

21. JULI 2010

ELEKTROMOBILITÄT

Deutschland fördert Elektroautos zu wenig

Autoexperte Dudenhöffer hält die Förderung von Elektroautos hierzulande für ineffizient. Durch das Gießkannenprinzip drohe Deutschland ins Hintertreffen zu geraten.

Die Bundesregierung hat den Elektrotrend in der Automobilindustrie erkannt, setzt aber die falschen und zu wenige Schwerpunkte bei der Förderung. Es bestehe deshalb die Gefahr, dass Deutschland "beim Zukunftsthema Elektromobilität international Wettbewerbsfähigkeit verliert", warnte Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer in einer Studie. Das Ziel der Regierung, im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, sei nicht zu erreichen, sagte der Leiter des Car (Center Automotive Research) an der Universität Duisburg-Essen voraus. 600.000 seien realistisch. Deutschland entgingen zudem wichtige Impulse für den Arbeitsmarkt. Allein auf dem Markt für Hochleistungsbatterien könnten in Deutschland bis 2025 gut 100.000 zusätzliche Jobs entstehen – vorausgesetzt, die industrielle Umsetzung werde jetzt beschleunigt.

Eine stärkere Förderung hält auch VW-Chef Martin Winterkorn für nötig. Die Autoindustrie könne den Wechsel zum Elektromotor nicht allein bewältigen, sagte der VW- Chef in den USA. Fortschritte seien nur bei einer gemeinsamen Anstrengung von Autobauern, Energiekonzernen und der Politik auf nationaler und europäischer Ebene möglich.

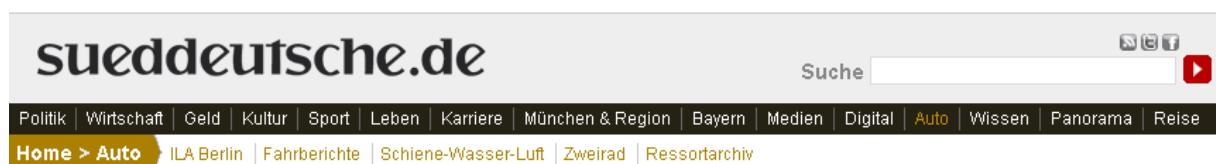
Hintergrund der Kritik ist der enorme Wettbewerbsdruck, der insbesondere in China aufgebaut wird. Die Peking Regierung fördert die Elektromobilität mit umgerechnet rund zehn Milliarden Euro – sowohl bei der Forschung und Entwicklung als auch bei der Verkaufsförderung von E-Autos. Käufer von

Elektroautos bekommen einen staatlichen Zuschuss von umgerechnet bis zu 6000 Euro. Auch die US-Regierung hat ein milliarden schweres Förderprogramm aufgelegt. Aktiver als die Deutschen sind in Europa auch die Franzosen. Die Bundesregierung hatte hingegen nach dem Elektro-Gipfel bei Kanzlerin Angela Merkel Anfang Mai die Fördersumme des Bundes von insgesamt 500 Millionen Euro nicht aufgestockt.

Dudenhöffer bemängelt, dass die Förderung deutlich hinter anderen wichtigen Regionen wie Asien und den USA hinterherhinkt und zu stark föderalistisch auf Kleinprojekte ausgerichtet sei. Die Unterstützung von acht deutschen Modellregionen, die unter Federführung des Verkehrsministeriums mit einem Gesamtbudget von 115 Millionen Euro ausgestattet würden, belege zum Beispiel, dass in Deutschland in "Gießkannenmanier" gefördert werde und nicht, indem einzelne "Leuchtturmprojekte" herausgegriffen würden. "Das Rad wird simultan mehrfach erfunden", kritisierte Dudenhöffer.

Gleichzeitig werde versäumt, attraktiver für die strategisch wichtige Lithium-Ionen-Zellproduktion für Autos zu werden. Nur zwei Prozent davon seien in Deutschland angesiedelt, obwohl 20 Prozent der Weltautoproduktion auf deutsche Autobauer entfielen. Der Markt für Hochleistungsbatterien kann nach Dudenhöffers Annahmen bis 2015 ein weltweites Volumen von 130 Milliarden Euro erreichen. Deutschland müsse die Chance nutzen und etwa ein Viertel dieses Marktes bedienen.

Zuerst erschienen am 21.07.2010 im [Tagesspiegel](#)



[Elektromobilität](#)

Elektroautos - Deutschland fährt der Zukunft hinterher

Von Günther Fischer

Vor knapp einem Jahr gab die Bundesregierung ehrgeizige Pläne zum Ausbau der Elektromobilität in Deutschland bekannt. Geschehen ist blamabel wenig. Wo bleibt das Feuerwerk der Ideen? Im Ausland dagegen nimmt der Zukunftsmarkt Gestalt an.

Es ging um nicht weniger als eine technologische Zeitenwende. Dem Elektroantrieb müsse Vorfahrt eingeräumt und die Batterietechnik vorangetrieben werden. 2020, in zehn Jahren

also, sollten bereits eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen summen und sirren, auch dank entsprechender Infrastruktur.

Überhaupt sollte Deutschland dann der Leitmarkt für Elektromobilität geworden sein. Das alles steht auf 53 eng beschriebenen Seiten, die die deutsche Bundesregierung vor knapp einem Jahr als "Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität" vorgestellt hat.

Ein Feuerwerk an Ideen wurde erwartet. Erhofft wurden Funken sprühende Entwicklungen und neue seriennahe Produkte. Was aber ist aus den vielversprechenden und ehrgeizigen Plänen geworden?

Nüchtern betrachtet: fast nichts. Das meiste liest sich ein Jahr später wie Vorlesetexte aus dem Wunderland der Elektromärchen.

Schon die Zulassungszahlen sprechen Klartext: Bis Ende 2009 waren exakt 1588 Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs. Im ersten Halbjahr 2010 kamen gerade einmal 54 (!) hinzu. Optimistisch betrachtet könnten es in diesem Jahr insgesamt 150 Fahrzeuge werden. Einer Studie des Car-Center Automotive Research an der Universität Duisburg folgend könnte sich die Zahl bis 2011 auf 500 erhöhen - und im Jahr 2012 auf immerhin schon 5000 steigen.

"Hintergrund für diesen hohen Zuwachs ist aber nur die erwartete Serienproduktion des Elektro-Smart", sagt Professor Ferdinand Dudenhöffer vom Car-Center. "Unsere Hochrechnung zeigt, dass bis 2020 dann mit knapp 300.000 Batterie-angetriebenen Elektrofahrzeugen gerechnet werden kann." Mit Hybrid- und anderen Fahrzeugen wären es unter Umständen an die 500.000.

Womit Deutschland das Klassenziel deutlich verfehlt.

Bisher waren die Hauptargumente gegen Elektrofahrzeuge immer der viel zu hohe Batteriepreis, die Reichweite, die Ladezeit und die fehlende Infrastruktur. Dabei ist die Rechnung einfach: Je besser die Batterie, desto größer die Reichweite und kürzer die Ladezeit. Die Arbeit an Hochleistungsbatterien ist also ein Markt der Zukunft, der "bis 2025 auf ein Volumen von über 130 Milliarden Euro steigt", führt Dudenhöffer in seiner Studie aus.

Da verwundet es nicht, dass die Administration des US-Präsidenten Barack Obama allein die Errichtung des Batteriewerks des koreanischen Unternehmens LG Chem Ltd. in Holland/Michigan mit 151 Millionen Dollar unterstützt (es baut unter anderem die Akkus für Nissan Leaf). Der Regierungschef kam persönlich zur Grundsteinlegung am 15. Juli.

Das ist aber noch nicht alles: Insgesamt stellt die US-Regierung 2,4 Milliarden Dollar zur Verfügung, um Projekte wie ein solches Batteriewerk zu unterstützen.

Auch Japan unterstützt mit sehr viel Geld die Entwicklung verbesserter Batterien. Das Ziel: Die Kosten sollen bereits bis Ende 2010 halbiert sein. Um das Elektroauto zum Massenprodukt zu machen, haben sich zudem die japanischen Unternehmen Nissan Motor, Mitsubishi Motors und Fuji Heavy Industries sowie der Strombetreiber Tokyo Electric Power (TEPCO) zusammengeschlossen. Die Allianz will die Infrastruktur in Japan sowie Batterieauflade-Stationen ausbauen und vereinheitlichen.

China wiederum stellt in seinem Plan "Automotive Industry Promotion Policy Coordination" umgerechnet zehn Milliarden Euro für die Förderung der Elektromobilität bereit.

Batteriekapazitäten werden derzeit vor allem außerhalb Deutschlands aufgebaut. Und das in hohem Tempo. Die Automotive Energy Supply Corporation (AESC), ein Joint-Venture

zwischen dem japanischen NEC-Konzern und Nissan, weitet gerade seine Kapazitäten auf rund 500.000 Hochleistungsbatterien aus.

Sie werden in Japan, USA, England, Frankreich und Portugal hergestellt. Die Firma Primearth EV Energy Co., eine Verbindung von Toyota und Panasonic, hat bereits mehr als drei Millionen Hochleistungs-Batteriepacks produziert und stockt seine Kapazitäten ebenfalls zügig auf. Und das sind nur zwei Beispiele von vielen.

2015 werden weltweit neue Produktionskapazitäten für mehr als 2,5 Millionen Batteriesets aufgebaut sein, erläutert die Car-Center-Studie. Deutschland wird daran mit rund 50.000 Sets beteiligt sein - also mit weniger als zwei Prozent. Und die werden fast ausschließlich vom Essener Evonik-Konzern und seinem Ableger im ostdeutschen Kamenz kommen.

Und was macht Deutschland sonst noch? Es forscht vor sich hin, ein bisschen hier, ein bisschen da, mit bescheidenem Budget, brav dem föderalen Prinzip folgend.

Eines der "Musterprojekte" sind acht über Deutschland verstreute Modellregionen, die unter der Federführung des Bundesverkehrsministeriums mit einem Budget von knapp 115 Millionen Euro im Rahmen des Konjunkturpakets II finanziert werden.

Ein Beispiel: In der Modellregion Rhein-Main soll die Elektromobilität entlang der "Buslinie 103" demonstriert werden. Ferdinand Dudenhöfers ätzender Kommentar: "Während in den USA der Bau von Hochleistungsbatterien unterstützt wird, konzentriert sich die Elektromobilität in dieser Modellregion auf die Buslinie 103 ... Krasser kann ein Gegensatz nicht ausfallen."

Anderswo in Deutschland sieht es nicht viel besser aus.

Das wenige Fördergeld kommt zudem nicht einzelnen, wirklich wichtigen Projekten zugute, sondern wird breit gestreut - was Doppelt- und Dreifachforschungen zur Folge hat. Da bekommt die Hochschule Bochum eine Förderung von 1,7 Millionen Euro für die Entwicklung eines Elektrotransporters, da werkeln an der TU München ganze Heerscharen von Professoren an der Entwicklung eines eigenen Elektroautos - während Ford, Mercedes und BMW solche Modelle längst gebaut und mitunter auch schon in der Serienerprobung haben.

Ein Großteil der Projekte befasst sich außerdem mit der Entwicklung und dem Einsatz von Elektrorollern und Elektrofahrrädern. Solche Produkte können allerdings längst als China-Export in fast jedem Baumarkt gekauft werden.

Wird die Elektrorevolution also überhaupt kommen, wird es eine Abwrackprämie für Verbrennungsmotoren geben? Sicherlich, in Deutschland aber eher später.

Martin Winterkorn, Chef des Volkswagen-Konzerns, verkündet ohnehin seit geraumer Zeit stets: "Wie die automobilen Welt in zehn Jahren aussieht, ist offen", so der große Skeptiker aus Wolfsburg. "Das rasante Veränderungstempo unserer Branche und der Weltwirtschaft macht seriöse Vorhersagen nahezu unmöglich."

Elektroautos, Batterietechnik, Infrastruktur und Ladestationen sowie Ökostrom: In allen, wirklich allen Bereichen ist die Bundesrepublik ins Hintertreffen geraten.

Die von der Regierung so ehrgeizig vorgegebenen Ziele sind, das ist jetzt schon klar, bis 2020 nicht mehr zu schaffen. Die Chancen, auch was Arbeitsplätze und mögliche Unternehmensgewinne betrifft, werden leichtfertig preisgegeben, der Zug in die Zukunft fährt im Ausland ab. Das Land ist dabei, seine zweite industrielle Revolution zu verspielen.

21. Juli 2010

Pech gehabt: Deutschland bei Elektromobilität nicht wettbewerbsfähig

Duisburg - Deutschland läuft einer Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg-Essen zufolge Gefahr, bei der Entwicklung von Elektroautos international den Anschluss zu verlieren. Die Förderung dieses neuen Industriezweiges sei zu stark föderalistisch auf Kleinprojekte ausgerichtet, erklärte Institutsleiter Ferdinand Dudenhöffer am Dienstag. Das von der Bundesregierung vorgegebene Ziel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen zu sehen, werde nicht erreicht.

Dabei biete Elektromobilität ein erhebliches Marktpotenzial. Getrieben durch steigende Ölpreise, Emissionsauflagen und deutliche Kostensenkungen würden 2025 weltweit 21,9 Millionen E-Autos und Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge verkauft werden. Diese Verkaufsprognosen wiesen auf einen Anstieg des Marktvolumens von Hochleistungsbatterien hin, der bis 2025 bei mindestens 130 Milliarden Euro liege.

Die Bundesrepublik könnte davon stark profitieren, meinte der Wissenschaftler. «Wenn Deutschland nur 25 Prozent des Zukunftsmarktes für Hochleistungsbatterien abdecken könnte, entspräche das einem Umsatz von 32 Milliarden Euro.» Unter Verwendung der Kriterien der Chemie- und Pharmaindustrie würden an die 100.000 Arbeitskräfte gebraucht, um dieses Einnahmepotenzial zu realisieren, prognostizierte Dudenhöffer.

Im Gegensatz zur USA und China, das den Ausbau der Elektromobilität mit rund 10 Milliarden Euro fördere, seien die entsprechenden Budgets in Deutschland eher bescheiden. Die Bundesregierung investiert insgesamt 115 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II in die Entwicklung von Elektromobilität in acht deutschen Modellregionen.

Das föderalistische Prinzip hinter dieser Politik ist aus Sicht von Dudenhöffer ein weiteres Manko Deutschlands. Subventioniert würde nach «Gießkannenmanier», wobei durchaus Stilblüten erkennbar seien. Im Rhein-Main-Gebiet etwa werde Elektromobilität entlang der «Buslinie 103» gefördert. «Während in den USA der Bau von Hochleistungsbatterien unterstützt wird, konzentriert sich die Elektromobilität in der Modellregion auf die Buslinie 103», kommentiert der Institutsleiter. «Krasser kann ein Gegensatz nicht ausfallen.»

Zudem herrsche «Doppelt- und Dreifachforschung». Ein Großteil der Projekte befasse sich mit dem Einsatz von Elektrorollern und Elektrofahrrädern. Dudenhöffer zufolge können diese Produkte als China-Exporte fast in jedem Baumarkt gekauft werden.

«Das wenige Fördergeld wird nicht auf Leuchtturmprojekte konzentriert, sondern breit gestreut, und das Rad wird simultan mehrfach erfunden», kritisierte der Wissenschaftler. Impulse, wie der Bau von Batteriewerken oder der Industrialisierung der Elektromobilität könne aus diesen Projekten nicht erwartet werden.

Volkswagen-Chef Martin Winterkorn hatte am Montag auf die Einführung von einheitlichen EU-Subventionen für Käufer von Elektroautos gepocht. Die Autoindustrie werde den Wechsel von der klassischen Motorentechnik zu umweltfreundlichen Strommotoren nicht allein bewältigen können. «Ich würde mir wünschen, dass wir europaweit ein Programm einführen, um die E-Mobilität zu fördern», sagte Winterkorn.

21.7.2010

Heftige Kritik an Förderung von E-Mobilität

Duisburg.

Deutschland läuft einer Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg-Essen zufolge Gefahr, bei der Entwicklung von Elektroautos international den Anschluss zu verlieren. Die Förderung dieses neuen Industriezweiges sei zu stark föderalistisch auf Kleinprojekte ausgerichtet, erklärte Institutsleiter Ferdinand Dudenhöffer. Das von der Bundesregierung vorgegebene Ziel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen zu sehen, werde nicht erreicht. Dabei biete Elektromobilität ein erhebliches Marktpotenzial.

Getrieben durch steigende Ölpreise, Emissionsauflagen und deutliche Kostensenkungen würden 2025 weltweit 21,9 Mio. E-Autos und Hybrid-Fahrzeuge verkauft werden. Diese Verkaufsprognosen wiesen auf einen Anstieg des Marktvolumens von Hochleistungsbatterien hin, das bei 130 Mrd. EUR liege.

Die Bundesrepublik könnte davon stark profitieren, meinte Dudenhöffer. "Wenn Deutschland nur 25 Prozent des Zukunftsmarktes für Hochleistungsbatterien abdecken könnte, entspräche das einem Umsatz von 32 Mrd. EUR." Im Gegensatz zur USA und China, das den Ausbau der Elektromobilität mit rund 10 Mrd. EUR fördere, seien die entsprechenden Budgets in Deutschland mit 115 Mio. EUR eher bescheiden. "Das wenige Fördergeld wird nicht auf Leuchtturmprojekte konzentriert, sondern breit gestreut", kritisierte der Wissenschaftler. Apn



"Batterie-Fertigung könnte 100 000 Stellen schaffen"

Autoexperte Dudenhöffer fordert mehr Fördermittel des Bundes für Elektromobilität

Von Andreas Schweiger

BRAUNSCHWEIG. Der Bund soll mit fünf Milliarden Euro den Auf- und Ausbau der Elektromobilität in Deutschland unterstützen. Das fordert Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer. "Sonst verlieren wir den Anschluss an den wichtigsten Wachstumsmarkt der Zukunft."

Nach Berechnungen Dudenhöffers, der Direktor des Car-Centers an der Universität Duisburg-Essen ist, werden in 15 Jahren allein mit den Batterien für die Auto-Elektroantriebe 130 Milliarden Euro weltweit umgesetzt. Derzeit seien es noch 500 Millionen Euro.

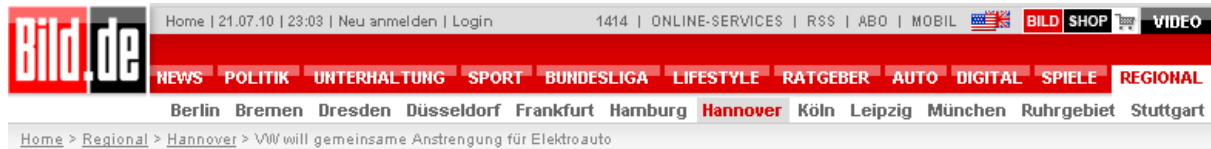
Dabei gelte: Wer über das Know-how der Batteriefertigung verfügt, besitzt gleichzeitig das Schlüsselwissen für die Elektromobilität. Denn noch ist längst nicht geklärt, welche Batterien in Autos eingesetzt werden. So erforscht VW gleich an drei Standorten, welche Vor- und Nachteile die konkurrierenden Batteriesysteme haben und welches sich am besten für den Antrieb von Autos eignet.

Dudenhöffer: "Deutschland sollte bestrebt sein, ein Viertel der weltweiten Batterieproduktion zu übernehmen." Das entspreche in etwa dem Anteil der von deutschen Herstellern weltweit gefertigten Autos.

Werde dieses Ziel erreicht, könnten deutsche Unternehmen allein mit der Batteriefertigung 30 Milliarden Euro zusätzlichen Umsatz erzielen. "Damit würden 100 000 Arbeitsplätze in der chemischen Industrie und bei Autozulieferern entstehen", sagt Dudenhöffer. Von diesem Ziel sei Deutschland jedoch noch weit entfernt, weil es an staatlicher Förderung fehle. Aus dem Konjunkturprogramm habe der Bund 115 Millionen Euro für die Elektromobilität zur Verfügung gestellt.

"Wir brauchen über einen Zeitraum von fünf Jahren aber fünf Milliarden Euro", sagt er und fügt hinzu: "In den nächsten fünf Jahren entsteht die Industrie zur Batteriefertigung. Wer dann nicht dabei ist, hat den Anschluss verloren." Staaten wie China, Südkorea, Japan und die USA würden den Aufbau der Elektromobilität mit großem Elan vorantreiben. So investiere China 10 Milliarden Euro, die USA knapp 2 Milliarden. "Die Unternehmen in Deutschland werden allein gelassen", sagt Dudenhöffer.

Eine staatliche Förderung für Erzeugnisse – zum Beispiel Elektroautos – lehnt er allerdings ab. "Es muss in den Aufbau der Industrie investiert werden, damit die wettbewerbsfähige Produkte herstellen kann."



VW will gemeinsame Anstrengung für Elektroauto

DIENSTAG, 20. JULI 2010, 15:21 UHR

Wolfsburg/Duisburg (dpa) - Bei der Entwicklung von Elektroautos droht Deutschland nach Ansicht des Experten Ferdinand Dudenhoeffer wegen falscher Förderung den Anschluss zu verlieren. Der Markt für Elektromobilität sei einer der großen Wachstumsmärkte und biete ein Potenzial von gut 100 000 neuen Jobs in Deutschland, erläuterte der Professor für Autowirtschaft an der Uni Duisburg-Essen. Die Förderung der Bundesregierung hinke aber hinter der in Asien und den USA hinterher und sei zu sehr auf Kleinprojekte ausgerichtet. Damit können das Ziel der Regierung - bis 2020 eine Million Elektroautos auf den Straßen zu haben - nicht erreicht werden.



Deutschland verliert Anschluss an Weltmarkt für Elektroautos

Deutschland verliert einer Studie zufolge den Anschluss an den weltweiten Zukunftsmarkt für Elektroautos.

Deutschland verliert einer Studie zufolge den Anschluss an den weltweiten Zukunftsmarkt für Elektroautos. Grund dafür sei, dass die Branche nicht wie in anderen Ländern mit großer Autoindustrie gefördert werde und dass staatliche Kaufanreize für Verbraucher fehlten, erklärte Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen am Dienstag. Steuere die Bundesregierung in den nächsten zwei bis drei Jahren nicht entgegen, werde Deutschland auf Dauer im Wettbewerb hinterher hinken.

AFP

Gemeinsame Anstrengung für Elektroauto-Entwicklung gefordert

Wolfsburg/Duisburg/Palo Alto - Nach Einschätzungen des Experten Ferdinand Dudenhoeffer droht Deutschland bei der Entwicklung von Elektroautos den Anschluss zu verlieren. Ein Grund dafür sei die falsche Förderung durch die Bundesregierung. Diese hinke hinter der in Asien und den USA hinterher und sei zudem auf Kleinprojekte ausgerichtet, so der Professor für Autowirtschaft an der Uni Duisburg-Essen. Nach Ansicht von VW-Chef Martin Winterkorn kann die Autoindustrie den Wechsel zum Elektromotor nicht im Alleingang bewältigen.

Fortschritte seien nur bei einer gemeinsamen Anstrengung von Autobauern, Energiekonzernen und der Politik auf nationaler und europäischer Ebene möglich. Nur so könne auch der aggressiven Konkurrenz - etwa in China - begegnet werden, hatte der VW-Chef früher schon betont. In China erhalten Käufer von Elektroautos einen staatlichen Zuschuss von umgerechnet bis zu 6000 Euro.

VW will 2018 Marktführer werden

Europas größter Autobauer Volkswagen will 2013 die ersten reinen Elektroautos auf den Markt bringen - geplant sind ein E-Golf und eine elektrische Version des neuen Kleinwagens Up. VW will bis 2018 auch bei Elektroautos Marktführer werden. "Volkswagen wird der Autohersteller sein, der das für jeden Kunden erreichbare Elektroauto anbietet", sagte Winterkorn bei der Vorstellung eines Konzernforschungszentrums im kalifornischen Palo Alto. VW präsentierte dort den neuen Jetta für den wichtigen US-Markt.

Der zweitgrößte japanische Autobauer Honda kündigte an, von 2012 an Elektroautos verkaufen zu wollen. Vorgesehen seien die Modelle für den japanischen und den US-Markt, teilte Honda-Präsident Takanobu Ito mit. In einem Gemeinschaftsunternehmen mit GS Yuasa will Honda außerdem von diesem Jahr an Lithium-Ionen-Akkus herstellen.

Elektromobilität birgt hohes Job-Potenzial

Nach Dudenhöffers Angaben ist der Markt für Elektromobilität einer der großen Wachstumsmärkte mit einem Potenzial von gut 100 000 neuen Jobs in Deutschland. Mit der geplanten Förderung könne aber das Ziel der Regierung - bis 2020 eine Million Elektroautos auf den Straßen zu haben - nicht erreicht werden.

| | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|--|----------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|
| WELT ONLINE <small>In den Nachrichten: Dominik Brunner Jörg Kachelmann Hamburger SV Lothar Matthäus</small> | Nachrichten | Debatte | Schönes Leben | Marktplatz | <input type="text" value="Ihre Suche"/> <input type="submit" value="Q"/> | | | | |
| | Politik | Wirtschaft | Geld | Sport | Wissen | Gesundheit | Panorama | Kultur | Videos |

Volkswagen treibt seine elektrische Zukunft voran

Konzern will bis 2013 E-Autos auf den Markt bringen - Staatliche Förderung notwendig

von Marco Dalan

Düsseldorf - Der Wolfsburger Autobauer Volkswagen treibt seine Elektroauto-Strategie voran. "Volkswagen wird der Autohersteller sein, der das für jeden Kunden erreichbare Elektroauto anbietet", sagte der VW-Vorstandsvorsitzende Martin Winterkorn in Palo Alto/Kalifornien. Dort stellte der VW-Chef das Electronic Research Lab vor, das für den Konzern die Vorentwicklung zu Batteriesystemen und Leistungselektronik betreibt. Schon 2013 soll das erste Fahrzeug mit komplett elektrischem Antrieb auf den Markt kommen.

Das Ziel von VW ist ehrgeizig: Bis 2018 wollen die Wolfsburger die weltweite Marktführerschaft in der Elektromobilität erreichen. Der VW-Chef hatte zuletzt angekündigt, dass der Konzern bis zum Jahr 2018 einen Anteil von drei Prozent Elektrofahrzeugen bei den jährlich anvisierten Auslieferungen in Höhe von dann rund zehn Mio. Fahrzeugen einplant. "Dieses beispiellose Elektro-Programm ist ein weiterer wichtiger Baustein unserer Strategie 2018", hatte VW-Chef Winterkorn bereits vor einiger Zeit erklärt. Der VW-Konzern hat dabei einen klar festgelegten Fahrplan, um seine Elektro-Ziele zu erreichen. Auf dem in diesem Jahr eingeführten VW Touareg Hybrid folgt 2012 der Jetta Hybrid. Zum "Schlüsseljahr" wird dann 2013 mit dem Marktstart des kleinen Stadtautos VW E-Up! sowie des VW Golf blue-e-motion. Ende 2013 schließlich sollen die Elektroversion des VW Jetta sowie des chinesischen VW-Modells Lavida auf den Markt kommen.

Als Schlüssel für den Erfolg gilt die Entwicklung leistungsstarker und zugleich preiswerter Lithium-Ionen-Batterien, da der hohe Preis eine der Herausforderungen bei Elektrofahrzeugen ist. Derzeit liegen die Kosten pro Kilowattstunde zwischen 500 und 1000 Euro. "Batterien müssen nicht nur kleiner und leichter, sondern vor allem billiger werden", sagte Winterkorn. VW arbeitet mit mehreren Partnern zusammen - unter anderem mit Toshiba und Sanyo sowie dem Autobauer BYD.

Die neue Technologie ist bislang allerdings nicht nur für potenzielle Käufer, sondern auch für die Hersteller kostspielig. Angesichts der fehlenden Förderung droht Deutschland nach Ansicht von Ferdinand Dudenhöffer derweil bei der Elektromobilität den Anschluss zu verlieren. Der Markt für Elektromobilität ist nach den Worten des Direktors des Center Automotive Research (CAR) einer der großen Wachstumsmärkte. Allein der Markt für Hochleistungs-Batterien für automobiler Anwendungen werde bis zum Jahr 2025 auf mehr als 130 Mrd. Euro steigen. Bei einem Umsatzanteil von 25 Prozent für Deutschland entspreche dies laut Dudenhöffer rund 100 000 hoch qualifizierten Arbeitsplätzen. Doch um die Potenziale zu verwirklichen, müsste die industrielle Umsetzung beschleunigt werden. Da die Förderung in Deutschland anderen Regionen wie Asien und den USA hinterherhinkt und zu stark auf Kleinprojekte ausgerichtet sei, drohe Deutschland international an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. Im Gegensatz zu Ländern wie den USA und China, das für den Ausbau der Elektromobilität umgerechnet zehn Mrd. Euro bereitstellt, finanziert die Bundesregierung Projekte in acht Modellregionen mit insgesamt 115 Mio. Euro.

The image shows the top navigation bar of the FOCUS ONLINE AUTO website. At the top, there are links for FOCUS Magazin, FOCUS-MONEY, FOCUS TV, FOCUS-SCHULE, FOCUS LIVE, Archiv, User-Rankings, Mobile, Abo, and Shop. Below this is the main logo 'ONLINE FOCUS AUTO' with a search bar and a 'SUCHEN' button. A secondary navigation bar contains categories: POLITIK, FINANZEN, WISSEN, GESUNDHEIT, KULTUR, PANORAMA, SPORT, DIGITAL, REISEN, AUTO (highlighted), KARRIERE, and IMMOBILIEN. A third bar lists sub-topics: News, Fahrberichte, Neuheiten, Automessen, Gebrauchtwagen, Ratgeber, Motorrad, and Auto-Ranking.

20.07.2010

Kraftfahrzeug

Deutschland verliert Anschluss bei E-Auto

Beim Elektroauto hinkt Deutschland hinterher.

In Deutschland steht es schlecht um das Elektroauto. Da helfen auch Renommierprojekte wie der Elektro-Sportwagen von Mercedes nicht weiter.

Wegen falscher staatlicher Förderung droht die Bundesrepublik bei der Zukunftstechnologie international den Anschluss zu verlieren, warnt Auto-Experte Ferdinand Dudenhöffer. Der wachsende Markt für Elektromobilität biete ein Potenzial von gut 100 000 Arbeitsplätzen in Deutschland, so der Professor für Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen. Im Vergleich mit Staaten in Asien und Amerika sei die Förderpolitik zu sehr auf Kleinprojekte ausgerichtet. Außerdem kritisiert er die zu geringen Forschungs- und Entwicklungsbudgets.

Des Weiteren fehlten neben finanziellen Anreizen auch andere Vorteile für Elektroautokäufer, etwa das Recht, Busspuren in Innenstädten zu nutzen. So könne das Ziel von einer Million zugelassenen Elektroautos bis 2020 nicht erreicht werden. Dudenhöffer rechnet mit maximal 600 000 E-Fahrzeugen.

Mid

Bild 14. Juli 2010

Elektro-Auto-Plan droht zu scheitern!

Berlin – Das Ziel der Regierung, dass in zehn Jahren schon eine Million Elektroautos über unsere Straßen rollen, ist nicht erreichbar! Das ergaben Berechnungen der Uni Duisburg-Essen (Institut CAR). Nach heutigem Stand werden es 288 000 E-Autos sein. Grund u. a.: Die Forschung bei Carbon-Leichtbau und Batterien wird zu wenig gefördert. Länder wie China, USA, Japan, Frankreich haben die Nase vorn. (em)