



Elektromobilität: Positionen der Städtekonferenz Mobilität

September 2013

- 1.** Ziel ist, dass ein Wachstum der Elektromobilität nicht zum weiteren Anstieg der Mobilität insgesamt führt, sondern realen Ersatz für benzin- und dieselbetriebene Fahrzeuge bietet. Eine allfällige Förderung von Elektrofahrzeugen dient der Substitution von herkömmlichen Motorfahrzeugen resp. Fahrten mit solchen.
- 2.** Die Elektromobilität wird in bestehende Programme der Städte integriert (Mobilitätsstrategie, Co2-Reduktionsziele u.a.); sie wird nicht als eigenes Aufgabengebiet definiert.
- 3.** Die Elektromobilität wird in die städtischen Konzepte zur multimodalen Mobilität eingebunden (Car-Sharing, Car-Pooling, Car2Go, Veloverleih auch mit E-Bikes u.a.). Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden neue Verhaltensmuster und ein Mentalitätswandel im Verkehr angestrebt.
- 4.** Elektrofahrzeuge sollen einen relevanten Beitrag zur Reduktion der vom Verkehr verursachten Umweltbelastungen leisten. Damit die Elektromobilität ihre Vorteile gegenüber anderen Technologien ausspielen kann, ist die Stromproduktion mit erneuerbaren Energien eine Grundvoraussetzung.
- 5.** Die Städte nehmen bei der Fahrzeugbeschaffung ihren Einfluss auf dem Markt wahr. Sie prüfen die Beschaffung von Elektrofahrzeugen, um Erfahrungen im Alltag zu sammeln und um Vorbild zu sein.
- 6.** Die Städte sorgen zusammen mit privaten Grundeigentümern (u.a. Baubewilligungsverfahren) und mit Parkhausbetreibern für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur. Für den öffentlichen Raum wird der Bedarf (auch in zeitlicher Hinsicht) abgeklärt.
- 7.** Die Städte unterstützen Bestrebungen, die Elektrofahrzeuge zukünftig auch als Stromspeicher zu nutzen (smart cities).

Elektromobilität ist überall

Elektrisch angetriebene Verkehrsmittel sind heute weit verbreitet: Schienenverkehr (Bahn, Tram), Trolleybus, Seilbahn, Lift, Pedelec, E-Bike, E-Scooter, FäG (Rollstuhl, Segway etc.), Elektroauto, elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge, Sonderfahrzeuge (Gabelstapler, Kehrmaschine, Eisbahnmaschine etc.) u.a.m. Das vorliegende Papier konzentriert sich auf elektromobile Aspekte der individuellen Mobilität.

Einspurige Fahrzeuge

E-Bikes haben sich auf dem Markt durchgesetzt und brauchen keine zusätzliche Förderung seitens der öffentlichen Hand. Spezielles Augenmerk verdienen sie bei Kampagnen zur Verkehrssicherheit und bei der Ausgestaltung der Veloinfrastruktur (höhere und grössere Bandbreite der Geschwindigkeiten gegenüber normalen Velos bedingen breitere Querschnitte), sowie bei der Ladeinfrastruktur.

E-Bikes vermögen dank geringerem körperlichen Krafteinsatz und längeren Reichweiten insbesondere im Berufsverkehr Autokilometer zu substituieren. Gleiches gilt für E-Scooter, bei denen der Markterfolg allerdings trotz Förderung der Städte durch z.B. NewRide bislang ausgeblieben ist. E-Scooter (auch Cargo-Bikes) können im KEP-Verkehr (Kurier-Express-Paket-Dienste) grössere Potenziale übernehmen; so stellt z.B. die Post ihre Roller auf Elektroantrieb um.

Zweispurige Fahrzeuge (Elektroautos)

Die Elektroautos lösen die Verkehrsprobleme in den Städten nicht (Ressourcenknappheit beim verfügbaren Raum). Sie tragen nur dann zu einer Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität bei, wenn durch sie ein realer Ersatz benzin- und dieselbetriebene Fahrzeuge erreicht wird. Eine allfällige Förderung der Elektromobilität muss dort Grenzen haben, wo sie zur Förderung

der Mobilität insgesamt führt. Ebenso problematisch wäre, wenn Fördermassnahmen zu einem Umstieg vom nicht motorisierten Fuss-/Veloverkehr bzw. vom öffentlichen Verkehr auf Elektrofahrzeuge führten.

Es besteht die Möglichkeit, dass der vermehrte Einsatz von Elektroautos mittelfristig zu einer Anpassung des Verkehrsverhaltens beiträgt. Dies allerdings primär über indirekte Effekte. Die Elektromobilität kann den gesellschaftlichen Trend zur Sharing-Ökonomie («Nutzen statt besitzen») unterstützen, da die Elektroautos geeignete Fahrzeuge von Car-Sharing-Flotten (wie Mobility), Car2Go-Konzepten und Fahrzeugflotten von Unternehmen sind. Die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen und somit die fehlende Notwendigkeit des Besitzes eines eigenen führt zu einem anderen Verhaltensmuster, zu einem bewussteren Umgang mit allen Verkehrsmitteln. Für einen spezifischen Fahrzweck wird vermehrt das bestgeeignete Fahrzeug eingesetzt (Multimodalität), und bei längeren Fahrten werden verschiedene Verkehrsmittel benutzt (Intermodalität). Dies kann eine Verkehrsentslastung in den Städten bewirken.

Ladeinfrastruktur

Die Elektrofahrzeuge (Autos wie Bikes) brauchen Lademöglichkeiten, primär auf Privatgrund (zu Hause, am Arbeitsplatz), wo die Baugenehmigungsbehörde entsprechende Hinweise und allenfalls Auflagen machen muss. Nachgeordnet könnte auch im öffentlichen Raum (inkl. öffentlich zugängliche Orte wie Parkhäuser) mittelfristig das Bereitstellen von Ladeinfrastruktur nötig werden.

Stadteigene Fahrzeugflotte

Dem Einsatz elektrischer Fahrzeuge in den stadteigenen Fahrzeugflotten (Dienstwagen wie kommunale Sonderfahrzeuge) kommt hinsichtlich des Testens, der Sichtbarkeit und des Gewöhnens eine wichtige Rolle zu.