

Empfehlungen der Bundesinitiative eMobility Austria zur Umsetzung der integrierten nationalen Klima- und Energiestrategie im Rahmen des Regierungsprogramms 2017 – 2022

12.02.2018, Walter Slupetzky im Auftrag des BieM-Vorstandes

In der nationalen Klima- und Energiestrategie, deren Fertigstellung bis März 2018 vorgesehen ist, soll gemäß dem Regierungsprogramm die „Erarbeitung und Umsetzung spezifischer, sozial verträglicher Maßnahmenpakete für saubere Mobilität (u. a. Entwicklungsziele für Elektromobilität, Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs)“ enthalten sein. Dieses Ziel wird an mehreren anderen Stellen im Regierungsprogramm konkretisiert:

- Ausbau der E-Mobilität (Seite 154)
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Seite 154)
- Erleichterungen bei der Gründung von gemeinnützigen Mobilitätslösungen (Seite 163)

Gleichzeitig ist dem übergeordneten Ziel, Steuererhöhungen zu vermeiden, Rechnung zu tragen. Damit ist es erforderlich, gezielt Schritte zu setzen, die bei möglichst geringem Mitteleinsatz hohe Wirkungen erzielen. Die Bundesinitiative eMobility Austria (BieM) schlägt daher in den oben angeführten Handlungsfeldern folgende Maßnahmen vor:

1. Klare und langfristig planbare Zielsetzungen für die Umstellung des motorisierten Individualverkehrs auf emissionsfreie Antriebe:

Bisher beschränkten sich E-Mobilitätsmaßnahmen in Österreich fast ausschließlich auf „Pull-Faktoren“. Weltweit setzen jedoch Staaten und Städte zunehmend auf „Push-Maßnahmen, um den Einsatz von E-Mobilität zu beschleunigen. Deshalb empfiehlt die BieM in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) die Setzung langfristiger Ziele für die Umstellung des Individualverkehrs:

- Ausschließliche Neuzulassung von lokal emissionsfreien Kfz spätestens ab 01.01.2030. Bereits zugelassene konventionelle Fahrzeuge können selbstverständlich weiter genutzt werden.
- Verpflichtende Beschaffungsquote für Fuhrparks von Kommunen und Unternehmen der öffentlichen Hand (ausgenommen Busse, Spezialfahrzeuge) ab 01.01.2025.
- Erstellung eines mittel- bis langfristigen Planes zur sukzessiven Einführung von Fahrbeschränkungen für Verbrennungskraftmotoren in Ballungsgebieten, beginnend mit den „Feinstaubhochburgen“ und anschließender flächendeckender Umsetzung.

Diese Ziele sind zeitlich bewusst so gesteckt, dass E-Fahrzeuge bis dahin technisch gleichwertig und wirtschaftlich rentabler als Verbrennungskraftwagen sein werden. Sie sollen den Menschen Orientierung für ihre Kaufentscheidungen geben und ihnen helfen, den **richtigen Zeitpunkt für den Umstieg auf E-Mobilität** zu wählen. Damit können „stranded Costs“ für Privathaushalte vermieden werden, etwa wenn ein zu spät gekauftes konventionelles Fahrzeug einen hohen Wertverlust beim Wiederverkauf erleidet.

2. Vorfinanzierungsfonds für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Bestandsiedlungen:

Nur über die Erschließung der Ballungsgebiete können E-Fahrzeuge massentauglich werden. Ein entscheidender Ansatzpunkt dafür ist die Nachrüstung von Bestandgaragen. Unter den derzeitigen Bedingungen (WEG, MRG, WGG) können die Errichtungskosten für den nachträglichen Einbau von Ladeinfrastruktur jedoch nicht von der Hausverwaltung übernommen werden. Die Finanzierung aus der Investitionsrücklage ist ebenfalls unrealistisch, da sich derzeit kaum eine Mehrheit der BewohnerInnen für eine Kostenübernahme finden lässt.

Für die Abfederung dieser Anfangsinvestition wird ein **Vorfinanzierungsfonds** vorgeschlagen. Dieser kann mit einer relativ kleinen Mittelausstattung einen wirkungsvollen Hebel für die Errichtung von Ladestationen in Bestandsiedlungen bilden. Er refinanziert sich durch die NutzerInnenbeiträge, was die Basis für fortlaufende Nachrüstungen schafft. So hat sich im Rahmen einer Analyse der Wien Energie gezeigt, dass mit Euro 420.000,00 die Errichtung von 1.000 Ladepunkten innerhalb von 20 Jahren bewirkt werden kann. Wenn keine Vorfinanzierungen mehr notwendig sind, wird der Fonds durch die NutzerInnenbeiträge wieder aufgefüllt und danach die **Mittel an die dotierende Stelle zurückgeführt**.

Träger des Fonds soll eine öffentliche Einrichtung sein. Damit ist gewährleistet, dass die Errichtung von Ladeanlagen auch dann erfolgen kann, wenn die Kapitalbindung aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten noch zu lange dauert. Davon muss man in den nächsten Jahren ausgehen, da der Umstieg auf E-Autos derzeit noch vorsichtig erfolgt.

3. Flächendeckende Umsetzung von eMORAIL als kostengünstigste lokale Mobilitätslösung für den ländlichen Raum:

Lokale Sammelverkehre als Alternative zum Privat-PKW erhalten in den ländlichen Gebieten Österreichs einen zunehmenden Stellenwert. Damit soll die Lebensqualität für Bevölkerungsgruppen gesichert werden, die sich ein Auto nicht leisten können, für die sich ein eigener PKW nicht rentiert (etwa Teilzeitkräfte) oder die nicht Auto fahren können bzw. wollen. Der demographische Wandel sowie die Veränderungen in der Arbeitswelt sind u. a. die Treiber für diese Entwicklung.

Im Rahmen des Forschungsprojektes eMORAIL wurde ein Modell entwickelt, das einen starken Fokus auf Kostenoptimierung und Rechtssicherheit legt. Dieses eMORAIL-Shuttleservice wurde in Kombination mit dem eMORAIL-Pendlersharing 2 Jahre erfolgreich getestet und stellt eine der günstigsten Lokalverkehrslösungen in Österreich dar. Die Gemeindegzuschüsse sind gering, während gleichzeitig der Fahrtpreis mit Euro 1,50 auf dem Niveau des öffentlichen Verkehrs liegt. Eine **Abhängigkeit von Förderungen durch Länder und Bund wird mit diesem Modell minimiert**.

Die BieM empfiehlt daher eine flächendeckende Umsetzung des eMORAIL-Modells in ländlichen Gemeinden. Sie soll an Orten mit ÖBB-Bahnhöfen und relevantem PendlerInnen-Aufkommen durch die ÖBB erfolgen. Für alle anderen Gemeinden wird die Errichtung einer überregionalen Betreiberstruktur vorgeschlagen, um auch diesen den Zugang zur kostengünstigen eMORAIL-Lösung zu ermöglichen.

Darüber hinaus schlägt die BieM vor, das eMORAIL-Modell als Sprungbrett für die **Automatisierung der ländlichen Sammelverkehre** zu nutzen. Es enthält alle konzeptiven, technischen und datenmäßigen Voraussetzungen, um diesen Entwicklungssprung zu realisieren. Die mit autonomen Shuttle-Fahrzeugen erzielbaren Kostenvorteile ermöglichen es auch kleinen und finanzschwachen Gemeinden, ihrer Bevölkerung einen öffentlichen Lokalverkehr anzubieten.