

Angelika von Eicken, BEM-Landesvertretung Bayern:

„Eine echte Herzensangelegenheit ist es, unsere eigenen Erfahrungen zu teilen und dazu beizutragen, dass sich eisern haltende Vorurteile und Mythen aus den Köpfen der an sich sehr interessierten Menschen verschwinden.“



Landesvertretung Bayern
BEM Co. Koco AG
Nordstraße 10 | Rimsting
www.bem-ev.de

Eine Chance, Mobilität neu zu denken

EIN KOMMENTAR VON ANGELIKA VON EICKEN Seit fast vier Jahren fahren wir elektrisch. Aus anfänglicher Überlegung, dass es nicht so angemessen ist, mit einem potenten Dieselfahrzeug zum Kunden zu fahren, wenn man dort für einen generellen Schwenk zu erneuerbaren Energien rät – wurde unumkehrbare Überzeugung, verbunden mit einer Menge Spaß und Freude am „Stromern“.

Zugegeben, wir fahren Tesla, jenes Elektrofahrzeug, das in der restlichen Autowelt zunächst für Ratlosigkeit gesorgt hat, aber sicher auch dazu beigetragen hat, dass andere große Autofirmen ein wenig aus ihrem Dornröschenschlaf erwacht sind. Wir jedenfalls fühlten uns vom ersten Tag an sicher, unsere Ängste, irgendwo stehen zu bleiben waren nach kürzester Zeit wie weggeblasen, an den Tesla-eigenen Schnellladesäulen haben wir seither ausschließlich nette und gleichgesinnte Menschen kennengelernt, die ihre ebenfalls durchgängig positiven Erfahrungen meist gerne teilen. Wir fühlten uns anfangs schon wie Pioniere, doch schnell wurde das elektrische Fahren für uns zur Normalität, wir wollen nie mehr etwas anderes fahren. Inzwischen haben wir das zweite Fahrzeug, den ersten Wagen haben wir mit 100.000 Kilometern nach zwei Jahren abgegeben und nach eineinhalb Jahren bereits wieder 60.000 Kilometer auf dem Tacho, wir sind noch nie mit dem Auto „liegen“ geblieben, sind immer pünktlich am Ziel angekommen, unsere Reiseplanung ist zugegeben etwas vorausschauender, aber definitiv auch entspannter als früher.

Als absolute Überzeugungstäter haben wir dann angeboten bei uns am Firmenstandort die Landesvertretung des BEM (Bundesverband Elektromobilität) für Bayern anzusiedeln. Hier werden wir in Kürze mit entsprechenden Netzwerkveranstaltungen beginnen, die die diversen Initiativen, Mitstreiter, Firmen und Interessierte aus Bayern und insbesondere aus der Region an einen Tisch bringen werden, um das weitere Ausrollen der E-Mobilität in gebündelter Form zu unterstützen.

Eine echte Herzensangelegenheit ist es, unsere eigenen Erfahrungen zu teilen und dazu beizutragen, dass sich eisern haltende Vorurteile und Mythen aus den Köpfen der an sich sehr interessierten Menschen verschwinden. Denn viele denken beim Stichwort elektrisch fahren an brennende Batterien und Lebensgefahr durch gespenstisches autonomes Fahren mit viel zu geringer Reichweite. Wir sind auch nicht mehr alleine mit unserem Anliegen. Der neue Wirtschaftsminister, Peter Altmaier, hat kürzlich festgestellt, dass die Energie- und Mobilitätswende inzwischen für Deutschland ein Geschäftsmodell ist.

Vorurteile:

→ 1. Elektroautos sind zu teuer

Richtig ist, dass der Anschaffungspreis (noch) höher ist im Vergleich zu äquivalenten Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Da allerdings der teuerste Teil des E-Autos seine Batterien sind und diese zunehmend in Massenfertigung gehen, sinkt der Preis rapide und bis spätestens 2020 sollen sich die Anschaffungspreise angeglichen haben. Richtig ist aber auch, dass ein Elektroauto heute schon auf seine gesamte Lebensdauer gesehen mit einem Verbrenner mithalten kann, denn der Staat bezuschusst die Anschaffung mit 4.000 Euro, man zahlt zehn Jahre keine Kfz-Steuer und – das spürt man richtig – man hat so gut wie keine Werkstattkosten – wir bringen unser Fahrzeug nur noch zum Reifenwechseln! Keine Bremsen und Bremsbeläge, keine Ölwechsel, kein Filtertausch – statt Inspektion, Fernwartung!

→ 2. Elektroautos haben eine zu geringe Reichweite

Dieses immer wieder populistisch eingesetzte Vorurteil setzt voraus, dass jedes Auto ständig für Fernreisen genutzt wird – in Wahrheit gibt es in Deutschland circa 46 Millionen Autos, davon fahren circa 40 Millionen am Tag im Schnitt weniger als 40 Kilometer! Ein Elektroauto hat bei gutem Ladestand sowohl im Winter, wie im Sommer immer mindestens zwischen 100 und 250 Kilometer Reichweite (je nach Modell), da muss man nicht mal täglich an die Ladestation.

→ 3. Es gibt zu wenig Lademöglichkeiten

Wer gerade Punkt 2 gelesen hat, versteht, dass das kein Totschlagargument sein kann. Mit der heute am häufigsten vorkommenden Nutzung ist das „Fahrzeug“ eher ein „Stehzeug“. Ein privates Auto steht im Schnitt mehr als 90 Prozent des Tages still und zwar nicht im Stau, sondern unbenutzt in der Garage oder auf dem Firmenparkplatz. 90 Prozent, das sind über 21 Stunden am Tag. Das Laden für den Alltagsgebrauch findet daher fast ausschließlich abends und zu Hause statt, oder inzwischen eben auch in der Firma. Gesetzlich dürfen Arbeitgeber den Strom an ihre Mitarbeiter verschenken, ohne dass dies als geldwerter Vorteil anzumelden ist.

Wer mit einem E-Fahrzeug in den Urlaub fahren möchte, sollte vorausschauend planen – es gibt mehr Lademöglichkeiten, als man denkt und leistungsfähige Apps, die einem da europaweit helfen. Wenn man die Stopps dann auch noch so einplant, dass man kulturell oder kulinarisch ein Erlebnis hat, ▶

kommt man zwar vielleicht später, aber viel entspannter am Urlaubsziel an. Und die Ladestationen (auch die Schnellladesäulen) sprießen derzeit wie Pilze überall aus dem Boden. Das Bundesverkehrsministerium plante bereits 2017 400 Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge an Autobahn-Raststätten aufzustellen und die großen deutschen Autohersteller Daimler, BMW, VW, Porsche und Audi sowie US-Autobauer Ford unterschrieben eine Absichtserklärung, 2017 in einem ersten Schritt ebenfalls 400 Schnellladestationen entlang der großen Verkehrsachsen in Europa aufzubauen. Bis 2020 sollen es dann schon Tausende Stationen sein.

→ 4. Das Laden dauert zu lange

Lädt man das E-Auto an einer Schnellladesäule oder einem Supercharger, ist die Batterie in 20 bis 30 Minuten wieder zu 80 bis 100 Prozent voll. Ehrlich gesagt, wenn man diese Pause einplant für einen Kaffee und einen Boxenstopp für Mädels und Buben, dann lädt das Auto oft länger, weil man diese Zeit dann tatsächlich benötigt. Oft trifft man nette Gleichgesinnte an den Ladestationen, tauscht sich aus über Erfahrungen mit Reichweite und Lademöglichkeiten, bekommt gute Tipps, wo es auch gut geht. Die derzeitigen E-Mobilitätsnutzer sind eine bunte Community aus Überzeugung. Übrigens hatten wir noch NIE das Problem, dass wir an einer Ladestation warten mussten, weil alle besetzt waren (es sind immer mehrere). Sollte kein Schnelllader in der Nähe sein, so muss man schon etwas mehr Zeit einplanen. In Städten hat es den Vorteil, dass man über mehrere Stunden auf dem Ladeplatz stehen kann, ohne Parkgebühren zu zahlen. Oft sind diese Ladestellen gut und zentral platziert, ein echtes Privileg. Die meisten Hotels oder Gasthöfe fallen heute nicht mehr aus allen Wolken, wenn man um Strom bittet, ein entsprechender Zuschuss für die Trinkgeldkasse regelt dann auch das Finanzielle meist unkompliziert und man bekommt auch dort meist die besten Parkplätze direkt vor dem Haus, denn da sind meist die Steckdosen.

→ 5. Das Laden ist zu kompliziert

Das Laden an sich ist inzwischen sehr einfach. Es gab eine Zeit, da waren zu viele Steckertypen unterwegs. Inzwischen kann man überall mit dem normalen Schuco-Stecker laden oder dem Euro-2-Stecker, beide liefert der Hersteller heutzutage mit. Dann Klappe auf – Stecker rein – meist gibt einem das Fahrzeug Rückmeldung – „ich lade jetzt“ und oftmals kann man das dann auch noch auf einer App auf dem Handy nachverfolgen, so dass ich überall sehe, wann ich genug für die Weiterfahrt geladen habe.

Was zugegebenermaßen (noch) lästig sein kann, sind die verschiedenen Abrechnungssysteme: Viele Betreiber wollen, dass sich die E-Auto-Fahrer zumindest bei ihnen angemeldet haben – oder sogar einen Vertrag abschließen. Ansonsten gibt es an der Ladesäule keinen Strom. Dieser Regelung hat die Bundesregierung mit einer Änderung der Ladesäulenverordnung (LSV) im 2017

bereits entgegengewirkt. Demnach sollen E-Auto-Fahrer an allen danach errichteten öffentlichen Stationen laden können – egal, welcher Anbieter sie betreibt – auch die vereinfachte Abrechnung ist neu geregelt.

→ 6. Die Technologie ist beim E-Mobil noch nicht ausgereift

Ein Elektrofahrzeug besteht im Vergleich zu einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor aus einem Bruchteil von verbauten Einzelteilen – schon von daher ist die Anfälligkeit für Schäden und Fehlfunktionen geringer. Wir sprechen zunehmend von „Computern auf vier Rädern“. Das Herzstück ist die Batterie (Li-Ionen), der in der Vergangenheit auch viele schlechte Eigenschaften nachgesagt wurden, an deren Weiterentwicklung aber in den letzten Jahren weltweit mit Hochdruck gearbeitet wurde.

Batterien sind auch nur simple chemisch-physikalische Apparaturen, bei denen die Zuverlässigkeit eine Frage der Qualität ihrer Verarbeitung ist. Die technische Entwicklung wird zwar zukünftig nicht im Bereich der Verdoppelung der Leistung liegen, aber das bisherige Know-how reicht bereits für zuverlässige und leistungsfähige Autos. Jeder weitere Fortschritt wird daher ein Plus an Komfort, Lebensdauer und Reichweite bringen.

→ 7. Zu knappe Rohstoffe

Dieses Argument hört man ironischerweise meist von den stärksten Verfechtern der Benzin- und Dieselmotoren, als wäre das kostbare Erdöl nicht endlich und daher lieber für jene Industrien zu schonen, die nicht über Alternativen zum Öl verfügen. Weltweit sind derzeit circa sieben Millionen Tonnen Lithium abbaubar. 600 Millionen Fahrzeuge wären damit nach jetzigem Technologiestand auszustatten. Das gesamte Vorkommen auf unserem Planeten bei Lithium wird auf 135 bis 160 Millionen Tonnen geschätzt. Damit könnten 200 Jahre lang jährlich 50 Millionen Elektroautos mit Lithium-Ionen-Batterien produziert werden. Auch Kupfer gibt es weltweit genug und Gott sei Dank wird dieses inzwischen nicht mehr nur unter teilweise bedenklichen Umständen in China generiert, sondern auch in den USA und Australien. Und Übrigens: Lithium ist zu 100 Prozent recyclebar – Erdöl nicht!

→ 8. E-Mobile haben auch keine bessere Ökobilanz als herkömmliche Verbrennungsfahrzeuge

Hier sollte man in der Herangehensweise differenzieren zwischen der Herstellung des Fahrzeugs, der Herstellung des Stroms, mit dem ein Fahrzeug betrieben wird und der Möglichkeit des Recyclens am Ende des Fahrzeuglebens. Bei der Herstellung geben sich die beiden Antriebsformen erst mal nicht viel – Karosserie bleibt Karosserie – gleiche Ökobilanz. Allerdings schneidet ein E-Fahrzeug

besser ab, weil es insgesamt einfach viel weniger Teile hat und damit weniger Material und Industrieprozesse (z.B. keine Zündkerzen, Ölfilter und Schmieröle mehr. Fakt ist auch, dass der Elektroantrieb mit der Energie zweibis dreimal effizienter umgeht als ein Benzinmotor). Er erzeugt kaum Abwärme, die in die Umwelt verpufft. Stichwort CO₂-Bilanz: Immer wieder wird der hohe Energieaufwand bei der Herstellung der Batterien gegen das E-Auto ins Feld geführt. Hierbei wird immer der deutsche Strommix zugrunde gelegt. Wird der Strom in der Fertigung regenerativ hergestellt, fällt die Bilanz eindeutig zugunsten der Elektromobilität aus. Natürlich ist es unsinnig ein Elektroauto mit Strom zu betreiben, der aus Kohlekraftwerken oder Atomkraftwerken stammt. Die dezentrale Energieerzeugung aus regenerativen Energien befindet sich aber auf dem Vormarsch, Energiewandel und Mobilitätswandel gehen daher untrennbar einher.

→ 9. Elektroautos sind gefährlich, weil sie so leise sind

Sobald man mit einem E-Auto schneller als 30 km/h fährt, wird man im Verkehr genauso wahrgenommen, wie jeder andere Teilnehmer dieser Geschwindigkeit, schon allein durch die Wind- und Asphaltgeräusche. Unter diesem Tempo gilt es tatsächlich aufzupassen und Rücksicht zu nehmen. Doch die sehr Software-gesteuerten Fahrzeuge verfügen alle über gut funktionierende Rückfahrkameras und Abstandsmelder, sodass es bei ganz niedriger Geschwindigkeit mit einem E-Mobil sicher nicht gefährlicher ist, als mit einem herkömmlichen Fahrzeug.

→ 10. Feueregefahr und Aufprallverhalten

Immer wenn ein Elektroauto brennt, ist das ein gefundenes Fressen für die Lobby der Verbrennungsmotoren-Verfechter. Allerdings wird bei Weitem nicht über jedes „normale“ brennende Auto berichtet. Inzwischen werden Feuerwehren auch geschult, denn E-Autos, wenn sie „brennen“ – dampfen eher und das erfordert beim „Löschen“ anderen Umgang, doch ist die Gefahr für Leib und Leben der Insassen sicher nicht höher als beim bisherigen Auto. Elektroautos sind bei einem Unfall genauso sicher wie vergleichbare Fahrzeuge mit einem konventionellen Antrieb. Menschliches Fehlverhalten ist und bleibt die häufigste Unfallursache. Elektroautos sind mit allen bekannten sicherheitsrelevanten Komponenten ausgestattet.

FAZIT:

Das Elektroauto muss derzeit nicht für jeden Haushalt mit jeder Lebensform das richtige Fahrzeug sein, es bietet jedoch die Chance, die Mobilität neu zu denken. Es ist eine umwelt- und nutzerfreundliche Alternative zum herkömmlichen Auto mit Verbrennungsmotor. Und das Elektroauto kann ein Katalysator werden für eine gänzlich andere Mobilität.

