

# BeMobility 2.0 – Erweiterte Integration von Elektromobilität in Berlin – Schlussbericht

- Benutzerakzeptanz • Carsharing • Elektroauto • Elektromobilität • Geschäftsmodell • öffentlicher Nahverkehr
- Projektentwicklung • Projektentwicklung • Regionalförderung • Verkehrspolitik

## Abstract

"Berlin elektromobil 2.0" ("BeMobility 2.0") war ein Projekt der Modellregion Elektromobilität Berlin/Potsdam. Es vereinte unter Führung der Deutschen Bahn AG zehn Konsortialpartner und 13 assoziierte Partner. Das Vorhaben baute auf "BeMobility 1.0" auf, mit dem die Grundlagen für die Einbindung elektrischer Carsharing-Fahrzeuge in den öffentlichen Verkehr geschaffen wurden.

Im Rahmen von BeMobility 2.0 ging es nun um die mehrfache Vernetzung von eCarsharing in öffentlichen Verkehrsangeboten, Informationsschnittstellen, dezentrale Energienetze und urbane Ladestrukturen. Das Projekt umfasste erstmalig in Deutschland den Aufbau eines Free-Floating-eCarsharing-Systems. Dazu wurde auf dem EUREF-Campus für das "Micro Smart Grid" eine lokale Stromversorgung aus generativer Energie (Sonnen- und Windkraft) geschaffen.

Die Kernergebnisse des Vorhabens zeigen die wichtigsten Erfolgsfaktoren für die weitere erfolgreiche Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland. Zu diesen Ergebnissen gehören die folgenden: BeMobility 2.0 hat gezeigt, dass eCarsharing ein großes Nutzungspotenzial besitzt und stationär und auch flexibel operativ betrieben werden kann. Stationäres eCarsharing bildet an geeigneten Standorten eine sinnvolle Ergänzung zu Carsharing mit herkömmlichen Fahrzeugen. Flexibles eCarsharing macht die Elektromobilität unter der Bevölkerung bekannt und trägt damit zum Markthochlauf bei. Flexible eCarsharing-Flotten benötigen kommunale Ladestrukturen.

Kurz- und mittelfristig erscheint eCarsharing allerdings nicht wirtschaftlich realisierbar zu sein. Es bedarf deutlicher Kostensenkungen bei e-Fahrzeugen und Infrastruktur. Auch die Politik ist gefordert. Geeignete Rahmenbedingungen sollten zum Beispiel mit einem Elektromobilitätsgesetz geschaffen werden.

Insgesamt bestätigen die Ergebnisse des Projekts BeMobility 2.0, dass eine mehrfache Vernetzung die Attraktivität von Elektromobilität im urbanen Raum stark erhöht. Gleichzeitig leistet sie bedeutende Beiträge zu

einer Energie- und Verkehrswende. Die Ergebnisse des Vorhabens können für die Ausgestaltung nachfolgender Förderprogramme genutzt werden.

### Autoren und Institution

Knie, Andreas; Borchering, Anke; Beyer, Hannes; Lücke, Melanie; Scherf, Christian; Wolter, Frank; Buchholz, Anke; DB FuhrparkService, Berlin, DE

### Link zum vollständigen Abschlussbericht

<http://edok01.tib.uni-hannover.de/edoks/e01fb16/856681377.pdf>

### Förderkennzeichen

BMBF 03EM0101A-J

Partner	Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Projektbudget	Fördersumme
DB FuhrparkService GmbH	01.01.2012	31.03.2014	2.603.046 €	1.301.523 €
InnoZ GmbH	01.01.2012	31.12.2013	1.461.657 €	730.829 €
Technische Universität Berlin	01.01.2012	31.03.2014	1.520.655 €	1.520.655 €
HaCon Ingenieurgesellschaft mbH	01.01.2012	31.12.2013	690.015 €	345.008 €
Robert Bosch Car Multimedia GmbH	01.01.2012	31.12.2013	170.585 €	85.293 €
Contipark Parkgaragensellschaft mbH	01.01.2012	31.12.2013	49.119 €	24.560 €
Schneider Electric GmbH	01.01.2012	31.03.2014	537.678 €	268.839 €
CHOICE GmbH	01.01.2012	31.03.2014	225.437 €	112.718 €
Happold Ingenieurbüro GmbH	01.01.2012	31.03.2014	628.303 €	314.152 €
Daimler AG	01.01.2012	31.12.2013	221.850 €	110.925 €
<b>Gesamt</b>			<b>8.108.345 €</b>	<b>4.814.501 €</b>



Dieser Steckbrief wurde mit Unterstützung der WTI-Frankfurt eG nach wissenschaftlichen Richtlinien zur Dokumentation von Fachinformationen erstellt.