

Evolution kontra Revolution

Der Business Club Karlsruhe hat bei seinem Themenabend die Elektromobilität im Fokus

Karlsruhe. Eine Million Elektroautos sollen im Jahr 2020 auf deutschen Straßen unterwegs sein. Seit die Bundesregierung diese Marke ausgegeben hat, sorgt die Zahl für reichlich Diskussionsstoff. Auch beim Themenabend des Business Clubs Karlsruhe (BCK) rund um die E-Mobilität waren sich die Experten aus Forschung, Politik und Wirtschaft nicht einig.

Da gab es eher vorsichtige Schätzungen wie 300 000 von Michael Dimitrov, Leiter Forschungsprojekte bei Porsche, oder 350 000 von Thomas Puls vom Institut der deutschen Wirtschaft.

Weitaus optimistischere Prognosen wagten der Karlsruher CDU-Bundestagsabgeordnete Ingo Wellenreuther mit drei Millionen batteriebetriebener Fahrzeuge bis in zehn Jahren sowie Martin Ertl von Bombardier Transportation, mit fünf Millionen. Seinen scheinbar unerschütterlichen Optimismus schöpfte Ertl

aus den eigenen Erfahrungen bei Bombardier.

„Das Problem des derzeit schleppenden Ausbaus der Elektromobilität wird nicht durch kleine technische Schritte gelöst, sondern durch einen systemischen Wandel“, ist Ertl überzeugt. Als konkretes Beispiel dafür führte er ein innovatives Projekt beim öffentlichen Nahverkehr ins Feld. Um die Straßenbahnen künftig unabhängig von den Oberleitungen zu betreiben, werde die Stromversorgung unter die Erde verlegt. Dort könne sie durch Induktion auch von Bussen sowie Autos genutzt werden. Erts These: Wenn die Batterien ständig aufgeladen

werden, sind Leistung und Reichweite heute ausreichend.

Solchen Visionen steht Thomas Puls eher skeptisch entgegen. Der Grund: Der Umbau der Infrastruktur brauche zu viel Zeit. „In Deutschland ist es nicht möglich, innerhalb von zehn Jahren ein ganzes Netz für die E-Mobilität aufzubauen“, sagt Puls. Prinzipiell verglich er die Einführung der Elektroautos eher mit einer Evolution, denn mit einer Revolution. Noch sehr lange Zeit würden Kombinationen aus Verbrennungsmotor und Elektromotor den Markt bestimmen. Auch Michael Dimitrov ist in puncto Ausbau der Elektromobilität eher verhalten optimistisch.

Verantwortlich dafür seien die bekannten Hemmnisse, also vor allem die zu teuren und wenig leistungsstarken Batterien.

Als einen der Gründe für die zögerliche Entwicklung von Elektro-Fahrzeugen bei den großen deutschen Automobilschmieden führte Dimitrov auch die mangelnde Wirtschaftlichkeit ins Feld. „Die Elektro-Fahrzeuge erfüllen die Kundenwünsche nur bedingt“, sagt der Porsche-Mann. Das gesamte Konzerndenken auf ein neues und innovatives Ziel wie die Elektromobilität auszurichten, falle den großen Unternehmen zudem sehr schwer, kleinere Firmen seien da mit Sicherheit flexibler.

Auch der Geschäftsführer des KIT-Zentrums Mobilitätssysteme, Thomas Meyer, trat auf die Euphoriebremse. „In der öffentlichen Wahrnehmung werden viele Erwartungen geschürt, welche die Forschung nicht einhalten kann.“

Wellenreuther hält Karlsruhe als Standort für ein Innovationszentrum der Elektromobilität für geeignet – und trifft damit auf offene Ohren beim Veranstalter. Denn der BCK hat sich die Bildung eines funktionierenden Netzwerkes von leistungsstarken Unternehmen in der Region auf die Fahnen geschrieben.

Dem Thema Elektromobilität widmete sich dieser Tage auch ein Kongress des Vereins Deutscher Ingenieure in Baden-Baden. Um Entwicklungszeiten und Kosten zu senken, müssten deutsche Unternehmen verstärkt national und international kooperieren, so Kongressleiter Wolfgang Runge. Ekart Kinkel