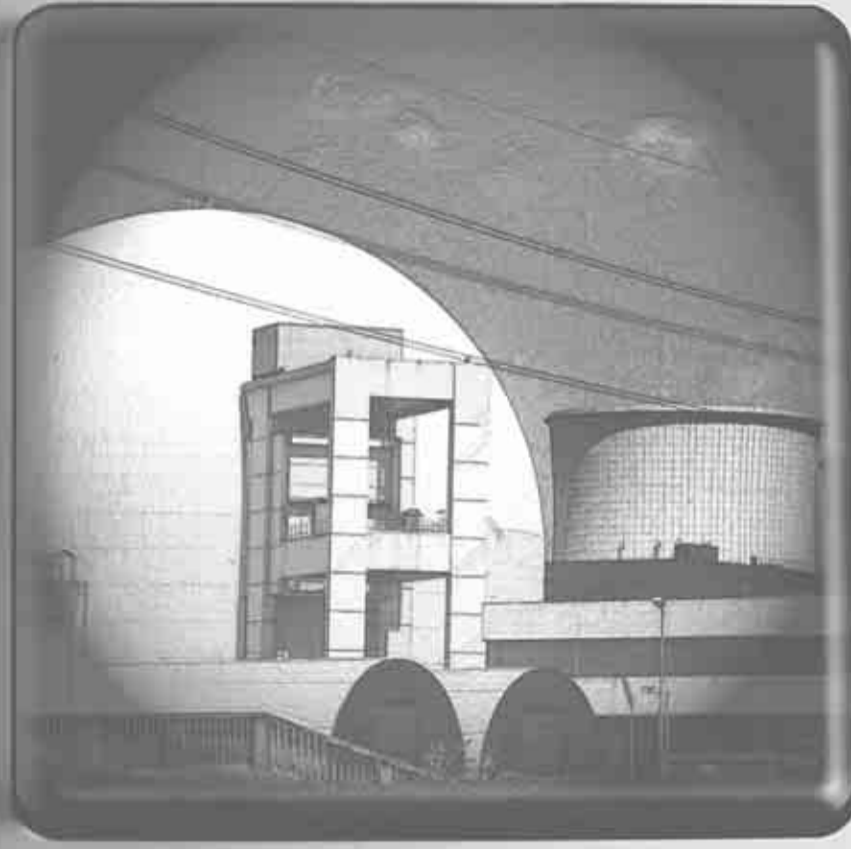




TEIL 3



TEIL 4

# statt Benzin

Das sollte man nicht allzu häufig machen. Vielmehr sollten Firmen, Parkhäuser und Wohnungsbaugesellschaften die Treiber der Elektromobilität werden. Es muss möglich sein, das Auto während der Arbeitszeit im Firmenparkhaus oder über Nacht zu Hause aufzuladen.

**Meyer:** Da stimme ich Ihnen völlig zu. Firmen sollten ihren Mitarbeitern Lademöglichkeiten anbieten. Auch die Kommunen könnten etwas tun, indem sie an attraktiven Stellen, an denen man ansonsten nicht parken darf, Ladestationen für Elektrofahrzeuge aufstellen. Wer dort auflädt, darf auch parken.

**Lenz:** Für die Sondernutzung eines Parkraums zum Aufladen von Autos gibt es allerdings bislang noch gar keine Rechtsgrundlage. Die müsste erst noch geschaffen werden.

**Meyer:** Als ich aufwuchs, gab es noch keine Spielstraßen. Heute kennt jeder dieses Verkehrsschild. Da wird also öffentlicher Raum zur Spielstraße umgewidmet. Wenn man das rechtlich geschafft hat, dann wird sich auch das Problem bei den Ladestationen lösen lassen.

**Lenz:** Ja, klar.

*Zumindest im Moment sind Elektroautos in der Anschaffung noch vergleichsweise teuer. Welche zusätzlichen Anreize könnte der Staat geben?*

**Meyer:** Da habe ich einen ganz praktischen und kostenneutralen Vorschlag: das Wechselkennzeichen. Wenn eine Familie über ein großes Fahrzeug und zusätzlich über ein Elektroauto verfügt, dann sollte nur die Kraftfahrzeugsteuer für das große Auto bezahlt werden. Mit dem auswechselbaren Kennzeichen könnte man sich entscheiden, welches der beiden Autos man gerade nutzen möchte – je nach Strecke. Es würden also nie beide Autos gleichzeitig fahren, und das Elektroauto wäre damit steuerfrei. Diese Regelung wäre nach 2015 interessant. Bis dahin sind Elektroautos ja ohnehin von der Kfz-Steuer befreit.

*Wie wird die Mobilität hierzulande in 20 Jahren aussehen?*

**Meyer:** Für mich war früher der Wunsch, ein eigenes Auto zu besitzen, das Höchste. Das beginnt sich zu relativieren – bei mir und vielen anderen. Menschen werden zunehmend in Gruppen, zum Beispiel innerhalb einer Familie, über einen gemeinsamen Fuhrpark verfügen, der vom Fahrrad über den Roller, das kleine Elektroauto bis hin zum Kombi reichen kann. Nicht der Einzelne wird über ein zugewiesenes Fahrzeug verfügen, sondern je nach Bedarf wird man das Fahrzeug nutzen, das für den jeweiligen

Zweck am besten geeignet ist. Das wird die Zukunft sein.

**Lenz:** Es gibt gerade bei den Jüngeren deutliche Anzeichen dafür, dass sich etwas verändert. Heute ist es nicht mehr selbstverständlich, dass man mit 18 einen Führerschein und ein Auto haben muss. Gerade in Städten kann man beobachten, dass Menschen heute das Auto, morgen das Fahrrad und übermorgen den Bus nutzen – so, wie es gerade am besten passt, ob ich was transportieren muss, ob ich in Eile bin, ob es weit ist, ob es einen Parkplatz am Ziel gibt. Man wählt unter verschiedenen Optionen, und das Auto ist nur eine davon. Früher gab es nur ein Entweder-oder: Auto oder öffentlicher Nahverkehr. Diese Zeiten gehen zu Ende. Es werden verschiedene Angebote parallel genutzt.

**Meyer:** Für große Städte stimmt das. Doch wir leben nicht nur in Ballungszentren. Die Hälfte der Deutschen lebt auf dem Lande. Dort gibt es keinen flächendeckenden öffentlichen Nahverkehr und keine gut ausgebauten Fahrradwege. Deshalb ist dort die Dichte an Fahrzeugen deutlich größer als in Städten. Während es in Berlin beispielsweise nur 319 Autos je 1000 Einwohner gibt, sind es in Niedersachsen 509. Auf ganz Deutschland bezogen werden 70 Prozent des Individualverkehrs vom Auto geleistet. Das darf man nicht vergessen.

*Wird es 2050 noch Autos mit Verbrennungsmotoren geben?*

**Meyer:** Ganz eindeutig ja. Doch diese werden sehr viel effizienter als heute sein. Das Potenzial beträgt wie schon gesagt 30 bis 40 Prozent. Und vielleicht schaffen die Ingenieure sogar noch mehr.

**Lenz:** Die meisten Autos werden aber einen Elektroantrieb haben und für weite Strecken zusätzlich einen Wasserstoff- oder Benzinantrieb.

**Meyer:** Ja, der Benzinantrieb wird dann dazu dienen, Strom für die Elektromotoren zu erzeugen.

*Könnte man nicht schon heute ein sehr effizientes Auto bauen, das die bescheidene Leistungsfähigkeit eines Elektroautos hätte, aber mit Benzin betrieben würde?*

**Meyer:** Klar könnte man so ein Auto bauen.

*Und warum wird das nicht gemacht?*

**Meyer:** Das ist zum einen eine Frage der Akzeptanz und zum anderen eine der Produktentwicklung. Diese kostet viele Millionen. Zunächst müssen die Neuentwicklungen der vergangenen Jahre verkauft werden, damit der Break-even überschritten und Geld verdient werden kann. Das ist völlig legitim. Erst danach können wir neue Dinge erwarten.

**Lenz:** Ich will das Problem der fehlenden Akzeptanz unterstreichen. Der Smart war doch eine Klasse Idee, doch dieses Auto ist zunächst gefloppt. Erst jetzt wird er allmählich akzeptiert. Nur wenn der Kunde sagt, das ist ein Auto, auf das ich gewartet habe, das mir Spaß macht und das ich gerne fahren möchte, dann kommt das auch.

**Meyer:** Stimmt. Und der Markt nimmt in der Regel auch das auf, was angeboten wird. Die Nachfrage nach Kleinwagen ist stärker geworden. Das sieht man am Mini, am Fiat 500 und am Smart. Aber es gibt auch einen anderen Trend, den der großen Fahrzeuge und Luxuskarosserien – insbesondere beim Export.

*Wie viel Energieeinsparpotenziale gibt es noch jenseits der Fahrzeugtechnik? Ich denke da etwa an Systeme zur Stauvermeidung und effizienteres Fahren.*

**Lenz:** Da sind bestimmt noch fünf bis zehn Prozent Einsparungen möglich. Eine ganz große Stellschraube ist das Fahrverhalten. Damit meine ich nicht nur sportliches oder defensives Fahren, sondern auch die Wahl der Route und die Nutzung eines an die eigenen Bedürfnisse angepassten Fahrzeugs. Des Weiteren kann durch eine Optimierung von Ampelschaltungen und das richtige Verhalten vor roten Ampeln viel erreicht werden. Es wäre für den Fahrer gut zu wissen, wann sich das Abschalten des Autos lohnt und wann nicht. Mit guter technischer Infrastruktur und der Akzeptanz durch die Fahrer wäre hier einiges möglich.

**Meyer:** Der ADAC bietet Fahrern ein Spritspartraining an. Das bringt in der Regel zehn bis 15 Prozent Einsparung. Das rechnet sich, insbesondere bei großen Fahrzeugen. Die Start-Stopp-Automatik vor Ampeln funktioniert ganz hervorragend. Durch Vermeiden von Staus könnten Milliarden eingespart werden. Der Stau nach einem Unfall wird sich natürlich nie vermeiden lassen, aber Staus durch Baustellen wären durch ein besseres Management vermeidbar. Unsere Ausschreibungen für den Straßenbau sind antiquiert. Wir brauchen dringend neue Regeln, damit Baustellen schneller abgewickelt werden.

*Erwarten Sie, Herr Meyer, dass die Bundesregierung bei ihrem energiepolitischen Konzept die Belange des Verkehrs ausreichend berücksichtigt?*

**Meyer:** Die Bundeskanzlerin hat einen Elektromobilitätsgipfel einberufen. Da reden Energieversorgungsunternehmen mit In-

dustrieunternehmen, doch es wird vermehrt, den Verbraucher in die Diskussion einzubinden. Letztlich ist es aber der Autofahrer, der sagt, wo es langgeht. Da reden also die falschen Leute über die falschen Themen zur falschen Zeit.

**Lenz:** Ich kann dem nur zustimmen. Die Entwicklung ist sehr industrie- und technikgetrieben und berücksichtigt kaum die Bedürfnisse der Menschen.

*Wie lassen sich diese Bedürfnisse besser berücksichtigen?*

**Lenz:** Durch Befragungen!  
**Meyer:** Genau. Und der ADAC macht ja solche Befragungen. Wir haben 17 Millionen Mitglieder und repräsentieren damit die Hälfte aller Haushalte mit einem Auto. Mit uns sollte man also darüber reden. Die Leute wollen insbesondere, dass Neuentwicklungen nicht zulasten der Sicherheit gehen, sie wollen wissen, was bei einem Unfall passiert. Sie wollen auch wissen, ob die Versicherungsprämie teurer wird, wo sie auftanken können und wie lange eine Batterie hält. Das sind die Fragen, mit denen sich die Menschen beschäftigen. Mit Diskussionen über Normen und neuen Richtlinien wird man jedenfalls die Akzeptanz für Elektrofahrzeuge nicht erhöhen.

**Moderation und Redaktion:**  
Norbert Lossau

Das Wissenschaftsjahr 2010 ist dem Thema Energie gewidmet:  
[www.zukunft-der-energie.de](http://www.zukunft-der-energie.de)

*Am Freitag, dem 24. September, geht es im vierten und letzten Teil der Serie zur Zukunft der Energie um die Nutzung der Atomkraft. Ist die Verlängerung der Laufzeiten sinnvoll? Fördert oder behindert die Nutzung der Kernenergie die Einführung erneuerbarer Energien? Darüber streiten Eicke Weber, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Solare Energiesysteme, und Fritz Vahrenholt, Vorsitzender der Geschäftsführung von RWE Innogy.*



## Barbara Lenz

Seit 2007 ist Barbara Lenz Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Ihre berufliche Karriere begann mit einer Ausbildung zur Redakteurin bei der „Waiblinger Kreiszeitung“. Von 1975 bis 1982 studierte sie Geografie und Germanistik an der Universität Stuttgart. Nach einem Referendariat wurde sie Lehrerin am privaten Gymnasium Merz in Stuttgart. 1994 promovierte Barbara Lenz an der Universität Stuttgart mit einer Arbeit über Wirtschaftsgeografie und Regional-

entwicklung und habilitierte sich dort 2001 mit einer Arbeit über Globalisierung und Wertschöpfungsketten. Von 1989 bis 2001 war sie zudem wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Stuttgart. 2002 wechselte sie dann zum DLR-Institut für Verkehrsforschung in Berlin. In den Jahren 2003 bis 2007 war Barbara Lenz Professorin für Verkehrsgeografie an der Berliner Humboldt-Universität. Seit 2007 ist sie an der Technischen Universität Berlin Professorin für das Fachgebiet „Verkehrsnachfrage und Verkehrswirkungen“.