

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich hoffe, dass sie sich hier bei uns in Esslingen wohl gefühlt haben. Denn ich bin ja nicht nur Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung sondern auch gleichzeitig Bundestagsabgeordnete hier in Esslingen. Deshalb hätte ich sie gerne auch gestern begrüßt und ihnen vielleicht auch noch ein paar Tipps gegeben, wo sie sich besonders dann am Abend vergnügen können. Aber ich hoffe, dass sie das auch so gemacht haben. Ich wäre auch gerne gestern schon zu ihnen gekommen, um deutlich zu machen, wie wichtig uns diese Fachkonferenz ist, die zweite nationale Fachkonferenz zum Thema Elektrobusse, und dass sie es verdient haben, eine größere Gemeinde zu werden, als sie bisher waren.

Das wäre meine erste Botschaft. Sie sind am Puls der Zeit. Sie sind jetzt wirklich „in“. Gerade jetzt braucht man sie. Das hätte ich ihnen gerne gleich zum Anfang gestern gesagt. Aber sie nehmen es auch so. Ich konnte leider gestern nicht zu ihnen kommen, weil wir im Parlament sehr wichtige Abstimmungen hatten. Eine sogar, wo es wirklich auf jede einzelne Stimme in namentlicher Abstimmung ankam. Und weil ich mich in diesem Zusammenhang auch sehr engagiert habe, konnte ich es mir aus politischen Gründen gar nicht erlauben, nicht dabei zu sein. Ich hoffe da auf ihr Verständnis und das haben sie ja auch schon signalisiert. Ich will ihnen aber gleich zu Beginn sagen, dass das was sie gestern und heute auch - nicht nur politisch sondern auch fachlich diskutiert haben - für uns im Verkehrsministerium von großer Bedeutung ist. Wir setzen vor allen Dingen auch und gerade auf die Fachleute, sowohl für die technischen Innovationen als auch für die systemischen Innovationen bei den Verkehrskonzepten.

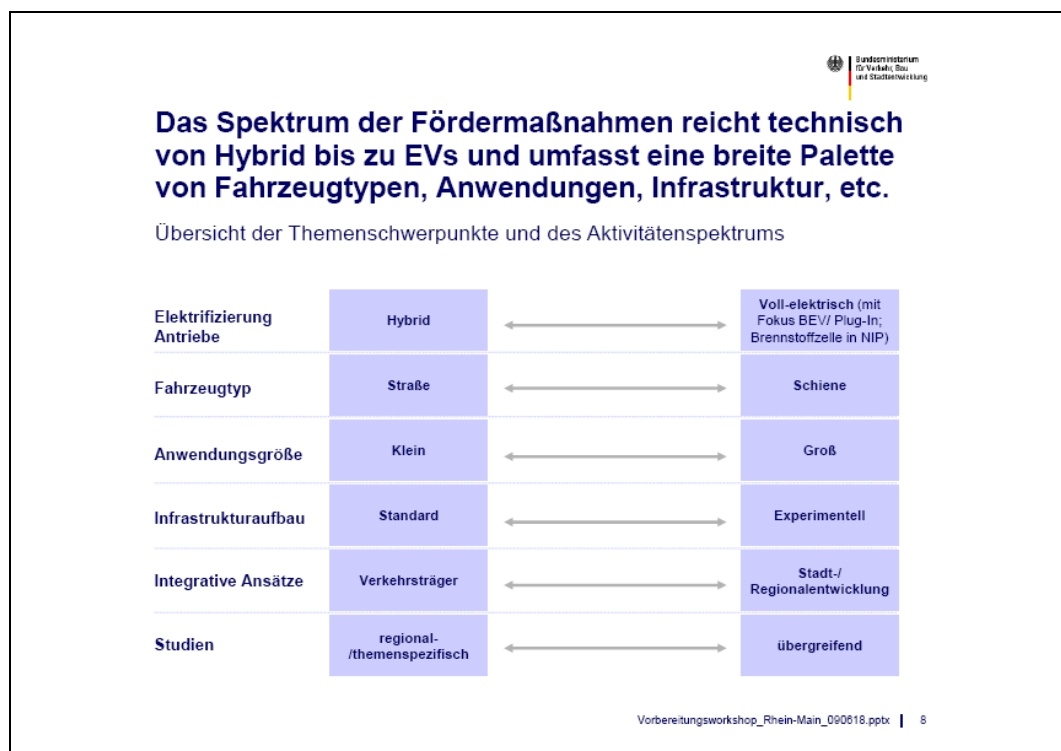
Dass wir an einer Zeitenwende sind, dass spüren sie alle. Die Zeitenwende, die notwendig kommen muss, denn der Verkehr ist mit einem Anteil zwischen 20% und 30% am Primärenergieverbrauch und auch an den CO<sub>2</sub>-Emissionen beteiligt. Er spielt also eine wichtige Rolle, wenn Energie gespart und Emissionen reduziert werden sollen. An erster Stelle steht dabei der Pkw, aber auch die Schiffe und die Flugzeuge müssen in die Neugestaltung unserer Energie- und Ressourcenverteilung einbezogen werden. Es ist eine große Herausforderung das Verkehrssystem so umzugestalten, dass wir in den nächsten Jahren auf erneuerbare Energien umstellen. Es bedarf dazu der größten Anstrengungen in Wissenschaft und Technik sowie bei den Ingenieuren. Alle sollten mithelfen. Denn wenn wir bedenken, dass wir

im Verkehr zu 90% vom Mineralöl abhängig sind, so hat das derzeitige System keine Zukunftsperspektive. Wir müssen umsteuern, bevor es zu spät ist und bevor es andere machen, die uns dann in diesem Bereich Expertise und Kapazitäten wegschnappen.

Wir sind hier in Esslingen in einer Autoregion. In Mettingen ist das große Motorenwerk der Daimler AG und wenn die Elektromobilität zu Ende gedacht wird, wird sicher der Strukturwandel auch in diesen Fabriken ankommen. Neben der Abfederung und der geordneten Organisationen dieses Strukturwandels müssen wir versuchen, die Mobilität der Menschen in den nächsten Jahren anders zu organisieren. Das gilt insbesondere in den Ballungsgebieten, in unseren Städten, und das gilt für die nächsten 20 Jahre. Es gilt hier strategische Leitlinien aufzumachen, die die Zukunft voraus denken und das ist ja auch das Thema dieser Konferenz. Der öffentliche Personennahverkehr wird im Verkehrssystem eine größere Rolle spielen, darüber bin ich froh. Sie haben sicher die europäische Entwicklung mitbekommen, dass wir in der europäischen Union über den öffentlichen Personennahverkehr nicht nur nachdenken, sondern über die verschiedenen Ansätze - das Grünbuch und weitere Initiativen der Europäischen Union – für diese Umsteuerung starke Unterstützung bekommen werden.


Das Thema öffentlicher Personennahverkehr kommt sozusagen aus dem Schatten in die Mitte. Und ich bin auch sehr froh darüber, dass die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr gestiegen ist und dass wir eine Entwicklung im Modalsplit zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs haben: von 2002 auf 2008 stieg der Wegeanteil in diesem Bereich um 14%. Das heißt, es gibt sehr viel mehr Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr als in den vergangenen Jahren. 28,5 Millionen Fahrgäste im ÖPNV sind eine so bedeutende Zahl, dass diese Nutzer nicht billig abgespeist werden sollten. Wir unterstützen mit unseren Regionalisierungsmitteln und mit unseren GVFG-Mitteln den schienengebunden Verkehr der Bahn und über weitere GVFG-Mittel wie bisher den Busverkehr. Wir haben die Mittel in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht. Beim Ausbau neuer Technologien plädieren wir für eine Doppelstrategie. Wir wissen ganz genau, dass wir nicht von heute auf morgen die Elektromobilität in Deutschland einführen können. Ein Thema ist auch auf ihrer Konferenz das Thema der Weiterentwicklung der Batterien. Auch ihre Diskussion unter den Experten zeigt, dass wir viele Ansätze haben, aber wir nicht alles gleichzeitig machen können. Wir müssen auf jeden Fall Neues einführen und

erproben. Der zweite Teil der Doppelstrategie ist, dass wir auf Effizienzsteigerung bei den Diesel- und den Benzinmotoren setzen und auch auf Biokraftstoffbeimischungen. Zur Effizienzsteigerung gehört auch, dass wir Hybridtechnologien unterstützen. Aber langfristig, und das heißt schon durchaus in den nächsten 10 Jahren, steht die Einführung der Batterie- und Brennstoffzellentechnologie aus unserer Sicht im Vordergrund. Bezogen auf die Pkw, also auf die kleinen Kraftfahrzeuge, haben wir eigentlich die Idee und die Überlegung, dass wir in den nächsten 10 Jahren eine Million Fahrzeuge als Elektro – Pkw mit Batterie und Brennstoffzelle fahren lassen wollen. Wir wollen dazu Anreize schaffen, dass dieses Ziel auch umgesetzt wird und die Entwicklungen voran getrieben werden. Wir brauchen dringend einen Schub, einen Anwendungsschub, damit man sieht, dass es funktioniert, dass man vor allem auf kürzeren Strecken mit dem Elektroautos fahren kann. Man wird eben unterschiedliche Nutzungen für unterschiedliche Reichweiten anbieten müssen. Wir gehen davon aus, dass dazu flankierende Maßnahmen notwendig sind. Und dazu gehört aus unserer Sicht als ein Punkt das Thema der Kfz-Steuer.



Für weitere Erprobungsmaßnahmen haben wir die Initiative „Elektromobilität“ ins Leben gerufen (siehe Folie 8). Dieses nationale Innovationsprogramm besteht aus zwei Teilen. Der eine Teil ist die Elektromobilität in Verbindung mit Wasserstofftechnologie und Brennstoffzellentechnologie, der andere Teil ist die

Elektromobilität, gestützt auf Netzanbindung und Batterieunterstützung. Der erste Teil erzeugt in der Öffentlichkeit vielleicht ein bisschen Verwirrung, wenn wir sagen, wir setzen weiterhin auf Wasserstofftechnologie und fördern das auch weiterhin mit einer Milliarde Euro (500 Millionen Euro von seiten des Bundes und 500 Millionen Euro von seiten der Unternehmen). Das nationale Innovationsprogramm Wasserstofftechnologie und Brennstoffzellentechnologie wird weitergeführt, unabhängig von dem zweiten Programmteil. Dieser Teil netzgebundener und batteriegestützter Elektromobilität wird insgesamt mit 500 Millionen Euro gefördert. Dieses Elektromobilitätsprogramm ist im Rahmen des Konjunkturpaketes II aufgelegt worden, um das Thema Elektromobilität insgesamt zu beschleunigen (siehe Folie 6).



## Im Rahmen des KoPa II stellt die Bundesregierung 500 Mio. EUR bereit, um Deutschland zu einem Leitmarkt für Elektromobilität aufzubauen

Kurzübersicht Konjunkturpaket II

**Ziele des Konjunkturpakets II**

- Gesamtziel: Verbindung kurzfristiger konjunktureller Effekte (Fokus 2009/2010) mit langfristiger Stärkung der Zukunftsfähigkeit Deutschlands
- Teilziel Elektromobilität: Aufbau Deutschlands zu einem Leitmarkt für Elektromobilität innerhalb von 10 Jahren
- Gesamtförderung von 500 Mio. EUR in 2009-2011, 4 Ressorts in Verantwortung für die jeweiligen Teilprojekte

**ERGEBNIS**

- Definition von 15 Fokusprojekten zur Förderung von Investitionen und F&E Maßnahmen (Hybridantriebe, Brennstoffzellen, Speichertechnologien)
- Ein Förderschwerpunkt auf "Modellregionen Elektromobilität" mit 115 Mio. EUR

Quelle: BMVBS
Vorbereitungsworkshop\_Rhein-Main\_090618.pptx | 6

Es geht darum, schneller umzusetzen als es sich bisher abzeichnete. Diese 500 Millionen Euro fördern unterschiedliche Bereiche. Es ist eine gemeinsame Initiative aus Forschungsministerium, Wirtschaftsministerium, Umweltministerium und Verkehrsministerium. Es geht um eine koordinierte Forschungs- und Entwicklungsförderung zur Marktvorbereitung für Netzanbindung und die Batterien. In diesem Vorgehen werden wir auch von der Autoindustrie bestätigt.

Es ist dringend notwendig einen Innovationsschub auszulösen, auch mit Blick auf andere Länder insbesondere Japan, die mit uns im Wettbewerb stehen. Ehrlich gesagt wäre ich eher dafür, dass alle Nationen gemeinsam und nicht jeder einzeln das Thema der Forschungs- und Entwicklungsförderung mit netzgebundener und

batterieunterstützter Elektromobilität voran bringen würden. Dann könnten wir als Weltgemeinschaft auch einen Quantensprung machen. Aber das ist ein bisschen zu idealistisch vor dem Hintergrund unterschiedlicher Hersteller und nationalen Egoismen. Wettbewerb ist in Ordnung, aber vielleicht sollte man sich bei bestimmten Schlüsseltechnologien doch stärker zusammentun. Da kann man von einzelnen Ländern lernen, die sich in solchen Grundsatzfragen keine Konkurrenz machen, sondern die Forschungs- und Entwicklungsförderung bündeln und Industrie und Staat gemeinsam die Technologie nach vorne bringen. Ich hoffe jedenfalls, dass sich so etwas mit dem Innovationsprogramm entwickelt. Im Moment geht es in Richtung der Veränderung und vielleicht schaffen wir den Neuanfang im Rahmen dieses Programms.

Ich halte das für eine Schlüsselfrage – sowohl hinsichtlich des Umfangs der Forschungsförderung als auch der Geschwindigkeit. Wir können einiges erleben, wenn wir nur schnell genug sind. Und sie wissen, als Techniker und Ingenieure, dass manchmal die Geschwindigkeit das Entscheidende ist. Wir wollen seitens der Bundesregierung mithelfen, diese Marktvorbereitungen zu organisieren, weil wir es als eine strategische Schlüsselfrage sehen. In diesem Zusammenhang spielt auch der Elektrobus, der sich in den letzten Jahren eher in einer Nische befunden hat. Und alle die den O-Bus, wie Esslingen zum Beispiel oder die beiden anderen Städte Solingen und Eberswalde, erhalten haben, die wurden ja zum Teil belächelt. Durchzuhalten war nicht einfach. Aber manchmal sind die Dinge, die so altmodisch daher kommen, durchaus mittel- und langfristig nachhaltiger als vieles, was da so an neumodischem erzählt wird. Ich bin sehr froh, dass wir jetzt auch mit diesem Projekt „Elektromobilität“ auch ein Fenster wieder für die Elektrobusse öffnen können. Und nicht nur für die Hybridbusse, die ja auch zur Diskussion stehen - auch als Übergangstechnologie - sondern für echte Elektromobilität von Bussen. Dafür ist Esslingen ein ganz gutes Beispiel, dass so etwas möglich ist. Ausgangspunkt war, dass in Esslingen die Systementscheidung getroffen wurde, und ein anderes System – nämlich die Straßenbahn nach Denkendorf – ablöste. Dazu kommt man heute in vielen Städten eher selten, weil eine Straßenbahnablösung indiskutabel ist. Aber unabhängig davon ist die Frage der Umweltverträglichkeiten von Bussen – vor allem hinsichtlich Feinstaub, Lärm und Schadstoffemissionen - ja trotzdem noch ein Thema im öffentlichen Nahverkehr. Ich gehe aber davon aus, dass wir die Möglichkeit der ausgewählten Modellregionen (siehe Folie 10) für die Elektromobilität nutzen, um das

Thema Elektrobusse – in welcher Form auch immer – voranzubringen. Ihre Tagung zeigt ja, dass es unterschiedliche Formen von Elektrobussen gibt.



## Es wurden Modellregionen bestimmt, die klar definierte Prinzipien erfüllen, um Elektromobilität unter realen Bedingungen zu entwickeln und effektiv zu fördern

Grundprinzipien der Förderung von Modellregionen

Ausgewählte Modellregionen	Erläuterungen
	<p><b>WARUM MODELLREGIONEN?</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Entwicklung Elektromobilität aus Clustern</li><li>• Gezielte Förderung von Clustern/Modellregionen</li><li>• Kombination von globalen Firmen und regionalen Akteuren</li><li>• Schaffung von Wettbewerb innerhalb der Cluster</li><li>• Sichtbarkeit des Themas im Alltag</li><li>• Grundstein für den weiteren nationalen Ausbau (Infrastruktur, etc.)</li></ul> <p><b>DEFINITION:</b> Modellregionen sind regionale Konsortien aus Unternehmen, Wirtschaftsverbänden, öffentlichen Institutionen, Forschungseinrichtungen, Universitäten, etc., die sich auf ein Gesamtkonzept für Elektromobilität in einem Raum (Stadt oder Region) verständigt haben.</p> <p><b>PRINZIPIEN:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gesamthafte und integrierte Entwicklung der Regionen</li><li>• Integration OEM, Nutzer, Infrastrukturbetreiber und lokalen Stakeholdern (Kommunen, Energieunternehmen, etc.)</li><li>• Abdeckung folgender Themenschwerpunkte:<ul style="list-style-type: none"><li>– Bereitstellung von Fahrzeugen</li><li>– Aufbau und Integration von Ladestationen im öffentlichen Raum und einheitliche Standards</li><li>– Projektentwicklung und Koordination in der Region</li></ul></li></ul>

Quelle: BMVBS Vorbereitungsworkshop\_Rhein-Main\_090618.pptx | 10

Wir sollten die Erprobung gemeinsam organisieren, gemeinsam mit den Energieunternehmen und den Busherstellern. Diese sind ja die zukünftigen Partner der Elektromobilität. Hier öffnen sich auch für regionale Anbieter große Chancen – nicht was die Ladestationen für die Fahrzeuge angeht, sondern auch was die Ausrüstung der Elektrobusse anlangt. Ich bin da sehr zuversichtlich, denn die Energieunternehmen haben hier die Zeichen der Zeit erkannt. Ich habe den Eindruck, dass Elektrobusse aus der Nische zu einer breiten Anwendung kommen können. Das setzt allerdings voraus, dass die Industrie sowohl die Ausstattung der Elektrobusse mit Innovationen aufwerten als auch bei der Einführung eine größere Geschwindigkeit erreichen und dass man dann auch versucht, im Rahmen von integrierten Verkehrskonzepten das Thema zu adressieren. Es ist vorgesehen zwischen 50 und 80 Hybridbusse im Bereich der Modellregionen einzusetzen. Also eine Strategie, die Elektrobusse mit einbezieht und sie nicht ausschließt. Ich würde es sehr begrüßen, wenn bei der Konkretisierung der Vorschläge der verschiedenen Modellregionen und der Ausarbeitung der Konzepte, für das sie sich als Tagungsteilnehmer engagieren sollten, eine Modellregion mit dem System Elektrobuss ob mit Fahrleitung oder mit induktive Aufladung erproben würde. Das überlasse ich jetzt den Technikern. Man sollte strategisch einen Punkt setzen, der

dazu führt, dass im öffentlichen Bewusstsein das Thema Elektrobus eine andere Qualität bekommt. Damit sollte eine andere Wertschätzung einhergehen und auch eine andere Sichtweise, nämlich sich in einem vernetzten System aus Fahrrad, Bus und Straßenbahn und aus schienengebundenem öffentlichem Nahverkehr (S-Bahn- und U-Bahn) zu bewegen. Jetzt ist die Zeit reif und sie sollten die Gunst der Stunde bewegen.

Diese 2. nationale Konferenz über Elektrobusse, die unter der Schirmherrschaft meines Ministers steht, soll so etwas wie ein Aufbruch sein für Elektromobilität im öffentlichen Personennahverkehr. Es gilt gemeinsam mit den Herstellern, mit der Energiewirtschaft, mit den Städten und Gemeinden insbesondere, in den Ballungsgebieten auszuloten, was möglich ist und wo interessante Schnittstellen zwischen schienengebundenen Nahverkehr und den Bussystemen sind.

Ich wünsche ihnen dazu alles Gute und würde mich freuen, wenn was sie sich vorgenommen haben gelingen würde. Und vielleicht haben wir in den nächsten 10 Jahren den Quantensprung bei der Batterieentwicklung und könnten dann sagen, diese Anstrengungen haben sich auch für den Elektrobus gelohnt. Ich empfehle nicht auf eine Technologie zu setzen! Auch beim Elektrobus kann man eine Doppelstrategie fahren. Ich denke auch, dass Esslingen ein gutes Beispiel dafür ist, dass man Modernität nicht dadurch erreicht, indem man versucht, Energie nur aus Atomkraftwerken zu generieren, sondern dass es - und das ist die nächste Herausforderung - modern sein wird, die Elektromobilität mit dem Ausbau erneuerbarer Energien zu kombinieren - ein Feld, das genauso schwierig zu bearbeiten sein wird, wie jetzt die Einführung und Weiterentwicklung von Elektrobusse in verschiedenen Städten. Wir stehen vor mehreren Herausforderungen, aber wir werden sie - aus meiner Sicht - politisch meistern. Der Umstieg auf erneuerbare Energien, die Energieeffizienzsteigerung und der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sind ohne ernstzunehmende Alternative. Bezahlbare Mobilität wird in Zukunft mehr und mehr am Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs hängen. Dieser Ansatz - aus Umweltgründen und aus Gründen der Akzeptanz von Verkehr - wird uns die nächsten Jahre begleiten. Wenn sie dabei sind und uns unterstützen, würden wir uns freuen. In diesem Sinne wünsche ich für ihre Arbeit und ihre Konferenz alles Gute.