

Elektroauto kommt nur langsam in Fahrt

Bisher haben deutsche Hersteller lediglich Testfahrzeuge auf die Straße geschickt/ E-Smart geht 2012 in Serie

VON PETRA SIGGE

Bremen. Beim herkömmlichen Verbrennungsmotor kann den deutschen Autoherstellern keiner etwas vor machen. Doch beim Elektroantrieb stehen VW, Mercedes und Co. im Moment hinten an. Bisher hat keiner von ihnen ein Elektroauto zur Serienreife gebracht. „Die deutschen Hersteller haben den Trend verschlafen“, urteilt knapp der Analyst und Autoexperte der NordLB, Frank Schwöpe.

Daimler-Sprecher Andreas Brock reagiert auf solche Kritik genervt. Die Behauptung, dass sich die Konzerne zu lange auf ihren Lorbeeren ausgerichtet und damit den Japanern und Chinesen den Vortritt bei der Entwicklung der E-Mobilität gelassen hätten, hält er für ein „Vorurteil, was sich offenbar nicht aus der Welt schaffen lässt“. Er ist misstrauisch, was die Fortschritte der Konkurrenten angeht. „Die genauen Zahlen, wie viele chinesische oder japanische Elektroautos tatsächlich auf den Straßen unterwegs sind, kennt doch niemand.“

Dagegen sei Fakt, dass kein führender Automobilhersteller derzeit europaweit mehr Fahrzeuge und mehr Modelle mit Elektroantrieb im Einsatz habe als Daimler. Gerade teste der Autobauer eine Flotte von rund 500 batteriebetriebenen Pkw der A-Klasse. Privat- und Firmenkunden könnten die Kleinwagen für vier Jahre mieten. Kostengrund: 700 Euro im Monat. Den Lieferwagen Vito gebe es ebenfalls in der E-Ausführung. Aktuell würden davon rund 2000 Einheiten produziert. Weltweit seien außerdem schon seit Monaten 1500 Elektro-Smarts der neuen Generation unterwegs, ebenfalls für 700 Euro monatlich zu mieten. Bis Ende des Jahres werden nach Angaben von Daimler-Sprecher Brock wei-

tere 500 E-Smarts zur Test-Flotte hinzukommen. Ab Frühjahr 2012 soll der elektrische Winzling dann in den Autobauern verkauft werden. Angepeilt werde ein Absatz von mindestens 10.000 Fahrzeugen pro Jahr.

„Das ist sicher noch nicht das, was man üblicherweise unter einer Großserie versteht“, sagt Autoexperte Schwöpe dazu. Doch er sieht in der langsameren Gangart auch eine Stärke. „Ein Punkt, der für die deutschen Autobauer spricht, ist, dass sie sich mit einer Neuentwicklung lieber länger Zeit lassen, um dafür dann aber ein Fahrzeug mit einer ausgereiften Technik anzubieten, mit einer soliden Batterie und zu einem vernünftigen Preis.“ Nach Angaben von Daimler-Chef Dieter Zetsche kostet ein Elektrofahrzeug in der Produktion derzeit rund 11.000 Euro mehr als ein Auto mit Verbrennungsmotor. Und auch 2017 würden die Mehrkosten noch bei 5000 Euro liegen. Wie hoch voraussichtlich der Kaufpreis eines Elektro-Smarts sein wird, will der Daimler-Konzern laut Unternehmenssprecher Brock erst im Herbst bekanntgeben.

Dann geht Konkurrent Opel mit seinem Elektromodell bereits auf den Markt. Der Verkauf des in den USA produzierten Mittelklasseautos Ampera beginnt europaweit im letzten Quartal dieses Jahres zu einem Preis von 42.900 Euro. In Deutschland soll es zunächst nur ein Modell mit besonders reichhaltiger Sonderausstattung geben, für 48.200 Euro. Der per Stecker aufladbare Ampera fährt bis zu 80 Kilometer rein elektrisch. Bei größeren Strecken springt ein 1,4 Liter-Benzingenerator an, der den Elektromotor mit Strom versorgt und zugleich die 180 Kilogramm schweren Lithium-Ionen-Batterien nachlädt. So wird die Reich-

weite des Ampera auf mehr als 500 Kilometer erhöht. Opel will im ersten vollen Verkaufsjahr 2012 nach eigenen Angaben 8000 bis 10.000 dieser Fahrzeuge in Deutschland absetzen.

Der Münchner Autobauer BMW nennt bislang weder Planzahlen noch Preise für das vom ihm entwickelte Megacity-Vehi-cle 3. Das ist ein rein elektrisch betriebener Stadtfahrer, der ab 2013 in die Serienproduktion gehen soll. Spekuliert wird, dass der Basispreis bei rund 40.000 Euro liegen wird. Zur Markteinführung will sich BMW auf städtische Ballungsräume in aller Welt konzentrieren.

VW hält mit einer elektrischen Version seines Verkaufsschlagers Golf dagegen. Die Testphase läuft bis 2013. Dann folgt die Serienproduktion. Zuvor soll schon ein Kleinwagen namens Up mit Batteriebetrieb in Serie gehen. Bei VW-Tochter Audi ist die Serienfertigung batteriebetriebener Fahrzeuge nicht vor 2014 geplant.

Eines gilt für alle: Auch die besten Batterien können nicht annähernd die Energiemenge üblicher Treibstofftanks speichern. Bislang liegt die maximale Reichweite bei 150 bis 180 Kilometern – und das auch nur unter idealen Bedingungen. Im Winter, wenn die Heizung benötigt wird, kann die Reichweite auch auf unter 100 Kilometer schrumpfen. Das hat sich in einem einjährigen Modellversuch in Köln gezeigt. Unter diesen Voraussetzungen dürften nur wenige Autokäufer einen reinen Stromer als Erstwagen in Betracht ziehen, glaubt Stefan Bräzel vom Center of Automotive in Bergisch Gladbach. Die Industrie gebe deshalb bei der Elektromobilität ein Risiko ein. „Das sind enorme Summen, die die Herstellern investieren. Die nächsten fünf Jahre allerdings werden sie mit Elektroautos noch

kein Geld verdienen, dafür sind die Stückzahlen zu gering“, sagt Bräzel. Seiner Ansicht nach werden sich E-Fahrzeuge für die Industrie frühestens in zehn bis 20 Jahren lohnen.

„Die Hersteller werden künftig zweigleisig fahren“, meint Autoanalyt Schwöpe. „Es wird zumindest für die nächsten 20 Jahre zwei Standards geben: den Verbrennungsmotor und den Elektroantrieb.“ Für beide Standards müsse die entsprechende Infrastruktur vorgehalten werden. Aber daran hapert es bislang noch. Die E-Autos können zumeist zwar an jeder gewöhnlichen Haushaltssteckdose aufgeladen werden, doch schon das ist nicht immer ohne weiteres möglich. Eine eigene Garage mit Steckdose hat nicht jeder. Gerade die Menschen, für die ein Elektro-Auto sinnvoll wäre, wohnen in städtischen Ballungsräumen und parken ihre Autos an der Straße. Stromanschlüsse gibt es dort bislang nicht.

Nach dem Plan der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE), einem mit Wissenschaftlern, Industrie- und Berufsverbänden besetzten Beratergremium der Bundesregierung, sollen in den nächsten drei Jahren in Deutschland 7000 Ladestationen eingerichtet werden. Bisher gibt es gerade mal 1236, wie auf der Internetplattform lemnet.org nachzulesen ist, einem europäischen Verzeichnis von öffentlichen und privaten Stromtankstellen.

Daimler-Sprecher Brock hält es für einen Weg, die nötigen Ladestationen vor allem an öffentlichen Parkhäusern, Einkaufszentren oder Restaurants aufzubauen. „Aber vielleicht machen sich ja auch die Unternehmen mal Gedanken, ob sie ihren Mitarbeitern die Möglichkeit bieten, auf dem Firmenparkplatz ihre Autos aufzuladen.“

Behörde schafft Bahnlärm-Stelle

Bremen. Die Bremer Verkehrsbehörde wird zum 1. Oktober einen Bahnlärmbeauftragten einstellen. Das bestätigte Christoph Benze, Referent von Verkehrssenator Joachim Lohse auf Nachfrage dieser Zeitung. Bislang gibt es in Bremen nur eine Fluglärmschutzbeauftragte, der oder die Bahnlärmbeauftragte soll nun eine ähnliche Funktion bekleiden. Die Person gilt dann als Ansprechpartner der Bürger zur Beratung, Information und Aufklärung zu Bahnlärmfragen.

Ein weiteres Ziel ist auch die Sammlung von Beschwerden und Anregungen. Wichtige Informationen aus der Bevölkerung können so geordnet an die Verwaltung, die zuständigen Stellen weitergeleitet werden.

„Durch die neue Stelle haben wir die Möglichkeit, politischen Druck auszuüben“, sagt Benze. Experten schätzen, dass mehr als 100.000 Bremer Bürger dem täglichen Bahnlärm ausgesetzt sind. 130 Kilometer Gleise ziehen sich insgesamt durch das Bremer Gebiet.

Bericht Seite 7