

## **Martina Koederitz, Präsidiumsmitglied des BITKOM**

**Statement „ITK im Auto – Elektromobilität, Internet und Multimedia“  
Telefonische Pressekonferenz, 7. September 2011  
Seite 1**

Meine Damen und Herren,

auch meinerseits herzlich willkommen. In einer Woche beginnt mit der IAA die bedeutendste Automobilmesse der Welt. Neue Designs und Motoren werden wieder Fachleute und interessierte Autofahrer begeistern. Doch eine große Zahl der Innovationen beruht nicht mehr auf Mechanik. Immer mehr IT- und Kommunikationslösungen ziehen ins Auto ein – vom Navi über aktive Assistenz-Systeme für die Fahrer bis hin zum Internetanschluss. Und das ist erst der Anfang. Das Elektroauto der Zukunft braucht eine IT-basierte Infrastruktur, die die Energieversorgung steuert. Güter- und Personenverkehr werden weiter rasant zunehmen. Deshalb benötigen unsere staugeplagten Städte und Autobahnen eine intelligente Verkehrssteuerung. Diesen Herausforderungen muss sich Mobilität in Zukunft stellen.

In einer Studie anlässlich der IAA haben wir die Deutschen gefragt, auf welche IT- und Multimedia-Lösungen fürs Auto sie Wert legen. Wir haben auch ein Meinungsbild zur Elektromobilität eingeholt. Dabei wird deutlich, dass die Bürger weit stärker als vor einem Jahr für Elektroautos votieren. Die repräsentative Umfrage hat das Institut Aris durchgeführt und über 1.000 Bürger ab 18 Jahren befragt. Lassen Sie uns zunächst kurz einige technologische Ausstattungsmerkmale betrachten, dann sehen wir uns das Thema Elektromobilität an.

### **Folie 2: Drei Viertel der Autofahrer nutzen Navis**

Zunächst ein Blick auf das Thema Navigation. GPS-basierte Navigationslösungen haben sich rasant durchgesetzt. Bereits drei von vier Autofahrern nutzen ein mobiles Navi, ein Festeinbau-Gerät oder navigieren mit ihrem Handy. Zu dem Boom hat maßgeblich das sinkende Preisniveau bei mobilen Navis beigetragen. Die Preise liegen heute im Durchschnitt bei 130 Euro, vor drei Jahren waren es noch 200 Euro. Im Navi-Markt gibt es aber starke Verschiebungen. So werden 2011 voraussichtlich 11 Prozent weniger Navigationsgeräte für Autos verkauft, gleichzeitig boomen Navi-Apps. Jeder sechste Autofahrer nutzt eine Navigationsfunktion auf dem Handy.

Bundesverband  
Informationswirtschaft,  
Telekommunikation und  
neue Medien e.V.

Albrechtstraße 10 A  
10117 Berlin-Mitte  
Tel.: +49.30.27576-0  
Fax: +49.30.27576-400  
bitkom@bitkom.org  
www.bitkom.org

**Ansprechpartner**  
Christian Spahr  
Pressesprecher  
Medienpolitik & Recht  
Tel.: +49.30.27576-112  
Fax: +49.30.27576-400  
c.spahr@bitkom.org

**Präsident**  
Prof. Dieter Kempf

**Hauptgeschäftsführer**  
Dr. Bernhard Rohleder

**Martina Koederitz****Statement „ITK im Auto – Elektromobilität, Internet und Multimedia“**

Telefonische Pressekonferenz zur IAA, 7. September 2011

Seite 2

**Folie 3: Beim Fahrzeugkauf ist Multimedia wichtig**

Multimedia-Funktionen sind beim Autokauf heute schon für viele Verbraucher ein wichtiges Kriterium. Zwar wird nicht jedes Extra aus der Aufpreisliste auch tatsächlich bestellt, aber Autofahrer beziehen neue Technologien in ihre Kaufentscheidung ein. Viele achten dabei auf aktuelle Musikformate wie den MP3-Standard. Dabei geht es längst nicht mehr allein um die Features des Autoradios. Ein Anschluss für mobile Musikgeräte wie iPods und ein USB-Anschluss oder auch ein Internetanschluss werden zunehmend nachgefragt.

**Folie 4: Autofahrer wollen Radar- und Hotel-Infos**

Einige Hersteller wie die deutschen Premium-Marken bieten heute schon fest installierte Internet-Zugänge im Auto an. Eine Mobilfunk-Karte im Multimedia-System ermöglicht dabei den Zugriff auf bestimmte Online-Funktionen wie Reiseinformationen oder das komplette Web. Jeder zweite Autofahrer wünscht sich solch einen Internet-Zugang im Auto, der unabhängig von Handy oder Laptop funktioniert. Die am meisten nachgefragten Anwendungen sind übrigens Radar-Warnungen in Echtzeit: 39 Prozent würden mit Hilfe des Internets gerne den Blitzern ausweichen. Jeweils etwa ein Fünftel wünscht sich eine Suchfunktion für Hotels und Tankstellen, Wetter-Infos und Online-Straßenkarten. Manche möchten auch E-Mails lesen, Internet-Radio hören und Nachrichten über Communitys austauschen. Die Herausforderung für die Hersteller ist, diese Wünsche so umzusetzen, dass weder die Bedienbarkeit noch die Verkehrssicherheit zu kurz kommen. Dazu sind spezielle Eingabemethoden wie Touchpads oder Sprachbedienung nötig.

**Folie 5: Deutsche glauben an Elektromobilität**

Im zweiten Teil unserer Umfrage geht es um die Mobilität der Zukunft. Und auch hier die Ergebnisse im Überblick: Dass mehr und mehr Autos elektrisch fahren werden, glauben 71 Prozent der Deutschen. Sogar noch mehr Menschen sehen ein Potenzial für Fahrräder mit Elektromotor. Die so genannten Pedelecs sind ein Boomsegment. Nur bei Motorrädern glauben viele nicht recht an den Elektroantrieb. Hier spielen PS-Romantik und Motorsound offensichtlich noch eine größere Rolle. Bei Autos denken die Menschen pragmatischer.

**Martina Koederitz****Statement „ITK im Auto – Elektromobilität, Internet und Multimedia“**

Telefonische Pressekonferenz zur IAA, 7. September 2011

Seite 3

**Folie 6: Stimmungsumschwung bei E-Mobility**

Die Bereitschaft zum Kauf eines Elektroautos ist stark gestiegen. Nur noch ein Viertel der Bevölkerung gibt an, auf keinen Fall ein Elektroauto kaufen zu wollen. Über zwei Drittel der Deutschen würden sich heute ein batteriebetriebenes Fahrzeug zulegen, auch wenn sie das zum Teil an Bedingungen knüpfen. So dürften die Kosten nicht höher liegen oder der gleiche Komfort müsste gewährleistet sein. Vor einem Jahr sah das noch ganz anders aus: Damals gab es mehr Gegner von E-Autos als Befürworter. In der Zwischenzeit fand ein regelrechter Stimmungsumschwung in puncto Elektromobilität statt.

**Folie 7: Verbraucher sehen Japan und Deutschland vorn**

In der Wahrnehmung der Bevölkerung steht Deutschland bei der Elektromobilität gar nicht so schlecht da. Bei der Frage, welche Länder Vorreiter sind, landet Deutschland auf Platz zwei hinter Japan. China, die USA, Frankreich und Südkorea, die die Entwicklung mit höheren Investitionen als Deutschland vorantreiben, werden dagegen als rückständig wahrgenommen. Ob diese Wahrnehmung den Tatsachen entspricht, darf bezweifelt werden. Zwar hat die Bundesregierung vor einem Jahr die Nationale Plattform Elektromobilität ins Leben gerufen. Ziel ist, bis 2020 eine Million Elektroautos auf die Straßen zu bringen und Deutschland zum Leitmarkt zu machen. Bislang fahren in der Bundesrepublik aber gerade mal 40.000 Autos mit Hybrid- oder Elektromotor, was einem Anteil von 0,08 Prozent am Fahrzeugbestand entspricht. Der Staat hat diese Entwicklung mit rund 500 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II gefördert.

**Folie 8: E-Mobility-Pläne anderer Industrieländer**

Wenn Deutschland wirklich Leitmarkt für Elektromobilität sein soll, werden die bisherigen Anstrengungen nicht genügen. In den USA umfasst das Programm für E-Mobility allein bis 2015 etwa 22 Milliarden Euro. China investiert mehr als 10 Milliarden Euro. Frankreich will bis 2020 vier Millionen Stromzapfsäulen installieren und zwei Millionen Elektroautos auf die Straße bringen – doppelt so viele wie Deutschland. In Frankreich und anderen Ländern wie Japan, Großbritannien, Spanien und Portugal sind auch Prämien beim Kauf eines Elektroautos längst üblich. Japan zahlt bis zu 10.000 Euro. In Frankreich sind es bis zu 5.000 Euro. Ein Subventionswettbewerb kann nicht der richtige Weg sein. Deshalb brauchen wir

## **Martina Koederitz**

### **Statement „ITK im Auto – Elektromobilität, Internet und Multimedia“**

Telefonische Pressekonferenz zur IAA, 7. September 2011

Seite 4

zumindest auf EU-Ebene ein abgestimmtes Vorgehen, um die internationale Herausforderung E-Mobility auch mit einem internationalen Ansatz anzugehen.

#### **Folie 9: Mehrheit für intelligente Verkehrssysteme**

Elektromobilität bedeutet nicht, den Otto- durch den Elektromotor und den Tank durch die Batterie zu ersetzen. Um Deutschland langfristig zu einem Leitmarkt zu machen und alle Chancen der Technologie zu nutzen, muss man das Elektroauto als zentralen Bestandteil künftiger intelligenter Verkehrsnetze verstehen. So ist das Auto der Zukunft mit seiner Umgebung und anderen Autos vernetzt und tauscht ständig Informationen aus. Über Internet und GPS können Daten über Parkplätze und freie Ladestellen auf der Strecke empfangen werden. Von vorausfahrenden Fahrzeugen können Autofahrer in Echtzeit Informationen über Staus erhalten. Auch Angaben über Straßensperrungen oder Gefahren auf der Strecke können über intelligente Netze ausgetauscht werden. Ein Ziel solcher Systeme wird unter anderem sein, die Zahl tödlicher Verkehrsunfälle weiter zu senken, indem Unfällen vorgebeugt wird.

Drei Viertel der Bundesbürger fordern, dass die öffentliche Hand stärker in solche intelligente Verkehrssysteme investiert, um das Autofahren stressfreier, umweltfreundlicher und sicherer zu machen. Wenn es um die Finanzierung geht, sind Investitionen aus Steuermitteln in der Bevölkerung populärer als zweckgebundene Mautgebühren.

#### **Folie 10: Beginnende Offenheit für vollautomatisches Fahren**

Schon jeder sechste Deutsche kann sich sogar vorstellen, in der Zukunft ein vollautomatisches Auto zu kaufen, bei dem er nicht einmal mehr lenken muss. Bisher ist diese Technologie noch im Versuchsstadium, aber wir haben wenig Zweifel, dass sie einmal serientauglich sein wird. Spätestens dann müssen wir althergebrachte Vorstellungen vom Autofahren komplett überdenken.

#### **Folie 11: Vorschläge für ein intelligentes Verkehrsnetz**

BITKOM begrüßt die Förderung von Elektromobilität in Deutschland, fordert allerdings einen ganzheitlicheren Ansatz. Im Fokus sollten nicht isolierte Systeme und Technologien stehen, sondern Elektromobilität als Kern eines intelligenten Verkehrsnetzes und als Bestandteil des Energiesystems der Zukunft. Der internationale Vergleich macht deutlich, dass andere Länder mit enormen Mitteln in

**Martina Koederitz****Statement „ITK im Auto – Elektromobilität, Internet und Multimedia“**

Telefonische Pressekonferenz zur IAA, 7. September 2011

Seite 5

den Wettlauf um den „Leitmarkt für Elektromobilität“ eingestiegen sind. Um hier mit den bei uns verfügbaren, bescheidenen Mitteln gewinnen zu können, ist eine besonders intelligente und effiziente Förderung nötig. Dabei sollten die Themen E-Mobility und Smart Grids eng miteinander verzahnt werden. Bis dato laufen sie weitgehend losgelöst voneinander. Zudem sollte sich Deutschland – nach dem Vorbild der sehr erfolgreichen Breitband-Initiative - noch ehrgeizigere Ziele bei der Einführung von Elektroautos setzen und diese um sehr konkrete Ziele beim Aufbau intelligenter Verkehrs- und Stromnetze ergänzen. So sollten ITK-Lösungen bereits bei der Straßenplanung mitgedacht werden, mindestens auf bundeseinheitlicher Basis, wenn nicht gar darüber hinaus. Wir begrüßen die europäische Initiative „Green eMotion“. Sie engagiert sich für die Bündelung der vielfältigen Modellversuche und unterstützt damit die Entwicklung einheitlicher Standards. Schließlich wollen wir möglichst bald genau so nahtlos mit Elektroautos Europa bereisen können, wie wir das heute mit dem klassischen Automobil können. Vielen Dank.