

Volkswagen Elektroauto

Lange Leitung

Mit dem ID.3 hat VW endlich ein konkurrenzfähiges Elektroauto gebaut. Und doch bleibt die Fahrt damit eine Zumutung. Eine Tour durch ein Land im Umbruch

Von Claas Tatje

30. September 2020, 16:54 Uhr - Editiert am 5. Oktober 2020, 19:16 Uhr

DIE ZEIT Nr. 41/2020, 1. Oktober 2020



Es sollte eigentlich nur ein Autovergleich werden. Tesla oder VW – wer ist besser? Volkswagen stellte mir sein neues Elektroauto vor die Tür in Hannover, wo ich wohne. Ein netter Herr erklärte in wenigen Minuten die Bedienung. "Wie fährt er sich denn?", will ich am Ende noch wissen. "Es ist ein Abenteuer", sagt er.

Jaja, denke ich, Verbrenner-versauter Fahrer, Mann aus dem 20. Jahrhundert. Doch wenig später weiß ich: Der Mann hat recht. Das liegt weniger an dem Auto selbst als an dem Problem, es aufzuladen.

Ich habe stundenlang auf einem nahezu menschenleeren Flughafen ausgeharrt. Ich habe verzweifelt auf einen Telekom-Mitarbeiter eingeredet, ich bin mit 80 km/h über die Autobahn gefahren und wollte doch eigentlich nur schnellstmöglich nach Hause (die Kinder hat an dem Abend meine Frau ins Bett gebracht). Und doch ist nicht alles verloren für VW, Daimler und BMW. Spätestens mit dem VW ID.3 hat eine Aufholjagd begonnen, deren Ende nicht entschieden ist. Tesla ist an der Börse mittlerweile ein Vielfaches wert. Auf der Straße braucht man viel Fantasie und das Tesla-Karaokeprogramm (gibt es wirklich!), um diesen Wertunterschied nachzuvollziehen.

In Deutschland vollzieht sich im Herbst 2020 ein Umbruch. Die EU-Kommission hat Mitte September ein Klimaschutzprogramm mit noch strengeren Regeln für den Verkehr vorgelegt. Der bayerische Ministerpräsident Markus Söder (CSU) forderte am Wochenende ein Ende der Verbrenner ab 2035. Der VW-Chef stellt die staatlichen Dieselsubventionen infrage, und in den deutschen Innenstädten demonstrieren erstmals seit Monaten wieder Schüler für den Klimaschutz.

Die Frage für den Autofahrer ist einfach. Sind unsere Straßen bereit für das, was da politisch verkündet und moralisch gefordert wird: die Wende zum – mit grünem Strom betriebenen – Elektroauto? Damit einher geht die Frage, die sich hiesige Ingenieure stellen müssen: Werden Deutschlands Autobauer abgehängt von Tesla? Die Antwort habe ich nach zwei Wochen im September gefunden, in denen ich zwei Autos testete, Volkswagens ID.3, der seit wenigen Wochen verkauft wird, und Teslas älteres Model 3. VW, so viel sei vorweggenommen, wandelt sich. Das liegt weniger an der Läuterung des Konzerns durch den Dieselskandal als vielmehr an den schon jetzt verabschiedeten Gesetzen aus Brüssel. Die CO₂-Regeln sind so streng, dass Autobauern ohne adäquates E-Auto-Angebot Milliardenstrafen drohen. Also setzt der Konzern nun konsequent auf das Elektroauto – vorneweg auf den ID.3, den Golf fürs Stromzeitalter. Bewährt er sich im Alltag?

Als ich den VW in Hannover übernehme, hat das Auto genug Energie, um mich am nächsten Tag zur Arbeit nach Hamburg zu fahren. Voll geladen soll der Akku sogar für Hin- und Rückfahrt (knapp 300 Kilometer) reichen. Doch fürs Erste drehe ich eine Runde in der Stadt. Das Auto fährt nicht über die Straße, es segelt wie ein Boot mit Rückenwind, leise, zügig, elegant. Und die 204 PS sorgen für eine Beschleunigung, wie man sie sonst nur von Sportwagen kennt. Wenn nur das Display nicht wäre. Es reagiert entweder überempfindlich oder unter-sensibel. Aber als es endlich gelingt, den Begriff Ladestation einzutippen, sehe ich fast so viele Treffer wie bei der Suche nach einer Tankstelle.

Bei der örtlichen BMW-Niederlassung ist die Ladesäule ein Totalausfall

Die Wahl fällt auf die Station vor der BMW-Niederlassung Hannover. Draußen parken SUVs und andere Dinos, direkt neben dem Haupteingang ist ein freier Parkplatz. Und die Ladesäule. Ich muss die App **be.energised** community runterladen, massenweise persönliche Daten preisgeben und dann: nichts. Das Display der Säule bleibt dunkel, die Kabelbuchsen sind verschlossen. Frage bei einer netten Empfangsdame, was ich falsch mache. Nichts, sagt sie: "Die Station geht nicht." Später lese ich im Netz, dass die Säule schon vor zwei Jahren nicht funktionierte. Das geht ja gut los: Vor den Schaufenstern der deutschen Premiumhersteller versagen die Ladesäulen.

Auf der Straße herrscht E-Chaos

Auf zur nächsten Hochleistungssäule. Laut Navi steht sie bei der Wirtschaftsförderung der Stadt Hannover. So wie die Station auf der digitalen Landkarte verortet ist, liegt sie mitten im Amt. Ich sehe kein Hinweisschild und keine Werbung. Eine Suche wie nach einer Bar zu Zeiten der Prohibition. Ich gebe auf und fahre nach Hause.

Was ich unterschätze: Neben dem Auto muss auch mein Smartphone ständig aufgeladen sein. Es gibt praktisch keine Ladesäule, in der ich per Kredit- oder ec-Karte zahlen und los-tanken kann. Das bringt unerwartete Hürden mit sich: Eine zuverlässige Elektro-Tankstelle (betrieben von Shell!) finde ich in einer Tiefgarage. Dort angekommen, soll ich über einen QR-Code eine Website öffnen. Aber ich bin in der Tiefgarage! Ich habe kein Netz und gehe 50 Meter Richtung Ausgang. Die Website öffnet sich, ich marschiere zum Auto, um die passen-

de Ladesäule zu identifizieren, dann wieder zurück Richtung Ausgang, damit die Informationen auf der Website verarbeitet werden können. So muss sich Bertha Benz gefühlt haben, als sie 1888 zu ihrer ersten Überlandfahrt aufbrach und unterwegs Waschbenzin in Apotheken tankte.

Ein flächendeckendes Tankstellennetz aufzubauen dauerte einst Jahrzehnte. Die aber bleiben uns nicht, wenn ab 2035 Schluss sein soll mit dem Verbrenner. Und ohne vernünftiges Ladenetz sind Elektroautos nur Blechbüchsen.

Die einfachste Ladelösung wäre in meinem Fall der Privatanschluss gewesen. Ich wohne in einem Haus mit Garage. Mit einem Starkstromanschluss namens Wallbox ließe sich dort ein Auto über Nacht laden. Bei mir, dem schmutzigen Dieselfahrer, gab es dafür bisher keinen Anlass. Vielerorts kostet der Einbau allerdings auch mehr als tausend Euro, VW kämpft deshalb für staatliche Zuschüsse. Ein Gesetz, das den Einbau auch in Mietshäusern ermöglicht, soll noch vor dem Jahreswechsel im Bundesrat verabschiedet werden. Künftig reicht dann eine Mehrheitsentscheidung der Eigentümergemeinschaft, damit einzelne Wohnungsbesitzer – auf eigene Kosten – Wallboxen einbauen können. Das ist dringend nötig. In einer Umfrage des ADAC unter 310 Hausverwaltungen in elf Großstädten kam im vergangenen Jahr heraus: Von über 4800 Häusern mit mehr als zehn Stellplätzen verfügten nur vier Prozent über irgendeine Art von Stromanschluss.

Auf der Straße herrscht E-Chaos. Mal funktioniert die Ladesäule nicht, mal versagt sie ihren Dienst, ehe ich das Kabel eingesteckt habe. Dabei hat die Regierung längst einheitliche Regeln für die Ladesäulenförderung verabschiedet. Trotzdem kann nicht jeder Nutzer an jeder Ladestation auch Strom laden – mal braucht es eine Kundenkarte, mal einen anderen Vertrag. Die Lage ist so verworren, dass die Autohersteller ihr eigenes Netz aufbauen, es heißt Ionity. Dahinter stecken VW, Audi, Porsche, Mercedes, BMW und Ford. Aber die Premiumhersteller verlangen auch Premiumpreise: Als ich später einmal bei Ionity tanke, zahle ich für 300 Kilometer Reichweite 24 Euro, das heißt acht Euro auf 100 Kilometer – die meisten Diesel tanken gerade günstiger.

Bis Hannover hat sich Ionity noch nicht vorgewagt. So steige ich also am zweiten Tag mit dem ID.3 in ein halb geladenes Auto, wohl wissend, dass direkt neben meinem Ziel, dem Zeitverlag in Hamburg, eine Ladestation steht.

Die Fahrt zur Arbeit zeigt mir, dass E-Autos die Zukunft sind. Erst bringe ich die Kinder ohne schlechtes Gewissen zum Kindergarten (Ökostrom!). Sie begeistert der schnelle Antrieb ebenso wie die LED-Beleuchtung im Fahrzeuginnern. Und das Highlight können sie nicht einmal sehen: Geschwindigkeit und Navigation werden auf die Windschutzscheibe projiziert. Den Weg nach Hamburg säumen zwei Baustellen und lange Tempo-120-Zonen, meine Geschwindigkeit pendelt sich zwischen 100 und 110 km/h ein. Ein Tempo, bei dem man wunderbar telefonieren kann und auch verstanden wird ("Wie? Du bist im Auto? Das ist so leise um dich rum!").

In normalem Tempo nicht zu schaffen

Ich stöpsle in Hamburg das Auto an der Ladesäule ein und freue mich einige Stunden später auf neue Ladung. Doch kein Strom ist geflossen. Angeblich wurde der Kontakt zu früh eingesteckt. Bei der nächsten Fahrt verbreitet sich Reichweiten-Angstschweiß auf meinem Hemdrücken. Mit einem Kollegen hole ich den Rivalen des ID.3 ab, das Model 3 von Tesla, das ich in der Woche darauf übernehmen werde.

Die nächste Ladung soll es am Flughafen geben. Dort befinden sich einige Säulen der Stadt Hamburg, und mit 50 Kilometer Restreichweite erreiche ich eine. Ich verstöpsle alles und soll die Karte ans Gerät halten. Aber welche? "Gibt's bei Shell", sagt ein Taxifahrer, "musste aber freischalten lassen." Am Freitagabend? Dann die Lösung: per SMS zahlen. Aber es funktioniert nicht. Mein Telefon ist nicht für mobile Dienste von Drittanbietern freigeschaltet. Ich rufe bei der Telekom an, berichte einem Kundenbetreuer davon, dass mich das 21. Jahrhundert gerade an meine Grenzen bringt. Er lacht. "Wie ist denn Ihre Kundennummer?" Kundennummer? Ich habe keine. Diensttelefon. "Da kann man nix machen." Dann geschieht das Wunder von Fuhlsbüttel: Meine letzte Hoffnung, die Störungsstelle des Stromanbieters, ist am Apparat. Ein freundlicher Mann berichtet mir davon, dass die App neu sei und der Strom daher kostenlos geladen werden könne. Und tatsächlich, nach einem Klick ganz unten auf der App beginnt der Strom zu fließen. Aber an dieser Säule dauert es nicht wenige Minuten, sondern ein paar Stunden, ehe ich genug Strom für 170 Kilometer geladen habe. Zerknirscht rufe ich zu Hause an. "Wir gucken gerade *Madagascar 3*", sagt meine Frau und schickt ein Bild von den Kindern. "Ich bin an Ladesäule zwei", antworte ich und schicke ein Bild von McDonald's. Irgendwann ist selbst der Schnellimbiss im Flughafen geschlossen. Gegen 22.30 Uhr trete ich den Heimweg an. Angebliche Reichweite: 180 Kilometer. Schon nach wenigen Kilometern ist klar, dass es in normalem Tempo nicht zu schaffen ist. Mit 85 km/h rolle ich 160 Kilometer in den Süden.

Ich bin ein Anfänger, aber das habe ich wohl mit 40 Millionen Autofahrern gemeinsam

Was hat VW nicht alles versprochen. Zum Beispiel der Chef Herbert Diess, der mit dem ID.3 vor wenigen Wochen von seiner Heimat München aus an den Gardasee fuhr. Auf der Fahrt in den Urlaub laden? "Entspannt einen Kaffee trinken, und weiter geht's. Da sehe ich überhaupt kein Problem, sehr angenehm!", schrieb er nach der Fahrt auf dem Karriereportal LinkedIn. Nach einer Woche E-Auto in der VW-Heimat bin ich hingegen urlaubsreif.

Ich mag ein Anfänger sein, aber das habe ich mit vermutlich über 40 Millionen Autofahrern gemeinsam, die noch kein Elektroauto gefahren sind. Das E-Auto muss kein rollendes iPhone sein, wie es auch Diess gern sagt, es muss aber wie ein iPhone funktionieren: intuitiv. Ran an die Säule und lostanken. Anders gesagt: wie ein Tesla.

Der große Vorteil des Model 3 ist zunächst mal die Batterie. Es gibt sie mittlerweile in einer extragroßen Ausführung, und damit sind im Sommer bis zu 600 Kilometer am Stück möglich. Teslas exklusives Ladenetz ist (noch) deutlich engmaschiger als das der Rivalen. Ich tanke – ohne einen Kaffee zu trinken – in Bisingen am Supercharger auf. Über 200 Kilometer Reichweite in einer halben Stunde.

Aber – und das ist die große Hoffnung für die deutschen Autobauer – der ID.3 ist in Deutschland alltagstauglicher als Teslas Model 3. Für den Preisunterschied – mein VW kostet in Deutschland mindestens 35.000, das Model 3 mit großer Batterie 45.000 Euro – gibt es nicht das spürbar bessere Auto. Im Gegenteil, der VW fährt sich besser (der Wendekreis des Tesla ist gefühlt der eines Lkw, Radfahrer sind beim Abbiegen nur mithilfe der Sensoren zu erkennen), und das Cockpit ist leichter zu erfassen. Der Touchscreen, auf den Tesla irre stolz ist, ist für Gelegenheitsfahrer so gefährlich wie ein iPhone auf dem Schoß. Entsprechend urteilte das Oberlandesgericht Karlsruhe im März gegen einen Tesla-Fahrer, der mit Bäumen kollidierte, nachdem er bei starkem Regen das Scheibenwischerintervall umstellen wollte. Das Urteil könnte noch für Aufregung sorgen, denn: "Der fest im Fahrzeug der Marke Tesla eingebaute Berührungsbildschirm (Touchscreen) ist ein elektronisches Gerät."

Nichts anderes als ein Smartphone. Diese Ablenkung ist auch dann enorm, wenn ich als Fahrer bei der ersten Fahrt auf der Autobahn lange suchen muss, wo die Lüftung ist, weil die Scheiben beschlagen. Im VW ist hinten mehr Platz, der Fahrer sitzt höher. Klingt spießig, macht das Auto aber etwas sicherer. Tesla-Fans sei versichert, dass das Model 3 mindestens 232 km/h schnell ist und die Karaoke-Funktion gute Laune macht. Nicht nur dem Beifahrer. Tesla ist den deutschen Autobauern voraus, aber abgehängt ist die deutsche Industrie noch nicht. Fahrzeuge wie der ID.3 könnten VW und Co. in eine öl- und hoffentlich straffreie Zukunft führen. Doch Kunden, die dieser Tage ein E-Auto in Empfang nehmen, werden sich wundern, was sie alles erleben. Die Folge ist fatal: Guten Gewissens kann heute niemand das E-Auto für Alltagszwecke empfehlen. Das Land ist noch nicht so weit.

x x x