



# Bitte warten Sie

Haben Sie noch ein klein bisschen Geduld..

Editorial von Christian Heep, Vize-Präsident im Bundesverband eMobilität und Chefredakteur der NEUEN MOBILITÄT

Hier werden Sie geholfen. Von wegen. Unsere serviceorientierte Gesellschaft mutiert immer mehr zu einer verkaufsorientierten. Die Wartezeit wird mit Produktangeboten überbrückt, die wohl kaum auf das Interesse eines Kunden treffen, der sich ja fast ausschließlich wegen eines akuten Problems an die jeweilige Hotline wendet. Ich frage mich ernsthaft, wie hoch wohl die Abschlussquote solcher eher kontraproduktiven Maßnahmen ist..?

Sehr hoch ist dagegen die Summe aller Warteminuten, die wir in Warteschleifen verbringen - ca. 45 Stunden pro Jahr oder 140 Tage im Leben. Dazu kommt noch die Vorbereitungszeit, um Unterlagen, Nummern, Pins, Zugangsdaten und ähnliche Bürokratiewunder zusammenzutragen; nur um dann nach nervigen 15 Minuten Entspannung festzustellen, dass der Anruf wohl nicht erwünscht war.

Sie können es ja mal mit Kündigungen, zum Beispiel bei Mobilfunkanbietern, versuchen. Hier scheint die Idee mit den drei Affen umgesetzt worden zu sein. Nichts hören, nichts sehen, nichts sagen.. Womöglich erledigen sich ja Kündigungsgrund oder Problem wie von Zauberhand von ganz alleine.

Der Elektroautowunsch eines Bekannten hat sich auf die gleiche Weise erledigt. Ihm wurde mitgeteilt, dass er 12 bis

18 Monate auf seinen i8 warten müsse. Bleibt zu hoffen, dass er bei einem anderen Anbieter fündig wird. Einsame Spitze bleibt allerdings der Trabant, der mit einer Wartezeit von bis zu 17 Jahren ausgeliefert wurde. Der i3 dauert immerhin nur 6 Monate.

Die Wartezeiten sind aus Sicht der Hersteller einerseits natürlich ein begrüßenswerter Indikator für mehr Bestellungen als erwartet, andererseits handelt es sich insgesamt aber auch nur um ein paar Tausend Fahrzeuge. Da ist also noch ordentlich Luft drin. Die flache Anlaufkurve sollte möglichst bald eine Performance zeigen, die in der Lage ist, sich in einem globalen Wettbewerb um Marktanteile dauerhaft zu beweisen und Wertschöpfungspotenziale langfristig zu sichern. Zudem wirkt sich die Produktion von Volumenmodellen natürlich auch auf die Herstellungskosten aus und die Fahrzeuge können in großen Serien deutlich günstiger angeboten werden.

Ob das tatsächlich seitens der deutschen Automobilindustrie gewünscht ist und ob die Politik den Prozess der Elektromobilität angemessen unterstützt, bleibt zu bezweifeln. Ich kann schon verstehen, dass tradierte Strukturen erst überwunden werden müssen und ein renditestarkes Erfolgsmodell nicht früher als wirklich notwendig aufgegeben wird.

Uns geht es dabei aber nicht einfach nur um einen Systemwechsel hin zu einer neuen, fortschrittlicheren Technologie, die wir nur haben wollen, weil wir es halt können. Nein, es geht um viel mehr. Da gibt es einerseits die Klima- und Umweltschutzaspekte, die rein gar nichts mit einem grünen Wunschdenken zu tun haben, sondern vielmehr mit dem Anspruch und der Notwendigkeit, sich mit gesundem Menschenverstand nachhaltig für eine saubere und leise Mobilität einzusetzen. Es geht um die Abhängigkeit von Öl und all den damit verbundenen Problemen. Und es geht um unseren Wohlstand. Eine Argumentationskette, die ganz viel mit Weitsicht, Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung zu tun hat und ganz wenig mit kurzfristigen industriepolitischen Zielen, vermeintlicher Arbeitsplatzsicherung und Quartalszahlen, die immer nur den nächsten Step fokussieren, aber nicht das große Ganze berücksichtigen.

Die meisten meiner Gesprächspartner insbesondere aus der Politik steigen bei nachfolgendem Szenario meist schon nach der ersten Runde aus. Rufen Sie sich nur einmal den Verlust der heimischen Photovoltaikindustrie an einen asiatischen Player ins Gedächtnis und stellen Sie sich vor, man würde dort, wohl auch bedingt durch gravierende Smogprobleme, auf emissionsarme Fahrzeugkonzepte setzen und ähnlich wie im Zweiradbereich mit bereits über 100 Millionen chinesischen eRollern die inländische Elektroautoproduktion ankurbeln. Sicherlich wären das nicht ansatzweise diese beschämenden Stückzahlen, die wir derzeit produzieren. Die Qualität der chinesischen eFahrzeuge hat sich im übrigen allein in den letzten fünf Jahren drastisch verbessert. Im Rahmen der letzten Automechanika in Shanghai konnte ich mich persönlich davon überzeugen und würde einigen Modellen bereits die Fähigkeit zusprechen wollen, auch auf dem europäischen Markt mitspielen zu können. Nicht zu vergessen Länder wie Japan und Korea, aber auch die USA, die ebenfalls angetreten sind, der Vorherrschaft deutscher Automobilgeschichte die Stirn zu bieten. Wollte man sich nun weitere Marktanteile auch im globalen Exportgeschäft sichern, wäre es sicherlich förderlich, eine Überproduktion aus den großen, kostengünstigen Serien

ebenso günstig nach Europa zu verkaufen. Dieses hier nun stark vereinfachte Szenario hätte zur Folge, dass wir uns zunehmend eine Elektromobilität leisten könnten, die einen Großteil unserer Bedürfnisse bedient, leise und sauber ist, aber eben keinerlei, bzw. eine vergleichsweise nur sehr geringe Wertschöpfung für uns als Automobilnation bedeutet. Ein zugegeben noch recht schwacher Indikator für solch eine mögliche Entwicklung ist die Tatsache, dass die hohe monetäre Förderung von eAutos, die zum Beispiel in China bei umgerechnet über 10.000 Euro liegt, auf inländische Marken beschränkt wurde. Einen stärkeren Indiz liefert der bereits erwähnte Zustand unserer Photovoltaikbranche.

**Wann begreift die Mehrheit unserer deutschen und auch europäischen Politik endlich, dass der Schutz tradierter Strukturen langfristig nicht zielführend ist..? Was ist zuviel verlangt, wenn wir fordern, sich konsequent für das sogar selbst gesteckte Ziel einer Energie- und Mobilitätswende einzusetzen..? Warum gelingt es nicht, den tatsächlich ja bereits sogar gestarteten Übergang deutlich zu beschleunigen und die Verhinderer einfach nicht mehr mitspielen zu lassen..?**

Es ist wichtig, dass wir uns gemeinsam lösungsorientiert in eine Richtung bewegen. In die Zukunft. Ein Club der Willigen hat sich bereits in unserem beständig wachsenden BEM-Netzwerk gefunden. Unterstützen Sie uns dabei, empfehlen Sie Ihren Partnern, Kunden und Ihrem Umfeld eine Mitgliedschaft im Bundesverband eMobilität und sorgen Sie so mit uns gemeinsam dafür, dass wir die Kraft und das notwendige Durchsetzungsvermögen erhalten, um die Neue Mobilität weiter tragfähig in der Gesellschaft zu verankern. Anders geht es nicht.

**Wir wollen nun nicht länger warten. Wir haben keine Geduld mehr. Wir wollen endlich deutlich emissionsärmere Fahrzeuge, intermodal und intelligent funktionierende Verkehrskonzepte, weniger Gestank und weniger Lärm.**

Christian Heep // christian.heep@bem-ev.de

Selbstverständlich ist auch das Elektrofahrzeug mit seiner Batterie noch nicht ressourcenfrei herstellbar oder zu 100% recycelbar. Hier gibt es natürlich weiterhin Forschungsbedarf und Verbesserungspotenziale; so wie auch das fossile Automobil etliche technologische Verbesserungen durchlaufen hat, um sich nun allmählich seiner Effizienzgrenze nur noch sehr langsam zu nähern. Der Wirkungsgrad heutiger Automobile lässt sich nicht mehr gravierend steigern, auf's Fahrrad werden wir alle nicht umsteigen und ein 500-Kilo-Fahrzeug ohne den ganzen Schnick Schnack lässt sich bei den meisten wohl kurzfristig leider noch schlechter durchsetzen. Bleibt das Elektrofahrzeug, das zudem beispielsweise als Teilnehmer im SmartGrid der Zukunft ein großer Vorteil bei der weiteren Integration Erneuerbarer Energien sein kann. So gilt es, verstärkt in sehr viel größeren Gesamtzusammenhängen zu denken und zu agieren.