

Mietwagen sind Motor der E-Mobilität

Die Autoteiler mit dem innovativen Teilen-und-Fahren-Konzept haben es schriftlich: Carsharing erleichtert den Einstieg in die elektrische Mobilität. Das ist das Ergebnis einer Studie im Auftrag der BMW Group und der Sixt SE, die gemeinsam den Autoverleih DriveNow ins Leben gerufen haben. Demnach sind seit Sommer 2013 rund 100.000 Nutzer mit den Elektrofahrzeugen unterwegs gewesen und haben dabei rund 350.000 Fahrten mit über drei Millionen Kilometern zurückgelegt. Wichtigste Zukunftsinvestition: Ausbau der Lade-Infrastruktur und günstigere Fahrzeuge.



Kontaktanzeige: Elektrofahrzeuge vom Autovermieter DriveNow sind für die meisten Kunden der erste Flirt in Sachen elektrische Mobilität.

E-mobile Aufstocker - Autohersteller legen noch einen drauf

Beim Kauf eines Elektroautos gibt's nicht nur Geld von Vater Staat, sondern eine Extra-Portion aus der Schatulle der Mutterkonzerne großer Autohersteller. So lässt Renault zusätzlich zur Beteiligung an der staatlichen E-Prämie 1000 Euro springen und folgt damit dem Beispiel von Nissan. Dafür sind die bisherigen Elektro-Verkaufaktionen der Franzosen ad acta gelegt. So kostet nach Abzug des 5000-Euro-Bonus der ZOE ab 16.500 Euro plus Batteriemiete, ein Kangoo Z.E. 19.157 Euro und der quirlige Twizy 3950 Euro. Beim Kangoo Z.E. und Twizy ist allerdings noch unklar, ob diese Fahrzeugklassen bei der Kaufprämie berücksichtigt werden.

Auch Kia ist jetzt dabei und schickt den Soul EV ins Rennen. Die Basisversion kommt serienmäßig mit Klimaautomatik und Lenkradheizung und kostet ab 28.890 Euro - abzüglich 4000 plus 1000 Euro Prämie. Dafür gibt es einen 110-PS-Motor mit 145 Top Speed und einer Reichweite von gut 200 Kilometern. Der Lithium-Ionen-Akku hat sieben Jahre Garantie.



Fan von Van: Der koreanische Soul EV schafft gut 200 elektrische Kilometer; der Akku ist nach vier bis fünf Stunden an der Dose wieder voll.

Elektrisch durch Europa

73 Jahre alt, 5000 Watt, 80 Sachen V-Max, 3300 Kilometer Strecke, 8 Stunden täglich, 20 Tage unterwegs - das sind die elektromobilen Eckdaten von Reimar Hellwig. Mit seinem Emco Novum S5000 fuhr der pensionierte Ingenieur im letzten Sommer vom Bodensee bis Schweden und retour. Der Herdwangener hatte eine Mission: „Aufräumen mit den Vorurteilen gegen die E-Mobilität.“ Das hat geklappt, und so ganz nebenbei knüpfte der selbstständige Innovationsberater so manche freundschaftliche Bande - zum Tanken klingelte er in der Regel an der nächstgelegenen Haustür. Laden, reden, weiterfahren - und nicht zuletzt das Versprechen, beim nächsten Mal wiederzukommen. Und das Wiedersehen wird nicht lange auf sich warten lassen, die nächste Reise ist schon in Planung.



Bergamont E-Line auf Abwegen

Der Fortsetzung unseres Langzeittests haben dreiste Diebe einen Riegel vorgeschoben: Mitten in der Dortmunder Innenstadt knackten Unbekannte das Bügelschloss und machten sich samt Pedelec aus dem Staub.

E-Mobilität per Pkw subventioniert



Elektrisiert und polarisiert: Alexander Dobrindt nimmt 1,2 Milliarden Euro in die Hand, um mehr E-Autos auf deutsche Straßen zu bringen.

Jetzt ist die Katze aus dem Sack: Die Bundesregierung hat eine Kaufprämie für Elektroautos beschlossen - auf Wunsch von Verkehrsminister Alexander Dobrindt und gegen den Willen von Finanzminister Wolfgang Schäuble. Trotzdem muss dieser die Hälfte der 1,2 Milliarden Euro Elektro-Subventionen aus dem Staatshaushalt finanzieren, die Restsumme soll die Automobilindustrie beisteuern. Pro E-Pkw gibt es 4000 Euro, bei Plug-in-Hybriden 3000. Vorausgesetzt, das E-Mobil ist nicht teurer als 60.000 Euro. Das reicht, je nach Fahrzeugart, für drei- bis vierhunderttausend Anträge, einen Nachschlag soll es nicht geben.

Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) will im Vorgriff auf einen - eher unwahrscheinlichen - Elektroauto-Boom bundesweit 15.000 Ladesäulen neu installieren, darunter mindestens 5000 Schnellladesäulen. Als Standorte hat er Bundesfernstraßen, öffentliche Bereiche und Supermärkte, Shoppingzentren und Sportstätten im Visier. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird mit 300 Millionen Euro zu Buche schlagen. Derzeit stehen in Deutschland nur rund 2400 Ladestellen mit knapp 5000 Anschlussbuchsen zur Verfügung, Spritschlucker können demgegenüber an über 14.500 Tankstellen nachfassen. An die Spitze der neuen Elektro-Bewegung setzt sich der Bund; er will den Anteil von Elektrofahrzeugen am bundeseigenen Fuhrpark auf 20 Prozent aufstocken.

Trotz aller elektrischen Klimmzüge wie der umstrittenen Elektro-Starthilfe wird die Bundesregierung ihr vor sieben Jahren erklärtes Ziel, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, weit verfehlen; bisher sind es deutlich unter 30.000. Umweltverbände wenden außerdem ein, die jetzt beschlossene Förderung diene nicht dem Klima- und Umweltschutz, sondern der Fahrzeugtechnologie der Autokonzerne BMW, Daimler und VW, die sich neben anderen an den Subventionen beteiligen.

Befürworter der Erneuerbaren Energien klatschen dem Bundesverkehrsminister derweil Beifall und erwarten steigende Absätze beim Ökostrom. Der Landesverband Erneuerbare Energien NRW frohlockt: „Dabei kann die Elektromobilität nur dann klimafreundlich sein, wenn sie mit Erneuerbaren Energien funktioniert.“ Helfen soll beim weiteren Ausbau der E-Mobilität das Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015, das den Handlungsspielraum von Ländern und Kommunen erweitert (Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge).



Reserviert für freies Parken beim Laden: Städte und Gemeinden können seit einem Jahr Elektrofahrzeugen Sonderrechte im öffentlichen Straßenverkehr einräumen.