

Thema: Was ist dran am Mythos Elektroauto? – Wir fragen nach!**Beitrag:** 2:18 Minuten

Anmoderationsvorschlag: Das neue Jahr kommt mit großen Schritten auf uns zu und für 2020 hatte die Bundesregierung ja viel vor: Bis dahin sollte nämlich eine stolze Million Elektroautos über die deutschen Straßen rollen.... Davon sind wir aber aktuell sehr weit entfernt. Obwohl natürlich alle wissen, dass wir mehr für die Umwelt tun müssen und dass auch das Thema E-Mobilität immer wichtiger wird, hapert es mit der Umsetzung, aber auch mit dem Wissen über die alternativ betriebenen Fahrzeuge. Denn auf dem Gebiet verfügen die meisten Menschen – mich eingeschlossen – höchstens über unausgeglichenes Halbwissen. Deswegen hat sich meine Kollegin Jessica Martin mal für uns schlaue gemacht.

Sprecherin: Bei der Frage, wie die Mobilität der Zukunft aussehen soll, scheiden sich die Geister. Einer, der voll und ganz im Thema steckt, ist Kia Deutschland-Geschäftsführer Steffen Cost. Und der sieht bei der aktuellen Debatte vor allem ein Problem:

O-Ton 1 (Steffen Cost, 22 Sek.): „Wir schaffen Kleinwagen ab, um CO2 zu sparen. Und das ist natürlich nicht zielführend, denn die Kleinwagen stoßen heute schon weniger CO2 aus als alle anderen. Der Grund dafür ist, dass wir bei der Berechnung der erlaubten CO2-Emissionen das Fahrzeuggewicht mit dazu nehmen: Je leichter ein Fahrzeug, desto weniger CO2 darf es ausstoßen.“

Sprecherin: Ganz konkret heißt das:

O-Ton 2 (Steffen Cost, 30 Sek.): „Es gibt ein Referenzgewicht, da ist bei etwa 1,4 Tonnen. Wenn das Fahrzeug 100 Kilogramm leichter ist, darf es nur 3,3 Gramm CO2 weniger pro Kilometer ausstoßen als ein Fahrzeug, das genau 1,4 Tonnen wiegt. Um diese niedrigen Emissionen realisieren zu können, braucht es viel Technologie und diese hat ihren Preis. Deswegen haben sich viele Hersteller dazu entschieden, entweder Kleinwagen nur noch elektrisch zu bauen, oder aber ganz aus dem Kleinwagensegment auszusteigen.“

Sprecherin: E-Autos gelten bei vielen ohnehin als die ökologisch sinnvollere Lösung. Aber dass sie eine saubere Weste haben, stimmt schon beim Thema Tanken nicht ganz. Denn geladen wird der klassische Strommix, der immer noch zur Hälfte aus fossilen Energieträgern wie der CO2-lastigen Braunkohle besteht. Und das ist noch gar nicht alles.

O-Ton 3 (Steffen Cost, 16 Sek.): „Denn schon bei der Produktion eines Elektroautos mit mittlerer Reichweite fallen etwa fünf Tonnen mehr CO2 an, als bei der Produktion eines Benziners oder Diesels. Fünf Tonnen CO2 entsprechen der Fahrleistung eines Verbrenners von etwa 50.000 Kilometern.“

Sprecherin: Es ist also noch einiges zu tun in Bezug auf Klimaziele und Mobilität. Wohin soll die Reise in Sachen Antriebstechnologie künftig gehen?

O-Ton 4 (Steffen Cost, 27 Sek.): „Ich glaube, dass wir unsere Klimaziele nur dann erreichen können, wenn wir das Thema technologieoffen angehen. Abhängig davon, wie das Auto eingesetzt wird, gibt es heute schon verschiedene Alternativen: Hybrid, Plug-In-Hybrid, rein elektrische Antriebe oder auch die Brennstoffzelle. Ich persönlich glaube, dass gerade Letztere, also die Brennstoffzelle, einen großen Beitrag zur Lösung des Problems bringen kann. Im Übrigen ist ganz klar: Nur auf eine Lösung zu setzen, halte ich persönlich für fahrlässig.“

Abmoderationsvorschlag: Das ging Ihnen jetzt alles zu schnell und Sie wünschen sich mehr Infos zum Thema? Alles dazu finden Sie natürlich auch im Netz unter kia.com!

Thema: Was ist dran am Mythos Elektroauto? – Wir haken nach

Interview: 2:33 Minuten

Anmoderationsvorschlag: Das neue Jahr kommt mit großen Schritten auf uns zu und für 2020 hatte die Bundesregierung ja viel vor: Bis dahin sollten nämlich eine stolze Million Elektroautos über die deutschen Straßen rollen.... Davon sind wir aber aktuell sehr weit entfernt. Obwohl natürlich alle wissen, dass wir mehr für die Umwelt tun müssen und dass auch das Thema E-Mobilität immer wichtiger wird, hapert es mit der Umsetzung, aber auch mit dem Wissen über die alternativ betriebenen Fahrzeuge. Denn auf dem Gebiet verfügen die meisten Menschen – mich eingeschlossen – höchstens über unausgegorenes Halbwissen. Anders ist das bei Kia Deutschland-Geschäftsführer Steffen Cost, hallo.

Begrüßung: „Hallo, guten Tag!“

1. Herr Cost, was stört Sie an der aktuellen CO2-Debatte am meisten?

O-Ton 1 (Steffen Cost, 23 Sek.): „Na, wir schaffen die Kleinwagen ab, um CO2 zu sparen. Und das ist natürlich nicht zielführend, denn die Kleinwagen stoßen heute schon weniger CO2 aus als alle anderen. Der Grund dafür ist, dass wir bei der Berechnung der erlaubten CO2-Emissionen das Fahrzeuggewicht mit dazu nehmen: Je leichter ein Fahrzeug, desto weniger CO2 darf es ausstoßen.“

2. Das müssen Sie uns jetzt aber bitte ein bisschen genauer erklären!

O-Ton 2 (Steffen Cost, 25 Sek.): Es gibt ein Referenzgewicht, da ist bei etwa 1,4 Tonnen. Wenn das Fahrzeug 100 Kilogramm leichter ist, darf es nur 3,3 Gramm CO2 weniger pro Kilometer ausstoßen als ein Fahrzeug, das genau 1,4 Tonnen wiegt. Und das führt natürlich dazu, dass gerade die Kleinwagen, die besonders leicht und sparsam sind, deutlich weniger CO2 ausstoßen dürfen als schwere Luxuslimousine.“

3. Und warum wird der Kleinwagen deshalb abgeschafft?

O-Ton 3 (Steffen Cost, 25 Sek.): „Um diese niedrigen Emissionen realisieren zu können, braucht es viel Technologie und diese hat ihren Preis. Und der fällt gerade bei Kleinwagen, die ja besonders günstig sind, besonders schwer ins Gewicht. Und zusätzliche Aufwand ist nicht immer an Endkunden weiterzugeben. Deswegen haben sich viele Hersteller dazu entschieden, entweder bei Kleinwagen nur noch rein elektrisch zu bauen, oder aber ganz aus dem Kleinwagensegment auszusteigen.“

4. Aber Elektroautos gelten doch ohnehin als die beste, weil sauberste Lösung. Was gefällt Ihnen daran also nicht?

O-Ton 4 (Steffen Cost, 33 Sek.): „Ich glaube persönlich, dass Mobilität für alle Menschen bezahlbar bleiben muss. Und jemand, der heute ein Budget hat von 10.000 Euro für den Neuwagen-Kauf, dem stehen keine 15.000 Euro morgen zur Verfügung. Darüber hinaus ist es keinesfalls so, dass das Elektrofahrzeug immer das sauberste ist. Denn schon bei der Produktion eines Elektroautos mit mittlerer Reichweite fallen etwa fünf Tonnen mehr CO2 an, als bei der Produktion eines Benziners oder Diesels. Fünf Tonnen CO2 entsprechen der Fahrleistung eines Verbrenners von etwa 50.000 Kilometern.“

5. Okay, aber ab dann ist das Elektroauto doch klar im Vorteil, oder?



im Auftrag von

na•news aktuell
Ein Unternehmen der dpa-Gruppe

O-Ton 5 (Steffen Cost, 27 Sek.): „Wenn Sie es schaffen, ausschließlich mit grünem Strom zu fahren, haben Sie natürlich Recht. Allerdings wird der Strom in Deutschland heute zu mehr als 50 Prozent aus fossilen Energieträgern gewonnen, und da gibt es natürlich insbesondere bei der Braunkohle sehr hohe CO2-Ausstöße. Der ADAC hat in einer Studie herausgefunden, dass Sie etwa 225.000 Kilometer Fahrleistung brauchen, bis das Elektroauto dem Diesel ebenbürtig ist.“

6. Aber trotzdem steht ja fest, dass Elektroautos über kurz oder lang die einzige Alternative sind, oder?

O-Ton 6 (Steffen Cost, 28 Sek.): „Ich glaube, dass wir unsere Klimaziele nur dann erreichen können, wenn wir das Thema technologieoffen angehen. Abhängig davon, wie das Auto eingesetzt wird, gibt es heute schon verschiedene Alternativen: Hybrid, Plug-In-Hybrid, rein elektrische Antriebe oder auch die Brennstoffzelle. Ich persönlich glaube, dass gerade Letztere, also die Brennstoffzelle, einen großen Beitrag zur Lösung des Problems bringen kann. Im Übrigen ist ganz klar: Nur auf eine Lösung zu setzen, halte ich persönlich für fahrlässig.“

Kia Deutschland-Geschäftsführer Steffen Cost über das zweifelhafte Halbwissen in Bezug auf Elektroautos. Vielen Dank für das Gespräch!

Verabschiedung: „Sehr gerne!“

Abmoderationsvorschlag: Das ging Ihnen jetzt alles zu schnell und Sie wünschen sich mehr Infos zum Thema? Alles dazu finden Sie natürlich auch im Netz unter kia.com!

Thema: **Mythos Elektroauto – Wir räumen mit den Stammtischthesen auf**

Umfrage: 0:43 Minuten

Anmoderationsvorschlag: Beim Thema Elektroautos hinken wir im internationalen Vergleich deutlich hinterher: Die Chinesen, Amerikaner und Norweger haben da ganz eindeutig die Nase vorn. Und dass, obwohl ja auch Berlin alle Hoffnungen in die E-Mobilität setzt und das ganze Thema ordentlich vorantreiben möchte. Aber ist das eigentlich wirklich der richtige Weg? Wir haben uns mal auf der Straße umgehört...

Frau: „Ich hab mal gehört, das allein die Produktion von einem E-Auto so viele Ressourcen aufbraucht, dass das ganze also eher kontraproduktiv ist für die Umwelt“

Mann: „Ich glaube nicht, dass es die einzige Lösung ist. Es ist ein Weg zu Lösungen, die entwickelt werden müssen. Einerseits Elektromobilität, aber auch Wasserstoff kann sehr gut sein. Beides!“

Frau: „Da stehe ich gar nicht auf diese Elektromobile und glaube auch nicht, dass es besser wird, ehrlich gesagt.“

Mann: „Mix aus allem, Brennstoffzelle, Elektro, Diesel, Erdgas und LPG.“

Frau: „Ich würde sagen, dass diese Akkus ja auch nicht ganz so umweltfreundlich sind.“

Mann: „Ich persönlich habe keine Erfahrung mit Elektroantrieb. Aber Es wird wahrscheinlich anderweitige Technologien geben, in den nächsten Jahren. Insofern sollten wir uns da offen für halten. Das kann allenfalls eine gute Ergänzung sein, aber ich denke, alleine wird das sicherlich keine Lösung sein.“



im Auftrag von

na•news aktuell
Ein Unternehmen der dpa-Gruppe

Abmoderationsvorschlag: Sollte das vielgepriesene E-Auto also doch nicht die passende Lösung für alle sein? Darüber – und über andere Thesen, die sich rund ums E-Auto ranken – sprechen wir gleich mit einem Automobil-Experten. Bleiben Sie dran!



im Auftrag von

na•news aktuell
Ein Unternehmen der dpa-Gruppe