

Folge 29

Höchst elektrisierend



Unsere neue Mobilität: Das E-Auto kommt. Aber wer baut es und woher kommen seine Teile? Noch aus Plettenberg?

Es wird Zeit für eine Bilanz zum Elektroauto

In 29 Folgen haben wir ergründet, wie realistisch die Elektromobilität wird, was sie für Plettenberg bewirkt

PLETTENBERG ■ Am Anfang stand das Wort der CDU-Kanzlerin, dass dem Elektroauto die Zukunft gehöre. Die SPD-nahe Friedrich-Ebert-Stiftung zog daraus den Schluss, die Automobilindustrie und deren Zulieferer stünden vor gewaltigen Umbrüchen. Das Interesse der Heimatzeitung war geweckt; das Reporterteam des ST war „höchst elektrisiert“ und machte sich an die Arbeit: Würden die Teile für das Elektroauto noch aus Plettenberg kommen und worauf müssten sich die Arbeitnehmer in der Vier-Täler-Stadt einstellen? Was wir nicht ahnten: Die Reportage führte uns weit durchs Land und ließ uns zu einer Bestandsaufnahme kommen, was elektrische Fahrzeuge können – und was nur Schönfärberei ist.

Heute erscheint die 29. Folge:

Das Portrait des Bundestagsabgeordneten, der in der Elektroautofrage die Stimme der CDU-Bundestagsfraktion, also seiner Partei ist. Glaubt er ans E-Auto? Das lesen Sie heute.

Wie wir von der Heimatzeitung Bilanz ziehen, das lesen Sie in der abschließenden Folge 30: Wir fassen dann die einzelnen erschienenen Folgen jeweils kurz zusammen und destillieren daraus eine These, die in eine Gesamtaussage zum E-Auto mündet: Flop oder Segen? ■ as

Die Reporter hinter dieser ST-Serie:

Arkadiusz Goniwiecha
Anne Christine Hundt
Stefan Aschauer-Hundt
Alle Folgen auch im Netz

„Policy making“ für das E-Auto



Andreas Jung ist der Strippenzieher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Dem Volljuristen Andreas Jung (36) aus Konstanz kommt in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion in Sachen Elektroauto eine Schlüsselfunktion zu. Er bündelt als Beauftragter seiner Fraktion für Elektroautomobilität die Themen aus den Fachausschüssen Wirtschaft, Bildung,

Umwelt und Verkehr, die sich auf die E-Mobilität erstrecken. Diese politische Verknüpfung nennt sein persönlicher Referent „Policy making“ – Strippenziehen zu gut deutsch. Was Jung nicht ist: Er ist kein Techniker. Er ist mehr: Jurist und political animal. ■ Foto: privat

Wir zwingen niemand, ein Elektroauto zu kaufen

Andreas Jung ist Elektromobilitäts-Beauftragter der CDU-CSU-Bundestagsfraktion – und vertritt „ambitioniertes Ziel“

Seine Internetseite hat die Adresse www.erfrischend-jung.de, doch als wir den Konstanzer Andreas Jung am späten Nachmittag im frühen Mai auf dem Aachener Hauptbahnhof treffen, wirkt er tatsächlich etwas abgekämpft. Seit dem Morgen ist der Strippenzieher der CDU-CSU-Bundestagsfraktion in Sachen Elektroauto unterwegs.

AACHEN/BERLIN ■ Gemein-

sam mit dem Aachener CDU-Bundestagsabgeordneten und Arzt Rudolf Henke hat man sich an diesem Tag um die Batterieforschung an der RWTH Aachen gekümmert, sich über den Fortgang am Street-Scooter-Kleinwagenprojekt informiert und sich bei den Stadtwerken Aachen über einen regionalen Ring von Ladesäulen in der Aachener Bucht kundig gemacht. Jetzt geht es zum Düsseldorfer Flughafen und die beiden Parlamentarier nutzen dazu eine seit über 100 Jahren bewährte Elektromobilität: Sie fahren mit dem elektrischen Doppelstockzug der Deutschen Bahn. Mit dabei ist der Reporter der Heimatzeitung, der das Zeitfenster von Andreas Jung ausnutzt.

Was tut ein Elektromobilitätsbeauftragter der CDU-CSU-Bundestagsfraktion? Fraktionsvorsitzender Volker Kauder habe diesen Posten gefördert, erklärt uns Jung. Denn die Elektromobilität berührt die Bundestagsausschüsse für Wirtschaft, Bildung, Umwelt und Verkehr – weswegen sich Kauder einen Koordinator gewünscht habe. Die Wahl sei auf ihn, Jung, gefallen, da er im Umwelt-

ausschuss Berichterstatter für Klimaschutz und Emissionshandel sei.

Wie kann man als Nicht-Techniker Fachmann für Elektroautos sein, wollen wir wissen. Man könne – sagt Andreas Jung. Sein Job sei es nicht, alle technischen Fragen zu klären, sondern Beteiligte zueinander zu bringen, die nationale Plattform für Elektromobilität politisch zu begleiten.

Wie kam es dazu, dass die Kanzlerin das Thema Elektroauto zum zentralen Anliegen deutscher Politik ausrief? Das sei 2008 gewesen, sagt uns Andreas Jung. Es sei um Klimaschutz und Wirtschaftspolitik gleichermaßen gegangen; das Elektroauto sei nicht allein eine Beschäftigungsmaßnahme und ein Thema in der Wirtschaftskrise 2008/2009 gewesen, sondern ein ernst gemeintes Projekt: „Wenn das Elektroauto die Neuerfindung des Kraftfahrzeugs ist, dann ist es nicht selbstverständlich, dass wir als Standort dabei sind.“ Hier gleichzuziehen mit anderen Herstellerländern, sei das Anliegen dieser Politik.

Ist das Elektroauto wirklich sauber; gibt es nach der Abschaltung von acht Kernkraftwerken noch CO₂-freien Strom zum Einsatz im E-Auto? Für Andreas Jung gibt es bei dieser Frage kein Wanken und Weichen: „Die Einhaltung unserer Klimaschutzziele ist bindend.“ Und: „Das Elektroauto macht nur Sinn, wenn es seinen Strom aus erneuerbaren Energien bezieht. Beim gegenwärtigen Energiemix lohnt sich der Aufwand nicht.“

Die Kanzlerin hat für 2020 eine Mio. Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen angekündigt. Was meint sie eigentlich und ist dieser Plan überhaupt erreichbar? „Gemeint sind Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride“, sagt Andreas Jung. Nicht gemeint sind nach dieser Definition z.B. VW-Touareg-Hybride, wie sie derzeit angeboten werden und die nur zwei Kilometer elektrisch fahren können. Jung: „Das ist ein ambitioniertes Ziel, aber ich halte es für erreichbar.“ Immerhin beträfe es nur zwei Prozent der deutschen Kfz-Flotte. Aber in baren Zahlen bleibt es bei einer Mio. Fahrzeuge. Oder anders: Mit Stand von heute fehlen 998 000 elektrische Autos.

Wer will, wer soll die künftigen Fahrzeuge bezahlen? Der Abgeordnete aus Konstanz nimmt das Wort „Marktanzreizinstrumente“ in den Mund und nimmt vorweg, was das Bundeskabinett 14 Tage später beschließen wird: Elektrische Fahrzeugflotten und Dienstwagen werden steuerlich privilegiert, die Subventionen für Forschung und Entwicklung werden ausgeweitet. Nicht gewollt seien direkte Kaufprämien.

Gewollt seien hingegen auch völlig neue Fahrzeuge mit anderen Mobilitätskonzepten. Man werde nicht mehr stets ein eigenes Auto besitzen, sondern Mobilität kaufen. Mal fahre man Auto, mal dieses, mal jenes Fahrzeug, mal Bahn – je nachdem. Diese Aussicht wird alle die zum Grübeln bringen, die als Arbeitnehmer aufs Auto



Andreas Jung pflegt ein jugendliches Image. Seine Internetseite hat die Adresse www.erfrischend-jung.de – der Mini, mit dem er sich vor dem Reichstag in Berlin fotografieren ließ, verbindet das Image eines jungen, fixen Autos mit der Anmutung „sauberer“ E-Mobilität.

angewiesen sind. Andreas Jung: „Pendler wird es immer geben; wer am Erwerbsleben teilhaben will, braucht ein Auto. Es wird aber niemand dazu gezwungen, ein Elektroauto zu kaufen.“

Andreas Jung kennt das zentrale Problem der Elektroautos: Die Batterie ist das A und O. „Der Anschluss in der Batterietechnik ist uns verlorengegangen. Deshalb, und weil das Teuerste am Elektroauto die Batterie ist, müssen wir in die Forschung investieren.“

Elektrische Dienstwagen sollen bei der Privatnutzung steuerlich so behandelt werden, als handele es sich um Verbrenner. Die „Ein-Prozent-Regelung“ soll so verändert werden, dass auf dem Papier Verbrenner und E-Auto mit gleichem Wert angesetzt werden. „Sonst würden nur Idealisten akzeptieren,

ein Elektroauto zu fahren.“ Denn wenn zur geringeren Leistung und knapperen Reichweite auch noch eine höhere Besteuerung komme, gehe die Rechnung nicht auf.

Daneben regt Andreas Jung an, die Elektroautos als Stromspeicher und Stütze des Stromnetzes zu nutzen. „Die erneuerbaren Energien sind volatil.“ Man brauche Speicher, um Wind- und Solarstrom, gewonnen in ergiebigen aber verbrauchsarmen Zeiten, für Perioden hoher Nachfrage zu konservieren. Das könnten – sagt Andreas Jung – die Batterien von Elektroautos sein. Wenn das Rückeinspeisen ins öffentliche Netz höher vergütet werde als das „Volltanken“ der Autoakkus zur Schwachlastzeit, könne das Modell funktionieren.

Dazu erforderlich seien „Smart Meter“, Steuerungs-

instrumente, die verhinderten, dass das Elektroauto bis zum Nullpunkt entladen werde. Da gelte es, die Bedürfnisse des Fahrers mit denen des Netzbetreibers über intelligente Software abzugleichen.

Und dann kommt doch noch ein Stückchen direkte Anschaffungsförderung, vielleicht, weil alles bisher gesagte viel zu schön und wie eine Geschichte aus einer anderen Welt klingt. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau, überlegt Andreas Jung, könne besonders günstige Kredite an Käufer von Elektroautos vergeben. Auch das mache Elektromobilität bezahlbarer.

Glauben Sie das alles selbst, Herr Jung? Der Konstanzer beantwortet die Frage mit einem Statement. „Wir wollen Leitmarkt für Elektromobilität sein – und Leitanbieter!“ Was soll er auch sonst sagen... ■ as



Andreas Jung aus Konstanz ist 1975 geboren, katholisch, ledig. Seit er mit 15 in die Junge Union eintrat, macht er Politik. Er ist seit 2005 im Bundestag, Mitglied im Umweltausschuss, stellv. Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft u. Technologie; Vorsitzender des Beirats für nachhaltige Entwicklung.