

**Rede ADAC-Präsident Peter Meyer**

**Anlass: Expertengespräch Elektromobilität im Verkehrsausschuss des  
Bundestags**

**Datum / Ort: 21. April 2010, Berlin**

**Thema: Fachvortrag Elektroauto**

Meine Damen und Herren,

wenn wir heute über die Zukunft des Individualverkehrs reden, dann sind wir nicht auf Vermutungen angewiesen. Wir wissen, dass der Verbrennungsmotor nach wie vor eine Zukunft hat, gerade weil er durch elektrische Antriebe ergänzt werden wird. Neben dem Verbrennungsmotor wird das erwartete Zeitalter der Elektromobilität viele Facetten zeigen, die wir unterstützen sollten.

Der ADAC hat das Jahr 2010 unter das Motto gestellt: „Heute die Zukunft gestalten.“ Darunter verstehen wir nicht nur die Entwicklung eigener Ideen und Projekte. Wir sind auch ein mitunter kritischer Partner der Industrie bei der Bewertung von neuen Konzepten. Und nicht zuletzt stehen wir in der Pflicht, als kompetenter Berater unserer nunmehr fast 17 Millionen Mitglieder.

Um die Verbreitung der Elektrofahrzeuge zu beschleunigen, installieren wir seit Herbst 2009 in Kooperation mit dem RWE in vielen unserer Geschäftsstellen Elektro-Ladestationen. Zurzeit sind es 34 mit jeweils zwei Ladepunkten, geplant haben wir bis zum Jahresende 50 Stationen. Bis Ende 2011 können Mitglieder und Nichtmitglieder dort kostenlos ihr Elektrofahrzeug mit Strom versorgen.

Wir haben unsere Mitglieder konkret nach deren Bedürfnissen befragt und annähernd 5 000 haben geantwortet. Gut: Die Bereitschaft auf Strom umzustellen, ist vorhanden. Aber: Notlösungen, Komforteinbußen und höhere Kosten werden die Käufer nicht hinnehmen. Wir benötigen daher Lösungen, um zum Beispiel die Speichertechnik weiter zu optimieren.

Ferner sind falsche Erwartungshaltungen zu korrigieren! Die Hersteller müssen über die Anwendungsmöglichkeiten aufklären. Das Elektrofahrzeug wird ein Fahrzeug für städtische Flottenbetreiber, Pendler und Kurzstrecken sein. Elektromobilität bedeutet auch eine Verlagerung zu einem „City-Mobil“, das als neues Lifestyle- und Nischenfahrzeug für Ballungsräume und Städte vorgesehen sein kann. Zu erweiterten Mobilitätskonzepten, etwa der Kombination der „City-Mobile“ durch Bahn und Mietwagen, sind die Reaktionen eher uneinheitlich. Hier sind weitere Bedarfsanalysen erforderlich. Sicherlich würde die Einführung eines Wechselkennzeichens ein deutliches Signal sein und unterstützend wirken.

Meine Damen und Herren,

wichtig für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist jetzt vor allem eine Forschungsförderung. Dabei meine ich Grundlagenforschung und anwendungsnahe Forschung. Hierzu gehören Pilotanwendungen und Feldversuche, sowie die Normierung und Standardisierung. Wir müssen Wirtschaftsbereiche vernetzen, sowie sinnvolle Rahmenbedingungen für die Energiewirtschaft schaffen. Wir benötigen ein ausreichendes Angebot regenerativ erzeugter Energien und ein den neuen Bedingungen angepasstes Versorgungsnetz (also z.B. Ladestationen und Abrechnungssysteme).

Bedenken Sie dabei aber bitte schon heute: Der eng gesteckte Rahmen eines Marktanzreizprogramms muss dessen Ausnahmecharakter deutlich machen. Denn bei einer Ausweitung müssten auch solche Fahrzeuge gefördert werden, die von fossilen Energieträgern unabhängig sind. Ich denke da etwa an Biogas.

Damit komme ich auch schon zur Achillesferse: Elektromobilität verlagert die Emissionen vom Auto ins Kraftwerk. Elektrofahrzeuge sind beim heutigen Kraftwerksmix jedoch nicht grundsätzlich effizienter und verringern den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Entscheidend bleiben die Verbrauchswerte, alle Verluste im Fahrzeug und die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stromherstellung.

Elektromobilität bietet aber zwei klare Vorteile: zum Einen die lokale Emissionsfreiheit. Dennoch sind Zufahrtsbeschränkungen für andere Antriebe in Ballungsräumen nicht gerechtfertigt. Denn bis zur Serienreife von Elektrofahrzeugen werden Euro-6-Fahrzeuge die verbleibenden luftthygienischen Probleme gelöst haben. Zum anderen besteht bei Nutzung erneuerbarer Energie die Chance für sehr niedrige CO<sub>2</sub>-Emissionen und weniger Abhängigkeit von Öl und Gas.

Zwei Forderungen hat der ADAC:

1. Zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist der Einsatz zusätzlicher regenerativer Stromerzeugung erforderlich.
2. Eine Förderung von Elektroautos muss die gesamte Umweltbilanz inklusive CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigen.

Meine Damen und Herren,

auch in puncto Sicherheit darf es keine Kompromisse geben. Unter dem Namen Euro NCAP haben sich in Europa einheitliche Verbraucherschutz-Crashtestverfahren durchgesetzt. Auch grüne Fahrzeugtechnologie muss diesen Anforderungen standhalten. Fröhlich aussehende Leichtmobile mit Kunststoffhaut, aber ohne ABS, Airbag und ESP sind nach heutigem Wissenstand ein Risiko. Wir müssen beweisen, dass Elektromobilität nicht zum zunehmenden individuellen Risiko wird. Etwas salopp gesagt: „Bastellösungen sind tabu.“

Meine Damen und Herren,

ich fasse zusammen. Aus der Sicht der Verbraucher werden sechs Faktoren über den Erfolg des Elektroautos entscheiden:

- Sicherheit
- Verfügbarkeit, auch von Ladestationen
- Wirtschaftlichkeit
- Umweltverträglichkeit
- Akzeptanz und
- Förderung

Der ADAC ist davon überzeugt, dass das Elektroauto als Batterie-, Hybrid- oder Brennstoffzellenfahrzeug eine vielversprechende Perspektive zur Erhaltung der Mobilität darstellt. Denken Sie zum Beispiel an Plug-In-Hybridfahrzeuge, die kurze Strecken in der Stadt mit Elektroantrieb bewältigen (Reichweiten von 70 bis 100 km), für längere Strecken steht dann ein Verbrennungsmotor zur Verfügung. Wir bieten bei der Entwicklung aller alternativer Antriebe unser Fachwissen und unsere engagierte Mitarbeit an, aber auch die stets aktuelle Verbrauchermeinung.

Ich danke Ihnen.