



Vorteile und Nachteile von Elektrofahrzeugen

Im Mai hat die Bundesregierung ein Förderprogramm für Elektrofahrzeuge beschlossen. Es gibt aber bei den Interessenten noch viele Unsicherheiten und einen großen Informationsbedarf zu diesem Thema. Das Fachforum Elektromobilität „Chiemgau-eMotion“ trägt dem Trend Rechnung und veranstaltet regelmäßig Treffen zum Informations- und Erfahrungsaustausch von Elektroautofahrern und allen, die Elektrofahrzeuge anschaffen, nutzen oder Elektroautos laden wollen.

Dabei geht es um Fragen wie:

- Bringt das Elektroauto überhaupt etwas für die Umwelt?
- Ist das nicht immer noch viel zu teuer?
- Wie weit kommt man mit so einem Fahrzeug?
- Wie kann man so ein Auto überhaupt laden?
- Haben wir genug Strom für 1 Million Elektroautos?
- Gibt es einen Blackout, wenn so viele Elektroautos auf die Straße kommen?

Solche Fragen werden bei den Treffen von „Chiemgau-eMotion“ in entspannter Atmosphäre diskutiert. Es gibt einen Kurzvortrag von Dipl.-Ing (FH) Stefan Sachs und dann die Möglichkeit für Fragen und den Erfahrungsaustausch. Beim Treffen am 12. Mai im Wessner Hof in Marquartstein gab es Informationen aus zwei aktuellen Studien zum Thema „Vorteile und Nachteile von Elektrofahrzeugen“:

Während heute niemand mehr an der Alltagstauglichkeit von Pedelecs zweifelt, hat es das Elektroauto in Deutschland noch immer schwer. Als einziges Land in Europa ist hier z.B. kein Tempolimit auf der Autobahn, für alle anderen Länder in Europa ist die Höchstgeschwindigkeit von 130-140 km/h ausreichend. Die anderen Länder in Europa haben aus unterschiedlichsten Gründen schon vor mehreren Jahren begonnen den Einsatz von Elektroautos zu fördern. Aus Norwegen, den Niederlanden, Frankreich, Großbritannien und den USA liegen nun mehrjährige Erfahrungen vor. Gebrauchte Elektrofahrzeuge aus diesen Ländern sind heute schon unter 10.000 Euro zu haben, auch in Deutschland. Einige Hersteller stellen ihre Elektro-Modelle in der dritten Generation vor und haben mehrere hunderttausend Fahrzeuge ohne Probleme auf die Straßen gebracht. Die Analyse dieser Erfahrungen brachte z.B. folgende Ergebnisse:

91% der Elektroautofahrer sind mit ihrem Auto sehr zufrieden,
9% sind zufrieden mit dem Elektroauto.

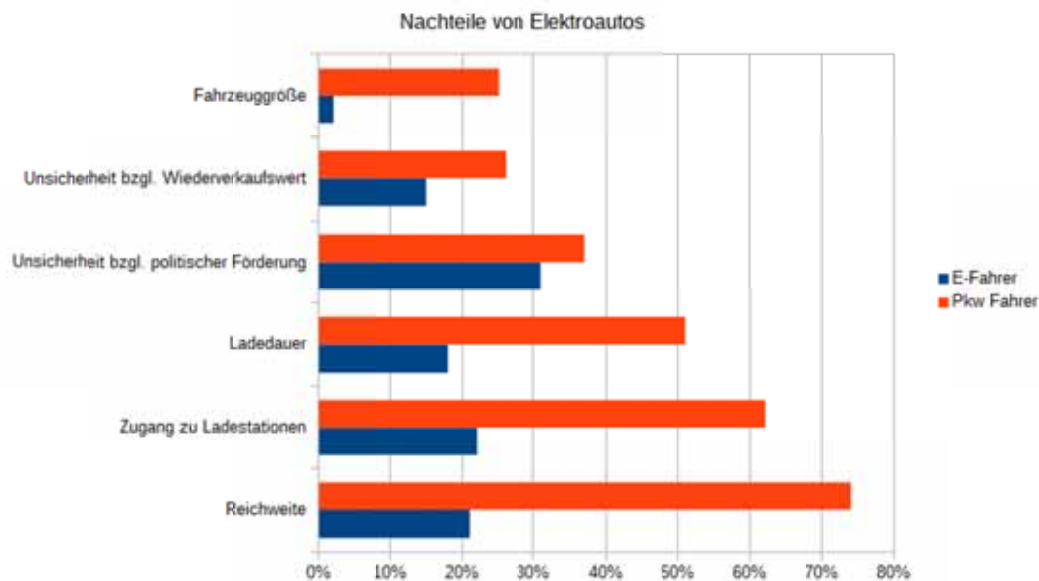
Sogar in Deutschland würden 84% der Elektroautofahrer die Anschaffung weiterempfehlen. Dabei ist zu beobachten, dass bei der Anschaffung des Elektroautos als Zweitwagen, der Verbrenner sehr schnell zum wirklichen Zweitwagen wird und nur noch selten zum Einsatz kommt.

Auf die Frage, was für ein Auto sie nach dem Elektroauto wieder kaufen würden, antworteten:

- 74% wieder ein Elektroauto
- 9% einen Plug-In-Hybrid
- 6% einen Verbrenner
- 11% sind unentschlossen

Am interessantesten ist die Beurteilung der befürchteten Nachteile des Elektroautos, wenn man sie trennt nach den tatsächlichen Fahrern von Elektroautos und denen, die noch kein Elektroauto gefahren sind. Die Studien sprechen bei diesen Leuten von „hypothetischen Befürchtungen“, die die Meinung negativ beeinflussen. So zeigt sich z.B., dass sich die Nutzer von Elektroautos rasch auf die Reichweiten des Elektroautos einstellen, und sie für die meisten Fahrten als völlig ausreichend erleben, während normale PKW-Fahrer davor am meisten Angst haben.

Zu den am häufigsten befürchteten Nachteilen ergibt sich folgendes Bild:



Grafik Sachs nach POLICY BRIEF Ausgabe 01/2016, Helmholtz-Allianz ENERGY-TRANS, Seite 5

Die Studie der Helmholtz-Allianz ENERGY-Trans kommt aus der Erfahrung mit Elektromobilität in Europa zu folgenden **Thesen für Deutschland**:

1. Elektroautos sind bereits heute alltagstauglich.
2. Mit zunehmender Nutzung wird diese Technologie auch besser beurteilt.
3. Nicht nur finanzielle Anreize fördern die Verbreitung von Elektroautos. Es geht um gesellschaftliche Vorbilder und die öffentliche „soziale Erwünschtheit“.
4. Schon eine mengenmäßig gedeckelte Förderung kann dem Kauf von Elektroautos einen erheblichen Schub geben – auch aus psychologischen Gründen.
5. Ungerechtfertigte Vorurteile lassen sich (auch) über gezielte Informationsangebote beheben.
6. Um eine dauerhaft effiziente und ressourcenschonende Mobilität zu erreichen, sollten Elektroautos in alternative bzw. multimodale Verkehrskonzepte eingebunden werden.

Zusammenfassend berichtete Sachs in Marquartstein über die ausgewogene und sehr wirksame Förderung der Stadt München im Unterschied zu der noch sehr unklaren Richtung der Bundesregierung. Letztlich muss aber jeder selbst entscheiden, was ihm das Fahren mit einem Elektroauto wert ist. Für Küchen, Gartengrill-Stationen und die Badeinrichtung wird heute teilweise sehr viel mehr Geld ausgegeben, als es dem Aufpreis für die Elektroversion eines Autos entspricht.

Sachs ist Dozent bei der Handwerkskammer München und Oberbayern, sowie bei der Kfz-Innung München und plant mit seinen Kollegen ab Oktober auch im BTZ Traunstein die Fortbildung „Berater/in für Elektromobilität (HWK)“ anzubieten.

Weitere Informationen finden Sie unter:

Fachforum Elektromobilität, www.Chiemgau-eMotion.de, nächster Termin 13.6. 19:30 Uhr in Traunstein, Beim Lenz, Stadtplatz 21

www.landmobile.de, Bürger testen in 12 Gemeinden die Elektromobilität im Alltag

Fortbildung „Berater/in für Elektromobilität (HWK)“ der Handwerkskammer München und Oberbayern, <http://www.hwk-muenchen.de/artikel/berater-beraterin-fuer-elektromobilitaet-hwk-74,0,6422.html>