

Rede des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz zur Elektromobilität

Tagesspiegel eMobility Summit am 27.6.2013

Olaf Scholz: Sehr geehrte Damen und Herren,

wir diskutieren über Elektromobilität nicht mehr in der Art und Weise, wie das über viele Jahre der Fall gewesen ist. Man kann dieses Thema ja verfolgen, weil man irgendwie davon fasziniert ist. Aber heute diskutieren wir anders. Denn wir wissen, wir brauchen die E-Mobilität. Wenn wir als Städte mit den Herausforderungen der Zukunft zurechtkommen wollen, dann müssen wir auf die E-Mobilität setzen. Dazu haben wir gar keine Alternative. Die großen Städte wachsen weiter, auch in Deutschland. Und das heißt: Wirtschaftliches Wachstum, Bevölkerungswachstum, Verkehrswachstum. Wenn wir uns jetzt nicht darauf einstellen, dann werden wir dieses weitere Wachstum nicht bewältigen. Wir müssen also heute Lösungen finden.

Das aber hat natürlich Konsequenzen. Die Fragen der Luftreinhaltung und der Lärmbegrenzung werden wir beantworten müssen. Das ergibt sich aus den Ansprüchen, die die Bürgerinnen und Bürger an ihren Lebenskomfort, ihre Lebensqualität haben.

Wir müssten selbst dann eine Menge tun, wenn wir es gar nicht wollten. Denn die Europäische Union hat eine ganze Reihe von Vorschriften erlassen und wird – da bin ich sicher – auch noch weitere entwickeln, die dazu beitragen, dass wir die Umweltbelastungen, die mit dem Verkehr verbunden sind, reduzieren müssen. Es gibt eine große Zahl von Städten in Deutschland und in ganz Europa, die es nicht geschafft haben, die Anforderungen der Europäischen Union an die Luftreinheit zu erfüllen. Sie haben vor wenigen Wochen eine Liste gesehen; ich glaube, diese Stadt stand ebenso darauf wie viele andere auch. Darunter solche, die sich ganz ökologisch finden, wie Freiburg, Städte mit und ohne City-Maut und ähnlichen Unterfangen. Sie alle sind nicht in der Lage, die Anforderungen zu erfüllen. Die einen, weil sie ein CO₂-Problem haben, die anderen, weil sie

ein Problem mit den Stickoxiden haben, übrigens auch eine Folge der wachsenden Benutzung von Dieselfahrzeugen. Wir müssen also etwas tun.

Sie wissen, dass gegenwärtig eine ziemlich harte Diskussion über die Frage im Gange ist, was die EU den Fahrzeugherstellern vorschreiben soll. Aber unabhängig davon, was sie den Herstellern der Autos für Vorschriften machen wird, hat sie den Städten schon vorgeschrieben, wie viele der Emissionen dort überhaupt in die Luft geblasen werden dürfen. Und diese Vorschriften sind strenger als die für die Produktion. Das, was wir in den Städten zur Luftreinheit hinbekommen müssen, passt nicht zu dem, was die Emittenten dürfen.

Wir bauen also auf Elektromobilität, weil wir sie brauchen. Und wir tun es, weil es geht! Das ist ein Unterschied zu den manchmal doch sehr phantastischen Diskussionen früherer Jahre. Ich bin auch gern in diesem Jahr auf ihre Einladung hier her gekommen, weil das Jahr 2013 von strategischer Bedeutung ist. Mit der diesjährigen internationalen Automobilausstellung wird es nämlich so sein, dass die deutschen Automobilhersteller eine Reihe von Elektrofahrzeugen vorgestellt haben werden, dass wir das nach der IAA dieses Jahres nicht mehr bestreiten können.

Lassen Sie mich einen Rückblick wagen, und zwar auf die vorletzte Jahrhundertwende. Damals hat die erste Welle der Elektrifizierung unserer Städte stattgefunden. Große Unternehmen dieses Landes haben zum Beispiel mit der Stadt Hamburg manche elektrische Anlagen überhaupt erst entwickelt und aufgebaut. Das, was wir heute als Lebenskomfort aus Elektrizität kennen, ist damals entstanden: die ersten Straßenbahnen, in Hamburg vor etwa hundert Jahren auch die Hochbahn. Sie alle sind früher oder später alle mit Elektrizität betrieben worden, als Pferde und Dampf aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr ausreichten. Es hat übrigens in der Zeit auch die ersten Elektro-Taxis gegeben, die sich aber am Markt damals nicht ganz durchgesetzt haben. Diese Welle der Elektrifizierung findet, glaube ich, jetzt eine weitere Fortsetzung.

Ich habe als Bürgermeister entschieden und es in meiner Regierungserklärung gesagt, dass wir zum Ende dieses Jahrzehnts keine Busse mehr anschaffen werden, die noch Emissionen abgeben. Wir sind in engen Gesprächen und guten Diskussionen mit unseren Vertragspartnern, also den Unternehmen, die uns die Busse liefern. Die einen erproben bereits jetzt mit uns Wasserstoffhybridbusse, andere erproben mit uns Elektrobusse, die mit Batterieunterstützung angetrieben werden. Alle versprechen uns, dass sie wahrscheinlich noch vor Ende des Jahrzehnts in der Lage sind, Busse zu liefern, die die technischen Anforderungen der Stadt erfüllen, zu Preisen, die sich von den heutigen nur unwesentlich unterscheiden. Und wir sind entschlossen, mit demjenigen nach 2020 – oder schon früher – weiterzumachen, der diese Anforderungen erfüllt. Wer darauf setzt, dass es nicht so kommen wird, wird sich mittelfristig aus dem Busverkehr in Deutschland verabschieden müssen, zumindest von dem in Hamburg, weil wir fest entschlossen sind, die technologischen Möglichkeiten zu nutzen.

Und vielleicht ist es an dieser Stelle richtig zu sagen: Es geht heute nicht mehr darum, „Schaufenster“ zu sein. Es geht nicht darum zu zeigen, was geht, und sich Gedanken zu machen, was wir in den zwanziger und dreißiger Jahren möglicherweise an Fortschritt miteinander erleben werden. Sondern es geht darum, jetzt – in diesen Jahren und zu dieser Zeit – einen technischen Durchbruch, eine technische Veränderung in den Alltag zu bringen. Es geht darum, dass wir Fahrzeuge nutzen, die unsere Städte nicht mit den heute gewohnten Emissionen belasten. Deshalb ist es jetzt wichtig, dass wir nicht nur ausstellen, nicht nur probieren, sondern dass wir real dafür sorgen, dass sich das ändert, was wir ändern wollen.

Bei den Bussen werden wir das tun. Wir haben die entsprechenden Verträge und Kooperationen begonnen, und unsere beiden großen Unternehmen, die Hamburger Hochbahn und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein, werden dazu beitragen, dass es tatsächlich passiert.

Meine Damen und Herren,

wenn wir einen Blick in die Zukunft wagen, dann müssen wir uns auch über die Fragen des Verkehrs der Zukunft Gedanken machen. Ein zentrales Thema ist dabei die Intermodalität, also die Möglichkeit, von einem Verkehrsträger zum anderen zu wechseln. Nun ist das ja nichts prinzipiell Neues, abgesehen von dem Wort. Aber das Umsteigen muss spontan möglich sein. In meiner Vorstellung geht es immer um jemanden, der bisher vor allem gern Auto gefahren ist und auch deshalb oft andere Verkehrsmittel nicht genutzt hat, weil er sagt: Ich weiß ja gar nicht, wie das geht und ob alles klappt und wie es mir geht, wenn ich irgendwo aussteige. Insofern ist die Frage der spontanen und unkomplizierten Nutzung anderer Verkehrsmittel als des eigenen Autos von größter Bedeutung. Wenn es uns gelingt, das voranzubringen, dann wird es auch eine wachsende Nachfrage geben. Wir können heute beim Hamburger Verkehrsverbund feststellen, dass es einen dramatischen Anstieg der Nachfrage nach den Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs gibt. Und wenn das so ist, dann muss man darauf setzen und schauen, wie man diese Entwicklung weiter voranbringen kann.

Natürlich heißt das – auch wenn es nicht das engere Thema dieser Tagung ist –, dass wir den öffentlichen Nahverkehr weiter ausbauen. Dazu gehört, dass wir in Hamburg jedes Jahr 30 Millionen investieren, um die Kapazitäten und Schnelligkeit unserer Busse zu erhöhen. Wenn wir uns vorstellen, dass es uns im Laufe dieses Jahrzehnts gelingt, schnellere Busse mit größeren Kapazitäten einzusetzen, die dann am Ende des Jahrzehnts ersetzt werden, Stück für Stück durch solche, die keine Emissionen haben, dann sehen wir auch jetzt schon, dass ein großer Unterschied zwischen einer elektrischen Straßenbahn und den Bussen in Zukunft nicht mehr vorhanden sein wird. Und deshalb setzen wir als Ergänzung zu unseren U- und S-Bahnen und Fähren auf Busse und deren technologische Weiterentwicklung. Wir werden auch noch neue U-Bahnen und S-Bahnen bauen, auch das gehört dazu, wenn man an die Zukunft denkt.

Wir müssen ferner auf Car Sharing setzen und die Möglichkeiten, Fahrzeuge zu mieten. Das wird von größter Bedeutung sein. Der Erfolg derjenigen, die das schon tun, ist sehr beeindruckend. In Hamburg hat sich vor allem *Car2Go* verbreitet, anderswo sind es *Drive Now* und andere. Ich sage nur: Jeder, der nicht versucht, in allen großen Städten präsent zu sein, versäumt den Markt dort, wo er gerade beginnt. Und natürlich ist das Car Sharing für die Automobilhersteller eine Möglichkeit, markentreue Kunden zu behalten, die gleichbleibende Ansprüche an die Qualität ihrer Marke haben, aber nicht mehr über ein eigenes Fahrzeug verfügen wollen, weil sie es normalerweise nicht brauchen.

Ich hoffe, dass alle Anbieter dieses Konzeptes nach und nach auch nach Hamburg kommen. Klar ist auch, dass gerade Car Sharing sich gut eignet, um es im zweiten Schritt für die E-Mobilität zu nutzen, was in Hamburg übrigens in diesem Jahr stattfinden wird.

Zur Intermodalität gehört die Möglichkeit, Fahrräder zu mieten. Auch da gibt es verschiedene Konzepte. Es gibt in Hamburg kaum etwas Erfolgreicheres als das Konzept StadtRAD. Da haben einige Leute aufgepasst. Die StadtRÄDer sehen auch gut aus, was nicht überall so ist. Und eine wachsende Zahl der Städter benutzt diese Fahrräder. Auch weil sie entscheiden können, ob sie nur „one way“ damit fahren wollen oder auch zurück. Sie müssen keine Festlegung im Voraus treffen. Das alles führt zu einer wachsenden Nutzerfreundlichkeit. Nur so funktioniert es: wenn es spontan geht, ohne dass man sich lange mental und organisatorisch darauf vorbereiten muss.

Was wir sicherstellen müssen, ist eine Mindestqualität der Schnellbahnstationen. Darüber verständigen wir uns gerade mit unseren Verkehrsunternehmen: Weiß der Kunde, was er vorfindet, wo er oder sie die Fahrräder abstellen kann, ob man dort welche mieten kann, wie die Taxis und die Busse und die Übergänge organisiert sind? Das alles hat eine große Bedeutung! Eine Qualität dieser Stationen, auf die man sich sicher

verlassen kann, gehört zu dem Konzept der Intermodalität unverzichtbar dazu.

Und wir haben jetzt angefangen, ein Prämiumangebot solcher Schnellbahnstationen zu entwickeln, die so genannten Mobility Service Points. Dabei ist alles integriert: eine sichere Möglichkeit, das eigene Fahrrad abzustellen; eine Möglichkeit, Fahrräder zu mieten; Car-Sharing-Angebote, Taxenstand und selbstverständlich der öffentliche Nahverkehr.

Unser Verkehrsverbund bietet in diesem Jahr eine Flatrate an, „Switchh“ heißt das Projekt, das dazu beitragen soll, dass man mit dem Zusatzangebot auch gleich bestimmte Möglichkeiten hat, Car Sharing und StadtRAD zu nutzen, nicht nur den öffentlichen Nahverkehr selbst.

Und um den Autofahrer zu motivieren, der bisher auch deshalb Auto gefahren ist, weil er gar nicht weiß, wie es anders geht, bekommt der jetzt eine App. Da muss er nur eingeben, was er machen will, und es wird ihm gleich gesagt, was als Nächstes folgt.

Wichtig ist, dass das Angebot komplett ist, dass jeder sich darauf verlassen kann und dass es einfach geht. Wenn sich das nach und nach durchsetzt, wird es, glaube ich, das Mobilitätsverhalten viel schneller ändern, als einige gegenwärtig vorher sagen.

Die E-Mobilität passt perfekt dazu. Sie ist natürlich heute noch nicht geeignet, den nächsten Italien-Urlaub mit einem Tourenwagen zu bewältigen. Ob die spontanen technologischen Sprünge, die vielleicht demnächst kommen, das einmal ändern werden, wissen wir nicht. Aber dass man in der Metropolregion Hamburg mit ihren fünf Millionen Einwohnern vermutlich ohne Probleme elektrisch unterwegs sein kann oder mit einem Wasserstoffhybridfahrzeug, das ist schon jetzt klar. Und deshalb ist es wichtig, dass wir beides miteinander kombinieren. Jemand, der einen Vertrag hat mit einem E-Mobil-Hersteller und weiß, er kann darüber hinaus alle anderen Verkehrsmittel ebenfalls nut-

zen, der wird es eher tun. Jemand, der weiß, er kann „e-mobil“ fahren, aber auf Wunsch für längere Touren auch sofort ein Auto bekommen, das noch mit Verbrennungsmotor arbeitet, weil es entsprechende Angebote in der Stadt gibt, der wird sich weniger schwer damit tun.

Auf die Weise wäre die E-Mobilität schon bei dem jetzigen technischen Stand geeignet, die Verkehrssituation komplett zu ändern.

Was gehört noch dazu? Der Wirtschaftsverkehr natürlich. Es gibt eigentlich keinen Grund, warum es nicht heute schon – und ich sage bewusst: heute schon – eine wirtschaftliche Entscheidung für Taxi-Unternehmer sein kann, Elektro-Taxen zu betreiben; warum es nicht heute schon wirtschaftlich sein könnte, bei kleinen Transportfahrzeugen in der Stadt auf elektrischen Antrieb zu setzen. Und in der Tat gibt es für diese Fahrzeuge, aber ganz besonders für die Personenbeförderungsfahrzeuge, die die Wirtschaft nutzt, eine große Nachfrage. Die Handelskammer Hamburg hat eine Umfrage bei 40.000 Unternehmen gemacht, und 700 haben gesagt, sie würden sich jetzt mit dem Thema E-Mobilität beschäftigen und Anschaffungen ins Auge fassen. Es gibt auch ein großes gemeinsames Projekt „Wirtschaft am Strom“.

Die Handwerkskammer hat sich sogar das Ziel gesetzt, tausend Bestellungen für Elektrofahrzeuge zusammenzubekommen und dann gewissermaßen mit dieser geballten Macht an den Markt zu treten und zu sagen: „Diese Fahrzeuge wollen wir nicht irgendwann, sondern jetzt bestellen“. Die Profiteure wären diejenigen, die die wirtschaftliche Möglichkeit der E-Mobilität schon heute nutzen, da ihre Fahrzeuge den Metropolraum gar nicht verlassen.

Hamburgs erstes E-Taxi-Unternehmen, das mit einem ausländischen Anbieter kooperiert, der in Norwegen sehr erfolgreich ist, meldet einen problemfreien Betrieb. Und obwohl es keine Subventionen gibt, jedenfalls nicht von öffentlichen Haushalten der Bundesrepublik Deutschland, funktioniert es so wirtschaftlich, dass das Interesse besteht, weitere E-Fahrzeuge zu be-

stellen. Ich bitte die Produzenten: Halten sie das nicht für eine exotische Meldung. Wenn es nämlich jetzt schon wirtschaftlich ist für Taxi-Unternehmer, E-Taxis zu betreiben, dann sollte man ein Alternativangebot möglichst bald zur Verfügung stellen. Sonst läuft man hinterher, weil jemand anders so schlau war, es jetzt zu tun – und nicht abzuwarten, was denn vielleicht 2022 gehen wird.

Ich glaube, die technische Entwicklung ist in diesem Jahr so weit – die Automobilausstellung habe ich schon erwähnt. Jeder, der *nicht* darauf setzt, dass es jetzt schon geht, sondern mit Limitierungen arbeitet, schafft sich selber ein wirtschaftliches Problem.

Meine Damen und Herren,

selbstverständlich gehört zu einem solchen Umstieg zur E-Mobilität, dass der Staat als Fahrzeugbetreiber – und Hamburg betreibt viele Fahrzeuge – auch umsteigt.

Ich bin dafür, dass wir uns von der exemplarischen Bestellung entfernen, und deshalb bereiten wir mit Blick auf die vielen E-Fahrzeuge, die heute schon in Hamburg von städtischen Institutionen betrieben werden, weitere Schritte vor. Meine Perspektive ist der Jahreswechsel. Wir lassen gerade prüfen, was eigentlich eine Vorschrift bewirken könnte, die ungefähr so lautet: Immer dann, wenn es von der technischen Anforderung her geht und nicht der Verbrennungsmotor im konkreten Fall der geeignetere Antrieb ist, sollen die öffentlichen Besteller auch tatsächlich auf Elektromobilität setzen.

Ich glaube, das wäre ein großer Fortschritt.

Wir arbeiten im Übrigen – damit es für alle funktioniert und nicht nur für uns als Staat – an der Entwicklung einer guten, an der städtischen Fläche und der Einwohnerzahl orientierten Ladeinfrastruktur. Wir haben dazu einen Masterplan in Vorbereitung, der sich in der Schlussabstimmung befindet und festlegt, wie viele Ladestationen in welcher Qualität benötigt werden über die 250 hinaus, die schon identifiziert sind. Das lässt sich bewältigen. Man kommt auf eine große, aber doch überschaubare

Zahl, und wir sind entschlossen, das jetzt auch zu tun, damit sich das ständige Henne-und-Ei-Thema erledigt, nach dem Muster: Ich würde ja ein Elektromobil nutzen, gäbe es die Ladeinfrastruktur; und anders herum: Ladeinfrastruktur lohnt sich erst, wenn es viele Elektromobile gibt. Wir wollen den Durchbruch – jetzt.

Und natürlich gibt es viele andere Bereiche der Infrastruktur unserer Stadt, die nach mehr Elektromobilität verlangen. Wir haben ein entsprechendes Konzept für den Hamburger Hafen, wir diskutieren mit dem Flughafen und mit vielen anderen Unternehmen über die Nutzung von Elektromobilität. Zum Beispiel beim Containertransport, weil dort natürlich besonders positive Auswirkungen auf die Emissionen zu erwarten sind.

Ebenfalls von größter Bedeutung ist für uns, einzelne Quartiere so zu entwickeln, dass die Elektromobilität im Zusammenhang mit den Mietverträgen, den Eigentumsverträgen, mit der Gebäudeinfrastruktur eine attraktive Option ist. Dazu entwickeln wir in Hamburg ein Projekt „E-Quarter“. Wir haben mehrere geeignete Quartiere im Blick, eines ganz besonders: Sie alle kennen die sehr prominente HafenCity, die sich im ehemaligen Hafen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts heute ausbreiten kann, weil der Hafen auf die andere Seite der Elbe gewandert ist. Dort werden in Zukunft viele zehntausend Arbeitnehmer beschäftigt sein und viele tausend Hamburgerinnen und Hamburger wohnen. Wir entwickeln gerade den östlichen Teil am Baakenhafen und den Elbbrücken. Wir haben uns entschlossen, durch Vorschriften zur Höchstzahl von Stellplätzen und mit der verpflichtenden Nutzung von E-Mobilität dazu beizutragen, dass an dieser prominentesten Baustelle fürs Wohnen in der ganzen Bundesrepublik Deutschland E-Mobilität eingesetzt wird. Unternehmen, die entsprechende Konzepte entwickelt haben und den Probelauf gewissermaßen als Service mit uns und für uns angehen wollen, sind eingeladen, das jetzt zu tun. Sie werden keinen besseren Platz finden, um zu zeigen, was sie können und dass es insgesamt funktioniert.

Vielleicht zum Schluss: Was bedeutet das alles für die Unternehmen und für die Politik? Die technische Entwicklung ist heute nicht da, wo sie 2025 und 2035 sein wird. Dass technische Sprünge möglich sind, wenn man erst einmal den Absprungbalken getroffen hat, das kann man jeden Tag beobachten, wenn man die Weiterentwicklung unserer Verbrennungsmotoren und die hohe Leistungsfähigkeit der Ingenieure in der deutschen Automobilwirtschaft beachtet. Obwohl das alles nun schon uralt ist, geht immer noch etwas Neues, was zu großartigen Verbesserungen führt. Aber mit der E-Mobilität *ist* es so weit, dass wir den Ausgangspunkt, den Absprungbalken, gefunden haben – ich verweise abermals auf die Internationale Automobilausstellung und ihr Umfeld.

Was erwarten wir von den Unternehmen? Die Bereitschaft, diese Fahrzeuge zu Preisen anzubieten, die sich von den heutigen mit Verbrennungsmotoren nicht mehr unterscheiden, und darauf zu achten, dass es für jedermann wirtschaftlich ist, sie zu benutzen. Es geht nicht darum, auf die „Exoten“ zu setzen. Mit dem Konzept wird man sich verkalkulieren, weil es Anbieter gibt, die es anders machen, indem sie mit wirtschaftlichen Preisen arbeiten. Und weil das so ist, sollte man vom „Schaufenster“ und von der „Modellregion“ abkommen und stattdessen auf Skalierbarkeit und Industrialisierbarkeit der Prozesse setzen. Für uns als Besteller, ob Staat oder Wirtschaft, darf es keine Beschränkungen geben für die Zahl der Fahrzeuge, die wir bekommen können.

Mein Wunsch wäre, dass die gesamte deutsche Automobilindustrie das auch bei der Frankfurter Automobilausstellung klarstellt: dass es keine zugeteilten Kapazitäten gibt, dass es nicht heißt: Ihr kriegt fünf von diesem, ihr kriegt zwanzig von jenem und ihr kriegt dreißig von einem anderen Fahrzeug pro Jahr. Sondern dass man sagt: Ihr bekommt so viele wie ihr bestellt. Das ist aus meiner Sicht die politisch und wirtschaftlich notwendige Entscheidung, und die kann nur von der sehr leistungsfähigen deutschen Automobilindustrie selbst getroffen werden.

Es gibt ja nicht nur ausländische Anbieter, sondern auch deutsche Automobilanbieter, die in diesem Jahr mit industrialisierbaren und wohl auch bezahlbaren Modellen auf den Markt treten. Auch die übrigen deutschen Anbieter sollten diesen Weg gehen, denn wer es nicht tut, hat bald den richtigen Zeitpunkt für diese Entscheidung verpasst.

Und wir als Politiker müssen darüber nachdenken, welche rechtlichen Rahmenbedingungen wir ändern sollten. Zum Beispiel, dass man sein E-Mobil an vielen Orten bevorrechtigt oder auch mal kostenlos parken kann. Eine entsprechende Gesetzesinitiative wird die Stadt Hamburg auf den Weg bringen. Vielleicht muss die Bundesrepublik Deutschland einfach mal nachgucken, ob die Reichsgaragenverordnung, falls sie noch so heißt, ob die den heutigen Entwicklungen angepasst werden muss? Und es gibt sicher noch viele weitere Regelungen, die wir anschauen müssen.

Meine Damen und Herren,

mein optimistischer Appell ist: Weg vom Schaufenster, weg vom Modell, weg von dem Denken, dass wir etwas jetzt ausprobieren, damit es in den zwanziger Jahren vielleicht klappt. Stattdessen sollten wir es *jetzt* machen. Es *geht* schon jetzt, wir sind so weit, spätestens in diesem Jahr. Schönen Dank.