regierenden Bürgermeister Berlins. Die Senatskanzlei verwies dann mangels eigener Zuständigkeit an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und bestimmte den Leiter der Abteilung VII – Verkehr der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als entsprechenden Koordinator.

Bereich, worauf 2008 dann die Abteilung „Neue Geschäftsbereiche“ unter der RWE Effizienz gegründet wurde, die seitdem Aktivitäten im Bereich der Elektromobilität bündelt.

[15] Vor dem eigentlichen Anstoß des Pilotversuchs in Berlin erfolgten zwischen RWE und Daimler zunächst Absprachen auf der Vorstandsebene der Konzerne. Das Projekt wurde durch die RWE Energy AG initiiert und später von der RWE Effizienz weitergeführt.

Bei den Gesprächen zwischen RWE und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über ein mögliches Pilotprojekt zum Elektroverkehr in Berlin äußerte RWE den Wunsch nach Exklusivität sowie Schutz vor Konkurrenzprojekten und wirkte auf eine entsprechende Vereinbarung mit der Senatsverwaltung hin.[II] Die SenStadt konnte sich damit nicht einverstanden erklären. Zudem trat im September 2009 das lokale EVU Vattenfall mit dem Wunsch ebenfalls an einem Pilotversuch zur Elektromobilität mitwirken zu wollen an den Senat heran. Die SenStadt empfahl RWE und Vattenfall einen gemeinsamen Pilotversuch. Nach längeren, umfangreichen Absprachen zwischen den beiden Großkonzernen erfolgte schließlich die Einigung auf ein gemeinsames Vorgehen mit den zwei Pilotprojekten Mini E Berlin und *e-mobility IKT*.[III]

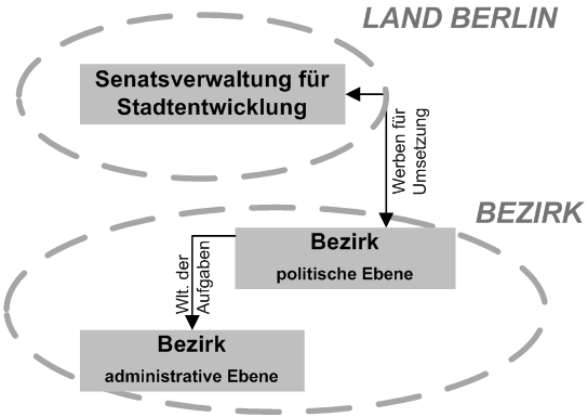
Im April 2009 folgte eine gemeinsame Absichtserklärung zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, RWE und Vattenfall (vgl. SenStadt 2009). In der Erklärung verpflichteten sich alle Seiten zur Unterstützung eines Pilotversuchs zum Einsatz von EV und zur Errichtung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur in Berlin. Voraussetzungen für die Zustimmung der Senatsverwaltung waren die Möglichkeit der Nutzung der Ladestationen im Bereich des öffentlichen Straßenlandes durch alle EV und das dortige Angebot von Strom aus regenerativen Energiequellen. Zudem wurde während der Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, RWE und Vattenfall bereits die rechtliche Einordnung der umzusetzenden öffentlichen Ladeinfrastruktur besprochen. Von den rechtlichen Alternativen „Teileinziehung zum Zwecke des Ladens und Parkens“ und „Sondernutzung öffentlichen Straßenlands“ wurde einhellig die Sondernutzung als die bessere Lösung befunden (vgl. 3.2). Auf Ebene der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde zunächst die Entwicklung provisorischer rechtlicher Instrumente (Sondernutzung bzw. Teileinziehung, Stellplatzmarkierung) zur Einrichtung von Ladestationen auf öffentlichem Straßenland angestoßen, um einen zweckdienlichen rechtlichen Rahmen für den Pilotversuch zu schaffen. Die Entwicklung des Verkehrszeichens bzw. des Zusatzzeichens für die Ladeflächen erfolgte später durch einen Vorschlag des Planungsbüros Stadtraum und anschließenden Absprachen mit der Senatsverwaltung.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nahm dann in der Folge (Frühsommer/Juli 2009) Kontakt mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als oberste zuständige Bundesbehörde auf, um eine langfristige und verlässliche rechtliche Einordnung abzustimmen. Es wurde auf den entspre-

chenden Regelungsbedarf zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und unnötigem Verwaltungsaufwand sowie zur Schaffung der Voraussetzungen für eine Gewährung von Benutzervorteilen hingewiesen. Folgende konkrete Themen sind damit angesprochen: straßenrechtliche Grundlagen für die Parkprivilegierung, Beschilderung von Stellflächen für privilegierte Nutzung, Signalisierung des Ladevorgangs, sowie Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb (vgl. Blümel 2009: 16). Im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz (Konferenz der Verkehrsminister der Länder) im November 2009 wurde der Regelungsbedarf ebenfalls thematisiert. Auf eine entsprechende Anfrage erfolgte jedoch keine Reaktion des BMVBS.[IV]

Die Zuständigkeit der Genehmigung von Ladestationen und Ladeflächen im öffentlichen Straßenland liegt im Falle der Nebenstraßen bei den Bezirken. Die Senatsverwaltung hat keine Durchgriffsmöglichkeit bzw. Weisungsbefugnis gegenüber den Bezirken. Der beabsichtigte Pilotversuch und die notwendige Unterstützung mussten daher zunächst gegenüber den Bezirken vermittelt werden (vgl. Abb. 7).

Abbildung 7: Übergabe Senatsebene an Bezirksebene



Quelle: eigene Darstellung

Dies erfolgte durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, welche Gespräche mit den zuständigen Bezirksstadträten führte, um so den politischen Weg für die Umsetzung zu bereiten. Zusätzlich wurden Informationen auch an die Verwaltungsebene (Tiefbauämter, Ordnungsämter) im Rahmen von Besprechungen und Rundschreiben vermittelt. Hierbei wurde auch dringend angeraten auf die Gebühren für die Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes während der Pilotphase zu verzichten, was bezirksseitig berücksichtigt wurde. Neben dieser Vermittlungsarbeit wurden die Bezirke aber auch gebeten die Umsetzung „mit Hochdruck“[V] voranzutreiben. Von der

politischen Ebene der Bezirke wurden die entsprechenden Anordnungen an die Bezirksverwaltungen weitergeleitet.

2.3 Administrativer Umsetzungsprozess

Der Teilprozess in den Bezirksverwaltungen stellt die eigentliche Umsetzungsphase der Genehmigung dar. Die konkreten Anfragen von Vattenfall und RWE bzw. des beauftragten Planungsbüros bezüglich der Genehmigung von Ladestationen wurden im April 2009 im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf bzw. Mitte 2009 in den Bezirken Mitte und Pankow an die entsprechenden Fachbehörden (Tiefbau- bzw. Ordnungsämter) der Bezirke gerichtet (vgl. Abb. 8). RWE und Vattenfall einigten sich zuvor bezüglich der Aufteilung der Standorte. Beide Unternehmen fokussierten sich zunächst auf die einen hohen Publikumsverkehr aufweisenden Standorte in den Bezirken Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf mit dem Ziel eine hohe Sichtbarkeit der Ladeinfrastruktur zu erreichen. RWE beantragte nachfolgend jedoch auch in allen weiteren Bezirken der Stadt Ladestandorte auf öffentlichem Straßenland.

Die ersten Standortvorschläge durch RWE erfolgten anfangs ohne ausreichende fachliche Prüfung aller relevanten Kriterien. Vielmehr wurde insbesondere auf die Öffentlichkeitswirksamkeit der Standorte Wert gelegt. Um die Erfolgsbilanz des Genehmigungsprozesses zu verbessern, wurden im Anschluss neue Vorschläge unter Berücksichtigung verkehrsplanerischer Kriterien und Denkmalschutzvorgaben durch das beauftragte Ingenieurbüro erarbeitet.[VI] Später erfolgte auch vorab ein Abgleich mit der Dokumentation der Anschlussverfügbarkeit des lokalen Netzbetreibers Vattenfall, die über das Planungsbüro bereitgestellt wurde.

Der Baustadtrat des ersten Umsetzungsbezirks forderte einen gemeinsamen Ansprechpartner der Unternehmen. Da das Planungsbüro schon damit beauftragt war für beide EVU die Kontakte zu den Bezirken herzustellen, übernahm es diese Funktion. Daraufhin erfolgte eine Zusammenarbeit von Vattenfall, RWE und dem Planungsbüro. Die Beantragung der Genehmigungen für die Ladestandorte von Vattenfall und RWE liefen anfangs als parallele Prozesse ab.[VII]

Die Anträge samt den zugehörigen Planungsunterlagen wurden von dem Planungsbüro Stadtraum beim zuständigen Fachbereich für Sondernutzungen eingereicht. Im

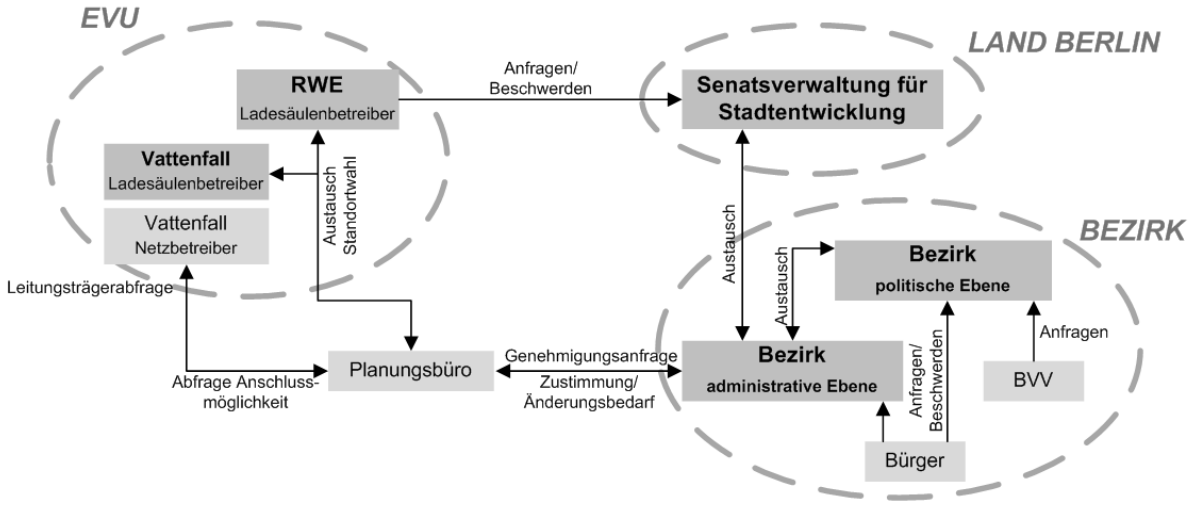
weiteren Verlauf wurden die Denkmalschutzbehörde, das Tiefbauamt, das Stadtplanungsamt, die Polizei und abschließend die Straßenverkehrsbehörde als Anordnungsbehörde bei der Entscheidung über die Standortvorschläge beteiligt.

Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) muss die Schaffung einer Ladeinfrastruktur anordnen, da sie als zentrale Straßenverkehrsbehörde prüft, ob Verkehrsmaßnahmen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs entsprechend der StVO erforderlich sind.[16] Bei den ersten Ansprachen der Bezirke durch die EVU lag keine Anordnung der VLB vor. Die Bezirke forderten diese als Grundvoraussetzung an. Dazu stellen die EVU eine Anfrage an die VLB[VIII]. Die Straßenverkehrsbehörde ordnete danach die Ladeinfrastruktur für die Projektlaufzeit an. Senat und Bezirke erwarten, dass nach Ablauf des Projekts auch wieder eine „Abordnung“ erfolgt: „(…) dann werden wir sie abordnen, da wird kein anderer Weg dran vorbeigehen.“[IX] Der Senat schließt eine generelle Verlängerung der Anordnung aus.[X] Ladestandorte mit besonderem Bedarf könnten dann möglicherweise aufgrund von Einzelfallentscheidungen bestehen bleiben.[XI]

Bei Komplikationen auf der administrativen Ebene in den Bezirken schaltete sich auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in den Prozess ein und betonte, dass die erfolgreiche Durchführung des Pilotversuchs einem übergeordneten Interesse des Landes Berlin entspräche.[XII] Im Verlauf des Pilotversuchs fand zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Bezirken im Rahmen der Tiefbauamtsleitersitzungen, der Sitzung der Straßenverkehrsbehörden u.a. ein regelmäßiger Informationsaustausch über rechtliche Grundlagen und deren Veränderungen statt. Ein bilateraler Austausch zum Umgang mit den Anträgen zwischen den einzelnen Fachbereichen der Bezirke fand hingegen nicht statt.[XIII]

[16] Die Verkehrslenkung Berlin ist die zuständige Behörde für die Erteilung von dauerhaften und von temporären Genehmigungen vor allem auf Hauptverkehrsstraßen z. B. für Verkehrsregelungen aufgrund von Baustellen (vgl. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/de/dauer.shtml).

Abbildung 8: Genehmigungsanfragen und Verwaltungsprozess



Quelle: eigene Darstellung

2.4 Abfrage letzter Umsetzungsvoraussetzungen durch das EVU

Nach der Erteilung der Genehmigung für eine Ladestation erfolgt die Abfrage der Anschlussmöglichkeit beim lokalen Netzbetreiber Vattenfall. Für das antragstellende Unternehmen ist hierbei die Entfernung zwischen Anschluss und Ladestandort als Kriterium der Wirtschaftlichkeit entscheidend. Bei einem Entscheid für den Anschluss der Ladestation führt der lokale Netzbetreiber eine Leitungsträgerabfrage durch. Die Sicherheitsbestimmungen der bereits vorhandenen Leitungsinfrastruktur wie Gas- und Wasserleitungen und Glasfaserkabel müssen hierbei berücksichtigt werden. Ergeben sich keine Konflikte, erfolgt die Anschlussbereitstellung durch den lokalen Netzbetreiber. Anschließend werden die bauliche Installation der Ladestation sowie die entsprechende Beschilderung und Stellplatzmarkierung umgesetzt. Die Bezirke werden jedoch nicht über den Stand der Umsetzung informiert.

2.5 Zusammenfassung

Bezogen auf den allgemeinen Policy-Zyklus lassen sich die konkreten Phasen des Genehmigungsprozesses so zuordnen, wie es die Abbildung 9 zeigt. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass weder Ablauf noch inhaltliche Ausgestaltung der Phasen in dem zu untersuchenden Verfahren vollständig zuzuordnen sind bzw. nicht

vollständig ausgeprägt sind. So hatten eine Problemdefinition und ein daraus in der Regel folgendes Agenda-Setting aufgrund der zeitlichen Restriktion nicht stattgefunden. Vielmehr wirkte die Finanz- und Wirtschaftskrise als das kurzfristig überzeugende Argument, mit dem ein Agenda-Setting übersprungen wurde. Aus demselben Grund lässt sich auch eine verkehrspolitische Programmformulierung nur in rudimentären Zügen finden. Diese hat nur ansatzweise auf der Landesebene zwischen dem Senat und RWE stattgefunden und ist in einer gemeinsamen Absichtserklärung gemündet, die auf einer Reihe provisorischer Instrumente beruhte (vgl. 2.2). Spätestens auf Bezirksebene verlieren sich auch diese Ansätze einer Programmformulierung. Insofern lässt sich die im Rahmen des Projekts *e-mobility IKT* durchgeführte Etablierung einer Ladeinfrastruktur für EV am ehesten als ein ad hoc durchgeführter Implementationsprozess beschreiben (vgl. Wollmann 1998). Eine wissenschaftliche Policy-Evaluierung fand mit dem AP 5 parallel zum laufenden Prozess im Rahmen des *e-mobility IKT* Projekts statt.

Abbildung 9: Phasen im Verlauf des Policy Prozess

allgemeine Funktion im Policy Prozess	**Phase des Genehmigungsprozesses**
Problemdefinition & Agenda-Setting	hat nicht stattgefunden
Programmformulierung	gemeinsame Absichtserklärung, Entwicklung provisorischer Instrumente
Implementation	Genehmigungsanfragen durch das EVU und Verwaltungsprozess auf Bezirksebene
Policy-Evaluierung	(u. a. parallel zum laufenden Prozess)

Quelle: in Anlehnung an Schneider/Janning (2006: 49)

3 Akteursbasierte Konfliktanalyse des Prozesses

An dieser Stelle wird die Gestaltung des Verfahrensablaufs dahingehend untersucht, welches Konfliktpotential sich bezogen auf die Teilabläufe mit ihren spezifischen Akteurskonstellationen abzeichnet, um im darauffolgenden Kapitel das Optimie-

rungspotenzial des Prozesses identifizieren zu können.[17] Nach der Beschreibung der Konfliktebenen hinsichtlich der Rahmenbedingungen sowie verfahrensinterner Variablen werden exemplarisch die dyadischen[18] Beziehungslinien der Hauptakteure untereinander zusammengefasst, um einen Überblick über die bestehenden Kommunikationsstrukturen zu geben. Am Ende des Kapitels werden die erläuterten Konfliktlinien in übergeordnete, den Prozess bestimmende Konfliktmodi abstrahiert. Dabei wird der Prozess als Lernprozess entsprechend seiner Zuordnung zur Pilotphase des Elektroverkehrs begriffen. Kennzeichnend ist dabei, dass die beteiligten Akteure der Wirtschaft im Rahmen dieser aktuellen Phase ihre Rollen aushandeln, die es gilt im Rahmen der Etablierung des Elektroverkehrs weiter zu entwickeln, zu festigen oder aufzugeben. Dieses Aushandeln ist ein interaktiver Prozess, der eine gewisse Zeit beansprucht, in welcher die Verhältnisse im Bezug auf die entstehenden rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen geklärt werden. Die hier analysierten Erfahrungswerte sollen den Einsatz von Zeitressourcen in zukünftigen, gleichgelagerten Infrastrukturprojekten reduzieren helfen.

3.1 Aus den Rahmenbedingungen resultierendes Konfliktpotenzial

Neben der in 1.1 beschriebenen gesellschaftspolitischen Situation, die sich aus der Konzeption des Konjunkturprogramms sowie der vorliegenden verkehrspolitischen Strategie in Berlin ergibt, werden nachfolgend diejenigen Rahmenbedingungen herausgestellt, die neben dem strikten Zeitrahmen und der teilweisen Skepsis der Berliner Stadtvertreter gegenüber dem Elektroauto als Beitrag für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung entscheidend auf den Verlauf des Genehmigungsprozess wirkten. Die Erkenntnisse aus den Experteninterviews haben den Einfluss der folgenden Faktoren verdeutlicht. Dazu zählen:

- die administrativen und rechtlichen Grundlagen,
- die Unklarheiten im Projektablauf,
- die unbestimmten Nutzungsstrukturen der zu schaffenden Infrastruktur und
- die im öffentlichen Raum vorherrschenden Nutzungsansprüche

[17] Die Schlussfolgerungen beruhen auf den Aussagen der Expert/innen, die den Themen Bewertung und Akzeptanz zugeordnet wurden.

[18] Bezogen auf Dyaden als gedachte Verbindungslinien zwischen zwei Akteuren eines Netzwerks.

Es bestehen strukturelle Probleme in den Verwaltungen, insbesondere zwischen der Senats- und Bezirksebene, die sich in nicht im ausreichenden Maße etablierten Kommunikations- und Kompetenzstrukturen äußern und sich auf den gesamten Prozessablauf auswirken. Sie werden in den Abschnitten 3.2 sowie 3.4 näher erläutert.

Zum Prozessstart existierten keine rechtlichen Grundlagen, die auf diese Situation ohne weiteres anwendbar gewesen wären (vgl. 3.2). Dass die Schaffung eines provisorischen Instrumentariums nicht von übergeordneter Bundesstelle abgesichert werden konnte, stellte sich bei der Implementierung der Ladeinfrastruktur als großer Unsicherheitsfaktor in den ausführenden Ämtern der Bezirksverwaltungen heraus. Die Geschwindigkeit des Prozesses verlangsamte sich durch die abwartende Haltung der Entscheider/innen auf der Sachbearbeiterebene.[XIV] Die unklare Rechtslage wurde zudem als irritierend auf (potentielle) Nutzer/innen wirkend beschrieben, da Missverständnisse hinsichtlich einer möglichen Fehlnutzung der Stell- und Ladeplätze und daraus resultierende Ängste vor Straf- und Bußgeldverstößen zu erwarten waren. Die im Kapitel 2.2 beschriebene rechtliche Übergangslösung in Berlin wird durch die Expert/innen aufgrund ihres provisorischen Charakters und der juristischen Anfechtbarkeit als nicht alltagstauglich gewertet, jedoch existiert zum jetzigen Zeitpunkt auch keine Alternative (vgl. ausführlich dazu 3.2).[XV]

Hinzu kommen Folgen von projektbezogenen Schwierigkeiten, die den Ablauf und die Organisation betreffen und die u.a. aus einem Mangel an Verständigung zwischen den Akteuren resultieren. Die Akteure waren sich zwar teils aus anderen Kontexten vertraut, jedoch bewegten sie sich in einem für sie neuen Anwendungsfeld mit den dazugehörigen neuen Rollenaufteilungen. Die Auswirkungen werden innerhalb des Pilotprojekts Berlin speziell an den Verzögerungen bei den Fahrzeugauslieferungen[19] sowie den anfänglichen Unklarheiten der Definition der Ziel- bzw. Nutzergruppe deutlich. Die Engpässe bei den Fahrzeuglieferungen erschwerten die Rechtfertigung eines Infrastrukturbedarfs sowie eines verkehrspolitischen Handlungsbedarfs. Diese Situation verschärfte sich im Laufe der Zeit, da die bereits vorhandenen Ladestationen keine Legitimierung durch eine entsprechende Nutzung erfuhren.[XVI] Vielmehr wurde dadurch der Eindruck einer Fehlplanung erweckt, die zusätzlich bestehende Nutzungskonkurrenzen intensivierte und neue Konflikte um den öffentlichen Raum hervorrief. Daraufhin sank die Akzeptanz der Bezirke für eine weitere Umset-

[19] Dieses Problem hat sich als projektübergreifend herausgestellt und ist nicht auf das Projekt e-mobility IKT beschränkt.

zung der öffentlichen Ladeinfrastruktur und die Bezirksvertreter forderten über die SenStadt klare Begründungen der EVU bezüglich der vereinbarten Strategie ein.

Ursprünglich waren die Projektplanung insgesamt und die Strategie von RWE im Rahmen des Piloten auf die Ansprache von privaten Nutzer/innen bzw. von Privatkunden RWEs ausgerichtet. Aufgrund des nur für gewerbliche Kunden attraktiven Leasingangebots und der folglich geringen Nachfrage von privaten Nutzern verschob sich der Fokus in Richtung gewerbliche Nutzer/innen. Diese Veränderung wurde von RWE erst relativ spät offiziell an die Prozessbeteiligten kommuniziert. Im Abstimmungsprozess zwischen RWE und Daimler darüber, wie die E-Autos eingesetzt werden und wer sie erhält, zeigten sich Schwachstellen. Ein Grund für die Einschränkung des Nutzerkreises ist in den Leasingkosten der e-Smarts zu vermuten, die mit ca. 833 Euro pro Monat ein besonderes Interesse und finanzielle Möglichkeiten auf der Nutzerseite voraussetzten. Während in dem Pilotprojekt von BMW und Vattenfall das OEM die Hälfte der Leasingkosten übernommen hat und damit die Nutzung für Privatpersonen attraktiv gestaltete, hat Daimler auf eine finanzielle Beteiligung verzichtet und stattdessen auf den Flotteneinsatz bei Gewerbekunden gesetzt. Dadurch wurde der ursprüngliche Ansatz von RWE, der ausdrücklich auf die Alltagsnutzung von Privatpersonen zielte, obsolet.[20]

RWE musste daher aufgrund veränderter Rahmenbedingungen vom ursprünglichen Projektansatz abweichen, mit *e-mobility* in Berlin ein Projekt zur Förderung des Elektroverkehrs ohne große Zugangshürden zu initiieren.[21] Die erwartete Nutzerstruktur entkräftet den Ansatz einer öffentlichen Ladeinfrastruktur noch mehr, da die Verfügbarkeit einer privatwirtschaftlichen Fläche für eine Ladestation bzw. Ladebox ein Auswahlkriterium für die Nutzer/innen darstellte.

RWE wie auch Vattenfall beabsichtigten zunächst im Rahmen der Pilotprojekte einen Anteil der geplanten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum anzusiedeln, deren Dimensionen in der Tabelle 1 ersichtlich werden.

[20] Die Folge war, dass aufgrund der geänderten Nutzerklientel auch der Forschungsansatz des Gesamtprojekts völlig neu justiert werden musste.

[21] So äußerte sich Dr. Jürgen Großmann in der Pressekonferenz zur E-Mobilität am 05.09.2008 zur Etablierung des Elektroverkehrs in Berlin: „Wir wollen keinen exklusiven Klub gründen. Sondern ein Bürgerprojekt, im besten Sinne sozial. Jeder Autofahrer soll es sich leisten können, ein E-Auto zu fahren.“

Tabelle 1: *Ausgangssituation Pilotvorhaben E – Mobilität in Berlin*

Art der Ladeplätze[22]	**Vattenfall**	**RWE**
Anzahl der Ladeplätze im privaten Raum	20	300-350
Ladeplätze im öffentlichem Straßenland in der Innenstadt	10	40
Ladeplätze auf öffentlichem Straßenland im restlichen Stadtgebiet	20	50-100

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Blümel 2009: 3f. und Auskunft von RWE

Zur Verdeutlichung der Ausgangssituation wird im Folgenden näher auf das Konfliktfeld öffentlicher Raum und Ladeinfrastruktur für EV eingegangen. Gehwege, Straßen und Plätze stehen als öffentlicher Straßen-(Raum) der Allgemeinheit zur Verfügung. Dennoch kann in bestimmten Fällen eine (befristete) Nutzung nur für bestimmte Zwecke gestattet werden, das heißt andere Gebrauchsformen werden ausgeschlossen. Es existieren zahlreiche verschiedene Interessen zu dieser besonderen Nutzung des öffentlichen Straßenraums, beispielsweise das Aufstellen von Tischen und Stühlen vor gastronomischen Einrichtungen, die Nutzung für Werbezwecke oder die Einrichtung von Stellplätzen für Fahrräder oder Carsharing-Fahrzeuge. Die vorhandenen Kapazitäten sind jedoch begrenzt, so dass unausweichlich eine Nutzungskonkurrenz und daraus resultierende Nutzungskonflikte entstehen, welche exemplarisch in der Abbildung 10 zusammengestellt wurden.

[22] Zwei Ladeplätze entsprechen in der StVO zwei Parkstände und gehören zu einer Ladestation mit zwei Ladepunkten bzw. Anschlüssen.

Abbildung 10: Konkurrenz um den öffentlichen (Straßen-)Raum

1: Ladestation im öffentlichen Raum

2: Parkdruck, Wirtschaftsverkehr

3: Parkraumbewirtschaftung

4: öffentliche Leihfahrräder

5: Carsharing-Stellplätze

6: öffentliche Fahrradabstellanlage

Quelle: siehe Bildverzeichnis, eigene Zusammenstellung

Auch bei der Einrichtung von Ladestationen und Ladeplätzen für den Elektroverkehr im öffentlichen Raum entsteht demnach ein Spannungsfeld zwischen den verfügbaren Flächen und den zahlreichen Nutzungsansprüchen. Diese Situation erschwert den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, da sich Genehmigungsprozesse aufgrund notwendiger Anpassungen verlängern bzw. letztendlich sogar scheitern können. Nachfolgend werden die von den Akteuren aufgezeigten spezifischen Problemlagen kurz erläutert. Im Kapitel 4 werden entsprechende Möglichkeiten zur Lösung bzw. Entschärfung der Problematik dargestellt.

Ein großes Spannungsfeld besteht hinsichtlich der Stellplätze für den „ruhenden Verkehr“. Denn Ladeplätze für den Elektroverkehr stehen in Konkurrenz zu freien bzw. bewirtschafteten Parkplätzen. Insbesondere in Stadtteilen mit hohem Parkdruck stellen abgegrenzte Plätze für EV eine zusätzliche Verknappung des Parkraums dar.[XVII] Bei bestehender Parkraumbewirtschaftung führen Ladeplätze für Elektrofahrzeuge einerseits zu Einnahmeverlusten in den Bezirken, da gebührenpflichtige Stellplätze freigegeben werden müssen.[XVIII] Andererseits sind abgegrenzte Ladeplätze gegenüber den Anwohnern schwer zu begründen, da ihnen mögliche Stellplätze entzogen werden, obwohl sie einen Bewohnerparkausweis bzw. eine Bewohnervignette erwor-

ben haben.[XIX] Es wird zudem befürchtet, dass EV als Zweitwagen angeschafft werden und sich dadurch der Platzbedarf weiter erhöht: „(…) wir hatten immer die große Befürchtung, dass auf einmal die Leute den Elektrozweitwagen beschaffen, das wollen wir nicht, wir haben keine Plätze um diese Autos abzustellen, das ist ein ganz wichtiger Punkt“.[XX]

Die Einrichtung von Ladeplätzen und Ladestationen treten zudem mit vielen weiteren Nutzungsansprüchen in Konkurrenz. Hier werden durch die Expert/innen Fahrradabstellanlagen, Stellplätze für öffentliche Räder, Carsharing-Stellplätze, Behindertenstellplätze, Ladezonen, Bushaltestellen und touristische Nutzungen exemplarisch genannt. Es kommt erschwerend hinzu, dass sich die Nutzungskonkurrenz entsprechend der bestehenden Aktivitäten und Planungen im Bereich öffentliche Räder und Carsharing noch weiter verschärfen wird.[XXI] Die Ladesäulen an sich werden überdies als zusätzliche Straßenmöblierung und Außenwerbung problematisiert.[XXII] Sie treten z. B. zu den Parkscheinautomaten, die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung aufgestellt werden in Konkurrenz. Für beide – die Ladesäule wie den Parkscheinautomaten – gilt, dass neben optischen Beeinträchtigungen und einer Minderung der Aufenthaltsqualität auch Probleme durch Vandalismus und Graffiti entstehen können. Das ist der Grund, warum von verschiedener Seite immer wieder angeregt wurde, die Ladeinfrastruktur für Elektroautos in bestehende Systeme zu integrieren.[XXIII] Auch die Errichtung von Ladestationen im Bereich von Einzel- bzw. Flächendenkmälern ist mit Konflikten verbunden.[XXIV] Denn nach den Bestimmungen des Denkmalschutzes wird die Aufstellung von Ladesäulen aufgrund der darauf befindlichen Werbung versagt. Die beschriebenen Nutzungskonflikte treten insbesondere in innerstädtischen Gebieten auf,[XXV] da sich gerade in dichten und zentralen Bereichen vielfältige Nutzungen wie z. B. Außenwerbung, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Denkmalbereiche und Parkraumbewirtschaftung auf relativ knappen, verfügbaren Flächen überlagern. Neben den aufgeführten Aspekten wird die Nutzung des öffentlichen Raums durch private Ladesäulenbetreiber problematisiert, so heißt es z. B. „(…) wir können nicht das öffentliche Straßenland mit privaten Dingen überfrachten“[XXVI] (vgl. auch 3.2).

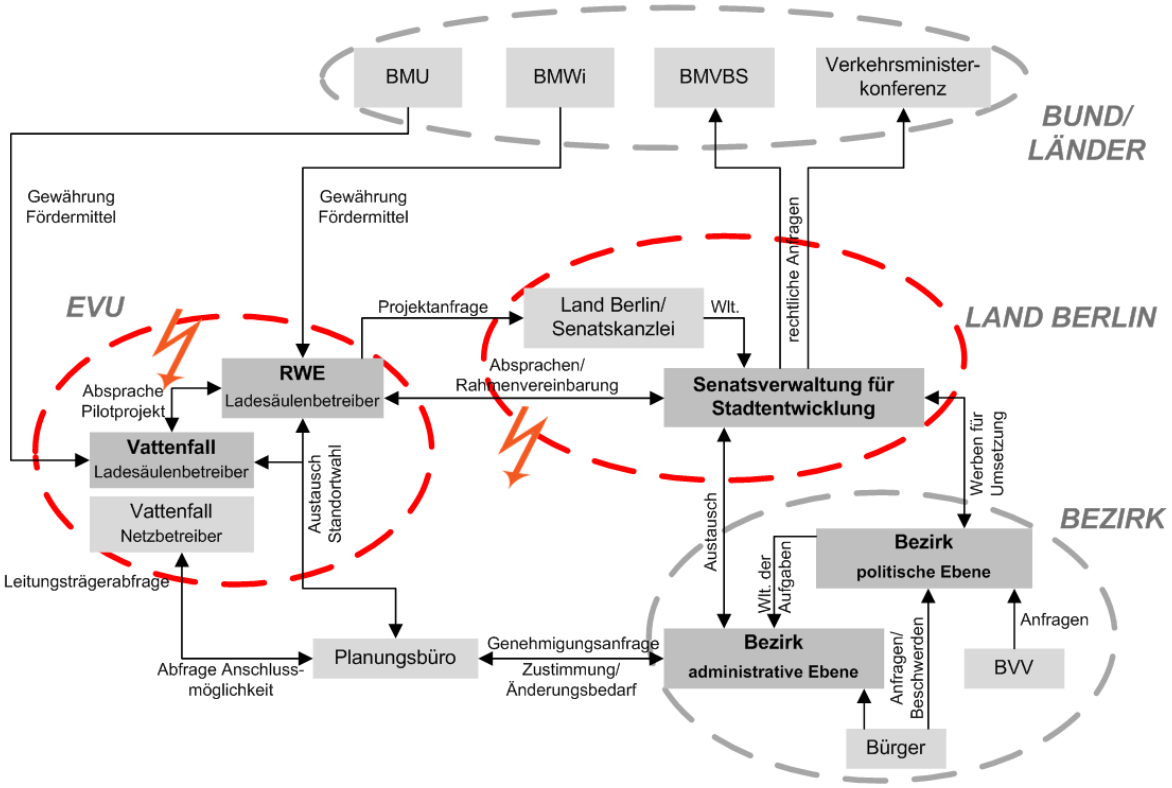
Die beschriebenen Problemlagen verdeutlichen, warum sich die Einrichtung von Ladestationen und Ladeplätzen im öffentlichen Raum derzeit schwierig gestaltet und nach Abwägung zwischen den verschiedenen konkurrierenden Nutzungsansprüchen auf Bezirksebene der Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in be-

stimmten Fällen nicht die oberste Priorität eingeräumt wird (vgl. 3.2). Das vorliegende Beispiel verdeutlicht damit die Brisanz um die Nutzungsansprüche privater Akteure an den öffentlichen Raum. Unter dem Druck finanzieller Engpässe in den öffentlichen Kassen droht der öffentliche Raum zunehmend zur Verhandlungsmasse zwischen der öffentlichen Hand und privaten Investoren zu werden.

3.2 Konflikte in der Prozessgestaltung

Der Zugang von RWE über das Land Berlin, der in der folgenden Abbildung dargestellt ist, hat sich von Anfang an partiell als schwierig erwiesen. Dies lag zum einen daran, dass das EVU mit anfänglich nur grundlegenden Erfahrungen auf dem relativ neuen Handlungsfeld Elektromobilität mit der politischen Verfasstheit des Stadtstaats Berlin nicht genügend vertraut war. Zum anderen lag dies an der Art und Weise, wie die Mitarbeiter/innen vor Ort agierten. So haben die RWE-Mitarbeiter/innen der Zusammenarbeit mit der Landesregierung als administrativ übergeordnete Einheit zunächst mehr Bedeutung beigemessen als den Bezirken. Dass sich die Landesregierung ihrerseits gegenüber ihren „Kommunen“ (den Bezirken) erklären muss, wurde zu wenig berücksichtigt.

Abbildung 11: Konfliktlinien zwischen den EVU und SenStadt



Quelle: eigene Darstellung

Aufgrund der unterschätzten Relevanz der politischen Verhältnisse vor Ort, hatte RWE zudem einen Top-Down-Prozess initiiert, mit der Erwartung, seine Strategie auf diesem Weg von der oberen politischen Ebene nach unten durchzusetzen. RWE ging davon aus, dass das positiv besetzte Thema Elektromobilität keine Vorbehalte erzeugen würde. Der Brief vom RWE-Vorstand Dr. Jürgen Großmann an den Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit, sollte als der Schlüssel fungieren, mit dem das Energieunternehmen die Basis für eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Stadt schaffen wollte.

Schon bald sah sich das Energieunternehmen jedoch mit der zweistufigen Verwaltungsstruktur Berlins konfrontiert, mit der insbesondere eine politische Unabhängigkeit der Bezirke von der Senatsverwaltung verbunden ist. RWE musste erkennen, dass ihre Top-Down-Strategie durch die Eigenständigkeit der Bezirke zunehmend in Frage gestellt wurde. Bei einem Bezirksvertreter entstand der Eindruck, RWE wolle von oben nach unten „durchlobbyieren", wogegen sich die Bezirke sperrten.[XXVII]

Darüber hinaus offenbarten sich aber auch strukturelle Defizite der Berliner Verwaltung, die die Etablierung einer Ladeinfrastruktur sowie die damit verbundene Sondernutzung des öffentlichen Raums behinderten. RWE stellte fest, dass sich die zuständigen Ansprechpartner von Bezirk zu Bezirk unterscheiden und innerhalb der einzelnen Bezirke die Kompetenzen überdies auf eine Vielzahl verschiedener Ämter verteilt sind. (vgl. Anhang 3: „Bezirkliche Zuständigkeiten für Sondernutzungserlaubnisse“).[XXVIII] Dabei stehen die Erfahrungen des Energieunternehmens RWE mit den politischen und bürokratischen Hürden exemplarisch für externe Wirtschaftsunternehmen, die versuchen in Berlin Fuß zu fassen. Diese Hürden wurden in einer Studie der Industrie- und Handelskammer Berlin systematisch erfasst. Dort werden vor allem fünf Faktoren genannt, die aus der ökonomischen Perspektive einem externen Wirtschaftsakteur den Zugang zum Berliner Markt erschweren und auch von den Interviewpartnern genannt wurden (vgl. IHK 2006: 22):

1) Es gibt keinen klar definierten Prozess zwischen Senat (Landesebene) und den Bezirken (kommunale Ebene) der die Kontaktaufnahme von Wirtschaftsunternehmen regelt. Externe Akteure wissen daher nicht, wann sie sich mit ihrem Anliegen an wen wenden müssen.
2) Darüber hinaus existieren keine hinreichenden vertikalen Abstimmungsmechanismen und Steuerungsmöglichkeiten zwischen dem Senat und den Bezirken. Daraus resultierende Kompetenzstreitigkeiten sind für Wirtschaftsakteure immer wieder hinderlich.
3) Die Autonomie der Bezirke führt insbesondere zu einer uneinheitlichen Ressort- und Ämterstruktur, die Außenstehenden weitgehend undurchsichtig erscheint und im alltäglichen Verwaltungshandeln zwischen den Bezirken zu Friktionen beiträgt.
4) Neben den formal uneinheitlichen Organisationslösungen der einzelnen Bezirke existieren auch inhaltlich keine verbindlichen Abstimmungsvereinbarungen, wodurch eine Zusammenarbeit der Bezirke zusätzlich erschwert wird.
5) Schließlich fehlen auf Bezirksebene einheitliche Anlaufstellen für die Wirtschaft, wo Anliegen gebündelt und effizient bearbeitet werden. Stattdessen sind die Wirtschaftsvertreter gezwungen sich mit viel Zeitaufwand ihren Weg durch die vielgestaltigen Verwaltungen zu bahnen.

Die EVU können durch ihre Position in der Startphase als Treiber des Genehmigungsprozesses bezeichnet werden. Sie brachten „im Schlepptau“ die Autoindustrie mit; danach kam „eine ganze Zeit lang nichts“[XXIX], wie ein Interviewpartner die Bedeutung der Akteure resümierend zusammenfasst.[23] Im Anschluss an den „ganz klar Industrie getriebenen“[XXX] Prozessanstoß kam es unmittelbar zur Aushandlung der Bedingungen für das EVU RWE, welches zunächst einen Alleinstellungsanspruch verfolgte (vgl. dazu auch 2.2). Der Senat war schließlich dazu bereit dem EVU gewisse, auf die Pilotphase zeitlich begrenzte Privilegien zu gewähren, die auch für das EVU Vattenfall galten und eine wirtschaftsfreundliche Industriepolitik signalisierten.[XXXI] Vattenfall wollte als lokaler Stromanbieter an den Entwicklungen der Ladeinfrastruktur in Berlin beteiligt werden. Erst nach einer aufwendigen Überzeugungsarbeit durch Vertreter der SenStadt, entschied sich RWE, von dem Ziel eines „absoluten Konkurrenzschutz(es)“[XXXII] abzurücken.

Die Ladeinfrastruktur verkehrspolitisch in bestehende Konzepte einzubinden wurde anfangs zwar von der SenStadt angeregt,[XXXIII] von den EVU aber nicht aufgenommen. Daraufhin verließ sich der Senat zunächst auf die Sachkompetenz der Industrie, bevor in der Implementierungsphase weiterer Handlungsbedarf ersichtlich wurde.[XXXIV] Die Verhandlungen zwischen dem Senat und den beiden EVU erforderte bis zur Verabschiedung einer gemeinsamen Vereinbarung einen großen Diskussions- und Verwaltungsaufwand. Dies war unter anderem darauf zurückzuführen, dass die EVU anfangs wenig kooperativ miteinander umgingen. Aus Sicht der Senatsverwaltung gab es dadurch überraschend hohe Reibungsverluste, welche die Dauer des politischen Entscheidungsprozesses verlängerten.[XXXV] Dadurch wurde ein Umsetzungsdruck verschärft, der die nachfolgenden Phasen prägte, da man ursprünglich davon ausging, dass die Fahrzeuge im Sommer 2009 geliefert würden (vgl. 3.1).

Die Unklarheit über die Fahrzeuglieferungen kann als ein Anzeichen dafür interpretiert werden, dass bei der Kooperation zwischen den Akteuren der Automobilindustrie und den EVU als relativ neue Akteure im Bereich verkehrlicher Infrastruktur noch Verbesserungspotential besteht.[24]

[23] Eine parallele Medienanalyse der TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung zur Elektromobilität ergab, dass die EVU in der aktuellen Hochphase des Elektromobilitätsdiskurses die Position eines wichtigen Treibers der Elektromobilität einnehmen.

[24] Ein Senatsvertreter wies darauf hin, dass sich hier ein Vorgang wiederholt, wie er in Berlin schon in den 1990er Jahren bei der Förderung von Gasantrieben zwischen der Automobil- und der Gasindustrie zu beobachten war.

Die Bekenntnis zu den Pilotprojekten des Elektroverkehrs, die auf das Konzept einer öffentlichen Ladeinfrastruktur setzten, stellten den Senat vor die Herausforderung, eine rechtliche Legitimierung des Genehmigungsverfahrens zu erreichen, da dieser Fall bislang nicht eindeutig auf die bestehenden Paragraphen in der StVO anzuwenden ist. „Das geht nach Lage der Dinge so wie die StVO formuliert ist, in Deutschland nicht. Deswegen haben wir mit Teilentwidmung und allmöglichen Kniffs und Tricks gearbeitet (…)“.[XXXVI] Die rechtlich-administrative provisorische Lösung für die Umsetzung der Ladestationen im öffentlichen Raum basierte schließlich auf der Entscheidung, dass der Ladevorgang sowie die Errichtung und Aufstellung der Ladestation als Sondernutzung[25] ausgelegt werden kann und die Flächen der genehmigten Ladestandorte dem allgemeinen Parkraum entzogen werden. Diese Vorzugsvariante der „Berliner Lösung“[26] wird als „Hilfskrücke“ bezeichnet, die keinesfalls als Dauerlösung bei einer massenhaften Durchsetzung von Elektromobilität geeignet sei, da ein (Kurz-)Parken nach Abschluss des Ladevorgangs nicht zulässig ist (vgl. auch 3.1).[XXXVII] Dies würde die Nutzung der Ladestation einschränken. Als problematisch wurde durch die Akteure eingeschätzt, dass sich dieser Schritt als juristisch angreifbar darstellt, und zwar mit dem Argument, dass durch die Parkraumreservierung die Bevorzugung eines Klientel entstehe.[XXXVIII]

Die anschließende Phase der Übergabe des Auftrags an die Bezirke, die Ladeinfrastruktur kurzfristig zu implementieren, ist in der Abbildung 12 dargestellt und bedeutet somit von Anfang an die Übertragung von Aufgaben, welche keiner eindeutigen rechtlichen Basis entsprechen. Für die Aufgaben liegen nur insofern klare Umsetzungsschritte vor, als dass die Bezirksvertreter die Auslegung als Sondernutzung als gegeben hinnehmen und nicht in Frage stellen.

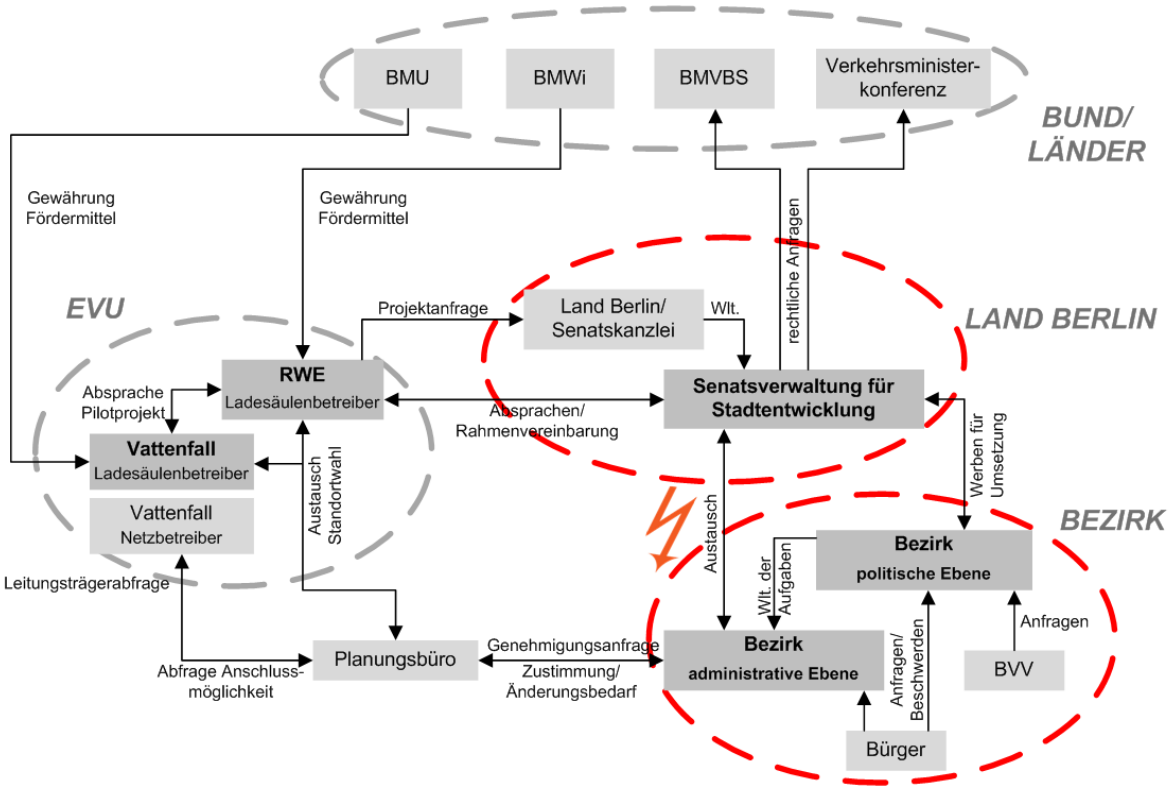
An die Bezirke wurde kommuniziert, die Umsetzung zu forcieren[XXXIX], ohne dass es zuverlässige Aussagen dahingehend gab, wann die EV tatsächlich geliefert werden würden. Es wurden Erwartungen geschürt, die aufgrund von Lieferengpässen nicht eingehalten werden konnten (vgl. 3.1). Ein Senatsvertreter beurteilt in der Rückschau: „(…) die Bezirke haben das eher passiv (…) hingenommen, mehr oder weniger bereit. Also einen aktiven Bezirk in dem Sinne, dass dort eine Bereitschaft und

[25] Als Sondernutzung wird jeder Gebrauch einer Straße, der über den Gemeingebrauch hinausgeht, bezeichnet (§ 11 Berliner Straßengesetz).

[26] Darüber hinaus besteht die Option Teileinziehung zum Zwecke des Ladens und Parkens nach § 5 Abs. 1 Berliner Straßengesetz, analog zum Carsharing, die sich im Ausnahmefall für eine Ladeeinrichtung am Wohnstandort der Nutzer/innen eignet (vgl. Blümel 2009: 15).

ein aktiver Wille war, dieses Experiment zu unterstützen ist mir nicht vorgekommen“[XL] und die Bezirke „mussten schon ziemlich deutlich gedrängt werden.“[XLI]

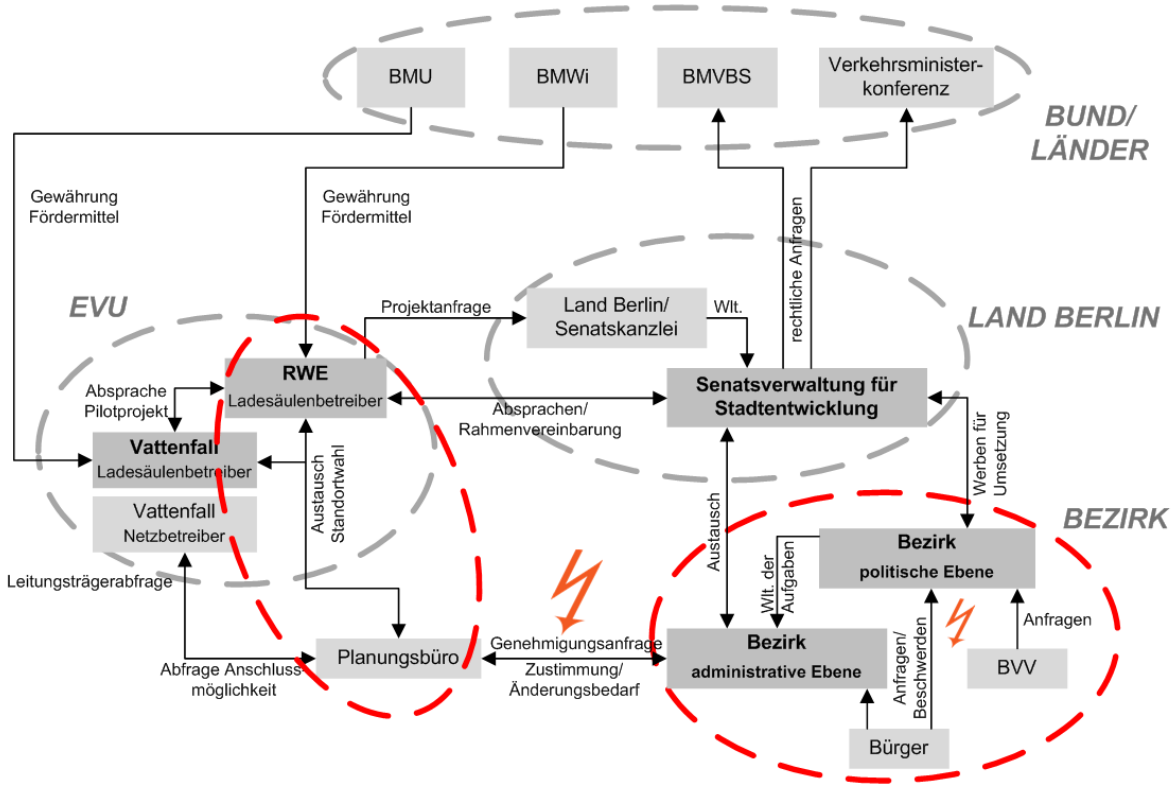
Abbildung 12: Konfliktlinien zwischen SenStadt und den Bezirken



Quelle: eigene Darstellung

Die Umsetzung in den Bezirken verlief unterschiedlich, da die Rahmenbedingungen des Genehmigungsverfahrens von Veränderungen geprägt waren. Zu Beginn war der Glaube an die genannten Termine für die Auslieferung der Fahrzeuge bei den beteiligten Akteuren noch vorhanden. Darüber hinaus wurde die Sichtbarkeit der Ladeeinrichtungen als Hauptkriterium der EVU in der Standortwahl offensichtlich, auch da die Vorschläge zunächst auf die Bezirke Mitte und Charlottenberg-Wilmersdorf beschränkt waren. Im ersten Bezirk, an den RWE herantrat, nahm die Gesamtumsetzung deutlich weniger Zeit in Anspruch als in den Folgebezirken, verlief am Anfang sogar etwas überstürzt.[XLII] Im zweiten Bezirk wurde das Verfahren nach dem ersten Schwung in Anpassung an die Fahrzeugverfügbarkeit verlangsamt.[XLIII] Insgesamt verläuft die Implementierung in den folgenden Bezirken schleppend, was auf unterschiedliche Erwartungshaltungen von Bezirk und RWE hinsichtlich der Funktion der Partner zurückgeführt wird.[XLIV]

Abbildung 13: Konfliktlinie zwischen RWE und den Bezirken



Quelle: eigene Darstellung

Die späte Verfügbarkeit der Fahrzeuge steht nicht im Verhältnis zu den vorangegangenen hektischen Umsetzungsaktivitäten und schadete aus Sicht der Bezirke der Akzeptanz bei den Bürger/innen vor Ort.[XLV] Der Senat wiederum stellt im Sommer 2010 eine erste Ernüchterung auf Seiten von RWE fest, die Dynamik ließe nach, was womöglich auf höhere Kosten zurückzuführen sei.[XLVI] Es lässt sich somit feststellen, dass der Umsetzungswille der beteiligten Akteure mit fortschreitendem Prozess nachließ, was auch auf die unerfüllten Erwartungen an das Eintreffen der entsprechenden EV zurückgeführt werden kann. In der Rückschau vermutet ein Bezirksvertreter, dass der „Hype“ um das Thema eine einseitig positive Sicht auf Elektroverkehr bewirkte, woraufhin potentieller Widerspruch zunächst zurückgestellt wurde.[XLVII]

Die Bindung der Bezirke an die Aufforderung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die Pilotprojekte zur Einführung von Elektroverkehr umzusetzen, wurde seitens der Bezirke unterschiedlich eingestuft. Einerseits haben die Bezirke wenig Handlungsspielraum gesehen; ein möglicher Kampf gegen die Vorgaben wurde von den ersten Umsetzungsbezirken als aufwendige und aufreibende Option abgelehnt.[XLVIII] Die Wahrnehmung war, das Projekt werde „von oben durchgedrückt“[XLIX] bzw. den

Bezirken werde etwas „übergestülpt“.[L] Die Bezirke sahen Ihren Einfluss beschränkt auf die Entscheidung über die von den EVU eingereichten Standortvorschläge, deren Bearbeitung durch die unklaren Rahmenbedingungen insgesamt bis auf einen Bezirk eher zögerlich anlief. Der Akteur EVU war den zuständigen Bearbeitern der Genehmigungsbehörden nicht neu, jedoch wurden die Anfragen als eine neue Qualität der Beanspruchung von öffentlichem Raum durch die Privatwirtschaft eingeschätzt. Auch das Planungsbüro bestätigte eine allgemeine Skepsis der Bezirke gegenüber einem privaten Investor im öffentlichen Raum.[LI] Während RWE anfangs noch meinte davon ausgehen zu können, dass die Vereinbarung mit dem Senat umgesetzt wird, erkennt das EVU, dass die Entscheidung Berlins keine Beteiligung der Bezirke garantiert, geschweige denn den Umsetzungswillen aller Bezirke dokumentiert.[LII]

Nachdem der Senat mit seiner Anregung den Elektroverkehr in die verkehrspolitische Gesamtstrategie Berlins zu integrieren RWE nicht überzeugen konnte, bemühte er sich um eine schnelle Umsetzung. Die Bezirke wiederum regten ihrerseits zunächst einen „integrierten Ansatz“[LIII] an. Demzufolge sollten die Ladeeinrichtung in bestehende Anlagen wie etwa die Straßenmöbel der Firma Wall eingebunden oder im halböffentlichen Raum installiert werden, z. B. durch Kooperationen mit anderen Akteuren wie Parkhausbetreibern, Besitzern von Supermärkten etc. Sie kritisierten auch die einseitig auf den individuellen Personenverkehr begrenzte Herangehensweise, die keine Integration anderer Ansätze wie Carsharing und Wirtschaftsverkehr berücksichtigte. Im Vergleich zu weiteren Angelegenheiten bewertet ein Bezirk das Verfahren zudem als sehr schnell eingeleitet und umgesetzt, ohne dass die Einbettung in die verkehrspolitische Strategie der Bezirke möglich war: „(…) andere Sachen, die ziehen sich ewig hin und die werden da auch hoch und runter diskutiert, jahrelang. Und dass das plötzlich so schnell geschehen ist, eben schneller als unsere öffentlichen Räder, die wir ja auch viel vehementer wollten (…)“.[LIV]

Es war jedoch aus Perspektive des Senats zu wenig Zeit vorhanden, um die Bezirke an den „Stellschrauben mitdrehen“[LV] zu lassen sowie den Akteurskreis zu erweitern. RWE und der Senat argumentierten angesichts weiterer Verzögerungen mit einer Gefährdung des Pilotprojekts.[LVI] Darüber hinaus wurde die voranschreitende Entwicklung des Elektroverkehrs durch den Senat als Standortvorteil Berlins kommuniziert. Durch die Überzeugungsarbeit des Senats wurde erreicht, dass in einigen Bezirken Elektroverkehr als Imagegewinn wahrgenommen wurde.

Die Bezirke hingegen sahen durch den bestehenden Einnahmeverlust im Bereich der Parkraumbewirtschaftung weder verkehrspolitisch einen eigenen Vorteil in der Umsetzung noch industriepolitisch, da sie keine eigene Industriepolitik betreiben.[LVII] Allerdings sahen sich die Bezirke anfangs aufgrund der durch die Wirtschaftskrise bestimmten äußeren Rahmenbedingungen, die auf eine schnelle politische Entscheidung drängten, nicht in der Lage, die auf der Senatsebene vereinbarte Rahmenvereinbarung zu ignorieren und die Implementierung der Standortvorschläge der EVU grundsätzlich abzulehnen.[LVIII]

In der Erteilung der Genehmigung mittels der Sondernutzung werden kaum Probleme gesehen, da der Ablauf allgemein in den bekannten Bahnen verläuft.[LIX] Ein Verwaltungsangestellter auf Bezirksebene begreift seine Aufgabe vor allem als Umsetzung politischer Zielvorgaben von Senats- bzw. Bezirksvertretern: „(…) weil wir immer diejenigen sind, die zum Schluss drankommen, und zwar sowieso nicht als Fachleute, weil es ist eine politische Entscheidung. So eine politische Entscheidung, wie viel Parkstände man freigeben will, das ist eine politische Frage und es wird politisch gelöst, und die Sachbearbeitung spielt keine Rolle dabei.“[LX]

Die Kommunikation zwischen RWE und den Bezirken wurde von Bezirksseite als unzureichend empfunden. Ein Grund dafür ist, dass RWE ausschließlich die Stadt und den lokalen Energieversorger als zentrale Akteure im Prozess sieht, während die Bezirksebene nicht unter Akteuren erwähnt sondern nur unter „Stadt“ subsummiert wird. Der Bund wiederum wird als Rahmenbedingungen festlegender Nebenakteur wahrgenommen.[LXI]

Von Vorteil in der Umsetzung des Verfahrens war, dass RWE und Vattenfall die Standortvorschläge mit einem Planungsbüro erarbeiteten, welches in langjährigem Kontakt mit den Bezirksverwaltungen steht. So wurde die Kommunikation an dieser Stelle erleichtert, da bereits ein gegenseitiges Verständnis vorhanden war.[LXII] Dass an dieser Stelle kein direkter Kontakt zu RWE als Bedarfsträger besteht, wird von der Verwaltung als eine Vereinfachung des Ablaufs begrüßt.[LXIII]

Die Beteiligung der relevanten Träger öffentlicher Belange gestaltete sich als aufwendig. Besonders problematisch schätzen die Akteure die Tragweite der Entscheidungen der Denkmalschutzbehörde ein, die die meisten Ablehnungen verursachte (vgl. 3.1). Die Denkmalschutzbehörde wird dementsprechend von den Bezirken als „letzte Entscheidungsinstanz“ wahrgenommen, da Standorte auf einer denkmalge-

schützten Fläche ein definitives Ausschlusskriterium einer Ladesäule darstellten: So heißt es z. B.: „Die Denkmalschutzbehörde schätzt die Situation immer anders ein: Die tun so, als seien sie die Genehmigungsbehörde.“[LXIV] Aus Sicht des Denkmalschutzes gilt die Ladestation im Gegensatz zum Parkscheinautomat als private Einrichtung. Somit kommen die Regelungen, die für Werbeflächen bestehen zur Anwendung.[LXV] Auch RWE beschreibt den Denkmalschutz als Instanz, die keine Kompromisse eingeht.[LXVI]

Durch Vorabanfragen bei der Denkmalschutzbehörde und der Berücksichtigung der öffentlich zugänglichen Denkmalkarten, auf denen alle aktuellen Flächen- und Einzeldenkmale gekennzeichnet sind, hätte ein effizienterer Prozess initiiert werden können.

Die SenStadt schätzt die Bereitstellung der Infrastruktur angesichts der Rahmenbedingungen als erfolgreich ein.[LXVII] Dabei wird jedoch eingeräumt, dass eine angemessene Bewertung des Betriebs der Ladestationen auf Grund der geringen Anzahl der Fahrzeuge bisher nicht möglich ist.[LXVIII] Innerhalb des Senats besteht teils auch Skepsis bezüglich des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag der Aktivitäten um den Elektroverkehr, z. B. beim Umwelt- und Gesundheitsressort. Die Thematisierung der Elektromobilität nehme eine Alibifunktion ein, wobei eine übergreifende Abstimmung über die Thematik im Sinne einer verkehrs- oder gar stadtplanerischen Orientierung nicht offensichtlich sei.[LXIX] Als ein Kritikpunkt seitens des Senats an RWE wird eine zu geringe Kooperationsbereitschaft genannt.[LXX] Das Verhalten von RWE im Ablauf des Verfahrens wurde durch Beteiligte als arrogant empfunden.[LXXI]

Es herrscht unter den Befragten kein Konsens darüber, ob der Umgang mit den Standortvorschlägen in den einzelnen Bezirken im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der Bezirksämter steht (vgl. Anhang 4). Vermutet wird, dass sich die Diskrepanzen zwischen der politischen Ausrichtung der Landesregierung und der Bezirkspolitik möglicherweise hemmend auf die Umsetzung ausgewirkt haben.[LXXII] Hingegen wird seitens des Senats kein direkter Zusammenhang festgestellt. Es hätte keine Probleme zwischen dem Senat und den politischen Ebenen der Bezirke gegeben, sondern eher mit einzelnen bezirklichen Fachbereichen.[LXXIII] RWE sieht bei den Bezirksbürgermeistern Probleme aufgrund parteipolitischer Differenzen mit der Landesregierung.[LXXIV]

3.3 Zusammenfassung der Akteursbeziehungen aus den belegbaren Aussagen der Akteure

Die für den Prozessverlauf bedeutsamen vier Einzelbeziehungen der beteiligten Akteure werden nachfolgend dargestellt. Zusammengefasst werden dabei die Verhältnisse: EVU – Senat, Senat – Bezirke, EVU – EVU und Bezirke – EVU.

Zwischen den EVU und dem Senat bestehen unterschiedliche Bindungen, da Vattenfall den lokalen Stromversorger repräsentiert und RWE sich als externes Energieunternehmen ein neues Geschäftsfeld in einer Region erschließen möchte, auf das es zuvor keinen nennenswerten Einfluss ausübte.

Das Verhältnis zwischen RWE und der Stadt Berlin (Senat) kann als auf den eigentlichen Zweck[27] stark begrenzte Kommunikation beschrieben werden. Aus Sicht der Senatsverwaltung lies RWE zu wenig Interesse an einem Austausch erkennen. Es bestehe „keine Zusammenarbeit“ der Senatsverwaltung mit RWE. RWE orientiere sich nur an der Vereinbarung mit dem Land, in der die Zielanzahl der Ladeeinrichtungen festgelegt ist. Die Senatsverwaltung strebte mehr Kooperation mit den beiden EVU an. Mehrfach lud die Senatsverwaltung die EVU zu Runden mit TSB/FAV, die sich, wenn überhaupt, dann nur wenig aktiv beteiligten und für den Informationsaustausch zwischen den öffentlichen und privaten Akteuren aus Sicht der Stadt als nicht förderlich herausstellten.[LXXV] Die Stadt Berlin sowohl auf Senats- als auch Bezirksebene und Vattenfall sind sich durch andere Zusammenhänge bereits als Kooperationspartner bekannt. Im Gegensatz zu RWE besteht hier ein „direkter Draht“ zwischen den Akteuren.[LXXVI] Vattenfall änderte darüber hinaus nach der Erstellung von 10 Ladestationen die Strategie und zeigt vorerst kein Interesse am weiteren Ausbau eines öffentlichen Ladeinfrastrukturnetzes. Dadurch zieht sich Vattenfall aus dem Handlungsfeld des Genehmigungsverfahrens zurück und überlässt RWE die weiteren konfliktbehafteten Aushandlungen mit den zuständigen Ämtern.

Die hierarchisch geprägte Beziehung zwischen den Bezirken und dem Senat kommt insbesondere in der Übergabephase des Implementierungsauftrags an die Bezirke zum Ausdruck. Den Bezirken wird zwar Einfluss auf die konkreten Standortentscheidungen in ihrem Bezirk gewährt, da die Genehmigung in ihr Kompetenzfeld fällt, eine

[27] Ein Vertreter der Bezirksverwaltung beklagt den mangelnden Informationsfluss zwischen den Zuständigen, er sei für Informationen auf den „Flurfunk“ angewiesen. (Interview 7/27)

generelle Ablehnung wird hingegen nicht als Option gesehen (vgl. 3.2). Der Senat stand im Rahmen der Tiefbauamtsleitersitzungen und den Sitzungen der Straßenverkehrsbehörden mit Fokus auf die rechtliche Situation im Austausch mit den Bezirken über den Fortschritt der Entwicklung.[LXXVII] Die Bezirke sahen sich dem Druck durch die Senatsverwaltungen ausgesetzt: „Wir sind gezwungen das zuzulassen“.[LXXVIII] Zugleich sahen sich die Bezirke an der Strategieausrichtung des Senats nicht angemessen beteiligt, da ihre fachlich-regionale Kompetenz nicht in den Entscheidungsprozess einfließen konnte (vgl. 2.2). Die SenStadt wiederum bedauert eine fehlende Kooperationsbereitschaft der Bezirke: „Da haben die einfach nicht mitgemacht.“[LXXIX]

Zwischen den EVUs besteht ein Abhängigkeits- und von Konkurrenzdenken geprägtes Verhältnis. RWE ist von Vattenfall in seiner Rolle als Anschlussbetreiber hinsichtlich der Bereitstellung des Anschlusses und der Abfrage der Leitungsträger abhängig.[LXXX] In Konkurrenz stehen die beiden EVU in der Entwicklung von gewinnbringenden Konzepten zum noch neuen Geschäftsfeld Elektroverkehr. Aus Sicht der EVU bestehen keine Standortkonflikte zwischen den EVU, da seitens Vattenfall nur eine geringere Anzahl an Ladestationen im öffentlichen Raum vorgesehen war und aktuell keine weiteren vorgesehen sind.[LXXXI] Vattenfall war von Anfang an mehr auf Privatflächen fokussiert.[LXXXII] RWE kritisiert, dass die Durchführung der Leitungsträgerabfrage unverhältnismäßig lange dauert. Es sei ein Manko, dass es keine Festlegung für die Dauer bis zur Auskunftserteilung gibt.

Es besteht eine Diskrepanz zwischen der Erwartungshaltung der Akteure der Verwaltung und der EVU und ihrem tatsächlichen Verhalten. Dies drückt sich in schleppend vorangehenden Vorab-Gesprächen aus, wobei die Bezirke mehr Aktivität auf Seiten von RWE als Antragsteller erwarteten und RWE sich mehr Reaktionen der Bezirke erhoffte.[LXXXIII] Defizite in der Kommunikation zeichnen sich auch dadurch aus, dass die Bezirke offenbar über keine Informationen bezüglich der Anzahl umgesetzter Ladestationen beider EVU verfügten (vgl. 2.4).[LXXXIV] Die Genehmigungsbehörde verfügt somit über keinen Überblick über das Ergebnis ihrer Standortentscheidungen, was sich vermutlich negativ auf die weiteren Entscheidungen auswirkt.

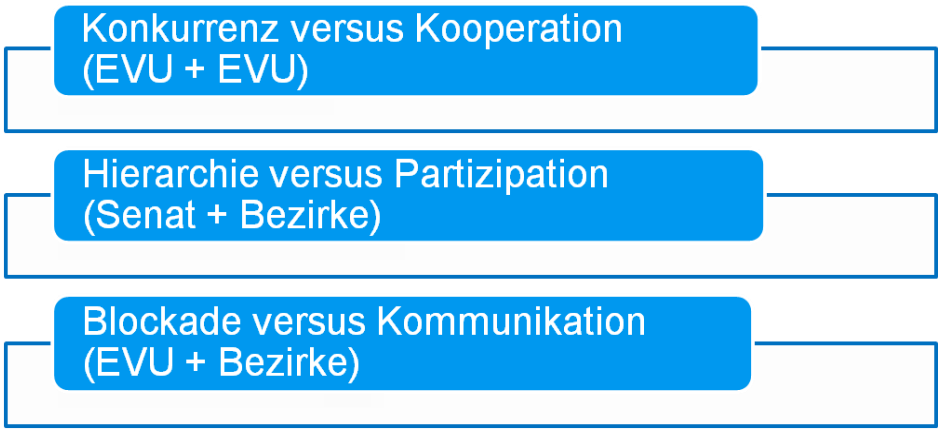
Auch innerhalb der Bezirke werden kaum aktuelle Informationen zur Sachlage ausgetauscht.[LXXXV] Insgesamt lässt sich somit ein unzureichendes Informationsmanagement durch die EVU sowie innerhalb der Verwaltung konstatieren. Diese Kommu-

nikationsstrukturen werden u. a. in den folgenden Erläuterungen der im Prozess aufgetretenen übergeordneten Konfliktmodi verdeutlicht.

3.4 Konfliktmodi

Die vielfältigen Konflikte Revue passieren lassend, können drei immer wieder kehrende, quer zu den beschriebenen Konfliktlinien liegende Konfliktmodi identifiziert werden, die die nachfolgende Abbildung zeigt.

Abbildung 14: Konfliktmodi



Quelle: eigene Darstellung

Das erste Konfliktfeld zeigt sich zwischen den beiden gegensätzlichen Funktionsweisen von Konkurrenz und Kooperation. Besonders deutlich wird dieser Konfliktmodus in der Interaktion der beiden EVU. Während der Energiemarkt in der Vergangenheit zwischen den großen Energieunternehmen in regionale Energiemonopole aufgeteilt war, bewegen sich die Energieunternehmen in jüngster Zeit zunehmend über ihre angestammten Monopolgrenzen hinweg, um sich neue Märkte zu erschließen. Indem sie auf diese Weise zwangsläufig in das angestammte Revier ihrer Mitbewerber drängen, treten sie in direkte Konkurrenz zu ihnen, wodurch das über Jahrzehnte erstarrte Oligopol plötzlich in Bewegung gerät (vgl. Scheer 2005; 2010).

Diese Entwicklungstendenz erfährt durch die neuen Anforderungen des elektrischen Individualverkehrs eine zusätzliche Dynamik. So zeichnet sich ab, dass der Elektro-

verkehr im Allgemeinen und der auf Grundlage erneuerbarer Energien im Besonderen, Impulse für eine dezentrale Energieversorgung liefert. Schon jetzt treten neue Energieanbieter auf, die sich auf kleinteilige Energieversorgungskonzepte spezialisieren. Darüber hinaus ist in den letzten Jahren eine Welle der Rekommunalisierung der Energieversorgung zu beobachten, die in dieselbe Richtung weist (vgl. Becker 2010). Schließlich bringt der Elektroverkehr völlig neue Akteurskonstellationen mit sich, wobei die EVU nur einen Akteur u.a. darstellen.[28]

Im vorliegenden Fall sieht sich Vattenfall mit dem Marktkonkurrenten RWE konfrontiert. Der eigentliche Konflikt ergibt sich hier nicht etwa aus der Konkurrenz der beiden EVU, sondern aus der sachlich begründeten Kooperation. Denn während die Anforderungen einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum für Elektrofahrzeuge eine Kooperation der EVU erfordern sind deren Handlungsstrategien weiterhin durch Konkurrenzverhalten geprägt. Wie gezeigt wurde, musste im vorliegenden Fall die Politik als moderierende Instanz intervenieren, um die divergierenden Interessen zusammen zu zwingen. Entgegen dem vom Senat selbst formulierten Anspruch eines allgemeinen Systemzugangs, wurde jedoch nur ein Kompromiss erwirkt, der beiden EVU eine Sonderstellung gegenüber potentiellen Wettbewerbern einräumt und ihnen ermöglicht andere Wettbewerber auszuschließen.[29]

Das Ergebnis ist in mehrfacher Hinsicht unbefriedigend. Zum einen hat die politisch erzwungene Friedenspflicht zwischen den beiden EVU Vattenfall und RWE nicht zu einer produktiven Zusammenarbeit mit etwaigen Synergien geführt. Vielmehr hat jedes Unternehmen weitgehend unabhängig voneinander ein Projekt aufgezogen, das jeweils spezifische Akzente setzt, die weitgehend losgelöst nebeneinander her existieren. So stellt sich vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen die Frage, ob die erfolgreiche Marktetablierung der Invention Elektroverkehr auf absehbare Zeit nicht viel stärker auf Formen der Kooperation angewiesen ist. Dafür spricht nicht nur der beobachtete wachsende Zwang zur Zusammenarbeit „der großen Vier“[30], wie im Falle von Vattenfall und RWE gezeigt, sondern auch das Auftreten völlig neuer Akteure auf

[28] Ein prominentes Beispiel ist die Zusammenarbeit des Ökostromanbieter Lichtblick mit dem Autohersteller Volkswagen, die zusammen Blockkraftwerke für kleine Haushalte bauen. Sie werden mit Gas angetrieben und produzieren dezentral Strom und Wärme. Später sollen sie zu virtuellen Großkraftwerken zusammengeschaltet werden (vgl. Süddeutsche Zeitung, 24.01.2011).

[29] So musste etwa das EVU EnBW, das in Berlin aktiv werden möchte, zunächst bei den beiden EVU vorstellig werden.

[30] Als „die großen Vier“ werden die EVU Eon, RWE, EnBW und Vattenfall bezeichnet, die in den 1990er Jahren die großen Gebietsmonopole der ehemaligen Staatsunternehmen übernommen haben.

dem Energiemarkt, sowie die schon erwähnte wachsende Tendenz der dezentralen Energieversorgung.

Der zweite Konfliktmodus bezeichnet das Spannungsfeld zwischen den Funktionslogiken Hierarchie und Partizipation. Er strukturiert vor allem das Verhältnis zwischen dem Senat und den Bezirken. Dabei zeichnet sich im Falle Berlins eine Entwicklung ab, die sich von dem zentralistisch organisierten und hierarchisch strukturierten Regierungs- und Verwaltungshandeln hin zu gleichberechtigten Aushandlungsverfahren bewegt. Der deutlichste Ausdruck dieser Entwicklung war die Abschaffung der Fachaufsicht des Senats gegenüber den Bezirken, wodurch die Eigenständigkeit der Bezirke auf Kosten der Gestaltungsmacht des Senats gestärkt wurde (vgl. Nissen 2002: 166 ff.). Während die Wirtschaftsvertreter diese Entwicklung beklagen, da sie sich mit einem unübersichtlichen politischen Flickenteppich konfrontiert sehen, und darauf hinwirken, diese Entwicklung wieder rückgängig zu machen, erkennt die Politikwissenschaft darin einen Paradigmenwechsel in entwickelten demokratischen Gesellschaften, von der traditionellen staatlichen Herrschaft, dem Government, hin zu einer stärkeren Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteure, der Governance (vgl. Wolf 2007). Die Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik kann mithin nur dann gelingen, wenn die Abstimmung zwischen Senat und Bezirken verbessert wird und verkehrspolitische Maßnahmen stärker als bisher in der Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt werden. Auf diese Weise wäre es möglich, die zukünftige Rolle und den Stellenwert des Elektroautos im Rahmen einer nachhaltigen Berliner Verkehrsentwicklungsstrategie im Sinne des Gemeinwohls zu verhandeln, ohne dass einzelne Partikularinteressen die Entscheidung maßgeblich bestimmen.

Der Plan zur Bewältigung großer gesamtgesellschaftlicher Herausforderungen, wie die Etablierung des Elektroverkehrs, lässt sich demnach nicht mehr, wie in der Vergangenheit, von oben nach unten durchreichen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die vielfältigen spezifischen Interessen vor Ort stärker als zuvor im Rahmen einer integrierten politischen Strategie berücksichtigt werden müssen. Vor diesem Hintergrund befindet sich Berlin mit seinem seit vielen Jahren in verschiedenen Rahmenwerken formulierten Ansatz einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung auf einem fortschrittlichen Weg (vgl. Rauterberg-Wulff 2008). Gleichwohl klafft diesbezüglich noch eine Kluft zwischen dem programmatisch formulierten Anspruch integrierter Entwicklungskonzepte und den oben beschriebenen Beharrungskräften

alter segmentierter Politik- und Verwaltungsstrukturen, die eine ressortübergreifende Zusammenarbeit zwischen Senat und Bezirken bis heute erschwert (vgl. Bracher 2011). Akteuren aus der Wirtschaft wird es dadurch unnötig schwer gemacht, sich in Berlin zu bewegen.

Für die zukünftige Entwicklung des Elektroverkehrs in Berlin folgt daraus, dass eine erfolgreiche Etablierung nur im Rahmen einer abgestimmten Gesamtstrategie gelingen wird. Dazu müssen noch die verbindlichen Formen einer politischen Zusammenarbeit entwickelt werden, um in Zukunft den programmatischen Ansprüchen auch in der Umsetzung gerecht zu werden.[31] Die Zukunft des Elektroverkehrs in Berlin wird sich nicht zuletzt an dem politischen Reformwillen entscheiden sowie der Fähigkeit diesen im Sinne der skizzierten Gesamtstrategie umzusetzen.

Der dritte Konfliktmodus schließlich berührt das Verhältnis zwischen den EVU und den Bezirken und kann mit dem Gegensatzpaar Blockade versus Kommunikation beschrieben werden. Die Bezirke fühlten sich bei der Entscheidung Berlin zum Experimentierfeld für Elektroverkehr zu machen von Anfang an zu wenig einbezogen, insbesondere von Seiten des Senats. Demensprechend skeptisch verhielten sie sich anfangs dem Thema gegenüber. Dass das Pilotprojekt in den ersten beiden Bezirken dennoch in Gang kam, war sicherlich auch der kurzen Bedenkzeit aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen und des politischen Drucks geschuldet (vgl. Kap. 1.1). Im Verlauf des Projekts wuchsen aber erneut die Vorbehalte, wozu insbesondere ein gestörtes Verhältnis zu dem Energiekonzern RWE beitrug. Während die Bezirke von traditionell guten Beziehungen zu dem lokalen Energieanbieter Vattenfall berichteten, beklagten sie im Falle von RWE fehlende Kommunikationsangebote.[LXXXVI] Die zu geringe Kommunikationsbereitschaft von RWE, so ein Bezirksvertreter, könne gleichsam eine „Verhinderungswelle“[LXXXVII] auf Seiten der Bezirke bewirken.

Bei einem Treffen, zu dem die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nach einem Jahr alle Bezirke eingeladen hatte, um sich ein Bild vom Stand des Elektroverkehrs in Berlin zu machen, wurde der Unmut gebündelt artikuliert.[LXXXVIII] Sowohl die beiden Pionierbezirke wie auch viele der anderen Berliner Bezirke, bei denen RWE angefragt hatte, um auch dort die Ladeinfrastruktur einzuführen, verweigern sich mittlerweile. Das liegt vor allem, wie oben dargelegt, an fehlenden Informationen. So war unklar wie viele der mit RWE im Rahmen des Pilotprojekts vereinbarten Ladestatio-

[31] Zur Rolle der Kommunen bei der örtlichen Energieversorgung aus juristischer Sicht vgl. z. B. Longo (2010).

nen schon aufgebaut sind. Darüber hinaus gäbe es keine Informationen darüber, ob und in welcher Häufigkeit die Ladestationen genutzt werden, wovon wiederum abhängig sei, ob zum jetzigen Zeitpunkt die von RWE angestrebte flächendeckende Ladeinfrastruktur überhaupt benötigt wird.

Anstatt verstärkt eine Klärung dieser und anderer Fragen im gemeinsamen Gespräch zu suchen, setzte RWE den Schwerpunkt unverändert auf die Umsetzung der gemeinsamen Vereinbarung mit dem Senat. Auch Angebote von Senatsseite und einzelnen Bezirken sich im Rahmen integrierter verkehrspolitischer Entwicklungsstrategien für Elektroverkehr zu beteiligen, wurden von RWE immer wieder abgelehnt. Bei den betroffenen Akteuren auf Bezirksebene trifft dieses Vorgehen zunehmend auf Widerstand und erzeugt entsprechende Blockaden bei der Umsetzung der Ladeinfrastruktur. In den vorliegenden Interviews wurde dieses Auftreten von den Betroffenen auf Bezirksebene immer wieder thematisiert.

Vor diesem Hintergrund stellt sich zum einen die Frage, ob eine solche fehlende Kooperationsbereitschaft politisch noch zeitgemäß ist und zum anderen, ob sie mit Blick auf die Anforderungen des Elektroverkehrs sachlich angemessen ist. Wenn es richtig ist, dass die Invention Elektroverkehr neue Formen der Kooperation erfordert, wie anhand des Konfliktmodus Konkurrenz versus Kooperation zwischen den EVU angedeutet wurde und überdies neue partizipative Regierungsformen an Bedeutung gewinnen, die gleichberechtigte gegenüber hierarchischen Verfahren aufwerten, wie am Verhältnis von Senat und Bezirken dargestellt, dann ist zu vermuten, dass zukünftig auch kommunikativen Aushandlungsverfahren gegenüber hierarchischen Organisationsform ein größerer Stellenwert eingeräumt werden muss. Vorausgesetzt man möchte die als Reaktion auf eine fehlende Beteiligung erfolgten Blockadehaltungen in Zukunft vermeiden.

Zusammenfassend stellt sich die Situation mit Blick auf die drei zentralen Akteure folgendermaßen dar: Das Interesse an der Etablierung einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Berlin ist sehr unterschiedlich. Zum einen existiert eine starke Motivation bei den EVUs, die hier ein neues Geschäftsfeld vermuten. Darüber hinaus besteht eine ambivalente Haltung des Landes Berlin, wobei zu unterscheiden ist zwischen der eher positiven Einstellung auf politischer Ebene, bei der die erhofften wirtschaftlichen Effekte der industriepolitischen Maßnahme im Vordergrund stehen, und einzelnen fachlichen Vorbehalten auf Verwaltungsebene, die auf mögliche negative

Konsequenzen für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung zielen. Schließlich sind es die Bezirke, die sich teilweise vollständig verweigern, wenn sich das angestrebte Geschäftsmodell Elektroverkehr aus ihrer Sicht nicht in die eigene verkehrspolitische Gesamtstrategie fügt.

Aus dieser Konstellation resultierten in allen drei Fällen unterschiedliche Erwartungshaltungen. RWE ging davon aus, dass die Realisierung der Ladeinfrastruktur, nachdem es einen Vertrag mit der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geschlossen hatte, ein Selbstläufer sei und die Bezirke die Umsetzung vorantreiben würden. An die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde das Thema Elektromobilität durch die Senatskanzlei delegiert. Die Senatsverwaltung steht den verkehrs- und umweltpolitischen Bedeutung des Elektroautos teils kritisch gegenüber.[LXXXIX] Von dieser Seite gestaltete sich die Unterstützung des Implementationsprozesses entsprechend zurückhaltend. Die Bezirke schließlich sahen sich mit der politischen Entscheidung auf Landesebene und den Wünschen der EVUs von zwei Seiten mit Anforderungen konfrontiert, die oftmals nur schwer mit den lokalen Verhältnissen vereinbar waren. Mit dem Problembewusstsein wuchsen auch die Widerstände gegenüber einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos im öffentlichen Stadtraum. Diese Figuration sozialer Machtverhältnisse bewirkte die beschriebenen Blockaden im Entscheidungsprozess und führte faktisch zu unbefriedigenden Ergebnissen für alle Beteiligten.

Damit stellt sich die Frage, wie ein solcher Prozess zukünftig auf eine Weise gestaltet werden kann, dass sich die beteiligten Akteure mit ihren spezifischen Interessen wiederfinden und der Elektroverkehr einen Beitrag für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung bildet.

4 Verbesserungspotenzial und Empfehlungen

Im Folgenden wird das Optimierungspotential auf Basis konkreter Hinweise der befragten Akteure ausgelotet, um daraus anschließend allgemeine Empfehlungen für eine Weiterentwicklung des Prozesses abzuleiten.

4.1 Konsequenzen und Verbesserungsvorschläge aus Sicht der Interviewten

Im Rahmen der Interviews haben die Expert/innen sich zu ihren Wünschen und Verbesserungsvorschlägen hinsichtlich des Prozessverlaufs und des Agierens einzelner Akteursgruppen geäußert. Die Vorschläge weisen auf notwendige Änderungen aus Sicht der befragten Akteure hin und stehen in engem Bezug zu den genannten Kritikpunkten. Sie lassen sich in Aussagen differenzieren, die sich auf den konkreten Prozessablauf in der Rück- oder Vorausschau beziehen und solche, die alternative Umsetzungsvarianten thematisieren.

Die Vorschläge beziehen sich größtenteils auf die Kommunikation einer Gesamtstrategie, dafür notwendige Beteiligungsmechanismen und Monitoringinstrumente, die eine Nutzerorientierung der Infrastruktur prüfen. Grundsätzlich lässt sich anhand der Aussagen der Beteiligten feststellen, dass die Forderungen zumeist an die nächsthöhere Instanz gerichtet werden. So wenden sich die Berliner Landesvertreter mit dem Wunsch nach Rechtssicherheit an das BMVBS. Die Mitarbeiter/innen der Bezirksverwaltung und Bezirkspolitik beziehen in der Rückschau die Wünsche überwiegend auf die SenStadt, aber auch auf die EVU. Aufgrund der gemachten Erfahrungen sieht RWE Handlungsbedarf in erster Linie bei den anderen Akteuren und räumt nur stellenweise eigene Defizite ein. Dies lässt sich anhand der erläuterten Konfliktmodi erklären.

4.1.1 Verlauf: Rückschau – „hätte“

Seitens der Bezirke wünscht man sich rückblickend eine intensive Beteiligung am Prozess von Anfang an, d. h. bereits in der Entscheidungsphase des Senats über die Kooperation mit den EVU, z. B. durch Anhörungen der Bezirke. Dies hätte aus Sicht der Befragten zu mehr Engagement der Beteiligten in der Umsetzungsphase geführt und die Akzeptanz für das Vorgehen insgesamt gestützt.[XC] Konkret bezieht sich diese Forderung auf die Kommunikation eines städtischen Gesamtkonzepts zur Einführung von Ladeinfrastruktur seitens des Senats, welches vorab mit Bezirksvertretern hätte abgestimmt werden sollen.[XCI] Es hätte eine Abwägung gegenüber und eine Anbindung an andere Nutzungen enthalten sein müssen, wobei der Elektromobilität

jedoch nicht die Funktion eines Allheilmittels zuteil wird.[32] Darüber hinaus wird im Hinblick auf die Planungsvorbereitung mehr Vorarbeit von der Industrie erwartet, wodurch der Abstimmungsprozess insgesamt beschleunigt worden wäre. RWE sowie das Planungsbüro befürworten hingegen eine striktere Durchsetzung der Belange des Senats gegenüber den Bezirken.[XCII]

Eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit durch die Beteiligten hätte eine bessere Wahrnehmung der Umsetzungsstrategie nach Innen und Außen erzeugt. „Innovation“ und „regenerative Energien“ hätten als Kernbegriffe des initiierten Prozesses von Anfang an auf allen Ebenen besser vermarktet werden müssen.[XCIII]

Schließlich wurde auf Senats- wie auf Bezirksebene die Unklarheit bezüglich der Zielgruppe artikuliert. Die weitverbreitete Skepsis gegenüber einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur resultierte aus der fehlenden Erfahrung mit Elektroverkehr und weil ihre Notwendigkeit nicht eingeschätzt werden konnte. Der Senat und vor allem die Bezirke setzten sich demgegenüber für kleinteilige Pilotprojekte im Rahmen von gewerblichen Flottenversuchen ein. Angeboten wurde von Bezirksvertretern die Elektrifizierung von Teilen des bezirklichen Fuhrparks, wodurch nach eigenen Aussagen eine akzeptanzsteigernde Wirkung dieser Beteiligten erreicht worden wäre.[XCIV] Dafür waren jedoch keine finanziellen Mittel vorhanden. Mit dem Zielgruppenwechsel der e-Smart-Nutzer/innen, die nun doch überwiegend im Rahmen gewerblicher Flotten betrieben werden, bestätigen sich nachträglich die eingangs geäußerten Einwände vom Senat und den Bezirken. Aus ihrer Sicht hätte eine so weitreichende Infrastrukturentscheidung einen intensiven Kommunikationsprozess erfordert, um von Anfang an eine klare Strategie „gewerbliche Nutzung“ herauszuarbeiten. Dadurch wäre allerdings die Sinnhaftigkeit einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für die private Nutzung in Frage gestellt worden.

4.1.2 Voraussetzungen für ein künftiges Verfahren – „sollte“

Klar definierte rechtliche Rahmenbedingungen und eine bundesweit einheitliche Regelung zur Verteilung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur wurden als Voraussetzungen für ein verbessertes Verfahren genannt.[XCV] Darüber hinaus sollten die EVU eine „integrierte Lösung“ im Sinne einer gemeinsamen Strategie entwickeln.[XCVI]

[32] Dieser Eindruck entstand bei einigen Beteiligten durch den durch die EVU und den Senat kommunizierten Umsetzungsdruck, z. B. Interview 7/37.

Anstatt verschiedene Ladesäulen von unterschiedlichen Anbietern aufzustellen, wurde eine standardisierte Ladeinfrastruktur als notwendig erachtet. Darüber hinaus wünschen sich die Akteure ein höheres Maß an Kooperation zwischen dem Senat und den Bezirken. Seitens RWE wird hingegen der Wunsch geäußert, dass der Senat die gemeinsame Vereinbarung gegenüber den Bezirken stärker durchsetzt. Überdies könne ein langfristig effektiver Ablauf durch die Kommunikation fester Ansprechpartner und durch eine parallele Abstimmung aller Beteiligten auf Bezirksebene vorangebracht werden.[XCVII]

Eine optimale Durchführung des Prozesses ist aus Sicht der Vertreter aus Politik und Verwaltung an die Entwicklung eines gesamtstädtischen Konzepts der Elektromobilität und seiner Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum gekoppelt.

Die Umsetzung anderer verkehrspolitischer Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und Carsharig stellen ebenso einen hohen Aufwand für die Bezirke da. Diese werden teils mit Priorität verfolgt, da sich der Bedarf für die Bezirke deutlicher darstellt. Die Einleitung des Genehmigungsverfahrens für EV sollte aus Sicht einzelner Bezirke daher erst dann erfolgen, wenn ein tatsächlicher Bedarf durch EV gegeben ist. [XCVIII]

4.1.3 Alternative Ansätze – „neu nachdenken“

Dieser Abschnitt thematisiert Alternativen zu dem bestehenden Ansatz innerhalb des Pilotprojekts eine öffentliche Ladeinfrastruktur zu entwickeln. Im Bezug zur nicht klaren Eignung des öffentlichen Raums für die Ladestationen und zu den bestehenden Unklarheiten hinsichtlich der rechtlichen Basis für die administrative Umsetzung der Infrastruktur, werden von allen befragten Expert/innen alternative Lösungen angesprochen.

Viele der Expert/innen stellen sich die Frage, ob die vorherrschende Lösung zur Schaffung der Infrastruktur langfristig vorstellbar ist und welche Umsetzungsalternativen denkbar wären. Angesichts der aufgetretenen Differenzen bestimmt die Variante, dass die Infrastruktur in den semiöffentlichen Raum (z. B. Parkhäuser, Parkplätze von Supermärkten) verlagert werden kann und sollte die Diskussion. Begründet wird dies damit, dass im halböffentlichen Raum offensichtlich mehr Umsetzungsmöglichkeiten bestehen, weniger illegale Nutzung zu erwarten wäre und sich ein PR-Vorteil

für Einrichtungen, die den Standort bereitstellen ergäbe. Darüber hinaus wird angeregt, dass eine Ladesäule weniger Platz und Aufmerksamkeit beanspruchen sollte. Die Integration in das bestehende Stadtmobiliar wäre eine denkbare Lösung, die Nutzungskonflikte begrenzt. Außerdem wäre eine einfachere Kommunikation gegenüber den (potentiellen) Nutzer/innen durch die Integration in andere Nutzungskonzepte gegeben. Auch das Laden über Induktion wird als platzsparende aber kostenintensive spätere Option angesprochen.

Die beteiligten Akteure wünschen sich nachhaltige Konzepte der EVU und OEM, die verschiedene Nutzungsformen der Ladeinfrastruktur berücksichtigen. Darüber hinaus wird die Forderung nach umfangreichen Grundlagenforschungen angesprochen, die u. a. ermitteln soll, ob die Elektromobilität ein neues Mobilitätsverhalten befördert oder lediglich als Zweitwagenstrategie fungiert (vgl. 3.1). Dazu bedarf es Grundlagenforschung zum Nutzerverhalten.[33]

4.2 Weitere Empfehlungen

Aus den Erkenntnissen der Experteninterviews lassen sich Anforderungen an ein idealtypisches Verfahren ableiten. Dabei spielt die Schaffung einer gemeinsamen Umsetzungsstruktur unter Beteiligung aller betroffenen Akteure und basierend auf eindeutigen rechtlichen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen eine zentrale Rolle. Die Bereitstellung einer bezirksübergreifenden Ladeinfrastruktur sollte dabei in das gesamtstädtische und das bezirkliche Verkehrskonzept integriert werden, so dass die Stellung der Ladeinfrastruktur verkehrsplanerisch begründet und im Bezug zu anderen, teils konkurrierenden Konzepten deutlich wird. Dazu ist es notwendig, dass alle Beteiligten Entscheider eine klar formulierte Position beziehen. Langfristig ist die Einbettung in eine übergeordnete Verkehrsentwicklungsstrategie unabdingbar, auch aus dem Grund, da die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur kostenintensiv ist und derzeit eine hohe Sichtbarkeit im öffentlichen Raum beansprucht. Es stellt sich die Frage, ob die notwendigen Investitionskosten aus öffentlichen und privaten Mitteln in eine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in dieser Form angemessen sind.

Begleituntersuchungen zum Bedarf und zur Einbettung der Infrastruktur sind unabdingbar um die Ergebnisse zu bewerten und eine künftige nachfrageorientierte Lade-

[33] Siehe dazu das Teilprojekt AP4 „Analyse Nutzerverhalten und Raumplanung regionale Infrastruktur“ im e-mobility IKT Projekt.

infrastruktur in der Stadt zu etablieren. Dabei muss die Variante im öffentlichen Raum in Frage gestellt werden dürfen und auch die Untersuchung der Eignung des semiöffentlichen und privaten Raums durch die Politik vorangetrieben werden.

Durch eine einfache und eindeutige Gestaltung des Ablaufs, ansetzend an der Überwindung der im Kapitel 4.4 dargestellten Konfliktmodi kann der Prozess beschleunigt werden. Eine optimale Kommunikation zwischen allen Ebenen fördert gegenseitiges Vertrauen und dient einer gesteigerten Akzeptanz nach innen und außen. Um eine effiziente und am Prinzip der Nachhaltigkeit orientierte Lösung zu erreichen, ist eine gemeinsame Strategie der EVU förderlich. Das Konkurrenzdenken muss an dieser Stelle überwunden werden, um zu einem tragfähigen Ergebnis zu gelangen (vgl. 3.4).

Ein Schritt zur zielgerichteten Organisation der Belange hinsichtlich des städtischen Elektroverkehrs wurde mit der Gründung der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMo) vollzogen. Diese hat es sich zum Ziel gesetzt, die Kompetenzen von Wissenschaft, Industrie und Politik in der Hauptstadtregion zu bündeln. Berlin soll sich im Kontext nachhaltiger Mobilität als „Hauptstadt der Green Economy“ und Leitmarkt sowie Leitanbieter für Elektromobilität innerhalb Deutschlands etablieren. Die Verwaltung wird dabei bislang nicht thematisiert. Im Bezug auf die Ladeinfrastruktur müsste aber auf Senatsebene eine Koordinierungsstelle Elektromobilität als zwischen öffentlichen und privaten Akteuren vermittelnde Instanz eingeführt werden. Diese sollte gleichzeitig als Ansprechpartner für Ladesäulenbetreiber und für die Politik und Verwaltung der Bezirke fungieren. Sie sollte im engen Kontakt zur eMo stehen oder sogar in diese integriert werden, indem die Agentur um die Zuständigkeiten einer Koordinierungs- und Beratungsstelle ergänzt wird. Diese soll jedoch nicht auf eine schnelle und hierarchische Implementierung hinauslaufen. Die Beteiligung der Bezirke muss dabei gewährleistet sein. Dies ließe sich durch vorangehende Workshops und einen regelmäßigen Austausch mit allen Akteuren erreichen.

5 Fazit

Das Projekt *e-mobility IKT* ist ein Produkt der Wirtschaftskrise. Im Rahmen des Konjunkturpakets II sollte es einen Beitrag zur Gesundung der deutschen Wirtschaft leisten. Davon zu unterscheiden ist der Beitrag des Projekts für die erfolgreiche Umsetzung des Themas Elektroverkehr. In diesem Bericht geht es daher nicht um die wirtschaftliche Begutachtung des Projekts, gleichwohl wurde deutlich, dass die durch das Konjunkturprogramm gesteckten Rahmenbedingung auch den Projektverlauf und die Ergebnisse deutlich beeinflusst haben, wobei drei Aspekte hervorzuheben sind: Zum einen schlägt sich in diesem Projekt die von der Bundesregierung für die Verkehrsforschung programmatisch vorgegebene *Technikfixierung* nieder, die einseitig auf das technisch Machbare zielt. Dementsprechend werden die Aktivitäten von der Suche nach technischen Innovationen dominiert, während konzeptionelle Überlegungen zu wenig thematisiert werden.[34] Zum anderen wurde das Projekt aufgrund der Richtlinienkompetenz von Wirtschaftsunternehmen durch einen einseitig *industriegetriebenen Charakter* bestimmt. Das hat dazu geführt, dass ein Energieunternehmen mit seiner spezifischen technischen Lösung und einem entsprechenden Geschäftsmodell frühzeitig Fakten schaffen konnte, ohne dass bei so einer grundlegenden verkehrspolitischen Entscheidung Alternativen geprüft wurden. Im Ergebnis wurde der Elektroverkehr nicht in eine verkehrsplanerische Gesamtstrategie eingebunden. Diese Entwicklung wurde durch den im Rahmen des Konjunkturprogramms vorgegebenen *knappen Zeithorizont,* gemessen an der Aufgabe der Eröffnung eines völlig neuen Innovationsfelds, noch verstärkt, da er ein Abwägen des Einsatzes des Elektroverkehrs nicht erlaubte. Anders als in anderen vergleichbaren Fällen, wo es um verkehrspolitische Entscheidungen mit so weitreichenden Konsequenzen ging, wurde zu keinem Zeitpunkt der Stellenwert des Elektroverkehrs im Rahmen einer integrierten verkehrspolitischen Gesamtstrategie diskutiert.

Dabei hätte man sich auf umfangreiche internationale Erfahrungen mit dem Thema Elektroverkehr in den 1990er Jahren beziehen können. So hatte schon Dietmar Abt (1998) in seiner Bestandsaufnahme der Technikgenese des Elektroautomobils darauf hingewiesen, dass das technische Artefakt Elektroauto in der Vergangenheit immer wieder an dem herrschenden öffentlichen Automobilleitbild der „Rennreiseli-

[34] Diese starke Technikfixierung gilt nicht nur für das Projekt e-mobility IKT, vielmehr zeichnen sich die meisten im Rahmen der Modellregionen angestoßenen Projekte dadurch aus.

mousine“ (Canzler/Knie 1994) gescheitert ist. Abt zufolge könne man daraus grundsätzlich zwei Konsequenzen ziehen. Entweder man versucht das Leitbild der Technologie anzupassen oder umgekehrt, man entwickelt die Technologie weiter, bis sie dem Leitbild entspricht. Mit Blick auf die offensichtliche Beharrungskraft des Automobilleitbilds der „Rennreiselimousine“ setzte Abt kurz- und mittelfristig auf die Strategie der technischen Weiterentwicklung.[35] Dabei dürfe man sich allerdings nicht wie bisher auf die Entwicklung leistungsfähiger Batterien beschränken, sondern müsse sich an einem „elektrischen Straßenverkehr“ orientieren. Mit anderen Worten, das Ziel müsse darin bestehen, eine Ladeinfrastruktur für Elektroautos zu etablieren, die es wie im Falle der Autos mit Verbrennungsmotor ermöglicht, kurzfristig zwischendurch zu tanken, um auf diese Weise längere Distanzen zu überwinden und damit dem Leitbild der „Rennreiselimousine“ zu entsprechen.

Stattdessen wird heute, wie schon in den 1990er Jahren, das Elektroauto als Stadtauto beworben.[36] Begründet wird dies mit der geringen Reichweite, also den nach wie vor bestehenden Defiziten des technischen Artefakts. Da in urbanen Ballungszentren die meisten Wege so kurz sind, dass sie mit einem Elektroauto problemlos zu bewältigen sind, wird nun das Automobil als optimales Verkehrsmittel für dichte Siedlungsstrukturen angepriesen. Diese Umdeutung erfolgt vor dem Hintergrund, dass jahrzehntelang die Einsicht vorherrschte, gerade in urbanen Ballungszentren seien alternative Verkehrsangebote vorzuziehen und das Automobil stelle, u. a. aufgrund des enormen Flächenverbrauchs, die schlechtere Wahl dar.[37] Eine einseitige auf das Elektroauto ausgerichtete verkehrspolitische Strategie birgt die Gefahr, dass alternative städtische Verkehrsangebote des Umweltverbunds[38] in den Hintergrund treten.

Auch dem Projekt *e-mobility IKT* in Berlin liegt die These zugrunde, dass ein e-Auto gegenüber einem konventionellen Automobil mit Verbrennungsmotor, das bessere

[35] Demgegenüber setzte sich die Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung seit Mitte der 1990er Jahre dafür ein, das Leitbild der „Rennreiselimousine“ zu brechen, indem sie neue Mobilitätskonzepte entwickelten, die individuelle Mobilität auch ohne das private Auto ermöglichen. Indem ihre langjährigen Bemühungen, wie sie selbst feststellen, bisher nicht mit Erfolg gekrönt sind, scheinen sie Abts Einschätzung, dass das Leitbild nur langfristig in Frage gestellt werden kann, indirekt zu bestätigen (vgl. Projektgruppe Mobilität 2004).

[36] Eine Ausnahme bildet das Konzept „Better Place“ des ehemaligen SAP-Managers Shai Agassi, das auf eine Ladeinfrastruktur setzt, die in der Lage ist, die leere Autobatterie innerhalb weniger Minuten gegen eine volle auszutauschen.

[37] Zu den Vor- und Nachteilen des Elektroautos unter Gesichtspunkten einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung vgl. Petersen/Friedrich 2009.

[38] Als Umweltverbund werden an dieser Stelle nicht motorisierte Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr) als auch öffentliche Verkehrsmittel sowie Carsharing betrachtet.

Stadtauto ist. Demensprechend setzt auch das Energieunternehmen RWE auf eine städtische Ladeinfrastruktur für ein elektrisches Stadtauto.[39] In den Pilotbezirken Mitte und Charlottenburg/Wilmersdorf wurde zu diesem Zweck eine Ladeinfrastruktur eingeführt, mit dem Ziel, einen flächendeckenden „Roll Out“ in Berlin vorzubereiten. Dabei ergaben sich Umsetzungsschwierigkeiten, die einerseits aus den spezifischen politischen und administrativen Strukturen des Berliner Stadtstaats resultierten und andererseits aus der organisatorischen Verfasstheit und dem jeweiligen Agieren der beteiligten Akteure zu erklären sind (vgl. 3.2).

Diese Umsetzungsschwierigkeiten resultierten im Wesentlichen aus drei Konfliktmodi: *Konkurrenz versus Kooperation*, *Hierarchie versus Partizipation und Blockade versus Kommunikation.* Indem sie die Beziehungsrelationen der Akteure einseitig entlang der Extremen Pole *Konkurrenz*, *Hierarchie* und *Blockade* bestimmt haben, kam es zu weitverbreiteten Irritationen. Alle drei Konfliktmodi trugen in der Summe dazu bei, dass keine politische Abwägung der Rolle des Elektroverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrsstrategie erfolgte.

Stattdessen stellte sich im Projektverlauf eine ganze Reihe von Nutzungskonflikten ein, die durch eine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Stadtraum provoziert wurde. Das gilt für die von der Senatsverwaltung angestrebte flächendeckende Einführung der Parkraumbewirtschaftung wie für öffentliche Stellplätze für Carsharing Autos, Leihfahrräder oder private Fahrräder.[40]

Aufgrund der fehlenden Informationen bezüglich der Zweckmäßigkeit einer öffentlichen Ladeinfrastruktur, begegnen die Bezirke der RWE-Strategie zunehmend skeptisch. Auf einem Treffen, am 27. Oktober 2010, zu dem die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Bezirke eingeladen hatte, um erstmals über ihre Erfahrungen mit der Einführung der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektroautos zu berichten, wurden die Vorbehalte noch einmal deutlich artikuliert.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir Reformstrategien, die sich an den drei identifizierten Konfliktmodi orientieren. Bezüglich des Konfliktmodus *Konkurrenz versus Kooperation*, der sich zwischen den beiden EVU als manifester Konflikt artikuliert hat,

[39] Diese Strategie der Etablierung einer Ladeinfrastruktur für städtische Elektroautos wird von RWE bundesweit auch in anderen Ballungszentren verfolgt.

[40] So gibt es in Berlin laut der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung heute etwa 22.000 Fahrradabstellplätze, während tatsächlich 60.000 benötigt werden. Daher ist für 2011 die Herausgabe eines Masterplan bike+ride für Berlin geplant, der u.a. darauf zielt, diesem Missstand zu beseitigen. Gerade hochverdichtete Innenstadtbezirke, die nur über wenig freie öffentliche Flächen verfügen, müssen sich daher gut überlegen, welcher Nutzung sie den Vorzug geben.

sollte zukünftig darauf hingewirkt werden, dass bei der Einführung des Elektroverkehrs in Berlin stärker Formen der Kooperation zwischen den Wirtschaftsakteuren unterstützt werden. Diese Zusammenarbeit stellt sich aufgrund der ökonomischen Funktionslogik, die sich auf über den Markt vermittelten Wettbewerb gründet, nicht automatisch ein, sondern muss politisch in dem Maße vorgegeben werden, wie sie gesamtgesellschaftlich erwünscht ist.

Der Konfliktmodus *Hierarchie versus Partizipation* wiederum, der das Verhältnis von Senat und Bezirken strukturiert hat und das noch stark von einem hierarchischen Selbstverständnis geprägt ist, erfordert neue Formen der Governance. Das Thema Elektroverkehr verdeutlicht schlaglichtartig, dass es einerseits einer übergeordneten politischen Instanz bedarf, die allgemeingültige Standards setzt, die andererseits aber darauf angewiesen ist, die jeweils spezifischen Bedingungen vor Ort zu berücksichtigen, um den Elektroverkehr im Sinne einer integrierten verkehrspolitischen Gesamtstrategie mit dem Ziel einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu etablieren. Daher ist die Kritik an den administrativen Strukturen auf Senats- wie auf Bezirksebene sowie den fehlenden Kommunikations- und Handlungsstrukturen zwischen der Senats- und der Bezirksebene, wie sie etwa von Seiten der Wirtschaft angeführt wird berechtigt. Allerdings leiten wir aus unseren Analysen andere Konsequenzen ab. Statt der politischen Entmachtung der Bezirke, wie sie von der IHK im Namen der Berliner Wirtschaft gefordert wird, die auf eine politische Konzentration auf Senatsebene zielt und damit stärker hierarchisch strukturierte politische Verhältnisse anstrebt, um zu schnellen und eindeutigen politischen Entscheidungen zu gelangen, empfehlen wir die qualitative Weiterentwicklung der politischen Verhältnisse im Sinne deliberativer Beteiligungsverfahren.

Schließlich muss es darum gehen, den Konfliktmodus *Blockade versus Kommunikation*, der zu Irritationen zwischen den EVU und den Bezirken geführt hat, im Sinne eines kommunikativen Verfahrensablaufs zu optimieren.[41] Das erfordert Reformanstrengungen auf beiden Seiten. Die (externen) Wirtschaftsunternehmen, seien es nun EVU oder andere Stakeholder in einem zukünftigen Elektroverkehrsmarkt, sollten über die politischen Verhältnisse vor Ort aufgeklärt werden, um nicht aufgrund

[41] Das gilt sowohl für das externe wie für das ortsansässige EVU. So gab es Unstimmigkeiten zwischen dem ortsansässigen EVU und einem Bezirk, dass zunächst den Wunsch geäußert hatte eine Ladesäule aufzubauen, nachdem der Bezirk die Genehmigung in kürzester Frist umgesetzt hatte jedoch auf den Aufbau verzichtete. Diese negative Erfahrung hat bei der darauffolgenden Anfrage des externen EVU zweifelllos nachgewirkt.

falscher Erwartungen irregeleitet und enttäuscht zu werden. Diesbezüglich gibt es eine Holschuld auf Seiten der Wirtschaftsvertreter und eine Bringschuld auf Seiten der Bezirke. Die Bezirke wiederum müssen in vielen Fällen überhaupt erst Kommunikationsstrukturen schaffen, die einen angemessenen Umgang mit spezifischen Wirtschaftsinteressen ermöglicht. Damit könnten sie zugleich ihrer Bringschuld gerecht werden.

Zur Bearbeitung der skizzierten Konfliktmodi bedarf es u. E. einer Institution, um die dazu notwendige Koordinierungsleistung zu erbringen. Diese Koordinierungsstelle sollte über alle zur Bearbeitung der genannten Konfliktmodi notwendigen Informationen verfügen. Die Grundlage könnte z. B. der im Rahmen des Projekts *e-mobility IKT* von den Fachgebieten Straßenplanung und Betrieb und Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin entwickelte Infrastrukturplan sein, der auch Ergebnisse der TU Dortmund[42] zu möglichen netz- und kommunikationstechnischen Anforderungen berücksichtigt und somit die stadtplanerisch relevanten Informationen für die erfolgreiche Entwicklung einer zukünftigen Ladeinfrastruktur in Berlin zusammenführt. Die Koordinierungsstelle hätte die Aufgabe, den Infrastrukturplan auf den aktuellen Stand zu halten, indem alle neuen Informationen eingepflegt werden. Das Angebot des Elektroverkehrs müsste dort bezirksscharf abgebildet werden, so dass sich potentielle Interessenten mit spezifischen Angeboten, ein Bild davon machen können, wo mit einer entsprechenden Nachfrage gerechnet werden kann. Oder die Koordinierungsstelle selbst bringt die Anbieter mit den relevanten Bezirken zusammen. Diese Koordinierungsstelle sollte auf Senatseben angesiedelt sein, um in enger Abstimmung mit den Bezirken eine integrierte verkehrspolitische Gesamtstrategie verfolgen zu können.

Als Voraussetzung für eine Etablierung der Elektromobilität ist zum einen eine an die Bedürfnisse der Nutzer/innen angepasste Ladeinfrastruktur zu schaffen, die in der späteren Phase weniger eine Werbefunktion sondern eine Ladefunktion zu erfüllen hat. Daher sind die bisher vorhandenen öffentlichen Ladestationen zwar in der Einführungsphase von Elektroverkehr förderlich. Angelegt als langfristige Investition ist jedoch zu prüfen, ob das dahinterstehende Geschäftsmodell in ein übergeordnetes Mobilitätsangebot integriert werden kann bzw. ob eine bessere Eignung des semiöffentlichen Raums für ein Ergänzungsnetz der Infrastruktur von Ladestationen auf

[42] Der Lehrstuhl für Energiesysteme und Energiewirtschaft und der Lehrstuhl für Kommunikationsnetze der TU Dortmund haben Auswirkungen der Verbreitung von EV auf die Netzstruktur, das Lastenverhalten und die Kommunikationsarchitektur zwischen Netzbetreiber und Ladestation untersucht.

Heim- und Betriebsparkplätzen besteht. Die Nutzung von Ladestandorten ist u.a. abhängig von deren räumlicher Verortung und Erreichbarkeit durch potentielle Fahrer/innen. Die Entscheidung über Infrastruktureinrichtungen muss verkehrliche Erreichbarkeit und zunehmend auch Anbindungsmöglichkeiten an bedienungsfreundliche IKT als Grundlage aufweisen, um den Ansprüchen von Tragfähigkeit und Nutzerorientierung gerecht zu werden. Die Entwicklung von verkehrsbezogener neuer Infrastruktur hängt eng mit der Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse zusammen (vgl. Köhler 2007: 3). Damit entscheidet das Nutzerverhalten über die Auslastung und Sinnhaftigkeit der geschaffenen Infrastruktur und stellt damit einen wesentlichen Forschungsgegenstand im Hinblick auf die Standortwahl zukünftiger Ladeinfrastruktur dar. Eine umfassende parallele Prozessevaluierung in mehreren Schleifen sowie aussagefähige Ergebnisse zu aktuellen und künftigen Nutzeranforderungen an die EV-Ladeinfrastruktur sind künftig notwendig um nachhaltige Lösungen umzusetzen.[43]

Trotz der speziellen Rahmenbedingungen in dem hier vorgestellten Berliner Pilotprojekt *e-mobility: IKT-basierte Integration der Elektromobilität in die Netze der Zukunft*, weisen die herausgestellten Konfliktlinien und Lösungsansätze generell einen ortsunabhängigen Charakter auf und lassen sich somit auf andere Städte und Kommunen übertragen. Eine übertragbare Anforderung an ein idealtypisches Verfahren, die sich aus Sicht der Beteiligten ergibt, ist eine einfache und klare Gestaltung des Ablaufs im dargelegter Weise, wodurch sich der Prozess beschleunigen lässt und weniger Raum für Kapazitäten verschwendende Irritationen besteht. Um Verständnis und Akzeptanz nach innen und außen zu gewährleisten ist eine klar geregelte und für alle Beteiligte verlässliche Kommunikation zwischen allen Ebenen notwendig.

Aus der Einsicht in die Notwendigkeit neuer Formen des Regierens (Governance) folgt, dass die Information, Anhörung und der Einbezug aller an der Planung beteiligter Akteure dem Entscheidungsprozess insgesamt förderlich ist. Dabei sollte der Sinn und Zweck verkehrsplanerischer Maßnahmen für den Elektroverkehr insbesondere gegenüber der Bevölkerung stärker als in der Vergangenheit kommuniziert werden. Auf diese Weise könnte sich ein öffentlicher Diskurs über den Beitrag der Elektromobilität für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung etablieren, der nicht vor allem durch

[43] Siehe dazu das Teilprojekt AP4 „Analyse Nutzerverhalten und Raumplanung regionale Infrastruktur“ im e-mobility IKT Projekt, welches Akzeptanzforschung mit Zukunftsforschung verknüpft.

mächtige Partikularinteressen bestimmt wird sondern in dem auch Gemeinwohlinteressen artikuliert werden.

Ansprechpartner:

Dr. Oliver Schwedes

Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Univ. Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend

Telefon: +49 (0)30-314-78767
Fax: +49 (0)30-314-27875
E-Mail: oliver.schwedes@tu-berlin.de
http://www.tu-berlin.de/ivp/e-mobility

Quellenverzeichnis

Abt, Dietmar (1998): Die Erklärung der Technikgenese des Elektroautomobils, Frankfurt M.

Banister, David (2005): Unsustainable Transport. City Transport in the New Century, Oxfordshire and New York.

Becker, Peter (2010): Aufstieg und Krise der deutschen Stromkonzerne, Bochum.

Blümel, Herrmann (2009): Präsentation im Rahmen der Veranstaltung „Förderprogramm Modellregionen Elektromobilität. Modellregion Berlin-Potsdam. Plattform Infrastruktur“ am 12.11.2009, Berlin.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft (Hrsg.) (2008): Mobilität und Verkehrstechnologien. Das 3. Verkehrsforschungsprogramm der Bundesregierung, Berlin.

Bortz, Jürgen/Nicola Döring (2006): Forschungsmethoden und Evaluation, Heidelberg.

Bracher, Tillmann (2011): Stadtverkehr. In: Oliver Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung, Wiesbaden.

Bundesregierung (Hrsg.) (2009): Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, URL: http://www.bmwi.de/Dateien/BMWi/PDF/nationaler-entwicklungsplan-elektromobilitaet-der-bundesregierung,property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf, letzter Zugriff: 20.12.2010

Canzler, Weert/Andreas Knie (1994): Das Ende des Automobils – Fakten und Trends zum Umbau der Autogesellschaft, Heidelberg.

Deutscher Städtetag (Hrsg.) (1971): Rettet unsere Städte jetzt!, Stuttgart/Köln.

Ewert, Stefan (2008): Städtische Verkehrspolitik als Implementationsproblem. Drei Berliner Fallstudien, Berlin.

Felsch, Anke (2010): Organisationsdynamik. Zur Konstitution organisationaler Handlungssysteme als kollektive Akteure, Wiesbaden.

Gläser, Jochen/Grit Laudel (2006): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse, Wiesbaden.

IHK – Industrie- und Handelskammer zu Berlin (2006): Strukturreform der Berliner Verwaltung. Leitlinienkonzept aus Sicht der Wirtschaft, Berlin. URL: http://www.berlin.ihk24.de/produktmarken/standortpolitik/anlagen/_download/Verwaltungsstruturreform.pdf, letzter Zugriff: 12.11.2010.

Klenke, Dietmar (2007): Verkehrspolitiken. In: Oliver Schöller/Weert Canzler/Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden, S. 99-122.

Köhler, Stefan (Hrsg.) (2007): Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover.

Küpper, Willi/Anke Felsch (2000): Organisation, Macht und Ökonomie. Mikropolitik und die Konstitution organisationaler Handlungssysteme, Wiesbaden.

Longo, Fabio (2010): Neue örtliche Energieversorgung als kommunale Aufgabe. Solarsatzungen zwischen gemeindlicher Selbstverwaltung und globalem Klima und Ressourcenschutz, Baden-Baden.

Nissen, Sylke (2002): Die Regierbare Stadt. Metropolenpolitik als Konstruktion lösbarer Probleme. New York, London und Berlin im Vergleich, Wiesbaden.

Petersen, Rudolf/Axel Friedrich (2009): Der Beitrag des Elektroautos zum Klimaschutz. Studie im Auftrag der Delegation Der Linke im europäischen Parlament. URL: http://www.dielinke-europa.eu/article/6506.der-beitrag-des-elektroautos-zum-klimaschutz.html, letzter Zugriff: 29.01.2011.

Projektgruppe Mobilität (2004): Die Mobilitätsmaschine. Versuche zur Umdeutung des Autos, Berlin.

Rauterberg-Wulff, Annette (2008): Advantages of an integrated air quality control and noise abatement plan and its implementation – eperiences from Berlin. Transport, In: Anne-Sophie Merritt/Diana Hein (Hrsg.): Environment and Health: What Can Be Done to Improve Air Quality and to Reduce Noise in European Regions? Pronet Workshop Report, 16-17. June 2008, Stockholm, Sweden.

Rippl, Susanne/Christian Seipel; Angela Kindervater (Hrsg.) (2000): Autoritarismus. Kontroversen und Ansätze der aktuellen Autoritarismusforschung, Opladen.

Scheer, Hermann (2010): Der Energ*ethische* Imperativ. 100% jetzt: Wie der vollständige Wechsel zu erneuerbaren Energien zu realisieren ist, München.

Scheer, Hermann (2005): Energieautonomie: Eine neue Politik für erneuerbare Energien, München.

Schneider, Volker, Frank Janning (2006): Politikfeldanalyse. Akteure, Diskurse und Netzwerke in der öffentlichen Politik, Wiesbaden.

Schubert, Klaus/Nils C. Bandelow (2003): Lehrbuch der Politikfeldanalyse, Oldenbourg.

SenStadt (2009): Pressebox. E-Mobility: Berlin unterzeichnet Absichtserklärung. URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/ archiv_volltext.shtml?arch_0904/nachricht3419.html, letzter Zugriff: 04.11.2010.

SenStadt (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr, Berlin.

Ulrich, Otto (1988): Technik und Herrschaft. Vom Handwerk zur verdinglichten Blockstruktur industrieller Produktion, Frankfurt/M.

Wolf, Klaus Dieter (Hrsg.) (2007): Staat und Gesellschaft – fähig zur Reform? 23. Wissenschaftlicher Kongress der Deutschen Vereinigung für Politische Wissenschaft, Baden-Baden.

Wollmann, Hellmut (1998): Implementationsforschung/ Evaluationsforschung. In: Dieter Nohlen (Hrsg.): Wörterbuch Staat und Politik, Bonn, S. 268-272.

Weitere Internetquellen

BeMobility-BerlinelktroMobil. URL: http://www.bemobility.de/site/bemobility/de/start.html, letzter Zugriff: 07.12.2010.

MINI E Berlin powered by Vattenfall. URL: http://www.vattenfall.de/de/mini-e-berlin.htm, letzter Zugriff: 07.12.2010.

Modellprojekte des Förderprogramms IKT für Elektromobilität. URL: http://www.ikt-em.de/de/modellregionen.php, letzter Zugriff: 07.12.2010.

BMVBS 2010: Modellregionen Elektromobilität. URL: http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/modellregionen-elektromobilitaet.html, letzter Zugriff: 07.12.2010.

eMO - Berliner Agentur für Elektromobilität ist ein gemeinsames Projekt der Berlin Partner GmbH und der TSB Technologiestiftung Berlin GmbH. URL: http://www.emo-berlin.de/, letzter Zugriff: 07.12.2010.

RWE AG 2008: Rede von Dr. Jürgen Grossmann am 05.09.2008 zum Pilotprojekt im Rahmen der Presskonferenz zur E-Mobilität in Berlin. URL: http://www.rwe-mobility.com/web/cms/de/240350/240140/rwemobility/pilotprojekte/e-mobility-berlin/mitteilung/juergen-grossmann-zum-pilotprojekt/, letzter Zugriff 01.12.2010.

Bildnachweis Abbildung 10

1 RWE

2 Andreas Wismann: http://www.fahrtipps.de/img/534/lkw-parken.jpg, letzter Zugriff: 12.11.10

3 Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

4 Beate Paland: http://ka.stadtwiki.net/Datei:Call-a-bike-suedendstrasse.jpg (Attribution-NonCommercial-ShareAlike 2.0-Lizenz), letzter Zugriff: 12.11.10

5 Deutsche Bahn AG/Peter-Michael Petsch: http://mediathek.deutschebahn.com, letzter Zugriff: 12.11.10

6 Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Anhang

Anhang 1 Interviewleitfaden

Anhang 2 Verortung der Akteure

Anhang 3 zuständige Stellen Sondernutzung öffentliches Straßenland Bezirke

Anhang 4 politische Zugehörigkeiten nach Bezirken

Anhang 1 **Interviewleitfaden** (Variante Politik und Verwaltung)

I. Zur Ausgangslage

1) Wie haben Sie das erste Mal von dem e-mobility Projekt erfahren?
   a. Vorgeschichte

2) Was waren ihre erster Gedanken und Reaktionen?
   a. Person: Einstellung zur Technik, verkehrspolitisch. Überzeugung

3) Worin bestand ihre Aufgabe im Bezug auf das Projekt e-mobility?
   a. Person: Funktion in der Einrichtung
   b. Gesellschaftliche Stellung (Machtposition)

II. Zum Entscheidungsprozess

4) Wer waren aus ihrer Sicht die zentralen Akteure im Entscheidungsprozess über die Aufstellung der Ladestationen und welche Rolle nahmen die einzelnen Akteure im Prozess aus Ihrer Sicht ein?
   a. Interessenswahrnehmung inkl. Eigene Rolle

5) Was war **Ihr** Interesse an der Einführung einer Elektroverkehrsinfrastruktur?
   a. Welche Standorte sind aus Sicht der Bezirke/ des Senats erwünscht bzw. nicht erwünscht?
   b. Welche fachlichen Restriktionen gibt es auf Ebene der Bezirke/des Senats bezüglich der Positionierung von Ladestationen?

6) Wie hat sich der Entscheidungsprozess insgesamt gestaltet?
   a. Welche Probleme sind bei den bisher eingerichteten Ladestationen aufgetreten? (Hintergrund: Was müssen wir zukünftig bei der Planung von Ladestationen berücksichtigen? Z. B. Kabel, Kollisionen, Gefahr des Zuparkens, Vandalismus, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern).

7) Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit?
   a. Meinungsverschiedenheiten
   b. Interessenskonflikte
   c. Ursachen

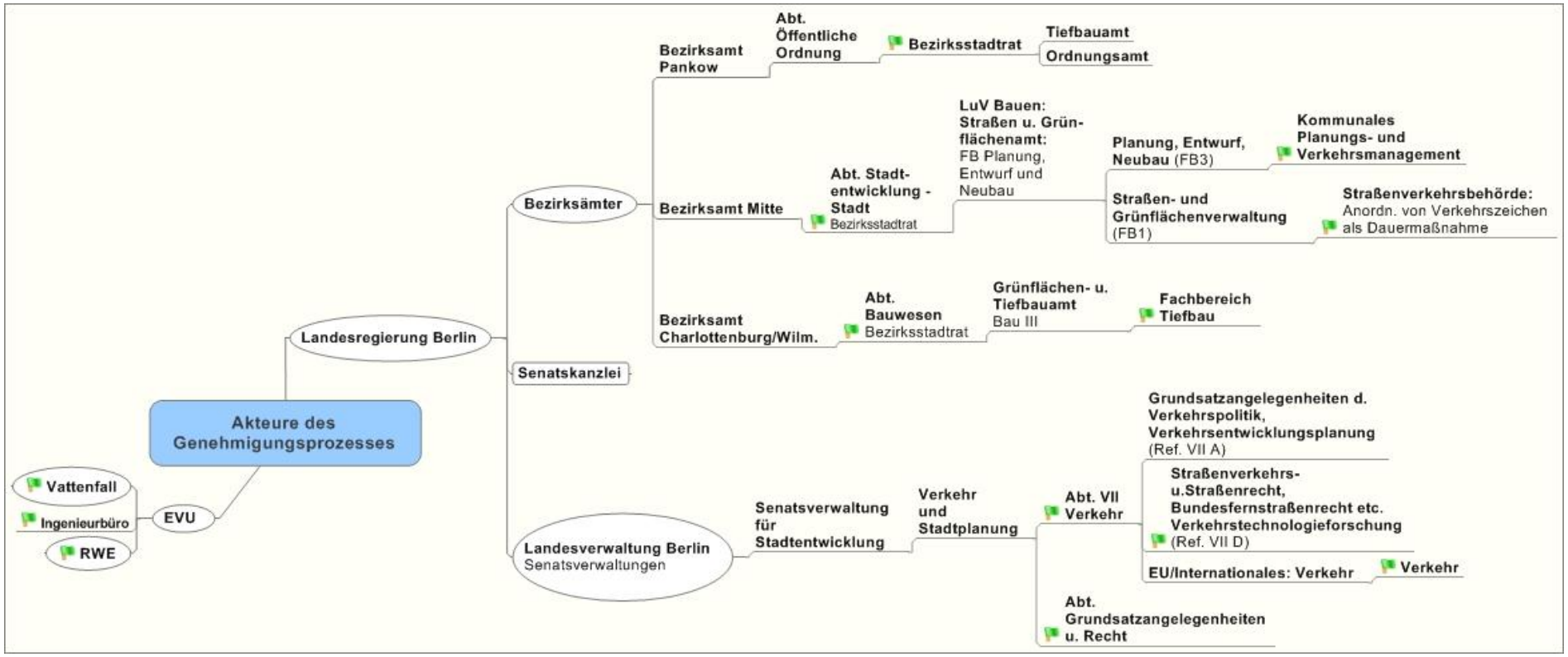
III. Nachträgliche Bewertung

8) Was hätte Sie im Rückblick anders machen wollen bzw. sich anders gewünscht?
   a. Konfliktverarbeitung

9) Wie sollte vergleichbare Verfahren zukünftig idealtypisch gestaltet werden?
   a. Verfahrensvorschläge

10) Wie schätzen Sie die Situation des Elektroverkehrs ein? (Berlin, Deutschland, allgemein)
    a. Aktuelle Situation
    b. Künftige Situation
    c. Aktuelle Kommunikation mit den EVU

Anhang 2 Verortung der Akteure



Quelle: eigene Darstellung

Anhang 3 Zuständige Stellen für die Sondernutzung des öffentlichen Straßenlands in den Bezirken

Bezirk	zuständiges Amt	zuständiges Amt ist angesiedelt bei
Charlottenburg-Wilmersdorf	Grünflächen- und Tiefbauamt	Bezirksstadtrat für Bauwesen
Friedrichshain-Kreuzberg	Tiefbauamt	Bezirksstadtrat für Bauen, Wohnen und Immobilienservice
Lichtenberg	Amt für Bauen und Verkehr	Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr
Marzahn-Hellersdorf	Ordnungsamt	Bezirksstadtrat für Wirtschaft, Tiefbau, Bürgerdienste und öffentliche Ordnung
Mitte	Straßen- und Grünflächenamt	Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung
Neukölln	Tiefbauamt	Bezirksstadtrat für Bauwesen
Pankow	Tiefbauamt	Bezirksstadtrat für Öffentliche Ordnung
Reinickendorf	Ordnungsamt	Bezirksstadtrat Bürgerdienste und Ordnungsangelegenheiten
Spandau	Tiefbauamt	Bezirksstadtrat für Bauen, Planen und Umweltschutz
Steglitz-Zehlendorf	Tiefbau- und Grünflächenamt	Bezirksstadtrat für Bauen, Stadtplanung und Naturschutz
Tempelhof-Schöneberg	Ordnungsamt	Bezirksstadtrat für Bürgerdienste, Ordnungsaufgaben, Natur und Umwelt
Treptow-Köpenick	Tiefbauamt	Bezirksstadtrat für Bauen und Stadtentwicklung

Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an IHK Berlin (2006: 56), Stand November 2010

Anhang 4 Politische Ausrichtung der Bezirke

Bezirk	Bezirksbürgermeister	Bezirksstadtrat (mit Zuständigkeitsbereich Sondernutzung)
Charlottenburg-Wilmersdorf	Monika Thiemen (SPD)	Klaus-Dieter Gröhler (CDU) (Abteilung Bauwesen)
Friedrichshain-Kreuzberg	Dr. Franz Schulz (Die Grünen)	Jutta Kalepky (parteilos) für Bündnis 90/Die Grünen (Abteilung Bauen, Wohnen und Immobilienservice)
Lichtenberg	Christina Emmrich (DIE LINKE)	Andreas Geisel (SPD) (Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr)
Marzahn-Hellersdorf	Dagmar Pohle (DIE LINKE)	Christian Gräff (CDU) (Abteilung Wirtschaft, Tiefbau, Bürgerdienste und öffentliche Ordnung)
Mitte	Dr. Christian Hanke (SPD)	Ephraim Gothe (SPD) (Abteilung Stadtentwicklung)
Neukölln	Heinz Buschkowsky (SPD)	Thomas Blesing (SPD) (Abteilung Bauwesen)
Pankow	Matthias Köhne (SPD)	Jens-Holger Kirchner (Bündnis 90/Die Grünen) (Abteilung Öffentliche Ordnung)
Reinickendorf	Frank Balzer (CDU)	Thomas Ruschin (CDU) (Abteilung Bürgerdienste und Ordnungsangelegenheiten)
Spandau	Konrad Birkholz (CDU)	Carsten-Michael Röding (CDU) (Abteilung Bauen, Planen und Umweltschutz)
Steglitz-Zehlendorf	Norbert Kopp (CDU)	Uwe Stäglin (SPD) (Abteilung Bauen, Stadtplanung und Naturschutz)
Tempelhof-Schöneberg	Ekkehard Band (SPD)	Oliver Schworck (SPD) (Abteilung Bürgerdienste, Ordnungsaufgaben, Natur und Umwelt)
Treptow-Köpenick	Gabriele Schöttler (SPD)	Rainer Hölmer (SPD) (Abteilung Bauen und Stadtentwicklung)

Quelle: eigene Zusammenstellung, Stand November 2010

[I] ergänzendes Telefoninterview mit einem RWE-Mitarbeiter
[II] Interview 14/7, 2/11, 12/11, 3/48-50 (Senat)
[III] Interview 2/13, 2/65 (Senat)
[IV] Interview 12/13 (Senat)
[V] Interview 3/40 (Senat)
[VI] Interview 8/26-29, 8/36 (Planungsbüro)
[VII] Interview 8/81 (Planungsbüro)
[VIII] Interview 1/57 (Bezirk)
[IX] Interview 2/120 (Senat)
[X] Interview 12/66 (Senat)
[XI] Interview 2/123-125 (Senat)
[XII] Interview 2/45 (Senat)
[XIII] Interview 6/61 (Bezirk)
[XIV] Interview 11/38 (EVU)
[XV] Interview 11/50, 4/10 4/42, 4/52-53 (Bezirk, EVU)
[XVI] Interview 14/11, 13/44 (Senat, Bezirk)
[XVII] Interview 8/41-42, 14/11 (Planungsbüro, Senat)
[XVIII] Interview 14/22-23 (Senat)
[XIX] Interview 5/13, 5/28 (Bezirk)
[XX] Interview 2/5 (Senat)
[XXI] Interview 5/22, 13/44, 4/18, 7/29 (Bezirk)
[XXII] Interview 5/25-27, 4/20 (Bezirk)
[XXIII] Interview 4/8, 4/20 (Bezirk)
[XXIV] Interview 8/32, 7/31 (Planungsbüro, Bezirk)
[XXV] Interview 14/11, 5/25 (Senat, Bezirk)
[XXVI] Interview 5/12, 5/18 (Bezirk)
[XXVII] Interview 13/10 (Senat)
[XXVIII] Interview 11/48, 11/50 (EVU)
[XXIX] Interview 14/21 (Senat)
[XXX] Interview 14/7 (Senat)
[XXXI] Interview 4/20 (Bezirk)
[XXXII] Interview 3/50 (Senat)
[XXXIII] Interview 14/43 (Senat)
[XXXIV] Interview 14/27 (Senat)
[XXXV] Interview 3/46, 3/41-48 (Senat)
[XXXVI] Interview 14/15 (Senat)
[XXXVII] Interview 2/43 (Senat)
[XXXVIII] Interview 1/16-17 (Bezirk)
[XXXIX] Interview 3/38-40 (Senat)
[XL] Interview 14/11 (Senat)
[XLI] Interview 14/23 (Senat)
[XLII] Interview 6/61-67 (Bezirk)
[XLIII] Interview 6/69 (Bezirk)
[XLIV] Interview 5/83-85 (Bezirk)
[XLV] Interview 1/3-4, 1/45 (Bezirk)
[XLVI] Interview 12/67 (Senat)
[XLVII] Interview 5/102-119 (Bezirk)
[XLVIII] Interview 5/33-37 (Bezirk)
[XLIX] Interview 7/27 (Bezirk)
[L] Interview 5/87 (Bezirk)
[LI] Interview 8/124 (Planungsbüro)
[LII] Interview 11/46 (EVU)
[LIII] Interview 4/8 (Senat)
[LIV] Interview 7/21, 13/44 (Bezirk)
[LV] Interview 4/8 (Bezirk)
[LVI] Interview 4/8, 4/13-14 (Bezirk)
[LVII] Interview 14/22 (Senat)
[LVIII] Interview 4/15-16 (Bezirk)
[LIX] Interview 6,26,14/41 (Bezirk, Senat)

[LX] Interview 6/11-12 (Bezirk)
[LXI] Interview 11/9-10, 11/11-12 (EVU)
[LXII] Interview 6/26-30, 6/56-58, 6/74, 2/120 (Bezirk, Senat)
[LXIII] Interview 6/36-37 (Bezirk)
[LXIV] Interview 7/33 (Bezirk)
[LXV] Interview 8/31-34 (Planungsbüro)
[LXVI] Interview 11/38 (EVU)
[LXVII] Interview 14/41 (Senat)
[LXVIII] Interview 14/41 (Senat)
[LXIX] Interview 12/71 (Senat)
[LXX] Interview 12/77 (Senat)
[LXXI] Interview 12/79-80 (Senat)
[LXXII] Interview 6/15-17 (Bezirk)
[LXXIII] Interview 2/46-47 (Senat)
[LXXIV] Interview 11/11, 11/54 (EVU)
[LXXV] Interview 12/67, 12/77 (Senat)
[LXXVI] Interview 4/66-71, 10/35 (Bezirk, EVU)
[LXXVII] Interview 2/92-93 (Senat)
[LXXVIII] Interview 5/18, 5/33 (Bezirk)
[LXXIX] Interview 14/49 (Senat)
[LXXX] Interview 8/85 (Planungsbüro)
[LXXXI] Interview 11/33-34 (EVU)
[LXXXII] Interview 2/14 (Senat)
[LXXXIII] Interview 5/83-85 (Bezirk)
[LXXXIV] Interview 5/85, 5/93 (Bezirk)
[LXXXV] Interview 7/27 (Bezirk)
[LXXXVI] Interview 5/83-85 (Bezirk)
[LXXXVII] Interview 5/98 (Bezirk)
[LXXXVIII] Treffen am 27.10.2010
[LXXXIX] Interview 12/41, 12/61 (Senat)
[XC] Interview 5/99 (Bezirk)
[XCI] Interview 13/101 (Bezirk)
[XCII] Interview 8/107 (Planungsbüro)
[XCIII] Interview 4/28-31 (Senat)
[XCIV] Interview 13/84-88, 2/106-107 (Bezirk, Senat)
[XCV] Interview 5/108, 10/61, 11/38, 11/66, 2/43, 14/15, 14/29 (Bezirk, EVU, Senat)
[XCVI] Interview 4/8, 14/29 (Bezirk, Senat)
[XCVII] Interview 8/107 (Planungsbüro)
[XCVIII] Interview 1/45, 13/46 (Bezirk)