

Begrüßung und Einleitung

Klaus-Peter Müller

Vorsitzender des Präsidiums des Deutschen Verkehrsforums

„Elektromobilität in Deutschland: Eine Zwischenbilanz“

Gemeinschaftsveranstaltung mit dem BDI
am 18. Januar 2011 in Berlin

Begrüßung und Dank

- Herzlichen Dank, Herr Dr. Rüschen, für die einleitenden Worte, für Ihre Gastfreundschaft und die Unterstützung unserer Veranstaltung.
- Seitens des Deutschen Verkehrsforums möchte ich Sie zur Gemeinschaftsveranstaltung „Elektromobilität in Deutschland“ mit dem BDI herzlich begrüßen.
- Anlass für unser Zusammenkommen gibt der Zwischenbericht der Nationalen Plattform, der Ende November 2010 vorgelegt wurde.
- Das Ziel ist klar: Elektromobilität soll zum Erfolgsfaktor für den Standort Deutschland werden.
- Wir wollen besprechen, was getan wird und was künftig zu tun ist, um dieses Ziel zu erreichen.

Mobilität und CO₂-Footprint

- Meine Damen und Herren, die Ausgangslage ist bekannt:
- Der Verkehrssektor zeichnet für rund 18 Prozent der CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich.
- Langfristige Prognosen gehen davon aus, dass die Güterverkehrsleistung in Deutschland bis 2030 um weitere 50 Prozent zunehmen könnte.
- Noch größer wird das Wachstum im internationalen Verkehr sein.
- In den Ballungsräumen stellt der Personenverkehr eine enorme Herausforderung dar –
- ein weltweites Phänomen, wie man an der Entwicklung in den Schwellenländern deutlich ablesen kann.
- Alternative Antriebe, Kraftstoffe und Energien haben das Potenzial zur Lösung dieser zivilisatorischen Herausforderung:

- Konsequenz umgesetzt, kann der Verkehr mit ihrer Hilfe zunehmend klimaschonend organisiert und auf eine langfristig gesicherte Energiebasis gestellt werden.
- Darum wird die Mobilität der Zukunft auf lange Sicht von neuen Antriebskonzepten geprägt sein – soviel steht fest.
- Dabei kann auch der Kunstgriff gelingen, Emissionen und Verkehr räumlich zu trennen. Denn beim Elektroantrieb fallen die Emissionen dort an, wo die Energie erzeugt wird und nicht dort, wo die Mobilität nachgefragt wird. Das bringt eine bessere ökologische Lastenverteilung gerade in Ballungsräumen – U-Bahn und S-Bahn machen das heute schon vor.
- Für die Zukunft ist sogar die Null-Emission in Sicht, sofern die Energieerzeugung nachhaltig erfolgt. Mit den Offshore-Windparks und Projekten wie Desertec tasten wir uns hier langsam vorwärts.

Nationale Plattform Elektromobilität

- Allen ist klar, dass wir rasch und engagiert handeln müssen, damit der Standort Deutschland bei der Elektromobilität in eine gute Position kommt.
- Industrie und Politik haben die Zeichen der Zeit erkannt.
- Im Rahmen des zweiten Konjunkturpaketes hat der Bund 500 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, um der Elektromobilität in Deutschland Impulse zu geben.
- Die deutsche Wirtschaft hat ihr Engagement in dem Sektor massiv ausgebaut.
- Im Mai 2010 haben die beteiligten Branchen und Akteure mit der Bundesregierung die „Nationale Plattform Elektromobilität“ ins Leben gerufen.
- Diese Plattform bietet jetzt die Chance, die verschiedenen Bemühungen so zu verklammern, dass das Thema insgesamt zum Erfolg für unseren Standort wird.
- Ein Satz aus dem Zwischenbericht bringt auf den Punkt, warum sich das Deutsche Verkehrsforum als Vertreter des gesamten Mobilitätssektors hierbei einbringt:
- „Der internationale Wettbewerbsdruck bei der Entwicklung der Elektromobilität ist enorm – bestehende Weltmarktpositionen werden in Frage gestellt. Die deutsche Industrie muss gemeinsam mit Politik, Wissenschaft und Gesellschaft schnell, entschieden und in engem Schulterschluss handeln.“

Reflektion Zwischenbericht

- Aus Sicht des Deutschen Verkehrsforums greift der Zwischenbericht der Nationalen Plattform die wichtigen Themen korrekt auf und gibt die richtigen Ziele vor.
- Über Kernpunkte des Zwischenberichtes – Batteriesystemproduktion, Umsetzungsplan für die Normung, Schaufensterprojekte und politische Rahmenbedingungen – werden wir heute Nachmittag im einzelnen reden.
- Ich will hier in der Kürze der Zeit nur vier Punkte ansprechen, die dem Deutschen Verkehrsforum besonders am Herzen liegen.
- Das ist zu allererst die **Rohstoffversorgung**.
- Wir müssen wichtige Rohstoffe verfügbar halten, zurückgewinnen und wieder in unsere Produktion einspeisen – „**Reverse Logistics**“ ist das englische Schlagwort.
- Für die Herstellung von Akkus, Elektronik und Antrieben sind die „Seltene Erden“ essentiell. Diese Rohstoffe müssen zurück in deutsche Produktionszyklen – gerade vor dem Hintergrund der problematischen Versorgung aus China.
- Außerdem steht eine Antwort auf die Frage aus, wie der **Marktstart für Elektromobilität in Deutschland erfolgreich gestaltet** werden kann.
- Es ist nachvollziehbar, dass die Bundesregierung fiskalische Anreize zum Erwerb und Betrieb von Elektrofahrzeugen bis jetzt nicht umgesetzt hat.
- Für die Nutzer spürbare Vergünstigungen werden aber wohl nötig sein, um den Markteintritt in Deutschland anzuregen – das gebietet schon die Wettbewerbsgleichheit mit anderen Ländern, die uns in diesem Punkt voraus sind.
- Allerdings sollte klar sein, dass das nur vorübergehende Hilfen sein können.
- Nicht vergessen werden darf die **Logistikwirtschaft und der städtische Wirtschaftsverkehr** als Pilotanwender der Elektromobilität.
- Diese Unternehmen haben einen einheitlichen Fuhrpark, feste tägliche Umläufe und einen begrenzten Radius bei den Transportwegen.
- Sie sind damit ideale Partner für die Erprobung von leichten elektrischen Nutzfahrzeugen.
- Schließlich ist darauf zu achten, dass die **Nutzerseite** insgesamt angemessen berücksichtigt wird.
- Mit der Elektromobilität entstehen neue Schnittstellen zwischen Automobilherstellern, Stromanbietern, Dienstleistern und Fahrzeugnutzern.
- Die Autofahrer, die Spediteure und öffentlichen Verkehrsunternehmen haben hier konkrete Anforderungen.

- Es ist ratsam, diese Erwartungen einzubeziehen und den Entwicklungsprozess damit immer wieder abzugleichen.

Leitlinien

- Meine Damen und Herren,
- das Deutsche Verkehrsforum hat frühzeitig formuliert, wie die Leitlinien für eine erfolgreiche Entwicklung der Elektromobilität nach unserer Einschätzung aussehen:
 - 1.) Deutschland soll Leitmarkt für Elektromobilität werden, muss aber technologieoffen bleiben.
 - 2.) Wir müssen massiv in den Aufbau einer eigenen Produktion von Hochleistungsbatterien investieren.
 - 3.) Wir brauchen eine benutzergerechte Versorgungsinfrastruktur für Ladestrom – und wenn die Brennstoffzelle soweit ist, auch für Wasserstoff. Einheitliche Standards und Normen für Fahrzeuge, Komponenten, Lade- und Abrechnungsvorgänge müssen international vereinbart werden.
 - 4.) Elektromobilität muss **aus sich heraus** bezahlbar werden. Konventionelle Antriebe behalten noch lange eine überragende Bedeutung im Verkehrsalltag. Das schließt nicht aus, dass der Markteintritt von Elektrofahrzeugen mit geeigneten Mitteln zum richtigen Zeitpunkt vorübergehend gefördert wird.
 - 5.) Die Entwicklung insgesamt profitiert, wenn die wichtigen Nutzergruppen des Verkehrs aktiv einbezogen werden. Eine optimale Vernetzung der Verkehrsträger, exzellente Verkehrswege und der Einsatz neuer Informationstechnologien müssen die Elektromobilität flankieren.
 - 6.) Schließlich muss eine integrierte nationale und europäische Energiestrategie die Versorgung mit kostengünstiger und umweltfreundlicher Energie für die Elektromobilität langfristig sicherstellen.

Fazit

- Meine Damen und Herren,
- das ist ein gigantisches Pflichtenheft.
- Das Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2020 auf Deutschlands Straßen ist nur mit einer großen gemeinsamen Kraftanstrengung erreichbar.

- Welcher Standort langfristig von dieser neuen industriellen Revolution profitiert, ist noch nicht ausgemacht.
- Meines Erachtens besteht für uns aber die Chance, mittelfristig eine weltweite Führungsrolle einzunehmen.
- Dafür müssen wir alles tun – denn davon hängt für Deutschland viel ab.
- Ich darf das Wort an Herrn Wissmann übergeben.
