

# »Kommunen sollten die E-Mobilität als Chance sehen«

**VERKEHRSPOLITIK** Dr. Oliver Rottmann von der Universität Leipzig erläutert die Ergebnisse einer aktuellen Studie, die Handlungsfelder für Kommunen und ihre Unternehmen aufzeigt

*Herr Dr. Rottmann, der E-Mobilität sagen viele eine große Zukunft vorher, andere bezweifeln nach wie vor, dass sie die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen kann. Zu welcher Gruppe zählen Sie?*

Die E-Mobilität wird in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Sie ist ein wichtiger Baustein zur Umsetzung der energiepolitischen Ziele und insbesondere für den Klimaschutz. Dennoch liegen wir in Deutschland weit hinter den selbstgesteckten Zielen zurück. Es steht vielmehr die Frage im Raum: Kann Deutschland in Zukunft entsprechend am Markt der E-Mobilität partizipieren?

*Der Markthochlauf läuft nicht wie gewünscht. Ursprünglich sollten laut der von der Nationalen Plattform Elektromobilität aufgestellten Verlaufskurve 2015 bereits 200 000 Fahrzeuge in Deutschland fahren. Für das vergangene Jahr lag die Messlatte bei 300 000, um schließlich bei Abschluss der Markthochlaufphase in diesem Jahr die Zwischenzielgröße von 500 000 zu erreichen. Momentan liegt die Zahl reiner E-Fahrzeuge bei unter 30 000. Experten sprechen von einem Henne-Ei-Problem. Was ist aus Ihrer Sicht schuld an der Misere: wenig leistungsfähige Fahrzeuge oder die fehlende Infrastruktur?*

Wenn man einen Leitmarkt schaffen will, muss beides angegangen werden. Eine umfangreiche Ladeinfrastruktur ist essenziell, aber auch eine leistungsfähige und in Relation zu konventionellen Fahrzeugen bezahlbare Produktpalette. Für den Verbraucher scheint jedoch Elektromobilität im derzeitigen Angebotsgefüge noch zu wenig attraktiv und im Vergleich zur konventionellen Mobilität nicht rentabel. Zusätzlich kann ja auch der Staat über temporär befristete Marktanreize aktiv werden. Hier wurden bereits erste Schritte initiiert, die im Vergleich zu anderen Staaten



**»E-Mobilität kann das Verkehrsproblem in Städten nicht alleine lösen.«**

jedoch noch relativ gering ausfallen.

*Laut aktueller Hochrechnungen sollen in 2030 sechs Millionen E-Fahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein. Inwieweit verändert dies unser Verkehrssystem speziell in den Städten?*

E-Mobilität sorgt für Emissionsminderung, Lärmvermeidung und damit Klimaschutz. Per se kann aber E-Mobilität das Verkehrsproblem in den Städten nicht alleine lösen, das Mobilitätsverhalten der Bürger spielt die entscheidende Rolle. Es besteht die Gefahr, dass der Individualverkehr den Öffentlichen Personennahverkehr karnibalisiert. So können etwa elektronische Carsharing-Angebote in Konkurrenz zum bisherigen ÖPNV-Angebot stehen. In Zukunft werden intelligente Verkehrskonzepte und damit die Reduzierung des Verkehrsaufkommens wichtiger denn je.

*Die Studie »Elektromobilität als Handlungsfeld der Energie- und Klimapolitik« ist als Impulspapier gedacht. Welche Impulse wollen Sie konkret damit setzen?*

Die Bundesregierung betrachtet die E-Mobilität als wichtigen Baustein der Energiewende. Die Umsetzung schreitet aber nicht in gewünschtem Maße voran. Wir untersuchen, woran dies liegt und wo sich Stellschrauben zur Verbesserung der Situation befinden. Ferner sehen wir – als Zentrum mit starkem kommunalem Fokus – in der E-Mobilität eine Chance gerade für die kommunale Wirtschaft, insbesondere für Stadtwerke und Mobilitätsdienstleister.

*Welche Rolle sehen Sie für Stadtwerke?*

Einerseits steht hier der Verleih von Elektrofahrzeugen an private und gewerbliche Nutzer, andererseits der Ausbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur im Fokus. Gerade Letzteres lässt sich in enger Kooperation mit der Kommunalverwaltung bedarfs-

gerecht in Einklang mit der kommunalen Elektro-Mobilitätsstrategie und anderen kommunalen Unternehmen, wie dem ÖPNV, gekoppelt umsetzen. Sicher war dies für Stadtwerke und Energieversorger in der Vergangenheit zu wenig rentabel. Es ist aber davon auszugehen, dass sich nicht zuletzt im Hinblick auf den technischen Standard und entsprechende Förderprogramme einiges bewegen wird.

**Inwieweit fördert die E-Mobilität den Druck auf die interkommunale Zusammenarbeit?**

Solche Kooperationen können in diesem Rahmen eine Rolle spielen. Ich sehe derzeit allerdings kein so großes Potenzial wie in anderen Bereichen der Daseinsvorsorge. Sicher sind gemeinsame kommunale Fuhrparks möglich oder übergemeindliche Mobilitätskonzepte, aber Mobilität als öffentliche Aufgabe im Rahmen des ÖPNV ist ja vielfach Aufgabe des jeweiligen Landkreises. Umfassende Mobilitätskonzepte gehen, besonders im kreisangehörigen Raum, über den Einfluss der einzelnen Kommune hinaus. Hier ist bereits jetzt eine entsprechende Abstimmung und Kooperation erforderlich.

**In der Studie heißt es unter anderem: »E-Mobilität ist als multifunktionales Element der Stadtentwicklung zu betrachten.« Was verstehen Sie konkret darunter?**

Die Kommune kann bei der Elektro-Mobilität vier Hauptmotive verfolgen: Umweltschutz, Verkehrsoptimierung, Wirtschaftstimulanz und Imageverbesserung. Unter diesen Aspekten wird die Stadt zukunftsfähig entwickelt. Dies endet beispielsweise nicht beim Einsatz emissionsfreier Busse oder im Car-Sharing, sondern tangiert zahlreiche kommunale Sektoren gleichermaßen. Zudem verbindet die Elektro-Mobilität verschiedene kommunale Aufgabenbereiche – vom ÖPNV über die Verkehrsplanung bis hin zur Energieversorgung, hier speziell die Ladeinfrastruktur.

**Welches der vier Motive ist der Haupttreiber?**

Wir sehen alle Motive als relevant an. Je nach kommunaler Zielstruktur können einzelne Motive stärker gewichtet sein oder einander bedingen. So können Städte mit hoher Verkehrslast mittels E-Mobilität und damit verbundenen intelligenten Verkehrskonzepten – wie der Vernetzung des ÖPNV mit Car-/Bike-Sharing-Angeboten an ÖPNV-Knoten und -Endpunkten

– verkehrs- und damit umweltentlastend wirken. Wirtschaftliche Relevanz liegt dagegen in Regionen mit Automobilwerken und entsprechender Zuliefererstruktur im Fokus. Hier steht die Attrahierung neuer Arbeitsplätze, aber auch weiterer Unternehmen im Vordergrund. Dennoch sind die bedeutenderen Treiber derzeit Klimaschutz und Verkehr.

**Metropolen wie Paris oder Madrid wollen Dieselfahrzeuge ab 2025 in ihren Innenstädten nicht mehr dulden. Inwieweit verändert dies den Handlungsdruck auf andere Städte?**

Auch in Deutschland steigt der Druck auf Städte, den verkehrsbezogenen Umweltschutz zu stärken. Umweltplaketten oder verkehrsberuhigte Innenstadtzonen sind bereits erste Schritte. Allerdings ist auch eine Balance zwischen dem notwendigen Umweltschutz und der Erhaltung der von Bürgern und Wirtschaft benötigten Mobilitätskonzepte wichtig. Die Elektro-Mobilität kann hier einen nachhaltigen Beitrag leisten. Inwiefern eine solche Maßnahme jedoch diese befördert, ist schwer prognostizierbar. Selbst wenn die E-Mobilität hierdurch gestärkt würde, bedeutet dies nicht automatisch, dass damit zugleich Probleme wie ein steigendes Verkehrsaufkommen gelöst werden.

**Experten sagen der Elektro-Mobilität eine ähnlich lawinenartige Entwicklung voraus wie ehemals den Smart-Phones; Stichwort: Ketchup-Flaschen-Effekt. Wie können sich Kommunen auf ein solches Szenario vorbereiten?**

Zuerst einmal benötigen die Städte und Gemeinden ein entsprechendes Konzept. Die Frage ist dabei, welches Ziel man verfolgen möchte. Die Kommunen sollten die E-Mobilität als Chance sehen, mittels neuer Konzepte und der intermodularen Verknüpfung zwischen ÖPNV, Kommunal- oder Privatwirtschaft die ökologischen, aber auch verkehrsbezogenen Herausforderungen bewerkstelligen zu können. Entsprechende Planungen stehen hier sicher noch am Anfang und werden in Zukunft mitunter noch in weiterführende Smart-City- und Smart-Region-Konzepte einfließen.

**Aktuelle Zahlen zeigen bei der Schnellladeinfrastruktur eine deutlich höhere Dynamik als bei Normalladesäulen. Sollten Kommunen auch angesichts benötigter Parkräume für das Laden gleich auf Schnell-**

**ladesäulen setzen?**

In Deutschland gibt es derzeit rund 6500 Ladepunkte an etwas weniger als 3000 Ladesäulen. Nur 230 davon sind Schnellladepunkte. Deren Anzahl ist zwar im letzten halben Jahr um über 50 Prozent gestiegen, und 1400 weitere Schnellladepunkte befinden sich in Planung, dennoch ist hier noch einiges zu tun. Die NPE rechnet mit einem Bedarf von über 7000 Schnellladepunkten und 70 000 AC-Ladepunkten bis 2020. Danach sind Schnellladestationen vorrangig im öffentlichen Raum erforderlich, wo während Einkäufen oder Behördengängen zugleich das Fahrzeug geladen werden soll. Für Ladevorgänge über Nacht, folglich im vorrangig privaten Raum, werden weiterhin normale Ladestationen eingesetzt.

**Eine Schnellladesäule kostet bis zu 150 000 Euro. Wie können diese Investitionen insbesondere wirtschaftlich klamme Kommunen stemmen?**

Sicher wird die Umsetzung der E-Mobilitätsstrategie in den Kommunen Geld kosten. Wie schnell sich die Investitionen amortisieren, hängt vor allem vom Konzept der Umsetzung und der Akzeptanz der Nutzer ab. Eine Option ist die Co-Investition von Kommunal- und Privatunternehmen, wie Stadtwerken, Automobildienstleistern oder IT-Unternehmen; und das nicht nur bei der Ladeinfrastruktur.

**Die Fragen stellte Michael Nallinger**

**DR. OLIVER ROTTMANN** ist seit 2009 Geschäftsführender Vorstand des Kompetenzzentrums Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge e.V. an der Universität Leipzig. Von 2010 bis 2014 war der promovierte Volkswirt zusätzlich Geschäftsführer des ÖPP-Kompetenzzentrums Sachsen. Seit 2012 ist Rottmann Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des bvöD Bundesverbands öffentliche Dienstleistungen, Deutsche Sektion des CEEP e.V. Neben weiteren Aufgaben hatte der Institutsvorstand im Jahr 2016 einen Lehrauftrag an der Universität St. Gallen.

Die Ende vergangenen Jahres beim 11. Mitteldeutschen Energiegespräch vom Kompetenzzentrum Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge vorgestellte **STUDIE »ELEKTROMOBILITÄT ALS HANDLUNGSFELD DER ENERGIE- UND KLIMAPOLITIK«** beleuchtet Chancen und Herausforderungen im kommunalen Kontext.