

# Sieben Arbeitsgruppen, aber keine Prämie

Deutschland soll zum „Leitmarkt für Elektromobilität“ werden. Von Subventionen hält die Bundesregierung aber nichts.

**Berlin.** Die Vorstandsvorsitzenden der großen deutschen Konzerne waren sich für nichts zu schade. BMW-Chef Norbert Reithofer fuhr eigenhändig mit einem Elektro-Mini vor, sein Daimler-Kollege Dieter Zetsche mit einem Batterie-Smart. Peter Löscher von Siemens toppte diesen Auftritt jedoch locker mit der „Viktoria“. Der Konzern hatte das kutschenähnliche Elektro-Gefährt von 1905 original nachbauen lassen, damit es Löscher nun beim Berliner Elektro-Mobilitätsgipfel der Kanzlerin präsentieren konnte.

Es geht um den Automarkt der Zukunft, und da will jeder dabei sein. Neben den Herstellern auch noch Stromanbieter, Zulieferer, Batteriehersteller, Software-Entwickler, Unternehmensberater. Über 500 Firmen- und Regierungsvertreter verzeichnete die Gästeliste gestern in der Hauptstadt-Repräsentanz der Telekom. Bei dem Treffen wurde der Startschuss für eine nationale Kraftanstrengung gegeben. Gemeinsam wollen Regierung und Industrie Deutschland zum „Leitmarkt und Leitanbieter“ für Stromautos machen, wie es im Abschlusskommunique heißt. Eine Million Fahrzeuge bis 2020 ist das erste Ziel.

Neben der Brennstoffzellen-Technik, die weiterhin parallel mit Staatszuschüssen erforscht wird, gibt es nun eine „Nationale Plattform Elektromobilität“, die zunächst aus sieben Arbeitsgrup-



Energie tanken: Kanzlerin Angela Merkel (vorne), Wirtschaftsminister Rainer Brüderle, Eon-Chef Klaus-Dieter Maubach, Matthias Wissmann vom Verband der Automobilindustrie, Karl-Thomas Neumann von Volkswagen, Verkehrsminister Peter Ramsauer und Forschungsministerin Annette Schavan (v.l.) beim E-Mobil-Gipfel. Foto: dpa

pen besteht. Organisiert wird die Arbeit im Wirtschaftsministerium von einer „Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität“

der Bundesregierung. Im Konjunkturprogramm II wurden bisher 500 Millionen Euro Fördermittel für die Forschung bereitgestellt, mit denen unter anderem in acht Modellregionen in Deutschland Versuche finanziert werden. Dabei geht es auch darum, herauszufinden, welche Standards, bei den Steckern angefangen, am besten sind und wie sie zwischen den Herstellern harmonisiert werden können. Angela Merkel mahnte allerdings, sich mit dem Harmonisieren nicht allzu viel Zeit zu lassen.

Direkte Zuschüsse beim Kauf von E-Mobilen, wie sie etwa Frankreich plant, will die Bundesregierung nicht geben. „Das hier ist kein Subventionsgipfel“, meinte Wirtschaftsminister Rainer Brüderle (FDP). Man setze auf „marktwirtschaftliche Lösungen“. Und auch Verkehrsminister Peter Ramsauer hält Zuschüsse für überflüssig, denn: „Ich bin überzeugt, das E-Mobil aus Deutschland wird so attraktiv sein, dass jeder es haben

will“. Die Wirtschaft hielt sich in dieser Frage bedeckt. Die Frage von Kaufanreizen müsse man heute nicht entscheiden, sagte der Präsident des Herstellerverbandes VDA, Matthias Wissman. Er fügte hinzu: Gegenwärtig seien E-Mobile etwa 5000 bis 10 000 Euro teurer als herkömmliche Modelle. „Wenn man eine Durchdringung der Märkte haben will, muss der Preisabstand kleiner werden.“

Strom-Tankstellen, Batterie-reichweiten, Standards für Stecker und die Beseitigung anderer technische Hürden sollen in den nächsten Monaten in den Fokus rücken. Detailfragen, denen Merkel durchaus etwas abgewinnen kann. Wäre sie nicht Politikerin geworden, hätte sie sich durchaus vorstellen können, sich hier fachlich zu beteiligen, gesteht die gelernte Physikerin. Es gebe „unendlich viele interessante Fragen“ zu klären, nicht nur die nach Wechselstrom oder Gleichstrom, schwärmte Merkel und schraubte die Erwartungen hoch: Die Deutschen hätten Wesentliches zum Auto des 20. Jahrhunderts beigetragen. Jetzt müsse der Anspruch sein, „dass wir das für das Auto des 21. Jahrhunderts auch können“.

## Die Region ist dabei

Beim „Gipfeltreffen“ war auch die Region Aachen stark vertreten. Prof. Lutz Eckstein, Chef des Instituts für Kraftfahrzeuge an der RWTH, war als einer von nur drei Vertretern der Hochschulen zu einer Runde mit den Chefs der Autokonzerne, der Energieversorger und der Verbände eingeladen worden. Der Blick dürfe nicht allein auf Autos gerichtet werden, unterstrich er danach gegenüber unserer Zeitung, sondern auch auf Roller und Fahrräder. Und: Ins Blickfeld müssten Hybrid- und „Range-Extender“-Fahrzeuge rücken, deren Reichweite durch ergänzende Verbrennungsmotoren deutlich erhöht werden könne. „Diese Kategorie wird sich eher durchsetzen, als nur rein mit Strom betriebene Fahrzeuge“, so Eckstein. Prof. Achim Kampker vom Werkzeugmaschinenlabor (WZL), der das E-Mobil-Projekt „Street Scooter“ leitet, betonte, das Augenmerk müsse auf den Aufbau von Produktionskapazitäten in Deutschland gerichtet werden, um den Markt nicht dem Ausland zu überlassen. (rb/wk/-bst-)

## DREI FRAGEN AN

### „Jetzt die Weichen richtig stellen“



► PROF. CLAUDIA KEMFERT

Verkehrsexpertin  
Deutsches Institut  
für Wirtschaftsforschung

Wie groß ist in Sachen Elektromobilität der Rückstand der deutschen Autoindustrie?

**Kemfert:** Es gibt einen gewissen Rückstand. Riesig ist er zwar nicht. Aber die asiatischen Hersteller sind weiter, da sie sehr viel früher auf diesen Markt gesetzt haben. Die Bundesregierung will, dass bis 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen unter-

wegs sind. Das ist durchaus machbar. Voraussetzung ist allerdings, dass jetzt die Weichen richtig gestellt werden. Wichtig ist der Aufbau einer Infrastruktur von intelligenten Stromnetzen, Aufladestationen und Speichertechnologien. Dafür benötigen die Autokonzerne Unterstützung – zum Beispiel die Möglichkeit, Forschungsgelder steuerlich absetzen zu können.

Die Bundesregierung lehnt Prämien für Käufer von Elektroautos ab. Eine richtige Festlegung?

**Kemfert:** Nein. Das Ausland macht es uns vor. Andere Länder leisten bereits finanzielle Unterstützung beim Kauf von Elektrofahrzeugen. Das macht durchaus

Sinn, vor allem dann, wenn die Prämie an maximale Emissionen gebunden ist. Elektromobilität mit Strom aus erneuerbaren Energien ist die richtige Antwort auf die Herausforderungen durch den Klimawandel.

Wann wird das Elektroauto mit herkömmlichen Fahrzeugen mithalten können?

**Kemfert:** Es wird noch einige Zeit dauern, aber ich bin sehr zuversichtlich. Es wird schon jetzt an leicht austauschbaren Hochleistungs-Batterien gearbeitet. Außerdem benötigen wir eine Standardisierung bei Steckern und Ladegeräten. Der Preisunterschied der Autos wird sich nach und nach relativieren.