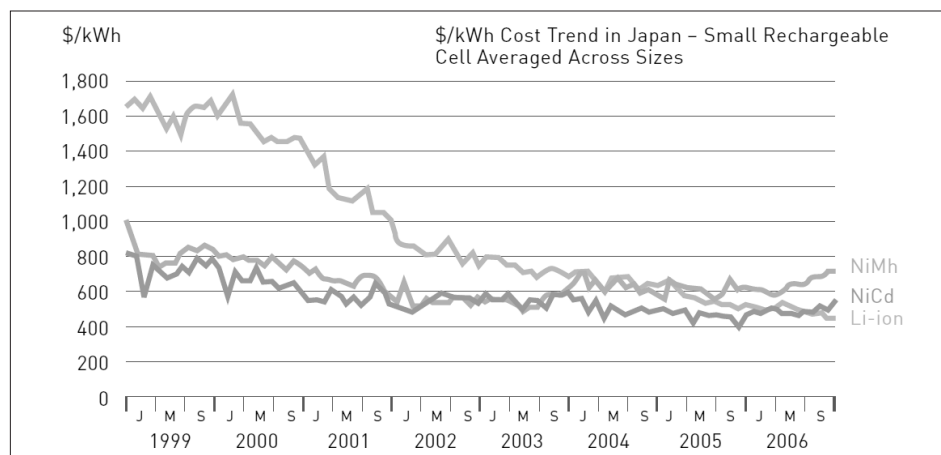


Abbildung 2: Vergleich der Batteriekosten für den Zeitraum 1999 bis 2006



Quelle: Energie- und Klimafonds (2009).

Mittel- bis langfristig wird dies – so die weitere Annahme – dazu führen, dass den Herstellern von Batteriezellen eine Schlüsselstellung innerhalb des gesamten Marktes für Elektromobilität zukommen wird. Dessen weiteres Wachstum hängt entscheidend vom Innovationsverhalten im komplementären Batteriemarkt ab. Schaut man sich diesbezüglich die Patentaktivitäten der jüngeren Vergangenheit in diesem Bereich an, ist deren Zahl im Zeitraum von 1999 bis 2008 weltweit um 17% gestiegen. Dies entspricht einem doppelt so schnellen Wachstum wie in den zehn Jahren zuvor und liegt für den genannten Betrachtungszeitraum zudem um zehn Prozentpunkte über dem Wachstum aller übrigen Patentaktivitäten.³⁸ Hinsichtlich der unterschiedlichen Batterietypen waren dabei in Westeuropa, den USA, Japan und China knapp 62% der Patentanmeldungen im Bereich der Speichertechnologie auf Lithium-Ionen-Batterien konzentriert, deren Zahl allein innerhalb des Zeitraums von 2005 bis 2008 um 26% angestiegen ist.

Neben dem Batteriemarkt stellt die Bereitstellung der benötigten Stromladeinfrastruktur einen weiteren wichtigen Komplementärmarkt im Bereich der Elektromobilität dar.³⁹ Geht man von schätzungsweise 14 Mio. Fahrzeugen mit einem elektrischen Antrieb weltweit im Jahr 2020 aus (davon knapp 11 Mio. als Hybrid), werden die Kosten zum Errichten einer komplementären Ladeinfrastruktur auf rund 14 Mrd. Euro veranschlagt, wovon allein 70% auf Westeuropa und die USA entfallen. Bis 2015 – so die Erwartung – wird die Zahl der Ladestationen weltweit bis auf 4,7 Mio. ansteigen, wobei von den bis dahin neu verkauften Ladestationen allein die Hälfte aus China stammen wird, das bereits aktuell über komparative