

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: Ende 2018 waren in Deutschland 150.000 batterieelektrisch oder hybrid betriebene Fahrzeuge in Deutschland zugelassen - gerade mal 2 Prozent der neu 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 und 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:



E-Mobilität attraktiver machen: Die Nutzung von E-Autos im privaten Bereich muss für Verbraucher durch ein Bündel an Maßnahmen attraktiver gemacht werden.



Höhere Steuer für Verbrenner: Parallel zur bestehenden Kfz-Steuerfreiheit der E-Fahrzeuge sollte die Kfz-Steuer für Verbrenner neu geregelt werden. Die Orientierung der Steuer am CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs würde einen starken Anreiz für den Kauf von emissionsarmen Fahrzeugen



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 genügend Schnellladesäulen benötigt.



Alternativen fördern: Neben der Elektromobilität müssen weitere Antriebsformen staatlich unterstützt und gefördert werden. Denn langfristig werden E-Autos nur eine Säule eines nachhaltigen Verkehrs sein.



Keine Hürden für private Ladepunkte: Mieter sollen einen Anspruch auf den Einbau von Ladestationen für E-Fahrzeuge im Wohnhaus bekommen. Gleichermaßen sollen Wohnungseigentümer über das Wohnungseigentumsrecht den Einbau einer Ladestation realisieren können. Durch die Förderung einer Vermieterberatung ließen 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.



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

verbraucherzentrale

Sachsen

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 verteilt sich auf das Fahrrad und den öffentlichen Personennahverkehr. Hier gibt es viele Ansatzpunkte für E-Mobilität. Durch ihre Ausweitung auf unterschiedliche Verkehrsmittel kann sie 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 sogenannte 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. Gleichzeitig bildet die Umrüstung des ÖPNV auf kleinere standortgerechte Flotten, die elektrisch angetrieben werden, einen wichtigen Ansatz.

Verknüpfung mit Solarstrom: Eigenheimbesitzer, die auf ihrem Haus eine Photovoltaikanlage installiert haben, können ihr E- oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeug mit dem selbst erzeugten Strom betanken. Mit dem bloßen Einbau einer Ladestation etwa in die Garage werden sie autark von öffentlicher Ladeinfrastruktur.

ZAHLEN UND FAKTEN

i In Sachsen wurden im Jahr 2018 1.065 neue Pkw mit reinem Elektroantrieb angemeldet - gegenüber nur 620 im Vorjahr. Damit war nur etwa jeder 200. der neu zugelassenen Pkw mit diesem umweltfreundlichen Antrieb ausgestattet. Neu zugelassen waren im Jahr 2017 außerdem 3593 Hybridfahrzeuge. Das bedeutet einen Anstieg um 64 Prozent im Vergleich zum Jahr 2016 und einen Anteil von 2,9 Prozent aller Neuzulassungen bei Pkw.

i In Deutschland wurden zwischen Januar und September 2018 laut Kraftfahrtbundesamt 24.574 Elektrofahrzeuge und 97.313 Hybridfahrzeuge neu zugelassen. Das war eine Vorjahressteigerung um 50 bzw. 61 Prozent. In den ersten sechs Monaten 2019 lag die Zahl der Neuzulassungen bei 48.000.

i Der Freistaat Sachsen fördert die Installation von Ladeinfrastruktur in privaten Räumen.

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 passen also gut zum täglichen Mobilitätsverhalten vieler Menschen.

i E-Auto-Besitzer sind zehn Jahre lang von der Kfz-Steuer befreit.

i In Sachsen existieren 348 Ladeorte mit 869 Ladepunkten (Stand: 03/2017). Damit hinkt die sächsische Ladeinfrastruktur dem Bundesdurchschnitt hinterher.

i Rund 80 Prozent der E-Auto-Nutzer laden ihr Fahrzeug zu Hause.

verbraucherzentrale

Sachsen