

## Mobilitäts-Gipfel auf dem EUREF-Campus

- **Ramona Pop sucht neuen Dienstwagen**
- **Demnächst chinesische Busse auf Berlins Straßen?**
- **Reinhard Müller: „Wir brauchen mutige Politiker!“**
- **Anton Hofreiter: „Automobilindustrie hat die Bevölkerung beschissen!“**

Kurz zusammengefasst sind das die ersten Highlights des vom Tagesspiegel veranstalteten „Future-Mobility Summit Berlin“ am 9. und 10. April, der am 11. April nahtlos in die „Hauptstadtkonferenz Elektromobilität“ übergeht und am 12. April mit der Inbetriebnahme der ersten in ein Smart Grid integrierten Elektrobuss-Ladestation in Berlin endet. Vier tolle Tage auf dem Schöneberger EUREF-Campus mit weit über hundert Protagonisten und mehr als 1.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die einzelnen Veranstaltungsteile des Mobilitäts-Gipfels moderierte in höchst unterhaltsamer Weise, gepaart mit viel Fachkenntnis, Tagesspiegel-Chefredakteur Stephan-Andreas Carsdorff.



Noch erfüllt die Nachbildung der Bundestagskuppel im Gasometer ihre Rolle als spektakuläre Location für Großveranstaltungen. Bald wird sie demontiert und auf Zeche Essen Zollverein gebracht, wo ein zweiter EUREF-Campus in den nächsten Jahren entsteht.

EUREF-Chef Reinhard Müller begrüßte die Gipfelteilnehmer und sprach über das, was ihm besonders am Herzen liegt und in diesem Jahr zehn Jahre alt wird, den EUREF-Campus. Hier ist das CO<sub>2</sub>-Klimaziel der Bundesregierung für 2050 bereits 2014 erreicht worden. Ob die Klimaziele der Bundesregierung überhaupt erreicht werden können, wird immer fraglicher. 76 Minuten lang könnte der EUREF-Campus Berlin mit selbst produzierter regenerativer

Energie versorgen. Für den Rest der Zeit des Jahres ist Wirtschafts- und Energiesenatorin Ramona Pop (Grüne) zuständig. Bevor Reinhard Müller das Wort an Ramona Pop übergab, forderte er „Vorfahrt für die Energiewende.“ „Alles ist für die Energiewende erfunden worden. Wir brauchen mutige Politiker, die das umsetzen.“



Zuerst sprach die Senatorin über das leidige Thema der Fahrverbote und richtete schwere Vorwürfe an die Bundesregierung, die nicht rechtzeitig gehandelt habe. Dass sich jetzt Gerichte mit den Fahrverboten beschäftigen müssen, sei nicht der richtige Weg. Weltweit bestehe der Trend zur Urbanisierung. Immer mehr Menschen zögen in die Städte. Allein Berlin hat einen Zuwachs von rund 50.000 Menschen jährlich. Die Herausforderung bestehe darin, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Es müsse aktiv in die Infrastruktur investiert werden. Das sei, auch in Berlin, in den letzten 15 Jahren versäumt worden.

Nun beginnt die Aufholjagd. 100 Mio. Euro werde in Berlin in die Fahrradinfrastruktur investiert. Die auch für die Verkehrsbetriebe verantwortliche Senatorin kündigte an, dass die BVG für zwei Milliarden Euro seine Busflotte mit Elektrofahrzeugen erneuern werde. Das stoße jedoch auf ein Problem. Sie finde bei deutschen Autobauern keine Busse für die BVG. In Kürze werde sie nach China reisen, um sich dort umzuschauen. Zwar möchte sie nicht, dass chinesische Busse auf Berlins Straßen fahren, sie ließ aber offen, ob sie es eventuell doch tun werde, wenn es auf dem deutschen Markt keine Angebote gebe. Das gleiche Problem habe sie bei ihrem neuen geplanten Dienstwagen, der natürlich auch ein E-Car sein soll. Sie finde derzeit in Deutschland kein Fahrzeug, das sie vor dem Rechnungshof und der Öffentlichkeit verantworten könnte. Bei den Taxen sieht es genauso aus. Der Senat fördert ein Programm für die Anschaffung von mit Erdgas betriebenen Taxen, weil

Elektrofahrzeuge nicht auf dem deutschen Markt zur Verfügung stünden. Schon während der ersten beiden Stunden der Veranstaltung wurde deutlich, dass wir hierzulande ganz erheblich hinterherhinken. Nur 0,8 Prozent der Neuzulassungen seien Elektrofahrzeuge. Zehn Prozent der Fahrzeuge in Berliner Landesunternehmen seien erst E-Cars, und bei den BVG-Bussen sind es vier von 1.400. 420 Landestationen gibt es in der Stadt. 1.600 weitere sollen entstehen, aber wann?

Hört man sich die Vorträge der Vertreter der Automobilindustrie an, so hat man den Eindruck, alles sei auf dem richtigen Wege. Die Frage ist nur, wie lang der Weg ist und wann das Ziel erreicht wird. Der neue Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, Bernhard Mattes, verbreitete Optimismus. Mattes ist seit dem 1. März Präsident der Auto-Lobby, er löste Matthias Wissmann ab, der diese Tätigkeit über zehn Jahre lang ausübte.

Natürlich kam das Thema Diesel-Skandal ausreichend zur Sprache. Mattes äußerte Bedenken beim Thema Hardware-Nachrüstung. Das sei zu aufwendig. Soll vermutlich heißen, zu teuer. Eine Software-Nachrüstung allein dürfte aber nicht ausreichen. Das Thema ist für Laien kaum zu verstehen, und auch Fachleute tun sich schwer. Da gibt es die Euro 3 und Euro 4-Fahrzeuge. Die erfüllen das, was in der Zulassung steht, sind also ehrlich, aber eben nicht besonders sauber. Und dann gibt es die Euro 5 und Euro 6-Diesel, die eigentlich sauber sein sollten – so steht es jedenfalls im Fahrzeugpapier – es aber nicht sind.



In einer Gesprächsrunde mit Politikern der im Bundestag vertretenen demokratischen Parteien sagte der Grüne-Fraktionsvorsitzende Anton Hofreiter mehrfach und unmissverständlich: „Die Automobilindustrie hat die Bevölkerung beschissen!“ Hofreiter richtete auch schwere Vorwürfe an das Kraftverkehrsbundesamt und an das Verkehrsministerium, die bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben versagt hätten. In der Öffentlichkeit geistert der Betrag von fünf Milliarden Euro herum, den die Automobilindustrie für die Hardware-Nachrüstung der Euro 5 und 6-

Diesel aufwenden solle. Von diesem Betrag hat Bernhard Mattes noch nichts gehört, und auf Nachfrage von Moderator Casdorff hält er es auch für ausgeschlossen, dass dieser Betrag bezahlt werden würde. Sören Bartol von der SPD-Fraktion, Anton Hofreiter und Thomas Jarzombek (CDU) sind sich allerdings darin einig, dass die Automobilindustrie liefern müsse, auch wenn dies fünf Milliarden Euro kostet. Lediglich der Vertreter der FDP, Michael Theurer, gab zu bedenken, dass eine weitere Reduzierung der Grenzwerte physikalisch nicht möglich sei. Diese Aussage quittierte Hofreiter mit „Das ist Quatsch!“ Technisch sei das möglich, man müsse die Autoindustrie zu ihrem Glück zwingen.



Mit so einem schicken Elektroauto unterwegs sein zu können, ist sicherlich nicht jedem gegeben. Wie die Mobilität der Zukunft aussieht, ist noch nicht entschieden. Trotz Car-Sharing, E-Cars, in die man überall ein- und wieder aussteigen kann, wird es vermutlich immer Menschen geben, die ihr eigenes Auto vor der Tür oder in der Garage stehen haben möchten. Was soll der deutsche Mann sonst anderes am Wochenende tun, als sein Liebling zu putzen, wenn gerade kein Fußballspiel stattfindet?

**Ed Koch** (auch Fotos)