

Im Gespräch: Shai Agassi, der Gründer des Unternehmens Project Better Place

**“Für Experimente haben wir keine Zeit”**

Im Softwarekonzern SAP hätte Shai Agassi bald Vorstandsvorsitzender werden können. Aber Karriere genügte dem heute 40 Jahre alten Israeli nicht. Er will die Welt vor dem Ölnotstand retten und gilt daher manchem als ziemlich bunter Vogel.

Herr Agassi, Sie haben bei SAP Ihre Karriere aufgegeben und eine Firma namens Project Better Place gegründet. Was ist denn Ihre Mission?

Es geht darum, eine Infrastruktur aufzubauen, durch die das Fahren mit Elektroautos so einfach und komfortabel wird wie mit herkömmlichen Autos. Wir wollen aber keinen neuen Autokonzern gründen, davon gibt es schon genug. Unser Ziel ist es, die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern, Land für Land. Gestartet wird in Israel, danach ist Dänemark an der Reihe. In der Autoindustrie haben wir eine Partnerschaft mit Renault-Nissan. Das nötige Eigenkapital haben wir: 200 Millionen Dollar.

Ist Better Place denn in irgendeiner Weise in das Projekt von RWE und Daimler eingebunden?

Zunächst einmal: wir begrüßen das Projekt. Je mehr Menschen, je mehr Unternehmen in diesem Markt aktiv werden, desto besser. Es ist wunderbar, dass Daimler erkannt hat, dass die Elektrifizierung des Fahrens kommen wird. Aber wir müssen eines erkennen: Wir haben keine Zeit für jahrelange Experimente. So gesehen, ist das Daimler-RWE-Projekt ein sehr kleiner Schritt auf einem sehr, sehr langen Weg.

Sind Sie denn mit deutschen Autoherstellern in Verhandlungen?

Wir haben mit allen deutschen Autoherstellern gesprochen. Wir würden gerne mit ihnen arbeiten. Wir haben unser Modell in einer sehr offenen Weise vorgestellt und unsere Informationen zur Verfügung gestellt. Und wir haben ihnen vermittelt, wie dringend unser Anliegen ist, vom Öl unabhängig zu werden. Das ist nämlich noch nicht überall ins Bewusstsein vorgedrungen.

Wann glauben Sie, werden Sie unter den deutschen Autoherstellern einen Partner finden?

Es geht ja nicht nur um Autohersteller. Da müssen alle an einem Strang ziehen. Die Regierung spielt zum Beispiel eine wichtige Rolle, denn es geht schließlich nicht um einzelne Projekte in Städten, denn an der Stadtgrenze hört das Fahren nicht auf - man muss sich um das ganze Land bemühen. Die Energieversorger müssen sich beteiligen und all die anderen Unternehmen in der

Wertschöpfungskette: Continental, Bosch, Siemens und so weiter. Sie alle müssen daran mitwirken. Nur so können wir es schaffen, dass bis 2020 in Deutschland 15 Millionen Elektroautos fahren oder mehr. Das ist einerseits eine große Herausforderung, andererseits eine der größten Chancen für die Industrie weltweit.

Daimler-Chef Dieter Zetsche wirkte ziemlich skeptisch, als wir mit ihm über Ihr Projekt sprachen. Ihre Infrastruktur braucht doch Standards, und das könnte für die Autoentwicklung zum Problem werden . . . ?

Mit Dieter Zetsche habe ich nur sehr kurz sprechen können, vielleicht hat er mein Konzept nicht ganz verstanden. Wir sagen, dass es ausreicht, die Verbindung zwischen Auto und Ladestation zu standardisieren. Zu Hause hat man doch auch nicht unterschiedliche Stecker für jede unterschiedliche Anwendung. Und es geht natürlich nicht, dass man einen unterschiedlichen Anschluss für jedes Auto an den verschiedenen Stationen des Netzwerks hat. Natürlich muss nicht jedes Auto die gleiche Batterie haben. Aber auf jeden Fall müssen bei allen Autos die auswechselbaren Batterien von unten angebracht werden - denn das ist die einzige Stelle, von wo man sie maschinell herausheben kann, um sie zu wechseln. So verstehe ich Standardisierung.

Haben Sie den Eindruck, dass die deutsche Autoindustrie schläft?

Dazu will ich eines sagen: Wir haben schon ungeheuer viel mit Renault und Nissan zusammen gemacht, und Vorstandschef Carlos Ghosn hat in diesem Markt die Führung übernommen. Er wartet nicht, was passiert, sondern er hat sich für den Markt entschieden und zeigt dem Rest der Welt, wo es langgeht. Es ist höchste Zeit für die deutschen Autohersteller, auch eine solche Führungsrolle zu übernehmen.

Haben die Premiumautos der deutschen Autohersteller im Zeitalter der Elektroautos überhaupt eine Zukunft? Oder sind 7er BMW und S-Klasse die Dinosaurier von morgen?

Ich fände es toll, eine Elektroversion des 7er BMW zu sehen. Es ist Zeit für eine Typenbezeichnung mit E am Ende. Und nachdem ich einen Tesla gefahren bin, weiß ich: ein Elektro-Porsche wäre ein phantastisches Auto.

Fehlte es da nicht an Komfort und Fahrspaß?

Elektroautos können schneller beschleunigen. Sie machen keinen Lärm - da lohnt sich eine bessere Stereoanlage. Sie haben keine Emissionen, daher fühlen Sie sich besser. Und mit dem Better-Place-Modell kosten sie weniger als Benziner.

Daimler und RWE haben ihr "E-Mobility"-Projekt im Beisein der Bundeskanzlerin präsentiert. Hatten Sie auch schon Kontakt zu Angela Merkel?

Ja, ich habe sie beim Wirtschaftsgipfel der CDU getroffen. Sie ist nicht einem einzigen Projekt verpflichtet. Sie hat recht, wenn sie jede Initiative vorantreibt, die dem Markt zeigt, was möglich ist. Aber ich bin mir auch sicher, dass sie weiß, dass wir viel größere Initiativen brauchen als ein Projekt

mit 100 Autos für Berlin.

Die Fragen stellte Susanne Preuß.

**Bildunterschrift:** Shai Agassi.

Foto Andreas Varnhorn

Alle Rechte vorbehalten. (c) F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main

**Nach ähnlichen Artikeln suchen:**

**Person:**  Agassi, Shai

**Unternehmen:**  Project Better Place, Palo Alto, CA

**Land:**  Internationales

**Sachgebiet:**  Industrie

und-Verknüpfung

oder-Verknüpfung

Zur Verfügung gestellt von:

**Frankfurter Allgemeine Archiv**

---