

Mobilität - mit Vollgas in die falsche Richtung

Kommentar von Hans-Jürgen Esch, Elan Technologie GmbH

Seit Ende des 2. Weltkriegs bis heute hat sich der Ölverbrauch weltweit gut verzehnfacht. Rund die Hälfte geht für unseren wachsenden Hunger nach Mobilität drauf. Unsere Autos werden größer, stärker, schneller und verbrauchen im Stadtverkehr 8, 10 oder mehr Liter pro 100 km. Sie fahren etwa 200 km/h, bieten einer Familie Platz, sind Kleintransporter, Büro oder Konzertsaal, gerüstet für jede noch so spezialisierte Anforderung.

Blicken wir auf die Kleinfahrzeuge der 50er Jahre: Ein Messerschmitt-Kabinenroller bot zwei Personen Raum, verbrauchte 3 Liter und wog 360 kg, war agil und passte in kleinste Parklücken. Weiteres Beispiel: die BMW Isetta, ähnliche Daten und damals ebenso Publikumsliebling. Zu langsam, zu klein? Wer überwiegend im Stadtverkehr unterwegs ist, fährt meist alleine und sollte mit 100 km/h schnell genug sein.

Unsere Premiumautos mögen als Ingenieurleistung begeistern, für unsere Lebensgrundlage ist es ein fataler Schritt in die falsche Richtung. Machen wir uns klar: 1,5 Tonnen Auto sind 1,5 Tonnen aufwendig gewonnene und energieintensiv verarbeitete Rohstoffe. Und da die Autos bisher stets mehr wurden, stellen wir damit unsere Städte voll, bis nichts mehr geht.

Nach der Explosion der Deepwater Horizon ist jedem klar: Wir bezahlen einen zu hohen Preis für unsere Mobilität. Dass bezahlbares, weil einfach zu förderndes Öl erschöpft ist und riskante Bohrmanöver in der Tiefsee nötig sind, um an die letzten Reserven zu kommen, nehmen wir alle irgendwie in Kauf. Wir könnten jetzt aufwachen und unseren automobilen Wahnsinn hinterfragen, oder wegsehen, falls uns das nach den Bildern der bislang größten Ölpest am Golf von Mexiko noch gelingen wird. Wir können auch weiterhin an den Fortschritt glauben und daran, dass Großkonzerne und Politiker die richtigen Wege finden werden.

Wir könnten uns aber auch selber fragen, warum wir nicht vom Öl wegkommen, und handeln, ähnlich wie es nach Tschernobyl die Anti-Atomkraft-Bewegung tat.



Hans-Jürgen Esch, Elan Technologie GmbH

Wir könnten den Ausstieg aus der fossilen Mobilität fordern, Sit-ins vor Autowerken veranstalten, Tankstellen blockieren. Oder uns die Frage stellen, warum wir keine alternativen Konzepte haben? Greift wirklich ein Fahrzeugkonzept für Langstrecke und City? Oder verfehlen die so ausgelegten Autos die Erfordernisse des Stadtverkehrs, indem sie ihn zeitweise lahmlegen?

Wir sollten fragen, wie eine postfossile Mobilität aussehen könnte. Warum gibt es das City-Elektroauto, das uns für rund 90% unserer Fahrten dient, noch nicht? Liegt es, wie die Autohersteller erklären, an den zu teuren, zu schweren und zu schlechten Akkus oder vielleicht an falschen Erwartungen?

Warum haben wir heute leistungsfähige Notebooks? Haben wir je von einem Computerhersteller gehört, Notebooks wären unbezahlbar und leistungsschwach, weil die Akkus so schlecht und teuer sind? Oder ist es nicht viel mehr so, dass die moderne Computerindustrie innovativer ist als die Autobranche? Die Lösung der Computerhersteller für moderne Notebooks jedenfalls ist naheliegend und einleuchtend: Runter mit dem Energieverbrauch!

»Wir sollten fragen, wie eine postfossile Mobilität aussehen könnte. Dabei geht es nicht um Verzicht - es geht um angepasste Mobilität für die City, mit Fahrleistungen, die wir dort brauchen.«

Für die deutsche Politik spielt eMobilität erst seit kurzem eine Rolle. Der »Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität« setzt die Verantwortlichen immerhin - mit viel Steuergeld - öffentlich unter Druck, das Elektroauto zu gebären. Damit wird seitens der Politik geflissentlich übersehen, dass gerade außerhalb der Gruppe der Global Player Mercedes, BMW, VW & Co. bereits einschlägige Entwicklungskompetenz und Konzepte existieren. Der Mittelstand geht dennoch leer aus. Die Automobilindustrie ihrerseits nimmt die Fördermillionen gern in Anspruch und spielt auf Zeit.

Daher passiert, was zu erwarten war: Bekannte, bislang fossil betriebene »Kleinwagen« werden mit 200-300 kg schweren Akkus zu Elektroautos umgefickelt, natürlich mit dem Hinweis, dass man schon wegen der teuren Akkus noch weit von der Serie entfernt sei. Die wenigen bereits käuflichen elektrischen Kleinwagen aus Fernost kosten denn auch schnell mal das vierfache der fossilen Vorbilder. Dass dabei die Energie- und Umweltbilanz nicht besser ausfällt als bei fossilen Fahrzeugen, haben Umweltverbände bereits kritisiert, dürfte aber eigentlich niemanden verwundern.

Um diese Sackgasse zu verlassen, bedarf es anderer Ansätze. Dass Elektroautos Spaß machen und »sexy« sind, hat TESLA mit dem Roadster bewiesen, dass eMobilität auch energieeffizient und ressourcensparend sein kann, wäre das nächste wichtige Entwicklungsziel. Das Sparpotential liegt in kompakten, leichtgewichtigen und vereinfachten Fahrzeugkonzepten, die mit einem Bruchteil der Energie auskommen. Dabei geht es nicht um Verzicht - es geht um angepasste Mobilität für die City, mit Fahrleistungen, die wir dort brauchen. In Verbindung mit der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, intelligentem Fernverkehr, Car-Sharing und Transportservices könnte eine neue Mobilitätslandschaft entstehen. Und kundenfreundliche wie rentable Geschäftsmodelle könnten entstehen, etwa der »Mobilitätsprovider«, der Angebote bündelt und einfach verfügbar macht. So könnten wir vielleicht bald mit nur einer Kreditkarte sowohl unser Elektroauto laden, Fernverkehrsmittel unkompliziert

nutzen, uns rasch einen Mietwagen besorgen oder am Car-Sharing teilnehmen. Die Abrechnung, etwa zu vorher vereinbarten Tarifen oder Flatrates, übernimmt ein Provider unserer Wahl.

Die technische Seite dieser smarten eMobilität ist dabei nicht das eigentliche Problem. Moderne Lithium-Akkus, Elektronikkonzepte, effiziente Synchronantriebe, Leichtbauwerkstoffe- und Strategien und die darauf basierenden Fahrzeugentwürfe sind im Ansatz vorhanden. Das Problem liegt im Ungleichgewicht der Player: entgegen der Autoindustrie haben Tüftler, Erfinder und Entwickler hierzulande keine Lobby. Im Gegenteil: kaum einer traut einem kleinen Team oder einem Start-Up eine Fahrzeugentwicklung zu. Kein Wunder also, dass auch bereitgestellte Fördergelder hier nicht ankommen. Hier sind Visionäre gefragt, Bürger, die sich vereinigen und handeln, Mittelständler, die neue Chancen erhalten und Ökofonds, die das eigentlich reichlich vorhandene Geld sinnvoll investieren, Ingenieure, die neue Ideen einbringen. So könnte eMobilität Vorbild für neues Handeln werden: Nachhaltigkeit statt Wachstum, Effizienz statt Ressourcenhunger. Deutschland könnte anstelle des unrealistischen Ziels Leitmarkt für eMobilität zu werden, hier, wie bereits bei Erneuerbaren Energien, Vorbildnation werden.

Was wir davon haben? Leisere Städte, bessere Luft, besser genutzten Verkehrsraum, weniger Stau, stressfreies Parken. Moderne Mobilität also, betrieben mit Erneuerbaren Energien, »nebenbei« sichere Arbeitsplätze in einer neuen, kleinteiligen Industrie. Wem das nicht Grund genug ist, mag mitmachen, um ein besseres Gewissen zu bekommen - geht auch in Ordnung.

Hans-Jürgen Esch
ELAN Technologie GmbH
esch@elantech.de
www.elantech.de