

25. Juni 2017, von Michael Schöfer Kretschmann hat im Kern recht

Dass sich Ministerpräsident Winfried Kretschmann über den rechtswidrigen Mitschnitt seines Gesprächs mit dem Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel ärgert (§ 201 StGB, Verletzung der Vertraulichkeit des Wortes), ist verständlich. Erstens ist es generell unangenehm, nicht für die Öffentlichkeit bestimmte Worte im Internet wiederzufinden. Und zweitens offenbart Kretschmanns Kritik am Beschluss seiner Partei, ab 2030 nur noch abgasfreie Neuwagen zuzulassen, einen Dissens innerhalb der Grünen, den sie im Wahlkampf gerne verborgen hätten.

Allerdings hat Kretschmann im Kern recht: "Jetzt kommt der Hofreiter immer mit seiner tollen Story vom Tesla. (...) Jetzt überleg dir mal, es fahren fünf Millionen Elektroautos rum. Wo tanken die? (...) Wir haben an großen Tankstellen vielleicht zehn Autos, können da tanken auf einmal. So, jetzt dauert es bei denen aber zwanzig Minuten. Und jetzt! Wie soll das funktionieren? Ihr habt keine Ahnung. Aber die Leute sagen, ab 2030 kann man das alles machen. Das sind doch Schwachsinnstermine. (...) Wie kann man denn so ein Zeug verzapfen?" [1]

Kürzlich habe ich etwas über den Smart fortwo electric drive gelesen. Selbst wenn ich mir den in der Grundausstattung 21.940 Euro teuren Stadtfliker kaufen würde, bliebe ein Riesenproblem: Wo lade ich den Smart auf? Ich habe ja noch nicht einmal eine Garage mit Stromanschluss. Und wenn dann plötzlich alle an der Stromtankstelle stehen und ein Ladevorgang 20 Minuten dauert, muss man Kretschmann uneingeschränkt zustimmen - das kann nicht klappen. Nicht im Berufsverkehr, nicht für Arbeitnehmer, die rasch ins Büro müssen, nicht am Wochenende. Allenfalls mitten in der Nacht. Wer eine Garage mit Stromanschluss hat, am besten noch eine mit Solarzellen auf dem Dach, kann sich glücklich schätzen. Soll das Elektroauto jedoch den Massenmarkt erobern, muss es auch für klassische Laternenparker möglich sein, das Fahrzeug irgendwo aufzuladen. Dafür fehlt bislang jegliche Infrastruktur. Sie ist nicht einmal im Ansatz erkennbar. Und sie in den nächsten 13 Jahren flächendeckend zu errichten, ist, nun ja, sehr ambitioniert.

Bei den Grünen findet man zu diesem Problem Folgendes: "Der Aufbau einer verlässlichen Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung für den Ausbau der Elektromobilität im Straßenverkehr. (...) Fraglich ist, wie viele öffentliche Ladepunkte tatsächlich benötigt werden – denn die meisten E-Autofahrer werden ihr Fahrzeug zu Hause laden und ihr Fahrprofil an die neue Antriebstechnologie anpassen. Öffentliche Ladepunkte müssen vor allem auf großen Parkplätzen, in Parkhäusern und auf Rastanlagen selbstverständlich werden." [2] Problem erkannt, Antwort unzureichend. Ob die meisten E-Autofahrer ihr Fahrzeug tatsächlich zu Hause laden werden, ist zu bezweifeln. Nicht jeder wohnt im eigenen Häuschen.

Ich wohne in einem Mannheimer Stadtteil, in dem gut 11.000 Menschen leben. Rechnerisch 6.836 Einwohner pro Quadratkilometer, denn die "Schwetzingerstadt" besteht ausschließlich aus mehrgeschossigen Mietskasernen. Garagen sind ebenso Mangelware wie große Parkplätze. Die Anzahl der gegenwärtig installierten Ladestationen: eine (mit insgesamt zwei Steckern). In der ganzen Stadt sind es immerhin 18 Ladestationen. Für rund 300.000 Einwohner viel zu wenig. Wenn nur noch abgasfreie Neuwagen zugelassen werden sollen, heißt das zwangsläufig: Entweder es stehen überall in den 1.762 Straßen Mannheims am Straßenrand Ladesäulen bzw. Induktionsspulen zur Verfügung, oder es können sich künftig nur noch die Vermögenden ein Auto leisten. Die in der benachbarten Villengegend beispielsweise, in der die Kaufkraft pro Person um ein Drittel höher ist. Ob man ab 2030 nur noch abgasfreie Autos zulassen will, berührt daher nicht nur technische

Aspekte, sondern ist obendrein auch eine soziale Frage. Parteien, die darauf keine praktikable Antwort anbieten, haben bei Wahlen wenig Chancen.

Vielleicht gelingt ja den Autobauern bis dahin noch der Durchbruch bei den Autobatterien. Schnellladetankstellen, an denen das Aufladen maximal eine Minute dauert, könnten das Problem lösen. Vor allem, wenn sich zugleich die Reichweite der Batterien enorm erhöht. Unter Umständen präsentieren uns die Fahrzeughersteller demnächst ein serientaugliches und bezahlbares Wasserstoffauto, in dem eine Brennstoffzelle die fürs Fahren notwendige Energie produziert. Auf das Wasserstoffauto wird sehnsüchtig gewartet, es könnte sogar das Elektroauto vom Markt fegen. Aber bislang warten wir vergebens.

Der mit Benzin oder Diesel betriebene Verbrennungsmotor ist zweifellos ein Auslaufmodell. Es geht keineswegs darum, ihn am Leben zu erhalten. Nur bedürfen alle Ansätze, den Verbrennungsmotor durch abgasfreie und CO₂-neutrale Antriebe zu ersetzen, einen Schuss Realismus. So wie ich Winfried Kretschmann interpretiere, echauffiert er sich nicht über die Absicht, das Elektroauto zu pushen, sondern darüber, dass die Grünen offenbar über die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen nicht intensiv genug nachgedacht haben. Mit "ich-wünsch-mir-was" allein fällt man nämlich bloß auf den Bauch.

Vielleicht war es doch nicht so schlecht, dass das Gespräch heimlich aufgezeichnet wurde. Kretschmann legt den Finger genau in die Wunde - schmerzhaft, aber unumgänglich. Drei Monate vor der Bundestagswahl allerdings zum ungünstigsten Zeitpunkt. Die Frage, wer auf dem Bundesparteitag vor ihnen gesessen hat, müsste sich jedoch klären lassen. Matthias Gastel blickt mindestens zweimal direkt in die Kamera und stutzt dabei kurz. Und unter Parteifreunden kennt man sich ja normalerweise.

[1] Zeit-Online vom 23.07.2017

[2] Bündnis 90/Die Grünen, Sauber Autofahren ab 2030