

Stellungnahme der DB Rent GmbH

**zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des
Deutschen Bundestages am 1.12.2010**

**zu den Anträgen der Fraktion der SPD
„Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen“**

**und der Fraktion von Bündnis 90/Die GRÜNEN
„Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-
Stellplätze“**

**Die DB Rent GmbH unterstützt die Anträge der Fraktionen der SPD und von Bündnis
90/Die GRÜNEN zur rechtlichen Absicherung der Schaffung einer Stellplatzprivilegierung
für Carsharing- Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland.**

Begründung:

1. Herausforderung allgemein

Nachhaltige Klimastrategien und die starke Abhängigkeit vom Erdöl erzwingen einen grundlegenden Wechsel von fossilen zu post-fossilen Energieträgern. Hoher Flächenverbrauch, lokale und globale Emissionen und verlärmte Straßen setzen dem Zuwachs der Automobilflotten in Ballungsräumen zunehmend Grenzen. Weltweit wird an neuen und nachhaltig wirksamen Mobilitätskonzepten für Ballungsräume gearbeitet, mit denen eine deutliche Änderung unserer Mobilitätsstile zu erwarten ist. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bis 2050 über 50% aller Menschen in Ballungsgebieten wohnen werden, ist eine zentrale Herausforderung, die Etablierung einer nachhaltigen Strategie für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu gestalten. Hierbei spielen „Sharing-Konzepte“ eine bedeutende Rolle.

Städte stehen vor großen Herausforderungen, die Verkehrsformen einer wachsenden Zahl von Menschen mit ausdifferenzierten Lebensstilen und zunehmend komplexen Wertschöpfungsketten vor dem Hintergrund deutlich teurer Ressourcen zu managen. Dabei muss ein Kompromiss geschlossen werden, der einerseits ein leistungsfähiges Netz im Fern-

und Nahverkehr (Bahn, Bus) – das Rückgrat der Verkehrserschließung – mit Angeboten und Möglichkeiten von Individualverkehrsmitteln kombiniert. Man kann weder verlangen, dass aus Effizienzgründen alle Stadtbewohner mit U- oder S- Bahnen fahren, noch erwarten, dass man weiterhin bequem mit dem exklusiven, benzin- und dieselgetriebenen Privatwagen in der Stadt unterwegs sein kann. Klima- und umweltgerechte Angebote, die gleichzeitig sozial gerecht und auch praktisch sind, werden sicherlich nur als gut vernetzte, intermodale Landschaften funktionieren, die ein Optimum an Lösungen darstellen, bei denen alle „Modes“ ohne Aufwand, ohne Nachdenken, situationsangepasst kombiniert werden können.

Die bislang getrennten Welten des „Privaten“ und des „Öffentlichen“ lösen sich dabei langsam auf, ohne an Attraktivität und Leistungsfähigkeit zu verlieren. Das Angebot muss so gestrickt werden, dass sich der Nutzer ein für ihn zutreffendes und passendes öffentliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus, kollektiv nutzbare Autos oder Fahrräder) aussucht oder einfach bei kurzen Wegen zu Fuß geht. Bezahlt wird elektronisch am Monatsende. Die vorhandene Infrastruktur kann so viel effizienter genutzt werden.

2. Die Strategie der Deutschen Bahn und DB Rent

Die Deutsche Bahn AG ist ein weltweit agierendes Mobilitäts-, Infrastruktur- und Logistikdienstleistungsunternehmen und verfügt seit mehr als 100 Jahren über Erfahrungen im flächendeckenden, schienen- und straßengebundenen Betrieb von Fahrzeugen aller Antriebsklassen. Die Deutsche Bahn setzt dabei konsequent auf umweltfreundliche Transportdienstleistungen. Bis zum Jahr 2020 wird der Anteil an erneuerbaren Energien am bahneigenen Strom-Mix weit über 30 Prozent erreichen. Bereits heute bietet die Bahn CO₂ freie Reiseketten sowohl im Personen- als auch Güterverkehr an. Ziel ist es den Anteil der CO₂ freien Reisen bis auf 100 % zu erhöhen.

Die Schienen- und Busverkehrsangebote der Bahn werden durch innovative Mobilitätsdienstleistungen an Bahnhöfen und in Ballungsräumen ergänzt. Neben dem klassischen Carsharing (DB Carsharing und Flinkster) gehören hierzu auch Fahrradverleihsysteme, wie das von der Deutschen Bahn betriebene Call a Bike, StadtRAD Hamburg und StadtRAD Berlin dazu. Die Deutsche Bahn AG verbindet mit den „Touch & Travel“ Diensten die intermodalen Verkehrsangebote zu einer integrierten Verkehrsdienstleistung.

Carsharing Angebote spielen in dieser Strategie eine zentrale Rolle. Bereits seit 10 Jahren betreibt die DB Rent, als Tochterunternehmen der Bahn, mit der Marke DB Carharing bzw. Flinkster die größte deutsche Carsharing- Plattform mit ca. 800 Carsharing-Stationen in Deutschland mit rund 140.000 intern und extern registrierten Nutzer. DB Rent organisiert auf dieser Technologieplattform auch Fahrzeugflottenprogramme einer Reihe von Großkunden wie Airbus, Bilfinger & Berger, Bayer, European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), Stadt Magdeburg oder Valeo sowie bahneigner Unternehmen wie DB Netz, DB Projektbau und DB Service. Insgesamt werden mehr als 2.500 Fahrzeuge im betriebsinternen Carsharing bereits eingesetzt, mit dem Ziel, die Gesamtzahl der Autos zu reduzieren, die Fahrten zu optimieren, den Kraftstoffverbrauch zu senken und die Fahrzeuge einem Mehrfachnutzen zuzuführen. Hierzu gehört auch die schrittweise Integration der heute ausschließlich gewerblich genutzten Fahrzeuge in das öffentliche Carsharing, damit private Kunden auf die bestehenden Fahrzeuge zugreifen können. Dadurch werden die Innenstädte langfristig im motorisierten Individualverkehr entlastet und der CO₂ Ausstoß verringert.

Die bereits aus der Schweiz bekannten Ergebnisse verkehrswissenschaftlicher Studien zum Verhalten von Carsharing Kunden kann dabei auch von der DB AG bestätigt werden. Die Nutzung von modernen „Sharing“ Konzepten erhöht die Akzeptanz und auch die Nutzungsfrequenz im klassischen öffentlichen Verkehr. Mehr als 50 Prozent dieser Kundengruppe verfügt über eine BahnCard und / oder ein ÖV Abo, die Zahl der Fernverkehrsfahrten auf der Schiene ist mehr als 10 mal so hoch wie die der Vergleichsgruppe der Privat-PKW Nutzern.

Mit der Teilnahme an bundesweiten Modellvorhaben zum Thema „eMobilität“ in den Regionen Berlin, Hamburg, Rhein-Main, Aachen, dem Harz sowie mit dem Projekt Pedelec in Stuttgart gewinnt die DB AG darüber hinaus wertvolle Erkenntnisse über den operativen Betrieb sowie auch das Kundenverhalten mit dem Betrieb elektrischer Straßenfahrzeuge, die in die Entwicklung marktreifer eMobility- Produkte einfließen. Bereits heute hat DB Rent ca. 50 Elektrofahrzeuge im Einsatz und verfügt damit über die größte Flotte in Deutschland. Diese Flotte wird kontinuierlich auch in 2011 und 2012 erweitert. Sämtliche Fahrzeuge sind im privaten Carsharing verfügbar. Damit setzt die Deutsche Bahn und DB Rent eine im ersten Zwischenbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) genannte Forderung um, das elektrische Fahrzeuge im ersten Einführungsschritt mehrheitlich im Rahmen von Flottenprogrammen zu etablieren sind. DD Rent setzt dazu alle in Deutschland aktuell verfügbaren Toyota Plug-In Hybrids ein, einer Fahrzeuggattung, der bei der Elektrifizierung von Fahrzeugflotten eine besondere Bedeutung beigemessen wird.

Die bisher vorliegenden Erfahrungen zeigen dabei eindeutig, dass elektrische Fahrzeuge nur dann einen sinnvollen Beitrag liefern können, wenn dieser Fahrzeuge sinnvoll in intermodale Verkehrsangebote integriert werden und damit auch einen Beitrag zur Verbreitung der Erneuerbaren Energien liefern können. Hierzu ist es aber zwingend notwendig, dass an allen Stellplätzen der Fahrzeuge auch entsprechende Ladeinfrastruktur verfügbar ist. Ohne eine Ausweisung öffentlicher Flächen mit entsprechenden Lademöglichkeiten wird die Popularisierung der eMobilität in dieser ersten Phase der Markteinführung nicht gelingen können. Die verfügbaren privaten sowie semiprivaten Flächen reichen hierfür nicht aus.

3. Die Achillesferse: Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Angebote

Um nachhaltige Produkte zu entwickeln, die auch für die Nutzer attraktiv sind, muss der Zugang zu allen Fahrzeugen einfach und bequem sein. Nur auf diese Weise können die notwendigen zusätzlichen Kundengruppen gewonnen werden. Seit der Etablierung des Angebotes DB Carsharing hat die DB AG intensiv Stellflächen für die privaten Nutzungen akquiriert; hierbei wurden bislang mehrheitlich bahneigene sowie private Flächen unter Vertrag genommen. Zurzeit verfügt die DB AG direkt bzw. indirekt über mehr als 2.800 Flächen. Diese Zahl stagniert aber seit mehr als drei Jahren. Ohne eine Ausweitung in den öffentlichen Verkehrsraum kann die DB AG ihr Angebot nicht weiter entwickeln. Um tatsächlich die notwendigen und auch gewünschten Entlastungseffekte zu erzielen, benötigen Carsharing Angebote eine kritische Masse, die bisher noch nicht erreicht worden. Nach Berechnungen des Instituts für Automobilwirtschaft der FH Nürtingen, des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung sowie des Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel liegt das Marktpotential für private Carsharing Dienstleistungen in Deutschland bei rund 3, 8 Millionen Menschen. Bislang konnte nur ein Bruchteil dieses Marktes ausgeschöpft werden, weil diese Art von Dienstleistung nicht sichtbar ist. Beispiele aus dem Bereich der Fahrradvermietung zeigen, dass solche Sharing Dienstleistung nur dann wirklich für große Kundenmenge attraktiv sind, wenn die Stellflächen direkt im öffentlichen Raum erkennbar und nutzbar sind (Beispiel StadtRad Hamburg). Vor allem in den dicht besiedelten Innenstadtbereichen, kann nur durch Carsharing eine nachhaltige Entlastung des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Dies wurde für die Bremer Innenstadt werthaltig nachgewiesen und mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2010 durch die Vereinigung für Stadt-, Regional und Landesplanung SRL ausgezeichnet. Andere positive Ansätze einzelner Städte bzw. auch Stadtstaaten wie

beispielsweise in Berlin Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auszuweiten, stehen immer unter dem Vorbehalt der Gerichtsfestigkeit und werden nicht in der für alle Beteiligte notwendigen Maße ausgebaut. Für nachhaltige Geschäftsmodelle stellt dies keine verlässliche Basis dar.

Zusammengefasst kann man feststellen, dass für die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrslandschaft in Ballungsräumen Modelle des Carsharings eine Schlüsseldienstleistung darstellen, weil auf diesem Wege die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden kann. Voraussetzung hierzu ist aber eine notwendige breite Akzeptanz der Angebote, die nur über eine angemessene Bereitstellung von öffentlichen Flächen zu erreichen ist. Dabei spielt auch die Motorisierung (e-Antrieb oder fossile Kraftstoffe) keine Rolle. Gerade für die Verbreitung der E-Mobilität auf der Strasse, sind parallele Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben als Puffer notwendig.

Frankfurt, 24. November 2010

Rolf Lübke

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Rent GmbH

**Stellungnahme der DB Rent GmbH
zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des
Deutschen Bundestages am 1.12.2010**

**zu den Anträgen der Fraktion der SPD
„Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen“**

**und der Fraktion von Bündnis 90/Die GRÜNEN
„Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-
Stellplätze“**

**Die DB Rent GmbH unterstützt die Anträge der Fraktionen der SPD und von Bündnis
90/Die GRÜNEN zur rechtlichen Absicherung der Schaffung einer Stellplatzprivilegierung
für Carsharing- Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland.**

Begründung:

1. Herausforderung allgemein

Nachhaltige Klimastrategien und die starke Abhängigkeit vom Erdöl erzwingen einen grundlegenden Wechsel von fossilen zu post-fossilen Energieträgern. Hoher Flächenverbrauch, lokale und globale Emissionen und verlärmte Straßen setzen dem Zuwachs der Automobilflotten in Ballungsräumen zunehmend Grenzen. Weltweit wird an neuen und nachhaltig wirksamen Mobilitätskonzepten für Ballungsräume gearbeitet, mit denen eine deutliche Änderung unserer Mobilitätsstile zu erwarten ist. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bis 2050 über 50% aller Menschen in Ballungsgebieten wohnen werden, ist eine zentrale Herausforderung, die Etablierung einer nachhaltigen Strategie für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu gestalten. Hierbei spielen „Sharing-Konzepte“ eine bedeutende Rolle.

Städte stehen vor großen Herausforderungen, die Verkehrsformen einer wachsenden Zahl von Menschen mit ausdifferenzierten Lebensstilen und zunehmend komplexen Wertschöpfungsketten vor dem Hintergrund deutlich teurer Ressourcen zu managen. Dabei muss ein Kompromiss geschlossen werden, der einerseits ein leistungsfähiges Netz im Fern-

und Nahverkehr (Bahn, Bus) – das Rückgrat der Verkehrserschließung – mit Angeboten und Möglichkeiten von Individualverkehrsmitteln kombiniert. Man kann weder verlangen, dass aus Effizienzgründen alle Stadtbewohner mit U- oder S- Bahnen fahren, noch erwarten, dass man weiterhin bequem mit dem exklusiven, benzin- und dieselgetriebenen Privatwagen in der Stadt unterwegs sein kann. Klima- und umweltgerechte Angebote, die gleichzeitig sozial gerecht und auch praktisch sind, werden sicherlich nur als gut vernetzte, intermodale Landschaften funktionieren, die ein Optimum an Lösungen darstellen, bei denen alle „Modes“ ohne Aufwand, ohne Nachdenken, situationsangepasst kombiniert werden können.

Die bislang getrennten Welten des „Privaten“ und des „Öffentlichen“ lösen sich dabei langsam auf, ohne an Attraktivität und Leistungsfähigkeit zu verlieren. Das Angebot muss so gestrickt werden, dass sich der Nutzer ein für ihn zutreffendes und passendes öffentliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus, kollektiv nutzbare Autos oder Fahrräder) aussucht oder einfach bei kurzen Wegen zu Fuß geht. Bezahlt wird elektronisch am Monatsende. Die vorhandene Infrastruktur kann so viel effizienter genutzt werden.

2. Die Strategie der Deutschen Bahn und DB Rent

Die Deutsche Bahn AG ist ein weltweit agierendes Mobilitäts-, Infrastruktur- und Logistikdienstleistungsunternehmen und verfügt seit mehr als 100 Jahren über Erfahrungen im flächendeckenden, schienen- und straßengebundenen Betrieb von Fahrzeugen aller Antriebsklassen. Die Deutsche Bahn setzt dabei konsequent auf umweltfreundliche Transportdienstleistungen. Bis zum Jahr 2020 wird der Anteil an erneuerbaren Energien am bahneigenen Strom-Mix weit über 30 Prozent erreichen. Bereits heute bietet die Bahn CO₂ freie Reiseketten sowohl im Personen- als auch Güterverkehr an. Ziel ist es den Anteil der CO₂ freien Reisen bis auf 100 % zu erhöhen.

Die Schienen- und Busverkehrsangebote der Bahn werden durch innovative Mobilitätsdienstleistungen an Bahnhöfen und in Ballungsräumen ergänzt. Neben dem klassischen Carsharing (DB Carsharing und Flinkster) gehören hierzu auch Fahrradverleihsysteme, wie das von der Deutschen Bahn betriebene Call a Bike, StadtRAD Hamburg und StadtRAD Berlin dazu. Die Deutsche Bahn AG verbindet mit den „Touch & Travel“ Diensten die intermodalen Verkehrsangebote zu einer integrierten Verkehrsdienstleistung.

Carsharing Angebote spielen in dieser Strategie eine zentrale Rolle. Bereits seit 10 Jahren betreibt die DB Rent, als Tochterunternehmen der Bahn, mit der Marke DB Carharing bzw. Flinkster die größte deutsche Carsharing- Plattform mit ca. 800 Carsharing-Stationen in Deutschland mit rund 140.000 intern und extern registrierten Nutzer. DB Rent organisiert auf dieser Technologieplattform auch Fahrzeugflottenprogramme einer Reihe von Großkunden wie Airbus, Bilfinger & Berger, Bayer, European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), Stadt Magdeburg oder Valeo sowie bahneigner Unternehmen wie DB Netz, DB Projektbau und DB Service. Insgesamt werden mehr als 2.500 Fahrzeuge im betriebsinternen Carsharing bereits eingesetzt, mit dem Ziel, die Gesamtzahl der Autos zu reduzieren, die Fahrten zu optimieren, den Kraftstoffverbrauch zu senken und die Fahrzeuge einem Mehrfachnutzen zuzuführen. Hierzu gehört auch die schrittweise Integration der heute ausschließlich gewerblich genutzten Fahrzeuge in das öffentliche Carsharing, damit private Kunden auf die bestehenden Fahrzeuge zugreifen können. Dadurch werden die Innenstädte langfristig im motorisierten Individualverkehr entlastet und der CO₂ Ausstoß verringert.

Die bereits aus der Schweiz bekannten Ergebnisse verkehrswissenschaftlicher Studien zum Verhalten von Carsharing Kunden kann dabei auch von der DB AG bestätigt werden. Die Nutzung von modernen „Sharing“ Konzepten erhöht die Akzeptanz und auch die Nutzungsfrequenz im klassischen öffentlichen Verkehr. Mehr als 50 Prozent dieser Kundengruppe verfügt über eine BahnCard und / oder ein ÖV Abo, die Zahl der Fernverkehrsfahrten auf der Schiene ist mehr als 10 mal so hoch wie die der Vergleichsgruppe der Privat-PKW Nutzern.

Mit der Teilnahme an bundesweiten Modellvorhaben zum Thema „eMobilität“ in den Regionen Berlin, Hamburg, Rhein-Main, Aachen, dem Harz sowie mit dem Projekt Pedelec in Stuttgart gewinnt die DB AG darüber hinaus wertvolle Erkenntnisse über den operativen Betrieb sowie auch das Kundenverhalten mit dem Betrieb elektrischer Straßenfahrzeuge, die in die Entwicklung marktreifer eMobility- Produkte einfließen. Bereits heute hat DB Rent ca. 50 Elektrofahrzeuge im Einsatz und verfügt damit über die größte Flotte in Deutschland. Diese Flotte wird kontinuierlich auch in 2011 und 2012 erweitert. Sämtliche Fahrzeuge sind im privaten Carsharing verfügbar. Damit setzt die Deutsche Bahn und DB Rent eine im ersten Zwischenbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) genannte Forderung um, das elektrische Fahrzeuge im ersten Einführungsschritt mehrheitlich im Rahmen von Flottenprogrammen zu etablieren sind. DD Rent setzt dazu alle in Deutschland aktuell verfügbaren Toyota Plug-In Hybrids ein, einer Fahrzeuggattung, der bei der Elektrifizierung von Fahrzeugflotten eine besondere Bedeutung beigemessen wird.

Die bisher vorliegenden Erfahrungen zeigen dabei eindeutig, dass elektrische Fahrzeuge nur dann einen sinnvollen Beitrag liefern können, wenn dieser Fahrzeuge sinnvoll in intermodale Verkehrsangebote integriert werden und damit auch einen Beitrag zur Verbreitung der Erneuerbaren Energien liefern können. Hierzu ist es aber zwingend notwendig, dass an allen Stellplätzen der Fahrzeuge auch entsprechende Ladeinfrastruktur verfügbar ist. Ohne eine Ausweisung öffentlicher Flächen mit entsprechenden Lademöglichkeiten wird die Popularisierung der eMobilität in dieser ersten Phase der Markteinführung nicht gelingen können. Die verfügbaren privaten sowie semiprivaten Flächen reichen hierfür nicht aus.

3. Die Achillesferse: Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Angebote

Um nachhaltige Produkte zu entwickeln, die auch für die Nutzer attraktiv sind, muss der Zugang zu allen Fahrzeugen einfach und bequem sein. Nur auf diese Weise können die notwendigen zusätzlichen Kundengruppen gewonnen werden. Seit der Etablierung des Angebotes DB Carsharing hat die DB AG intensiv Stellflächen für die privaten Nutzungen akquiriert; hierbei wurden bislang mehrheitlich bahneigene sowie private Flächen unter Vertrag genommen. Zurzeit verfügt die DB AG direkt bzw. indirekt über mehr als 2.800 Flächen. Diese Zahl stagniert aber seit mehr als drei Jahren. Ohne eine Ausweitung in den öffentlichen Verkehrsraum kann die DB AG ihr Angebot nicht weiter entwickeln. Um tatsächlich die notwendigen und auch gewünschten Entlastungseffekte zu erzielen, benötigen Carsharing Angebote eine kritische Masse, die bisher noch nicht erreicht worden. Nach Berechnungen des Instituts für Automobilwirtschaft der FH Nürtingen, des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung sowie des Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel liegt das Marktpotential für private Carsharing Dienstleistungen in Deutschland bei rund 3, 8 Millionen Menschen. Bislang konnte nur ein Bruchteil dieses Marktes ausgeschöpft werden, weil diese Art von Dienstleistung nicht sichtbar ist. Beispiele aus dem Bereich der Fahrradvermietung zeigen, dass solche Sharing Dienstleistung nur dann wirklich für große Kundenmenge attraktiv sind, wenn die Stellflächen direkt im öffentlichen Raum erkennbar und nutzbar sind (Beispiel StadtRad Hamburg). Vor allem in den dicht besiedelten Innenstadtbereichen, kann nur durch Carsharing eine nachhaltige Entlastung des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Dies wurde für die Bremer Innenstadt werthaltig nachgewiesen und mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2010 durch die Vereinigung für Stadt-, Regional und Landesplanung SRL ausgezeichnet. Andere positive Ansätze einzelner Städte bzw. auch Stadtstaaten wie

beispielsweise in Berlin Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auszuweiten, stehen immer unter dem Vorbehalt der Gerichtsfestigkeit und werden nicht in der für alle Beteiligte notwendigen Maße ausgebaut. Für nachhaltige Geschäftsmodelle stellt dies keine verlässliche Basis dar.

Zusammengefasst kann man feststellen, dass für die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrslandschaft in Ballungsräumen Modelle des Carsharings eine Schlüsseldienstleistung darstellen, weil auf diesem Wege die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden kann. Voraussetzung hierzu ist aber eine notwendige breite Akzeptanz der Angebote, die nur über eine angemessene Bereitstellung von öffentlichen Flächen zu erreichen ist. Dabei spielt auch die Motorisierung (e-Antrieb oder fossile Kraftstoffe) keine Rolle. Gerade für die Verbreitung der E-Mobilität auf der Strasse, sind parallele Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben als Puffer notwendig.

Frankfurt, 24. November 2010



Rolf Lübke

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Rent GmbH