

Forum

Nachhaltig Wirtschaften

Das Entscheider-Magazin



Schönheit ist unerlässlich
Jan Teunen entfaltet
Unternehmenskulturen

Boom der E-Autos
1 Million PKWs bis 2020

Unsere Staatsschulden
Vollgeld als Rettung

Millionengeschäft Kleidersammlung
Wem nutzen Kleiderspenden wirklich

ECO-fashion im Trend
Schön sein mit gutem Gewissen

Starke Frauen im Portrait
Denn Sie bewegen wirklich etwas





61

Die E-Offensive: Scheitert der Plan der Kanzlerin?



88

Die neue Serie in forum: Diese Frauen bewegen die Welt

Strategie und Unternehmensführung

- 53 **Serie „Der CSR-Manager“** Erfolgreich mit NGOs kooperieren
- 56 **Clevere Kaufleute** In Hamburg geht's mit dem Fahrrad auf die letzte Meile
- 58 **Sinn statt Sonderangebot** Authentizität statt Bling-Bling

Mobilität und Politik

- 61 **Scheitert Deutschland am Auto?** **forum**-Interview mit Michael Valentine-Urbschat, dem Autor des Wirtschaftsthrillers „Elektrisiert“

64 **Leitmarkt oder Schlusslicht** Verlieren wir den Anschluss an die Elektromobilität?

Green Money

- 69 **Vollgeld statt Finanzkrisen** Ein Ausweg aus unserer Schuldenmisere
- 72 **Die Beraterfalle** Wie Anleger sich mit nachhaltigen Wünschen durchsetzen können
- 75 **Ein Siegel für nachhaltige Geldanlagen** Wie stehen Anbieter zu Ethik und Ökologie?

Umwelt – Boden

- 77 **SOS – Save our Soils** Wir brauchen den Boden für unsere Zukunft

Berichterstattung und Kommunikation

- 80 **T(h)urblick** Bringt 2015 die Entscheidung?
- 82 **Ist Ihnen (Gemein)wohl?** Wie Beziehungen sich durch die GWÖ-Bilanzierung ändern

Social Business

- 85 **Mr. Social and Mrs. Business** Gemeinsam gegen Lebensmittelverschwendung

Verantwortung, Visionen, Aktionen

- 88 **Starke Frauen** Barbara Dombrowski und Mascha Kauka kämpfen für indigene Völker und gegen den Klimawandel

Kunst und Nachhaltigkeit

- 95 **Kunst und Musik als Botschafter** **forum**-Interview mit Torsten de Winkel
- 98 **Kunst und Nachhaltigkeit** Die neue **forum**-Kolumne

SERVICE

- 100 **Cosmic Cine** Wunder des Lebens
- 103 **Away**
- 106 **B.A.U.M.** informiert
- 112 **forum** Events in der Vorschau
- 114 Themenvorschau & Impressum

LEITMARKT ODER SCHLUSSLICHT?

Bis 2020 sollen nach dem Plan der Bundesregierung eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen sein. Kurz vor Halbzeit sind wir weit davon entfernt. Verliert Deutschland den Anschluss an die Elektromobilität?

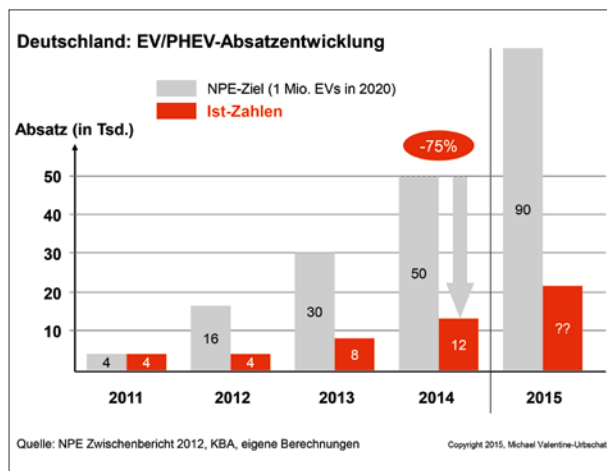
Von Michael Valentine-Urbschat



Foto: © Tesla Motors

Knappe 5 Jahre nach Verkündung des ehrgeizigen 2020-Ziels zeigt es sich, dass Deutschland bereits hinterher läuft. Nicht nur hinter dem 1-Million-Ziel der Bundesregierung, sondern auch im Vergleich zu anderen Ländern. In den Jahren 2011 bis 2014 wurden in Deutschland statt der geplanten 100.000 nur zirka 28.000 reine Electric Vehicles (EVs) und Plug-in-Hybride(PHEV) verkauft.

Absatz-Entwicklung von EVs und PHEVs in Deutschland, 2011-2014



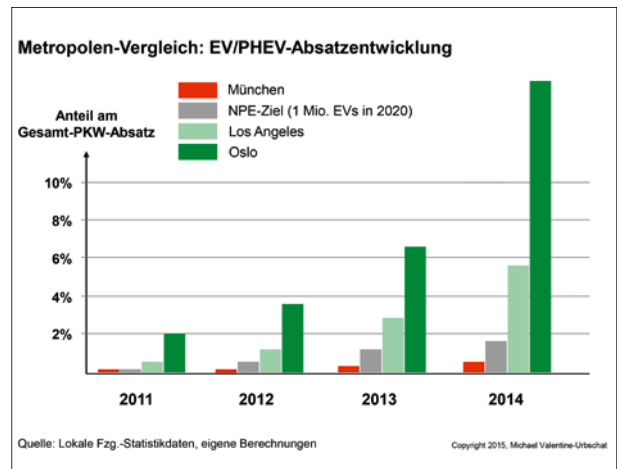
Im Auftrag der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) wurde eine Hochlaufkurve zur Erreichung des 1-Million-Elektroauto-Ziels der Bundesregierung erarbeitet. Im Jahr 2011 befanden sich Planwert und Ist-Absatzzahl noch in perfekter Harmonie. Doch seitdem entwickeln sich beide Werte dramatisch auseinander.

In diesem Jahr müssten nach Plan fast 100.000 weitere Elektrofahrzeuge hinzukommen – aktuell sind aber kaum mehr als 20.000 Fahrzeuge zu erwarten. Das Ziel von 1 Million EVs und PHEVs bis 2020 ist damit eigentlich nicht mehr zu erreichen. Dabei machen uns Trendsetter wie Kalifornien und Norwegen vor, wie es gehen könnte. Dort liegen die Entwicklungen weit über den angestrebten Zielwerten der Bundesregierung.

Das E-Fahrzeugangebot wird größer und attraktiver

Am mangelnden Angebot und der Reichweite der Elektroautos kann es eigentlich nicht liegen – denn die meisten Elektrofahrzeuge werden von den Herstellern weltweit angeboten, stehen also in Deutschland genauso zur Verfügung wie in Kalifornien oder Norwegen. Außerdem müsste die begrenzte Reichweite der Fahrzeuge den EV-Käufern in diesen beiden Ländern eigentlich viel größere Probleme bereiten. Den Amerikanern, weil sie täglich deutlich längere durchschnittliche Fahrstrecken zurücklegen und den Norwegern, weil sie aufgrund der kalten Winter besonders unter den Reichweitenverlusten der EVs bei niedrigen Temperaturen leiden. Aber das scheint den dortigen Markterfolgen keinen Abbruch zu tun.

EV-Hochlaufkurve der Städte Los Angeles, Oslo, München in Relation zum NPE Plan



München ist das rote Schlusslicht. Die auf massiven Förderprogrammen beruhenden Erfolge in Elektroauto-Hochburgen wie Oslo und LA zeigen, was in den letzten Jahren in München schon möglich gewesen wäre.

Warum hinkt Deutschland hinterher?

Bei genauerem Hinsehen kann man nur einen wirklichen Unterschied zu erfolgreichen Märkten wie Kalifornien und Norwegen ausmachen: Die fehlende öffentliche Förderung, sowohl bei der Anschaffung, als auch beim Infrastrukturaufbau. In Deutschland beschränkt sich die Förderung bisher ausschließlich auf Pilotprojekte, begleitende Forschung und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit. Doch das reicht ganz offensichtlich nicht.

Die Hoffnung der Bundesregierung, dass die Breite der Autokäufer von alleine auf die neue Antriebstechnologie schwenkt, hat sich zerschlagen. Dafür sind die konventionellen Fahrzeuge einfach zu gut, die Aufpreise der EVs zu gravierend, die öffentliche Infrastruktur mangelhaft, der „innere Schweinehund“ der potenziellen Käufer zu groß und die Bereitschaft der etablierten Autohersteller, diese neue Technologie mit massiven Mitteln in den Markt zu drücken, aus verständlichen Gründen zu wenig ausgeprägt. Wer karnibalisiert schon gerne seine erfolgreiche Produktpalette konventioneller Fahrzeuge früher als es unbedingt sein muss? Wer schlachtet ohne Not eine Cash Cow?

Vom Winde verweht

Es ist müßig, im Nachhinein über den Erfolg oder Misserfolg der deutschen Förderprogramme zu philosophieren. Dennoch stimmt es traurig, wenn man sich überlegt, was man mit den öffentlichen und privaten Mitteln von fast 800 Millionen EUR aus dem Konjunkturpaket II und den seit 2011 installierten Schaufensterprojekten hätte machen können, um den Markt in Deutschland in Schwung zu bringen. Wir hätten jedem der bis heute eingeplanten 100.000 EV-Käufer

eine Kaufförderung von 5.000 EUR in die Hand drücken, die Innenstädte unserer 10 größten Metropolregionen mit jeweils mindestens 1.000 Ladesäulen – zu einem Preis von 10.000 EUR pro Ladesäule inklusive Installationskosten – bestücken und immer noch 200 Mio. EUR in eine zielgerichtete Begleitforschung stecken können. Und damit wahrscheinlich eine Dynamik und Aufbruchstimmung im Markt, die „elektrisierend“ wäre. Eine Dynamik, die private Unternehmen motivieren würde, freiwillig weitere, eigene Mittel in den Hochlauf des Marktes zu investieren, um am Markterfolg zu partizipieren.

Stattdessen sind die öffentlichen Mittel in viele, sicherlich gut gemeinte Pilotprojekte zu den verschiedensten Forschungsthemen geflossen, ohne dass die Öffentlichkeit wirklich viel davon mitbekommen hat. Es macht sich eine spürbare Enttäuschung breit und Autohändler berichten von einer eher sinkenden Nachfrage nach E-Fahrzeugen. Verlieren wir damit endgültig den Anschluss an die führenden Leitmärkte dieser Welt?

Bringt das EmoG die Wende?

Wird das aktuell vorbereitete Elektromobilitätsgesetz (EmoG) der Bundesregierung dem deutschen „Leitmarkt“ endlich zum Durchbruch verhelfen? Nein, sicher nicht, weil es eine Kaufförderung außer Acht lässt und nur den rechtlichen Rahmen für mögliche Fördermaßnahmen setzt, die dann erst auf kommunaler Ebene umgesetzt werden müssen. Aber es ist ein Startsignal, um Regionen auf die Sprünge zu helfen, statt immer nur nach Berlin zu schießen.

Und das Konzept der Metropolregionen ist möglicherweise der Schlüssel zur Trendwende im Straßenverkehr. Fürsprecher wie Prof. Benjamin Barber aus den USA sehen Lokalregierungen sogar in der klaren Führungsrolle zur Lösung vieler anstehender Menschheitsprobleme – nicht nur beim Klimaschutz. Man traut ihnen mehr Marktnähe und Umsetzungskraft zu, denn sie kennen ihre Einwohner, Rahmenbedingungen und Zielgruppen ganz genau.

Metropolregion München macht's möglich?

Die Stadtverwaltung der „Weltstadt mit Herz“ hat erkannt, dass die Elektromobilität enorme Chancen für ihre Metropolregion bietet. Denn der konventionelle, straßengebundene Verkehr stellt auch hier eines der Kernprobleme dar

– sowohl bei der Feinstaubbelastung der Bürger, als auch bei der Erreichung der selbst gesteckten Klimaschutzziele. Noch immer liegen die Feinstaubbelastungen an besonders verkehrsreichen Straßen über den in der EU zulässigen Höchstwerten. Und eine CO₂-Halbierung bis 2030, die sich der Münchner Stadtrat als Ziel gesetzt hat, ist ohne einen signifikanten Beitrag des Straßenverkehrs nicht zu erreichen. Auch wenn die Umstellung auf rein elektrische Antriebe das permanente Stau- und Parkplatzproblem im Innenstadtbereich nicht verschwinden lässt, wäre doch die Schadstoff- und Lärmbelastung der Anwohner erheblich reduziert – und die Lebensqualität in München noch mal deutlich gesteigert. Aber der bis heute erzielte Absatz von weniger als 1.500 EVs und PHEVs in der bayrischen Metropolregion ist bis dato kaum besser als der bundesdeutsche Durchschnitt. Um das 1-Million-Ziel der Bundesregierung zu unterstützen, müssten 2020 alleine in München 50.000 Elektroautos fahren. Und um einen signifikanten Beitrag zur Feinstaubreduzierung und zur CO₂-Halbierung der Stadt zu leisten, sollten bis 2030 mindestens 25 Prozent des Münchner Fahrzeugbestands und damit zirka 300.000 Fahrzeuge auf elektrischen Antrieb umgestellt sein. Bei aktuell deutlich weniger als 1.000 verkauften Elektroautos pro Jahr in der Region sind auch hier diese Ziele völlig utopisch. Das könnte sich nur ändern, wenn die Metropolregion München ein eigenes, auf ihre Kernzielgruppen abgestimmtes, massives Förderprogramm auf den Weg bringt, das den lokalen Elektroauto-Markt richtig ins Rollen bringt. Und zwar schnell. Ein solches Förderprogramm befindet sich aktuell in den Endzügen seiner Entstehung und soll im April verabschiedet werden. Doch hat es das Kaliber, um die Trendwende im Münchner Straßenverkehr einzuläutern? Alles deutet bisher darauf hin, dass auch hier wieder zu kurz und nicht zielgerichtet genug geplant wird. Im Fokus der Diskussion stehen aktuell Kaufanreize in Höhe von 2.000 bis 4.000 EUR, ein Beschaffungsprogramm für die kommunale Flotte und die Installation von bis zu 2.000 einfachen Laternenladestationen ohne eine exklusive Reservierung der dazugehörigen Parkflächen für EVs. Damit scheinen wichtige Themen wie EV-Sonderparkplätze an attraktiven Innenstadtlagen, der kostenfreie Strombezug an den öffentlichen Ladesäulen oder eine generelle Parkgebührenbefreiung – Kernerfolgskriterien für den EV-Markthochlauf in Oslo – nicht Bestandteil des Vorschlags zu sein.

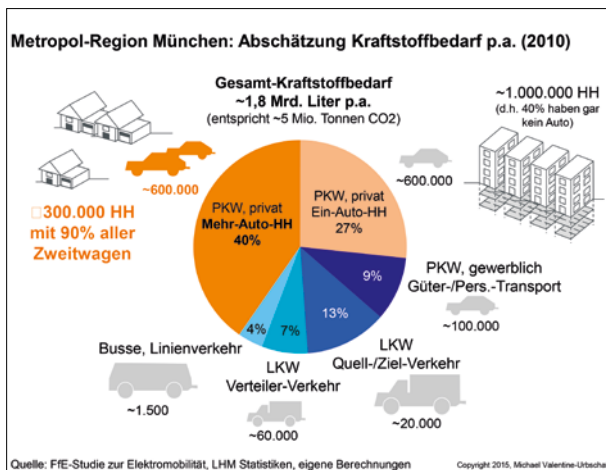
Fotos v.l.n.r.: © Renault | © Opel | © VW



Es fehlt an der Basis

Die Krux liegt in der Analyse. Wie verteilen sich heute die Kraftstoffverbräuche bzw. Schadstoffemissionen auf die einzelnen Fahrzeug- und Nutzergruppen innerhalb der Metropolregion? Welche der Gruppen würde sich aufgrund ihrer Mobilitätsanforderungen und betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit einer Umstellung auf EVs am leichtesten tun? Wo kann mit dem niedrigsten Anreiz am meisten Effekt erzielt werden? Nur auf Basis dieser Erkenntnisse lässt sich ein fokussiertes und damit erfolgversprechendes Förderprogramm erstellen. Doch diese Basisarbeit scheint bisher zu fehlen. Im Zuge unserer umfangreichen Recherchen für den Roman „Elektrisiert“ waren wir zumindest in der Lage, ein erstes, klares Bild zur Aufteilung des jährlichen Kraftstoffverbrauchs im Münchner Straßenverkehr zu ermitteln.

Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr der Metropolregion München (Jahr 2010)



Der mit Abstand größte Verursacher von CO₂-Emissionen im Münchner Straßenverkehr sind die privaten Mehr-Auto-Haushalte. Gepaart mit einer oft geeigneten Wohn- und Parkplatz-Situation müssen sie zur Kernzielgruppe jedes EV-Förderprogramms werden.

Mit sehr interessanten Erkenntnissen. Die Privathaushalte mit mehr als einem Pkw stehen für nahezu 40% aller Münchner CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr. Die mit Abstand

größte Einzelgruppe und eine sehr interessante Zielgruppe alleine deswegen, weil sie mit ihren Zweitwagen am wenigsten Probleme mit der Umstellung auf ein EV haben sollte – und in den meisten Fällen auch noch über einen eigenen Parkplatz oder Garage für das sichere und bequeme Zuhause laden verfügt. Dagegen werden sich Ein-Auto-Haushalte, die größtenteils in Apartmentanlagen ohne eigenen Parkplatz wohnen, anfangs deutlich schwerer mit der Umstellung tun. Da helfen auch keine 2.000 Laternenladesäulen.

Der Pkw-basierte Wirtschaftsverkehr ist im Vergleich dazu eine deutlich kleinere Zielgruppe, die zudem noch harten betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterworfen ist. Hier stehen Preis und permanente Verfügbarkeit im Vordergrund, was einen schnellen und breiten Umstieg auf EVs ebenfalls sehr schwierig macht. Ausgenommen sind nur gewerbliche Flotten mit täglich wiederkehrenden, klar definierten Routen, die heute bereits problemlos mit den realen EV-Reichweiten von kaum über 100 Kilometer zurecht kommen und die höheren Anschaffungskosten durch eine sehr hohe jährliche Kilometerleistung kompensieren können. Somit fällt das Augenmerk auf die Linienbusse, die immerhin fast 5 Prozent der straßenbasierten CO₂-Emissionen in München ausmachen. Das Angebot an rein elektrisch betriebenen Bussen hat im Gegensatz zu Lkws in den letzten beiden Jahren stark zugenommen.

Linienbusse und Zweitwagen im Visier

Damit ergeben sich zwei ganz klare Zielgruppen, auf die sich ein Förderprogramm in der Münchner Region in den nächsten Jahren fokussieren sollte: Die privaten Zweitwagenbesitzer und die Linienbusse. Eine Umstellung der MVG-Busflotte mit mehr als 500 Fahrzeugen hat die Stadt komplett in der eigenen Hand. Bei der Gruppe der Zweitwagenbesitzer muss die Stadtverwaltung dagegen alle Register eines Anreizsystems ziehen, um sie zur massiven Umstellung auf EVs zu bewegen. Im Vordergrund sollten dabei Privilegien stehen, die täglich zu spüren sind: Exklusive Parkplätze an attraktiven Orten kombiniert mit kostenloser Aufladung, eine generelle Befreiung von Parkgebühren und, wenn möglich, die Freigabe von Sonderwegen. Kombiniert mit einer einmaligen Förderung beim Kauf des EVs und einer Heimladestation sollte dies, ähnlich wie in Oslo, zu einer massiven Trendwende beim Kaufverhalten führen. Und sobald ein Großteil der Autofahrer

Fotos: v.l.n.r.: © Ford | © Renault | © Nissan | Grafik: © Valentine-Urbschat



die Vorteile des EV-Fahrens am eigenen Leib erlebt hat, ist dieser Trend nicht mehr aufzuhalten. Unabhängig davon, ob die Förderung dann noch Bestand hat. Es geht einfach um eine massive Initialzündung. Die Wirksamkeit eines solchen Förderprogramms kann dabei sehr leicht gemessen werden: Schafft die Region München ihre Hochlaufkurve auf 50.000 EVs bis 2020 oder nicht?

Wer soll das bezahlen?

Damit steht nur noch die Frage nach der Finanzierbarkeit eines solchen Programms im Raum. Eine Stadt, die in den letzten Jahren konstant Überschüsse erwirtschaftet hat, sollte sich grundsätzlich ein derartig zukunftsorientiertes Programm leisten können. Besonders, seitdem die EU beim Thema Feinstaub mit Strafzahlungen droht und die Elektromobilität die einzig verbliebene, zielführende Maßnahme zu sein scheint. Alternativ gibt es aber auch mehrere, interessante Gegenfinanzierungsmodelle, von denen eines unbedingt auf den Tisch gebracht werden sollte: Nämlich eine innerstädtische Einfahr-Maut für verbrennungsmotorbasierte Fahrzeuge – so wie sie seit Jahren zum Beispiel in London existiert. Die tägliche Einfahrgebühr von 10 Pfund führt heute in der englischen Hauptstadt nicht nur zu Einnahmen von täglich mehr als 1 Million Pfund, die in ein massives Förderprogramm für EVs investiert werden, sondern auch zu einer nennenswerten Reduzierung des Innenstadtverkehrs. Dabei macht modernste Technik heute die Umsetzung deutlich leichter und effizienter. Auch wenn eine solche Maut ein sehr emotionales Thema ist.

Warten auf den großen Wurf

Viel Zeit bleibt nicht mehr. Der große Wurf muss jetzt gelingen, wenn Deutschland den Anschluss nicht verlieren will. Führende Unternehmen beginnen bereits jetzt, sich woanders hin zu orientieren. Es gibt genügend Länder und Metropolen, die auf dem Weg sind, eine Leitmarkt-Rolle zu übernehmen. Dazu darf es auf Dauer nicht kommen. Sonst werden wir in Deutschland auch die Rolle als „Leit-Anbieter-Markt“ verlieren. ■

„Leitmarkt Metropolregion München“ Kernelemente eines massiven, lokalen Förderprogramms zur Elektromobilität

1. Umstellung aller Linienbusse auf rein elektrischen Betrieb: Ab sofort werden nur noch E-Busse beschafft, bis die komplette Flotte von ca. 1.500 Linienbussen in der Region zu 100 Prozent emissionsfrei fahren.
2. Umwidmung von mindestens 1.000 hoch attraktiven Parkplätzen innerhalb des mittleren Rings (davon mindestens 30 Prozent innerhalb des Altstadtrings) zu exklusiven EV-Parkplätzen mit Ladesäulen zum barrierefreien und kostenlosen Strombezug (bis mindestens 31.12.2017)
3. Grundsätzliche Befreiung aller Elektrofahrzeuge von Parkgebühren in der gesamten Region (bis mindestens 31.12.2017)
4. Kaufförderung in Höhe von 5.000 EUR für private und gewerbliche Käufer von Elektrofahrzeugen (für bis zu 10.000 Fahrzeuge oder mindestens bis Ende 2017)
5. Kaufförderung für Heimladesysteme in Höhe von 50 Prozent der Anschaffungs- und Installationskosten (bis max. 1.000 EUR) für bis zu 10.000 Systeme (oder mindestens bis Ende 2017)
6. Verbot aller benzinbetriebenen Zweiräder innerhalb der Stadtgrenzen ab 1.1.2018
7. Prüfung einer Einfahr-Maut für Nicht-E-Fahrzeuge: Vergabe eines fundierten Prüfungsauftrages zur Technik und Umsetzung eines modernen Einfahr-Maut-Systems (für eine mögliche Einführung ab 1.1.2018) als Basis für eine Entscheidung im Jahr 2016
8. Absatz-Monitoring: Etablierung eines detaillierten, öffentlich zugänglichen Monitoring-Systems für den EV-Absatzerfolg innerhalb der Metropolregion (auf Monatsbasis) mit Start spätestens im September 2015.

MICHAEL VALENTINE-URBSCHAT

ist Experte für klimafreundliche Antriebstechnologien im Automobilbau. Weitere Angaben zum Autor finden Sie auf Seite 63.

Fotos: v.l.n.r.: © Tesla Motors | © BMW

