



TERMINSACHE

Der Bembel bleibt uns erhalten

Es gibt sie noch, die guten Nachrichten: Das drohende Aus für den Bembel ist abgewendet. Nach Darstellung des hessischen Wirtschaftsministeriums sicherte ein Vertreter der Bundesregierung zu, dass die geplante Änderung der Mess- und Eichverordnung die traditionellen Apfelwein-Gefäße nicht infrage stellt. Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) begrüßte dies. „Der Bembel aus Steingut gehört zum hessischen Apfelwein wie der Krug zur Maß und die Stange zum Kölsch“, sagte er. Mit dem Entwurf der Bundesregierung für eine neue Mess- und Eichverordnung soll eine EU-Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt werden. Ein Bestandteil ist, dass Ausschankgefäße künftig einen innen liegenden Maß-Strich haben. Rheinland-Pfalz und Hessen hatten deshalb Bedenken, dass „Äppelwoi“ nur noch in durchsichtigen Gefäßen ausgeschenkt werden dürfte. dpa

FMC kauft Arztnetzwerk in den USA

BAD HOMBURG. Der Dialysekonzern Fresenius Medical Care (FMC) kauft in den USA weiter zu. Die FMC-Tochter Sound Physicians, erst kürzlich mehrheitlich übernommen, übernimmt nun ihrerseits das US-Ärztennetzwerk Cogent Healthcare, wie der weltgrößte Dialysekonzern am Donnerstag mitteilte. Cogent beschäftigt mehr als 650 Ärzte in rund 80 amerikanischen Krankenhäusern. Über die Details der Übernahme sei Stillschweigen vereinbart worden, erklärte FMC.

Das hessische Unternehmen erwartet, dass Cogent im Geschäftsjahr 2015 einen Umsatz von mehr als 250 Millionen Dollar erwirtschaften wird. Die Investition soll innerhalb von 18 bis 24 Monaten nach Abschluss des Geschäfts positiv zum Konzernergebnis beitragen. Die Übernahme, der die Kartellbehörden noch zustimmen müssen, soll bis Jahresende abgeschlossen sein.

Aus Kartellgründen kann FMC in den USA, dem weltgrößten Gesundheitsmarkt, nicht mehr viele Dialysekliniken zukaufen. Der Konzern setzt deshalb verstärkt auf medizinische Dienstleistungen rund um die Dialyse und hat in diesem Bereich bereits mehrere Unternehmen gekauft. Reuters



Ein besonderer Geburts

Vor einem Jahr startete der BMW i3. Das Elektro-Fahrzeug soll die Autowelt verändern,

- ▶ Bislang wurden erst 13 000 Autos verkauft.
- ▶ Die aufwendige Produktion geht ins Geld.

Susanne Stephan
München

Er ist innovativ, klein, von einem Design, das mit gutem Willen als knuffig bezeichnet werden kann. Dafür fährt er sich spritzig wie ein Auto-Scooter auf dem Volksfest. Ein Auto? Von wegen: ein Hoffnungsträger.

Auf keinem BMW-Modell lasteten so hohe Erwartungen wie auf dem i3. Zusammen mit dem Plug-in-Hybrid i8 soll er die Elektromobilität vorantreiben und BMW das Überleben in Zeiten unbarmherziger CO₂-Grenzwerte erleichtern. Seit einem Jahr ist er auf dem Markt. Zeit für eine Bilanz.

Die Vorgaben aus Berlin: ehrgeizig. Eine Million Elektroautos sollen nach dem Willen der Bundesregierung im Jahr 2020 über Deutschlands Straßen fahren. Das ist der Beitrag des Individualverkehrs zum Ziel, den Kohlendioxid-Ausstoß bis 2030 gegenüber 1990 um 40 Prozent zu senken. Derzeit

sind in Deutschland laut Kraftfahrt-Bundesamt knapp 100 000 E-Autos angemeldet, wobei Hybride mitgezählt werden. Das Risiko, dass die Branche in fünf Jahren unter der Latte durchschlägt, die ihr Kanzlerin Angela Merkel gelegt hat, ist hoch - und der Beitrag von BMW, das Ziel zu erreichen, bislang überschaubar.

Die Vorgaben aus Brüssel: Sie sind so ambitioniert wie die der Bundesregierung. Ab 2021 sollen sämtliche Neuwagen eines Herstellers im Schnitt höchstens 95 Gramm CO₂ je Kilometer in die Luft blasen. Die Premium-Hersteller handelten Rabatte aus, die sich an ihren Flotten orientieren.

Für BMW liege der Grenzwert bei 102 Gramm Kohlendioxid, sagt Thomas Göttle vom Beratungsunternehmen PA Consulting Group. Ende 2013 betrug der Flottenverbrauch von BMW 134 Gramm, 2021 dürften es nach Göttles Berechnung 105 Gramm sein. Deshalb würden BMW Strafzahlungen von 50 Millionen Euro drohen - nicht viel Geld, aber der Imageschaden wäre verheerend.

BMW teilt die düstere Prognose nicht: „Wir gehen davon aus, dass wir die Grenzwerte einhalten können“, heißt es in München.

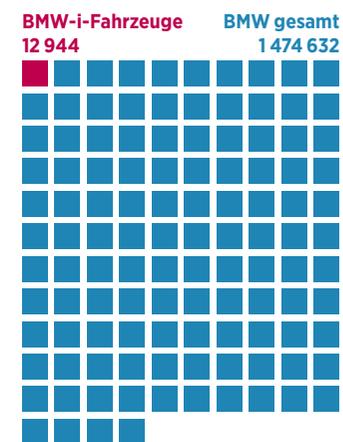
„Strafzahlungen sind für uns keine Option.“

Die Verkaufszahlen: bisher eher mau. 2021 müsse BMW rund 100 000 i-Fahrzeuge verkaufen, fordert Konzernchef Norbert Reithofer. Weltweit sind es in diesem Jahr voraussichtlich rund 20 000 i3 und i8. Das wäre ein Prozent des gesamten Absatzes. Der i3 kommt auf 13 000 Autos. Da bleibt Luft nach oben.

Dabei geht der Konzern schon jetzt Risiken ein. Vertriebsvorstand Ian Robertson erklärt zwar, BMW habe mit den i-Modellen vom ersten Tag an Geld verdient. Die rund drei Milliarden Euro schwere Entwicklung ist da wohl ausgeklammert. Die Produktionsinfrastruktur ist beachtlich: Im ab-

Der Elektro-BMW-i3

Zahl der verkauften Elektro-BMWs im Vergleich zum Gesamtabsatz Januar bis Oktober 2014



Handelsblatt

Quelle: Unternehmen

ÖLPREIS

Billiges Erdöl bremst alt

Anteil von Gas, Strom und Brennstoffzelle dürft

Christian Schnell
Frankfurt

Die Anstrengungen der Industrie sind unübersehbar: Mercedes bringt die S-Klasse mit Hybridantrieb zum gleichen Preis wie den gewöhnlichen Verbrennungsmotor, Audi den A3 E-Tron und die Mutter Volkswagen den baugleichen Golf GTE. Elektro-Pionier Tesla treibt den Antrieb mittlerweile auf Formel-1-gleiche 700 PS. Und Toyota will im kommenden Jahr gar mit dem FCV das erste Auto mit Brennstoffzellenantrieb vorstellen. Hier hat Hyundai seit zwei Jahren schon den kleinen SUV i35 Fuel Cell im Programm.

Keine Frage: Das Angebot an alternativen Antrieben steigt vehement. Jetzt muss es der Kunde nur noch annehmen. Gerade hier mehren sich die Bedenken. Grund dafür ist der niedrige Ölpreis, der für Kunden kaum Anreize liefert. Inflationsbereinigt ist der Liter Diesel beispielsweise im Moment billiger als im Jahr 2007. „Für die Entwicklung der alternativen Antriebe bedeuten die niedrigen Preise das Aus“, glaubt Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Car-Center an der Universität Duisburg-Essen. Mit alternativen Antrieben meint er all das, was abseits der herkömmlichen Verbrennungsmotoren um Diesel und Benziner angeboten wird. Al-



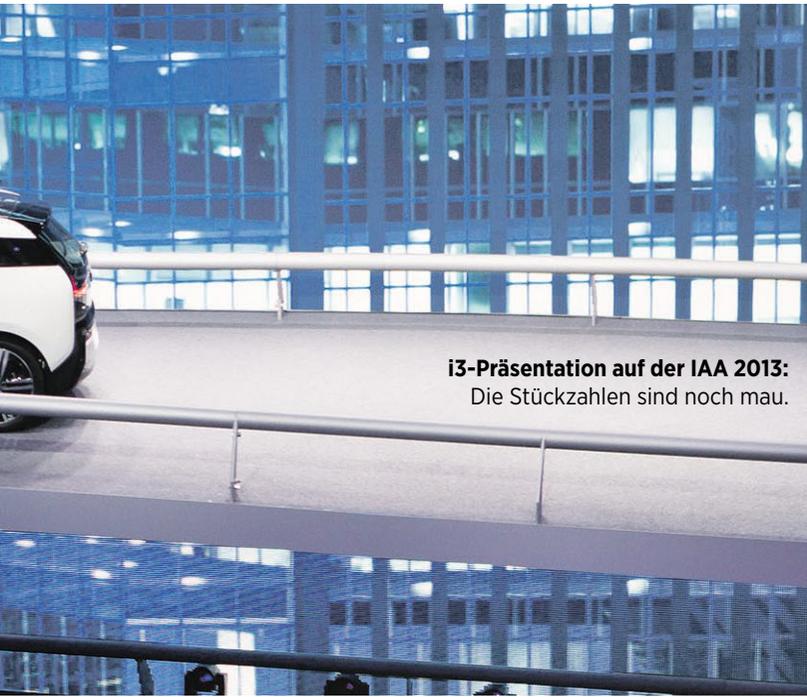
Fährt auch i3: Ex-Außenminister Joschka Fischer ist für BMW als Berater und Testimonial tätig.



Revolte
Deutsche Reisebüros wollen Befähigungsnachweis für Verkäufer durchsetzen. **Seite 22**



Offensive
Auch der Videokanal Youtube startet einen Streamingdienst für Musik. **Seite 24**



i3-Präsentation auf der IAA 2013:
Die Stückzahlen sind noch mau.

tag

doch es droht an seinen Zielen zu scheitern.

geschiedenen Örtchen Moses Lake im US-Staat Washington entstand eine Fertigung für die superleichten Karbonfasern, in Wackersdorf, Landshut und Dingolfing werden daraus Komponenten für das Auto, in Leipzig erfolgt die Endmontage, zurzeit gut 100 Stück pro Tag.

Auch bei anderen Herstellern geht die Elektromobilität ins Geld. Wolfgang Bernhart von der Unternehmensberatung Roland Berger hegt generell Zweifel, ob Autos mit alternativen Antrieben in absehbarer Zeit zu einem belastbaren Geschäftsmodell werden. Dies gelte besonders für rein batteriegetriebene Fahrzeuge. „Im Premiumbereich müssen die Hersteller einen Preisaufschlag von 10 000

Euro realisieren“, rechnet er vor. Zwar würden die Kosten sinken – „die Batterien beispielsweise werden voraussichtlich bis 2020/21 um 30 Prozent billiger“. Allerdings mache sich dies für ein typisches mittelgroßes Elektrofahrzeug nur mit einer Ersparnis von rund 1500 Euro bemerkbar. „Weitere nennenswerte Degressionseffekte in der Produktion erwarte ich erst nach 2020.“

Selbst dann bleiben Unwägbarkeiten – etwa der Ausbau des Netzes an Ladestationen. „Zu erwarten, dass die örtlichen Energieversorger von sich aus Stromtankstellen bauen, halte ich für eher unrealistisch“, sagt Bernhart. „Für sie rechnet sich das einfach nicht.“

ernative Antriebe aus
ste erst ab 2021 allmählich steigen.

so Biogas, Erdgas, Ethanol sowie Hybrid-, Elektro- und Brennstoffzellenautos.

Der Anteil der Alternativen ist in den vergangenen Jahren nur leicht gestiegen. 48 000 Neuwagen waren es im vergangenen Jahr in Deutschland, 54 000 dürften es in diesem Jahr werden, ein Anteil von 1,6 Prozent am Gesamtmarkt. Die Alternativen sind bis heute eine kaum wahrnehmbare Nische. Grund ist unter anderem der Fracking-Boom, der in den USA zwar mittlerweile einen Höhepunkt erreicht hat, aber auch in den kommenden Jahren einen Ausbruch des Ölpreises nach oben verhindern dürfte.

Erst ab dem Jahr 2021, wenn

die Europäische Kommission im Schnitt einen Ausstoß von nur noch 95 Gramm Kohlendioxid je gefahrenen Kilometer in der Flotte fordert, könnte der Anteil der alternativen Antriebe allmählich steigen. Ab dem Jahr 2025 rechnet Dudenhöffer dann mit 300 000 verkauften Neufahrzeugen in Deutschland pro Jahr, ein Anteil von dann immerhin zehn Prozent. Im Straßenbild wäre diese Gruppe selbst dann aber noch übersichtlich. Zwei Millionen von gut 45 Millionen Autos, die dann hierzulande unterwegs sind, würden mit Strom, Wasserstoff oder Gas angetrieben. Das wären selbst dann erst überschaubare 4,3 Prozent.

MARCUS KRIEG

Laden als Geschäftsmodell

Der Chef des Projekts „360° Electric“ über Stromtankstellen.

Marcus Krieg ist bei BMW für Kundenlösungen rund um die Elektromobilität zuständig – von der Schnellladestation für die Garage bis zum Leasing eines Pkw mit konventionellem Antrieb für die Urlaubsfahrt. Er koordiniert den Aufbau eines weltweiten Ladetzes für die i-Flotte.

Die EU-Kommission empfiehlt für Deutschland 100 000 Ladestationen. Wie viele Ladestationen gibt es heute für das Elektroauto i3? BMW-i3-Fahrer können in Deutschland an 2 000 Ladestationen von BMW-i-Kooperationspartnern mit je zwei Ladepunkten Strom tanken. In den USA finden Sie 5 500 Stromtankstellen für den i3, vor allem an der Westküste, weltweit sind es 17 000 Ladestationen. Außerdem haben wir in Europa und den USA Kooperationen mit 1950 Parkhäusern. Dort können Pkw-Besitzer Dauerstellplätze mit Lade-Infrastruktur mieten.

Reicht dieses Netz, damit der Akku unterwegs nicht zur Neige geht? Das Laden unterwegs hat für unsere Kunden deutlich weniger Bedeutung als das Laden zu Hause. Das



Marcus Krieg: Der BMW-Manager baut Ladestationen für das E-Auto

Gros der i3-Käufer lässt sich von uns die Infrastruktur zu Hause installieren. Nach unseren bisherigen Beobachtungen gehen wir davon aus, dass Kunden im Schnitt mit dem Auto rund 45 Kilometer am Tag zurücklegen. Bei diesen Strecken spielt das Laden an öffentlichen Plätzen keine so große Rolle. Aber wir bauen in Kooperation mit Partnern wie Daimler und VW auch unser Netz an Schnellladestationen in Deutschland aus. In Planung sind

außerdem Lösungen für ein internationales Roaming, das wir jetzt schon zwischen Deutschland und Österreich mit unserer Ladekarte Charge Now anbieten. Natürlich ist das auch für weitere Märkte geplant.

Für die Energieversorger lohnt sich der Aufbau einer Infrastruktur nicht.

Das sehen wir anders. Wir bieten den Versorgern immerhin an, ihr Engagement kommunikativ zu platzieren. Dadurch entsteht für die Unternehmen durchaus ein Benefit. Im Ausland zeigt sich außerdem, dass das öffentliche Laden als Geschäftsmodell eine Perspektive hat. Ein Anbieter in Holland etwa lebt heute schon sehr gut davon, dass er Schnelllade-Tankstellen entlang der Autobahnen betreibt. „Just Park“, ein Unternehmen in England, das durch BMW i Ventures gefördert wurde, betreibt eine Plattform, die zwischen privaten Anbietern und Autofahrern Parkplätze vermittelt – inzwischen auch solche mit Lademöglichkeit.

Die Fragen stellte **Susanne Stephan**.

ANZEIGE

STARK für RAILPOOL

STARK für Unternehmer HSH NORDBANK