

---

**Rede von Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der  
Automobilindustrie,**

**der Vorstellung**

**„Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität“**

**Zeitansatz: 7 Minuten**

---

Sehr geehrte Herren Bundesminister,  
sehr geehrte Frau Staatssekretärin,  
sehr geehrter Herr Staatssekretär  
meine sehr verehrten Damen,  
sehr geehrte Herren,

Ich bin ausgesprochen dankbar, dass die Bundesregierung mit dem nationalen Entwicklungsplan dieses wichtige Thema aufgreift und voranbringt, da nur ein gemeinsames und ganzheitliches Vorgehen von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Energieversorger zum Erfolg führen kann.

Umweltschonend, nachhaltig und bezahlbar – das sind die Ziele für die individuelle Mobilität der Zukunft. Dabei werden an die Elektromobilität große Erwartungen geknüpft, die in ein realistisches Szenario aller an der Elektromobilität beteiligten Partner überführt werden müssen. Gleichzeitig wird der Kunde nicht auf Autos mit Komfort, Reichweite und Sicherheit verzichten wollen. Effizienz und Innovation sind die Antworten, die wir als deutsche Automobilindustrie auf diese Herausforderungen geben. Wir denken schon heute an die Mobilität von Morgen.

Deshalb haben wir unsere Strategie für eine nachhaltige Mobilität entwickelt. Neben der Effizienzsteigerung der konventionellen Otto- und Dieselmotoren bilden die alternativen Antriebssysteme vom Erdgasfahrzeug über den Hybridantrieb bis zum Elektromotor zunehmend wichtige und Ressourcen schonende Optionen im Rahmen der Gesamtstrategie „Verbessern – Ergänzen – Ersetzen“. Uns muss aber klar sein, dass die konventionellen Motoren auf absehbare Zeit aus Gründen der Reichweite, Zuverlässigkeit und der Kosten die herausragenden Antriebsaggregate sein werden. Deshalb setzen wir alles daran, hier noch einmal ein Stück besser zu werden.

Die deutsche Automobilindustrie beschäftigt sich seit langem intensiv mit dem Thema Elektromobilität. Sie ist bei ihrem Ziel der „nachhaltigen Mobilität“ aus Effizienzsteigerung, Ergänzung und Alternativen zum Erdöl ein integraler Bestandteil der Fächerstrategie.

Innovationen für deren Erforschung und Entwicklung unsere Unternehmen – Hersteller und Zulieferer – jedes Jahr 18 Milliarden Euro ausgeben – ein Drittel der Forschungsausgaben der Industrie in Deutschland überhaupt.

Voraussetzungen für die Elektromobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,  
bevor wir jedoch flächendeckend elektrisch fahren, ist eine Reihe von politischen, technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Unsere Industrie führt eine Reihe von Feldversuchen mit Elektrofahrzeugen durch, doch bis die ersten Großserien in Deutschland vom Band laufen, ist noch ein weiter Weg zurück zu legen:

### 1. Leistungsfähiger Energiespeicher

Die Batterie ist der Schlüssel zur Elektromobilität. Einer Verbreitung der Elektromobilität stand bislang eine effiziente, bezahlbare und kundenakzeptable Batterie entgegen. Die Batterietechnik hat sich in den letzten Jahren gerade im Konsumgüterbereich deutlich weiterentwickelt. Dennoch haben selbst die besten Batterien heute eine Speicherkapazität, die nur wenigen Litern Kraftstoff entspricht. Ein Quantensprung ist die neue Batteriegeneration mit Lithium-Ionen-Technik. Hier sehen wir die Chance, Energie- und Leistungsdichte sowie die Langlebigkeit gegenüber heutigen Batterien deutlich zu verbessern.

Da wir aber noch am Anfang dieser Technologie, stehen, benötigen wir einen Aktionsplan, der

- die Forschungsaktivitäten in Deutschland im Bereich der Batteriezellen und zur Lithium-Ionen-Batterie erheblich verstärkt,
- den Aufbau von Prüfkapazitäten und Serienlieferanten am Standort Deutschland voran treibt und
- die technologische Entwicklung zur Erhöhung von Langlebigkeit, Kostenreduzierung, Standfestigkeit und Speicherdichte beschleunigt.

Die vom Forschungsministerium eingesetzte und auf einen Zeitraum von vier Jahren aufgeteilte Summe von 60 Mio. Euro im Projekt „Lithium-Ionen-Batterie-LIB 2015“ ist sicherlich ein erster Schritt in die richtige Richtung. Weitere müssen folgen, wie z. B. die Einrichtung eines Innovationszentrums für Batterietechnologie, um eine Keimzelle der Batterietechnologie am Standort Deutschland zu schaffen. Im weltweiten Wettlauf gilt es aufzuholen. So investiert Japan jährlich 260 Mio. US Dollar in die Forschung und Entwicklung von Energiespeichern.

Die Automobilindustrie hat auch unter dem Dach des VDA die Aktivitäten zur Entwicklung dieser Basistechnologie für das Elektrofahrzeug erheblich voran getrieben. Es wird jedoch die Kraft aller benötigt, um diese Schlüsseltechnologie am Innovationsstandort Deutschland zu etablieren und zur Serienreife im Elektrofahrzeug zu entwickeln.

### 2. Aufbau einer standardisierten Infrastruktur

Die Elektromobilität benötigt eine neue Infrastruktur, die vom Kunden vergleichbar akzeptiert wird wie die heutige zum Betanken von Fahrzeugen mit Benzin und Diesel. Diese neue Infrastruktur zur kundenfreundlichen Betankung des Fahrzeuges mit Strom muss mehrere Bedingungen erfüllen:

Sie muss

- über zumindest europaweit einheitliche Schnittstellen verfügen,

- einfach, sicher und zuverlässig bedienbar sein,
- ein transparentes Abrechnungssystem haben, und schließlich muss der Wettbewerb sichergestellt sein.

Voraussetzung ist also die Standardisierung der Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Fahrzeug, die auf europäischer technologischer Basis schnellstmöglich umgesetzt werden muss.

Rasches Handeln ist angesagt. Ansonsten droht uns die Vorgabe von Standards, die unseren Vorstellungen möglicherweise nicht genügen.

[Wenn wir gemeinsam vorausschauend denken wollen, sollten wir auch schon frühzeitig im Rahmen der transatlantischen Wirtschaftspartnerschaft über gemeinsame Standards auf beiden Seiten des Atlantiks nachdenken.]

Neue Geschäftsmodelle können den Weg für die Elektromobilität ebnen, wobei jedoch die einheitliche und damit austauschbare, standardisierte Batterie für alle Fahrzeuge aus heutiger Sicht eher unrealistisch erscheint.

### 3. Bereitstellung von umweltfreundlicher, regenerativer Energie

Die Automobilindustrie bekennt sich zu ihrer Verantwortung, moderne, sichere, zuverlässige und effiziente Fahrzeuge dem Kunden anzubieten. Die Strombereitstellung hingegen ist Aufgabe der Elektrizitätswirtschaft, so wie heute die Bereitstellung des Kraftstoffs der Mineralölwirtschaft obliegt.

Ökologische Elektromobilität benötigt auch ökologischen Strom. Das Elektroauto ist beim Fahrbetrieb unbestritten ein Null-Emissionsauto. Aber auch in der Stromerzeugung muss die CO<sub>2</sub>-Bilanz stimmen. Die elektrische Energie muss daher möglichst regenerativ aus Quellen wie Wind, Sonne, Wasser oder Biomasse erzeugt werden. Nur so gelingt eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Elektromobilität. Dennoch sollten wir alle zur Verfügung stehenden, sowohl kurzfristigen als auch langfristigen Energieoptionen im Blick behalten und möglichst CO<sub>2</sub>-effizient nutzen. Vorschnelle Entscheidungen für oder gegen Technologien sind bei der Verbreitung der noch jungen Elektromobilität hinderlich.

### 4. Akzeptanz des Kunden für Elektrofahrzeuge

Eine Technologie kann nur dann am Markt erfolgreich sein, wenn sie vom Kunden angenommen wird. Noch immer ist die Batterie in Bezug auf Energiedichte, Leistungsdichte, Nachladekomfort und Preis dem heutigen Verbrennungsmotor deutlich unterlegen. Auch muss der Kunde nach heutigen Maßstäben seine gewohnten Mobilitätsansprüche auf die technischen Besonderheiten eines Elektrofahrzeuges ausrichten, indem er seine Mobilität plant und Einschränkungen bei der Reichweite und beim Komfort akzeptiert. Deshalb wird das Elektrofahrzeug mittelfristig nur im Kurzstreckenbetrieb sinnvoll eingesetzt werden können.

### 5. Incentivierung von Elektrofahrzeugen

Elektrofahrzeuge sind durch die Batterietechnologie teurer als konventionelle. Bei einem Mittelklassefahrzeug kann bei einer Reichweite von ca. 200 km mit einer

20 kWh Batterie mit Mehrkosten von ca. 10.000 Euro gerechnet werden. Eine breite Einführung der Elektromobilität ist aber nur dann erfolgreich, wenn Anreize geschaffen werden, die diesen Wechsel in der Antriebstechnik fördern und insbesondere die batteriebedingten Mehrkosten für den Kunden akzeptabel machen. Derartige Förderkonzepte sind in anderen Ländern wie z. B. den USA mit 7.500 US Dollar oder in Frankreich mit 5.000 Euro bereits beschlossene Sache. Gerade unter dem ausgesprochen schwierigen Wettbewerbsumfeld sind solche Förderprogramme ein wichtiges Instrument.

Zudem müssen die Nutzungskosten des Elektroautos, also der Preis pro gefahrenen Kilometer, so niedrig wie möglich sein. Nur Wettbewerb auf allen Teilgebieten der Elektromobilität sichert dem Verbraucher die gewünschte Wahlfreiheit. Dies muss sowohl eine leicht zugängliche Infrastruktur als auch eine freie Auswahl der Stromanbieter einschließen.

#### 6. Verlässliche politische Rahmenbedingungen

Meine Damen und Herren,  
die Entwicklung und Einführung der Elektromobilität erfordert einen erheblichen Umfang an Investitionen und Entwicklungsaufwendungen. Diese werden nur erbracht, wenn die Politik verlässliche und langfristige Rahmenbedingungen schafft und damit möglichst einfache, kostengünstige und praktikable Lösungen für die Automobilindustrie, die Stromversorger und auch für die Fahrzeugnutzer rechtssicher verankert.

Lassen Sie mich eine weitere Bedingung an dieser Stelle erwähnen: Es wäre völlig inakzeptabel, wenn ein und dasselbe Elektrofahrzeug, das an einer Ladestation mit z. B. aus Wasserkraft erzeugtem regenerativem Strom gespeist wird, mit einem anderen CO<sub>2</sub>-Faktor belegt würde, als bei einem Ladevorgang an einer anderen Station mit kohleerzeugtem Strom. Vor diesem Hintergrund darf es keinen Unterschied in der Bewertung von Strom zur Verwendung in Elektrofahrzeugen und von Strom zur Verwendung in Hausgeräten geben.

Wer Elektromobilität ernsthaft umsetzen will, der wird

1. das Elektrofahrzeug als „Null – Emissions – Fahrzeug“ anerkennen
2. eine Incentivierung der Elektrofahrzeuge als Kundenanreiz vorsehen,
3. dem Nutzer die freie Wahl des Stromanbieters ermöglichen,
4. eine standardisierte Infrastruktur aufbauen,
5. die Forschung elektrischer Energiespeicherung noch stärker fördern,
6. Deutschland als Innovationsstandort „Elektromobilität“ aufbauen und
7. dafür sorgen, dass der Strom für die Elektrofahrzeuge ökologisch unbedenklich ist und regenerativ erzeugt wird.

Wir haben jetzt die Chance in einer gemeinsamen Aktion den Innovationsfortschritt am Standort Deutschland voranzutreiben. Lassen Sie uns dies nutzen!