



Fünf häufige Behauptungen zu E-Autos – und was dran ist

Behauptung 1: E-Autos sind umweltschädlicher als Verbrenner

Es gibt inzwischen zahlreiche seriöse Studien - unter anderem vom Fraunhofer Institut - die die Umweltbilanz von Autos in ihrer gesamten Lebenszeit betrachten. „Es stimmt, dass neu produzierte E-Autos erst einmal in ihrer Umweltbilanz schlechter dastehen als herkömmliche Verbrenner“, weiß Daniel Krenzer, Blogger und IHK-zertifizierter Berater für E-Mobilität und Alternative Antriebe. Dieser Malus werde aber schnell wettgemacht – erst recht, wenn vorrangig mit Ökostrom geladen wird. „Bei einigen aktuellen Elektroautos ist die Umweltbilanz bereits nach weniger als 10.000 Kilometern ausgeglichen, ab da ist das E-Auto umweltfreundlicher unterwegs als der vergleichbare Verbrenner“, führt Krenzer aus. Und je nach Fahrprofil sei das E-Auto – selbst bei einem Wegfall der Förderung – nach einer gewissen Zeit in Summe die günstigere Alternative. Zudem arbeiten die Autohersteller daran, die Umweltbilanz von E-Autos weiterhin zu verbessern. Bei Verbrennern sei da die Grenze des Machbaren so gut wie erreicht. „Der einzige Verbrennermotor, der bei der Umweltbilanz mit einem mit Ökostrom geladenen E-Auto mithalten kann, ist aktuell derjenige, der mit BioCNG betrieben wird.“

Behauptung 2: Es gibt gar nicht genug Strom für so viele E-Autos

Bis 2030 will die Bundesregierung die Marke von 15 Millionen E-Autos in Deutschland erreichen. Wo soll all der Strom dafür nur herkommen? „Die reine Summe des Stroms ist nicht die eigentliche Schwierigkeit, nicht einmal, wenn irgendwann einmal alle Autos im Land vollelektrisch wären“, sagt der Mobilitätsexperte Krenzer. Im Schnitt fahre derzeit ein Auto gut 40 Kilometer am Tag und braucht dafür etwa 8 Kilowattstunden, also knapp 3000 Kilowattstunden im Jahr. Für 15 Millionen E-Autos bräuchte man also knapp 50 Terawattstunden mehr Strom pro Jahr. „Das sind nur etwa zehn Prozent mehr, als wir heute brauchen“, führt Krenzer aus. In Zeiten, in denen man vollumfänglich auf erneuerbare Energien wechseln will, sei dies natürlich eine zusätzliche Herausforderung, aber eine machbare. „Wenn wir für jedes dritte Windrad im Land noch ein neues dazustellen, dann wäre dieser Mehrbedarf bereits abgedeckt“, rechnet Krenzer vor.

Behauptung 3: Die Stromnetze sind nicht für das Laden so vieler E-Autos ausgelegt

„Hier liegt tatsächlich die größere Herausforderung, wenn auch lokal sehr unterschiedlich ausgeprägt“, sagt der Berater für E-Mobilität und Alternative Antriebe. Schnellladesäulen lassen sich

in die meisten alten, innerstädtischen Netze nur schwerlich integrieren. Und zu viele Wallboxen in unmittelbarer Nähe zueinander könnten in Ortskernen ebenfalls zu einer hohen Netzauslastung führen. „Der Gesetzgeber sieht vor, dass zukünftig alle privaten Ladepunkte vom Netzbetreiber ferngesteuert werden können müssen“, berichtet Krenzer. Damit sollen Netzüberlastungen vermieden werden. „Es ist aber zuhause gar nicht notwendig, dass das Fahrzeug in Windeseile wieder aufgeladen ist. Ob die durchschnittlichen acht Kilowattstunden Verbrauch am Tag nun in 45 Minuten oder drei Stunden ins Auto geladen werden, ist dem Besitzer letztendlich doch ziemlich egal – Hauptsache morgens ist genug im Akku.“ Angesichts der deutlich energieaufwändigeren Alternativen Wasserstoff und E-Fuels sei ein sukzessiver Ausbau des Stromnetzes zudem unumgänglich.

Behauptung 4: E-Autos haben eine viel zu geringe Reichweite

„Wenn Kritik an E-Autos geäußert wird, könnte man den Eindruck gewinnen, dass fast jeder täglich 800 Kilometer am Stück hinter dem Steuer sitzt“, stellt Mobilitätsberater Krenzer amüsiert fest. Natürlich sei es so, dass sich der Fahrer eines Elektroautos für lange Strecken ein wenig umstellen muss. „Inzwischen gibt es aber so viele Lademöglichkeiten und so viele Apps oder darauf abgestimmte Navigationsgeräte, dass eine Langstrecke in einem E-Auto nicht mehr das Abenteuer ist, das es vor vielleicht zehn Jahren noch war.“ Außerdem gebe es zunehmend auch erschwinglichere E-Fahrzeuge, die eine hohe Reichweite und Ladeleistung besitzen und innerhalb weniger Minuten wieder mehrere Hundert Kilometer nachladen. „Und nach drei Stunden Fahrt mal eine Kaffeepause einzulegen, ist auf keinen Fall einen Fehler“, stellt Krenzer fest, sagt aber: „Für wen allein die Vorstellung, unterwegs laden zu müssen, der Horror ist, der wird aktuell noch wenig Freude mit einem Wechsel auf ein E-Auto haben.“ Da sei es auch nicht sinnvoll, mit allen Mitteln missionieren zu wollen. „Das macht im Zweifelsfall irgendwann die Politik – dann ist es bloß nicht mehr freiwillig.“ Allerdings gebe es auch heute schon andere, durchaus umweltfreundlichere Alternativen zu reinen Benzin- und Dieselfahrzeugen.

Behauptung 5: E-Autos sind brandgefährlich

Gerade in sozialen Netzwerken herrscht aktuell jedes Mal große Aufregung und Besorgnis, wenn ein E-Auto brennt. Geht von ihnen wirklich eine so große Brandgefahr aus? „E-Autos brennen laut diverser Statistiken selbst in Relation zu den Zulassungszahlen deutlich seltener als Autos mit Verbrennermotor“, weiß der IHK-zertifizierte Berater Daniel Krenzer. „Natürlich sind E-Autos im Schnitt auch jünger als konventionell angetriebene Fahrzeuge, nichtsdestotrotz ist ein Verbrennermotor – der Name sagt es ja schon – per se deutlich feueranfälliger.“ Die Brandursache liege zudem oft gar nicht im E-Auto selbst, sondern in der Ladeinfrastruktur. „Eine Steckdose zuhause ist in der Regel nicht dafür ausgelegt, über Stunden und immer wieder hohe Leistungen zu erbringen. Wer regelmäßig zuhause laden möchte, sollte auf jeden Fall einen fachkundigen Elektriker hinzuziehen und eine entsprechend abgesicherte Wallbox installieren lassen“, führt Krenzer aus. Was stimme, ist dass der Brand eines E-Autos die Feuerwehr teils noch vor Herausforderungen stelle. „Bei einem E-Mobilitätskongress in Bad Soden-Salmünster hat sich allerdings jüngst die Feuerwehr Berlin dahingehend geäußert, dass man stetig dazulerne, sich bundesweit austausche – und dass an und für sich das Löschen eines Elektroautos kein größeres Problem darstelle als das eines Autos mit Verbrennermotor“, berichtet Krenzer.

Zur Person:



Daniel Krenzer hat an der Universität Würzburg Kulturgeographie mit dem Schwerpunkt Verkehr studiert und arbeitet seit 2010 als Redakteur bei einer Tageszeitung. Dort verfasst er seit einigen Jahren regelmäßig Fahrzeug-Testberichte und hat sich dabei auf nachhaltigere Antriebe spezialisiert. Im Juni 2022 hat er sich zudem als IHK-zertifizierter Berater für E-Mobilität und Alternative Antriebe ausbilden lassen und hilft im nebenberuflichen Gewerbe sowohl Privatkunden als auch kleinen Unternehmen dabei, die perfekt zu ihnen passenden Fahrzeuge zu finden und Lösungen für die Fragestellungen rund um moderne Antriebsformen zu erarbeiten.

www.beraterkrenzer.de