

# BUNDESTAGSWAHL



2017

Was sagen die Parteien zum Thema #Elektroauto?

**CDU**



**DIE LINKE.**



Freie  
Demokraten  
FDP

## Vorwort

Liebe Elektroauto-Interessierte,

seit der Nuklear-Katastrophe am 11. März 2011 in **Fukushima** hat die Energiewende nochmals deutlich an Fahrt aufgenommen. Als Folge beschloss der Deutsche Bundestag am 30. Juni 2011 den Ausstieg aus der Atomenergie.

Am 12. Dezember 2015 wurde auf der UN-Klimakonferenz in Paris das **Klimaschutzabkommen** verabschiedet. Das Ziel sieht die Begrenzung der globalen Erwärmung auf deutlich unter 2° C vor. Mit Ausnahme von Syrien, Nicaragua und den USA zieht die Welt hier an einem Strang.

Seit dem 18. September 2015 beschäftigt Deutschland der **Dieselskandal** intensiv. Mit dem Dieselskandal ist das Thema Umweltbelastung in den Fokus der Öffentlichkeit geraten und nun täglich in der Presse präsent. Seit dieser Zeit wird aber auch das Thema Elektroauto emotional und kontrovers diskutiert.

Wir befinden uns, nicht erst seit dem Dieselskandal, in einer Phase des Umbruchs. Die Technologie-Frage „Verbrenner vs Elektro“ ist dabei nur eine Facette von vielen. Ob das **Elektroauto** die Alternative bzw. die Zukunftstechnologie ist, muss abgewartet werden. In Verbindung mit der Technologie des autonomen Fahrens entstehen aber nun völlige neue Möglichkeiten der Mobilität. Eine emissionsfreie, geräuschlose, autonome und unfallfreie Fortbewegung ist eine Vision, die es durchaus wert ist, zu diskutieren.

Im Rahmen der am 24. September 2017 stattfindenden **Bundestagswahl** ist die Idee zu der [Kampagne](#) entstanden, alle Parteien zum Thema Elektroauto in einem Interview zu Ihrer Sichtweise zu befragen. Ich freue mich, dass fast alle Parteien der Einladung gefolgt sind.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen und Entdecken.

Andreas Schulz

Nürnberg, 16. August 2017

## Die Interview-Partner



Steffen Bilger



Andreas Rimkus



Bernd Riexinger



Stephan Kühn



Michael Theurer

„Der Wettbewerb ist wichtig, um Innovationen voranzubringen und alte Entwicklungspfade zu verlassen.“

„Wir dürfen nicht den Anschluss an die Weltspitze im Automobilssektor verlieren.“

„Wir setzen uns für ein Ende der Zulassungen neuer PKW mit Verbrenner-Technologie ab 2030 ein.“

„Die Wertschöpfungskette muss vollständig in Deutschland abgebildet werden.“

„Eine Kaufprämie ist nicht der richtige Schritt.“

# Das Thema Elektroauto kommt in Deutschland nur sehr langsam in Schwung. Haben die deutschen Autofahrer kein Interesse elektrisch zu fahren?



Ich glaube nicht, dass es am mangelnden Interesse der deutschen Autofahrer liegt. Das öffentliche Interesse an der Elektromobilität ist sehr groß und gerade in letzter Zeit habe ich auch den Eindruck, dass auch das Kaufinteresse privater Verbraucher an der Elektromobilität immer mehr zunimmt. Dies äußert sich nun auch endlich in steigenden Kauf- und Zulassungszahlen. Trotzdem sind wir von unserem Ziel immer noch weit entfernt.

Die Ursachen für die Zurückhaltung der Käufer sind vielschichtig. Besonders treten aber zwei Gründe hervor: Der immer noch zu hohe Preis eines Elektroautos gegenüber einem vergleichbaren Benziner oder Diesel. Und die immer noch zu geringe Reichweite vieler Modelle. Daran müssen die Hersteller weiter arbeiten. Es freut mich daher sehr, dass die deutschen Automobilhersteller neue preisgünstigere und reichweitenstarke Modelle angekündigt haben.



Das Interesse von Autofahrenden ist vorhanden, dies konnte schon durch verschiedene Studien und Umfragen bestätigt werden. Das weiterhin größte Hemmnis ist die noch nicht flächendeckende Ladeinfrastruktur. Denn alltagstaugliche Reichweiten sind schon heute wirtschaftlich umsetzbar. Daher denke ich, dass sich die Elektromobilität vor allem in Verbindung mit einem kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur in Städten sowie auf dem Land, in den nächsten Jahren einer erhöhten Nachfrage erfreuen wird.



Doch. Diejenigen, die ein Elektroauto teilweise fahren, äußern sich meist sehr zufrieden. Die Kosten der Elektroautos sind nur weiterhin noch deutlich höher als die herkömmlicher Fahrzeuge mit Verbrennermotor. Zudem sind die Reichweiten meist noch geringer und die unzureichende Ladeinfrastruktur schreckt viele Menschen zusätzlich vom Kauf ab. In etwa fünf Jahren werden Elektroautos aber vermutlich gleichwertig sein bezüglich der Kosten und der Reichweite.



Das Interesse der Autofahrer an der Elektromobilität ist auf jeden Fall vorhanden. Laut einer Umfrage im Auftrag des Bitkom können sich fast 70% vorstellen, ein Elektroauto zu kaufen. Dass viele es dennoch nicht tun, hat unterschiedliche Gründe. Bis heute fehlt ein dichtes Ladenetz wie in Norwegen und den Niederlanden. Um die Nutzerfreundlichkeit der Ladesäulen ist es wegen komplizierter Abrechnungsverfahren oft schlecht bestellt.

Hinzu kommt das noch karge Modellangebot der Autohersteller, denn erst jetzt kommen Fahrzeuge mit halbwegs wettbewerbsfähigen Reichweiten auf den Markt. Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen können helfen, verbleibende Zweifel vor dem Kauf eines E-Autos auszuräumen. Deswegen müssen wir mit einer Beschaffungsoffensive für mehr Elektromobilität in öffentlichen Fuhrparks und Flotten sorgen. Denn wer beruflich gute Erfahrungen mit E-Autos macht, steigt auch eher privat auf die Elektromobilität um.



Es gibt ja Gründe, warum der Umstieg auf Elektromobilität nicht vorankommt. Zum einen haben wir nach wie vor Defizite bei der Reichweite, der Lade-Infrastruktur und bei der Wettbewerbsfähigkeit in Bezug auf den Kaufpreis. Das Interesse stellt sich dann ein, wenn Elektromobilität attraktiver wird. So einfach ist das. Dafür muss sie nicht nur leistungsfähiger, günstiger und praktischer werden, sondern auch glaubwürdig, was ihren ökologischen Nutzen betrifft.

So hat kürzlich eine Studie des schwedischen Umweltministeriums ausgerechnet, dass man ganze acht Jahre mit einem Tesla Model S fahren müsste, damit es sich ökologisch rechnet. Diese Erkenntnisse tragen weder zur Attraktivität von Elektroautos bei noch rechtfertigen sie die Euphorie, die von manchen an den Tag gelegt wird.

# Was ist der Grund dafür, dass die deutschen Automobilhersteller das Thema Elektroauto nur zögerlich angehen?



Ich denke, die deutschen Automobilhersteller haben nach anfänglichem Zögern heute die Zeichen der Zeit erkannt. Wie bei jedem Technologiewandel ist es für große Konzerne mit etablierten Strukturen und Prozessen nicht immer einfach, zur richtigen Zeit die richtigen Weichen zu stellen. Zu früh in eine falsche Technologie zu investieren, kann für die Unternehmen ein hohes Risiko sein.

Gerade in der letzten Zeit ist aber viel in Bewegung. Die Hersteller geraten immer mehr unter Druck. In Deutschland drohen in verschiedenen Städten Fahrverbote für Diesel und auch auf wichtigen ausländischen Absatzmärkten wie China wird die Elektromobilität immer wichtiger. Die Konkurrenz aus dem Ausland schläft auch nicht. Daher glaube ich, dass die deutschen Hersteller jetzt reagieren müssen. Einige Hersteller haben ja bereits angekündigt, ihre Strukturen umzubauen und sich strategisch anders auszurichten.



Deutsche Automobilhersteller beschäftigen sich schon seit geraumer Zeit mit dieser Technologie. Die Implementierung von neuen Produkten und Technologien auf den Märkten ist jedoch für jedes Unternehmen schon immer mit einem gewissen Risiko verbunden gewesen. Automobilhersteller sind dabei keine Ausnahme. Vor diesem Hintergrund ist der Verbrennungsmotor eine seit über 100 Jahren etablierte und bewährte Antriebstechnologie.

Mit dem Positionspapier „Elektromobilität“ der SPD-Bundestagsfraktion konnte Anfang dieses Jahres bereits ein starkes Signal an die Bundesregierung und die Automobilindustrie gesendet werden. Denn wir dürfen nicht den Anschluss an die Weltspitze im Automobilsektor verlieren. Kommende feste Absatzquoten von Elektrofahrzeugen in ausländischen Märkten sowie ein nicht zu unterschätzender Imageschaden durch vergangene Abgasskandale zwingen die Hersteller letztendlich zu einem Umdenken. Denn nur so können diese sich auch in Zukunft als Unternehmen im internationalen Wettbewerb behaupten. Schon heute haben alle großen deutschen Automobilhersteller angekündigt, ihr Portfolio mit neuen Elektrofahrzeugen merklich zu erweitern.



Ich habe den Eindruck, dass sich dies mittlerweile geändert hat und dass die deutschen Hersteller erkannt haben, dass sie nicht weiter so zögerlich agieren dürfen. So werden bereits Produktionshochläufe geplant, so dass 2025 25% und 2030 bereits 50% der produzierten Fahrzeuge Elektroautos sein sollen.

Warum die Hersteller anfangs so zögerlich agierten, darüber kann ich natürlich nur spekulieren, aber ich nehme an, man hoffte (und tut es noch) möglichst lange mit der bewährten Verbrennertechnologie Geld verdienen zu können – und hat die Dynamik bei den Elektroautos, getrieben hauptsächlich von China und aus den USA, wohl unterschätzt.



Die Autoindustrie hat zu lange auf den fossilen Verbrennungsmotor gesetzt, weil man damit gutes Geld verdient hat. Statt den Strategiewechsel hin zur Elektromobilität einzuleiten, haben sich viele Hersteller auf den Erfolgen ausgerichtet. Die Bundesregierung hat es ihrerseits versäumt, den Umstieg politisch und regulatorisch zu forcieren.

Stattdessen hat sie mit steuerlichen Privilegien und einer mangelhaften Kontrolle von Abgaswerten dafür gesorgt, dass die Hersteller keine Notwendigkeit sahen, saubere und klimafreundliche Elektroautos herzustellen. Doch die globalen Märkte entwickeln sich weiter: Dieselaautos verkaufen sich nicht nur in Deutschland immer schlechter, sondern auch weltweit.

Vor allem China, der größte Automarkt der Welt, setzt wegen der starken Luftbelastung auf Elektrofahrzeuge. Ich bin überzeugt: Spätestens Anfang der 2020er-Jahre wird in China kein Auto mit fossilem Verbrennungsmotor mehr eine Zulassung erhalten.



Das ist so nicht richtig. Gerade in den letzten Jahren wird unheimlich viel in Elektromobilität investiert. Der Verband der deutschen Automobilindustrie hat dargelegt, dass die Hersteller das Angebot an Elektroautos bis 2020 verdreifachen werden und dass die deutsche Automobilindustrie bis 2020 über 40 Mrd. Euro in alternative Antriebe investieren wird.

# Seitens der Bundesregierung war die Kaufprämie ein Schritt, um das Thema Elektroauto anzukurbeln. Reicht das aus? Was fehlt?

**CDU**

Die Kaufprämie war ja nur ein Schritt von vielen. In den letzten Jahren haben wir viele Maßnahmen auf den Weg gebracht, um die Elektromobilität in Deutschland in der Startphase zu fördern. Das Elektromobilitätsgesetz mit Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge, die steuerliche Förderung, Unterstützung in der Beschaffung von E-Fahrzeugen für öffentliche Einrichtungen und den ÖPNV und natürlich auch aktuell die neue Ladesäuleninitiative, um nur einige wenige Beispiele zu nennen, tragen ihren Teil dazu bei, dass die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität immer besser werden.

Leider bleibt die Kaufprämie bislang hinter ihren Erwartungen zurück, aber die jüngsten Verkaufszahlen belegen, dass langsam aber sicher die Förderungen greifen. Nun liegt es vor allem an den Herstellern, attraktive Produkte anzubieten und die Kunden davon zu überzeugen.

**SPD**

Um den Automobilstandort Deutschland langfristig zu sichern, müssen wir auf alternative Antriebe setzen. Das sichert Arbeitsplätze und hilft dem Verkehrssektor, unsere ambitionierten Klimaziele zu erreichen. Angesichts niedriger Spritpreise ist die größte Herausforderung die Ausfahrerinnen und –Fahrer zum Umstieg zu bewegen. Die Kaufprämie ist dabei lediglich eine von mehreren umgesetzten Maßnahmen.

Ein langfristiger Erfolg kann sich nur in Kombination mit verschiedenen Förderungen einstellen. Neben monetären Anreizen wie bspw. der Befreiung von der Kfz-Steuer oder auch gezielte Bevorrechtigungen von Elektrofahrzeugen auf Grundlage des Elektromobilitätsgesetzes, sind auch Maßnahmen der Steigerung der Akzeptanz wichtig.

Dabei sehe ich vor allem durch die weitere Förderung einer gezielten Integration von Elektrofahrzeugen in den ÖPNV, das Taxi-Gewerbe sowie der Paket- und Express-Logistik, viel Potential, die Vorteile der Elektromobilität für alle erlebbar zu machen. Außerdem brachen wir weiterhin Initiativen, um den Kaufpreis für die Nutzer zu reduzieren. Ein möglicher Schritt wäre, bei der Beschaffung durch Bund, Länder und Kommunen eine verpflichtende Quote an Elektrofahrzeugen zu erreichen, um zügig einen Markt für Gebrauchtwagen aufzubauen.

**DIE LINKE.**

Die Kaufprämie für Elektro-Pkw haben wir immer skeptisch gesehen, weil diese bei über 40 Millionen Pkw nur ein Tropfen auf dem heißen Stein sein kann. Wir bevorzugen hingegen eine finanzielle Unterstützung für solche Fahrzeuggruppen, die praktisch den ganzen Tag auf den Straßen unterwegs sind, wie Busse und Taxen.

Dies hätte einen viel größeren Effekt bezüglich der Senkung der Umweltbelastungen in den Städten. Darüber hinaus sehen wir die Aufgabe einer Bundesregierung darin, klare politische Rahmenbedingungen als Signal an die Industrie zu setzen. Deswegen begrüßen wir den Beschluss des Bundesrates, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Pkw zugelassen werden sollen.

Uns geht es zudem um eine umfassende Verkehrswende, nicht nur um eine Antriebswende. Wir wollen besseren und bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr, der durch neue Mobilitätsangebote und die konsequente Förderung des Radverkehrs ergänzt wird, damit wir insgesamt mit deutlich weniger motorisiertem Verkehr auskommen.

**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**  
Landwirtschaft Grün

Die Kaufprämie erweist sich bislang als Flop, denn es werden viel zu wenige Anträge gestellt. Das kann niemanden verwundern, denn die Kaufprämie ist unzureichend ausgestaltet. Der Zuschuss für reine batterieelektrische Fahrzeuge ist viel zu gering. Stattdessen fördert man auch Hybridfahrzeuge mit hohen Summen, obwohl der Umweltvorteil dieser überdurchschnittlich schweren Fahrzeuge oft fraglich ist.

Überhaupt keine Förderung erhalten hingegen Elektro-Leichtfahrzeuge wie der Renault Twizy. Teilweise kommt die Prämie noch nicht einmal vollständig bei den Kunden an, weil viele Händler im Gegenzug ihre bisherigen Rabatte kürzen. Darüber hinaus entfaltet die Förderung gar keine Lenkungswirkung.

Statt Gelder aus dem Klimafonds zuzuschießen, hätte man die Prämie besser durch ein Bonus-Malus-System finanziert. Über eine Umlage bei der Kfz-Steuer würden dann solche Spritschlucker die Prämie finanzieren, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß oberhalb der europäischen Grenzwerte liegt.

**Freie  
Demokraten**  
**FDP**

Nein. Das reicht weder aus noch sind Kaufprämien der Schritt in die richtige Richtung. Das Scheitern der Kaufprämie zeigt doch, dass Menschen Autos, die sie für unpraktisch, ineffizient und ökologisch fragwürdig halten auch dann nicht kaufen, wenn man sie ihnen künstlich günstiger anbietet.

Was fehlt, ist vor allem die richtige Infrastruktur und eine Forschungsförderung die technologieoffen ist. Das Elektroauto ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Auch die herkömmlichen Antriebsarten wie der Diesel lassen sich effizienter und ökologischer gestalten, zum Beispiel durch die Harnstoffeinspritzung.

Auf der anderen Seite sind Brennstoffzellen-Antriebe ebenfalls im Kommen. Die Politik weiß eben nicht am besten, was sich am Ende beim Verbraucher durchsetzt.

# Das Land der Dichter und Denker ist manchmal auch ein wenig das Land der Zweifler und Zögerlichen. Muss sich in der Kultur etwas ändern oder reicht es aus, wenn wir so weitermachen wie in der Vergangenheit?



Risikofreudigkeit ist in Deutschland sicherlich nicht immer so ausgeprägt wie in manch anderen Kulturen. Aber ich denke, in der Vergangenheit waren wir immer auch gut beraten, nichts zu überstürzen und kluge Entscheidungen zur richtigen Zeit zu treffen. Schließlich steht für uns als Autoland Nummer 1 auch viel auf dem Spiel.

So hängen natürlich auch viele Arbeitsplätze daran und wir müssen schauen, dass wir den Wandel im Automobilbereich zukunftsfähig gestalten. Trotzdem würde ich mir manchmal etwas weniger Zurückhaltung der Verbraucher wünschen, die neuen Technologien auch anzunehmen, aber auch etwas mehr Engagement der Hersteller, aktiv die neuen Technologien zu bewerben. Viele, die einmal mit einem Elektroauto gefahren sind, sind davon begeistert. Dies muss viel stärker kommuniziert werden.



Eine flächendeckende Umstellung auf Elektromobilität wird bspw. auch weitreichende Auswirkungen auf den Industriestandort Deutschland haben. Wir sprechen hier von rund 800.000 direkt oder indirekt betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, das muss uns bewusst sein.

Das Automobil der Zukunft muss aus Deutschland kommen, das steht außer Frage. Doch gleichzeitig müssen eben genau diese Menschen auch in Zukunft ein wichtiger Bestandteil dieser Industrie bleiben. Zudem wird der Trend der Automatisierung von Fahrzeugen neben der Elektromobilität zunehmend an Bedeutung gewinnen.



Im Großen und Ganzen steht die deutsche Industrie ja gut da, für totale Selbstkritik gibt es sicherlich keinen Anlass. Ob die Dynamik bei den Elektroautos die deutsche Autoindustrie nun überrollen wird, oder ob diese in einigen Jahren gut da steht, wird die Zukunft zeigen.

Dennoch gibt es schon Anlass zur Sorge und hier, wie auch bei anderen Themen, hätte ich mir mehr Mut von der Industrie gewünscht, von Beginn an stärker auf eine neue Technologien zu setzen, anstatt diese nur auf Sparflamme zu verfolgen und damit letztlich anderen zu überlassen.



In den nächsten zehn Jahren wird sich das Automobil stärker verändern als im letzten halben Jahrhundert. Wenn wir Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Deutschland erhalten wollen, dürfen wir nicht zugucken und nur reagieren.

Die mittelständische Zulieferindustrie, die oftmals noch stark vom Verbrennungsmotor abhängig ist, muss dabei unterstützt werden, diese Transformation zu bewältigen. Sie haben nur mit einer Innovationsführerschaft eine Chance, sich zu behaupten. Eine steuerliche Forschungsförderung kann dabei helfen. Auch der Knowhow-Transfer von den Hochschulen zu den Unternehmen sollte möglichst unbürokratisch gefördert werden.



Wir sind oft zu vorsichtig, zu zögerlich, zu sehr auf Sichern und Absichern bedacht – das stimmt. Da wünsche ich mir manchmal mehr Risikobereitschaft, mehr Mut. Dafür müssen aber auch die Rahmenbedingungen stimmen. So muss es auch möglich sein, für Projekte und Ideen wieder leichter an Kapital zu kommen.

Ebenfalls brauchen wir eine Entbürokratisierungsoffensive gerade für Gründer und Start-Ups und eine Vereinfachung bei Behörden-gängen, Genehmigungen und dem zugerregelten Arbeitsmarkt. Die Überregulierung bremst nicht nur die Umsetzung von Ideen, sie ist ein Misstrauensvotum der Politik gegenüber allen, die sich selbst etwas aufbauen wollen. Bei der Mobilität muss Forschungsförderung wieder technologieoffen gestaltet sein.

# Mit der Gigafactory baut TESLA seine eigene Batterie-Fabrik um den Bedarf von morgen und übermorgen zu befriedigen. Benötigen wir in Deutschland ebenfalls eine Batteriefabrik?



Das denke ich schon. Wenn wir auch zukünftig das Autoland Nummer 1 bleiben wollen, dann müssen wir sehen, dass auch bei der Produktion von Elektroautos ein möglichst großer Teil der Wertschöpfung in Deutschland stattfindet. Es zeichnet sich ab, dass sich im Zuge des Wandels zur Elektromobilität die Wertschöpfungsketten einschneidend verändern werden.

Die Batterie macht den teuersten Teil eines Elektroautos aus. Es macht Sinn, die Batterie auch dort zu produzieren, wo die Autoproduktion stattfindet. Daher würde ich es sehr begrüßen, wenn die Batterieproduktion vermehrt in Deutschland stattfinden würde und wir müssen schauen, welche Rahmenbedingungen dafür notwendig sind. Dies gilt übrigens auch besonders für die wichtige Produktion der Batteriezellen.



Eine eigene Batterieproduktion in Deutschland begrüße ich sehr und erste Pilotprojekte gibt es ja bereits schon. Neben der Vermeidung einer neuen Form von Abhängigkeit durch den Import von Akkumulatoren, kann nur mit einer nationalen Produktion notwendiges Knowhow aufgebaut und erhalten werden, um sich auch weiterhin als führende Automobilnation im internationalen Wettbewerb behaupten zu können. Speichertechnologien sind dabei das Herzstück jedes Elektrofahrzeuges. Gleichzeitig können mit einer eigenen Batterieproduktion neue Arbeitsplätze und Perspektiven geschaffen und somit unser Wohlstand gesichert werden.



Ja. Wenn sich Elektroautos tatsächlich durchsetzen, entfallen in Deutschland viele Arbeitsplätze im Motorenbau, weil Elektroautos wesentlich weniger fertigungsintensiv sind. Um diese Arbeitsplätze zu kompensieren, sollte in Deutschland umgehend eine Batterieproduktion aufgebaut werden. Dies würde Deutschland zudem unabhängiger von Importen machen und einen Großteil der Wertschöpfung im Land halten.



Unsere heutige Abhängigkeit von Erdöl dürfen wir nicht durch eine Abhängigkeit von Zellimporten ersetzen. Bis zu 40 Prozent der Wertschöpfung bei einem Elektrofahrzeug entfallen auf die Batterieproduktion. Die Hersteller müssen deshalb jetzt alles daran setzen, dass die Wertschöpfungskette vollständig in Deutschland abgebildet werden kann. Das gilt erst recht für die nächste Generation von Batteriezellen.



Das wäre zu begrüßen, liegt aber nicht in der Hand der Politik. Die Hersteller müssen selbst entscheiden, in welche Richtung sie gehen möchten – das tun sie in der Regel sehr gut. Ein großer Automobilhersteller aus Baden-Württemberg zum Beispiel plant im Moment, die Batterieherstellung zukünftig selbst zu übernehmen und im Ländle zu produzieren.



# TESLA geht das Thema Elektromobilität neben der Produktion von Elektroautos mit dem Bau von Solaranlagen und Batterie-Speichern ganzheitlich an und ist viel mehr als nur ein reiner Automobilhersteller. Haben die deutschen Automobilhersteller darauf eine Antwort?



Ein großer deutscher Automobilhersteller hat ja nicht nur bereits eine Batteriefabrik im sächsischen Kamenz aufgebaut, sondern drängt ebenfalls in die Produktion stationärer Energiespeicher. Ich denke, dass dies ein richtiger Ansatz ist, denn wir werden zukünftig die Themen Automobilität und Energie viel mehr zusammen denken müssen als bislang und die Automobilhersteller tun gut daran, sich in diesen Feldern neue Geschäftsfelder zu erschließen. Daher hoffe ich, dass diesem Beispiel auch andere Hersteller folgen werden.



Die Sektorenkopplung und die damit verbundenen Power-to-X Kopplungselemente sehe ich dabei als nicht zu vernachlässigende Bereiche. Es müssen daher Anstrengungen unternommen werden, den nachhaltig hergestellten Strom in großem Maße zwischen zu speichern und für Elektro-Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Daneben lässt sich auch feststellen, dass zunehmend in die Brennstoffzellen-Technologien investiert wird. Dadurch bieten sich langfristig auch neue Investitionsmöglichkeiten für Unternehmen an.



Ich hoffe es! Es ist ja nicht so, dass die deutschen Hersteller nicht auch Überlegungen anstellen, in die Batterieproduktion einzusteigen und erste Projekte gestartet haben. Die Frage ist allerdings, ob sie es schafft den technologischen Vorsprung aufzuholen, oder ob sie dauerhaft von Importen abhängig sein wird.



Die Umstellung der Produktion ist nicht das einzige Zukunftsthema für die Autoindustrie. Es wird künftig nicht mehr reichen, lediglich „Hardware-Lieferant“ für die Verbraucher zu sein. Stattdessen müssen sich Hersteller stärker als integrierte Energie- und Mobilitätsdienstleister verstehen. Damit können sie nicht nur auf das geänderte Mobilitätsverhalten reagieren, sondern auch neue Geschäftsfelder erschließen, die durch die Kopplung von Strom- und Verkehrssektor entstehen.



Das müssen Sie die Automobilhersteller selbst fragen. Klar ist, dass auch unsere Industrie neue Wege der Mobilität geht. Ich habe den Eindruck, dass unsere Hersteller ebenfalls auf einem guten Weg sind.

# Mit dem Start des TESLA Modell 3 könnte das Volks-Elektroauto aus den USA und nicht aus Deutschland kommen. Bereitet Ihnen das Sorge?



Ich denke, dass die deutschen Hersteller nun den Massenmarkt fest in Visier haben. Es gilt die Preise für Elektroautos schnell zu verringern und attraktive Produkte nicht nur im Luxussegment, sondern für die breite Masse anzubieten. Hier tut sich gerade bei den deutschen Herstellern sehr viel. Ich bin daher sehr zuversichtlich, dass wir bald einen großen Zuwachs von Elektroautos von deutschen Herstellern auf unseren Straßen haben werden.



Ich denke, dass dies erst die langfristige Entwicklung zeigen wird. Deutsche Hersteller beobachten, wie andere Unternehmen auch, den Markt sehr genau und antworten mit entsprechenden eigenen Produkten. Schon heute steht bspw. mit dem Volkswagen E-Golf ein dem TESLA Modell 3 ähnlich konkurrenzfähiges Produkt zur Verfügung.



Ein wenig schon, ja. Aber, wie schon gesagt, wie die deutschen Hersteller am Ende, also in fünf bis zehn Jahren dastehen werden, wird sich zeigen. Ich hoffe darauf, dass die deutschen Hersteller weiterhin genug davon verstehen, wie man Autos und eben auch Elektroautos baut, so dass sie die Produktion schnell genug hochfahren können und nicht abgehängt werden. Dann wird das Volks-Elektroauto vielleicht doch aus Deutschland kommen.



Tatsächlich hat TESLA einen erstaunlichen Aufstieg geschafft, weil der Hersteller von Anfang an mutig auf reine Batteriefahrzeuge gesetzt hat. Auch den Aufbau der Ladeinfrastruktur ist TESLA selber angegangen, anstatt auf staatliche Förderung zu warten. Auch mit dem Fahrzeugdesign hat es TESLA geschafft, Elektromobilität attraktiv zu machen, Emotionen zu wecken und Autofahrer vom Umstieg zu überzeugen.

Davon zeugen auch die 500.000 Vorbestellungen für das neue Modell 3, von denen deutsche Hersteller bislang nur träumen können. Das Engagement einiger deutscher Hersteller zeigt aber, dass TESLA kein uneinholbarer Konkurrent ist. Mit höheren Reichweiten, bezahlbaren Preisen und eigenem Engagement beim Aufbau der Ladeinfrastruktur kann es deutschen Herstellern gelingen, sich als echte Alternative zu TESLA zu positionieren.



Das könnte gut sein. Das muss aber nicht so kommen. Die deutsche Automobilindustrie erkennt die Zeichen der Zeit und investiert und forscht auch aus natürlichem Eigeninteresse in die Zukunft des Automobils. Die Frage wird aber sein, ob das Elektroauto das Automobil der Zukunft sein wird. Sehen Sie, der Unterschied zwischen uns, die technologieoffen fördern und forschen wollen und beispielsweise den Grünen ist doch, dass wir eben nicht vorgeben zu wissen, welchem Antrieb die Zukunft gehört.

Außerdem geht die einseitige Fokussierung auf die batteriebetriebene Elektromobilität von der Annahme aus, dass sie automatisch das Klima schützt. Die Studie aus Schweden wiederlegt das. Zudem sind der Abbau von Lithium und die Entsorgung leerer Batterien gewaltige noch zu lösende Probleme. Die Batterie ist deshalb die Achillesferse der Elektromobilität. Die Hersteller haben das erkannt. Gündlichkeit geht auch hier vor Schnelligkeit.

# Neben TESLA in den USA geben auch die Chinesen u.a. mit BYD Vollgas beim Thema Elektroauto. Wird die Autonation Deutschland gerade von den Amerikanern und Chinesen abgehängt?



Dieser Wettbewerb ist wichtig, um Innovationen voranzubringen und alte Entwicklungspfade zu verlassen. In Deutschland haben wir eine hochentwickelte, innovative Automobilindustrie. Ich kann mir nicht vorstellen, dass diese sich so einfach abhängen lässt und Marktanteile kampflos hergibt. Deutsche Autos haben im Ausland einen hervorragenden Ruf und sind bekannt für technologische Vorreiterstellung und ihre hohe Qualität. Dies muss auch der Anspruch bei der Elektromobilität sein, um sich gegen die Konkurrenz aus den USA und China durchzusetzen.



Das ist eine gute Frage. Es gibt heute viele neue „Player“ auf dem Markt. Viele ausländische Hersteller beziehen jedoch oftmals auch Fahrzeugkomponenten aus Deutschland, sodass hier auch die Zulieferindustrie berücksichtigt werden muss. Einheimische Unternehmen haben, wie bereits erwähnt, jedoch die Zeichen der Zeit erkannt und planen eine umfassende Erweiterung Ihrer Produktpaletten. Nur durch ein solches Umdenken kann langfristige Konkurrenzfähigkeit gewährleistet bleiben.



Derzeit sieht es ein wenig so aus, ja. Aber wenn die deutschen Hersteller jetzt „Vollgas“ geben, können sie den Vorsprung der Chinesen und Amerikaner durchaus wieder aufholen.



Die Einschätzung, dass die deutschen Automobilhersteller abgehängt werden könnten, teile ich so nicht. Doch es besteht die Gefahr, dass sie wesentliche Marktanteile verlieren. China hat die industriepolitische Bedeutung der Elektromobilität erkannt und gibt mittlerweile immer stärker den Takt an.

In Deutschland versuchen Bundesregierung und Autohersteller hingegen, den Diesel reinzuwaschen und zu einer zweiten Zukunft zu verhelfen. Nur wenn sich deutsche Autobauer mit konkurrenzfähigen Elektrofahrzeugen gegen die internationalen Wettbewerber durchsetzen können und sich nicht länger auf ihren Erfolgen mit dem fossilen Verbrennungsmotor ausruhen, haben deutsche Autos auf dem Weltmarkt eine Zukunft.



Es kommt ganz darauf an. Die deutsche Automobilindustrie baut die besten Verbrennungsmotoren der Welt. Diese werden nachgefragt und sind, was ihre ökologische Perfektionierung betrifft, noch lange nicht am Limit. Das heißt, dass herkömmliche Antriebe nach wie vor eine Rolle spielen werden.

Die USA und China haben auf diesem Feld mit Deutschland einen unschlagbaren Konkurrenten. Das ist auch ein Grund, sich andere Felder zu suchen. Die Zuwachsraten bei Elektrofahrzeugen steigen aber auch in Deutschland stark an – ebenfalls der Anteil der deutschen Hersteller, der zum Beispiel im Mai dieses Jahres einen Marktanteil von 60% bei den Elektro-PKW-Neuzulassungen ausmachte.

# Google und TESLA demonstrieren, dass das autonome Fahren technologisch weit fortgeschritten ist. Wann sehen wir autonom fahrende Autos auf deutschen Straßen? Was muss noch getan werden?

**CDU**

Wir sollten hier unbedingt zwischen automatisierten Fahrsystemen und völlig autonom fahrenden Fahrzeugen unterscheiden. Hoch- und vollautomatisierte Fahrsysteme werden schon in wenigen Jahren auf dem Markt sein. Wir haben erst kürzlich im Bundestag die Weichen für das modernste Straßenverkehrsrecht der Welt gestellt, dass Fahrer und Computer rechtlich gleichstellt. So wird es möglich sein, dass die Fahrzeugführer bald die Hände vom Lenkrad nehmen und anderen Tätigkeiten nachgehen.

Hierfür haben wir also die besten Rahmenbedingungen geschaffen, damit Deutschland weiter Vorreiter dieser Entwicklung sein kann. Bis wirklich vollständig autonom fahrende Fahrzeuge neben normalen Fahrzeugen auf der Straße sein werden, bei denen es keinen Fahrzeugführer, sondern nur noch Passagiere gibt, wird es aber sicherlich noch eine Weile dauern. Es gibt noch viele ungeklärte Fragen, die wir auf Testfeldern und in Pilotprojekten schon heute erproben. Auch hier muss es Deutschlands Anspruch sein, eine Vorreiterrolle in dieser Entwicklung zu übernehmen.

**SPD**

Es müssen dabei die einzelnen Automatisierungsgrade differenziert betrachtet werden. Verschiedene Fahrzeughersteller haben bereits vollautomatisierte Fahrzeuge für die kommenden Jahre angekündigt. Ich denke, dass die ersten Einsätze automatisierter Fahrzeuge zu Beginn noch auf einzelne Fahraufgaben (Autobahnfahrten, Parkplatzsuche, Stop-and-Go Verkehr) beschränkt sein werden. Langfristig sehe ich jedoch das Autonome Fahren als eine flächendeckende Chance für die Mobilität sowohl in urbanen als auch ländlichen Räumen.

Der Verbraucherschutz in Form von Datensicherheit sowie klare festgelegte Haftungsregeln müssen für die Nutzung dieser Technologie immer im Vordergrund stehen. Mit der durch den Bundestag beschlossenen Novelle des Straßenverkehrsgesetzes konnten dazu die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Denn beim automatisierten Fahren geht es um mehr als nur um Technik. Die Potentiale dieser Technologie sehe ich vor allem im ÖPNV in ländlichen Regionen, in der Logistik und im Bereich des Carsharings.

**DIE LINKE.**

Zunächst werden Fahrzeuge wohl nur auf Autobahnen autonom fahren. Ob sie tatsächlich auch im Stadtverkehr mit Menschen neben und auf den Straßen eingesetzt werden können, ist für mich noch nicht sicher. Automatisierung und Digitalisierung bieten aber eine große Chance für eine Verkehrswende, die wir aus Umweltgründen brauchen, weil die Umstellung auf Elektroautos alleine bei weitem nicht ausreicht. Die Vernetzung von öffentlichem Fern- und Nahverkehr, autonomen Minibussen und Taxis, Mitfahr-Apps, sowie Leihfahrrädern, bietet eine gleichwertige Alternative zum eigenen PKW.

Gefordert ist vor allem die Industrie. Der Staat sollte aber weiterhin intensiv Forschungen fördern, die Anwendungen wie Teststrecken mit einschließt. Darüber hinaus ist die Aufgabe des Staates vor allem, die rechtlichen Rahmenbedingungen so anzupassen, dass die Haftung klar geregelt wird und bei den Herstellern liegt. Zudem ist ein umfassender Datenschutz für die Nutzer zu gewährleisten. Zukünftig sollten ferner neue Mobilitätsangebote einfacher als bisher in der Praxis erprobt und etabliert werden können, wobei neue Anbieter Sozial- und Umweltstandards einzuhalten haben.

**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**

Automatisiertes Fahren werden wir zuerst auf der Autobahn sehen. Mit entsprechenden Komfortfunktionen können Fahrzeuge den Fahrer stellenweise entlasten und bestimmte Fahrsituationen eigenständig übernehmen. Bis wir automatisierte oder gar autonome Fahrzeuge auch in der Stadt nutzen können, wird es jedoch noch eine Weile dauern. Autopiloten müssen noch ein ganzes Stück weiterentwickelt werden, um komplexe Verkehrssituationen im innerstädtischen Bereich zuverlässig meistern zu können. Doch technologische Fragen werden nicht alleine über den Erfolg des automatisierten und autonomen Fahrens entscheiden. Notwendig ist auch die Akzeptanz durch die anderen Verkehrsteilnehmer und die Nutzer selbst. Mit seinem Gesetz zum automatisierten Fahren, das Ende März im Bundestag beschlossen wurde, wird es Verkehrsminister Dobrindt jedoch nicht gelingen, die Verbraucher vom automatisierten Fahren zu überzeugen. Das Gesetz lässt völlig offen, was der Fahrer bedenkenlos tun darf, während der Computer das Auto lenkt. Und trotz der Ankündigung des Ministers, Mensch und Computer gleichzustellen, haftet bei einem Unfall durch den Autopiloten weiterhin der Halter und nicht der Hersteller. So schafft der Minister keine Rechtssicherheit für die Verbraucher.

**Freie  
Demokraten  
FDP**

Ich hoffe schon sehr bald. Die Fragen, die in Deutschland noch zu klären sind, sind vor allem Haftungsfragen. Also wer haftet bei einem Unfall? Der Halter oder der Hersteller? Wann springt die Versicherung ein? Haftungs- und Datenschutzfragen müssen auf jeden Fall noch abschließend geklärt werden. Um die Vorteile vernetzter Mobilität nutzen zu können, müssen zudem die Mobilfunknetze flächendeckend weiterentwickelt (5G) werden.

Dadurch werden die Voraussetzungen für die sogenannte Car-to-X-Kommunikation geschaffen, die neben der Kommunikation zwischen Fahrzeugen auch eine kommunikationsfähige Infrastruktur umfasst. Das geht aber nur, wenn Deutschland aus endlich in die digitale Infrastruktur investiert. Es kann nicht sein, dass wir noch Kupferkabel verlegen. Im internationalen Vergleich sind wir beim schnellen Internet ganz unten mit dabei. Nur 1,3 Prozent unserer Breitbandverbindungen sind Glasfaseranschlüsse. In Südkorea und Japan sind es knapp über und knapp unter 70%. Hier kann Politik tätig werden.

# Was wären Ihre wichtigsten Maßnahmen, um das Thema Elektroauto in Deutschland anzuschieben?



Wir haben in den letzten Jahren viel getan, um die Rahmenbedingungen zu verbessern. Nun sind die Hersteller am Zug attraktive Produkte anzubieten. Diesen Prozess wollen wir als Politik natürlich weiter begleiten. Bei der Förderung sollten wir in naher Zukunft vor allem die Fahrzeuge von Flottenbetreibern, wie Taxen, Busse etc. in den Fokus nehmen.

Auch die Elektrifizierung des innerstädtischen Lieferverkehrs ist ein wichtiges Thema, dass wir unbedingt angehen müssen, auch vor dem Hintergrund der Feinstaub- und Stickoxidproblematik in den Ballungsräumen. Es gibt aber auch viele kleinere Hemmnisse, die es aus dem Weg zu schaffen gilt, die aber in ihrer Wirkung erheblich sind. So müssen wir z.B. das Thema Änderungen im Wohneigentumsgesetz bald angehen, damit das Laden von Elektroautos in Tiefgaragen ohne Probleme möglich wird.



Wir müssen die Erforschung und Produktion von Batteriezellen verstärken und gezielt in den Ausbau einer Ladeinfrastruktur in Stadt und Land investieren. Es ist unser Ziel, die Elektromobilität sowohl aus klima- als auch aus industriepolitischen Gründen voranzubringen.

Dabei müssen noch verschiedene Herausforderungen, mit denen sich Industrie und Politik bei der Implementierung dieser Technologie konfrontiert sehen, zügig angepackt werden. Dazu zählen neben der bereits erwähnten Notwendigkeit der Ausbaus von Power-to-X Anlagen (allen voran Power-to-Gas), auch Regelungen für die in Deutschland uneinheitlichen Zugangs- bzw. Bezahlssysteme der noch unzulänglich ausgebauten Ladeinfrastruktur.

Darüber hinaus sind auch notwendige Änderungen im Wohneigentumsgesetz notwendig, damit das Laden von Elektroautos auch in Tiefgaragen ohne Probleme möglich wird. Außerdem muss die öffentliche Hand verstärkt eine Vorbildfunktion annehmen. Eine große Signalwirkung hätte es, wenn deren Fahrzeugflotten künftig elektrisch oder mit anderen alternativen Antrieben fahren würden.



Die wichtigste politische Maßnahme ist für mich ein klares Signal an die Hersteller und Käufer, dass nur noch emissionsfreie Pkw eine Zukunft haben. Deswegen setzen wir uns für ein Ende der Zulassung neuer Pkw mit Verbrennertechnologie ab 2030 ein. Kaufprämien wollen wir nur für bestimmte Fahrzeuggruppen wie Busse und Taxen, weil es dort die größten Potentiale zur Umweltentlastung gibt.

Eine Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur über die bestehenden ersten Impulse hinaus wollen wir nicht, damit der Staat nicht zum „Tankstellenbetreiber“ wird. Zudem gibt es „im kleinen“ einige Hemmnisse für die Verbreitung der Elektromobilität, z.B. was das Laden bei einer Mietwohnung angeht.



Die Bundesregierung muss Förderung und Ordnungsrahmen endlich konsequent auf die Elektromobilität ausrichten. Zunächst brauchen wir eine Beschaffungsoffensive für öffentliche Fuhrparks und eine stärkere Förderung für die Umstellung weiterer Flotten, beispielsweise beim Carsharing. Mit anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Grenzwerten und einem Ende der Dieselpflicht müssen wir auch den ordnungsrechtlichen Rahmen im Sinne der Elektromobilität modernisieren.

Und letztlich müssen wir über den Privat-Pkw hinausdenken und elektrische Antriebe auch bei Elektrobussen, Nutzfahrzeugen und Fahrrädern unterstützen. Ohnehin wird die Mobilität der Zukunft stärker vom Wechsel der Verkehrsträger geprägt sein, sodass die Förderung der Elektromobilität nur ein Baustein der Verkehrswende sein wird.



Attraktivität. Das Auto muss attraktiv sein für die Bürger. Es muss einen erkennbaren Nutzen haben. Es muss möglich sein, ohne Angst vor einer leeren Batterie damit zu fahren. Dazu brauchen wir die passende Infrastruktur. Wenn Sie einen Vorteil in einem Produkt sehen, dann kaufen Sie es möglicherweise. Wenn nicht, dann werden Sie am Wettbewerb festhalten. So einfach ist Marktwirtschaft.

## Weitere Informationen

- [Bundestagswahl 2017. Was sagen die Parteien zum Thema Elektroauto?](#)
- [Die CDU/CSU und das Thema Elektroauto \(Interview\)](#)
- [DIE LINKE zum Thema Elektroauto \(Interview\)](#)
- [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und das Elektroauto \(Interview\)](#)
- [Die FDP zum Thema Elektroauto \(Interview\)](#)
- [Die SPD zum Thema Elektroauto \(Interview\)](#)
- [Der VDA zum Thema "Digitalisierung und Elektromobilität" \(Interview\)](#)
- [ZF Friedrichshafen und die Elektromobilität im Jahr 2025 \(Interview\)](#)
- [Aufruf zur Blogparade Elektromobilität 2017](#)
- [Aufruf zur Blogparade Elektromobilität 2016](#)
- [Das Vertrauen verloren und die Risiken nicht unter Kontrolle](#)
- [Die automobiler Kernschmelze beim Diesel legt an Tempo zu](#)
- [TESLA ist \(k\)ein ganz normaler Hersteller von Automobilen](#)
- [TESLA ist wie Apple – und doch so anders](#)
- [Für die Automobilindustrie sind Disruptionen durch TESLA vorprogrammiert](#)

## Kontakt

Andreas Schulz

<https://ingenieurversteher.de>

[online@ingenieurversteher.de](mailto:online@ingenieurversteher.de)

+49 178 2016747

