

BUND-Position zur Elektromobilität in Berlin

(Stand Okt.2015)

Die Position des **BUND-Bundesverbandes** für eine zukunftsfähige Elektromobilität gibt den Rahmen:

Sowohl von der Autoindustrie als auch von der Bundesregierung werden Elektroautos neuerdings als die Fahrzeuge der Zukunft präsentiert. Im Mai 2010 lud Bundeskanzlerin Merkel zum großen "Elektromobilitätsgipfel". Das Ziel: Eine Million Elektroautos sollen bis 2020 auf Deutschlands Straßen fahren. Aber ist das Elektroauto wirklich der Königsweg zu einer nachhaltigen Mobilität?

"Ökomäntelchen" der Automobilindustrie

Die Probleme der zu Ende gehenden Ölreserven und des fortschreitenden Klimawandels werden von der Automobilindustrie weiterhin ausgeblendet. Der durchschnittliche CO₂-Grenzwert deutscher Neuwagen muss bis 2020 von derzeit 165 Gramm pro Kilometer mindestens halbiert werden. Zum Erreichen dieses Klimaziels können Elektroautos lediglich rund zwei Prozent beitragen!

Eine wirkliche Minderung der CO₂-Emissionen gelingt nur mit einer verbesserten Effizienz der benzingetriebenen Neuwagen. Die erforderlichen Komponenten stehen schon heute in den Regalen der Automobilhersteller. Es besteht die Gefahr, dass sich die Autohersteller das "Ökomäntelchen" Elektroauto umhängen und zugleich ihre Hauptaufgabe - die rasche Senkung der CO₂-Emissionen - vernachlässigen.

Vor- und Nachteile des Elektroautos

Der Elektromotor hat einen hohen Wirkungsgrad und verursacht kaum Emissionen. Gegenüber Antrieben auf Basis von Wasserstoff und Brennstoffzellen besitzen Elektroautos deutliche Vorteile hinsichtlich der Realisierbarkeit und Effizienz. Alle Vorteile gelten aber nur unter der Voraussetzung, dass Elektroautos mit Strom aus erneuerbaren Energien fahren. Wird der Stromverbrauch des Elektroautos aus Kohlekraftwerken bedient, ist die CO₂-Bilanz schlechter als bei einem Pkw mit Benzinmotor. Auch Strom aus Atomenergie ist keine Lösung.

Elektromobilität ist nur dann eine sinnvolle Zukunftsoption, wenn:

- die Fahrzeuge effizienter, kleiner und leichter werden,
- der Strom aus zusätzlicher erneuerbarer Energie kommt,
- daher das Elektroauto kein Atom- und Kohleauto wird
- weiterhin der öffentliche Nah- und Fernverkehr Priorität hat.

Quelle und mehr Infos

http://www.bund.net/bundnet/themen_und_projekte/verkehr/autoverkehr/alternative_antriebe/elektromobilitaet/

Forderungen zur Elektromobilität für Berlin

Falls die Bundesregierung keine neuen Fördertöpfe zur Finanzierung ÖPNV in den Städten einführt, werden diese früher oder später gezwungen sein, nach Londoner Vorbild eine City-Maut zu erheben, deren Einnahmen zur Finanzierung des Betriebs von Bussen und Bahnen genutzt werden würden. Dabei würden die Gebühren sich natürlich nach dem Abgasstandard richten und Elektrofahrzeuge am wenigsten zahlen.

Das gleiche gilt, falls eines Tages die Autobahnmaut auch für PKW eingeführt wird.

Die Milliarden-Subventionen für die Elektromobilität sollten dort eingesetzt werden, wo es am meisten hilft, Luftschadstoffe und Lärm zu verringern. Feinstaub und NO₂ sind vor allem ein Problem von Dieselfahrzeugen, insb. LKW und Bussen. Die schlimmsten Lärmerzeuger im Stadtverkehr sind LKW und motorisierte Zweiräder (fast) aller Art. Die massenhafte Umstellung von kleinen Otto-Motor-Pkw auf Elektro-Antrieb, wie es bisher die Bundesregierung versucht, bringt aber den geringsten Nutzen.

In Berlin leben 300.000 Menschen an Straßen, in denen die Lärmgrenzwerte nicht eingehalten werden. sowie ca. 44.000 Menschen an Hauptverkehrsstraßen, an denen die Grenzwerte für PM10 überschritten wurden. Angesichts dieser Zahlen darf Berlin auf eine neue Antriebstechnik, die deutlich leiser ist und keine Abgase in den Hauptstraßen verursacht auch in naher Zukunft nicht verzichten. Die Frage ist nur, welche Einsatzfelder am sinnvollsten, d.h. am ökologischsten sind.

Der BUND fordert, Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb vor allem dort einzusetzen, wo bisher Fahrzeuge mit Dieselmotoren in Gebrauch waren. Dies betrifft insbesondere die kleineren (städtischen) Lieferfahrzeuge und Taxen. Hier wäre ein Programm zur Umrüstung von LKW-Flotten sehr sinnvoll. Dies wäre auch für weitere Taxen und andere Dienstleister denkbar, insofern dort zurzeit Dieselfahrzeuge genutzt werden. Bei der Umrüstung größeren Fahrzeugflotten ist der (Förder-)mitteleinsatz effizient.

Zudem existiert bereits die fertige Technik für **Elektro-Motor-Roller**, die mit Ökostrom betankt werden und fast geräuschlos fahren. Für die lärmgeplagten Anwohner wäre dies ein großer Fortschritt. Beginnen kann man auch hier mit privaten Dienstleistern: Pizzalieferdienste, Post, ambulante Krankenpflege. In Bremen gab es für letztere bereits einen erfolgreichen Modellversuch: In dem Pilotprojekt „Pflegedienste machen mobil – Mit dem Elektrorad zur Patientin“ hat der BUND in Bremen mit fünf großen ambulanten Pflegediensten kooperiert. Diese haben Elektrofahrräder im täglichen Arbeitsalltag ausführlich getestet.

Das Ergebnis: Drei Pflegedienste waren so überzeugt, dass Sie sich im Anschluss an das Projekt gleich ein oder mehrere Elektrofahrräder angeschafft haben, die nun klimafreundlich als Alternative zum Dienstwagen genutzt werden.

Mehr:

http://www.bund-bremen.net/themen_und_projekte/stadt_verkehr/verkehr/elektromobilitaet/pflegedienste_machen_mobil

Auch das **Carsharing** eignet sich gut für den Einsatz von Elektrofahrzeugen, wie u.a. BMW auch in Berlin zeigt:

<http://www.carsharing-berlin.de/>

Die neue Infrastruktur für die E-Mobilität sollte gezielt für die o.g. Nutzergruppen ausgerichtet sein. Für die teuren Elektrofahrräder sind diebstahl- und vandalismus-geschützte Parkhäuser zu errichten, zunächst an den wichtigsten P+R-Bahnhöfen. Der BUND fordert deshalb **Fahrradstationen** am Berliner Hauptbahnhof, an den Fernbahnhöfen Ostbahnhof, Südkreuz, Gesundbrunnen, Spandau und den Regionalbahnhöfen Zoo, Alexanderplatz, Lichtenberg und Hohenschönhausen sowie an den ÖPNV-Knoten S/U Schönhauser Allee und Rathaus Steglitz.

BUND begrüßt erste E-Buslinie in Berlin – fordert aber echten Ökostrom

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sieht Elektromobilität nur dann als eine sinnvolle Zukunftsoption, wenn die Fahrzeuge effizienter, kleiner und leichter werden und der Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Für den Busverkehr in den Großstädten gibt es dieselfreie Antriebstechniken, die weniger Schadstoffe und Lärm verursachen. Wenn Ökostrom mit Grünstromlabel genutzt würde, wäre die Klimabilanz noch besser.

Die Milliarden-Subventionen für die Elektromobilität sollten deshalb dort eingesetzt werden, wo es am meisten hilft, Luftschadstoffe und Lärm zu verringern. Feinstaub und NO₂ sind vor allem ein Problem von Dieselfahrzeugen, insb. Lkw und Bussen. Die schlimmsten Lärmerzeuger im Stadtverkehr sind Lkw und motorisierte Zweiräder aller Art. Die massenhafte Umstellung von kleinen Otto-Motor-Pkw auf Elektro-Antrieb, wie es bisher die Bundesregierung versucht, bringt aber den geringsten Nutzen für Umwelt- und Klimaschutz. In Berlin leben 300.000 Menschen an Straßen, in denen die Lärmgrenzwerte nicht eingehalten werden. Sowie ca. 44.000 Menschen an Hauptverkehrsstraßen, an denen die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) überschritten wurden. Angesichts dieser Zahlen darf Berlin auf eine neue Antriebstechnik, die deutlich leiser ist und keine Abgase in den Hauptstraßen verursacht, auch in naher Zukunft nicht verzichten. Die Frage ist nur, welche Einsatzfelder am sinnvollsten, d.h. am ökologischsten sind.“

Der BUND fordert, Fahrzeuge mit Elektroantrieb vor allem dort einzusetzen, wo bisher Fahrzeuge mit Dieselmotoren in Gebrauch waren. Dies betrifft insbesondere die kleineren Lieferfahrzeuge und Taxen in den Städten. Hier wäre ein Programm zur Umrüstung von Lkw-Flotten sehr sinnvoll. Für Taxen und andere Dienstleister wäre dies denkbar, insofern dort zurzeit Dieselfahrzeuge genutzt werden. Bei der Umrüstung größeren Fahrzeugflotten ist der (Förder-) Mitteleinsatz effizient.

Der Modellversuch in Schöneberg weist deshalb in die richtige Richtung. Der BUND begrüßt auch, dass dieser nicht – wie ursprünglich geplant am Stadtrand in Marzahn – sondern in der stärker mit Emissionen belasteten Innenstadt durchgeführt wird.

Außerdem wurde mit der Linie 204 richtigerweise keine Strecke genommen, die kurz- oder mittelfristig auf den ökologischeren Straßenbahnbetrieb umgestellt wird. Dies wäre dann kein nachhaltiger Umgang mit den Fördergeldern.

Nicht zuletzt würde auch die Straßenbahn, wenn sie mit echtem Ökostrom betrieben würde, zum Null-Emissions-Fahrzeug, zumindest was die Abgase und CO2 betrifft. Da der bislang ungeschützte Begriff Ökostrom leider immer wieder fälschlicherweise verwendet und stattdessen RECS Mogelstrom an der Strombörse eingekauft wird, sollte der Strombezug für sämtliche Elektromobilität ab 2016 durch das neue ok power – Label, besser noch durch den Gold-Standard des Grünerstromlabels (GLS) ausgezeichnet sein.

Nutzervorteile

Sollte das Elektroauto mittelfristig tatsächlich umweltfreundlicher werden, als die Otto- und Dieselmotoren, reicht es aus, wenn den Besitzern steuerliche Nutzervorteile eingeräumt werden. Der BUND lehnt die Mitbenutzung der Busspuren ebenso ab wie eine Ermäßigung bei der Parkraumbewirtschaftung.

Güter auf die Bahn

Aus Lärmschutzgründen wird es aber weiterhin sinnvoll bleiben, möglichst wenig größere LKW im Berliner Stadtgebiet zu haben. Dafür schlägt der BUND vor, die Güterzüge wieder bis zum inneren S-Bahnring fahren zu lassen, wo neben dem bestehenden GVZ am Westhafen mind. zwei weitere Güterbahnhöfe eingerichtet werden müssten)

Weiterführende Links:

www.bund-berlin.de

http://www.bund-berlin.de/bund_berlinde/home/mobilitaet_und_verkehr/gute_luft.html

http://www.bund-berlin.de/bund_berlinde/home/mobilitaet_und_verkehr/ruhe.html