



# Verkehrswende „made in Germany“

Wie Deutschland  
den Umstieg schafft

## Point of View



**IFOK.**  
A CADMUS COMPANY

Die Verkehrswende ist eine der anspruchsvollsten Transformationen unserer Gesellschaft. Nicht nur die Industrie steht vor diesem Wandel - jeder Einzelne von uns muss umdenken. Treiber und Auslöser sind neben dem Klima- und Gesundheitsschutz der rasante technologische Fortschritt, die Digitalisierung sowie strukturelle Veränderungen durch die perspektivische Abkehr vom Verbrennungsmotor. Einer dynamischen technologischen Entwicklung stehen jedoch eine mangelhafte Infrastruktur und Nutzerinnen und Nutzer mit eingeübten Verhaltensmustern gegenüber.

Die Entwicklungen zeigen: Neue Mobilität muss unter verschiedensten Gesichtspunkten angegangen werden, um Zielkonflikte zu vermeiden oder zu lösen:

Vielschichtige Handlungsfelder, die sich gegenseitig beeinflussen und Akteure mit unterschiedlichen Interessen müssen einbezogen werden. Infrastrukturaufbau, integrierte Verkehrskonzepte und ein gesellschaftliches Umdenken - das sind nur einige der Themen, die aktiv gestaltet werden müssen. Wie? Politik und Gesellschaft erarbeiten gemeinsam einen **„Mobilitätskonsens Deutschland“**, um ein Verständnis für die Verkehrswende zu schaffen und eine breite gesellschaftliche Mehrheit für sie zu gewinnen.

Klar ist: Die Verkehrswende ist ein Gemeinschaftswerk und braucht einen Dialog zwischen Politik, Wirtschaft, Fachöffentlichkeit und Gesellschaft. Sie braucht eindeutige Richtungsentscheidungen sowie politische Rahmenbedingungen:

Standards und Regulierung müssen festgelegt und Richtlinien für die Personen- und Güterbeförderung überarbeitet werden. Für eine effiziente Strukturierung sind Abstimmungsprozesse auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene erforderlich, die eng ineinandergreifen.

Wenn die Verkehrswende überparteilich gesteuert und moderiert, transparent gestaltet und unter Beteiligung aller relevanten Ebenen realisiert wird - dann wird sie zum Erfolg. Ein **„Forum Verkehrswende“** schafft die Voraussetzungen hierfür und agiert als starker Treiber. So werden geeignete Lösungen für den Strukturwandel erarbeitet, die Klimaschutzziele erreicht und der Weg in die neue Mobilitätswelt geebnet.

# Mobilität im Wandel der Zeit

Ob im Personen- oder Güterverkehr, auf Straßen oder dem Wasser, auf der Schiene oder in der Luft – sämtliche Bereiche unseres Verkehrssystems stehen vor der stärksten Transformation seit der Erfindung des Automobils vor über 130 Jahren. Dabei treiben nicht nur Klima- und Gesundheitsschutz den Wandel weiter an. Auch der rasante technologische Fortschritt sowie strukturelle Veränderungen haben das Potenzial, das bestehende System vollständig auf den Kopf zu stellen. Insbesondere drei Entwicklungen sind hierfür Auslöser und Treiber zugleich:

## Digitalisierung schafft neue Produktions- und Geschäftsmodelle

Die Digitalisierung in den verschiedenen Ebenen des Mobilitätssektors einzubeziehen – das ist Herausforderung und Chance zugleich. Fahrzeuge sind nicht länger nur Karosserie und Antriebsmaschine. Heute muss der Fahrzeugbau Zukunftstechnologien und Softwareentwicklungen stets mitdenken, denn Fahrzeuge entwickeln sich immer stärker zu „Plattformen“, die vernetzt und automatisiert fahren. Entsprechend wächst die Zahl der Anbieter neuer Dienstleistungen, die durch technische Innovationen eine flexible Mobilität auch ohne eigenes Auto ermöglichen. Sie erobern damit die Fortbewegungswelt und der Privat-Pkw wird für weite Bevölkerungsteile zunehmend unwichtiger. Entwicklungen in anderen Lebensbereichen wie Smartphone-Nutzung und Sharing Economy verstärken diese Entwicklung.

Sondermodelle stärker nachgefragt, die den Anforderungen neuer Mobilitäts- und Logistikkonzepte entsprechen. Die Automobilwirtschaft steht entsprechend unter Druck. Sie muss der sich zunehmend verändernden Nachfrage mit geeigneten Angeboten nachkommen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Nachfragemuster in immer kürzeren Zyklen sehr schnell entwickeln. Zugleich resultieren daraus aber auch Chancen für neue Marktsegmente.

Neben den Automobilherstellern müssen auch andere Industriezweige auf die Veränderungen reagieren. Dazu gehören neben den klassischen Zulieferern unter anderem auch Anbieter von Sensoren, Elektrotechnik und Software. Investitionen sind erforderlich, um sowohl Komponenten in entsprechender Qualität und Stückzahlen zu produzieren als auch die Produktionsabläufe an sich zu digitalisieren und die neuen Technologien in Fahrzeuge einzubauen.

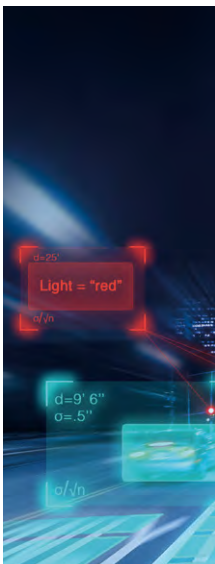
Eine digitalisierte Welt verändert neben dem Personenverkehr auch Güter- und Lieferverkehre. Dabei kann die Digitalisierung zentral dazu beitragen, Verkehre zu bündeln sowie effizienter zu steuern und den Verkehrssektor damit nachhaltig zu gestalten. Dennoch gilt es, im Blick zu behalten: Nicht alle neuen Angebote und Technologien führen zwangsläufig dazu, negative verkehrliche Auswirkungen zu reduzieren: Rebound-Effekte sind möglich und werden bereits heute beobachtet.

## Ein sich verändernder Fahrzeugmarkt verlangt das Reagieren der Industrie

Der globale Markt für Fahrzeuge wandelt sich zunehmend. Immer mehr Länder beschließen ein Enddatum für die Zulassung von Verbrennungsmotoren oder Quoten für Elektrofahrzeuge. Gleichzeitig werden automatisierte und vernetzte Fahrzeugangebote sowie

## Klimaschutz und Emissionsminderung erfordern ein Umdenken aller

Langfristig den Verkehrssektor nahezu vollständig von klimaschädlichen Emissionen zu befreien, dazu haben sich zahlreiche Länder im Rahmen der Pariser Klimakonferenz verpflichtet. Um das zu erreichen, ist es unabdingbar, sich technologisch neu zu orientieren. Gerade in (Groß-)Städten kommen weitere besondere Herausforderungen hinzu: Bevölkerungswachstum, steigender Mobilitätsbedarf, limitierte Infrastruktur, Staus und Lärmemissionen. Negative Gesundheitswirkungen zu verhindern und drohende Fahrverbote zu vermeiden, ist hier eine entsprechend große Aufgabe. Dazu gibt es politischen und gesellschaftlichen Druck, um für eine gesündere Umwelt für die Bewohnerinnen und Bewohner zu sorgen. Die Verkehrswende setzt daher auch einen Bewusstseinswandel voraus. Vermutlich stellt dieser umfassende gesellschaftliche Wandel in den nächsten Jahren die schwierigste aller Herausforderungen in diesem Zusammenhang dar. Denn es bedarf neuer Mobilitätslösungen, die anhand von Nutzungserfahrungen zu immer attraktiveren Angeboten weiterentwickelt werden und zugleich Lösungen für die vielfältigen Anforderungen bieten.



Die skizzierten Herausforderungen machen deutlich: Bei der Verkehrswende geht es nicht rein um den technologischen Wandel und eine Verbesserung des Verkehrs – die Verkehrswende muss unter allen relevanten Gesichtspunkten angegangen werden. Nur im gesellschaftlichen Konsens können die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors vermindert, der Schadstoffausstoß reduziert, die Chancen der Digitalisierung genutzt und die individuelle Beweglichkeit verbessert werden – hin zu einer komfortablen, uneingeschränkten, schnellen, sicheren, verlässlichen, effizienten und bezahlbaren Mobilität.

### **Bei der Verkehrswende ist demnach zwischen einer Antriebs- und Mobilitätswende zu unterscheiden**

Die **Antriebswende** umfasst die technologieoffene Erforschung, Integration und Verbreitung klimafreundlicher Antriebssysteme mit emissionsarmer Energiebasis. Langfristige Lösungen bieten derzeit die verschiedenen Formen der Elektrifizierung. Dazu gehören – je nach Anforderung – die batterieelektrische Mobilität, die direkte Stromnutzung durch Oberleitungen und Stromschienen sowie induktive und hybride Systeme ebenso wie die Nutzung der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie. Verkehrsträger, die von einer besonders hohen Energiedichte abhängig sind, wie zum Beispiel der Luftverkehr, könnten strom- oder biomassebasierte Flüssigkraftstoffe einsetzen. Eine große Rolle spielt die Erdgasnutzung (LNG/CNG), die schon kurzfristig Schadstoff- und Lärmemissionen reduzieren kann. Sollte dabei Bio- oder synthetisches Methan zum Einsatz kommen, kann sie auch langfristig dort eine wichtige Energiebasis darstellen, wo die Voll-Elektrifizierung besonders herausfordernd sein wird, wie etwa im Seeschiffsverkehr.

Die **Mobilitätswende** beschreibt Änderungen des kollektiven und individuellen Verhaltens und betrifft den

Personen- und Güterverkehr gleichermaßen. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende und zielt darauf, Akzeptanz für neue Technologien und Mobilitätskonzepte zu schaffen, für Verkehrsverlagerung und -bündelung zu werben und eine gesellschaftliche Verantwortung gegenüber dem eigenen Mobilitätsverhalten zu bilden. Auch hier spielt die Digitalisierung eine zentrale Rolle, denn sie optimiert den Verkehr und vereinfacht die Intermodalität. Unnötige Verkehre werden vermieden, Besetzungsgrade erhöht und der Umweltverbund gestärkt. Zudem kommen neue Mobilitätsoptionen hinzu, wie etwa das Ride Sharing oder On-Demand-ÖPNV. Dabei ist die Mobilitätswende auch mit einem Wandel in der Stadtplanung verbunden („Stadt der kurzen Wege“). Wichtig ist: Vorhandene Verhaltensmuster von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern können nur dann erfolgreich durchbrochen werden, wenn ein klarer Mehrwert für sie entsteht, wie etwa durch die Gewährleistung einer sicheren, bequemen, schnellen und bezahlbaren Mobilität. Denn eines ist zu berücksichtigen: Ein eigenes Fahrzeug befriedigt viele persönliche Wünsche und Bedürfnisse und schafft Unabhängigkeit, Flexibilität und Sicherheit. Um diese Annehmlichkeiten aufzugeben, braucht es sicht- und spürbare Alternativen, die mindestens den gleichen Mehrwert aufzeigen.



## Ein komplexes Gemeinschaftswerk

Zahlreiche vielschichtige Handlungsfelder, die sich gegenseitig beeinflussen, und diverse relevante Akteure mit unterschiedlichen Interessen müssen bei der Umsetzung der Verkehrswende berücksichtigt und einbezogen werden. Die Verkehrswende ist ein Gemeinschaftswerk und braucht einen Dialog zwischen Politik, Wirtschaft, Fachöffentlichkeit und Gesellschaft.

### Strukturwandel in der Automobilindustrie

Rund 700.000 Menschen arbeiten in Deutschland bei Autobauern und Zulieferern. Damit ist die Automobilindustrie eines der wichtigsten Standbeine der deutschen Wirtschaft. Neben dem bewährten Verbrennungsmotor gewinnen zurzeit jedoch verschiedene elektrische Antriebe sowie der Einsatz von Sensorik und Software an Bedeutung für die Industrie. Für Deutschland erfordert dieser Trend einen umfassenden wirtschaftlichen Strukturwandel, der die Muster von Beschäftigung und Produktion verändert. Davon ist nicht nur die Automobil- und Zulieferindustrie betroffen: Durch neue Mobilitäts- und Verkehrsmodelle entstehen Arbeitsplätze in vielen anderen Bereichen und verschieben den Fokus der gesamten Wirtschaft. Dieser umfassende Strukturwandel ist ein Charakteristikum der Verkehrswende. Ihm gilt es offen zu begegnen und das Neue in die bestehenden Systeme zu integrieren, um einen sonst drohenden Strukturbruch zu vermeiden.

### Infrastrukturaufbau und Flottenhochlauf

Eine verlässliche Infrastruktur spielt für die Verkehrswende eine zentrale Rolle. Zum einen, um den neuen (Antriebs-)Technologien Rechnung zu tragen. Zum anderen, um den Anforderungen der AFI-Richtlinie<sup>1</sup> für den europaweiten Infrastrukturaufbau für alternative Antriebe gerecht zu werden. Dazu ist es notwendig, bestehende Instrumente zu nutzen, weiterzuentwickeln und die Infrastruktur „intelligenter“ zu gestalten, d. h. mit Sensorik auszustatten und eine flächendeckende Datenübertragung (mobil und lokal) sowie Übertragungs- und insbesondere Verteilnetze bis hin zum End-

verbraucher bereitzustellen. Ebenso entscheidend ist es, geeignete Konzepte für den Markthochlauf der Fahrzeuge mit neuen Technologien zu entwickeln, die sowohl den öffentlichen als auch den privatwirtschaftlichen Bereich berücksichtigen. Der Clou: Eine Kombination aus Anschaffungsförderung und Infrastrukturaufbau ist geeignet, das Henne-Ei-Problem zu überwinden.

### Sektorkopplung

Damit Elektromobilität tatsächlich zum Klimaschutz beiträgt, muss der Strom für den Antrieb langfristig vollständig aus erneuerbaren Quellen stammen. Der Erfolg der Energiewende und der Verkehrswende bedingen sich daher gegenseitig. Eine zentrale Herausforderung der Energiewende sind fehlende Speichermöglichkeiten für erneuerbare Energien. Der Verkehrssektor eröffnet hier neue Chancen. Mittels intelligenten Ladens können Fahrzeug-Akkus als Kurzfristspeicher zur Netzstabilität beitragen. Für die langfristige Speicherung erneuerbarer Energien kommt durch Elektrolyse gewonnener Wasserstoff infrage, welcher wiederum als alternativer Treibstoff für Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb dienen kann. Grundlage für die erfolgreiche Sektorkopplung ist eine Infrastruktur, die es ermöglicht, erneuerbare Energien zu übertragen und zu speichern. Dabei sind jedoch auch noch einige Fragen zu klären, die beispielsweise den Datenschutz beim Laden oder die Akzeptanz für neue Speichertechnologien betreffen. Um Antworten darauf zu finden, ist es erforderlich, Pilotprojekte zu entwickeln, zu fördern und ihre Ausweitung anzustreben.



<sup>1</sup> Die Alternative Fuels Infrastructure Directive ist die Europäische Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

## Integrierte Verkehrs- und Raumkonzepte

Die Transformation des Verkehrssystems ist vorwiegend eine kommunale Planungs- und Steuerungsaufgabe, die eng mit geografischen, sozioökonomischen und demografischen Strukturen vor Ort verknüpft ist. Ländliche und urbane Räume haben unterschiedliche Anforderungen. Daher gilt es, Verkehrs- und Mobilitätskonzepte auf sie zuzuschneiden und gleichzeitig überregionale Lösungen zu entwickeln. Einen wichtigen Beitrag als Basis für den urbanen Verkehr können innovative Angebote privater Anbieter in Zusammenarbeit mit öffentlichen Verkehrsunternehmen leisten: Neue Angebote und Kooperationsmodelle werden in den nächsten Jahren verstärkt auf kommunaler Ebene in Pilotprojekten erprobt, um sie auf andere Kommunen zu übertragen. Grundlage hierfür ist die politische Unterstützung durch geeignete Rahmenbedingungen sowie der kontinuierliche Austausch und Erfahrungstransfer der Kommunen.

## Gesellschaftliches Umdenken zu Mobilität und Transport

Mobilität ist die Grundlage für Wohlstand und Wachstum. Gleichzeitig spielt der Zugang zu ihr eine wichtige gesellschaftliche Rolle. In den letzten Jahrzehnten stand dabei vor allem das Automobil im Fokus, ohne dass die damit einhergehenden negativen Folgen ausreichend thematisiert wurden. Eines ist jedoch klar: Aktuelle Technologien und vorherrschende Mobilitätsmuster sind nicht dazu geeignet, die gesteckten Klimaschutzziele zu erreichen. Dabei kommt es nicht nur auf technische Lösungen an: Es bedarf eines Umdenkens, vor allem beim Mobilitätsverhalten jeder und jedes Einzelnen, aber auch in Bezug auf den langfristigen und umfassenden Umstieg auf Elektromobilität sämtlicher Verkehre. Ziel ist es, die Effizienz des Gesamtsystems zu steigern. Einer dynamischen technologischen Entwicklung stehen jedoch eine mangelhafte Infrastruktur und teilweise unflexible Nutzerinnen und Nutzer gegenüber.



Die Handlungsfelder der Verkehrswende können dann bearbeitet werden, wenn die notwendigen politischen Rahmenbedingungen geschaffen sind: Standards und Regulierung müssen festgelegt, Richtlinien für die Personenbeförderung überarbeitet und Testfelder für neue Lösungen eingerichtet werden. Auch der Rahmen für die Bereitstellung und Nutzung von Verkehrsdaten muss geschaffen werden, ebenso wie die Möglichkeit, erfolgreiche Pilotprojekte auszuweiten.



## Antrieb für die neue Mobilität

Vergangene Transformationsprozesse wie der Ausstieg aus der Kernenergie zeigen: Nur mit einem Multi-Ebenen-Dialog in einem neutralen Umfeld, der die Komplexität der Themenfelder abbildet und verschiedenste Akteure auf unterschiedlichen Ebenen einbindet, lassen sich geeignete Lösungen finden, ein Strukturbruch vermeiden und der Weg in die neue Mobilitätswelt ebnen.

Um die Verkehrswende effizient zu strukturieren, sind Abstimmungsprozesse auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene notwendig. Diese unterschiedlichen Dialog- und Beteiligungsprozesse könnten in einem „Forum Verkehrswende“ gebündelt werden. Während die großen Richtungen der Verkehrswende auf Bundesebene definiert und die Rahmenbedingungen gegossen werden, geschieht die Umsetzung in den Kommunen. Dabei spielen die auf Bundesebene verabschiedeten Leitlinien eine zentrale Rolle und bieten den Kommunen Rückhalt auch für unpopuläre Entscheidungen, wie die Umverteilung von durch Autoverkehr genutzten Straßenraum zugunsten des Umweltverbands. Aufgabe der Länder ist es, dem Bund mit ihrem regionalen Wissen beratend zur Seite zu stehen und die Kommunen bei der Umsetzung zu unterstützen.

### Um die Verkehrswende auf den Weg zu bringen, sind verschiedene Bereiche einzubinden

Um die Voraussetzungen für die Umsetzung der Verkehrswende zu schaffen, müssen die **Kompetenzen der zentralen Bundesressorts** miteinander verknüpft werden. Eine übergeordnete Governance-Struktur muss dafür Sorge tragen, dass Erkenntnisse aus erfolgreichen Projekten und Programmen, wie der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (BMVI), Renewability (BMUB), Schaulenster Elektromobilität (BMW) und FONA (BMBF), einbezogen werden, um daraus die geeigneten Rahmenbedingungen für die Verkehrswende abzuleiten.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland zu erhalten und zu stärken, müssen in einem vorwettbewerblichen Austausch zwischen **Bundesebene und Wirtschaftsakteuren** jene Themen identifiziert und diskutiert werden, die eine hohe Handlungssicherheit für Investitionen und Kooperationen schaffen. Dazu gehören etwa Richtungsentscheidungen und Standardisierungsprozesse, zu denen sich Politik und Wirtschaft verständigen müssen.

Gemeinsam müssen **Politik und Gesellschaft** einen „Mobilitätskonsens Deutschland“ erarbeiten. Ziel ist es, ein Verständnis für die Notwendigkeit der Verkehrswende zu schaffen und eine breite gesellschaftliche Mehrheit dafür zu gewinnen. Den Bürgerinnen und Bürgern muss bewusst werden, dass der Wandel posi-

tive Effekte mit sich bringt und die Lebensqualität erhöht. Auch die Akzeptanz für Richtungsentscheidungen und den Strukturwandel wird gefördert. Dazu müssen Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und umfassend eingebunden und dafür sensibilisiert werden, Teil des Gesamtprozesses zu sein. Es geht darum, von ihnen zu erfahren, welche Vorstellungen, Wünsche und Bedürfnisse sie haben.

Während die Richtungsentscheidungen auf Bundesebene getroffen werden, werden die eigentlichen Maßnahmen zur Verkehrswende auf **kommunaler Ebene** umgesetzt. Sie müssen dem technischen Wandel Rechnung tragen und gleichzeitig auch den gesellschaftlichen Wandel fördern. Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und kommunale Wirtschaftsakteure frühzeitig und umfassend zu beteiligen – auch das ist essenziell, um Akzeptanz für die Pläne und Konzepte zu erreichen und die Umsetzung voranzutreiben. Mithilfe von Beteiligungsformaten wird das lokale Wissen der Bürgerinnen und Bürger eingebunden und es werden ihnen neue Mobilitätskonzepte und -angebote vermittelt.

Die **Bundesländer** können die Umsetzung der Verkehrswende auf verschiedenen Ebenen vorantreiben. Einerseits unterstützen sie den Bund bei seinen Richtungsentscheidungen durch das Einbringen regionaler Perspektiven und Bedürfnisse. Darüber hinaus kommt den Ländern die besondere Aufgabe zu, ein Angebot für die Kommunen zum Austausch und Wissenstransfer untereinander sowie zur Bereitstellung von Know-how und Ressourcen anzubieten.



# Ausblick

Noch mehr als die Energiewende ist die Verkehrswende eine der anspruchsvollsten Aufgaben für die gesamte Gesellschaft. Es gilt, einen äußerst komplexen Strukturwandel zu koordinieren und gemeinsam zu gestalten. Dabei ist viel zu gewinnen: Die volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kosten motorisierter Mobilität werden verringert und die individuelle Fortbewegung verbessert.

Die Verkehrswende wird dann ein Erfolg, wenn sie überparteilich gesteuert und moderiert, transparent gestaltet und unter Beteiligung aller relevanten Ebenen realisiert wird. Dabei muss es genug Raum für Diskussionen geben, aber auch den politischen Willen, eindeutige Richtungsentscheidungen zu treffen. Die Bündelung der unterschiedlichen Dialog- und Beteiligungsansätze auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene in einem „Forum Verkehrswende“ kann dazu beitragen, die Voraussetzungen für die Verkehrswende zu schaffen. Auf dieser Basis kann dann zielführend die Umsetzung vieler konkreter Projekte angegangen werden. Dazu

gehört der Aufbau von flächendeckender Ladeinfrastruktur sowie Wasserstoff-Tankstellen, der Ausbau der Straßeninfrastruktur sowie die Konzeption und Umsetzung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätssysteme, einschließlich Schnittstellen für innovative Geschäftsmodelle wie Carsharing sowie der Ausbau von unterstützender Infrastruktur wie Stromverteilnetzen und nicht zuletzt von Datenleitungen.

Wir freuen uns auf den weiteren Dialog mit Ihnen, um die Verkehrswende „Made in Germany“ gemeinsam erfolgreich umzusetzen.

## Kontakte



**Prof. Dr. Bernhard Lorentz**  
Partner, Leiter Government & Public Sector D/A/CH, EY  
bernhard.lorentz@de.ey.com  
+49 30 25471 18135



**Jörg Hönemann**  
Partner, Leiter Automotive & Transportation D/A/CH, EY  
joerg.hoenemann@de.ey.com  
+49 511 8508 17718



**Nadja Gläser**  
Manager Mobility Innovation D/A/CH, EY  
nadja.glaeser@de.ey.com  
+49 511 8508 25699



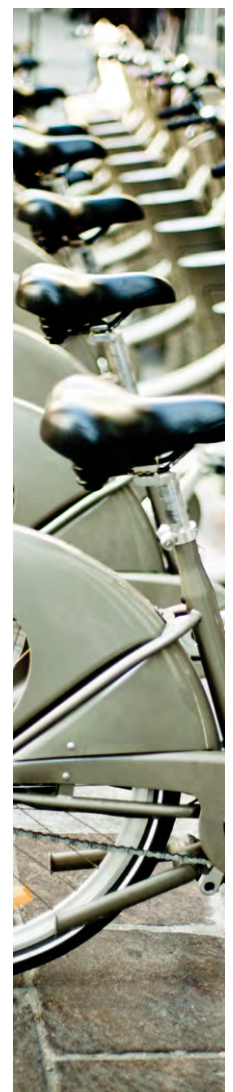
**Henning Banthien**  
Geschäftsführer  
IFOK GmbH  
henning.banthien@ifok.de  
+49 30 536077-14



**Christian Klasen**  
Geschäftsfeldleiter Verkehr und Mobilität, IFOK GmbH  
christian.klasen@ifok.de  
+49 30 536077-70



**Lena Osswald**  
Consultant Verkehr und Mobilität  
IFOK GmbH  
lena.osswald@ifok.de  
+49 30 536077-43



## EY

EY ist in einer Vielzahl von Branchen mit ausgeprägtem Spezialwissen tätig und hat explizit ein Netzwerk von Experten aufgebaut, welches sich mit den besonderen Fragestellungen der einzelnen Marktsegmente befasst. Die Beratung im Bereich Government & Public Sector (GPS) bei EY operiert bereichsübergreifend und bietet einen interdisziplinären Beratungsansatz für den öffentlichen Sektor, der insbesondere eng mit der volkswirtschaftlichen Beratung verknüpft ist.

Der Bereich Automotive & Transportation gehört traditionell in Deutschland und international bei EY zu den wichtigsten Branchen. Die internationalen Erfahrungen werden im Global Automotive Center gebündelt und für unsere Kunden nutzbar gemacht. Wir analysieren Branchentrends und deren Implikationen für die Branche und die Gesellschaft. Unsere Mobility Innovation Group ist im stetigen Austausch mit der Industrie, dem öffentlichen Sektor sowie mit Verbrauchern und erstellt regelmäßig wissenschaftliche Studien für den Automobil- und Transportsektor. Einen besonderen Schwerpunkt legen wir auf die Unterstützung „junger Unternehmen“ in Bezug auf Innovation, Technologien und Geschäftsmodelle. Unsere konkreten Leistungen umfassen u. a. die Themen der Elektromobilität im Rahmen eines integrierten Energieansatzes, innovativer Geschäftsmodelle, des autonomen Fahrens, SMART City und urbane Logistik, Verkehrsinfrastrukturplanung und nutzungsabhängige Infrastrukturabgabe, Cyber Security, intermodale Mobilitätskonzepte, verkehrspolitische Beratung, Fördermittelberatung sowie Handlungsempfehlungen hinsichtlich Regulierung, Steuern und Zoll.

Unser deutschlandweites, interdisziplinäres Energie- und Energieeffizienz-Team ist an allen wichtigen Standorten von EY präsent. Durch unser weltweites Netzwerk von Experten sind wir überall in der Lage, bei Fragen zu Energie- und Klimaschutzpolitik zu beraten, zu unterstützen und auf länderübergreifende Erfahrungen zurückzugreifen. Besonderen Raum nimmt die Beratung in Bezug auf erneuerbare Energien, neue Technologien wie z. B. E-Mobility und Energieeffizienz ein. Die Stimmung in der deutschen Wirtschaft in Bezug auf die Energiewende messen wir seit 2012 mit dem Deutschen Energiewende-Index (DEX), der vierteljährlich erscheint.

[www.de.ey.com](http://www.de.ey.com)

---

## IFOK GmbH - den Wandel gestalten

IFOK ist eine der führenden deutschen Strategie- und Kommunikationsberatungen mit rund 80 Berater/-innen in Bensheim, Berlin, Düsseldorf und München und Teil der internationalen Cadmus Group mit rund 600 Mitarbeiter/-innen an 20 Standorten. Seit 1995 unterstützt IFOK Kunden aus dem öffentlichen Sektor, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft dabei, Veränderungsprozesse durch Öffentlichkeitsbeteiligung zu gestalten. Dazu bietet IFOK Analysen, strategische Beratung, passgenaue Öffentlichkeitsarbeit sowie unterschiedlichste Dialog- und Kommunikationsprozesse. Der Ansatz: Fachexpertise und Methodenkompetenz für Dialog, Kooperation und Mediation werden mit den professionellen Standards einer internationalen Strategieberatung kombiniert.

In seiner Arbeit setzt IFOK auf Beteiligung: IFOK baut Netzwerke und bindet dabei die ein, die neue Einsichten liefern und zur Entwicklung innovativer Lösungen beitragen. Als Thinktank verfügt IFOK über ein breites Fachwissen zu Trends und Treibern des Wandels, zu Erkenntnissen der Wissenschaft und aktuellen Streitfragen sowie über intensive Kontakte zu verschiedenen Stakeholdergruppen. IFOK besitzt umfassende Expertise in der Konzeption, Moderation und dem Management von Strategie-, Kommunikations- und Netzwerkprozessen zum Aufbau von gesellschaftlichen Governance-Strukturen. Schwerpunkte der inhaltlichen Arbeit sind die Bereiche Klima, Energie & Umwelt, Verkehr & Mobilität, Arbeitsmarkt & Bildung sowie Infrastruktur & Digitalisierung.

[www.ifok.de](http://www.ifok.de)