

DEUTSCHLAND / Um den Rückstand der Autobauer aufzuholen, hebt Angela Merkel kommende Woche die „Nationale Plattform Elektromobilität“ aus der Taufe

Bitte aufwachen!

■ VON BENEDIKT FUEST

Deutsche Hersteller haben den Megatrend Elektromobilität verschlafen. Im Wettlauf um die alltagstauglichsten Elektrovehikel liegen amerikanische und vor allem japanische Firmen vorn. Weltweit meistverkauftes Hybridauto ist der Toyota Prius mit einem Preis von 25500 Euro, Honda bietet den Civic Hybrid für 24000 Euro in Deutschland an.



GRÜNE VISION: Autos, die ihre Kraft aus der Steckdose beziehen, sind sauber – vorausgesetzt, der Strom kommt nicht aus Kohlekraftwerken.

Abbildung: Istockphoto

Auch die reinen Elektrovehikel, die einen Benzinmotor höchstens noch als Notfall-Stromgenerator mitschleppen, scheinen anderen Autonationen eher zu gelingen: Mitsubishi bietet mit dem i-MiEV ein Serien-Elektroauto mit hundert Kilometer Reichweite an, und Renault will zusammen mit Nissan ab Ende 2010 den Leaf in Großserie bauen – für 30 000 Euro gibt's dann 160 Kilometer Reichweite. Daneben nehmen sich die diversen Kleinserien, die dieses Jahr bereits von deutschen Herstellern auf die Straßen gebracht wurden, wie zaghafte Experimente aus: Der elektrifizierte Mini von BMW wird 500-mal gebaut und an ausgesuchte Kunden verleast, Daimlers elektrische A-Klasse soll gar nur 200-mal vom Band laufen. Volkswagen will einen Elektro-Golf erst 2013 auf den Markt bringen.

Doch hinter dem zögerlichen Verhalten der deutschen Hersteller steckt eine nachvollziehbare Taktik – und die wird aktuell durch die Grenzen des technisch Machbaren bestimmt. Laut einer Studie der Universität Duisburg-Essen ist die große Mehrheit der gut verdienenden Autokäufer nicht bereit, wesentlich mehr als 25 000 Euro für ein Fahrzeug mit alternativem Antriebskonzept auszugeben. Derzeit aber kosten fortschrittliche Akkus auf Lithium-Basis gut 10 000 Euro pro Fahrzeug, was zu Autopreisen von über 30 000 Euro führt und auch der Grund dafür ist, dass deutsche Hersteller ihre Kleinserienfahrzeuge bisher nur verleasen und nicht verkaufen. „Aktuell liegt die Zahlungsbereitschaft durchschnittlich um mehr als 10 000 Euro unter den am Markt vorgesehenen Preisen“, sagt Thomas Martin Fojcik, Betriebswirt an der Universität Duisburg-Essen.

Nur sehr teure, mit Akkus vollgestopfte Varianten schaffen es im Elektrobetrieb, wesentlich weiter als 50 Kilometer mit einer Akkuladung zu fahren. Das ist den deutschen Kunden schlicht zu wenig, sie erwarten mehr Reichweite, die bisher nur ein Hybrid bieten kann. Den Durchbruch sollen sogenannte Lithium-Luft-Akkus bringen, die die Speicherkapazität aktueller Akkus um den Faktor fünf übertreffen sollen. Deren Serienreife aber ist noch etwa fünf Jahre entfernt.

Angesichts heutiger Ölpreise von 80 bis 90 Dollar pro Barrel Rohöl (159 Liter) lohnt sich der Aufpreis für den teuren Akku erst, wenn der E-Auto-Käufer etwa 250 000 Kilometer gefahren ist. Damit sich das Elektroauto bis 2020 durchsetzt und mindestens die Hälfte aller verkauften Fahrzeuge mit Strom fahren, müsste sich der Rohölpreis mehr als verdoppeln, attestiert die Unternehmensberatung Bain in einer Studie. Zudem müssten sich die Akkupreise halbieren. Aktuell, so die Berater, sei das Elektroauto für deutsche Kunden lediglich ein Lifestyle-Produkt.

Die Bundesregierung will, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren, und plant unter anderem ein Netz von Elektrotankstellen, um dem Reichweitenproblem zu begegnen. Ein bescheidenes Ziel, verglichen mit der Konkurrenz, etwa aus China. Dort will die Regierung, dass bereits 2012 eine Million E-Gefährte im eigenen Land gebaut werden. Deshalb wollen die Chinesen sowohl die Entwicklung als auch den Kauf massiv subventionieren. Die Regierungen in Frankreich und Amerika haben ebenfalls großzügige Unterstützung aus dem Steuertopf zugesagt.

Die deutschen Autobauer hoffen auf Ähnliches, wenn Bundeskanzlerin Angela Merkel am kommenden Montag die „Nationale Plattform Elektromobilität“ aus der Taufe hebt, ein Netzwerk aus Politik, Forschung und Herstellern. „Ein Subventionswettbewerb der führenden Autonationen kann nicht im Interesse der Regierungen sein“, warnt angesichts dieser Zahlen der Deutsche-Bank-Analyst Eric Heymann. Er lehnt insbesondere direkte Subventionen à la Abwrackprämie ab und empfiehlt eher eine kluge politische Förderung, etwa durch das Etablieren von Standards für Stecker oder Akkus oder das Freigeben von besonderen Parkplätzen oder Fahrspuren für