

Nur wegen politischer Vorgaben: BMW Vorstand: Niemand will Elektroautos

Europäische Verbraucher wollen keine Elektroautos. »Wir könnten jedem ein elektrifiziertes Fahrzeug liefern, aber niemand wird es kaufen!« Das sagt nicht irgendwer, sondern der Entwicklungsvorstand von BMW, Klaus Fröhlich. BMW-Chef Harald Krüger setzt zwar die Ziele hoch: »Wir wollen von 2013 bis 2019 500.000 Elektrofahrzeuge verkaufen und dann einen Gang höher schalten. Bis 2021 wollen wir das doppelte Volumen an Elektrofahrzeugen verkaufen und dann jedes Jahr 30 Prozent mehr als im Vorjahr.«

Krüger: »Wir haben zwei klare Ziele: Den elektrischen Antriebsstrang der fünften Generation, der ohne Seltene Erden entwickelt wurde, und ab nächstem Jahr werden alle unsere Produktionsstätten zu 100% mit erneuerbarer Energie versorgt.«

Doch BMW-Entwicklungsvorstand Klaus Fröhlich warnte gleichzeitig vor zu hohen Erwartungen: »Batterieelektrische Autos werden in Europa nicht nachgefragt, und Verbrennerautos wird es noch 30 Jahre lang geben.« Europäische Verbraucher zeigten nämlich kein Interesse an Elektroautos. Er wurde vor einem »geschockten Publikum«, [wie Forbes berichtet](#), sogar noch deutlicher: »Es gibt keine Kundenwünsche für batterieelektrische Autos. Keine!«

Diese Autos gäbe es nur aus »regulatorischen Gründen«, also nur aufgrund staatlicher Zwangsmaßnahmen. Die Autohersteller können die CO₂-Grenzwerte nur einhalten, wenn sie in ihren Flotten elektrische Autos aufführen. Die werden tatsächlich mit »Null« Ausstoss CO₂ aufgelistet. Doch sie sind nichts anderes als Ablassbriefe, die den umweltsünderischen Autoherstellern Nachlass der auferlegten Strafen gewähren. Umweltbewegte Autofahrer wiederum können damit leichter Vollkasko fahren.

Dass nicht mehr Elektroautos auf den Straßen herumfahren, liege nicht an der Autoindustrie, betonte BMW-Mann Fröhlich: »Wir könnten Europa überfluten und eine Million e-Autos verkaufen, aber die Europäer werden diese Dinger nicht kaufen.«

Nur in einigen Regionen würden bisher batterieelektrische Autos gekauft, dort, wo genügend staatliche Fördermittel fließen. Wo es diese in größerem Umfang gebe, würden Elektroautos gut angenommen. Fröhlich: »Wir starteten bereits am 15. Oktober 2004, und ich war der Leiter des e-Auto-Programmes. Es war der Beginn der Elektrifizierung. Das Lernauto war ein Mild-Hybrid.«

Es folgten Elektroversionen von Minis und BMW Modellen, dann trat BMW im Jahre 2013 mit seinem neuen eigenständigen i3 auf. Er war von 2013 bis 2018 einer der drei meistverkauften BEVs. Er wird aber nicht ersetzt werden, wenn seine Produktion 2022 endet.

»Wir drückten e-Autos in den Markt, doch keiner wollte sie«, resümiert Fröhlich. Die Europäer hätten zudem nicht so viele Autos in ihrer Garage

stehen wie etwa ein BMW-Kunde in Amerika.

Dort stehen Elektroautos als Drittwagen. Für die weiteren Strecken wird der Benziner genommen.

Elektroautos könnten zudem noch teurer werden, befürchtet Fröhlich. Es werden mehr Batterien nachgefragt und die Preise für einige notwendige Materialien werden weiter nach oben getrieben. Die Elektrifizierung sei »overhyped“, wie Fröhlich sagte.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE [hier](#)