



Zur Lipsia-e-motion 2015 vom 5. bis 7. Juni vermitteln die Teilnehmer der Elektromobilitätsrallye – insgesamt 200 mit mehr als 100 Fahrzeugen – vor dem Bundesverwaltungsgericht im Herzen von Leipzig ein buntes Bild von Elektromobilität.

E-mobiler als Merkel

Leipzig rüstet sich, um mit politischem Rückenwind Fahrt in eine moderne elektromobile Zukunft aufzunehmen. Kanzlerin Merkel mag auf der Konferenz Elektromobilität im Juni nicht über vage Worthülsen hinausgekommen sein – Leipzig strebt an, noch 2015 Visionen in konkrete Pläne umzumünzen, um deutsche Elektromobilitätshauptstadt zu werden.

Text: Frank Willberg Fotografie: Lutz Förster

„Verbrenner sind nicht die Mobilitätstechnologie der Zukunft“, sagt Thomas Lingk überzeugt – und voller Einsicht. Denn das in Jahrmillionen entstandene Erdöl sei ein viel zu wertvoller Rohstoff, um in Pkw-Motoren verbrannt zu werden, ergänzt der Abteilungsleiter im Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig. Das Öl geht unwiederbringlich zur Neige. Zum Glück rückt die Alternative näher.

Allianz für Elektromobilität

Daher ringt Leipzig darum, deutsche Elektromobilitätshauptstadt zu werden – Vorreiter der Zukunft, einer neuen friedlichen, technologischen Revolution. „Wir wollen dieses abstrakte Ziel bis zum Jahresende in einen konkreten Maßnahmenkatalog runterbrechen“, so Lingk. „Daran muss mit Hochdruck gearbeitet werden.“ Plump ausgedrückt, müssen alle in das berühmte eine Boot. Die Stadtverwaltung habe sich dem Ziel bereits mehrheitlich verschrieben und

eine entsprechende Vorlage für den Stadtrat formuliert, über die dieser unter Umständen bereits im September befinden könne. Für die Interessengruppen, den Mittelstand sowie die großen Unternehmen finden nun eine Handvoll Einzelveranstaltungen statt, um in Diskussionen und Workshops nicht bloß hehre Wünsche und Vorstellungen zu formulieren, sondern auch eigene Maßnahmen. „Wir wollen das Thema über seine Vorteile für andere attraktiv machen“, betont Lingk. Dafür müsse in den unterschiedlichsten Arbeits- und Lebensbereichen zusammengetragen werden, was es dank Elektromobilität geben werde. Und wo etwas Innovatives geschehe, kämen weitere Akteure hinzu.

Beschleunigungstaste drücken

Andererseits sollten Vorreiter einer Technologie auch Vorteile genießen, weil sie anfänglich teurer ist, findet Lingk. So gesehen hat es die Kanzlerin verpasst, mittels

erwarteter Kaufanreize die Beschleunigungstaste zu drücken. Auf der Konferenz Elektromobilität Mitte Juni in Berlin hielt Merkel lediglich am Ziel von einer Million E-Autos bis 2020 fest und sagte 161 Millionen Euro zu, die zwischen 2016 und 2018 in die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie fließen sollen.

Reicht das, um Leitmarkt und Leitanbieter zu werden? Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel sieht das ambitionierte E-Auto-Ziel in Gefahr, wenn man „unambitioniert an die Arbeit geht.“ Ferdinand Dudenhöffer vom CAR-Institut stuft es bereits als unerreichbar ein. Nötig sind konkrete Schritte – in Berlin wie Leipzig. Es sei ein „Turbo-Meinungsbildungsprozess“, räumt Lingk ein, noch 2015 ein Paket zu schnüren, das von Politik und Wirtschaft getragen und dem Anspruch Elektromobilitätshauptstadt gerecht wird. „Aber für derartige Themen muss man schnell sein!“ □