

Elektromobilität: Stark in den Markt

Nationale Konferenz
der Bundesregierung

15.–16.06.2015
bcc Berlin Congress Center



Vorwort

„Stark in den Markt“ – so lautete das Motto der [diesjährigen Konferenz der Bundesregierung zum Thema Elektromobilität](#). Unsere Automobilindustrie sollte sich tatsächlich stark in den Markt begeben, schließlich hängen Hunderttausende Arbeitsplätze an diesem Wirtschaftszweig – und damit der Wohlstand einer ganzen Nation.

Aus diesem Grund lud die Bundesregierung Vertreter aus Politik, Forschung und Industrie am 15. und 16. Juni 2015 nach Berlin ein. Während dieser zwei Tage wurden auf verschiedenen Podien verschiedene Aspekte der Elektromobilität diskutiert, unter den zwei Oberthemen: „Was wurde erreicht?“ und „Was muss noch getan werden?“. Vor den Diskussionen gaben die Teilnehmer der Podien Statements ab. Zusätzlich haben der [Verkehrsminister](#), der [Wirtschaftsminister](#) und die [Bundeskanzlerin](#) je eine Rede gehalten.

Zeitgleich zur Konferenz fuhren 103 [Teslas](#) aus ganz Europa in [Konvois](#) nach Berlin um zu zeigen, dass Elektromobilität schon heute funktioniert.

Ich habe mich sehr intensiv mit der Elektromobilität und mit der Wirtschaftlichkeit ebenjener in kleinen und mittelständischen Unternehmen befasst. Die so entstandene Ausarbeitung habe ich an die GGEMO (Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung) geschickt.

Daraufhin wurde ich von der Bundesregierung zu dieser Konferenz eingeladen.

Im Folgenden fasse ich zuerst die Äußerungen der Redner zusammen und werde dann mein persönliches Fazit zu diesem Event ziehen.

Meinungen aus Industrie und Wirtschaft

Über alle Konzerne hinweg kristallisierte sich ein großer Konsens heraus: Deutschland ist im Bereich der Elektromobilität Leitanbieter, aber noch nicht Leitmarkt. Deutschland ist Leitanbieter, weil mittlerweile 30 deutsche Elektromodelle auf dem Markt sind. Um Deutschland zum Leitmarkt der Elektromobilität (bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen) zu machen, muss die Regierung insbesondere den Flottenkunden mit Steuererleichterungen in Form von Sonderabschreibungen unter die Arme greifen. Außerdem benötigt die Industrie mehr Geld für Forschungen und Investitionen.

Daimler-Chef Dieter Zetsche entgegnete auf eine Frage des Moderators, warum Mercedes-Benz kein [Fahrzeug á la Tesla](#) vorzuweisen hat: „Wenn wir wollten, könnten wir ein Elektroauto mit 500km Reichweite bauen.“ Weiter erklärte er, dass Tesla ein Start-Up sei und darum mehr investieren könnte, Großkonzerne wie Daimler hingegen müssten Gewinn machen.



Bild: GGEMO

[VDA](#)-Präsident Matthias Wissmann lobte die Innovation und Erfolge der deutschen Industrie und forderte von der Regierung eine Förderung in Form von Sonderabschreibungen.



Bild: GGEMO



Bild: GGEMO

ADAC Präsident Dr. August Markl erklärte in seiner Rede, dass viele ADAC-Mitglieder sich ein Elektroauto kaufen würden, sofern sich der Aufpreis im Vergleich zu einem Benzin/Dieselfahrzeug in Grenzen halten würde. Außerdem dürfe das Laden nicht mehr als ein bis zwei Stunden dauern.



Bild: GGEMO

RWE Effizienz Geschäftsführer Norbert Verweyen betonte die Erfolge der RWE im Bereich Ladeinfrastruktur: Mit der App „[e-kWh](#)“ kann man an über 1000 deutschen Stromtankstellen laden und dann einfach per PayPal zahlen – ganz ohne Vertrag.

Frank Pawlitschek, Geschäftsführer der [Ubitricity](#) GmbH, präsentierte ein neues Modell zur „Betankung“ von Elektroautos: Viele Straßenlaternen könnten mit einer einfachen Steckdose ausgerüstet werden. Die Elektronik, wie Stromzähler und Abrechnungssoftware, käme in ein „intelligentes Kabel“. Für die Stromversorger wären dadurch die Kosten eine Ladestation zu errichten um ein vielfaches günstiger als bei einer konventionellen Ladestation. Außerdem muss der Kunde sich nicht mit mehreren Anbietern herumschlagen, sondern hat durch das intelligente Kabel immer seinen Tarif dabei.



Bild: GGEMO

Meinungen aus der Politik

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sieht Deutschland als Impulsgeber und Innovationstreiber als Spitzenreiter der Elektromobilität. Die Welt erwarte von Deutschland weiterhin Innovationen und Impulse. Allgemein stehen wir laut Dobrindt vor einer Mobilitätsrevolution, einerseits im Bereich der Antriebstechnologien und andererseits beim autonomen Fahren. Er sieht Deutschland durch die „Schaufenster-Projekte“ (Pilotprojekte zur Erprobung der Elektromobilität in verschiedenen, praxisnahen Szenarien) als gut aufgestellt an und betont auch die Erfolge der Politik, beispielsweise durch das Elektromobilitätsgesetz. Das Ziel eine Million Elektroautos bis 2020 auf die deutschen Straßen zu bringen sei optimistisch, aber Optimismus motiviere die Menschen.



Bild: GGEMO

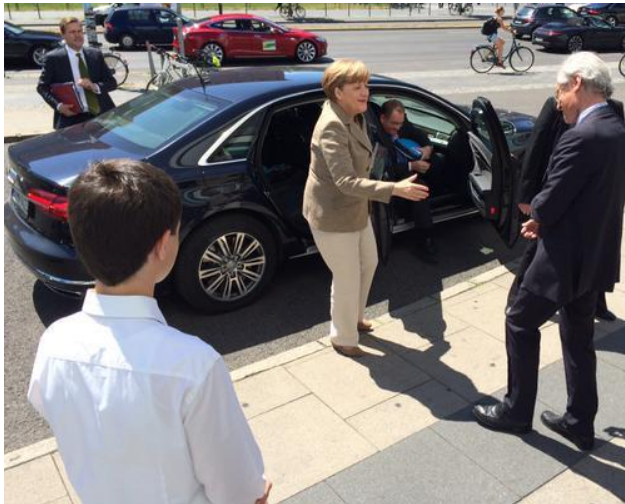
Diesen Optimismus teilt Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel nur eingeschränkt. Zwar habe Deutschland nicht alle Ziele erreicht, trotzdem seien die erreichten Fortschritte ein Anfang. Die Schaufenster-Projekte sieht er als Brücke zum eine-Million-Ziel, gleichzeitig bezeichnet er dieses als ambitioniert. („Es gibt zwei Möglichkeiten: 1. wir reduzieren die Ziele, oder 2. wir lassen

uns was einfallen, um sie zumindest annähernd erreichen zu können. Ich bin (...) für die zweite Variante.“)

Sehr enttäuscht zeigte er sich von der Batteriezellen-Fertigung in Deutschland, die vor den 70er Jahren mit der Elektronikbranche nach Asien abwanderte und bis heute dort ist. Die Chance die Batterieproduktion zurückzuholen, hätten Politik und Wirtschaft verpasst. Er setzt

nun auf die Produktion der dritten Generation Akkutechnik in Kooperation mit europäischen Partnern.

Bundeskanzlerin Angela Merkel hob in ihrer Rede die wichtige Rolle der [nationalen Plattform Elektromobilität](#) (NPE) hervor. Gleichzeitig machte sie deutlich, dass Deutschland zwar Leitanbieter, aber noch lange nicht Leitmarkt sei. Des Weiteren räumte Merkel ein, dass die



Elektromobilität in anderen Ländern, die die selbige finanziell fördern, ein gutes Stück weiter als bei uns ist. Sie zog daraus die Folgerung, dass man um eine Förderung nicht herum komme. Sie werde sich diesbezüglich Mühe geben. Um die Verbreitung der Elektromobilität zu fördern, ermutigt sie Supermärkte und Arbeitgeber, Ladestationen zur Verfügung zu stellen.

Den [Plug-In-Hybrid](#) sieht Merkel als Brückentechnologie, die Zukunft müsse jedoch vollelektrisch sein, schließlich muss

das [95-Gramm-CO₂-Ziel](#) der EU-Kommission erreicht werden. Außerdem ist sie der Meinung, dass die Elektromobilität dem Land der Energiewende gut zu Gesicht steht.

Wie ihr Minister Gabriel betonte auch Merkel die Bedeutung der Zellfertigung.



Bild: GGEMO

Bundestagsabgeordneter Steffen Bilger sieht den Parlamentskreis Elektromobilität als „Verbündeten der Elektromobilität“. Er hält das [E-Mobilitätsgesetz](#) für einen großen Schritt in die richtige Richtung. Ich hatte nach seiner Rede ein kurzes Gespräch mit Herrn Bilger, in dem er mich zu einem Treffen mit ihm einlud. Außerdem teilte er mir mit, dass er ein Tesla-Event für die Abgeordneten organisiert hätte.

Ein Bild der Elektromobilität in [Großstädten](#) zeichnete Dortmunds Oberbürgermeister Ullrich Sierau: In Dortmund wurden 170

Ladesäulen aufgestellt, gleichzeitig gibt es ein vollelektrisches Carsharing-Programm. Er zeigte jedoch auch ein großes Problem der Ladeinfrastruktur auf: Jeder Anbieter lasse die Nutzung der Ladesäulen nur mit seiner eigenen Ladekarte zu. Das führe in der Praxis dazu, dass man mehrere Ladekarten braucht, um von Dortmund nach Düsseldorf zu kommen. Außerdem forderte er die Bundesregierung auf, mehr Gesetze zur Elektromobilität in Kommunen zu machen, schließlich müssten die Kommunen die Elektromobilität voranbringen.



Bild: GGEMO

Mein persönliches Fazit

Vor der Konferenz dachte ich mir bereits, dass auf dem Podium wieder viel geredet wird und am Schluss wieder viel Geld in den falschen Kanälen versenkt wird. Erfahrungsgemäß ist das bei Kongressen oft so – aber die Gespräche und die neuen Kontakte in den Pausen sind Gold wert.

Einigen Reden fehlte meiner Meinung nach jegliche Faktenbasis:

Alle Politiker waren sich einig, dass Deutschland „Leitanbieter“ von Elektrofahrzeugen ist, da alle deutschen Hersteller insgesamt 17 Elektroautos am Markt haben. Zählt man alle deutschen Elektroautos zusammen, kommt man nicht auf 17, sondern auf 6 Modelle (VW eGolf, VW eUp!, Daimler B-Klasse Electric Drive, Smart Electric Drive, BMW i3, Audi R8 e-tron). Wahrscheinlich wurde die Vielzahl an Hybriden auch zu den vollelektrischen Autos gezählt.

Der ADAC Präsident behauptete, dass alle derzeit am Markt befindlichen Elektroautos länger als zwei Stunden laden müssten. Das mag für deutsche Elektroautos gelten – aber nicht für Elektroautos im Allgemeinen! Teslas Model S ist an den Tesla-Schnellladern ([Supercharger](#)) in 30-40 Minuten zu 80% aufgeladen, der Renault Zoe benötigt für 80% Akkuladung eine Stunde. Die Rede der Bundeskanzlerin hat mich positiv überrascht: Frau Dr. Merkel hat bekräftigt, dass es ohne eine Förderung nicht geht, und dass sie bis Ende des Jahres eine Lösung haben wird. Das ist zwar nur ein kleiner Schritt – aber der erste in die richtige Richtung. Ich muss gestehen, dass ich dieses Eingeständnis nicht erwartet hätte.

Mein Vater und ich sind im zu Beginn erwähnten Tesla-Konvoi nach Berlin gefahren. Unter Tesla-Fahren finden sich stehe interessante Persönlichkeiten, z.B. Christian Klaiber von der Initiative Zukunftsmobilität. Wir kamen auf die Idee eine Art Jugendkongress zu veranstalten, auf welcher Jugendliche ihre Sicht und ihre Vorschläge zum Thema Elektromobilität in Deutschland äußern könnten. Begleitend dazu könnte man ein Infoprojekt in Schulen veranstalten, um Schüler für die Elektromobilität zu begeistern.

Ich hatte bereits vor dieser Konferenz Mailkontakt mit dem Bundestagsabgeordneten Steffen Bilger und habe ihn nun persönlich kennengelernt. Wir werden uns bald in seinem Wahlkreisbüro zu einem Gespräch treffen.

Während der Abendveranstaltung lernte ich die Familie Mennekes kennen. Die Firma Mennekes hat den europäischen Standard „Typ 2“ für das Laden von Elektroautos mit Wechselstrom entwickelt. Es war interessant einmal die Menschen hinter den Produkten kennenlernen zu dürfen.

In einer Pause hatte ich ein kurzes Gespräch mit den Mitarbeitern der GGEMO bzw. der NPE, die mich eingeladen hatten. Relativ beiläufig fragten sie mich, ob ich bei der nächsten Konferenz auch auf dem Podium sitzen würde. Ich bejahte dies, daraufhin endete das Gespräch mit: „Wir haben ja Deine Kontaktdaten, vielleicht melden wir uns ja!“

Nach der Rede des Dortmunder Oberbürgermeisters Ullrich Sierau schilderte ich ihm die Situation im Bereich Elektromobilität und Carsharing bei uns in Ditzingen. Wir unterhielten uns ein paar Minuten und schließlich lud er mich ein, in Dortmund eine Rede zu halten.

Zum Schluss möchte ich noch einmal die Gelegenheit nutzen und mich bei allen Lehrern, die mir die Freistellung ermöglicht haben, bedanken. Frau Merkel erwähnte mich in ihrer Rede so: „Ich habe gerade ein Foto mit einem Schüler gemacht, der heute Schulfrei bekommen hat, da scheint sich die Schule schon für die Elektromobilität zu interessieren. (...) Insofern ein großes Dankeschön allen die hier mitarbeiten!“



Bild: Ulrich Grillo