



# GAME-CHANGER TESLA

## Düstere Aussichten für die deutschen Autobauer

„Jedes Auto weniger auf unserer Straße ist besser für die Umwelt“. Dieser von Winfried Kretschmann stammende (und unter Druck der Dieselmotorenkonzerne in seinem Handeln als Ministerpräsident ins Gegenteil verkehrte) Satz ist immer noch richtig. Er gilt auch für Elektro-PKW. Der Schwerpunkt der Arbeit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) liegt daher in der Sicherstellung der Verkehrswende. Das heißt: Drastische Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und gleichzeitig massive Steigerung der Nutzung von Bahn, Bus, Tram, Fahrrad und Fußverkehr.

**A**uch wenn wir zuversichtlich sind, eine Halbierung des KFZ-Verkehrs erreichen zu können: Ein Rest motorisierter Individualmobilität wird bleiben. Aber – und jetzt lehne ich mich weit aus dem Fenster – nur als Pedelecs, Elektro-Krafträder und E-PKW (battery-

electric-vehicles, BEVs). Damit nähern wir uns dem Thema Tesla.

BEVs sind nicht Neues. Ferdinand Porsche revolutionierte die Batterie-Technik bereits 1899 mit der Einführung von Radnabenmotor und Allradantrieb. Das von ihm entwickelte Modell C2 erreichte



Jens Mahnke/Pexels

eine Reichweite von 80 Kilometern. In Berlin fuhren schon damals 40 Taxis mit dem Lohner-Porsche-Elektroantrieb. In den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts gab es in den USA mehr PKW mit Elektro- als mit Verbrennungsmotor. Doch ausgerechnet mit der Erfindung des elektrischen Anlassers setzte der kontinuierliche Niedergang des Elektroantriebs ein. Seitdem dominieren Benzin- und Dieselmotoren mit den bekannten Folgen für Mensch und Umwelt.

Wie kommt es also, dass heute Tesla wie weltweit kein anderer Autobauer für die Zukunft des Automobils steht? Ein Start-up, das noch vor drei Jahren von den selbsternannten ‚Pionieren‘ des Automobilbaus verlacht und verhöhnt wurde? Ein Unternehmen, das im Mai 2020 an der Börse einen höheren Aktienwert ausweist als VW, Daimler und BMW zusammen?

### Das Erfolgskonzept von Tesla

Die Antwort ist: Tesla ist der Game-Changer im Automobilbau. Elon Musk hat Auto-Mobilität neu bestimmt und die Elektromobilität aus der Nische in den Massenmarkt geführt. Tesla definiert zudem seit Jahren den Umwelt- und Qualitätsstandard: Hohe Reichweite, Langlebigkeit, niedriger CO<sub>2</sub>-Fußabdruck durch einen hohen Anteil erneuerbarer Energien im Produktionsprozess und niedriger CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Betrieb.

Erstmals in den vergangenen 100 Jahren setzen sich mit Tesla-Fahrzeugen Elektro-PKW in immer mehr Ländern an die Spitze der Zulassungsstatistik. 2018 überholte Tesla in den USA alle anderen Verbrenner-Modelle. 2019 setzte sich das Tesla Model 3 in Norwegen und den Niederlanden an die Spitze der PKW-Zulassungsstatistik und im März 2020 stand das Tesla Modell 3 sogar an Platz zwei der europäi-

schen Zulassungsstatistik. Ergänzt wird das Portfolio um Solartechnik und Energiespeicher. Je nach Nachfrage lässt sich die Produktion vervielfachen. Dabei hat Tesla es nicht nötig, klassisches Marketing zu betreiben oder Rabatte zu gewähren. Es genügt die hohe Kundenzufriedenheit.

Tesla baut die derzeit modernsten Autos. Dazu gehört, dass das Fahrzeug über viele Jahre nicht „altert“, indem es mit kostenlosen Software- und gegebenenfalls Hardware-Updates versorgt wird. Hinzu kommt ein eigenes Fahrassistenzsystem namens „Autopilot“ und die aktive Weiterentwicklung neuartiger Fahrassistenzsysteme.

Tesla macht auch nicht beim Fahrzeug halt: Ohne öffentliche Zuschüsse wurde ein eigenes Ladenetz mit aktuell über 17.000 Supercharger-Stationen aufgebaut, das entlang der Hauptverkehrswege eine berechenbare und schnelle Aufladung sicherstellt. Ein großer Kontrast zu den öffentlichen Ladesäulen: Für die gibt es kein vollständiges Verzeichnis, keine sichere Anzeige, ob die Ladestation defekt ist oder funktioniert bzw. durch parkende Verbrenner blockiert wird.

### Klassische Autokonzerne bremsen beim Ausbau der Lademöglichkeiten

Gerade beim Thema Ladepunkte entwickeln die an den Börsen abgestraften Autokonzerne keine eigenen Initiativen. Sie haben für das von ihnen (mit bis zu 75 Prozent Subventionen) aufgebaute Ioney-Schnellladernetz vor wenigen Monaten die Preise fürs Tanken auf 79 bis 89 Cent pro kWh verteuert. Gleichzeitig ist der Dieselpreis auf etwas über einen Euro abgesunken. Damit ist selbst mit den sparsamen E-Mobilen das Tanken von Strom teurer als von Benzin und Diesel.

Mit dieser durchsichtigen Ausbremsung der E-Mobilität schaden sich BMW, Daimler und VW selbst am stärksten. Die alten, zunehmend auch durch ausbleibende KundInnen abgestraften PKW-Hersteller sind mit ihrer Strategie krachend gescheitert, auf klimaschädliche und schmutzige Verbrenner zu setzen. Die Nachfrage bricht ein und wird auch nach der Corona-Pandemie nicht mehr auf das alte Niveau zurückkehren. Die KundInnen erklären in aktuellen Umfragen in Großbritannien, zu über 60 Prozent zukünftig E-Autos zu kaufen.<sup>1</sup>

Weder GM, Ford, Daimler, BMW noch VW haben bisher auch nur ein modernes Elektro-Serienfahrzeug im Angebot. Von allen europäischen Autoherstellern gibt es überhaupt nur zwei als solche entwickelte Elektro-Serienfahrzeuge: Den in die Jahre gekommenen BMW i3 und der Renault ZOE. Dem zunehmenden Druck aus der Gesellschaft nach emissionsfreien Antrieben wurde und wird bisher mit einer perfiden Strategie aufregender Prototypen begegnet, die nie in Serie gehen sowie mit unattraktiven Alibi-Elektrofahrzeugen.

Das klassische Beispiel ist VW. Der niedersächsische Staatskonzern produziert seit 1976 als grünes Feigenblatt Elektro-Golfs in Kleinserien. Auch im 45sten Jahr gibt es den E-Golf zu kaufen. Doch auch die neueste Version krankt – wie alle seiner Vorgänger – an der Verbrenner-Plattform, veralteter Software und fehlender Schnelllademöglichkeit. Daimler und Audi setzen auf notdürftig umgebaute Verbrenner-Stadtgeländewagen mit hineingefummelter Batterie, dadurch kleinem Kofferraum und hohem Stromverbrauch. Daimler hat nach wenigen Monaten sein Scheitern mit dem EQC faktisch eingestanden und die Produktion auf Kleinstmengen heruntergefahren. Audi kämpft noch mit dem schlechten Kompromiss zweier Welten und erfreut Audi-E-Tron-FahrerInnen mit Skurrilem: Sie werden nach 50.000 km zum Ölwechsel aufgefordert und erhalten die tagesaktuellen Benzin- bzw. Dieselpreise angezeigt, nicht jedoch die Elektroladestationen.

Entgegen aller Beteuerungen ist keine Besserung in Sicht. VW, der selbsternannte Elektro-Pionier, plant keinen radikalen Systemwechsel. In einem der DUH vorliegenden internen Strategiepapier wird deutlich: Bis ins Jahr 2025 sollen jedes Jahr mehr Autos mit Verbrennungsmotor als im Vorjahr verkauft werden. Außerdem soll der Anteil von SUVs an den Neuzulassungen bis 2025 auf über 50 Prozent steigen. Vom mit großem Werbegetöse vorgestellten, ersten grundsätzlich neu entwickelten ID.3 sollen im Jahr 2020 nur die 30.000 vorbestellten Fahrzeuge der First Edition ausgeliefert werden. Wann und zu welchen Preisen der ID.3 normal bestellt werden kann, will VW erst im Sommer 2020 verraten. Auslieferung dann voraussichtlich ab 2021.

## Düstere Aussichten für die deutschen Autobauer

Der technologische Rückstand von BMW, Daimler und VW auf Tesla beträgt sieben Jahre. Es drängt sich der Vergleich zu Nokia auf, zu AEG und Telefunken. Die deutsche Autoindustrie war über Jahrzehnte Innovationsführer und beschäftigte die weltbesten IngenieurInnen im Automobilbau. Es wäre ein Leichtes für sie gewesen, ebenbürtige oder

vielleicht sogar den Tesla-Modellen überlegene Elektrofahrzeuge zu bauen.

Seit Mitte der 1970er Jahre haben BMW, Daimler und VW angeblich engagiert an emissionsfreien Antrieben geforscht. Was wurde alles versprochen: Brennstoffzellen-Serienfahrzeuge bereits ab 2001 und bezahlbare und attraktive Elektro-PKW ab 2009. Dieses Märchen ließen sie sich von den jeweiligen Bundesregierungen mit vielen Milliarden bezahlen. Aber im Gegensatz zu japanischen, koreanischen, chinesischen Autobauern und Tesla haben sie bis heute nicht geliefert.

Wir erleben eine Zeitenwende: Ausgerechnet Tesla steht für die Zukunft des deutschen Automobilbaus. Mit der Entscheidung, in Brandenburg ab 2021 bis zu 500.000 Elektro-PKW jährlich in der neuen „Gigafactory“ zu produzieren, wird Tesla zu einem deutschen Hersteller. Während BMW seine Klimakiller-SUVs in Mexiko, Daimler überwiegend in den USA und VW und Audi ihre arbeitsintensiven Monster-SUVs in Osteuropa produzieren lassen und Arbeitsplätze hierzulande systematisch abbauen, setzt Tesla auf den Produktionsstandort Deutschland.

## Heilsbringer Tesla?

Also alles im grünen Bereich? Heilsbringer Tesla? Keineswegs. Auch elektrische Monster-SUVs wie das Model X haben in unseren Städten nichts zu suchen. Und obwohl man Tesla gerne glauben möchte, dass sie ihre Batterien in den USA zu 100 Prozent mit Wind-, Solar- und Wasserkraftstrom produzieren und nur noch ein Viertel an Kobalt gegenüber anderen Herstellern benötigen – in Sachen Transparenz und Nachprüfbarkeit hat Elon Musk noch Raum für Verbesserungen.

Wir werden sehen, wie Tesla auf Einwendungen beim Bau seiner Brandenburger Gigafactory reagiert. Zunächst ist erfreulich, dass als Reaktion auf die Kritik am zu hohen Wasserverbrauch die Pläne überarbeitet wurden. Gespannt kann man sein, ob Tesla seine Planungen wahrmacht, überwiegend regenerativen Strom zu nutzen bzw. selbst zu erzeugen und Belieferung und Abtransport der Fahrzeuge wesentlich über die Schiene abzuwickeln. Hier gilt es, die umliegenden Gemeinden von vermeidbarem LKW-Verkehr zu entlasten. In Sachen Umwelt- und Verbraucherschutz wird die DUH Tesla mit gleichem Maß messen wie andere Autobauer auch.



Jürgen Resch

Der Autor ist Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe.

<sup>1</sup> <https://vision-mobility.de/news/wegen-corona-krise-jeder-zweite-erwaegt-kauf-eines-e-autos-40967.html>.



# RUNDBRIEF

Forum Umwelt und Entwicklung

2/2020



## AUTOKORREKTUR EINE SCHLÜSSELBRANCHE HAT SICH VERFAHREN

**DIE AUTOINDUSTRIE –  
TOO BIG TO FAIL?**  
Und was macht die  
Gewerkschaft?

› Seite 8

**GAME-CHANGER TESLA**  
Düstere Aussichten für die  
deutschen Autobauer

› Seite 14

**INS ABSEITS LOBBYIERT**  
Warum und wie sich die  
Autoindustrie selbst schadet

› Seite 17

**NACHHALTIGE MOBILITÄT  
IN STÄDTEN**  
Hebel für die urbane Trans-  
formation im Globalen Süden

› Seite 31

ISSN 1864-0982