

# AUTO-SPEZIAL



## Neue Impulse für die E-Mobilität nötig

KLAUS VOGT

**Niedrige Verkaufszahlen, nur wenig staatliche Förderung, dafür mehr Ladestationen: Reicht das, um bis 2020 eine Million E-Autos auf die Straßen zu bringen?**

Wenn es nach der Bundesregierung geht, soll sich in den nächsten Jahren auf Deutschlands Straßen einiges ändern: Die Bundesrepublik soll Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität werden, die Zahl der strombetriebenen Fahrzeuge auf deutschen Straßen soll bis 2020 auf eine Million Elektroautos steigen. Doch Experten warnen, dass diese Ziele ohne politischen Kraftakt kaum noch zu schaffen seien. »Das Eine-Million-Ziel erreicht Deutschland nur, wenn zusätzliche Markt-anreize für die Elektromobilität geschaffen werden«, meint Henning Kagermann, Vorsitzender der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE). Ohne diese Anreize steige die Zahl der heute ungefähr 24000 Elektroautos in Deutschland auf höchstens 500000 in den kommenden fünf Jahren. Denn die bisher auf dem Markt befindlichen E-Autos wie

die Mercedes Benz B-Klasse, der BMW i3 oder der VW eGolf verkaufen sich derzeit nicht gut. Die Automobilhersteller halten sich daher 2015 mit neuen E-Modellen zurück, setzen lieber auf neue Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid-Technologie. Eine Studie der Investmentbank Morgan Stanley geht davon aus, dass auch Tesla, der Primus auf dem Markt für E-Autos, seine Verkaufsziele nicht erreichen wird. Vom für den Massenmarkt konzipierten »Model 3« sollen bis 2020 statt der geplanten 500000 Fahrzeuge nur knapp 300000 einen Käufer finden.

In Deutschland gilt bislang: Wer bis Ende 2015 ein Elektroauto kauft, ist zehn Jahre lang von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Einen weiteren, mit der »Abwrackprämie« vergleichbaren Kaufanreiz plant die Bundesregierung nicht, allerdings hat Bundeskanzlerin Merkel in Aussicht gestellt, mit den Bundesländern noch einmal über die geforderten Abschreibungsmöglichkeiten bei gewerblich genutzten Fahrzeugen zu reden. Das empfiehlt auch die NPE, denn Flotten und Dienstwagen machten 60 Prozent des Neuwagenmarktes aus und könnten

*Ehrgeizige Ziele sind nur noch durch zusätzliche Kaufanreize erreichbar.*

als Türöffner für Elektromobilität dienen. Um den Absatz von Elektroautos anzukurbeln, schlägt die Plattform eine Sonderabschreibung für gewerbliche Nutzer vor. VW könnte das freuen: Gerade hat der Konzern angekündigt, sein E-Modell »e up« als Kleinstlieferwagen unter dem Namen »e load up« auf den Markt zu bringen. VW zufolge habe eine Umfrage unter potenziellen Käufern ergeben, dass das Kaufinteresse groß genug für eine Markteinführung sei – trotz des stolzen Preises von 27435 Euro.

Bislang fehlt es an einer überzeugenden Akku-Technologie: Batterien sind noch zu groß, zu schwer oder zu feuergefährlich, wenn sie eine nennenswerte Reichweite bieten sollen. Auch die Kosten der Batterieproduktion rechnen sich noch nicht. Ende letzten Jahres gab Daimler daher bekannt, dass bei der Daimler-Tochter Li-Tec in Kamenz die Produktion von Batteriezellen im Dezember 2015 eingestellt werden soll. Das Produkt sei zwar wettbewerbsfähig, werde aber nicht in ausreichend großer Stückzahl nachgefragt.

Forscher machen der Industrie wenig Hoffnung auf eine schnelle Verbesserung der Akku-

Technologie, die dem Markt für Elektroautos einen Schub geben könnte. Dirk Uwe Sauer, Professor für Energiewandlung und Speichersystemtechnik an der RWTH Aachen, rechnet erst in

### Suche nach richtiger Akku-Technologie

den nächsten zehn Jahren damit, dass die Energiedichte einer Zelle verdoppelt werden kann. Viele Anbieter vertrauen daher vorerst weiter auf eine Kombination aus Benzin- und Elektromotor oder nutzen zusätzliche Möglichkeiten der Energierückgewinnung: So wird beispielsweise beim Ford Focus Electric der Motor zur Bremsenergie genutzt, die in den Akkus mitaufgeladen.

Die Bundesregierung setzt beim Punkt Energieversorgung momentan auf einen Ausbau der Infrastruktur. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt will bis 2017 an allen deutschen Autobahnaststellen 400 neue Schnellladestationen für Elektroautos einrichten lassen. »Bis dahin sollen alle Ladesäulen und Parkplätze stehen«, heißt es aus dem Ministerium. Bisher gibt es in Deutschland erst rund 100 solcher Schnellladepunkte. ●

## APP-Store auf Rädern

KLAUS VOGT

**Die Revolution der Kommunikations- und Infotainment-systeme im »vernetzten Automobil« durch das Internet hat gerade erst begonnen.**

Zwei Formen von Mobilität verschmelzen immer mehr miteinander: das mobile Internet und das Auto. Das Ergebnis ist das »vernetzte Automobil«. Auf der gerade zu Ende gegangenen Elektronikmesse CES in Las Vegas konnte man sehen, was dies für die Zukunft bedeutet. Hier stellte Audi erstmal das Cockpit des

### IT-Unternehmer werden Zulieferer

neuen TT vor. Statt des traditionellen Armaturenbretts liegt nun ein Monitor hinter dem Lenkrad, auf dem alle über diverse Apps bezogene Informationen für den Fahrer gebündelt werden. Ralf Lenninger, Verantwortlicher für Systementwicklung, Innovation



Das traditionelle Armaturenbrett wird abgelöst durch digitale Displays, auf denen alle App-Anwendungen gebündelt dargestellt werden.

und Strategie der Abteilung Interieur bei Continental ist überzeugt: »Das vernetzte Auto ist nur mit vernetzten Industrien zu machen.« Kein Wunder also, dass die strategischen Partner der Automobilindustrie andere sind als noch vor wenigen Jahren. Nicht nur Continental, Bosch oder andere klassische Zulieferer sind nun wichtig, sondern auch IT-Unternehmen wie IBM, Cisco, Nokia oder Google.

Denn nur mit den Produkten und Services der IT-Industrie

werden Autos künftig in der Lage sein, mit Ampeln zu kommunizieren, vor Krankenwagen zu warnen oder sich mit anderen Verkehrsteilnehmern auszutauschen. Apps – und nicht wie bisher der Verkehrsfunk im Radio – werden die Verkehrsteilnehmer vor Staus und Unfällen warnen, zudem werden sie dem Fahrer beispielsweise Informationen über freie Parkplätze, das aktuelle Ladegewicht oder die Innentemperatur des Fahrzeugs liefern. ●

### IMPRESSUM

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: ZEIT Verlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG, Pressehaus Speersort 1, 20095 Hamburg. Geschäftsführung: Dr. Rainer Esser. Art-Direktion: Kay Lübke, Dietke Steck. Realisierung: TEMPUS CORPORATE GmbH – Ein Unternehmen des ZEIT Verlags. Projektmanagement: Miriam Richter; Grafik: Ines Tenme Konzepte-Design; Redaktion: Klaus Vogt, Roman Heftik (Textchef); Lektorat: Egbert Scheuermann; Fotos: Fotolia, iStockphoto. Anzeigenleitung: DIE ZEIT, Matthias Weidling (Gesamtanzeigenleitung), Nathalie Senders. Produktmanagement: Kristin Walter Verkaufsführung: Maren Henke, Tel.: 040/3280152, maren.henke@zeit.de. Anzeigen: Preisliste Nr. 60 vom 1.1.2015

## Ford S-MAX Krüll Edition für €27.395,- statt €39.465,- UPE



Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

### FORD S-MAX 80 JAHRE KRÜLL EDITION

Navi mit Touchscreen, Sitzheizung, 3. Sitzreihe, 2-Zonen-Klimaautomatik, Audiosystem mit Sound & Connect, 17" Leichtmetallräder, Geschwindigkeitsregelanlage, Park-Pilot-System vorn und hinten, beheizbare Frontscheibe, Regensensor und vieles mehr...

€27.395,- (UPE € 39.465,-)

€12.070,- Preisvorteil!

**NUR GÜLTIG  
SOLANGE  
DER VORRAT  
REICHT!**

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 692/2008 in der jeweils geltenden Fassung): 6,5 (innerorts), 4,7 (außerorts), 5,3 (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 139 g/km (kombiniert).

**KRÜLL**

Krüll Motor Company GmbH & Co. KG  
Altona  
Ruhstraße 63  
Tel: 85306-263

Bergedorf  
Curslackner Neuer Deich 2-14  
Tel: 725701-0

Alstertal/Sasel  
Meiendorfer Mühlenweg 29  
Tel: 601719-0

Lüneburg  
Hamburger Strasse 37  
Tel: 04131/2019-0

kruell.com



Inkl. Frachtkosten. Gültig solange der Vorrat reicht.