

Elektromobilität

Die Elektromobilität wird von der Politik gerne als Gamechanger dargestellt.

Im Jahr 2022 wurden 215.000 Pkw zugelassen, davon waren 34.000 (16%) Elektro-Pkw. Mit diesen Zahlen wird der Eindruck erweckt, dass die Elektromobilität die Verbrennertechnologie ablösen wird.

In Wirklichkeit ist der Anteil von elektrisch betriebenen Pkw viel geringer: Aktuell (Juli 2023) sind in Österreich 5.150.000 Pkw zugelassen, davon werden nur 124.000 (2,4%) rein elektrisch betrieben.

Interessant ist, dass die Zulassungszahlen von Hybridfahrzeugen gut versteckt werden. Juni 2023:

Anteil Neuzulassung von reinen Elektroautos 19 %

Anteil Neuzulassung von Plug-In Hybriden 6 %

Zum Vergleich: SUV Anteil bei Neuzulassungen 45%

Das bedeutet wohl, dass die Entwicklung in die vollkommen falsche Richtung geht. Sehr oft kommen SUV sogar in den Genuss der Elektrofahrzeugförderung, weil sie als Plug-In-Hybrid ausgeliefert werden.

Inzwischen ist aber unbestritten, dass Hybridfahrzeuge eine Mogelpackung sind. Sie sind viel schwerer als Verbrenner, benötigen daher mehr Benzin, wenn sie nicht gerade elektrisch fahren. Sie werden oft dann gekauft, wenn bei der Wohnung keine entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht. Es wird sogar behauptet, dass Hybridfahrer das Ladekabel noch nie ausgepackt hätten - eine boshafte Unterstellung oder vielleicht doch die Wahrheit?

Elektrofahrzeuge (auch Pkw) wurden bisher vor allem von Betrieben gekauft. Bei Privatkäufen zeigt sich noch kein Trend in diese Richtung.

Wo könnten vollelektrisch betriebene Fahrzeuge Sinn machen?

Vor allem bei Pendlern und Wochenendhausbesitzern, weil durchaus die Möglichkeit besteht, eine eigene Ladestation beim Haus/Carport zu schaffen. In seltenen Fällen gibt es auch noch einen Firmenparkplatz mit Lademöglichkeit.

Diese Klientel (mit entsprechender Förderung) zu überzeugen, könnte gelingen. Es wäre notwendig, die Ankaufsförderung auf Hybridfahrzeuge aufzulassen und **verstärkt private Ladeinfrastruktur** zu fördern. Zu den derzeit möglichen 600 Euro sollte auch eine Förderung für eigene Solaranlagen verbunden mit einem Gleichstrom-Schnelladesystem dazu kommen.

Auch die Förderung von stationären Akkumulatoren wäre anzudenken, wobei die derzeitige Technologie noch zu teuer ist, um durch den Wegfall der Förderung für Hybridfahrzeuge finanziert zu werden.

Die Autarkie beim Laden ist deswegen wichtig, weil der von der Elektromobilität zusätzlich benötigte Strombedarf kurzfristig nicht gedeckt und die Leitungskapazitäten überfordert würden.

Wo braucht es Alternativen?

Für Bewohner von Mehrfamilienhäusern (vor allem in Großstädten) kommen elektrisch betriebene Fahrzeuge kaum infrage.

Hier braucht es Alternativangebote, allem voran ein smartes Carsharing:

<https://dernachdenker.at/WasDieZukunftBringt/carsharing.htm#top>

Wasserstoff-Pkw und E-Fuel-Pkw werden noch lange nicht wirtschaftlich einsetzbar sein. Forschungsinvestitionen in diesem Bereich sind aber rentierlich, weil die Technologie auch andernorts (z.B. Flugzeuge) eingesetzt werden kann.

Durchaus sinnvoll wären auch extrem sparsame Verbrennerfahrzeuge. Verbrauchsziel 2l/100 km wären durchaus realistisch, wenn man die Motortechnologie, extreme Windschlüpfrigkeit etc. einplant. Vorteil: Die bestehende Infrastruktur (Tankstellen) können noch jahrelang genutzt werden - ebenso das Personal (Tankstellenpächter) kann weiter beschäftigt werden.

Was soll mit den existierenden Verbrennerfahrzeugen geschehen ?

- Nutzungsdauer wird verlängert:

Es ist davon auszugehen, dass viele alte Pkw noch lange verwendet werden. Angesichts der exorbitanten Preissteigerungen bei Neuwagen sind Reparaturen eine für den Kfz-Besitzer wirtschaftliche Variante.

- Altfahrzeuge werden an Entwicklungsländer verkauft

Selbst, wenn der Export von Verbrennerfahrzeugen verboten ist, finden sich Wege, dieses Verbot zu umgehen.

- Umrüstung

Es wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob sich eine Umrüstung auf CNG rentiert. Bei Benzinern reduziert sich die CO₂-Belastung um bis zu 25%, bei Diesel immerhin noch um bis zu 15%.

- Auswirkung auf die gesamte CO₂-Bilanz

Gesamtwirtschaftlich macht eine Weiterverwendung von Altfahrzeugen durchaus Sinn, weil bei der Produktion von neuen Fahrzeugen wesentliche Mengen von CO₂ in die Atmosphäre entweichen. Auch der Ressourcenbedarf bei der Produktion von Neufahrzeugen ist nicht zu vernachlässigen.

- Nutzung der Infrastruktur

Nicht unwesentlich ist, dass durch eine CNG-Forcierung bestehende Infrastrukturen (Tankstellen, Kfz-Reparatur) weiter genutzt werden können. Tankstellenpächter und deren Angestellte hätten noch länger ein Einkommen.

- **Zusammenfassung Brückentechnologie CNG:**

Die Umrüstung von Verbrennern auf CNG als Zwischenlösung macht durchaus Sinn, wäre sogar förderungswürdig.