

Auswertung Studien

Elektromobilität – Hoffnungsträger oder Luftschloss: Eine aktorszentrierte Diskursanalyse über die Elektromobilität 1990 – 2010 (Bericht Diskursanalyse)

Quelle: Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrendt; Dr. Oliver Schwedes; Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin 2011
Seiten 78

Diese gut lesbare Untersuchung zum Thema öffentliche elektromobile Debatte mit den beiden Vergleichszeitpunkten 1990-er und 2000-er Jahre hat zum Ziel, die jeweiligen Diskussions-Hypes zu erklären und herauszufinden, wieso zu beiden Zeitpunkten die Elektromobilität im grossen Stil nicht Realität geworden ist. Ziel der Untersuchung ist es, herauszufinden, ob die aktuelle E-Debatte anders verläuft oder Ähnlichkeiten aufweist, um daraus abzuleiten, ob es sich erneut nur um einen Hype handelt oder um einen echten Paradigmawechsel hin zu einer tatsächlichen Elektrifizierung des Individualverkehrs.

Auslöser für die E-Debatte in den 1990-er Jahren war das kalifornische „Zero Emission Vehicle“ ZEV Programm, das zum Ziel hatte, 2000 10% Elektroautos bei den Neuverkäufen zu erreichen. In Deutschland wurde daraufhin 1992 ein grosser Feldversuch auf der Insel Rügen gestartet, ähnliches hat sich in Japan ereignet [Anmerkung: Der Schweizerische Feldversuch in Mendrisio wurde nicht untersucht, dürfte aber dieser Debatte zuzuordnen sein].

Nach 1996 hat sich die Debatte gelegt, zum einen aufgrund der ökologischen Bedenken bezüglich des Strommixes (v.a. in Deutschland) bzw. ein Nachlassen des politischen Engagements (Kalifornien). Auch seitens der Auto-Hersteller wurde das Thema Elektrifizierung nicht mehr forciert. Erst ab 2007 hat sich die Debatte neu entwickelt. Auslöser war hier der technische Fortschritt bei den Batterien mit der neuen Lithium-Ionen-Technik. Ebenfalls neu hinzugekommen ist in die Debatte, die Fragen nach Klimaschutz (hier vor allem CO₂-Reduktionsziele und -programme) und Energiepolitik. [Studie bietet auf Seite 18 eine detaillierte Ereignisübersicht].

In beiden Diskussionsphasen war das Thema Reichweite dominant, in der aktuellen Debatte ist neu das Thema Ladeinfrastruktur hinzugekommen, was in den 1990-er weniger bis kaum thematisiert wurde. Zeitgleich wurde aber jeweils auch das allgemeine Thema alternative Antriebstechnologien bearbeitet, die heute günstigere Betrachtung des vollelektrischen Antriebs liegt im wesentlichen in den strengeren Umweltauflagen bei den Schadstoffen und den CO₂-Zielvorgaben für Antriebe. In den Jahren 2000-2006 haben vor allem die Brennstoffzelle und die gasbetriebenen Antriebe den Diskurs bestimmt, was das fast völlige Verschwinden der elektromobilen Debatte erklärt. Die technische Ausgereiftheit der Hybridtechnologien (als langfristige bzw. evtl. nur als Brückentechnologie) scheint hinsichtlich des E-Antriebs zusätzlich Schwung zu bringen.

Das Thema Erdöl und generell fossile Kraftstoffe war Ende der 70-er Jahre ein Auslöser für Forschung und Industrie über alternative Antriebe nachzudenken. In den 90-er Jahren bei niedrigen Erdölpreisen ist dieses Thema kaum offensiv debattiert worden, während es aktuell eher ein Treiber der Elektrifizierungsstrategien ist.

Medial kritisiert wurde in beiden untersuchten Zeiträumen, dass die nutzerseitigen Anforderungen kaum im Mittelpunkt stehen, hier vor allem die Fragen nach Zuverlässigkeit, Bedienkomfort und erneut die Reichweiten. In diesem Kontext wird auch das Pushen der E-Technologie durch Oberklasseprodukte (Tesla u.ä.) als fragwürdige Strategie für den Massenmarkt klassifiziert.

Entgegen den 90-er Jahren wird die aktuelle Debatte auch durch die E-Wirtschaft befeuert, diese hatten damals zwar bereits ein hohes Marktpotenzial erkannt, dies aber vor allem für den städtischen Verkehr. Hingegen spielte damals wie heute die Politik eine wesentliche Rolle, dies v.a. durch Regulierung hinsichtlich Emissionen und durch Forschungsaufträge und –programme. Letzteres war 1990 ff offenbar einer der wenigen Anreize, dass sich die Autoindustrie überhaupt mit elektrischen Antrieben beschäftigte. Die aktuelle Debatte unterscheidet sich hier klar und die Hersteller treten als pushende Akteure auf. Da sich das Engagement aber nicht gleichmässig über alle OEMs erstreckt, ist die Haltung aus analytischer Sicht als ambivalent einzuschätzen. Allzumal da sich Äusserungen der Autohersteller besonders gut und intensiv medial verbreiten.

Die Chancen, dass die aktuelle Debatte um die Elektrifizierung des Individualverkehrs der Beginn einer tatsächlichen Veränderung der Verkehrsrealität wird, scheinen gut zu stehen. Dies wird begründet mit neuen Akteurskonstellationen, die stärker auf Kooperation zwischen Autoherstellern, Zulieferern, Energiewirtschaft, neuen Akteuren (Entwickler, Tüftler etc.) und der Politik ausgerichtet ist, dem erheblich stärkeren gesellschaftlich-politischen Rückhalt und der veränderten Rahmensituation hinsichtlich Rohstoffknappheit, Ölpreis und Klimaschutz.

Die Autorin kommt in ihrem Fazit zum Schluss, dass eine erfolgreiche Durchsetzung der Elektromobilität in nützlicher Frist derzeit vor allem von folgenden Faktoren abhängt:

- Kommen rasch ausreichend Fahrzeuge auf den Markt
- Obsiegen die Verbrennungsbefürworter in der öffentlichen Zustimmung
- Lässt die Politik in ihren umwelt- und energiepolitischen Anstrengungen nach oder forcieren sie Alternativen