



WENN SIE EIN ELEKTROAUTO KAUFEN, MÜSSEN SIE DAS LESEN

Ultimative Antworten
auf alle Fragen rund um das
Thema Elektromobilität

FRV

© 2021 des Titels »Wenn Sie ein Elektroauto kaufen müssen Sie das lesen« von
Willy Loderhose (ISBN 978-3-95972-524-8) by FinanzBuch Verlag, Münchner
Verlagsgruppe GmbH, München. Nähere Informationen unter: www.m-vg.de

ILLY LODERHOSE

VORWORT

Elektroautos sind cooler!

Bitte entschuldigen Sie dieses pubertäre Statement gleich zu Anfang, aber ich bin sicher: Bei genauerer Betrachtung bleibt Ihnen nichts weiter übrig, als das ebenfalls anzuerkennen. Die Zusammenfassung nämlich ist:

- Elektroautos sind leiser.
- Elektroautos sind unkomplizierter.
- Elektroautos sind sprintstärker.
- Elektroautos sind umweltfreundlicher.
- Elektroautos sind am Ende preiswerter.
- Elektroautos machen viel mehr Spaß als andere Autos!

Und die Nachteile? Sie haben bestimmt von den Nachteilen gehört:

- Elektroautos haben eine viel zu geringe Reichweite.
- Das Laden funktioniert nicht richtig und es gibt noch viel zu wenig Lade-Möglichkeiten.
- Elektroautos sind in Wahrheit eine größere Umweltsauerei als Benzin- und Diesel.
- Und sie sind wahnsinnig teurer.

Das meiste davon ist Schnee von gestern, Makulatur, Stammtischgerede!

Natürlich bin ich voreingenommen: Als Mitarbeiter einer Zeitschrift für die Mobilität der Zukunft stellen mir die Hersteller stets die neuesten

VORWORT

Elektroauto-Modelle vor die Tür und laden mich, wenn nicht gerade Pandemie ist, an schöne Orte ein, wo ich diese Autos fahren darf.

Das machen sie allerdings mit ihren Benzin- und Dieselpunkten auch – seit vielen Jahren. Ein Leben lang fahre ich nun Auto, bin mit Autoquartetten aufgewachsen, in denen PS-Zahlen, Drehmoment-Rekorde und astronomische Kaufpreise verschiedener Epochen gegeneinander antraten. Und ich bin in Frankfurt am Main groß geworden, der Stadt der Autoshow IAA, und habe Anstecknadeln gesammelt und getauscht: »Opel, VW und Ford gegen Ferrari.«

Später habe ich das Geschäftsmodell der Autoindustrie lange unterstützt und brav alle zwei, drei Jahre einen »Neuen« gekauft. Kleinwagen, Kombi, Cabrio, Allrad-SUV – je weniger im Leben ich tatsächlich auf ein Auto angewiesen war, desto mehr musste es bollern. Eine Beförderung im Job war stets mit dem nächst größeren Dienstwagen verbunden, keine Beförderung auch ...

Seit einigen Jahren aber fahre ich elektrisch, und dieses souveräne Surren der E-Autos treibt mir beinahe auf jeder Fahrt ein überzeugtes Lächeln ins Gesicht. Wenn ich dann sehe, wie bei uns um die Ecke Mütter und Väter ihre Kinder immer noch in übergewichtigen, mit Erdöl befeuerten Kolossen von der Schule abholen, mag ich das nicht verurteilen. Diese Autos kommen mir inzwischen wie Dinosaurier vor, wie Relikte einer längst vergangenen Zeit!

Auf den folgenden Seiten möchte ich Ihnen erklären, warum die Elektromobilität keine Modeerscheinung ist, die irgendwann wieder vorbeigeht, sondern sich durchsetzen wird.

Und ich möchte Ihnen dazu einfach ein paar Fragen beantworten.

TEIL I

DIE WICHTIGEN FRAGEN

KAPITEL 1

WIE WEIT KOMMT MAN WIRKLICH MIT EINEM ELEKTROAUTO?

Das ist die erste, wichtigste, oftmals einzige und mit großem Abstand meist gestellte Frage. Daher gleich zu Anfang und ohne den Hauch eines Zögerns die richtige Antwort darauf:

»Weit genug!« Seit dem Jahr 2021 geht es etwas genauer: »So gut wie immer weit genug.« Und für die Zeit ab 2022 lautet die Antwort sogar: »Immer weit genug!«

Dann stelle ich Ihnen eine Gegenfrage: Wo wollen Sie denn hin? An dieser Stelle wette ich, dass ich für jeden denkbaren Einsatzzweck das passende Elektroauto für Sie parat habe, sowohl was die Reichweite betrifft als auch die Bedingungen des Ladens – aber dazu kommen wir später.

Auch dass Sie vielleicht eine »eierlegende Wollmilchsau« wollen, also ein möglichst universelles Fahrzeug, das nicht nur Ihren Haupteinsatzzweck erfüllt, sondern gleichzeitig ein Lastesel, ein Marathonläufer oder ein Rennwagen ist – auch das möchte ich Ihnen nicht ausreden. Ich erlaube mir nur ein paar ergänzende Gedanken dazu.

Doch eins nach dem anderen: Die mit Abstand häufigsten Fahrten, die die meisten von uns machen, finden im Umkreis von maximal 50 Kilometern vor unserer Haustür statt. Selbst wenn Sie zwischen Ihrem Wohn-

und Arbeitsort pendeln und Ihnen nichts anderes übrigbleibt, als jeden Tag, sagen wir, von München nach Ingolstadt, von Köln nach Münster, von Frankfurt nach Darmstadt oder von Hamburg nach Glückstadt fahren zu müssen, dann haben Sie eine Tagesreichweite von circa 100 bis 120 Kilometern. Die gute Nachricht ist: Es gibt heute kein reines Elektroauto mehr, das diese Distanz inklusive Rückweg nicht locker schafft.

Das gilt nicht für einige Fahrzeuge aus der Frühzeit dieser neuen Technologie, denn die machen oft früher schlapp. Teure Manufaktur-Boliden speziell der Marke Tesla hatten dieses Problem allerdings früher schon nicht. Bei ihnen ist der Akku nach dieser Distanz noch fast voll. Elon Musk nämlich, der visionäre Gründer, dem von Anfang an egal war, was andere denken, sei es im Auto-, Solar- oder Weltraumbusiness, fragte nie, ob etwas machbar sei – er machte es einfach. Je weiter jemand fahren möchte, desto größer muss der Akku sein. Wenn es keinen Akku gab, der groß genug war, dann baute Musk ihn eben. Und wenn es an Gelegenheiten fehlte, diese dicken Akkus aufzuladen, dann wartete er auch nicht auf irgendeinen Stromanbieter, der Ladestationen hinstellte, sondern baute auch die. Das war ein Risiko, eine Wette auf die Zukunft, doch sie ging offensichtlich auf. Rücksicht nahm er auf niemanden und nichts, nicht einmal auf seinen eigenen Geldbeutel, der keineswegs immer so prall gefüllt war wie heute.

So kam es, dass Betuchte und Fans dieser Marke schon seit zehn Jahren lange Strecken fahren, an immer mehr sogenannten Superchargern laden und dazu stets von sich behaupten können, ein Stück ihrer eigenen Weltrettungsfantasien umgesetzt zu haben.

Es stimmt: Man braucht die sogenannten First Mover, um Technologien weiterzubringen und für einen Massenmarkt tauglich zu machen, aber ohne eine kritische Masse an Nutzern eines Produktes ist dieses nur beschränkt lebensfähig und als Werkzeug für eine bessere Zukunft untauglich. All das weiß Herr Musk seit Jahren, und das wissen auch seine Konkurrenten. Ohne mehr »Reichweite für alle« gibt es keinen durchschlagenden Erfolg für Elektroautos, weder am Automobilmarkt, erst recht nicht für die Umwelt.

Während also der Visionär aus Kalifornien sein bahnbrechendes, weil am Fließband produziertes Model 3 unter teils heftigen Geburtswehen auf den Markt brachte, wachten auch die deutschen Autobauer, allen voran Volkswagen, und die Koreaner mit ihrem Hyundai-Konzern (zu dem auch die Marke Kia gehört), auf. Sie alle nämlich bauen inzwischen Autos, die bezahlbar sind und auf Wunsch Reichweiten bieten, sodass man die eben genannten Strecken tatsächlich und locker zurücklegen kann.

Ein Volkswagen ID.3, ID.4 und ein Ioniq 5 aus dem Hause Hyundai, ein Kia e-Soul und so ziemlich jeder weitere Rein-Elektrische koreanischer Fertigung sind heute Garanten nicht nur für akzeptable Reichweiten, sondern auch dafür, dass ihre Erbauer sich einige Gedanken um die bilanzielle CO₂-Neutralität gemacht haben: So nennt man die Umweltverträglichkeit über die gesamte Wertschöpfungskette eines Autos hinweg, was die Entwicklung, den Bau, die tatsächliche Nutzungszeit und später das Recycling des Almetalls, aber auch des umwelttechnisch nicht immer unproblematischen Akkus angeht.

Batterietechnologien wie der heute dominierende Lithium-Ionen-Akku sind ausreichend für viele der automobilen Anwendungen unserer Tage – zukunftsicher indes sind sie nicht. Im Nutzfahrzeugbereich und in einigen Nischen beginnt sich gerade ein Markt für Brennstoffzellen als Energiespender für Elektromotoren zu etablieren. »Wasserstoff gleich mehr Reichweite« ist zwar eine Formel, die aufgeht, aber auch dieser flüssige Wasserstoff muss erst einmal dahin kommen, wo er gebraucht wird.

Einfacher wird es, wenn es zum Beispiel gelingt, erneuerbare Energie aus Wind, Wasser oder Sonnenkraft in kleineren, leichteren, billigeren und noch sichereren Akkus zu speichern, die man dann entweder an der Ladestation einfach umtauscht oder in Windeseile nachlädt. Das Stichwort hierzu lautet »Feststoff-Akku«. Die meisten Hersteller schauen sich da gerade auf dem Weltmarkt um – nur Tesla forscht, wie immer, selbst.

Aber so oder so: Boshafte Fragen wie »Was haben E-Autos und Durchfall gemeinsam?« und deren noch gemeinere Antwort »Die Angst, es nicht allein nach Hause zu schaffen« sind nicht mehr angebracht, denn mit nur einem Minimum an Planung ist das Reichweiten-Problem keines mehr.

Gestatten Sie mir, Ihnen an dieser Stelle von meinen vielen Fahrten zwischen den Metropolen Frankfurt und Hamburg zu erzählen und wie sich diese im Laufe der Jahre verändert haben.

Als Student lernte ich die Strecke einst kennen – mit einem 30 PS schwachen Uralt-Käfer, der die Kasseler Berge auf der A7 nur mit Mühe bezwang und dessen kleiner Tank, gepaart mit recht hohem Verbrauch, mich zu mindestens zwei Tankstopps nötigte. Als Chefredakteur eines Zeitschriftenverlages hatte ich später einen PS-starken Dienst-BMW und war Muster-Autofahrer für die deutsche Automobilindustrie: Alle zwei Jahre kurbelte ich mit einem geleasten Neufahrzeug die Produktion mit an, jedes war ein wenig stärker als das vorhergehende. Mit meinem unstillbaren Hunger nach mehr sank dann die Anzahl der Tankstopps analog zum wachsenden Erfolg dieses Geschäftsmodells der Hersteller, die sich über Hunderttausende ähnlich Gesinnter freuten – es ging schließlich aufwärts für alle. Verbrauch war ein Thema, aber genauer fragten nur die nach, deren Meinung man ohnehin nicht so gern hörte.

Der letzte Wagen, den ich so fuhr, vor circa 15 Jahren, war ein bulliger SUV, mit dem ich die 500 Kilometer nächtens im Zweifel in rund vier Stunden abreißen konnte, Tank- und Pinkelpause nicht nötig. Tagsüber allerdings, speziell freitags und montags, erhöhte sich auch mit diesem Fahrzeug die Stundenzahl auf mindestens sechs, sieben bis acht waren keine Seltenheit.

Später war ich freier Journalist und hatte keine Firma mehr, die mir den Wagen zahlte. Das war der Moment, in dem ich mich erst einmal aufs Billigfliegen verlegte und mir zunächst – ehrlich gesagt – wenig Gedanken darüber machte, welche Konsequenzen es hat, wenn alle so denken. Dabei war mir die Umwelt keineswegs egal, aber wie so viele trennte ich zu Hause sorgsam den Müll anstelle aufs Fliegen UND den zusätzlichen Diesel-SUV in der Garage zu verzichten.

Aber ich empfand mich als smart und für eine Zeitschrift erfand ich sogar eine Rubrik »Drive Smarter«, in der es darum ging, Autos mit Zukunftspotenzial vorzustellen. Das erste E-Auto, das ich wirklich länger fuhr, war logischerweise ein smart e-Drive der zweiten Generation. Ich war damals peinlich berührt, als der große Autotransporter aus Stuttgart

in unserer kleinen Straße die sympathische Knutschkugel auspackte – 700 Kilometer bis Hamburg auf eigener Achse wären doch etwas zu viel gewesen. In meiner Euphorie empfand ich das als Frevel, ich dachte damals: Ein paar Mal Zwischenladen, dann ist man da. Leider nein. Auch Frankfurt war mit diesem Ding nicht ansatzweise drin, an einem Wintertag des Jahres 2013 schaffte ich es einmal von Hamburg-Bahrenfeld bis Kaltenkirchen und wieder zurück – aber nur bei ausgeschalteter Heizung, Radio und nur gelegentlich betätigtem Scheibenwischer. Das sind nur rund 70 Kilometer, etwa die Reserve-Reichweite eines Benziners.

Aus dieser Zeit stammen die grausamen Witze wie jener, dass Elektroautos nur deshalb nie geklaut werden, weil sie es ohnehin nicht bis Polen schaffen. Aus dieser Zeit stammen all jene nur schwer aus der Welt zu schaffenden Vorurteile, die heute einfach nicht mehr stimmen: Selbst der Mini-Akku des neuesten Elektro-smart (Benzin-Autos gibt es bei dieser Marke gar nicht mehr) ist heute um das Doppelte gewachsen. Neuwagen mit E-Antrieb, mit denen man auf Wunsch nicht mindestens 200 Kilometer weit kommt, sind sehr selten geworden.

Ich selbst fahre nun seit fast zwei Jahren einen eher unspektakulären Kia e-Soul aus dem Hyundai-Konzern, und wenn ich mit ihm auf meiner Referenz-Strecke Hamburg–Frankfurt einmal länger als rund 6 Stunden brauche, liegt es nicht am Auto. Es ist das Modell mit dem »großen« 64-kWh-Akku, und da schafft man die 500 Kilometer mit maximal einmal Zwischenladen.

An dieser Stelle bekenne ich auch: Zu Hause haben wir zwar eine eigene Garage mit Steckdose, aber lange war ich zu faul, mir trotz behördlicher Zuschüsse eine Wallbox zu installieren, mit der ich den Kia in rund sechs Stunden von 20 auf über 80 Prozent Ladezustand hätte bringen können. Da ich nicht pendeln muss und im Schnitt nur circa 20 bis 30 Kilometer täglich fahre, reicht mir eine Akkuladung fast zwei Wochen lang – im Stadtverkehr unter Nutzung der Energiertückgewinnung, auch Rekupe-ration genannt. Und daher habe ich den wenigen Strom, den ich in der Woche verfare, längere Zeit einfach direkt »aus der Garagensteckdose«

entnommen ... Das ging zwar prima, aber man sollte es aus verschiedenen Gründen nur im Notfall machen. Lesen Sie dazu bitte das nächste Kapitel.

Wenn ich nun also mit vollgeladenem e-Soul nach Frankfurt losfahre, steht die Ladeanzeige auf 100 Prozent und verspricht mir, je nach vorangegangener Fahrweise, rund 400 Kilometer Reichweite.

Die kann sich in der Stadt erheblich verlängern, nämlich dann, wenn man den Rekuperationsmodus, das ist in der Praxis ein Schaltpaddel am Lenkrad, auf Stufe 3 stellt. In diesem Fall braucht man bei gemächlicher Fahrt fast nicht mehr zu bremsen, das macht das Auto beim Gaswegnehmen sozusagen sanft von alleine. Bei jedem dieser Bremsvorgänge läuft ein wenig dadurch erzeugter Strom in den Akku zurück. Bei schonender Fahrweise in der City bedeutet das mit diesem Motor in diesem Modus eine Reichweite von fast 500 Kilometern.

Einmal wollte ich rund zwei Wochen sehr diszipliniert aus meinem Akku das Maximum herausholen und hatte, bereits nach kurzer Übung, ein Gefühl dafür, möglichst wenig zu verbrauchen: Die Belohnung hierfür waren sogar echte 540-Stadt-Kilometer mit nur einer einzigen Ladung. Das übrigens ist noch längst nicht das »Ende der Fahnenstange«: Im Jahre 2020 fuhren professionelle Testpiloten von Hyundai mit einem Serien-Auto des Modells Kona, das den gleichen Motor und den gleichen Akku wie mein Kia hatte, bei einem Durchschnittstempo von circa 35 km/h mit einer einzigen Akkuladung sagenhafte 1006 Kilometer! Dazu herrschten allerdings »Laborbedingungen«, das bedeutet, es wurde auf einem abgesperrten Rundkurs einer Rennstrecke ohne Hindernisse gefahren.

Das alles zeigt, wie viel Potenzial in der Technologie von heute bereits steckt, und es zeigt auch, dass sich auf reichweitenintensiven Strecken fast kein nennenswerter Unterschied zu Benzin-Fahrzeugen mehr ergibt. Außer vielleicht, dass man auf der Autobahn das gewaltige Beschleunigungs- und Kraftpotenzial von Elektroautos nicht unentwegt ausnutzen sollte. Ich jedenfalls fahre auf meiner Stammstrecke meist im Durchschnitt mit 120 km/h und drücke nur selten beim Beschleunigen oder beim Überholen stärker auf die Tube. Zusätzlich habe ich oftmals jene

WIE WEIT KOMMT MAN WIRKLICH MIT EINEM ELEKTROAUTO?

Fahr-Assistenten eingeschaltet, die mir einen Teil des Fahrens abnehmen: die Geschwindigkeitskontrolle, den Abstandswarner, den Brems- sowie den Spurhalte-Assistenten; all diese machen mein Fahrzeug quasi teilautonom, im Grunde muss ich beim Fahren über lange Strecken fast nicht mehr selbst ins Geschehen eingreifen. Dabei merkt das Auto übrigens, wenn ich unachtsam werde, und teilt mir dann mit, dass ich sofort wieder die Hände ans Steuer nehmen soll oder dass mein Aufmerksamkeitslevel so langsam an einen kritischen Punkt kommt. Dies ist Fahrelektronik, die es natürlich auch in der Benzin-Welt gibt – aber im Elektroauto kann man ihre Vorteile weiter ausspielen, sie sind hier besonders nützlich.

Bevor ich also unachtsam werde, bin ich froh, wenn ich dann, meist irgendwo im Harz, an einer der neuen Schnellladesäulen in der Nähe eines Rasthofes, eine Pause einlegen kann. Von Hamburg in den Harz sind es zwar nur knapp 250 Kilometer, das heißt, mein Auto ist an so einem Lade-punkt von dann etwa circa 45 Prozent in nur 20 Minuten auf über 80 Prozent nachgeladen, sodass es nicht einmal Sinn macht, mein Mountainbike auszupacken und irgendwo bei Seesen eine schöne Mittelgebirgsrunde zu drehen. Ich mache das trotzdem und so fügt es sich, dass es mich praktisch überhaupt keine Zeit kostet, den Wagen wieder auf 100 Prozent Ladezu-stand zu bringen, was mir bei meiner Ankunft in Frankfurt dann stets eine Restreichweite von über 100 Kilometern beschert, also auch eine echte Reserve für mögliche Umleitungen oder Notfälle.

Und wenn ich weiterfahren würde Richtung München: Um und vor Frankfurt gibt es jede Menge weiterer schneller Lademöglichkeiten, in denen ich das Spiel locker wiederholen könnte. Nur wem auf der Strecke Hamburg – München zwei je 20-minütige Ladestopps noch immer zu viel sind, der hat ein Reichweitenproblem.

Persönlich bin ich schon jetzt ein wenig traurig darüber, dass die Zeit der »First Mover«, also der ersten Generation von E-Auto-Fahrern langsam, aber sicher zu Ende geht und viel mehr Menschen wissen, wie sanft, souverän und spannend das Fahren auch über lange Strecken mit einem

E-Auto wirklich ist. Ob man sich auch dann noch mit fast jedem Mit-Lader an den großen Ladesstationen so austauscht wie bisher?

Vor einem Jahr zum Beispiel traf ich an einer Ionity-Station einen Audi-e-Tron-Fahrer mit seiner Familie, der mich fragte, wie ich mit meinem Wagen zurechtkäme. Wir kamen ins Fachsimpeln und er erzählte mir von den Vorzügen seines damals noch selten anzutreffenden, aber für mich interessanten Gefährtes. Es stellte sich heraus, dass ich einen Entwicklungschef von Audi mit seinen Kindern auf Urlaubsfahrt getroffen hatte. Auf einer anderen Fahrt parkte zufällig Rafael de Mestre an der Säule gegenüber. Er ist ein Tesla-Fahrer der ersten Stunde. Der in der Szene bekannte E-Mobilist hat mit einem Tesla-Roadster und später einem Model S jeweils einmal die Welt umrundet und ist darüber hinaus Hunderttausende Kilometer elektrisch gefahren. Als Konsequenz dieser Erfahrungen veranstaltet er inzwischen 24-Stunden-Rennen für E-Fahrzeuge. Das Gespräch mit diesem Großmeister der Reichweiten-Profis war spannend und lehrte mich abschließend: Dieses in Benziner- und Diesel-Kreisen immer noch extrem präsenste Reichweiten-Thema ist keines mehr, wenn man weiß, wo die Ladesäulen stehen. Und das weiß man nach nur wenigen Monaten mit Elektroerfahrung quasi automatisch.

Ich habe anfangs sehr viele Tesla-Fahrer getroffen, eine verschworene Gemeinschaft, die an den Superchargern ihrer Marke gleichsam enger zusammengewachsen waren; wie einst Motorradfahrer auf der Strecke grüßen sie sich meistens. Ich habe aber auch viele Tesla-Umsteiger getroffen, die mal etwas anderes ausprobieren wollten, Opel-Corsa-E-Einsteiger, die sich über die plötzliche Stille beim Anfahren wunderten, oder auch VW-eUp-Abholer, denen ich auf ihrer ersten Fahrt mit ein wenig Ladesäulen-Praxis beistehen konnte.



Reichweite: Mit etwas Planung kommt man überall hin.

Mein Fazit zum Dauerthema Reichweite ist eindeutig: Spannender als mit dem E-Auto kann eine Langstreckenfahrt heutzutage kaum werden, so viele interessante Eindrücke gewinnt, so viele Persönlichkeiten und Gleichgesinnte findet man. Außerdem gibt es schon längst nicht mehr nur autobeachtete Männer, mit denen man sich über die Vorzüge der Elektromobilität austauschen kann. Jede Menge Fahrerinnen und natürlich Beifahrerinnen und umgekehrt trifft man heute. Und, sie dürfen es mir gerne glauben, ich habe, zumindest seit Anfang 2020, niemanden mehr getroffen, der oder die nicht rechtzeitig eine freie Ladesäule gefunden hat oder gar das Elektroauto gegen einen Benzinzer zurücktauschen wollte. Natürlich gibt es Fans oder Betuchte, die vielleicht noch einen Oldtimer in der Garage stehen haben, den sie bei schönem Wetter rausholen, aber nicht mehr für »lange Strecken«.

Und es gab keinen, und wenn ich sage »keinen«, meine ich es genau so, der auf dieser meiner Stamm-Langstrecke über wie auch immer gear-tete Reichweiten-Probleme gesprochen hätte. Das passiert nur noch an den Stammtischen, an denen man die alten Märchen wiederholt.

KAPITEL 2

WO LADE ICH MEIN AUTO AUF – WENN ICH IM VIERTEN STOCK WOHNE?

»Fährst du schon oder lädst du noch?« – Neben der berühmten – und im vorherigen Kapitel hoffentlich abschließend geklärten – »Reichweiten«-Frage im Zusammenhang mit Elektroautos wird auch die »Ladefrage« millionenfach gestellt. Die vermutete Antwort darauf sorgt nach wie vor für eine äußerst skeptische Grundstimmung gegenüber den heutigen Akku-Technologien, selbst bei den Leuten, die sich auf das vermeintliche Abenteuer erstmals einlassen.

Es gilt fast als ausgemacht, dass Probleme beim Laden auftauchen; und, so heißt es, wer nicht mindestens ein eigenes Häuschen mit Garage hat, sollte ohnehin die Finger vom Ladekabel lassen. Ähnlich lautet selbst der Unterton, der in vielen Medienberichten à la »Es geht irgendwie, aber ...« mitschwingt.

Die Kurzfassung der Antwort auf diese Frage also gleich vorneweg: Mit einem Minimum an Planung stellt sich auch diese Frage nicht. So eine Planung vorausgesetzt, ist Ihr Fahrzeug so gut wie immer fahrbereit, die meiste Zeit davon ist es sogar ausreichend vollgeladen, bereit für eine längere Tour, und zwar unabhängig davon, wo Sie wohnen und wohin Sie fahren möchten.

Und das muss inzwischen auch so sein, denn die Zeit um das Jahr 2021 herum wird irgendwann einmal als das Jahr des Durchbruchs für die Elektromobilität in Deutschland angesehen werden. Trotz oder vielleicht auch wegen der Corona-Pandemie hat nicht nur die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge stark zugenommen, auch die Zulassungsstatistik explodiert gewaltig. In diesem Jahr 2021 nähert sich die Gesamtzahl aller Elektroautos in der Bundesrepublik bereits der ersten Million an. Und: Das E auf dem Nummernschild gilt vielen inzwischen als Statussymbol.

All diese Fahrzeuge müssen irgendwo geladen werden, und zwar nicht nur einfach mit irgendwelchem Strom, sondern natürlich mit Naturstrom aus erneuerbaren Energien. Öl vermeiden, um mit Kohlestrom zu laden, ist zwar möglich, aber ökologisch sinnfrei – ich widme diesem wichtigen Thema ein eigenes Kapitel in diesem Buch.

Zurück zu den Häusle-Nutzern: Die allereinfachste Art, um ihr Elektroauto zu laden, ist für sie tatsächlich der Anschluss an die heimische Garagensteckdose; das entsprechende Kabel liegt dem neuen E-Auto in der Regel bei. Noch vor wenigen Jahren allerdings, das soll hier nicht verschwiegen werden und es wird bei dem einen oder anderen Gebrauchten noch immer der Fall sein, gab es eine Reihe konkurrierender Steckersysteme und sehr unterschiedlich aufgebaute Ladestationen, die noch dazu alle unterschiedlich zu bedienen waren, ganz zu schweigen von den Bedienungsanleitungen der Fahrzeuge, die man gar nicht erst lesen wollte – so viele Möglichkeiten, etwas falsch zu machen, taten sich da auf. Die erwähnte heimische Steckdose ist aufgrund der geringen Strommenge, die sie durchfließt, offiziell ungeeignet zum Laden – in Wahrheit war sie für mich aber lange die Möglichkeit, dem Akku stets die kleinen Strommengen nachzuladen, die ich im heimnahen Ortsverkehr verbrauche. Dabei war mir egal, wie lange das dauert, am nächsten Morgen war der Akku stets voll. Natürlich nur, wenn er nicht kurz vor »Null« stand, aber mit einem solchem Ladezustand möchte man ohnehin nicht zu Hause ankommen.

»Oh weh«, höre ich jetzt einige stöhnen, völlig zu Unrecht, denn: An beinahe jedem Parkhaus, an vielen Haupt- und Nebenstraßen, aber inzwi-