

Das Elektroauto ist ein Landauto, kein Stadtauto



Wenn es E-Fahrzeuge geben soll, dann brauchen wir für diese technische Weiterentwicklung sinnvolle Anwendungen, mit möglichst effizientem Einsatz und ein faires Maß an Mobilität für alle Menschen unterschiedlicher Regionen.

Autor:

DI Michael Schwingshackl

Verein Plattform Footprint

Das E-Auto kann tatsächlich eine Effizienzsteigerung um den Faktor 3 schaffen, mit Ökostrom geladen ist bei CO₂ Emissionen sogar ein Verbesserungsfaktor über 20 möglich. Im Vergleich zu einer Fahrt mit dem konventionellen Auto ist die ÖBB heute schon um das Zehnfache besser. Größter Vorteil der Bahn - den es zu nutzen gilt - ist, dass sie keine Reichweitenbegrenzung hat. Eine zukunftsfähige Art der Mobilität ist somit generell die Kombination von Elektroautos und der Bahn (auch ein E-Fahrzeug) – vorausgesetzt beide sind mit Ökostrom betrieben. Die Notwendigkeit dieser Kombination gibt es vor allem im ländlichen Raum.

Elektroautos benötigen wir für Randbereiche der individuellen Mobilität. Das Thema der Zersiedelung ist zwar ein anderes Kapitel derselben Geschichte, muss aus verschiedensten Gründen aber besonders wegen ihrer Langzeitwirkung sorgsam und sofort angegangen werden. Wir dürfen gerade jetzt nicht durch einseitige Lösungsansätze nur bei der Fahrzeugtechnologie für den Austausch unserer heutigen Autowelt in eine E-Autowelt sorgen. Leider genau das tun wir, wenn vom E-Auto als Stadtauto gesprochen wird. Eine ähnliche Sackgasse wie die „Fossile-Knechtschaft im Verkehr“ würde sich uns in wenigen Jahrzehnten auftun. Denn genau so schnell wie wir uns an die Autos, ihre Vorteile, ihren Lärm, ihren Platzverbrauch im öffentlichen Raum und ihren Geruch gewöhnt haben, genau so schnell würden wir uns an andere Autos, leisere und effizientere Motoren und ihre Eigenschaften gewöhnen. An der Menge würde sich nichts ändern. Der von der Wirtschaft geforderte hemmungslose Einsatz, egal welcher technischen Errungenschaft, ist ökologisch und sozial nicht sehr verträglich.

Was hat ein „Stadtauto“ am Land verloren?

Leider wurde aus dem Elektroauto eine Stadtlösung gemacht. Oberflächlich betrachtet verbinden wir die Eigenschaften von E-Fahrzeugen - kurze Reichweiten und kleinere Bauweise - sofort mit Ballungsräumen, in denen eben nur kurze Wege zurückzulegen sind und wenig Platz zum Parken vorhanden ist. Doch die Stadt bietet aufgrund ihrer räumlichen Anordnung und das Vorhandensein von öffentlichen Verkehrsmitteln genügend Potential für mehr als motorisierten Individualverkehr - sprich Autofahren.

Warum also in der Stadt mit E-Autos fahren? Damit wir wieder im Stau stehen? Damit wir wieder für (fast) jeden ein Auto bauen müssen? Mit einer vernünftigen Mobilitätspolitik im Sinne aller haben auch viel E-Autos in der Stadt nichts zu tun.

Wir sollten, im Sinne von mehr Lebensqualität und Ressourcenunabhängigkeit, langlebige Produkte bauen, für eine erneuerbare Energieversorgung, Grünflächen und ein komfortables öffentliches Verkehrsnetz sorgen. Bereits heute wird dieser Trend von vielen Menschen erkannt und der Stellenwert des Autos gerade in der Stadt nimmt ab. Dabei wird das Auto nicht gleich gänzlich aus unseren Städten verbannt, sondern auf ein sinnvolles Maß reduziert.

Alles eine Frage der Reichweite

In der individuellen Kurzstreckenmobilität liegt das große Verbesserungspotential der E-Autos. Lösungsansätze für Reichweiten unter 100 Kilometer finden vor allem im ländlichen Raum sinnvolle Anwendungen und bleiben leistbar. Wer will schon täglich mehr als 100 Kilometer freiwillig in die Arbeit, zum Sportplatz oder Einkaufen fahren? Dieses Auto von vorne herein für die langen Fahrten mit einer Reichweite über 500 km auszulegen, kann niemand wirklich wollen. Spätestens wenn wir an den Kostenfaktor Batterie denken, merken wir wie wichtig sparsamer Umgang mit Reichweite ist. Jeder Einzelne wird feststellen, dass mehr als 95% aller Wege kürzer sind als die Reichweite heutiger Elektroautos mit etwa 100km.

Für die Hauptverbindungen könnte auch ein guter öffentlicher Verkehr ohne weiteres flächendeckend geschaffen werden und für die Flächenwirkung sorgen E-Fahrzeuge. Die umweltfreundlichsten E-Mobile sind eindeutig E-Fahrrad, E-Roller, E-Skateboard usw. und nicht das E-Auto.

Weniger ist Mehr

Eine mögliche Lösung zur generellen Fahrzeugreduktion auch am Land liegt in der besseren Organisation. Von der Gemeindeführung etwa könnten die von den Bürgern benötigten Bedürfnisse koordiniert und im Auftrag dieser von privaten Unternehmen durchgeführt werden. Eine Möglichkeit in der Region für Arbeitsplätze zu sorgen und das Geld nicht in anonyme Konzerne verschwinden zu lassen.

Die Spanne, von weniger benötigten Fahrzeugen und mehr Dienstleistung, kann in der Region abgeschöpft werden, bei gleichzeitiger Komfortsteigerung für die Bürger. Die Fahrzeuge stehen allen, im Sinne einer „Gemeinwohl-Mobilität“, zur Verfügung.

Die Struktur macht den Markt

Wer wirklich elektrisch fahren will, der schafft dies in der Stadt wie auch am Land. Jedes Haus kann mehrere E-Fahrzeuge laden, das steht außer Zweifel, denn jede Steckdose ist eine „Tankstelle“. Für das Jahr 2009 ergab die Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung knapp 3,6 Mio. Privathaushalte mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,3 Personen. Bei 4,3 Mio. Personenkraftwagen in Österreich hätte somit jeder dieser Haushalte (zumindest im Durchschnitt) ein Auto.

Bei meinen Vorträgen stelle ich fest, dass die Zahl jener die mit der Reichweite heutiger E-Fahrzeuge gut Leben können und kein Hindernis in der vorhandenen Infrastruktur sehen, ständig steigt. Ein beachtliches Marktpotential, welches vielfach noch nicht erkannt wurde. In unserem „Gemeindepool“, vertreten durch professionelle Carsharing Unternehmen, stehen noch PKW mit Verbrennungsmotor bereit, für Fahrten, die die Reichweite von E-Autos übersteigen und nicht mit Bus oder Bahn zurückgelegt werden können. Doch diese Fahrten sind eindeutig in der Minderheit. Alle entbehrlichen Fahrten werden - schon ab morgen - nicht und alle zukünftigen alltäglichen Fahrten elektrisch gefahren. Über den Sinn einer technischen Errungenschaft entscheidet letztendlich die Anwendung.

Fotos:

1:

Der Autor DI Michael Schwingshackl ist Wirtschaftsingenieur für Verkehrstechnik und freier Mitarbeiter der Plattform - Footprint und der Initiative Zivilgesellschaft.

2:

Eine mögliche Lösung zur generellen Fahrzeugreduktion auch am Land liegt in der besseren Organisation.
