Hochsaison für einen positiven Blick auf die Elektromobilität

Von Peter Schwerdtmann

Ist sie die Elektromobilität wirklich die alleinige Mobilitätslösung der Zukunft? An der Antwort auf diese Frage kommt heute niemand mehr vorbei. Spätestens bei der Entscheidung fürs nächste Auto wird ein klares Bekenntnis fällig. Die steigenden Absatzzahlen von E-Autos scheinen auf einen Siegeszug der Elektromobilität hinzudeuten. Doch die Bundesregierung will mehr: nur noch voll batterieelektrische Autos und davon bis 2030 zehn Millionen in Deutschland. Das setzt voraus, dass ab heute jedes zweite neu zugelassene Auto eine fette Fahrbatterie und Elektromotoren an Bord hat.

Laut der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) setzen sich heute aber nur rund 39 Prozent der potenziellen Kunden vor dem Autokauf mit dem Thema Elektromobilität auseinander. Das sind zwar zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Auch die Unternehmensberatung Deloitte fand heraus, nur noch 41 Prozent der deutschen Fahrzeughalter würden beim nächsten Autokauf für den Elektroantrieb entscheiden, während es 2019 noch mehr als die Hälfte der Verbraucher waren – viel zu wenig für die ehrgeizigen Ziele der Ampel.

Das hat Olaf Liu, der General Manager des Online-Marktplatz für Neu- und Gebrauchtwagen „YesAuto“, zum Anlass genommen, jetzt gegen die allgemeine Unsicherheit und mangelnde Information anzuarbeiten. Er sieht Aufklärungsbedarf: „Im Bereich E-Mobilität gibt es noch viele Vorurteile und Missverständnisse“, so Liu. „Das ist uns bewusst, aber bei der Einführung neuer Technologien ist eine anfängliche Skepsis ganz normal.“ Umso wichtiger sei es, Vorurteile aus der Welt zu schaffen. Ein gut gemeinter Vorsatz. Wir folgen Olaf Liu durch seine schöne Elektro-Welt und schauen dabei auf das gesamte Bild.

Umweltprämie und geringere Betriebskosten

Das Interesse an batterieelektrischen E-Autos erklären Marktforscher mit der Förderung durch die deutsche Regierung. In der Tat gelang in keinem Land der Durchbruch der E-Mobilität ohne erhebliche Kaufprämien oder Incentives. Ohne attraktive Zuschüsse zum Kauf und zum Betrieb oder bewusste Benachteiligungen anderer Antriebe ist bisher nirgendwo ein Durchbruch gelungen. Mit dem Kaufpreis sinkt die Hemmschwelle. Außerdem sind Werkstattaufenthalte für Batterieelektriker deutlich günstiger.

Verstärkend wirkt, dass das Vollladen mit Ökostrom ungefähr die Hälfte kostet im Vergleich zum Volltanken mit Benzin. Allerdings ist die erzielbare Reichweite beim E-Auto auch nur halb so hoch. Außerdem wird es noch bis mindestens 2030 dauern, bis aus jeder Steckdose wirklich Ökostrom aus erneuerbaren Energien kommt – wenn bis dahin die Kohlekraftwerke wirklich abgeschaltet sind und Wind oder Sonne die Energieversorgung übernommen haben. Erst dann wird der volle Effekt des Elektroautos aufs Klima wirksam.

Bei den Kaskoversicherungen bieten die ersten Unternehmen jetzt E-Tarife an. Und mit umfangreichen Garantien nehmen viele Hersteller den Besitzern die Sorge vor dem Austausch der extrem teuren Batterie. Allerdings gehen viele davon aus, dass eine Batterie in Ordnung ist, wenn sie noch 70 Prozent der ursprünglichen Leistung bringt.

In der Summe und betriebswirtschaftlich betrachtet ist der Kauf eines Elektroauto also eine wirksame Maßnahme zur Senkung der Kosten der persönlichen Mobilität mit einem Auto.

Das Ladenetzwerk wächst kontinuierlich

Der schleppende Ausbau des Netzwerks von Ladestationen ist ein weiteres Argument, das potenzielle Interessenten noch zweifeln lässt. Doch werden in Deutschland immer mehr Ladestationen gebaut. Es wird trotzdem noch lange dauern, bis Großstädter abends daheim verlässlich eine öffentlich zugängliche Ladestation finden werden. Da die Kabeltrommel keine Lösung darstellt, sind die Besitzer von ober- oder unterirdischen Parkgaragen ebenso gefordert wie die Arbeitgeber. Wohl dem, der eine Wallbox sein Eigen nennt. Mit denen funktioniert das „Tanken“ schneller als beim Benziner oder Diesel: abends Stecker rein, morgens Stecker wieder raus – macht weniger als eine Minute bis zum vollen „Tank“.

Die Langstrecke wird für das E-Auto aber noch lange eine Herausforderung darstellen. Glücklicherweise lassen sich immer mehr Autos schnellladen und die jeweils nächste Generation der Batterien gestattet auch eine größere Reichweite. Doch die Säulen zu finden, setzt Ortskenntnis oder Planung voraus. Frei und betriebsbereit sein sollte sie auch. Wenn dann noch die richtige Zahlkarte zur Hand ist, läuft alles optimal. Werbeaussagen, man könne 100 km in nur zehn Minuten nachladen, sind keineswegs beruhigend – es sei denn, man weiß, wo man nach 80 km die nächste Schnellladesäule auf einen wartet.

Olaf Liu empfiehlt, bei langen Reisen im Voraus eine Ladeplanung anzulegen. Bei Strecken unter 200 Kilometern sei dies nicht notwendig. Aber noch gibt es E-Autos, für die gerade im Winter eine Strecke von 200 km zu lang sein kann.

Auf der Suche nach Alternativen zu Lithium

Und nicht zuletzt bringt Liu das Thema Nachhaltigkeit. Null Emissionen beim Fahren stehen den für die Akkus benötigten Rohstoffen gegenüber. Weltweit sind rund 1,4 Milliarden Autos mit Verbrennungsmotor in Betrieb. Mit dem gesamten abbaubaren Lithium der Welt könnten etwa eine halbe Milliarde E-Autos gebaut werden. Doch das ist nicht der Plan, meint Liu. Da es sich bei Lithium um eine Ressource handele, die geschützt werden soll, sei die Branche bereits mit der Entwicklung von Alternativen beschäftigt. Lösungen dafür sind allerdings noch nicht in Sicht und schon gar nicht in der Produktion.

Zurzeit gilt deswegen für E-Autos, dass das darin verwendete Lithium im Gegensatz zu Benzin recycelbar und damit nachhaltig ist, weiß Liu – wenn wir es erst einmal in der Hand haben. Aber die Bedingungen, unter denen es zum Bespiel in Chile oder China gewonnen wird, sind in unserem Sinne ganz gewiss nicht nachhaltig.

Zunächst wird es den Batteriechemikern darum gehen, die sogenannten Seltenen Erden aus den Batterien zu verbannen. Denn auch deren Gewinnung entspricht nicht unseren Wertvorstellungen bei Menschenrechten, Arbeitsbedingungen oder Umweltschutz. Lithium und die Batterietechnologien der Zukunft zusammen können zwar unsere teure Abhängigkeit vom Öl beenden, ersetzt sie aber durch neue Abhängigkeiten mit Risiken, wie wir sie gerade erleben: Rohstoffknappheit als Folge der Pandemie. China hat es in der Hand, sie als politisches Druckmittel einzusetzen. Das batterieelektrische Auto hat also auch geostrategische Konsequenzen.

„YesAuto“ bietet Interessierten seine Informationen rund um die jüngsten Entwicklungen und alternative Antriebe unter www.yesauto.de. Die zeigen in diesem Fall der Information über Elektroautos die legitime Sicht des Anbieters. Es gibt aber auch andere Perspektiven und ergänzende Informationsquellen. (aum/Sm)

Bilder zum Artikel

Audi e-Tron an einer Ladesäule von Ionity.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Mobilitätsgarantie für Elektroautos springt bei leerem Akku ein.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Zurich Gruppe

CCS-Schnellladestecker von Ionity.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Elektroauto an der Schnellladesäule.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC

Elektroautos an der Schnellladesäule.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC

Kia e-Soul an einer Ionity-Ladestaion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia