Dirk Walbrühl / / Artikel & Podcast

Wie ich mir fast ein E-Auto gekauft hätte …

18. September 2018

Ich brauche ein neues Auto. Geht das schon elektrisch oder warte ich lieber noch?

Auf der Familienfeier an der Nordseeküste ist der »Tesla Model S« das absolute Highlight. Eine Gruppe aus neugierigen Autofreunden hat sich um seine dunkelgraue Motorhaube versammelt, auf der die Sonne blitzt. Auch ich stelle dem Fahrer, einem jungen Manager, allerhand Fragen. Denn bald muss ich meinen in die Jahre gekommenen Wagen ersetzen – und hatte bisher nie an ein E-Auto gedacht. Jetzt aber lasse ich mich von der Begeisterung anstecken, staune über die futuristischen Kurven und den voll digitalisierten Innenraum.

Ein älterer Herr spricht aus, was ich denke: »So ein E-Auto ist schon eine feine Sache!« Und dazu sehr umweltbewusst, was nicht erst seit dem Dieselskandal wichtig ist. [#1] Wie viel der Tesla denn koste, will ich noch beiläufig wissen. Der Besitzer antwortet mit einem entschuldigenden Lächeln:

»Tja, das wären dann insgesamt so rund 80.000 Euro.«

Die allgemeine Begeisterung ist schnell verpufft. »Dafür bekommt man ja 3 Autos!«, poltert der ältere Herr. Recht hat er und benennt damit das

Dies ist die PDF-Version des Artikels **›Wie ich mir fast ein E-Auto gekauft hätte …‹** von Perspective Daily.
Den vollständigen Artikel inklusive Bildern und multimedialer Elemente findest du hier online:
perspective-daily.de/article/617/w7EqIwMY

Problem, das die Elektromobilität noch immer hat – steigende Sympathien potenzieller Fahrer treffen auf gehobene Preise.

Eine TÜV-Studie [#2] zeigt: 14% der Deutschen würden sich ein E-Auto kaufen. [*1] Doch nur 0,8% aller Neuanmeldungen pro Monat sind tatsächlich elektrisch betrieben. [#3] Vom ambitionierten Ziel von einer Million E-Autos auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 sind wir mit rund 100.000 Zulassungen [#4] noch meilenweit entfernt. [*2]

Daran wird sich wohl nichts ändern, wenn Tesla beim Thema E-Mobilität allein den Markt anführt. Denn Elon Musks Unternehmen ist zwar ein wichtiger Vorreiter, produziert aber vor allem für technikbegeisterte Besserverdiener [*3] – mit einer Warteliste bis Anfang 2020. Das klingt eher nach Vollbremsung als nach Start der Energierevolution. [#5]

Was ich brauche, ist das E-Auto für alle. Aber wo bleibt es nur?

»Wenn ich ehrlich bin, würde ich ihnen raten, noch zu warten«

Wer in Deutschland auf der Suche nach dem E-Auto für alle ist, hat es nicht leicht. Das zeigt sich auch bei meinem Besuch in einem Münsteraner Autohaus. Nach einigem Suchen entdecke ich ganz weit hinten in einer Halle den Nissan Leaf [*4] mit seinen japanischen Rundungen – immerhin das derzeit »meistverkaufte Elektroauto weltweit«. [#6] Doch der Verkäufer lässt Begeisterung gar nicht erst aufkommen: »Nun ja, die haben eben versucht, einen Tesla nachzubauen. Das klappt so halbwegs, von den Werten her.«

Damit meint er vor allem die Reichweite, die hauptsächlich vom Akku abhängt – dem teuersten Bauteil eines Elektroautos. Der Leaf schafft es immerhin auf 240 Kilometer [#7] bis zur nächsten Aufladung, der vergleichbare Tesla 3 liegt bei 350 Kilometer und mehr. »Da sind Autofahrer für die 30.000 Euro natürlich anderes gewohnt«, erklärt der Verkäufer entschuldigend. »Also, wenn ich ehrlich bin, würde ich Ihnen

raten, noch ein paar Jahre zu warten. Aktuell gibt es ja nicht einmal genug vernünftige Ladestationen da draußen«, warnt er und führt mich gleich weiter zu den SUVs zum gleichen Preis. Die seien jetzt ja auch etwas umweltfreundlicher. [#8] Offenbar fehlt selbst Verkäufern das Vertrauen in die E-Autos.

Der Leaf setzt dabei aber nur die aktuelle Strategie der Autobauer beim Thema Elektromobilität um: Bloß nichts riskieren! [#9] Sie kombinieren etablierte Modelle – etwa den Golf [#10] bei E-Auto-Spätzünder Volkswagen – mit dem neuesten Elektromotor. Was dabei herauskommt, sind keine »Autos fürs Volk«, sondern Wagen für Besserverdiener mit grünem Gewissen.

Da helfen mir auch die gut gemeinten Subventionen der Bundesregierung nicht weiter. 4.000 Euro gibt es als »Umweltbonus« pro Elektroauto dazu. [*5] Doch seit dem Start der Prämie im Juli 2016 sind bisher nur rund 17% der verfügbaren Gesamtsumme abgerufen worden. [*6]

Wie viele andere deutsche Autofahrer stehe ich vor der Frage: Warum ein teureres Auto kaufen, das Stunden zum »Tanken« braucht und es nicht mal von Münster bis nach Hamburg schafft?

Die Antwort könnte ich vielleicht bei mutigen deutschen Start-ups finden. Denn sie bauen nicht Tesla nach, sondern denken stattdessen das E-Auto ganz neu.

Diese Start-up-Ideen könnten die Energiewende auf den Straßen beschleunigen

Dass vor allem beim Preis noch einiges an Luft ist, erklärt mir Diplomingenieur Matthias Kreimeier. Er ist Projektleiter beim Aachener Unternehmen e.GO, das nicht Besserverdiener, sondern den normalen Autofahrer als Kunden im Blick hat.

»Natürlich kann man heute mit viel Budget und Produktionskosten ein Elektroauto herstellen. Doch die Elektromobilität wird sich in der breiten Masse nur durchsetzen, wenn das Auto für den Großteil der Bevölkerung auch bezahlbar ist.« – Matthias Kreimeier, Projektleiter bei e.GO

Dass ein E-Auto schon heute bezahlbar sein kann, wollte das Start-up mit Sitz auf dem Campus der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen beweisen. Heute hat e.GO über 200 Mitarbeiter und eine eigene Produktionshalle. Darin entsteht der e.GO Life, der gar keine Konkurrenz für den Tesla sein soll, wie Matthias Kreimeier erklärt: »Der Life ist ein konsequentes Stadtauto und soll in gar keinem Fall ein Langstreckenauto ersetzen.«

Dafür kostet die kleinste Version des E-Stadtautos nur rund 12.000 Euro (nach Abzug der Umweltprämie) mit einem Akku für gut 100 Kilometer. Das reiche für ein Stadtauto, sagt Kreimeier.

»Man muss sich eben ernsthaft die Frage stellen: Wie oft brauche ich wirklich mehr Reichweite? Da steckt natürlich auch die Angst vor dem Liegenbleiben dahinter. Ein Zweit- oder Drittwagen fährt heute in der Stadt durchschnittlich 30 Kilometer pro Tag.« – Matthias Kreimeier, Projektleiter bei e.GO

Damit ein Wagen in Zukunft auch für eine gelegentliche Überlandfahrt flexibel bleibt, soll ein »Range Extender« anspringen, sobald der Akku erschöpft ist. Dieser ist eine Kombination aus Mini-Verbrennungsmotor und Generator, der bei der Fahrt Strom erzeugen kann – im Optimalfall mit Wasserstoff, um die Umwelt zu schonen. Doch Kreimeier gibt zu, dass diese Hybrid-Lösung »noch in den Kinderschuhen steckt«.

Und auch auf die Ladesäulen-Wüste in Deutschland hat e.GO eine eigene Antwort: Statt wie Tesla bundesweit Schnelllade-Säulen zu bauen, [*7] setzt e.GO auf die Haussteckdose und ein gesellschaftliches Umdenken: »Das müssen wir alle lernen. Ein E-Auto fährt nicht mehr tanken, sondern tankt immer dann, wenn es parkt.« Dann sei das Warten auch nicht schlimm. [*8]

Keinen Benziner nachbauen oder den Vergleich mit Tesla suchen, sondern auf die Bedürfnisse der Fahrer schauen und darauf hoffen, dass Menschen ein paar Gewohnheiten zu ändern bereit sind – das könnte tatsächlich der Schlüssel zur Energiewende auf den Straßen sein. Und e.GO ist mit dieser Philosophie nicht allein:

- **Sion** – angetrieben von der Sonne. Repariert von dir? Das Münchener Start-up Sono Motors stattet den eigenen Elektro-Kleinwagen Sion mit 330 integrierten Solarzellen aus. Diese können während der Fahrt dem Verbrauch entgegenwirken und im Stand aufladen. Das ersetzt natürlich nicht das Ladekabel, dürfte aber die Zeit zwischen den Aufladungen verlängern. [*9] Gleichzeitig erhöhen umweltbewusste Käufer so den Anteil an 100% grünem Strom im Tank. Dazu sollen Sono-Fahrer selbst zu Technikern werden: Ein offenes Werkstatt-Handbuch, günstige Ersatzteile und Erklärvideos helfen bei der Reparatur in der eigenen Garage. Das ist nett gedacht, aber ob das bei Heimwerkern mit 2 linken Händen nicht eher zu Ärger mit dem TÜV führt, muss sich erst noch zeigen.

- **Der X** – Fahrrad trifft Transformer: Wie radikal neu sich Elektromobile denken lassen, zeigt derzeit das Start-up iEV aus Nordrhein-Westfalen. [#11] Der X hat nur einen Sitzplatz; damit schrumpft nicht nur der Verbrauch, sondern mit 78 Zentimeter Breite auch der nötige Parkraum. Bei Bedarf lässt sich der Elektroroller nach hinten ausziehen – etwa für einen Beifahrer oder Einkäufe. Um die Reichweite zu erhöhen, können Fahrer gegen Aufpreis ein Pedal einbauen lassen und radelnd für etwas Bonus-Strom sorgen. Das Crowdfunding soll nun zeigen, ob sich genug Fahrer für den exzentrischen Einsitzer finden. [#12]

Was die Politik jetzt noch tun muss

Die Innovationen aus Deutschland sind da und lassen mich von E-Autos träumen. Doch der Ruf als Auto-Nation steht noch immer auf dem Spiel. Denn ganz überzeugen konnte mich das alles noch nicht – und ein paar

Tausend neugierige Vorbesteller machen noch keine Energiewende. Dafür muss die Bundesregierung endlich den Fuß von der Bremse nehmen. *10

Ein kurzer Vergleich mit Norwegen zeigt, was politisch möglich wäre: Im E-Auto-Vorzeigeland gibt es neben einer Umweltprämie zahllose weitere Vorteile für E-Auto-Fahrer – Mehrwertsteuer, Registrierungssteuer, Parkgebühren und Maut fallen einfach weg, an zahlreichen öffentlichen Ladestationen können Fahrer gratis Strom tanken. #13

Warum nicht genau da ansetzen und mit den ungenutzten Millionen des »Umweltbonus« auch Ladestationen in den Kommunen fördern? Immerhin denkt das zuständige Bundesamt bereits darüber nach. #14 Auch die deutsche Autoindustrie hat ein Einsehen und fördert seit Ende 2017 den Aufbau von Ladestationen als Gemeinschaftsunternehmen. #15

Doch mit mehr Ladesäulen ist es auch nicht getan – so könnte die Politik mir den letzten Schubs zum E-Auto geben:

- **Mehr Steckdosen in Parkhäusern:** Noch immer werden hierzulande Parkhäuser und Tiefgaragen, die 100 Jahre halten sollen, ohne Steckdosen gebaut. Zukunftsfähig ist anders.
- **Bürokratie-Abbau:** Als ich mich erkundige, was für eine private Ladesäule nötig ist, werde ich fast von einem Formularberg erschlagen. So motiviert man keinen Autofahrer zum Umstieg.
- **Bessere Aufklärung:** Ich weiß mittlerweile genug über E-Autos, um meine Entscheidung zu treffen – auch wenn ich noch von Autoverkäufern für mein Interesse belächelt werde. Hier muss die Bundesregierung mehr Wissen vermitteln, um auch hartnäckige Dieselfahrer und SUV-Verkäufer abzuholen.

Denn erst wenn neue Gewohnheiten, bezahlbare Modelle und Ladetechnik zusammenkommen, wird die Energiewende auf deutschen Straßen wirklich durchstarten.

Zusätzliche Informationen

*1 Genauer würden sich 13,6% ein Elektroauto zulegen, 19,4% ein Hybridauto und 48,1% einen Benziner. Nur 6% würden sich derzeit für einen Diesel entscheiden. Andere Umfragen zeigen noch höhere Werte.

*2 Dieses Ziel rief der damalige Umweltminister Sigmar Gabriel (SPD) im Jahr 2008 aus. 10 Millionen sollten es nach Gabriels Wünschen bis zum Jahr 2020 sein. 2 Jahre vor dem Stichtag liegt die Zahl aber eher in der Nähe von 100.000.

*3 Selbst Teslas neueste Variante, das in größeren Stückzahlen gefertigte Model 3, kostet mit Steuern und Gebühren rund 50.000 Euro. Dazu hat Tesla ausgerechnet beim günstigsten Modell **Produktions- und Lieferprobleme**.

*4 Die erste Version. Die neue Version des Nissan Leaf kommt mit erweiterter Batterie, verbessertem Fahrassistenz-System ProPILOT und erhöhtem Preis erst Ende 2018 auf den Markt.

*5 3.000 Euro pro Hybridauto. Finanziert werden die Prämien je zur Hälfte vom Bund und vom jeweiligen Hersteller.

*6 Insgesamt stehen vom Bund 600 Millionen Euro als Fördersumme zur Verfügung, zwischen Juli 2016 und Juli 2018 wurden aber laut **Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle** nur 100 Millionen, also 16,67%, verbraucht. Dabei läuft die Förderung bloß noch ein Jahr bis zum Juli 2019.

*7 Kreimeier erklärt, dass gerade diese Funktion höhere Anforderungen an die Akkus auf zellulärer Ebene stellt, um diesen Starkstrom zu verwalten. Eine Schnelllade-Funktion würde daher vor allem den Preis erhöhen.

*8 Je nach Modell 5–10 Stunden.

*9 Laut Angaben von Sono Motors reicht die Aufladung allein aus den Solarzellen für 30 Kilometer pro Tag. Das reicht locker für Stadtautos.

*10 So etwa sprach sich Sigmar Gabriel, der im Jahr 2008 noch die eine Million E-Autos forderte, erst Ende 2017 in einem **Brief** an die EU-Kommission gegen feste Quoten für Elektrofahrzeuge, Bonus-Malus-Regelungen und schärfere Reduktionsziele für leichte Nutzfahrzeuge aus und bremste damit die Energiewende. Ein Geschenk für die deutsche Autoindustrie.

Quellen und weiterführende Links

#1 Die Diesel-Lobby arbeitet bereits wieder eifrig in Brüssel. Katharina Wiegmann war unterwegs mit Stadtführerinnen, die Transparenz fordern
https://perspective-daily.de/article/465/

#2 Die Studie des TÜV-Verbandes VdTÜV zum Vertrauen in den Diesel (2018)
https://www.vdtuev.de/news/tuev-studie-vertrauen-in-den-diesel-im-freien-fall

#3 Die Anmeldestatistik beim Kraftfahrt-Bundesamt (August 2018)
https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/Fahrzeugzulassungen/pm19_2018_n_08_18_pm_komplett.html?nn=1837832

#4 Die aktuellen Zahlen zur E-Mobilität beim Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg
https://www.zsw-bw.de/mediathek/datenservice#c6700

#5 Auch Landkreise versuchen, die Energiewende allein zu stemmen. Felix Austen und David Ehl waren im Öko-Märchenland Steinfurt unterwegs – mit einem E-Auto
https://perspective-daily.de/article/176

#6 Nissans Website erklärt den Leaf zum »meistverkauften E-Auto weltweit«
https://www.nissan.de/fahrzeuge/neuwagen/leaf.html?&cid=psmyBX5EfdP_dc|D

#7 Der Test des Nissan Leaf bei Automotor und Sport (2018)
https://www.auto-motor-und-sport.de/test/hyundai-ioniq-elektro-nissan-leaf-vw-e-golf/

#8 Chris Vielhaus erklärt hier, warum SUVs nur Ego-Trips auf 4 Rädern sind
https://perspective-daily.de/article/522

#9 Die Schuld für die mangelnden Angebote schieben CEOs wiederum auf die Kunden, wie hier VW-Chef Matthias Müller im »Spiegel«-Interview (2016)
http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-konzernchef-matthias-mueller-wirft-deutschen-bei-e-mobilitaet-inkonsequenz-vor-a-1122138.html

#10 Der Testbericht bei Golem lässt am E-Golf kaum ein gutes Haar (2017)
https://www.golem.de/news/e-golf-im-praxistest-und-laedt-und-laedt-und-laedt-1711-131196.html

#11 Die technischen Daten zum X auf der Website von iEV (englisch)
https://theiev.com/about-iev/

#12 Die Crowdfunding-Kampagne für den X von iEV
https://www.kickstarter.com/projects/theiev/iev-x-a-vehicle-that-changes-size-based-on-your-ne

#13 The Guardian über E-Mobilität in Oslo (englisch, 2017)
https://www.theguardian.com/environment/2017/feb/07/power-to-the-ev-norway-spearheads-europes-electric-vehicle-surge

#14 Die Überlegungen des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bei ZEIT ONLINE (2018)
https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-01/elektromobilitaet-kaufpraemie-interesse-e-autos

#15 Das Manager-Magazin berichtet über die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens zur Förderung der Ladesäulen (2017)
http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/bmw-daimler-vw-ladesaeulen-unternehmen-fuer-e-autos-gegruendet-a-1172354.html