

# Branche im Elektrofieber

In Frankfurt wurde der Eindruck erweckt, das Elektroauto ist so gut wie fertig. Fakt ist jedoch: Der Weg zur Elektromobilität ist mindestens so schwer, wie der Ausweg aus der aktuellen Krise.

Von Isabella Finsterwalder



Für Jürgen Stackmann, Ford-Werke Köln, ist das Serien-E-Auto noch zwei Fahrzeuggenerationen entfernt. BMW hat das Thema verhübscht



Der Kunde muss nur noch einsteigen in das Elektroauto und es kann losgehen. Fakt ist jedoch: Über Pilotversuche ist die Branche noch nicht weit hinausgekommen. Noch reicht der Akku kaum weiter als 160 km, noch fehlt die entsprechende Infrastruktur, noch sind Elektroautos viel zu teuer. Zwar kündigt Volkswagen bis 2013 ein kleines Elektroauto an. Doch ob der Konzern damit das Elektroauto aus der Ökonomie ins Massensegment führen kann, wie es Volkswagenchef Martin Winterkorn ankündigt, sei dahingestellt. Konkurrent Toyota, den Volkswagen bis 2018 als Nummer 1 abhängen will, jedenfalls distanziert sich trotz seines weltweit führenden „grünen“ Image klar vom Hype um Elektroautos. Alain Uyttenhoven, Vizepräsident von Toyota Deutschland, sieht daher in der Hybridtechnologie die besseren Chancen. „Ins gleiche Horn stößt neben Jürgen Stackmann, Vizechef der Ford-Werke, der davon ausgeht, dass die Elektromobilität für Privat- und Gewerbetunden noch mindestens zwei Fahrzeuggenerationen entfernt ist. Wichtiger seien vielmehr bezahlbare Lösungen für heute, wie beispielsweise die stark verbrauchsoptimierte Ford-Econetic-Baureihe oder die neue Generation von Benzindirekteinspritzmotoren, den Eco-Boost-Motoren, mit einer Verbrauchersparnis von bis zu 20 Prozent. Gleichwohl räumt Stackmann ein, dass die hohen Anforderungen an die Mobilität von morgen „nicht für nichts zu haben“ sein wird.

## Lösung für alle und alles gibt es nicht

Auch Daimler-Chef Dieter Zetsche sieht die Zukunft der Mobilität und ihre Elektrifizierung nicht euphorisch: „Es gibt nicht eine Lösung für alle und alles. In Ballungsgebieten werden andere Fahrzeuge gebraucht als für die Überwindung von größeren Distanzen.“ Es werde noch lange keine flächendeckende Infrastruktur für Elektroautos und Wasserstoffautos geben. Deshalb, so Zetsche weiter, wird es ein Nebeneinander von konventionellen Antrieben und einer zunehmenden Elektrifizierung geben. Zwar ließen sich auch Unternehmen wie Better Place unter Shai Agassi, der mit Renault den Markt für Elektroautos aufmischen will oder die Firma Tesla, die den Kunden über Emotionen zum Elektroantrieb „ziehen“ will, auf der IAA feiern. Bis hier jedoch der tatsächliche Durchbruch geschafft ist, dauert es.

## Vereint gegen asiatische Konkurrenz

Vor allem die deutschen Hersteller präsentierten sich recht kampfeslustig bei E-Autos. Anders als beim Hybridauto wollen sie jetzt vorn dabei sein, indem sie sich bei der Entwicklung von Elektroautos gegen die asiatische Konkurrenz verbünden. „Denn“, so Daimler-Entwicklungschef Thomas Weber, „wenn wir nicht aufpassen und uns unterhaken, fahren wir künftig nach Asien, um uns den Leitmarkt anzusehen.“

Bis batteriegetriebene Autos mit großer Stückzahl zu kaufen sein werden, ist der Weg allerdings noch steinig und weit. So rechnet die OliverWyman-Studie „Elektromobilität 2025“ vor, dass in den nächsten 15 Jahren Elektrofahrzeuge im weltweiten Fahrzeuggeschäft gerade einmal auf einen Marktanteil von 3 Prozent kommen. Damit wird der Weg zur Elektromobilität laut Bernd Bohr, Chef des Unternehmensbereichs Kraftfahrzeugtechnik bei Bosch, mindestens so schwer, wie der Ausweg aus der heutigen Krise. ●

