

Zehn Jahre Elektromobilität

Wenn ein sauerländischer Unternehmer aus Kirchhundem einen Show-Room in Berlin eröffnet, und das in ein Symposium mit dem Titel „10 Jahre Elektromobilität – Gegenwart wird Zukunft“ kleidet, dann kann dieses Event nur auf dem EUREF-Campus in Schöneberg stattfinden. Und – versteht sich – nur in Anwesenheit der Bundeskanzlerin, die häufiger auf dem Campus zu Gast war, als so mancher Grüner Realitätsverweigerer aus dem Rathaus Schöneberg.



Walter Mennekes ist der „King of Plug.“ Ein großer Entertainer ist zudem an ihm verloren gegangen. Wie er den Gästen der Veranstaltung die Erfolgsgeschichte seiner Stecker erzählte, war wirklich große Klasse. „Mit dem 2014 entwickelten Standard Elektroladestecker Typ2 setzte Mennekes Maßstäbe für die Branche. Dass es mit Blick auf die Million E-Autos auf

deutschen Straßen langsamer vorwärts geht, als es sich die Bundesregierung gewünscht hatte, findet Merkel ‚nicht so ein Drama. 2020 werden wir es nicht schaffen, aber 2022.‘“, schreibt die Westfalenpost.

„Aus Sicht von Mennekes ist das bisherige Tempo möglicherweise gar kein Nachteil, schließlich sind die Kapazitäten eines Mittelständlers gegenüber Großkonzernen begrenzt. Der Weltmarktführer für CEE-Stecker hat seine Produkte rund um E-Mobilität konsequent ausgeweitet, verbucht inzwischen rund 30 Prozent seines Umsatzes mit diesem Thema und bietet vom Ladestecker, über Wandladeboxen (Wallboxen) und Ladesäulen bis hin zu Softwareangeboten zur professionellen Verwaltung von Ladeinfrastruktur eine ganze Palette rund um E-Mobility.“, schreibt das

Blatt weiter. In Berlin auf dem EUREF-Campus zeigt das Unternehmen im Showroom ab sofort die Mennekes-City – ein detailgetreues Modell einer Großstadt in 3D. „Auf diese Weise sollen intelligente Lösungen für die E-Mobility anschaulich erlebbar werden: Vom Restaurant über den Flottenladeplatz eines Unternehmens, bis hin zum einzelnen Wohnhaus – das Modell zeigt sämtliche Themenfelder, in denen der Spezialist aus Kirchhundem in der Elektromobilität bereits Maßstäbe gesetzt hat. Das 3D-Modell ist 360 Grad interaktiv steuerbar, so dass jeder Besucher das Leistungsspektrum von Mennekes erleben kann.“

Wie lange es dauern wird, bis Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr dominant sind, kann niemand voraussagen. Es nützt der beste Stecker nichts, wenn es zu wenige Ladesäulen gibt und die Aufladezeit die eines Nachtankens eines Benziners bei weitem übersteigt. Hybridelektrofahrzeuge, die also mindestens von einem Elektromotor und einem weiteren Energiewandler angetrieben werden, sind mehr als nur eine Übergangslösung. Und wie sich das alles auf die Energiewende auswirkt, ist ebenso ungewiss. „Klimaschutzziele werden verfehlt, der Ausbau der Stromnetze stockt - die Energiewende kommt nicht voran. Der Bundesrechnungshof sieht die Fehler beim federführenden Wirtschaftsministerium.“, meldet tagesschau 24 heute.

„Das Management der Energiewende werde schlecht koordiniert. Notwendig aber sei ein effektiver Steuerungsapparat. Das Bundeswirtschaftsministerium habe seit nahezu fünf Jahren die Federführung inne. So seien allein im Ministerium 34 Referate in vier Abteilungen damit befasst, die Energiewende umzusetzen - dazu fünf weitere Bundesministerien und alle Länder. ‚Eine gesamtverantwortliche Organisationsform gibt es bis heute nicht.‘ Dies alles führe dazu, dass Ziele verfehlt würden, so die Kritik. Dies belaste die öffentlichen und privaten Haushalte sowie die Wirtschaft - die seit langem über steigende Strompreise klagt.“ Das Bundeswirtschaftsministerium weist die Vorwürfe reflexartig zurück.

Hören wir also der Bundeskanzlerin zu, was sie zur Elektromobilität zu sagen hat:

„Unser Gastgeber ist das Traditionsunternehmen Mennekes. Sie eröffnen auf diesem Innovationscampus Ihre Hauptstadtrepräsentanz und das Schulungszentrum. Das Sauerland in allen Ehren, aber ein bisschen Sichtbarkeit in Berlin kann auch nicht schaden. Die Heimat und die Basis sind wichtig, aber sich ab und zu einmal in einer Großstadt zu zeigen, hilft auch. Insofern begrüßen wir Sie natürlich sehr. Ihre Ladestationen und Ihre Stecker sind legendär. Wir beide

haben dabei eine gewisse gemeinsame Geschichte, da mich Herr Mennekes schon früh auf seine Wunderwerke hingewiesen hat.



Das zentrale Thema ist natürlich, solche Dinge auch auf den Markt zu bringen. Dann kommen Standards ins Spiel. Wenn man bei der Standardsetzung nicht der Gewinner ist, dann kommt man mit der Verbreitung des Produkts nicht so richtig voran, auch wenn die Erfindung noch so schön sein mag. Deshalb gab es ein hartes europäisches Ringen, insbesondere mit unserem geliebten und mit uns eng verbundenen Partner Frankreich. Zum Schluss hat, das will ich sagen, die Qualität überzeugt. Aber damit Qualität wirklich überzeugen kann, muss man manchmal noch ein bisschen mehr dafür arbeiten. Die zuständigen Stellen der Europäischen Kommission haben das auch verstanden und die richtige Entscheidung getroffen.

Vor zehn Jahren hat die Elektromobilität noch einen sehr visionären Charakter gehabt. Heute wird sie schrittweise und mehr und mehr Realität. Deshalb ist das Motto dieses Symposiums natürlich wunderbar gewählt: Zukunft wird Gegenwart. Ich finde, das Ganze ist ein interessantes Beispiel dafür, dass man sich auch in einer freien Wirtschaft unter den Gegebenheiten der Sozialen Marktwirtschaft durchaus langfristige Ziele setzen muss. Einfach nur zu hoffen, dass das alles schon irgendwie etwas werden wird, das klappt heute nicht mehr.

Deshalb waren diese – so will ich es einmal sagen – lockere Liaison von Wirtschaft und Politik und das Zusammenbringen aller Akteure von zentraler Bedeutung. Man kann heute, wenn man auf zehn Jahre zurückblickt, sagen, dass die Gründung der Plattform Elektromobilität ein wichtiger und richtiger Schritt war. Ich weiß noch, als unsere erste Sitzung begann, waren keine Elektrochemielehrstühle mehr an deutschen Universitäten vorhanden. Deutschland, Anfang des 20. Jahrhunderts das Land der Elektrochemie – nun aber ersetzt durch Biogenetik oder sonstige

Lehrstühle, die auch wichtig sind. Aber es gibt eben kein Entweder-oder. Ich weiß noch, wie wir mit verschiedenen Akteuren der Automobilindustrie über Bosch bis zu Mittelständlern und der Energiewirtschaft versucht haben, die Dinge zu ordnen. Das ist ihnen auch sehr gut gelungen.



Die Veranstaltung fand im Audi-Max auf dem EUREF-Campus statt.

Nun haben wir als Deutsche – das macht sicherlich auch unseren Erfahrungshorizont und unseren Erfolg aus – immer die Tendenz, das, was noch nicht gelungen ist, sehr in den Vordergrund zu stellen. Das kann helfen. Im Europäischen Rat geht mir das auch oft so: Wenn alle schon alle Fragen gestellt haben, habe ich immer noch fünf, weil ich finde, dass an der einen Stelle noch eine Lücke ist, und weil ich an einer anderen Stelle nicht genau weiß, wie etwas geht usw. Aber wir dürfen uns durch eine kritische Betrachtung nicht den Mut und die Kraft nehmen lassen, nach vorne zu denken.

Wir haben uns, nachdem wir die Elektromobilitätsplattform gegründet hatten, für das Eine-Million-Ziel bis 2020 entschieden. Das war noch im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts. Wir werden es nun nicht bis 2020 schaffen, aber 2022. Da muss ich ehrlich sagen: Wenn ich mir anschau, wie die Zielerreichungen sonst so sind – zum Beispiel bei der Pünktlichkeit der Deutsche Bahn AG oder bei GPS-Voraussagen, wann ich mit meinem Auto wo ankomme, wenn ich eine längere Strecke fahre; ich will jetzt gar keinen an den Pranger stellen –, dann würde ich sagen: Um zwei Jahre auf elf oder zwölf Jahre – das ist nicht so ein Drama. Das heißt, wir sind auf dem richtigen Pfad. Und es ist einfach auch so – ich versuche das immer wieder klarzumachen –, dass die Markteinführung von bestimmten Produkten teilweise exponentiellen Kurven folgt. Das geht irgendwann natürlich wieder in eine Sättigungskurve über, das ist klar, aber die Exponentialität muss man verstanden haben, um zu wissen, dass fast nie Linearität der Punkt ist.

Insofern haben wir die Sache in der Frage ‚Wie muss ich die Ladeinfrastruktur voranbringen, wie muss ich

die Herstellung von Elektroautos voranbringen, wie muss ich die Förderkulisse strukturieren?' geschickt vorangebracht. Es ist einfach so, dass man bei der Förderkulisse sehr viele Hürden überwinden musste. Die Hämme, die ich erleiden musste und heute immer noch erleiden muss, weil immer noch nicht alle Fördermittel abgeflossen sind, ist schon dramatisch, aber ich habe mir damals gedacht: Wenn die Automobilindustrie das so will und wenn ich weiß, dass alle anderen Länder – Niederlande, Norwegen usw. – bestimmte Subventionierungen aufgegeben haben, was kann uns dann jetzt passieren? Entweder ist das Geld schnell weg – dann hat es gewirkt. Oder es tritt das ein, was viele Bundestagsabgeordnete gesagt haben: Es fließt nicht ab; es bleibt liegen – auch kein Schaden. Insofern war das Risiko eigentlich sehr überschaubar. Ludwig Erhard – wir sind ja gerade im 70. Jahr der Sozialen Marktwirtschaft – sagte: 50 Prozent sind Psychologie. Die, die es machen, müssen sagen: Gebt uns einen Anreiz. Wenn wir sagen: ‚Nein, das machen wir nicht, es wird sowieso nicht abfließen‘, dann können wir das Risiko genauso gut auch eingehen. Wir sind es eingegangen; und jetzt wird schon über eine Verlängerung gesprochen. Das ist richtig und wichtig, auch wenn man natürlich weitersehen muss; denn das darf nicht in eine Dauersubvention übergehen.

Jetzt sind wir aber in einer Phase, in der man trotzdem aufpassen muss. Wir haben nun auch den Plug-in-Hybriden zum Elektroauto erklärt. Das ist für die Zwischenphase, glaube ich, auch richtig. Ich sage einmal: Unter Gesichtspunkten der Energiebilanz ist der Plug-in-Hybrid wahrscheinlich nicht das Optimum dessen, was man tun kann, weil man ja beides zusammenpackt und weil selbst die Elektromobilität heute noch unter relativ schweren Batterien leidet. Deshalb müssen wir auch aufpassen, dass wir klug vorgehen. Wir haben bei der Solarenergie erlebt, wie wir plötzlich einen wahnsinnig starken Durchbruch erzielt haben, als wir ihren Ausbau sehr forciert haben. Das hat aber dazu geführt, dass die Preise so wahnsinnig schnell nach unten gegangen sind, so dass in Deutschland keiner mehr produzieren konnte und alle Solarpanelhersteller nach China gegangen sind. Da haben wir viel, viel Lehrgeld gezahlt.

Das heißt, es bedarf einer sorgsamten Einführung. Sicherlich wird durch die Massenproduktion auch die Batteriefertigung besser werden. Die Batterien werden auch leichter werden. Gleichzeitig müssen wir den Energieausbaupfad im Auge haben; denn Strom aus Kohlekraftwerken ist für das Laden der Batterien noch nicht der Durchbruch. Im Grunde müssen also drei Prozesse koordiniert werden: die Entwicklung von

Elektrofahrzeugen oder Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, der Umstieg auf erneuerbare Energien in großem Maße – die erneuerbaren Energien sind jetzt schon die tragende Säule unserer Energieversorgung, aber eben noch längst nicht alleine – plus der Aufbau der Infrastruktur.

Was den Aufbau der Infrastruktur betrifft, so freue ich mich, dass Sie das hier in diesem Schulungszentrum ganz massiv vorantreiben. Ich glaube aber, wir müssen noch eine kommunale Großaktion durchführen, damit sich auch wirklich alle kommunalen Verantwortungsträger dafür interessieren. Das ist nicht nur eine Frage, die sich den Großstädten stellt, sondern das ist auch eine Frage, die sich den mittelgroßen Städten stellt. Das ist eine Frage an die Arbeitgeber ebenso wie an die Parkhausbetreiber.

Es muss das Vertrauen der Menschen wachsen. Ich kenne viele, die sagen: Ich würde mir schon heute ein Elektroauto kaufen, wenn ich wüsste, dass ich nicht irgendwo stehenbleibe und dann nicht richtig weiterweiß. Es muss sich also Vertrauen entwickeln. Zum Beispiel die Autobahninfrastruktur. Auch hier in Berlin passiert vielleicht mehr, als man denkt. Als ich eben hierhergegangen bin, habe ich Start-up-Leute getroffen, die daran arbeiten, an Laternen Ladestationen hinzubekommen. Aber wenn man sich die Straßen in Berlin anschaut, dann muss man durchaus feststellen: Wenn da nachts alle laden wollen, dann ist erstens noch lange nicht die Möglichkeit dazu gegeben, und zweitens ist auch die Stromversorgung noch nicht darauf eingestellt. Wir müssen in den nächsten zehn Jahren also noch vieles voranbringen.

Ein Wort zu dem seit dem ersten Tag der Plattform Elektromobilität bestehenden Thema ‚Batteriezellfertigung – ja oder nein‘: Jemanden wie mich, die ich einmal Physik studiert habe, stimmt es unglaublich traurig, dass wir im Land der Gründerväter der Elektrochemie keine Batteriezellen fertigen können und auch ganz Europa das nicht kann. Als Politikerin stimmt es mich unruhig, weil ich nicht weiß, wie intelligent so eine Batteriezelle eines Tages wird. Ich habe darüber keine Sachkenntnis, aber ich bin mir nicht sicher, ob es gut ist, wenn wir nicht wissen, was in dieser Zelle stattfindet. Deshalb werde ich jedenfalls da, wo ich kann, anregen, dass wir daraus eine strategische europäische Entwicklung machen – so, wie wir jetzt noch einmal die Chipentwicklung als strategisches Entwicklungsprojekt für Europa verfolgen. Deutschland wird bereit sein, sich daran zu beteiligen. Dafür brauchen wir noch andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union, aber wir sollten es versuchen. Ich höre: Selbst wenn wir dort einstiegen, bräuchten wir immer noch

einen Partner. Aber sich nur in chinesische oder asiatische Abhängigkeiten zu begeben – da bin ich unsicher, ob das so gut ist.



Angela Merkel und Walter Mennekes mit Teilnehmern der Veranstaltung, darunter auch EUREF-Chef Reinhard Müller (2.v.l.).

Nun kommen wir dahin, dass Elektromobilität nicht nur eine neue Antriebstechnologie ist, sondern letztlich sozusagen symbiotisch zur Geschichte des autonomen Fahrens dazugehört. Insoweit ist der jetzige Umstieg von der Plattform Elektromobilität auf die allgemeine Mobilitätsplattform eine notwendige weitere Verzahnung, weil sich eben die Rolle des Autos je nach Wohnort sehr viel stärker in ein Element einer allgemeinen Mobilität verwandeln wird. Fragen dazu lauten: Wo benutze ich das Auto? Wie viele Autos sind im persönlichen Besitz usw.? Das wird im ländlichen Raum anders sein als in Ballungsgebieten; aber so wird es kommen. Der alternative Antrieb wird eben sozusagen auch die Voraussetzung für ein vernünftiges autonomes Fahren sein. Es ist nicht notwendig, aber es wird in vielen, vielen Fällen so gemacht werden. Wenn wir uns die urbanen Zentren dieser Erde ansehen, dann wissen wir, dass die schon allein aus Emissionsgründen unbedingt auf alternative Antriebe umstellen müssen.

Das Auto wird in Zukunft ein rollendes digitales Wesen sein, bei dem man nicht mehr ganz genau unterscheiden kann, ob das nun ein großer Computer mit einer Batterie ist, das einen vorwärtsbewegt, oder ein gut ausgestattetes Wohnzimmer. Jedenfalls wird sich die klassische Rolle des Autos verschieben. Wir haben schon jetzt die Definition des Autos geändert. Wir haben die Straßenverkehrsordnung geändert. Der nächste Wettbewerb ist ja schon losgegangen: So, wie wir uns langsam dazu hochgerobbt haben, Leitanbieter zu werden, und so, wie wir vielleicht langsam zu den Leitmärkten aufschließen, so ist jetzt auch der Wettlauf um das autonome Fahren entbrannt. Die deutsche Herangehensweise ist eine evolutionäre – Stufe 1 bis 5, ganz langsam. Andere gehen sehr viel rabiater heran und sagen: Das Ding muss gleich ohne alles fahren können. Und dann wird daraus ein

Learning by Doing. Ich vermute, dass das Hineinwachsen in die Autonomie den Ansprüchen des deutschen Kunden entspricht, aber wir müssen aufpassen, dass wir das nicht zu langsam angehen.

Im Übrigen kommt zu der einen noch eine zweite Abhängigkeit. Wir können also die Batteriezelle heute noch nicht in Europa fertigen; und wir haben eigentlich kaum jemand, der die gesamte digitale Infrastruktur bieten kann. Damit sind zwei wesentliche Wertschöpfungsmerkmale des zukünftigen Autos schon nicht mehr in alleiniger deutscher Hand. Das heißt, eine geschlossene Wertschöpfungskette ist im Augenblick nicht vorhanden.

Ich bin sehr froh, dass sich die Automobilfirmen wenigstens im Zusammenhang mit den HERE-Karten, die eine essenzielle Bedeutung gewinnen werden, zusammengeschlossen haben. Ich muss sagen – ich wäre sehr dafür, obwohl ich das eigentlich nicht darf: Auch die kartellrechtlichen Vorschriften müssen sich weiterentwickeln. Bestimmte Dinge der Entwicklung sind ohne Absprachen unter den Herstellern überhaupt nicht möglich; und das kann nicht permanent in einer Grauzone stattfinden. Deshalb müssen wir auch daran weiterarbeiten. Ich habe auch immer wieder den Chef der Kartellbehörde eingeladen. Auch das europäische Kartellrecht bzw. Wettbewerbsrecht hat sicherlich noch einige Lernkurven vor sich. Allein die Unabhängigkeit von der Politik rechtfertigt nicht, sich nicht auch mit dem Gang der technischen Entwicklungen zu beschäftigen.

Alles in allem, Herr Mennekes: Ein Stecker kann viel auslösen. Jedenfalls hat Ihr Stecker sehr dazu beigetragen, dass wir wenigstens auf diesem Gebiet eine Normung haben. „Seien Sie sicher“, sagt Herr Mennekes. – Wenn Sie ordnende Hände der Standardisierung brauchen, dann dürfen Sie sich wieder vertrauensvoll an mich wenden.

Ich glaube, dass wir recht gut vorangekommen sind. Ich bedanke mich bei allen, die dafür ein Herz haben. Man muss auch ein bisschen Leidenschaft leben und an weitere Fortschritte glauben. Deshalb: Machen Sie weiter. Das, woran Sie arbeiten, ist ein ganz wichtiges Stück eines zukünftigen Deutschlands und seiner Wertschöpfungsmöglichkeiten. Deshalb alles Gute und herzlichen Dank an alle, die sich dafür engagieren.“ Quelle: Bundeskanzleramt

Zusammenstellung und Fotos: Ed Koch