

**Experten erkundigen sich in Tarmstedt**

## Was die Elektromobilität mit sich bringt

Von **Johannes Heeg** - 04.07.2019 -

**Was macht die Elektromobilität mit Autohäusern und Werkstätten? Experten des Transferzentrums Elbe-Weser fragten für eine Studie zur Technikfolgenabschätzung beim VW-Händler Warncke in Tarmstedt nach.**



**Gespräch an der Stromtankstelle über die Auswirkungen der E-Mobilität (von links): Frank Fasold vom Transferzentrum Elbe-Weser, Holger Fiegenbaum, Innovationsbeauftragter der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade, und Gastgeber Wolf Warncke. (Johannes Heeg)**

Tarmstedt. Elektroautos haben weder Zündkerzen noch Auspuff, weder Ölfilter noch Getriebe oder Tank. Autos mit Batterieantrieb kommen mit rund 2000 Teilen weniger aus als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, vor allem fallen viele Verschleißteile weg. Man ahnt: Das bleibt nicht ohne Folgen für Zulieferer und Werkstätten. Und man fragt sich: Wie gehen die mit dem Wandel um? Um die Folgen dieser Transformation möglichst gut einschätzen zu können, sind derzeit Experten des Transferzentrums Elbe-Weser (TZEW) aus Stade unterwegs in der Region Elbe-Weser. Jetzt waren zwei Mitarbeiter beim VW-Händler Warncke in Tarmstedt.

Der Wirtschaftsinformatiker Frank Fasold hat seit Jahren mit der Elektromobilität zu tun, er berät unter anderem Stadtwerke und Kommunen bei der Aufstellung von Ladesäulen. Zum Gespräch bei Warncke ist er im Tesla angereist, er kennt also auch die Sicht des Nutzers. Mitgebracht hat er den Ingenieur Holger Fiegenbaum, Innovationsberater der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade. Auch ihn beschäftige das Thema E-Mobilität „seit den Anfängen“, wie er sagt. Sein Fokus liegt auf der Ausbildung, und dazu hat er bei diesem Termin in Tarmstedt durchaus Neues gehört.

Es gibt nämlich in Bremen eine spezielle Berufsschulklasse für Mechatroniker mit dem Schwerpunkt Hochvoltechnik, eingerichtet mit Unterstützung des Fraunhofer Instituts. Es sei gar nicht leicht gewesen, Auszubildende aus dem niedersächsischen Betrieb an der Bremer Schule anzumelden, erzählt Wolf Warncke, zusammen mit seinem Bruder Peter Geschäftsführer des 1932 gegründeten Autohauses. Der Kampf mit der Bürokratie habe sich aber gelohnt, „denn wir

brauchen Fachkräfte. Die Jüngsten werden das modernste Wissen haben.“ Die Hochvoltklasse sei so motiviert, dass sie auch noch in der Freizeit ein Auto mit Sechszylindermotor zu einem Stromer umrüsten will. Fiegenbaum: „Ein vorbildliches Leuchtturmprojekt.“

Für seine Erhebung möchte Frank Fasold wissen: „Wie verändert die E-Mobilität die Wertschöpfung im Unternehmen?“ Warncke erwartet, dass der Absatz von E-Autos zunehmen wird. Beim Service werde der Bedarf allerdings langfristig zurückgehen, um etwa 30 bis 40 Prozent. Die Auswirkungen für die Werkstatt würden aber wohl erst in zehn bis 15 Jahren stärker zu spüren sein, wenn der Anteil der Autos mit Verbrennungsmotoren zurückgehe. Ein wichtiger Umsatzbringer sei heute das Motoröl, so Serviceleiter Matthias Gerdes. „Wenn das wegbricht, werden wir das merken.“

Groß sei der Beratungsbedarf bei der E-Mobilität. „Da müssen wir viel Vorleistung erbringen“, so Warncke. Wichtig seien motivierte und gut vorbereitete Autoverkäufer, „denn mit Halbwissen blamiert man sich vor den Kunden. Die sind Sie für immer los“.

### **Autos melden sich selbst an**

Auf die Frage, wie weit die Digitalisierung in der Autobranche vorangeschritten sei, sagte Serviceleiter Gerdes: „Die Digitalisierung hat längst begonnen. Die neuen Autos melden sich selbstständig bei der Werkstatt an, wenn ein Service fällig ist.“ Alle wichtigen Daten einschließlich Kilometerstand würden automatisch übermittelt, das vereinfache die Abläufe im Betrieb, und es werde weniger Papier verbraucht. Schon jetzt habe jeder Techniker einen eigenen Rechner am Arbeitsplatz, demnächst würden noch die Serviceberater mit iPads ausgestattet. Da sich die Fahrzeuge bei dem im System hinterlegten Autohaus anmelden, „ist es wichtig, dass wir diese Autos verkaufen und nicht ein anderer Betrieb“. Hier sei also der eigene Vertrieb gefragt, sich Gedanken zu machen. Warncke: „Wir finden, es ist besser, den Wandel aktiv mitzugestalten.“

Fasold wollte auch wissen, ob im Zuge der Wende zum E-Auto Unterstützung benötigt werde. Warncke bejahte: „Generell bräuchte es mehr politische Unterstützung, damit wir in Deutschland schneller als bisher beim Ausbau des Ladesäulennetzes vorankommen.“ 35 Ladepunkte gebe es derzeit im Landkreis Rotenburg, das sei definitiv zu wenig, um in der Bevölkerung mehr Akzeptanz zu erreichen. Zur Akzeptanzverbesserung, deutet Fasold an, sei eine zentrale Anlaufstelle für die Region Lüneburg im Gespräch, an die sich Kunden, aber auch Händler und Werkstätten wenden könnten.

### **Zur Sache**

Land und Landkreise zahlen

Das Transferzentrum Elbe-Weser (TZEW) ist ein Beratungsunternehmen mit Sitz in Stade. Laut Homepage ist die Tätigkeit des TZEW eingebettet in ein regionales Netzwerk für Technologie, Innovation und Entwicklung ([www.artie.eu](http://www.artie.eu)), das zehn Landkreise des Amtsbezirks Lüneburg bilden, darunter Osterholz und Rotenburg. Das Projekt „Technikfolgenabschätzung zu den Auswirkungen der Elektromobilität“ läuft bis Ende des Jahres und wird hauptsächlich vom Land finanziert. Einen Anteil übernehmen die Landkreise aus den Töpfen ihrer Wirtschaftsförderung. Derzeit arbeitet das TZEW auch an einer Studie zum Thema „Wasserstoff als Energieträger der Zukunft“.