

ELEKTROMOBILITÄT: CHANCEN FÜR DEN VERKEHR VON MORGEN



Umweltfreundlich, kostensparend, leise, schnell und modern – das verheißt die Zukunft mit Elektroautos, E-Rädern, Elektrobussen und Co. in deutschen Städten. Die Realität sieht aktuell aber anders aus: Eine Autoindustrie, die sich aus der Verantwortung für den Dieselskandal stiehlt, teure Anschaffungskosten und fehlende Ladestationen. Das alles wirft ein dunkles Licht auf den vielversprechenden Stern am Mobilitätshimmel. Viele Verbraucher scheuen sich aktuell noch, vom „Verbrenner“ auf den „Stromer“ umzusatteln. Es gilt, an den Rahmenbedingungen zu schrauben, damit Elektromobilität Fahrt aufnimmt.

Ziel der Bundesregierung war es, bis 2020 eine Million Elektroautos auf die Straßen zu bringen. Das Ziel wird wohl weit verfehlt: Anfang 2018 waren in Deutschland 54.000 batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge in Deutschland zugelassen - gerade mal 0,1 Prozent der zugelassenen Fahrzeuge.

Die größte Hürde zur Entscheidung für ein Elektroauto ist nach wie vor die fehlende Ladeinfrastruktur. Die Bundesregierung versucht, mit einem Förderprogramm zur Stärkung der öffentlich zugänglichen Infrastruktur gegenzusteuern und hat dafür Mittel in Höhe von 300 Millionen Euro für den Zeitraum 2017 bis 2020 zur Verfügung gestellt. Ergänzend haben mehrere Bundesländer, eine

Vielzahl von Kommunen und auch verschiedene kommunale Energieversorger eigene Förderprogramme für die Installation von Ladepunkten eingeführt.

Die Digitalisierung, Globalisierung oder auch der Klimawandel führen dazu, dass auch unsere Mobilität einem starken Wandel unterliegt. Spürbar ist das vor allem in den urbanen Räumen. Nur 68 Prozent der 18- bis 25-Jährigen besitzen hier noch einen Führerschein, bei den älteren Stadtbewohnern sind es noch über 90 Prozent. Carsharing-Modelle oder der öffentliche Personennahverkehr rücken in den Vordergrund. Auch hier bietet die E-Mobilität mit Pedelecs und E-Bikes viele Möglichkeiten, um aus dem Vollen zu schöpfen.

... DIE VERBRAUCHERZENTRALE SACHSEN FORDERT:



Bezahlbare E-Autos: Ob sich die Anschaffung eines E-Autos rechnet, ist für viele Verbraucher noch schwer einzuschätzen. Zur Gewinnung wichtiger Zielgruppen müssen finanzielle Förderungen und bedürfnisorientierte, individuelle Beratungen ausgebaut werden. Attraktiv ist dies v.a. für Eigenheimbesitzer im ländlichen Raum, da sich hier Speichertechnologie im Haus und Ladepunkt fürs E-Auto bestens vereinbaren lassen.



Ladeinfrastruktur stärken: Für die Akzeptanz und Einführung von E-Autos ist ein flächendeckendes, öffentliches Ladenetz unausweichlich. Auch abseits städtischer Gebiete müssen E-Autofahrer eine ausreichende Anzahl von Ladesäulen vorfinden. Für längere Fahrten auf Fernverkehrsstraßen werden zudem Schnellladesäulen benötigt.



Keine Hürden für private Ladepunkte: Der Einbau privater Ladepunkte in Gemeinschaftsgaragen muss einfacher werden. Aktuell muss der Vermieter oder Eigentümer einem Einbau zustimmen. Mit der Einführung und Förderung einer Vermieterberatung lassen sich hier Hürden abbauen.



Transparente Nutzung der Ladesäulen: Alle Ladesäulen-Betreiber sollen Echtzeitinformationen verpflichtend auf einer zentralen Online-Plattform einspeisen. An den Ladepunkten muss auch ohne vorherige Registrierung oder spezielle Smartphone-App gezahlt werden können. Außerdem muss erkennbar sein, wie hoch der Strompreis ist und wie er sich



E-Mobilität für ÖPNV und Sharing-Angebote: Elektromobilität muss vom Rad bis zum Zug gedacht werden. Neben einer besseren Vernetzung benötigen wir Investitionen in Verkehrsnetze und -infrastruktur. Bike- und Carsharing sowie digital buchbare Fahrzeugflotten müssen verstärkt gefördert werden.

POTENZIALE DER ELEKTROMOBILITÄT VON MORGEN

Flexible Alltagsmobilität: Jede Person in Deutschland legt im Alltagsdurchschnitt 41 Kilometer pro Tag zurück. Davon entfallen 29 Kilometer auf die Nutzung eines PKWs. Ein Großteil der Kilometer verteilen sich auch auf das Fahrrad und den öffentlichen Personennahverkehr. Hier gibt es viele Ansatzpunkte für E-Mobilität. Durch ihre Ausweitung auf unterschiedliche Verkehrsmittel kann E-Mobilität ein Flexibilitäts-Baustein in intelligenten und multimodalen Verkehrskonzepten darstellen.

Die Verkehrswende beginnt in den Städten: Alltagswege sind hier durch die bessere Erreichbarkeit von Angeboten und Arbeitsplätzen kürzer. Im Schnitt legt man nur sechs Kilometer pro Weg zurück, im ländlichen Raum dagegen zwölf. Ebenso ist das Angebot des ÖPNV im Normalfall besser ausgebaut und die jüngere städtische Bevölkerung nutzt diese Möglichkeit ebenso gern wie Fahrrad, Carsharing-Angebote oder andere mobile services. Der urbane Raum entwickelt sich weg von der autogerechten und hin zur lebenswerten Stadt: Leise, entschlackt und klimaorientiert. All das kann E-Mobilität vorantreiben und unterstützen.

Chancen für das ländliche Sachsen: Im ländlichen Raum spielt das Auto eine übergeordnete Rolle. Alltagswege sind hier oft weiter, für Einkäufe und zum Arbeitsplatz wird in den urbanen Raum gependelt. Der öffentliche Personennahverkehr ist hier allerdings schwer zu bündeln und im Vergleich zum privaten PKW oft nicht konkurrenzfähig. Zur Verkehrswende kann die Umrüstung auf E-Autos beitragen: Gerade ab mittleren Distanzen lohnen sich E-Autos aktuell für Geldbeutel und Umwelt. Der ländliche Raum ist damit das Ziellabor für E-Autos.

Beitrag zum Klimaschutz: Eine Verkehrswende sollte Hand in Hand mit einer Energiewende gehen. In einer mobilen Gesellschaft bedeutet das, den gesamten Mobilitätsverbund flexibel und möglichst CO₂-neutral auszurichten. Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sieht eine Minderung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 vor. Elektromobilität kann hier eine tragende Rolle spielen: Durch Umstellung des Antriebs bei gleichzeitigem Ausbau der erneuerbaren Energien bei PKWs und leichten Nutzfahrzeugen. Diese waren im Jahr 2015 noch für 70 Prozent der direkten CO₂-Emissionen im Straßenverkehr verantwortlich.

ZAHLEN UND FAKTEN

i In Sachsen waren Anfang 2017 laut Kraftfahrt-Bundesamt ca. 2.000 Elektro-PKW zugelassen. Nicht einmal 1.000 davon sind rein batterieelektrische Fahrzeuge. In Dresden und Chemnitz ist die E-Auto-Dichte am höchsten (0,56 bzw. 0,55/1.000 Einwohner), Leipzig liegt im Landesdurchschnitt (0,48/1.000 EW).

i In Deutschland werden im Alltagsdurchschnitt 41 km pro Person am Tag zurückgelegt. An gerade einmal 13 Tagen im Jahr werden Wege von über 100 km zurückgelegt. Elektro-Autos mit ihren geringeren Reichweiten würden also gut zum täglichen Mobilitätsverhalten vieler Menschen passen.

i In Sachsen existieren 348 Ladeorte mit 869 Ladepunkten (Stand: 07.03.2017). Damit hinkt die sächsische Ladeinfrastruktur dem deutschen Durchschnitt hinterher.

i Die Bundesregierung hat ein Förderprogramm in Höhe von 600 Millionen Euro aufgelegt: Beim Kauf eines E-Autos erhalten Verbraucher 4.000 Euro Förderung. Außerdem sind E-Auto-Besitzer zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit.

i Der Freistaat Sachsen fördert die Installation von Ladeinfrastruktur in privaten Räumen. Insgesamt stellt er dafür 3,5 Millionen Euro zur Verfügung.

verbraucherzentrale

Sachsen