

eCarTec Munich 2012 - Join the eMobility Revolution!

Interview mit den Schirmherren Ramsauer, Zeil, Niebler

Die 4. Internationale Leitmesse für Elektro- und Hybrid-Mobilität, die eCarTec findet vom 23. - 25. Oktober 2012 auf dem Gelände der Messe München statt und zeigt in den Hallen B1 - B3 Elektrofahrzeuge, Speichertechnologien, Antriebs- und Motorentechnik und beschäftigt sich zusätzlich mit den Themen Energie, Infrastruktur und Finanzierung. Ein Testgelände (eCarLiveDrive), auf dem Endverbraucher die neusten Elektrofahrzeuge testen und sich mit der Technologie vertraut machen können, ist ebenfalls integriert. Angesprochen werden sollen Entwickler, Konstrukteure, Designer, Manager, Händler, Fuhrpark-Verantwortliche, Private Fahrzeugkäufer sowie Entscheider aus Politik und öffentlicher Hand. Ein Fachkongress zum Thema Elektromobilität rundet die Veranstaltung ab. Parallel zur eCarTec findet zudem die Leitmesse für Materialanwendungen, die MATERIALICA - 15. Internationale Fachmesse für Werkstoffanwendungen, Oberflächen und Product Engineering - statt. Durch den hohen prozentualen Anteil von Vertretern aus der Automobilbranche entsteht ein so gewollter Synergie-Effekt zwischen den drei Messen. Die MATERIALICA versteht sich zudem als Bindeglied für Engineering und Zulieferung. Insgesamt präsentiert sich die eCarTec und die MATERIALICA auf 33.000 qm Ausstellungsfläche mit rund 700 internationalen Ausstellern.

Wenn es nach der Regierung geht, sollen bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen rollen. Im Interview äußern sich die Schirmherren Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Martin Zeil, Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Dr. Angelika Niebler, Mitglied des Europäischen Parlaments, zum Thema Elektromobilität.

Was war Ihr erstes Auto?

Ramsauer: Ein gebrauchter weißer VW Käfer 1202. Ich war als 19jähriger richtig stolz darauf. 15 Liter Spritverbrauch war damals normal. Das kann man sich kaum noch vorstellen.

Zeil: Mein erstes Auto war ein VW-Käfer. Ein Super-Auto, das extrem lange gehalten hat.

Niebler: Ein Renault. Ich habe ihn von einem Bekannten gebraucht erworben - zusammen mit meiner Schwester.

Welcher Typ Autofahrer sind Sie - immer am Limit oder eher der Sonntagsfahrer?

Ramsauer: Keins von beiden. Wie den allermeisten Autofahrer in Deutschland geht es mir um eine verantwortungsvolle, defensive und zügige Fahrweise. Sicherheit muss dabei immer an erster Stelle stehen.

Niebler: Ich bin eher eine sportliche FahrerIn. Fahren - und einparken - habe ich übrigens in der Innenstadt von München gelernt.

Zeil: Bei meinem gefüllten Terminkalender bin ich täglich auf meine Fahrer im Dienstwagen angewiesen. Diesen vertraue ich voll und ganz. In meiner Freizeit fahre ich sehr gerne Auto und auch über lange Strecken. Dabei bin ich ein recht entspannter Fahrer.

Und welches Auto fahren Sie momentan?

Ramsauer: Ich bin eigentlich nur noch Beifahrer. Auch in der Familie fährt meine Frau oder eine meiner Töchter.

Zeil: Die meiste Zeit bin ich mit meinem Dienstwagen unterwegs. Als Bayerische Staatsregierung achten wir darauf, dass wir bei Herstellern aus dem Freistaat einkaufen. Deshalb fahre ich abwechselnd Audi und BMW. 2009 haben wir als Staatsregierung 15 E-Minis zu Testzwecken für eine Pilotphase erhalten. Außerdem habe ich erst vergangenen März für die Fahrzeugflotte meines Ministeriums einen Audi A6 Hybrid entgegengenommen.

Niebler: Einen Audi A 8.

Denken Sie darüber nach, sich demnächst ein Elektrofahrzeug zu kaufen?

Ramsauer: Wir haben in unserem Ministeriums-Fuhrpark bereits ein Elektrofahrzeug. Wenn privat die Anschaffung eines neuen Fahrzeugs ansteht, kann auch ein Elektroantrieb, z.B. ein Hybridfahrzeug in Frage kommen.

Niebler: Nein. Ich fahre im Jahr im Schnitt ca. 30.000 km. Für meine meist langen Strecken eignet sich im Moment noch kein Elektrofahrzeug.

Wie schätzen Sie das wirtschaftliche und gesellschaftliche Potenzial der Elektromobilität ein?

Ramsauer: Das lässt sich in der Tat nicht voneinander trennen. Das wirtschaftliche Potenzial ist in den kommenden Jahren und Jahrzehnten immens groß und wird mit jeder technischen Weiterentwicklung weiter wachsen. Die grundsätzliche gesellschaftliche Akzeptanz ist schon heute enorm und das Interesse in der Bevölkerung ist nach wie vor groß, vor allem weil Elektrofahrzeuge leise, effizient und ohne lokale Emissionen arbeiten.

Niebler: Ich glaube, dass es durchaus ein Potenzial für Elektroautos geben kann, insbesondere für den Stadtverkehr, d.h. kürzere Fahrten. Genauere Prognosen lassen sich erst anstellen, wenn mehr Erfahrungen in den schon etablierten Modellregionen für E-Fahrzeuge gewonnen werden konnten.

Zeil: Die individuelle Mobilität mit dem eigenen, jederzeit verfügbaren Auto ist für viele ein selbstverständlicher und wichtiger Bestandteil des Lebens. Weil die fossilen Energieträger endlich sind, müssen wir es schaffen, in naher Zukunft eine umweltverträgliche, bezahlbare Alternative zu etablieren. Wir sollten dabei für verschiedene Technologien aufgeschlossen sein. Auch wenn derzeit die Elektromobilität in aller Munde ist und ich diese ebenfalls als eine wichtige Säule zukünftiger Mobilität sehe, wird diese allein kein Allheilmittel sein. Ich bin überzeugt davon, dass wir in den nächsten Jahren viele innovative, für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen optimierte Antriebsarten und -kombinationen erleben werden.

Was glauben Sie: wer braucht das Elektroauto wirklich? Die Politik, die Industrie oder der Verbraucher?

Niebler: Die Verbraucher werden entscheiden. Die Industrie muss jedoch innovative Technologien entwickeln und die Politik die Rahmenbedingungen

schaffen; insbesondere müssten Stecker und Ladegeräte einheitlich genormt und der Aufbau der Infrastruktur unterstützt werden.

Ramsauer: Für uns stehen die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Mittelpunkt. Aufgrund zunehmend steigender Preise für Benzin- und Diesel sind die Verbraucher sehr an neuen Antrieben mit einer höheren Energieeffizienz interessiert. Die Industrie entwickelt nicht zuletzt aufgrund dieser Nachfrage die entsprechenden Lösungen. Die Aufgabe der Politik ist es, diesen Prozess durch entsprechende Förderung, vor allem von Forschungs- und Demonstrationsvorhaben, zu beschleunigen. Das ist ein ganz marktwirtschaftliches Prinzip.

Zeil: Eine soziale Marktwirtschaft funktioniert seit jeher so, dass die Industrie die Produkte und Dienstleistungen produziert, die der Markt, also letztlich der Verbraucher, nachfragt. Politik kann und darf hier nur die Rahmenbedingungen setzen. Dieses Prinzip ändert sich auch bei der Elektromobilität nicht. Ich bin davon überzeugt, dass die Elektromobilität ein bedeutsamer Baustein der künftigen Mobilität sein wird. Der Markt aber wird letzten Endes entscheiden, wie diese in der Zukunft genau aussehen wird.

Welche Chancen für die Automobilindustrie und die Zulieferer bietet die Elektromobilität?

Ramsauer: Ich bin mir sicher: Elektromobilität birgt enorme wirtschaftliche Chancen für alle, die zukunftsweisende Lösungen entwickeln. Deswegen verfolgen wir das Ziel, Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln.

Zeil: Die Elektromobilität bietet nicht nur der Automobilbranche, sondern auch vielen anderen Industrie- und Wirtschaftszweigen ein attraktives neues Geschäftsfeld. Natürlich kommt einem da als Erstes die Produktion von E-Fahrzeugen in den Sinn, die unglaublich viele Innovationspotenziale birgt. Aber es geht weitaus tiefer. Viele Technologien, die für die Produktion von Batterien und Elektromotoren essentiell sind und die in Deutschland bereits produziert werden, müssen auf die Anforderungen der Automobilproduktion adaptiert werden. Dies kann insbesondere für die Zulieferindustrie aus unterschiedlichsten Branchen interessante Marktchancen eröffnen. Durch Innovationen wie den zunehmenden Einsatz von neuen Werkstoffen im Leichtbau können ebenfalls völlig neue Wertschöpfungspotenziale erzeugt werden. Ich bin davon überzeugt, dass die bayerische und deutsche Automobil- und Zulieferindustrie hier auch weltweit starke innovative Impulse setzen kann und wird.

Niebler: Die Automobilbranche ist eine Schlüsselindustrie in Deutschland. Sie darf keinen Zukunftstrend verschlafen. Welche Antriebstechnologien sich langfristig durchsetzen werden - Verbrennungsmotoren, Hybridsysteme, Brennstoffzellen oder E-Fahrzeuge - ist noch offen. Energieeffizienz, weniger CO₂-Emissionen und steigende Rohstoffpreise sprechen jedoch für Elektroautos.

Wird das Elektroauto die Gewohnheiten der Autofahrer verändern?

Ramsauer: Ich denke eher, dass in der Zukunft verschiedene Antriebe und Technologien für verschiedene Anforderungen und Einsatzzwecke genutzt werden. Die Nutzung eines Elektroautos wird sicherlich in manchen Teilen anders ablaufen als beim Verbrennungsmotor. Das betrifft zum Beispiel das Laden mit Strom. Hier bringt die Möglichkeit, ein Elektrofahrzeug zu Hause "aufzutanken", einen Vorteil gegenüber konventionellen Antrieben. Aber es gilt wie immer: Die Technologien, die möglichst unkompliziert zu nutzen sind, haben die besten Chancen sich durchzusetzen.

Niebler: Ich denke nicht. Es gibt viele Menschen, gerade Pendler zur Arbeit, die auf das Auto angewiesen sind. Im Übrigen glaube ich, dass sich Mobilitätsgewohnheiten allenfalls über die Höhe der Spritpreise verändern werden.

Zeil: Ich glaube, die Kausalität geht in beide Richtungen. Das E-Auto wird die Gewohnheiten der Autofahrer verändern, aber andererseits wird seine Bedeutung auch gerade deshalb immer größer, weil sich die Gewohnheiten der Autofahrer bereits verändert haben. Ich denke da an den gesamten Bereich des sogenannten intermodalen Verkehrs, der in der Zukunft massiv an Bedeutung gewinnen wird. Die Menschen nutzen heute bereits mehrere Verkehrsmittel parallel oder nacheinander. Hierbei spielt natürlich auch die begrenzte Reichweite der E-Autos eine Rolle. Daher ist es wichtig, solche mobilen Schnittstellen, beispielsweise den Umstieg vom öffentlichen Fernverkehr auf das E-Car am Ankunftsort so zu gestalten, dass sie unkompliziert nutzbar sind.

Daimler-Chef Dieter Zetsche sieht ohne Kaufprämien keine Chance für den Aufbau eines Leitmarktes in Deutschland. Im Jahr 2009 wurde die Abwrackprämie aus öffentlichen Mitteln initiiert. Sollte es nicht auch eine einheitliche - am besten europäische - Kaufprämie für Elektroautos geben?

Niebler: Manche Mitgliedstaaten fördern Forschung und Entwicklung, andere Mitgliedstaaten, wie z.B. Frankreich, haben Absatzprämien eingeführt. Eine Harmonisierung auf europäischer Ebene wäre überlegenswert, um Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Binnenmarkt zu vermeiden.

Ramsauer: Ich glaube nicht, dass man das jetzt abschließend sagen kann. Zum jetzigen Zeitpunkt halte ich eine Kaufprämie jedenfalls noch nicht für zielführend - und schon erst recht keine europäische.

Zeil: Wir haben in Deutschland ein klares Ziel: wir wollen Leitanbieter sein. Bayern hat dafür im Rahmen seiner 5-Punkte-Strategie Elektromobilität bereits Einiges getan. Ich nenne nur den Ausbau der Forschungslandschaft sowie unsere drei bayerischen Modellinitiativen, die wir als Bayerische Staatsregierung im Rahmen unserer Zukunftsinitiative "Aufbruch Bayern" fördern. Mit solchen Maßnahmen können wir unseren Teil dazu beitragen, der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen. Bei der konkreten Markteinführung ist aber vor allem die Wirtschaft gefragt, der Staat kann hier allenfalls unterstützend wirken. Hierzu hat der Bund am 24. Mai 2012 beschlossen, Elektroautos künftig zehn statt bisher fünf Jahre von der KFZ-Steuer zu befreien. Zusätzlich ist ab dem Jahr 2013 ein Nachteilsausgleich für E-Fahrzeuge bei der Besteuerung von Dienstwagen vorgesehen. Diese Maßnahmen halte ich für weitaus sinnvoller als eine Kaufprämie, die den langfristigen Erfolg durch eine Verzerrung von Marktprozessen eher gefährden anstatt unterstützen würde.

Welche weiteren Arten der Förderung braucht Ihrer Meinung nach der Umstieg auf Elektromobilität?

Ramsauer: Ich denke, dass wir im Moment mit der Forschungsförderung sowie mit der Förderung der konkreten Anwendung in den Schaufensterregionen genau richtig liegen. Uns muss es jetzt vor allem um die Demonstration alltagstauglicher Elektrofahrzeuge gehen. Was in den kommenden Jahren nötig sein wird, lässt sich noch nicht sagen. Das hängt auch davon ab, welche Technologien die besten Chancen haben, sich durchzusetzen. Deswegen fördern wir auch nach wie vor die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.

Zeil: Bayern hat bereits 2008 die Zukunftsinitiative Elektromobilität gestartet und eine 5-Punkte-Strategie zur Förderung der Elektromobilität verabschiedet. Dabei hat der Ausbau der Forschungslandschaft höchste Priorität. Die Bayerische Staatsregierung hat die bayerischen Modellregionen Bad Neustadt an der Saale, Garmisch-Partenkirchen und E-Wald im Ländlichen Raum ausgewählt, die durch den Freistaat gefördert werden. Zudem wird die Elektromobilität im Rahmen der Clusterstrategie verstärkt. Das bayerisch-sächsische Leuchtturm-Projekt "Elektromobilität verbindet" wird als eines von vier bundesweiten Schaufenstervorhaben die Rahmenbedingungen für die Markteinführung von Elektroautos verbessern. Das ist die Art der Förderung, die der Umstieg auf Elektromobilität meiner Meinung nach braucht.

Niebler: Wir brauchen innovative städtische Infrastruktur- und Mobilitätskonzepte. Zum Beispiel könnten in Innenstädten die attraktivsten Parkplätze gleichzeitig als Ladestationen für Elektroautos genutzt werden.

Den höchsten Marktanteil erreichen Elektroautos derzeit in New York und Shanghai. Droht Europa den Anschluss zu verlieren?

Ramsauer: Überhaupt nicht. Vor einigen Jahren lagen Europa und Deutschland sicherlich noch hinten in der Entwicklung von Elektromobilen. Das hat sich bei uns durch die gemeinsame Anstrengung von Bundesregierung, Forschung und Industrie deutlich verändert. Wir stehen jetzt viel besser dar, als noch vor wenigen Jahren und sind auf dem besten Weg, Leitanbieter für diese Technologie zu werden.

Niebler: Das gilt es zu verhindern. In vielen Mitgliedstaaten wurden bereits E-Mobility-Initiativen angestoßen. Wichtig sind europäische Koordinierungen, z.B. Bei der Frage des einheitlichen Steckers, der zunächst in der EU definiert und dann international durchgesetzt werden sollte.

Wann wird sich die Elektromobilität in Europas Städte durchsetzen?

Ramsauer: Das wird sicher nicht überall gleich schnell passieren. Aber ich denke, dass wir schon in den kommenden fünf Jahren ein deutliches Wachstum in diesem Sektor feststellen werden. Und das natürlich in den Städten, die ideal sind für diese Form der Mobilität. Ich bin sicher: Im urbanen Bereich wird der Elektroantrieb sehr bald zum Normalfall werden.

Niebler: Das ist schwer voraussagbar. Aber es laufen derzeit ja Pilotprojekte, zum Beispiel in Berlin und Garmisch-Partenkirchen.

Zeil: Bayern ist ja ein Flächenland, deshalb konzentrieren wir uns insbesondere auch auf die Möglichkeiten der Elektromobilität im ländlichen Raum. Daher haben wir auch die drei Modellregionen Bad Neustadt an der Saale, Garmisch-Partenkirchen und E-Wald ausgewählt, um die besonderen Anforderungen des ländlichen Raums an die Elektromobilität zu untersuchen. Elektromobilität ist nicht nur für Städte, sondern auch für schwierig zu erschließende Regionen, Verkehrsbereiche und Nutzergruppen wie etwa in ländlichen Regionen attraktiv. Interessant ist das E-Auto auch bei Pendel- und Langstreckenmobilität, wenn auch hier ein anderes Nutzerverhalten vorherrscht.

Was wird sich Ihrer Meinung nach durchsetzen: Batteriesysteme oder E-Zapfsäule? Und warum?

Ramsauer: Aus gutem Grund verfolgen wir einen technologieoffenen Ansatz: Was sich am Ende durchsetzen wird kann man noch nicht sagen. Das hängt von den weiteren technischen Entwicklungen ab.

Zeil: Ehrlich gesagt kann ich mir nicht vorstellen, dass Batteriewechselsysteme auf absehbare Zeit in der Praxis funktionieren und sich durchsetzen werden. Hierzu sind einfach noch zu viele Fragen offen. Allein wenn man sich die Tatsache vor Augen hält, dass für ein Batteriewechselsystem eine Mindeststandardisierung aller E-Fahrzeuge notwendig wäre, kann man die massiven Hürden für eine Durchsetzung in der Praxis erahnen. Natürlich wird am Ende auch hier der Markt entscheiden.

Niebler: Der Nachteil von den E-Zapfsäulen sind nach meinem Kenntnisstand die langen Ladezeiten. Dies erfordert bei längeren Strecken eine sorgfältige Weg- und Zeitplanung. Batteriesysteme zum Wechseln werden in Dänemark und Israel in großen Projekten gerade erprobt. Die Akkus gehören in diesen Ländern nicht den Autofahrern, sondern der Firma, die die Akkuwechselstation auf der Basis eines Pfandsystems betreibt. Ich vermute, dass die Batteriesysteme besser unseren Mobilitätsgewohnheiten entsprechen und daher einen Vorteil bei der Marktdurchdringung haben.

Bislang hemmt das lückenhafte Versorgungsnetz an Stromtankstellen die Verbreitung von Elektroautos. Wann und wie ist da Besserung in Sicht?

Ramsauer: Eigentlich ständig. Denn es entstehen jeden Monat neue Ladepunkte, die das Netz weiter ausbauen. So etwas ist auch eine Frage des Marktes. Aber die Bedingungen für Elektromobilität werden immer besser. Zudem werden wir die infrastrukturellen Anforderungen insbesondere im Rahmen der Schaufenster Elektromobilität ausloten.

Niebler: Nach der derzeitigen Pilotphase müsste der Aufbau der Infrastruktur - finanziell - unterstützt werden.

Zeil: Das Versorgungsnetz an Stromtankstellen ist derzeit kein bedeutendes Hemmnis für die Verbreitung von Elektroautos. Die Stromwirtschaft hat ja grundsätzlich ein großes Interesse an der E-Mobilität als neuen Absatzmarkt. Daher ist zeitnah mit Investitionen in eine Ladeinfrastruktur zu rechnen, sobald sich eine entsprechende Nachfrage abzeichnet. Viele Stromversorgungsunternehmen engagieren sich auch bereits seit längerem in Pilot- und Modellvorhaben, um etwa die Alltagstauglichkeit der Ladevorrichtungen zu erproben. Im Vergleich zu herkömmlichen Tankstellen - egal ob konventionelle Kraftstoffe oder Gase - ist der Aufwand, eine elektrische Ladevorrichtung zu errichten, vergleichsweise gering, so dass bei Bedarf schnell reagiert werden kann.

Was ist ihre Prognose: Wann werden mehr Elektroautos als Benziner auf den Straßen zu sehen sein?

Ramsauer: Das ist sehr schwer zu sagen. Aber je nach technologischer Entwicklung wird das sicher noch mehr als 20 Jahre dauern.

Niebler: Das wird noch eine Weile dauern.

Vielen Dank für das Gespräch.

www.ecartec.de

Presstext und Bilder: [http://www.ecartec.de/ecartec-munich/press/press/?tx_ttnews\[tt_news\]=800&cHash=a0e12738fde0db59ae0100c02444aebc](http://www.ecartec.de/ecartec-munich/press/press/?tx_ttnews[tt_news]=800&cHash=a0e12738fde0db59ae0100c02444aebc)

Pressekontakt

MunichExpo Veranstaltungen GmbH

Herr Marco Ebner
Zamdorfer Straße 100
81677 München

ecartec.de
marco.ebner@munichexpo.de

Firmenkontakt

MunichExpo Veranstaltungen GmbH

Herr Marco Ebner
Zamdorfer Straße 100
81677 München

ecartec.de
marco.ebner@munichexpo.de

Über die Messe eCarTec - Die Leitmesse für Elektromobilität, die eCarTec findet vom 23. - 25. Oktober 2012 auf dem Gelände der Neuen Messe München statt und zeigt Elektrofahrzeuge, Speichertechnologien, Antriebs- und Motorentechnik und beschäftigt sich zusätzlich mit den Themen Energie, Infrastruktur und Finanzierung. Ein Testgelände, auf dem Endverbraucher die neusten Elektrofahrzeuge testen und sich mit der Technologie vertraut machen können, ist ebenfalls integriert. Angesprochen werden sollen Entwickler, Konstrukteure, Designer, Manager, Händler, Fuhrpark-Verantwortliche, Private Fahrzeugkäufer sowie Entscheider aus Politik und öffentlicher Hand. Ein Fachkongress zum Thema Elektromobilität rundet die Veranstaltung ab. Parallel zur eCarTec findet zudem die Leitmesse für Materialanwendungen, die MATERIALICA - 15. Internationale Fachmesse für Werkstoffanwendungen, Oberflächen und Product Engineering - statt. Durch den hohen prozentualen Anteil von Vertretern aus der Automobilbranche entsteht ein so gewollter Synergie-Effekt zwischen den drei Messen. Die MATERIALICA versteht sich zudem als Bindeglied für Engineering und Zulieferung.

Anlage: Bild

