



Neue Bundesregierung: Grüne Welle für die Elektromobilität?

Bericht: Frank Wolfgang Sonntag

Kamera: Michael Damm, Matthias Bähr, Holger Hahn

Schnitt: David Schöley

So wie hier sieht es noch allzu oft an den Ladestationen für Elektroautos aus. Das wird sich wohl stark ändern, die Frage ist nur wie schnell. Im heute unterzeichneten Koalitionsvertrag ist das ehrgeizige Ziel verankert, dass es in Deutschland im Jahre 2030 15 Millionen Elektroautos geben soll. Stand 1. Juli dieses Jahres waren es erst 440.000.

Das bedeutet mehr als eine Verdreifachung in neun Jahren. Also 14,5 Millionen Kunden müssten sich ein neues Elektroauto kaufen. Detlev Müller ist Verkehrsexperte der SPD-Fraktion und langjähriges Mitglied des Verkehrsausschusses. Er ordnet die Ziele seiner Koalition ein.

Detlef Müller, SPD-Verkehrsexperte:

„Man muss sich auch solche ambitionierten Ziele setzen, um dann auch den Druck dahinter zu haben, also alles Mögliche zu tun, um so eine Zahl diese 15 Millionen Pkws zu erreichen. In der Realität muss man natürlich gucken, wie sich das in den einzelnen Jahren wirklich darstellt. Aber das hängt natürlich auch von den Herstellern ab. Also man muss natürlich gucken, was die einzelnen Hersteller wirklich auf den Markt bringen. Welche Pkws mit welchen Reichweiten, zu welchen Preisen, was eine große Rolle spielt, in welchem Preissegment die Pkws da sind. Und es wird dann ab einem bestimmten Punkt, den ich Ihnen noch nicht sagen kann, wann das ist, natürlich selbstverständlich sein, sich ein E-Auto zu kaufen.“

Deutschlands wohl bekanntester Automobilexperte Ferdinand Dudenhöffer ist ein Anhänger der Elektromobilität, vom Koalitionsvertrag diesbezüglich ist er aber eher enttäuscht.

Prof. Ferdinand Dudenhöffer, Automobilexperte:

„Theoretisch wäre es möglich, die Zahl zu erreichen, aber dazu bräuchte man wirklich richtige Kraftanstrengungen und nicht so kraftlose Programme, so wie sie im Koalitionsvertrag vorgeschlagen werden, wer ab 2025 Elektroautos nicht mehr begünstigt und gleichzeitig den Benziner und Diesel so lässt, wie er heute ist, der macht den Leuten ein X vom U vor, wenn er sagt 15 Millionen Fahrzeuge sind geplant. Diese Planungen sind mit diesen Rahmenrichtlinien nicht realistisch.“



Rein rechnerisch müsste dazu mehr als jeder zweite Neuwagen zukünftig ein E-Auto sein. Das müssen die Käufer dann aber auch wollen. Ein Problem dabei ist die Bezahlbarkeit der Elektro-Neuwagen. Bislang gab es Subventionen von bis zu 6000 Euro vom Staat und vom Hersteller nochmals 3000 Euro. Das wird sich laut Koalitionsvertrag Ende nächsten Jahres ändern und die Zuschüsse sollen sinken.

Detlef Müller, MdB, SPD:

„Man braucht es nicht unbedingt mehr, sondern es wird eine Selbstverständlichkeit sein, sich ein E-Fahrzeug zu kaufen, und wir brauchten das jetzt als Innovationsanreiz, als Einstieg in die E-Mobilität. Aber natürlich ist es nicht Aufgabe des Steuerzahlers, private Pkws von Leuten irgendwie mitzufinanzieren. Als Anschubfinanzierung ja, aber nicht dauerhaft.“

Stefan Möller aus Leipzig ist Geschäftsführer von Deutschlands größtem Vermieter von Elektroautos. Er fährt selbst seit 2012 elektrisch und ist so etwas wie ein Pionier der Elektromobilität. Stefan Möller akzeptiert das Abschmelzen der Zuschüsse ab 2023.

Stefan Möller, Geschäftsführer Nextmove:

Wir gehen davon aus, dass Elektroautos im Markt zukünftig auch günstiger werden, mehr Reichweite bekommen oder man fürs gleiche Geld zumindest mehr Reichweite bekommt. So ist ja auch der Umweltbonus angelegt. Wenn man den jetzt abschmilzt, ist das ja praktisch eine Parallelentwicklung zu den Preissenkungen oder Performance-Steigerungen der Hersteller.“

Angesichts einer Flotte von 400 E-Autos kennt Stefan Möller natürlich alle praktischen Alltagsprobleme, jedes Für und Wider. Der Dreh- und Angelpunkt ist das Laden. An Schnellladesäulen geht das innerhalb einer halben Stunde, kostet aber deutlich mehr als an normalen, wo das Auto für eine Vollladung bis zu sieben Stunden steht.

Stefan Möller, Geschäftsführer Nextmove:

„Der Umstieg auf das E-Auto empfiehlt sich heute natürlich für Menschen, die zu Hause oder beim Arbeitgeber das Auto aufladen können, da ist es am einfachsten – steht er dann lädt er – einfach Stecker rein und am nächsten Tag ist das Auto voll geladen oder entsprechend bei Feierabend. Wer diese Möglichkeit nicht hat und ausschließlich auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen ist, da kann es durchaus auch mal kompliziert werden.“

Wird das E-Auto öffentlich geladen, ist der Betrieb gegenüber einem modernen Diesel derzeit etwas teurer. Wer zuhause lädt, kommt aber billiger.



Stefan Möller, Geschäftsführer Nextmove:

„Die Kosten pro 100 Kilometer hängen natürlich sehr stark auch vom Verbraucher ab. Im Sommer im Stadtverkehr brauche ich viel weniger Strom als zum Beispiel im Winter auf der Autobahn ein durchschnittliches Auto. Wenn ich öffentlich lade, könnte man grob sagen vielleicht acht bis zehn Euro pro 100 Kilometer. Zuhause geladen sind auch vier bis fünf Euro pro 100 Kilometer möglich.“

Mit einer steigenden Zahl an Elektroautos ist Gedränge an den Ladesäulen absehbar. Der Koalitionsvertrag verspricht eine Million öffentliche Ladepunkte im Jahr 2030. Heute gibt es erst 45.000.

Detlef Müller, MdB, SPD:

„Es steht explizit im Koalitionsvertrag, dass ein großer Teil dieser Ladesäulen Schnellladesäulen sein sollen. Sie werden dann in jeder Straße neue Kabel ziehen müssen, weil die Verteilnetze derzeit nicht ausreichen. Wenn man dazu noch Schnellladesäulen mit einer höheren Leistung einbauen wollen, wird es eine große Herausforderung, im Tiefbaubereich für die einzelnen Kommunen und Landkreise sein.“

Die wahrscheinlich größte Herausforderung aber wird sein, dass für die Ladesäulen auch genügend Strom vorhanden ist. Da sowohl aus der Kernenergie als auch aus der Kohleverstromung ausgestiegen werden soll, muss es sich perspektivisch um grünen Strom handeln.

Derzeit ist ein Hundertstel der Landesfläche mit Windrädern belegt. Diese Fläche soll sich laut Koalitionsvertrag verdoppeln. Doch nicht alle ziehen da mit. In Sachsen wurde in diesem Jahr nur ein einziges neues Windrad gebaut, aber acht alte abgebaut. Der sächsische Energie- und Umweltminister Wolfram Günther von den Grünen ist selbst nicht zufrieden mit dieser Bilanz, aber er stößt auf viel Widerstand.

Energieminister Sachsen Wolfram Günther, Bü´90/Die Grünen:

„Sachsen ist ja ein traditionelles Braunkohleland, und es hat auch eine große Tradition in dem Bereich. Und man muss auch sagen, dass vielleicht auch die die Widerstände gegen Erneuerbare hier eine lange Tradition hatten. Da ist es natürlich erst mal ein großer Kraftakt, wirklich dieses Umschwenken auf Ausbau der Erneuerbaren. Es ist etwa auch noch nicht allen bewusst, dass in diesem Sommer auch das Recht so geändert wurde. Was die finanzielle Beteiligung von Kommunen anbelangt, also das sind bis zu 40.000 Euro, die eine Kommune pro Jahr von einem Windrad bekommt.“



Das ist vielleicht ein Weg. Denn in Zukunft wird deutlich mehr grüner Strom auch für PKW gebraucht werden, wie Ferdinand Dudenhöffer berechnet hat.

Ferdinand Dudenhöffer, Automobilexperte:

„In dem Jahr 2050 werden wir vermutlich bis zu 100 Prozent Elektroautos haben. Das sind mehr als 50 Millionen Fahrzeuge, Pkws, die bei uns auf den Straßen fahren. Wir bräuchten statt diese 30.000, die wir heute haben nochmals 39.000 Windkraftanlagen auf dem Land, um nur den Strom zu gewinnen, den wir für den Betrieb unserer Pkws brauchen. Also wir laufen in eine erhebliche Energieklemme langfristig.“

Natürlich sind das Prognosen und in den nächsten 30 Jahren werden noch viele Wege und Lösungen diskutiert werden, es wird viele Erfindungen geben. Doch dass der Strombedarf für jeden denkbaren nichtfossilen Autoantrieb enorm zunehmen wird, das steht außer Frage.