

Morgendämmerung für das Elektroauto?

07. Mai 2010, Die Presse, CHRISTIAN LENOBLE / E-Mobility

Steht der lang ersehnte Entwicklungsdurchbruch beim Elektroauto kurz bevor? In Anbetracht des globalen medialen Hypes rund um die Elektromobilität könnte man davon ausgehen. Die deutsche Bundesregierung etwa plant, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen und stellt 1,4 Milliarden Euro für das Projekt "e-mobility" zur Verfügung. In Österreich rechnet Umweltminister Niki Berlavovich damit, im selben Zeitraum 250.000 E-Autos in den privaten Verkehr einschleusen zu können. Andere Länder, darunter Frankreich, Großbritannien, die USA oder China, investieren, indem sie den Kauf eines E-Autos mit bis zu 7500 Euro fördern.

Potenzielle Käufer

Laut einer aktuellen Studie der Strategieberater Bain&Company ist der Käufermarkt bereit. So soll es bereits heute weltweit jährlich 350.000 potenzielle E-Auto-Kunden geben, davon 100.000 in Europa. In nur zehn Jahren werden laut Gregor Matthies, Leiter der europäischen Automobil-Praxisgruppe von Bain&Company, "weltweit die Hälfte aller neuen Pkw mit einem Elektroantrieb zugelassen"-wenn auch vier Fünftel davon mit einem zusätzlichen Verbrennungsmotor an Bord. Die Automobilhersteller scheinen jedenfalls gerüstet zu sein: Zahlreiche namhafte Produzenten wollen mit ersten Serienfertigungen noch heuer auf den Markt kommen. Darunter beispielsweise der französische Hersteller PSA mit dem Citroen C-Zero, die japanischen Unternehmen Mitsubishi mit dem i-MiEV und Nissan mit dem Leaf sowie der chinesische Hersteller BYD mit dem e6s. General Motors setzt auf den Chevrolet Volt und auf ein Konzept, das sich Range Extender nennt. Die Rede ist von einem Elektrofahrzeug für tägliche Mobilität bis zu 60 Kilometern inklusive kleinem Verbrennungsmotor, der Strom für eine Reichweite bis zu 400 Kilometer erzeugt.

Teure Batterien

Das E-Automobil am Weg zur Massentauglichkeit? Nicht unbedingt, wenn andere soeben veröffentlichte Studien zurate gezogen werden. Wie etwa jene des deutschen Verbands der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (VDE), die insbesondere die noch nicht vollständig ausgereifte und teure Batterietechnologie thematisiert. "Bislang amortisiert sich E-Mobility wegen der hohen Batteriekosten nicht. Es bedarf weiterer Forschungsanstrengungen, um eine Reduzierung des Batteriepreises sowie eine verbesserte Leistungsdichte, Energiedichte und Lebensdauer von Elektrofahrzeugen sicherzustellen", so der VDE. Auf die Preisproblematik weist auch das Center für Automobilmanagement (Cama) an der Universität Duisburg-Essen hin. "Derzeit sind die potenziellen Käufer von Elektroautos höchstens dazu bereit, zwischen 10.000 und 25.000 Euro zu bezahlen. Darüber sinkt die Kaufbereitschaft deutlich", heißt es am Institut. Somit liege die maximale Zahlungsbereitschaft durchschnittlich um mehr als 10.000 Euro unter den am Markt vorgesehenen Preisen. "Kurzfristig sind geringere Preise für Elektroautos jedoch nicht realisierbar", betont Thomas Martin Fojcik, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Cama.

Massive Kritik an der möglicherweise voreiligen Elektro-Euphorie kommt überraschenderweise auch von Umweltorganisationen wie Greenpeace. "Sowohl die Hersteller als auch die Politik machen sich etwas vor. Denn der Strom, der zum Betrieb von Elektroautos erzeugt werden muss, emittiert in der Herstellung drei- bis viermal so viel Schadstoffe wie ein herkömmlicher Verbrennungsmotor", meint Greenpeace-Autoexperte Wolfgang Lohbeck. Der Hype um die Elektromobilität sei überbewertet und die Umsetzung sowie technologische Entwicklung noch längst nicht vollständig ausgereift. "Der Autonomer kann nicht hindernisfrei von A nach B fahren, sondern muss für seine Mobilität eine ausgeklügelte Terminplanung ausarbeiten. Das Fahrzeug muss einfach zu oft und zu lang an die Steckdose", bringt Lohbeck auch das Argument der mangelnden Reichweite von E-Automobilen ins Spiel.

Ein Argument, das wiederum andere Experten wie Martin Blum vom Verkehrsclub Österreich (VCO) nicht gelten lassen wollen. "Eine VCO-Untersuchung hat ergeben, dass ein österreichischer Pkw im Durchschnitt 37 Kilometer pro Tag zurücklegt", so Blum. Vor allem im innerstädtischen Bereich sei das E-Auto demnach sehr wohl einsetztauglich.

Politischer Wille

Dass neben technologischen Gesichtspunkten auch realpolitische Aspekte darüber entscheiden werden, wie es mit der Zukunft der E-Mobilität aussieht, erklärt Robert Kremlicka, Leiter Konzernmarketing des Fahrzeugunternehmens Steyr Daimler Puch und Partner des Beratungsunternehmens A. T. Kearney: "Soll für e-Fahrzeuge erneuerbare Energie eingesetzt werden, so kommen auf die Energiewirtschaft und die öffentliche Hand große Aufgaben zu. Vorab-Investitionen in die Infrastruktur, Standardisierung der Technik, supranationale Regulierung et cetera" Ob und vor allem wie schnell sich E-Mobilität durchsetzt, bestimmen schlussendlich politischer Wille, Subventionen und nicht zuletzt der Ölpreis.

Die ersten größeren Serienproduktionen kommen noch heuer auf den Markt.