

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt meets mobility move

#7: Schneller, risikoarmer Ausbau der E-Mobilität

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt meets mobility move. Hallo und herzlich willkommen von der mobility move in Berlin. Mein Name ist Catharina Goj.

Die Förderung der E-Busse läuft aus. Keine so gute Nachricht, denn längst nicht alle Verkehrsbetriebe haben ihre Flotten auf Elektrobusse umgestellt. Da die Umstellung hohe Investitionen erfordern.

Die Firma eMIS hat da aber eine Lösung entwickelt und bei mir ist Gerd Schneider, der Chief Sales Officer der eMIS Management GmbH. Schön, dass Sie da sind.

Gerd Schneider:

Danke schön.

Catharina Goj:

Wir müssen nicht alles besitzen. Wir haben Streamingdienste wie Netflix und Spotify, Carsharingmodelle und, und, und. Die Liste wird immer länger. Sie



haben bei eMIS speziell ein Mietsystem für Elektrobusse entwickelt. Richtig?

Gerd Schneider:

Das ist richtig. Nicht nur für Elektrobusse, sondern auch für die Ladeinfrastruktur, die ganze Elektrotechnik, die Sie benötigen, und den Strom.

Catharina Goj:

Was genau beinhaltet das System?

Gerd Schneider:

Also ich habe es schon gesagt. Also, wir beschaffen den Trafo. Wir kümmern uns um die Einbindung der Kabel zu den Ladesäulen auf dem Betriebshof. Wir errichten die Ladesäulen auf dem Betriebshof, wir beschaffen die E-Busse, wir beschaffen den Strom und wir sorgen dafür, dass die Serviceverträge da sind, sodass auch der Service der E-Busse und der Ladeinfrastruktur in dem Gesamtpaket enthalten sind.

Catharina Goj:

Das heißt, es ist kein Eigenkapital mehr notwendig, haben Sie in Ihrem Vortrag gesagt.

Gerd Schneider:

Das ist ganz korrekt. Und zwar? Das ist, wie wenn Sie eine Wohnung mieten, müssen Sie ja auch keine Anzahlung machen. Okay, man spricht über Kautions oder so, aber das ist bei uns nicht der Fall. Das ist eine klassische Miete für die Nutzung des Systems, das Sie von uns mieten und dafür zahlen Sie entweder eine monatliche Rate oder auf Kilometer basierende Abrechnung einen Preis.

Catharina Goj:

Okay, das ist natürlich ein Riesenvorteil. Was gibt es denn noch für Vorteile?

Gerd Schneider:

Ein weiterer Vorteil von unserem Mietmodell ist in der im Energiemanagement. Die eMIS gehört zu einer Gruppe der Ventus Ventures, die über eigene Windparks und Solarparks verfügt. Und daraus, aus dieser Gruppe besitzen wir einen Strombilanzkreis.

Also das ist ein man muss sich das vorstellen wie eine Stromcloud. Also wir können selbst unsere eigene erzeugte Energie in diesen Strombilanzkreis einspeisen und an Abnehmer abgeben. Und durch diesen Strombilanzkreis haben wir sehr viele Möglichkeiten, das Energiemanagement so zu gestalten,

dass wir langfristig sehr niedrige Strompreise anbieten können und dass wir auch immer sicherstellen können, dass der Betreiber 100 % Grünstrom bekommt.

Catharina Goj:

Klingt auf jeden Fall gut. Das ist natürlich nicht unendlich, dass Sie diesen Preis gewährleisten können. In was für einem Zeitraum können Sie diesen Preis gewährleisten?

Gerd Schneider:

Also es gibt eine ein Startpreis und dann gibt es ja Indices, z. B. vom Statistischen Bundesamt, nach denen sich der Strompreis, ich sage ich mal, entwickelt. Es gibt ja auch Netzentgelte, also quasi Steuern auf den Strom, die nicht in unserer Macht stehen. Also das würden wir natürlich oder müssen wir natürlich weitergehen. Die Steuern steigen, sie kann aber auch fallen und je nachdem was passiert, wird sich der Strompreis dann auch für den Betreiber entwickeln.

Catharina Goj:

Also gibt es schon innerhalb des Verkehrsvertrags, in dem man mietet, so habe ich das verstanden, schon durchaus Schwankungen oder kann es geben aufgrund von äußeren Einflüssen.

Sie haben gerade schon gesagt, dass Sie Wind- und Solarparks besitzen bei der eMIS. Wie ist da die Infrastruktur? Überall in Deutschland kann jetzt jedes

Verkehrsunternehmen in Deutschland sagen: Ja, wir mieten und dann haben Sie gleich das passende Energiemanagement für das Verkehrsunternehmen parat?

Gerd Schneider:

Genau, weil ich sage mal über diesen Strombilanzkreis, der ja eine sehr theoretische, ein sehr theoretisches Gebilde ist. Aber dieser Strombilanzkreis stellt sicher, dass der Strom, den wir erzeugen, nachher auch zum Betreiber kommt. Genau. Oder vielleicht hat der Betreiber eigene PV-Anlagen oder es gibt einen Bürgerwindpark in der Nachbarschaft, die sehr gerne ihren Strom an so eine, so ein Ausbau der E-Mobilität in ihrer Gemeinde nutzen wollen. Und das können wir auch einbinden.

Catharina Goj:

Okay, spannend. Gibt es denn überhaupt irgendwelche Nachteile jetzt noch?

Gerd Schneider:

Gut. Also ich glaube, wenn Sie fragen, gibt es Nachteile von Spotify oder Netflix.

Klar, man bezahlt eine Mietrate. Man besitzt es nicht. Also, aber der der Betreiber ist nach wie vor der Nutzung der Halter der Fahrzeuge.

Also ich, ich sehe keine großen Nachteile. Es ist vielleicht ein Kulturschwung, der notwendig ist, dass ich sage ich, ich gehe weg von der klassischen Beschaffung und bin Eigentümer hin zu einem, zu einer

Nutzung. Ja. Ich habe vielleicht weniger Einfluss auf bestimmte Ausstattungsmerkmalen von Fahrzeugen, weil wir versuchen ja auch zu standardisieren, um günstige Preise auch in der Anschaffung zu gewinnen. Das ist aus meiner Sicht ein Vorteil, könnte aber für den Moment in den Augen des Betreibers ein Nachteil sein, dass er nicht mehr ganz genau bestimmen kann, ich möchte aber gerne den Sitzhersteller oder den Türhersteller explizit in meinem Fahrzeug verbaut haben.

Catharina Goj:

Wir hatten jetzt auch die letzten Tage häufig das Thema Fahrgastkomfort.

Gerd Schneider:

Ja.

Catharina Goj:

Inwiefern ist der denn dann gewährleistet, was die Sitze oder die Inneneinrichtung jetzt beispielsweise ausgeht? Haben Sie da gewisse Standards?

Gerd Schneider:

Ja, absolut. Da richten wir uns auch nach den VDV-Standards. Die VDV hat Standards entwickelt, für wie ein E-Bus auszusehen hat. Natürlich wollen wir am Komfort oder an Sicherheitsmerkmalen überhaupt gar nicht sparen. Im Gegenteil. Da glaube ich, wird es keine Einschränkungen oder Nachteile geben.

Catharina Goj:

Wie sieht das mit der Wartung und Instandhaltung aus? Wird die auch komplett von Ihnen übernommen?

Gerd Schneider:

Die wird von uns übernommen bzw. organisiert. Wir machen natürlich mit den Fahrzeugherstellern die Wartungsverträge und binden die in unser Servicekonzept mit ein. Ganz klar. Aber das ist ja auch heute schon so, wenn ein Betreiber ein Fahrzeug kauft, hat er auch oft einen Wartungsvertrag mit dem Betreiber. Da ändert sich eigentlich nur der Vertragspartner des Vertrages, aber die ausführenden Arbeiten macht nach wie vor der Betreiber, äh der Fahrzeughersteller. Und gegebenenfalls, wenn die Werkstatt des Betreibers groß genug ist, kann auch der Betreiber in die Wartungskonzepte mit eingebunden werden.

Catharina Goj:

Also das heißt je nachdem Stichwort: Fachkräftemangel. Wenn ich das nötige Personal habe, kann ich selber machen. Also das ist ganz individuell.

Gerd Schneider:

Ja.

Catharina Goj:

Aber falls es nicht da ist, aus welchen Gründen auch immer, wir haben Winter, die Grippewelle ist wieder ausgebrochen. Dann kann ich auch kurzfristig sagen, ich

brauche da mal Unterstützung bei der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Gerd Schneider:

Na klar.

Catharina Goj:

Super. Ich finde es super spannend, dieses Konzept. Und ich glaube, dass wir da noch viele E-Busse auf die Straße bringen können. Vielen Dank, dass Sie heute in unserem Podcast waren.

Gerd Schneider:

Vielen Dank! Ich bedanke mich und das hoffe ich auch.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.