



© greenpeace-magazin.de

Elektroautos: Preisentwicklung abhängig von Seltenen Erden

Experte erwartet keine Quantensprünge bei Akkuleistung. Mit deutschem Strommix nicht klimafreundlich.

Elektroautos gelten in Zeiten von Klimawandel und knapper werdendem Öl als Hoffnungsträger des Individualverkehrs. Seit Dezember 2010 sind in Deutschland mit dem Mitsubishi iMiEV, dem Peugeot iON und dem Citroën C-Zero die ersten Serienmodelle auf dem Markt.

Dennoch erwarten Experten zunächst keine Klimaschutzeffekte, berichtet das aktuelle "Greenpeace Magazin". Die angepeilten Verkaufszahlen sind zu gering, die Preise zu hoch - und mit dem deutschen Strommix werden keine guten CO₂-Werte erreicht.

Die drei Firmen wollen zunächst jeweils nur rund eintausend Autos verkaufen. Der Autoexperte Willi Diez vom Institut für Automobilwirtschaft in Geislingen spricht angesichts der geringen Stückzahlen von "homöopathischen Größenordnungen".

Hauptabnehmer sind derzeit Firmen, Behörden und Dienstleister, die ihre Flotten -auch aus Gründen des Greenwashings - mit Elektroautos bestücken. "Für Firmen sind E-Autos eine gute PR", sagt Willi Diez im "Greenpeace Magazin".

Als großer Vorteil der E-Autos wird ihre vermeintliche Klimafreundlichkeit betont. Mit dem derzeitigen deutschen Strommix verursachen iMiEV, E-Mini und E-Smart jedoch mehr als 92 Gramm CO₂ pro Kilometer. Diesen Wert unterbieten moderne Spar-Diesel und Hybrid-Autos schon heute.

"Elektroautos sind keine CO₂-Sparer", sagt Greenpeace-Autoexperte Wolfgang Lohbeck. Nur mit zertifiziertem Ökostrom sind die Strom-Autos wirklich klimafreundlich. Werden sie zum Beispiel mit Windstrom betankt, liegt ihr CO₂-Wert bei etwa 5 Gramm pro Kilometer.

Preislich können Elektroautos mit normalen Autos nicht konkurrieren. "E-Autos sind noch unverhältnismäßig teuer", sagt Willi Diez. "Rein betriebswirtschaftlich lohnen sie sich nicht." Kostentreiber ist der Akku. Derzeit kostet eine Kilowattstunde Speicher etwa 800 Euro. "2020 erwarten wir Kosten von etwa 300 Euro pro Kilowattstunde", sagt Stefan Bratzel vom Center of Automotive der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch-Gladbach im aktuellen "Greenpeace Magazin".

Unsicherheitsfaktor ist China. Das Land plant, selbst

Weltmarktführer bei E-Autos zu werden, und könnte sein Monopol auf Seltene Erden ausnutzen, eine Gruppe von Rohstoffen, die für Akkus und Elektromotoren benötigt werden. "Das machen die Chinesen schon heute", sagt Bratzel. "Hier handelt es sich ganz klar um einen Ressourcen-Kampf."

Die Marktchancen der Elektroautos sind auch durch ihre begrenzte Reichweite limitiert. Viele Hersteller geben Fahrleistungen von 130 bis 150 Kilometern für eine Akkuladung an.

"In der Realität sind die Reichweiten deutlich geringer", sagt Autoexperte Willi Diez. Sie lägen je nach Fahrweise und Witterung bei 80 bis 100 Kilometern. Viel weiter werden auch zukünftige E-Autos nicht kommen: "Bezahlbare Akkus mit 500 Kilometern Reichweite wird es nicht geben", sagt Werner Tillmetz vom Zentrum für Sonnenenergie und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) im aktuellen "Greenpeace Magazin".

"Das rein elektrische Fahrzeug ist ein Stadtfahrzeug." Auch die Lebensdauer der Akkus ist unbekannt. "Mit großer Wahrscheinlichkeit wird der Akku in einem heutigen Elektroauto nicht zehn Jahre überdauern", sagt Autoexperte Willi Diez.

Quelle:

[Greenpeace Magazin 2011
na.presseportal.de 2011](http://www.greenpeace.org/magazin/2011/na.presseportal.de)

Weitere Quelle:

www.sonnenseite.de