



ILLUSTRATIONEN: THILLO ROTHAKER FÜR DEN SPIEGEL

## Ökosau

**HOMESTORY** Ich fahre einen Mercedes 280 SL, Baujahr 1983. Darf man das noch, oder sollte man mal langsam in ein Elektroauto umsteigen?

An der ersten Ampel hänge ich einen BMW ab; als ich von der linken Fahrbahn auf die rechte wechseln will, lässt mich – wohl aus Mitleid – ein Mercedes-Fahrer einfädeln; beim Bremsen kann ich auf dem Powermeter sehen, wie viel Strom ich dadurch erzeuge. Meine ersten Minuten im Elektroauto sind überraschend selbstverständlich, ich fühle mich so cool wie früher im Autoskooter.

Der Smart fortwo – ausgerüstet mit einem 71-PS-Motor – ist in fünf Sekunden bei Tempo 60, Schalten überflüssig. Er liegt auf der Straße, weil die 175 Kilogramm schwere Lithium-Ionen-Batterie im Autoboden wie eine Bleiplatte wirkt. Der Electric Smart fährt sich auf der Probefahrt nicht wie ein Spielzeug von nachsichtigen Ökos, sondern wie ein richtiges Auto.

Die Lage ist ernst. Das Eis am Nordpol schmolz im letzten Sommer auf 4,1 Millionen Quadratkilometer zusammen, so schnell und so radikal wie nie zuvor. Und seit Umweltminister Peter Altmaier in einem Interview fallenließ, dass Elektroautos sich bis 2020 nicht so vermehren werden, wie die Bundesregierung es versprochen hat, regt sich in mir der Widerstandsgeist, weiterfahren im Benziner oder umsteigen?

Ich besitze einen 29 Jahre alten Mercedes 280 SL Roadster, Baureihe 107, 185 PS, ferrarirot, als Cabrio und als Coupé zu fahren. In den achtziger Jahren wurde der Wagen von Zahnarztwitwen, Sylt-Urlaubern, Edelhuren und Zuhältern bevorzugt, inzwischen gehört er zu den Klassikern mit perfekten Imagewerten.

Wer ihn fährt, beweist sein Gespür für Tradition und Design, für Zeitlosigkeit und Eleganz, für Stil und Selbstbewusstsein.

Jeden Tag zeigen mir Passanten und Autofahrer durch hochgeklappte Daumen und hochgezogene Augenbrauen, dass mein Auto für sie mehr ist als ein Pkw.

Gerade in Rot ist der 280 SL – sagen wir es – ein Angeberauto, im Cabrio-Modus sieht er aus, als wäre ich unterwegs zu irgendeinem Filmset, weshalb ich ihn selten als Cabrio fahre. 237 287 Roadster dieser Baureihe wurden zwischen 1971 und 1989 gebaut, 80 Prozent in alle Welt exportiert, in Deutschland sind noch 16 121 zugelassen.

Ich habe meinen 280 SL vor sieben Jahren für 6500 Euro von einem Automechaniker in Heide gekauft, nach allerhand Reparaturen wird sein Marktwert auf 15 000 Euro geschätzt. Youngtimer und Oldtimer gelten inzwischen als gute Geldanlage, wenn sie original und gut erhalten sind.

Machen wir uns nichts vor: Das Auto, das wir fahren, ist ein Ding, das jeden Tag über uns redet. Es sagt den Leuten, wie wir denken, wie wir gesehen werden möchten, wie viel Geld wir haben oder gern hätten. Es verändert sich so, wie wir uns verändern: Am Anfang unseres Autofahrerlebens muss es vor allem billig sein, dann sicher und familientauglich, später ist es das Demonstrationsobjekt unserer Weltanschauung.

Und seit uns klar ist, wie es um die Welt steht, ist das Auto so etwas wie der Elchtest unserer Gesinnung. Am besten Fahrrad fahren und mit der Bahn, so sehen es die einen; das Auto steht für Freiheit und Mobilität, so denken die anderen. Und die meisten fahren mit schlechtem Gewissen und trösten sich damit, dass ihr jetziges Auto weniger verbraucht als das davor und dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines einzigen Autos nicht schuld sein könne am Weltuntergang.

Der Anteil der Deutschen am globalen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 34 Milliarden Tonnen beträgt 2,5 Prozent, die deutschen Autos sind daran etwa mit einem Fünftel beteiligt, mein Mercedes 280 SL verursacht 0,000000000697 Prozent des weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Wenn ich den Mercedes nicht mehr fahre, wird ihn ein anderer fahren, wenn ich auf ein Fahrrad umsteige, steigt irgendwo in China, Vietnam oder Indien jemand in das erste Auto seines Lebens, was soll's also – die kleinen Wahrheiten eines Mitläufers, die Weltanschauung einer Ökosau.

Mein Mercedes verbraucht in der Stadt 15,2 Liter, auf der Autobahn 10,5 Liter. Immerhin: Ich fahre ihn nur in der Stadt,

Das Auto, das wir fahren, ist ein Ding, das jeden Tag über uns redet. Es sagt den Leuten, wie wir denken, wie wir gesehen werden möchten, wie viel Geld wir haben oder gern hätten.

ansonsten benutze ich die Bahn. Pro Jahr kommen so 8000 Kilometer zusammen, pro Kilometer stößt der Mercedes 296 Gramm CO<sub>2</sub> aus. Der Elektro-Smart produziert pro Kilometer 4 Gramm CO<sub>2</sub>, allerdings nur, wenn ich ihn mit Strom aus erneuerbaren Energien fahre. Der Strom bei mir zu Hause kommt von den Stadtwerken Wedel, wird aus Wasserkraft gewonnen.

Im SPIEGEL-Gebäude gibt es eine – kostenlose – Ladestation für Elektroautos, der Strom kommt zu mindestens 20 Prozent aus erneuerbaren Energien. Wer die weitverbreitete Strommischung von einem der großen Energieanbieter in sein Elektroauto lädt, belastet die Umwelt pro Kilometer mit bis zu 133 Gramm CO<sub>2</sub>, das ist mehr als bei einem Diesel.

Und: Die Herstellung eines Elektro-Smart ist natürlich auch nicht emissionsfrei, 7,4 Tonnen CO<sub>2</sub> fallen dabei an. Vor allem die Batterie ist ein Umweltdesaster: Ihre Herstellung verschlingt so viel Energie, wie in 10 000 Liter Benzin steckt.

**M**ein Kfz-Mechaniker, der es liebt, alte Daimler am Leben zu halten, lobt deshalb das „ökologische Gut-haben“ meines Mercedes. Da ein Auto in Deutschland im Schnitt nur 9 Jahre lang fährt, ist mein 280 SL schon 20 Jahre über dem Soll. Solch Zuspruch ist willkommen, wie bei jeder unvernünftigen Liebe, ich mag die Form des Roadsters, seinen Geruch, sein Geräusch, seine Straßenlage.

Ich könnte ihn eintauschen gegen einen Volvo C30, einen Renault Fluence, gegen einen Citroën C-Zero oder Peugeot iOn, alles Elektroautos. Sie kosten zwischen 25 000 und 30 000 Euro, Leihkosten für die Batterie von monatlich 80 Euro kommen bei einigen drauf und natürlich die Stromkosten.

Ich könnte ihn auch eintauschen gegen ein Drei-Liter-Auto wie den Audi A2 TDI oder den Lupo 1.2 TDI, die kann man aber nur noch gebraucht kaufen, die Produktion ist eingestellt mangels Nachfrage. Ich könnte ihn eintauschen gegen den VW eco up! mit Erdgasantrieb, im Moment der ökologischste Pkw auf deutschen Straßen, meint der Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Ich könnte ihn auch eintauschen gegen einen Toyota Prius, 36 200 Euro teuer, einen der Hybrid-Pkw, die von einem Benzin- und einem Elektromotor angetrieben werden. Er verbraucht halb so viel Sprit wie ein normaler Pkw, Brad Pitt, Scarlett Johansson und Prinz Charles fahren ihn. Er sieht so seltsam aus, dass jeder sofort erkennt: Achtung, hier kommt jemand, der viel Geld für ein Ökoauto ausgegeben hat. Auch der Elektro-Smart, knapp 19 000 Euro teuer, mit dem ich durch Hamburg gefahren bin, ist an der grünen Farbe und dem auffälligen Steckersymbol schnell als Fahrzeug eines Avantgardisten zu erkennen.

Wichtiger als das Ökoimage ist für den deutschen Autofahrer allerdings die Pferdestärke: Auf 138 PS im Durchschnitt stieg die Leistungskraft neugekaufter Pkw im letzten Jahr (2010:

130 PS), in der Luxusklasse der Mercedes und BMW sind es gar 322 PS. Die 407 PS des BMW von Ministerpräsident Horst Seehofer zum Beispiel produzieren 278 Gramm CO<sub>2</sub> pro 100 Kilometer, nur 18 Gramm weniger als mein 280 SL.

Autofahren hat nichts mit Vernunft zu tun, es ist – in der Stadt – die unvernünftigste Form der Fortbewegung. Offenbar ist es schon eine Überforderung, etwas unvernünftiger zu sein. 47 642 Hybrid-Pkw und 4541 Elektroautos sind inzwischen in Deutschland zugelassen, also 0,1 Prozent der 42 Millionen deutschen Pkw.

Seit sich ein Kollege, der mir die Vorteile seiner neuen „car2go“-Liebe so überzeugend dargelegt hatte,

## Wenn ich den Mercedes nicht mehr fahre, wird ihn ein anderer fahren, wenn ich aufs Rad umsteige, steigt in Vietnam jemand in sein erstes Auto – die kleinen Wahrheiten eines Mitläufers.

dass ich kurz davor war, in Hamburg nur noch mit Elektro-Smarts dieser Mitfahrfirma herumzufahren, sich einen Maserati zulegte, weiß ich, wie schwer es dem Menschen fällt, sich zu bekehren. Man fährt lieber als Lebemann vor denn als vernünftiger Öko, lieber 280 SL als Smart fortwo.

Das Vorbild des „Öko-Angebers“ müsse man etablieren, propagiert der Buchautor Peter Unfried („Öko“), den Menschen also, der mit seiner Vernunft (mein Smart, meine Photovoltaik, mein Biohuhn) Neid und Nachahmung provoziert. Ökologisch korrekter Konsum könne die Umwelt nicht retten, hält ihm der Autor Armin Grunwald („Ende einer Illusion“) entgegen. Und für den SPIEGEL-Buch-Autor Alexander Neubacher („Ökofimmel“) sind Elektroautofahrer nette Menschen, die mit dem Pflanzen von Apfelbäumen und dem Aufkauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten mehr für die Umwelt tun können. Also, was nun?

Für die Autoindustrie ist alles ganz einfach: Der Staat solle Elektroautos so fördern wie die Solarbranche, dann würden die Leute schon umsteigen. Zusätzlich zu den bisher geleisteten Entwicklungskosten solle der Staat die Anschaffungskosten, die Batteriekosten und die Kosten für 150 000 Stromladesäulen subventionieren. In Frankreich zahle der Staat jedem Käufer eines Elektroautos bis zu 5000 Euro.

Bei meinen Elektrotouren durch Hamburg – auch mit einem Renault Twizy – war die Neugier der Leute groß. Sie lachten nicht, sie staunten nicht, sie fragten. In Umfragen können sich bis zu 69 Prozent der Deutschen vorstellen, in den nächsten

Jahren ein Elektroauto zu kaufen. Ich habe Zeit bis zum Juni, dann muss mein Mercedes 280 SL wieder zum TÜV, dann sind wieder einige Reparaturen fällig, dann muss wieder etwas Rost runter.

So schwankt der Mensch zwischen Schwärmerie und Vernunft, schüttelt den Kopf, wenn mal wieder ein Klimagipfel ohne Ergebnis bleibt, und lässt sich noch trösten damit, dass sein Mercedes in acht Jahren so viel Energie verfeuert, wie man zur Herstellung der Batterie eines Elektroautos braucht.

CORDT SCHNIBBEN

Im Wechsel mit dem „Ortstermin“ erscheint an dieser Stelle zukünftig die Rubrik „Homestory“ mit Geschichten des deutschen Alltags.

