



# **Positionspapier**

# **Elektromobilität**

**VDV-Hauptgeschäftsstelle, Stand: 30. Mai 2011**

## Zusammenfassung

### 1. Aktuelle Situation

Der Verkehr ist das Sorgenkind in der Klima- und Energiepolitik. Realisiert werden soll eine ressourcenschonende und vom Öl unabhängige Mobilität. Elektromobilität scheint die Lösung zu sein. Dabei lösen E-Autos alleine nicht die Verkehrsproblematik in Bezug auf Flächennutzung, Lärmemissionen und Sicherheit. Auch die Klimaschutzproblematik wird zunächst nicht gelöst, insbesondere solange der Bedarf noch nicht mit Erneuerbaren Energien gedeckt werden kann. In der aktuellen Diskussion wird übersehen, dass der ÖV eine lange Tradition bezüglich einer elektrischen Mobilität nachweisen kann und große Potenziale bei der Realisierung von Elektromobilität aufweist.

### 2. Position des VDV

E-Mobilität ist mehr als E-Autos – unsere Formel: E<sup>x</sup>

- E wie Erfahrung: ÖV bedeutet Vorsprung durch Erfahrung!
- E wie Elektrisch: Zwei Drittel der ÖV-Leistung ist bereits heute elektrisch!
- E wie Erneuerbare Energie: Mobilität muss auf dem Einsatz erneuerbarer Energien basieren!
- E wie Effizienz: Effiziente Mobilität braucht mehr ÖV!
- E wie Ergänzend: ÖV wird durch neue Mobilitätsformen ergänzt!
- E wie Evolution: Nutzen statt Besitzen im Individualverkehr!
- E wie Export: Deutscher ÖV ist Vorbild in der Welt!
- E wie Einfach: Mobilität aus einer Hand – dem ÖV!
- E wie Externe Kosten: Jeder zahlt den wahren Preis!

### 3. Unsere Forderungen

E-Mobilität muss mehr sein als E-Autos – Anpassung der politischen Rahmenbedingungen:

- Priorität für Busse & Bahnen
- Einführung von Umweltqualitätszonen
- Keine Nutzervorteile für E-Autos zum Nachteil des ÖV
- Unterstützung von neuen Mobilitätslösungen, die unabhängig vom Pkw-Besitz sind
- Förderschwerpunkte müssen auf E-Mobilität in Verbindung mit dem Öffentlichen Verkehr liegen
- Modellprojekte neuer Mobilitätskonzepte auch im ländlichen Raum

### 4. Unsere Herausforderung

E-Mobilität aus einer Hand – dem ÖV:

- Selbst zum Akteur werden und Entwicklungen beeinflussen
- Vernetzung der neuen Mobilitätsangebote unter dem Dach des ÖV
- Zusammenführung der Akteure vor Ort
- Realisierung von E-Mobilität im ländlichen Raum
- Nutzung von Synergien im Querverbund beim Einsatz Erneuerbarer Energien und hin zur Entwicklung als Mobilitätsanbieter
- Vorsprung bei der Energieeffizienz weiter ausbauen
- Attraktivität und Image des ÖV ausbauen
- Kommunikationsoffensive „Neue Mobilität“

### 5. Fazit

Politische Ziele des Klimaschutzes, der Lösung von Verkehrsproblemen, der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland, der Sicherung der Arbeitsplätze, der bezahlbaren Mobilität für Alle, der lebenswerten Städte und der Konsolidierung der öffentlichen Finanzen sind nur mit einer ÖV-geführten Integrationsstrategie der Elektromobilität gleichzeitig zu erreichen.

## Hintergrundinformationen

### 1. Aktuelle Situation

Der Verkehr ist das große Sorgenkind im Klimaschutz. Während alle anderen Sektoren ihre Klimabelastung seit 1990 deutlich senken konnten, sind der EU-Kommission zufolge die Transportemissionen zwischen 1990 und 2008 um 24 Prozent gestiegen und machen mittlerweile 19,5 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen der EU aus. Wenn die EU ihre Klimaziele bis 2050 erreichen will, muss der Transportsektor seine Emissionen daher um bis zu 60 Prozent unter das Niveau von 1990 senken. In Deutschland entstehen derzeit 18,1 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor. Für die Bundesregierung ist Elektromobilität die Lösung. Dabei lösen E-Autos alleine nicht die Verkehrsproblematik.

Bei allen Antriebsarten ist und bleibt der öffentliche (Nah- und Fern-)Verkehr (ÖV) energieeffizienter als der motorisierte Individualverkehr (MIV), denn die Bündelung macht's. Genauso wie heute ein Bus weniger Diesel pro Kopf als 40 Pkw verbraucht, wird zukünftig ein Elektro-Bus energieeffizienter sein als ein Elektro-Pkw und pro Kopf weniger regenerativ erzeugten Strom verbrauchen. Beim Straßenverkehrslärm – im Stadtverkehr sind die Reifen/Fahrbahngeräusche dominant – bei der Unfallgefährdung, beim spezifischen Straßenflächenverbrauch im fließenden und ruhenden Verkehr, bei der dadurch ausgelösten Flächenversiegelung, beim Zeitbedarf für die Nutzung der Straßeninfrastruktur, bei der unzureichenden Kapazität der Straßen, bei den dadurch bewirkten Staus, bei der Trenn- und Zerschneidungswirkung des Verkehrs – in all diesen Aspekten, die die Lebensqualität beeinflussen, ist das Elektroauto nicht besser als der Pkw mit Verbrennungsmotor – eine Elektromobilität, die nichts anderes bewirkt, als Antriebssysteme 1 : 1 auszutauschen, löst die Verkehrsprobleme nicht. Lösung bietet die Bündelung der Verkehre auf den ÖV, verbunden mit dem Ausbau der Schnittstelle zwischen MIV und ÖV, was entsprechend zu fördern und auszubauen ist.

Solange der vorhandene Energiemix mit einem hohen Anteil fossiler Energieträger nicht weitgehend auf Erneuerbare Energien umgestellt ist, bringt die Elektrifizierung der herkömmlichen Pkw noch nicht einmal eine Verringerung der generellen Schadstoffbelastung, sondern lediglich eine lokale Entlastung an stark befahrenen Straßenabschnitten.

In der aktuellen Diskussion wird übersehen, dass der ÖV eine lange Tradition bezüglich einer elektrischen Mobilität nachweisen kann und große Potenziale bei der Realisierung von Elektromobilität aufweist. Die Bündelungswirkung eines gut ausgebauten ÖV entlastet die Ballungsräume: ausreichend Kapazität, keine Staus, geringer Flächenbedarf in den Innenstädten, erheblich weniger Unfälle.

Der Umweltverbund von zu Fuß gehen, Radfahren und ÖV in Kombination mit Bike + Ride, Park + Ride, öffentlichen Leihfahrrädern und -autos lässt sich zu einem vernetzten System mit nahtlosen Übergängen verknüpfen mit gemeinsamer Informationsplattform, einem einheitlichen Zugangsmedium und einem Vertriebssystem. Der ÖV bietet an, für die Entwicklung derartiger umfassender Mobilitätspakete die Führungsrolle zu übernehmen.

## 2. Position/Thesen VDV

### E-Mobilität ist mehr als E-Autos – unsere Formel: E<sup>x</sup>

- **E wie Erfahrung: ÖV bedeutet Vorsprung durch Erfahrung!**

Elektromobilität existiert beim ÖV seit gut einem Jahrhundert. Elektrisch betriebene Eisenbahnen sind in Deutschland seit über 100 Jahren in Betrieb. In den Städten gibt es Elektromobilität in Form von Straßenbahnen sogar seit 115 Jahren. Mitte des 20. Jahrhunderts kam es dann mit der Einführung von O- oder Trolley-Bussen vielerorts zu einer Elektrifizierung von Teilen des Bus-Verkehrs. Der ÖV ist daher aufgrund seiner Geschichte der natürliche Partner der Elektromobilität.

- **E wie Elektrisch: Zwei Drittel der ÖV-Leistung ist bereits heute elektrisch!**

Heute werden bereits 60 Prozent der ÖPNV<sup>\*</sup>-Leistung (Pers-km) elektrisch erbracht. Die S-Bahn Hamburg und die Straßenbahnen/Stadtbahnen von Darmstadt, Dortmund, Erfurt und Freiburg fahren bereits vollständig mit Erneuerbarer Energie, in Kürze kommt Stuttgart hinzu. Vor dem Hintergrund dieser Verkehrsgeschichte greift eine Reduzierung des Begriffes „Elektromobilität“ allein auf die Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen zu kurz.

- **E wie Erneuerbare Energie: Mobilität muss auf dem Einsatz erneuerbarer Energien basieren!**

Die weitgehende Abhängigkeit des Verkehrssektors von einem einzigen Energieträger, dem Erdöl, dessen Vorräte absehbar endlich sind, ist politisch und wirtschaftlich ungünstig. Zum Klimaschutz trägt die Umstellung auf Elektroantriebe aber nur dann bei, wenn dieser Energiebedarf auf erneuerbare Weise gedeckt wird. Bei dem heutigen Energiemix in Deutschland fährt ein Elektrofahrzeug nicht schadstoffärmer als sein Pendant mit Verbrennungsmotor. Der rasche Ausbau Erneuerbarer Energie ist daher ein dringendes Erfordernis für die postfossile Mobilität.

---

\*) ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

- **E wie Effizienz: Effiziente Mobilität braucht mehr ÖV!**

Es bleibt aber auch für Elektrofahrzeuge richtig: Der ÖV ist umweltfreundlicher als das Auto. Schon allein das Gewichtsverhältnis macht es deutlich: Das gesamte Autogewicht mitsamt schweren Batterien muss für (im statistischen Mittel) 1,5 Insassen beschleunigt und bewegt werden, wogegen sich bei Bus oder Straßenbahn zig oder hunderte Personen in das Fahrzeuggewicht teilen. Der Energieverbrauch pro Kopf ist daher bei Bus und Bahn geringer – 1,2 MJ/Pkm gegenüber 1,94 beim Pkw (IfEU Heidelberg); energieeffizienter ist und bleibt der ÖPNV auch in Zukunft, denn an dem Verhältnis von Fahrzeuggewicht zur Anzahl Insassen wird sich nichts wesentliches zugunsten des Pkw ändern. Auf Energieeffizienz kommt es auch weiterhin an, denn auch Ökostrom ist nicht in beliebiger Menge verfügbar und zum Verschwenden da, und auch er verbraucht Ressourcen und fällt nicht kostenfrei vom Himmel. Künftig kommt es sogar noch mehr auf Energieeffizienz an, denn bei der Umstellung auf regenerative Energieträger soll ja auch der Energiebedarf insgesamt verringert werden.

Umsteigen vom MIV auf den ÖV ist daher das Gebot effizienter Mobilität – Umweltqualitätszonen, in denen Pkw mit Verbrennungsmotor unerwünscht sind, sollen dabei genauso stimulieren wie ein attraktives ÖV-Angebot.

- **E wie Ergänzend: ÖV wird durch neue Mobilitätsformen ergänzt!**

Die neue umweltfreundliche Mobilität wird geprägt sein von Multimodalität, von Vernetzung durch Informations- und Kommunikations-Technologien und entspricht damit dem Lebensgefühl sowie dem Wertesystem der heutigen jungen Generation in den Städten. Neue Mobilitätslösungen sollen zunehmend vom Privatbesitz von Fahrzeugen Abstand nehmen und die intelligente Verknüpfung von Individualverkehrsmitteln und ÖV vorsehen. Die Popularität des Fahrrades und der Elektromobilität kann diesen Trend weiter fördern. Hier sieht der VDV einen Schwerpunkt seines Engagements.

Selbstbedienungs-Leihfahrräder und Elektroautos können ein Baustein einer sich wandelnden Mobilität in Stadträumen sein, wenn im Flottenverband betriebene „öffentliche Elektroautos“ im Sharingmodus als „Stadtmobil“ zur Ergänzung des Öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Kerngedanke ist die konsequente Fortführung des Ansatzes „Nutzen statt Besitzen“. Dabei müssen die Angebote des klassischen ÖV und des „öffentlichen Fahrrades sowie Elektroautos“ durch digitale Zugangsmedien verknüpft werden. Moderne Smartphones, mit denen auf integrierte Informationsplattformen zugegriffen werden kann, schaffen die notwendige Information, erlauben den Zugang und ermöglichen die einfache Bezahlung der in Anspruch genommenen Angebote sowie die Abrechnung unter den Leistungsanbietern.

Im zweiten Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE), der am 16. Mai 2011 der Bundeskanzlerin übergeben wurde, hat man erkannt, dass eine erfolgreiche Markteinführung von Elektromobilität zunächst nur über Flottenbetrieb möglich ist. Unterstützung der Regierung wird dabei den Flotten von CarSharing-Betreibern in Aussicht gestellt. Daher sollte auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Betrieb öffentlicher E-Autoflotten ergänzend zum ÖPNV und nicht konkurrierend eingeführt werden.

- **E wie Evolution: Nutzen statt Besitzen im Individualverkehr!**

Unabhängig von dem Thema Elektromobilität ist in der städtischen Umgebung ein neuer Trend zu beobachten: Bei jungen Leuten lässt das Interesse am Auto nach; Internet und Mobiltelefonie übernehmen Statusfunktion: Das Auto verliert nach diversen Jugendstudien seine emotionale Sonderstellung.

Ausgehend von der Generation der aktuell 20 – 30-jährigen Bevölkerung städtischer Räume könnten sich dadurch zunehmend anders geprägte Mobilitätsmuster bilden, die nicht mehr den eigenen Pkw in den Mittelpunkt stellen.

Wenn man diesen Trend in die Zukunft fortschreibt, dann ergibt sich für das Jahr 2030 die Situation, dass die dann 20 – 50-Jährigen andere Mobilitätsmuster aufweisen, die geprägt sind durch

- Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, ohne deren Eigentümer zu sein,
- pragmatische, situationsgerechte Verkehrsmittelwahl,
- geringere Habitualisierung,
- hohen Komfort und Spontanität durch integrierte, allgegenwärtige IKT-Nutzung,
- durch Industrie gefördertes positives, umweltfreundliches Image der „neuen Mobilitätsangebote“.

- **E wie Export: Deutscher ÖV ist Vorbild in der Welt!**

Weltweit vollzieht sich derzeit ein beispielloser Ausbau von öffentlichen Verkehrssystemen. In immer mehr Ländern werden die Möglichkeiten von Bussen und Bahnen zur Lösung der drängenden Verkehrsprobleme in Städten und Ballungsräumen erkannt und entsprechende Systeme gezielt ausgebaut. Deutschland hat hier mit anderen zentraleuropäischen Ländern eine über Jahrzehnte gewachsene System- und Technologieführerschaft. In kaum einem anderen Land sind Dichte und Qualität der öffentlichen Verkehrssysteme so ausgeprägt wie in Deutschland. Der deutschen Mobilitätsindustrie öffnet das in vielen Ländern die Türen und führt zu entsprechenden Aufträgen an die einschlägige heimische Industrie. Diese erfreuliche Spitzenposition der deutschen Wirtschaft gilt es – gerade in Zeiten eines tief greifenden Umbruchs im Mobilitätsbereich – durch nationale Referenzen weiter ausprägen.

- **E wie Einfach: Mobilität aus einer Hand – dem ÖV!**

In ihrem Marktauftritt und ihrem Tarifsystem werden Busse und Bahnen idealerweise als integriertes Angebot zusammen mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen (auch für Pedelecs) sowie mit CarSharing und öffentlichen Elektro-Autoverleihsystemen präsentiert. Sie treten gemeinsam unter einer vom ÖPNV geführten Dachmarke auf, die Leistungen werden gemeinsam abgerechnet und vom Konto des Kunden abgebucht. Informationen über die Mobilitätsmöglichkeiten (intermodale Elektronische Fahrplanauskunft, Position und Verfügbarkeit von Leihfahrzeugen etc.) werden auf einem Internetportal für alle Medien des Infotainments abrufbar on-line bereit gehalten. Ein dichter Takt des ÖPNV sowie ständig verfügbare Leihfahrräder und -Elektroautos ermöglichen jederzeitige spontane Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Angebot unter der Dachmarke „ÖPNV“ wird somit stärker ausdifferenziert und trifft das Lebensgefühl des modernen Kunden. Auf diese Weise will der ÖPNV seinen Marktanteil sichern und ausbauen sowie über die zusätzlichen multimodalen Dienste weitere Anteile gewinnen.

- **E wie Externe Kosten: Jeder zahlt den wahren Preis!**

Ein für die Menschen, die Umwelt und das Klima nachhaltiges Mobilitätssystem darf keine nicht kompensierten Schäden aufweisen. Solche externe Kosten, die durch die Verkehrsteilnehmer verursacht werden, müssen sich in den Preisen der Verkehrsmittel widerspiegeln, d. h. diese Kosten müssen „internalisiert“ werden.

Busse und Bahnen erzeugen externe Nutzen, da sie Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr vermeiden, weil sie z. B. sicherer, umweltfreundlicher, energieeffizienter, leiser, flächensparender und klimaschonender sind.

Wenn jedes Verkehrsmittel den Nutzer den wahren Preis kostet, dann wird nur die Menge an Verkehr nachgefragt, für die der individuelle Nutzen die Gesamtkosten übersteigt und der Verkehr wird tendenziell auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert.

### **3. Unsere Forderungen**

E-Mobilität muss mehr sein als E-Autos – Anpassung der politischen Rahmenbedingungen:

- **Priorität für Busse & Bahnen**

Der ÖPNV ist unschlagbar umweltfreundlich und bietet die Kapazität, die in den Ballungszentren benötigt wird – 15.000 Menschen pro Stunde und Richtung mal eben mit der U-Bahn an ihr Ziel zu bringen, das schaffen weder Diesel- noch Elektroautos.

Deshalb spricht jegliche Vernunft dafür, dem ÖPNV, Bussen und Bahnen, in den Städten Priorität einzuräumen und hierfür die notwendige Finanzierung sicherzustellen. Unabhängige Trassen, besondere Bahnkörper, Busspuren, Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ... Sie verschaffen dem ÖPNV die Attraktivität, damit die Leute vom Auto weg umsteigen und die Leistungsfähigkeit, um die Fahrgäste einschließlich der Umsteiger auch komfortabel befördern zu können.

Vernünftigerweise tastet man dieses System nicht an, nur um Leute zum Kauf eines Elektroautos anzureizen. Es besitzt alle Nachteile eines Autos und hat auf der Vorfahrtsstraße des umweltfreundlichen und leistungsfähigen ÖPNV nichts verloren.

- **Einführung von Umweltqualitätszonen**

Um die Verbreitung von Elektroautos zu fördern, müssen Anreize geschaffen werden, die nicht zu Lasten des ÖPNV gehen. Ein wesentlicher Benutzer-Vorteil für Elektroauto-Fahrer sollte darin bestehen, freie Einfahrt in die Stadtzentren und zentrumsnahen Stadtteile zu bekommen.

Die Weiterentwicklung der Städte, die wieder vermehrt Anziehungskraft als Wohnstandorte ausüben, zielt auf Verdichtung, Nutzungsmischung und dadurch kurze Wege. Zu Fuß gehen und Rad fahren als Mittel der Nahmobilität gewinnen daher noch an Bedeutung und werden durch entsprechende städtebauliche Umgestaltungen unterstützt. Parken vor der Wohnungstür wird eher zurückgedrängt, z. B. durch Quartiersgaragen-Angebote. Dadurch wird der Weg von der Wohnung zum Auto etwa gleich weit wie zur ÖPNV-Haltestelle. Ansonsten greift das Parkraummanagement mit seinen Stellschrauben Menge und Ort der Stellplätze, Parkdauer und Preis. Busse (ständig weiter umwelt-optimiert und energieeffizient) und Bahnen (in der Stadt ohnehin schon 100 % elektrisch) werden zum Rückgrat der städtischen Mobilität, ihr Netz wird – dort, wo die Bevölkerungszahl nicht erheblich sinkt – erhalten und ausgebaut.

Die städtebaulich aufgewerteten inneren Stadtbezirke gewinnen eine hohe Aufenthaltsqualität und sind primär Fußgängern, Radfahrern, Bussen und Bahnen, Leih-Elektroautos sowie dem notwendigen Wirtschaftsverkehr vorzubehalten. Das Instrumentarium der Umweltzonen soll in räumlich vergrößerten Umfang konsequent eingesetzt werden, um MIV, insbesondere mit Verbrennungsmotoren, fern zu halten.

Hier ist die Bundes- und Landespolitik gefordert, einheitliche gesetzliche Vorgaben für die Freihaltung der inneren Stadtbezirke von MIV zu schaffen.

Umweltqualitätszonen sind Lebensqualitätszonen.

- **Keine Nutzervorteile für E-Autos zum Nachteil des ÖV**

Wenn der ÖV energieeffizienter, umweltfreundlicher und für die städtische Lebensqualität schonender ist als der MIV, gibt es keinerlei Vernunftgrund, Pkw – auch Elektro-Pkw – zu Lasten des ÖV zu privilegieren.

Folgende Benutzer-Anreize für Elektro-Autos sind bislang in die Debatte geworfen worden:

- Subventionierung der Anschaffung von E-Mobilen,
- Subventionierung des Stroms,
- Befreiung von/Reduzierung der Kfz-Steuer
- Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen,
- Mitbenutzung von Bus-Sonderfahrstreifen,
- Ausnahme vom Fahrverbot in Fußgängerzonen,
- Befreiung oder Reduzierung von Park-Entgelten,
- Ausweisung von speziellen Parkplätzen nur für Elektrofahrzeuge (mit Stromanschlüssen).

Unter Berücksichtigung des Sachzwanges, dass Elektrofahrzeuge bei jeder sich bietenden Gelegenheit wieder aufgeladen werden müssen, ist auch die Garantie eines individuell reservierten Parkplatzes mit Stromanschluss am Fahrtziel mit Hilfe der Telematik im Gespräch. Ein Elektro-Auto mit eingebauter Parkplatzgarantie wäre eine unwiderstehliche Verlockung, Auto zu fahren. Die autogerechte Stadt käme dann doch noch.

Anreize, die den Elektro-Pkw von Kosten entlasten bzw. die das Fahren oder Parken bequemer machen, verschlechtern die Wettbewerbsposition des ÖV und sind somit kontraproduktiv für den Umweltschutz und die Lebensqualität in den Städten.

Der VDV fordert nachdrücklich, alle oben aufgeführten Gedanken über Benutzer-Anreize für Elektro-Pkw zu verwerfen, den ÖV rückhaltlos zu fördern und zu stärken und lediglich solche Anreize zu setzen, die den Elektro-Pkw gegenüber dem herkömmlichen Pkw bevorzugen. Die freie Einfahrt in Umweltqualitätszonen könnte so ein Anreiz sein.

- **Unterstützung von neuen Mobilitätslösungen, die unabhängig vom Pkw-Besitz sind**

Der VDV hat sich schon bisher für die Kooperation mit CarSharing-Anbietern ausgesprochen. Neue Selbstbedienungs-Verleihsysteme für Elektro-Fahrräder und -Autos als Ergänzung des ÖV sind schon deswegen für diesen interessant, weil sie den gesellschaftlichen Trend weg vom privaten Pkw-Besitz unterstützen.

Die Förderung solcher moderner Entwicklungen in der Gesellschaft muss Bestandteil der Elektromobilitäts-Aktivitäten werden. Verkehrsunternehmen und -verbände, die neue multimodale Mobilitätsmodelle aufbauen und anbieten, sollten schwerpunktmäßig gefördert werden, statt den Kauf von privaten Elektro-Pkw gießkannenmäßig anzureizen.

- **Förderschwerpunkte müssen auf E-Mobilität in Verbindung mit dem Öffentlichen Verkehr liegen**

Die Förderprogramme für die Entwicklung und Erprobung von Bussen, die mit regenerativen Energien fahren, müssen erweitert und intensiviert werden. Die Entwicklung batteriebetriebener Elektrobusse muss angemessener Bestandteil der Förderung von Elektromobilität werden.

Öffentlicher Nahverkehr, der sich aktiv auf die Suche nach Partnern für ergänzende Elektro-Fahrzeugverleihsysteme macht, muss in die Förderung aus dem Topf der Elektromobilität einbezogen werden.

Die Politik muss, wenn sie Elektroautos verbreitet wissen will, die Rahmenbedingungen so gestalten, dass Elektro-Leihautos wirtschaftlich interessant werden für Investoren.

Zugleich sollte die Politik Fördermodalitäten für Elektro-Leihautosysteme mit der Bedingung versehen, dass sie sich in die örtliche ÖPNV-Dachmarke integrieren.

- **Modellprojekte neuer Mobilitätskonzepte auch im ländlichen Raum**

Im ländlichen Raum mit seiner dünneren Besiedlung und den dispersen Nachfragestrukturen ist Elektromobilität schwerer umzusetzen als in Ballungsgebieten. Dennoch ist auch hier die Finanzierung von Modellprojekten erforderlich: Im Zusammenspiel von ÖV und Elektrofahrzeugen aller Art sollen neue Mobilitätskonzepte erprobt werden. Hierzu gehören Bike + Ride bzw. Park + Ride mit Elektrofahrzeugen, die an der ÖV-Haltestelle aufgeladen werden können, für den Alltagsverkehr ebenso wie die Kombination von ÖV und Elektro-Fun-Vehikeln für Freizeit und Tourismus, einen wichtigen Wirtschaftszweig mancher ländlichen Region!

## **4. Unsere Herausforderung**

E-Mobilität aus einer Hand:

- **Selbst zum Akteur werden und Entwicklungen beeinflussen**

Die Mitgliedsunternehmen und -verbände des VDV wollen sich aktiv in den Umbruch zur postfossilen Mobilität einbringen. Im Interesse der Umwelt- und Lebensqualität in den Ballungsräumen muss es Ziel sein, den Umweltverbund – auch mit neuen Ergänzungs-

Angeboten von Fahrrädern, Elektro-Fahrrädern und Elektro-Leihautos, die alle unter dem Motto stehen „nutzen statt besitzen“ – zu stärken und die Gesamtmenge des motorisierten Individualverkehrs zu vermindern.

- **Vernetzung der neuen Mobilitätsangebote unter dem Dach des ÖV**

Bauen wir den Umweltverbund in Kombination mit Bike + Ride, Park + Ride, öffentlichen Leihfahrrädern und -autos zu einem vernetzten System mit nahtlosen Übergängen aus, verknüpfen wir es mit einer gemeinsamen Informationsplattform, einem einheitlichen Zugangsmedium und einem Vertriebssystem! Der ÖV soll das umfassende Mobilitätspaket unter seiner strategischen Führung anbieten!

- **Zusammenführung der Akteure vor Ort**

Die Verkehrsunternehmen sollen sich in die örtliche Verkehrspolitik einbringen, gemeinsam mit ihren Stadtwerken als Partner ein Konzept für die Elektromobilität vorlegen oder aktiv mitgestalten, sich als Akteur anbieten, der eine Plattform schafft, aber sich auch um die Details kümmert (z. B. Einrichtung eines gemeinsamen Informationsportals im Internet für die multimodale Mobilität).

Es wird ein Nebeneinander von privatem (kaum vollelektrifiziertem) MIV, von elektrischen Leihautos und von ÖV geben. Um dabei sicherzustellen, dass die Summe der privaten und Leih-Pkw nicht größer wird als die ursprüngliche Anzahl der privaten Pkw, und dass der Anteil der Wege, die mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, wächst, muss der ÖPNV versuchen, die Rahmenbedingungen des Verkehrs zu beeinflussen. Die Ergänzungsfunktion der elektrischen Leihautos wird nur realisiert werden können, wenn der ÖPNV in den Kommunen und Kreisen die Entscheidungen maßgeblich beeinflussen kann. Dabei können Verkehrsunternehmen einen Platzvorteil besitzen, wenn sie vor Ort auf der lokalen Ebene ihr Netzwerk im Bereich Politik und Energieversorgungsunternehmen (Stadtwerke) in Position bringen können.

- **Realisierung von E-Mobilität im ländlichen Raum**

Verkehrsunternehmen und -verbände in den ländlichen Regionen sind gefordert, auch unter ihren schwierigeren Bedingungen sinnvolle Einsatzmöglichkeiten für Elektromobilität in Verbindung mit dem ÖV sowohl für die Alltagsmobilität als auch im touristischen Bereich zu finden. Gerade das Wachstumspotenzial von Freizeit und Urlaub in Deutschland sollte ausgeschöpft werden für die nachhaltige Mobilität. Auch hier gilt es, dass der ÖV als Dachmarken-Anbieter (in Kooperation mit anderen Beteiligten) auftreten sollte.

- **Nutzung von Synergien im Querverbund beim Einsatz Erneuerbarer Energien und hin zur Entwicklung als Mobilitätsanbieter**

Im Themenfeld Elektromobilität sind neben den Automobilherstellern verschiedene Akteure im Markt aktiv, in erster Linie aus dem Bereich der Energieversorgung. Dazu zählen auch die kommunalen Versorgungsunternehmen größerer Städte, die in der Regel über eine Holdingstruktur einen steuerlichen Querverbund mit den kommunalen Verkehrsunternehmen bilden, um mit den Gewinnen durch den Verkauf von Wasser und Energie die Verluste des städtischen ÖV auszugleichen.

Die kommunalen Energieversorgungsunternehmen sehen neben dem Auf- und Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur zusätzlich eine Chance im Angebot von Strom- und Elektromobilitätsprodukten. Bei dieser Ausprägung befinden sich die Ladestationen im Eigentum des kommunalen Versorgungsunternehmens. Hier steht auch der zusätzliche Stromabsatz im Fokus, allerdings soll dieser durch attraktive und sinnvolle zusätzliche Produkte der Elektromobilität gefördert werden. Einige kommunale Energieversorgungsunternehmen kooperieren hier mit den konzerninternen Verkehrsgesellschaften und koppeln den Stromliefervertrag für die Elektromobilität an den kostengünstigen Erwerb von Elektrofahrzeugen und ÖPNV-Produkten. Bei dieser Strategie wird die Elektromobilität als ganzheitlicher Ansatz gewertet. Wird dann auch noch der Strom aus Erneuerbaren Energien eingesetzt, deren Leistung das Energieversorgungsunternehmen neu installiert hat, liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei null.

- **Vorsprung bei der Energieeffizienz weiter ausbauen**

Der ÖV kann seine Ansprüche an die Verkehrspolitik nur so lange begründen, wie der Vorsprung in der Energieeffizienz besteht. Der ÖV hat daher allen Grund, sich durch technische Fortentwicklung um den Erhalt und weiteren Ausbau dieses Vorsprungs zu bemühen. Er muss ebenso darauf dringen, seinen Anteil an den Erneuerbaren Energien zu erhöhen, da diese per se einen hohen Wirkungsgrad besitzen und nachhaltig sind. Ein Schwerpunkt liegt hier bei der mittel- bis langfristigen Einführung emissionsfreier Busantriebe.

- **Attraktivität und Image des ÖV ausbauen**

Die Rolle als strategisch führender Partner in einen neuen Mobilitätsverbund können die Verkehrsunternehmen und -verbände nur dann ernsthaft beanspruchen, wenn sie ihre Attraktivität und ihr Image erhalten und ausbauen können. Hierzu bedarf es der Förderung des ÖV.

## • **Kommunikationsoffensive „Neue Mobilität“**

Das Elektroauto ist von in- wie von ausländischen Herstellern noch nicht soweit entwickelt, dass es für eine nennenswerte Zahl von Verbrauchern als Privatfahrzeug in Betracht kommt (Reichweite einer Batterieladung, Gesamtkosten ...). Dies ist das Zeitfenster, in dem die positive Einstellung der Bevölkerung zur Elektromobilität sowie der sich andeutende Trend zum „Benutzen statt Besitzen“ für die Einführung von Elektro-Selbstbedienungsleihautos bei gleichzeitiger Aussperrung von herkömmlichen Autos aus Umweltqualitätszonen genutzt werden kann, um die Entwicklung zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu fördern durch

- attraktive multimodale Angebote unter der Dachmarke des ÖPNV,
- Unterstützung des Trends zur Abkehr vom Privatbesitz von Pkw,
- Umfeldrestriktionen in den Kernstädten.

Verkehrsunternehmen, -verbände und VDV sollen den sich entwickelnden Wandel im Konsumenten- und Verkehrsverhalten durch eine Kommunikationsoffensive unterstützen und verstärken.

## **5. Fazit**

Zur Erreichung dieser Zielsetzung muss sich die Branche Verbündete suchen. Diese sind z. B. die Stadtwerke und die Städte selbst. Für den Fernverkehr sind dies die Unternehmen des SPfV, wenn sie die lokale Erschließung den örtlichen Verkehrsunternehmen überlassen. Allerdings werden den Verkehrsunternehmen als Verbündete die finanzschwachen Städte und die auch nicht mehr so gewinnträchtigen Stadtwerke kaum reichen, um öffentliche Fahrrad- und insbesondere E-Autoverleihsysteme einzurichten. Hier wird man mit der Autoindustrie kooperieren und damit auch für deren verkehrspolitische Vorgaben offen sein müssen, zumal die Kommunalpolitik über Arbeitsplätze und Steuereinnahmen sehr sensibel auf die Vorstellungen der Autoindustrie reagiert.

Kooperation mit gewinn-orientierten Investoren für öffentliche Fahrrad- und E-Autoverleihsysteme bedeutet, dass sie weniger als gemeinwohl-orientierte Dienstleistung der Daseinsvorsorge, passend zu der Ausrichtung des ÖPNV fungieren, sondern als eigenwirtschaftliche Unternehmen, die auch dem ÖPNV und der Mobilität zu Fuß sowie per Fahrrad Marktanteile abnehmen wollen.

Für die Politik gilt es herauszustellen, dass die politischen Ziele

- des Klimaschutzes
- der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland
- der Sicherung der Arbeitsplätze
- der bezahlbaren Mobilität für Alle
- der lebenswerten Städte
- der Konsolidierung der öffentlichen Finanzen

nur mit dieser ÖV-geführten Integrationsstrategie der Elektromobilität gleichzeitig zu erreichen sind.