

VIDEO

EINEN TESLA KAUFEN ODER DOCH BESSER FAHRRAD FAHREN?

11.01.2019

Ein neuer Vortrag des geschätzten Harald Lesch

(ich bin nicht sicher ob e-visions.com die Originalquelle für die folgende Modellrechnung ist; danach brauchen Tankstellen aber bald eine Fläche von 10 x 10 km)

Geht man von den unwiderlegbaren Fakten aus, dass zu Zeiten des Berufsverkehrs oder der Ferienreisewelle an einer eher kleineren Autobahntankstelle mit durchschnittlich 12 Zapfsäulen, an einem 24h-Tag, einer durchschnittlichen Tankzeit von 10 min pro Fahrzeug ca. 1700 Diesel-Fahrzeuge betankt werden, wird man ganz leicht feststellen, dass die Elektromobilität ein [...] Märchen ist. Öffentliche Standard Ladesäule mit einer Ladeleistung von ca. 10kW-30kW benötigen immerhin 2-4 Stunden um ein normales E-Auto wieder voll aufzuladen. Natürlich kann ein Tesla auch in weniger als 1Std. geladen werden, jedoch fahren nicht nur Teslas auf deutschen Straßen. [...] Die Wahrheit ist aber, dass selbst das beste und leistungsfähigste Tesla im Winter mit eingeschalteter Heizung, Heckscheibenheizung, Licht und Scheibenwischer auch nur 150-200 km schafft und somit 4mal öfter an die Ladesäulen belagern muss, wie ein heutiger durchschnittlicher Diesel-PKW der bis zu 1000km mit einer Tankfüllung schafft. Das bedeuten, dass 24mal mehr Ladesäulen benötigt werden um die gleiche Anzahl von Teslas laden zu können als Dieselfahrzeuge. Wenn nun eine kleinere Tankstelle 12 Zapfsäulen zum betanken von Benzin- und Dieselfahrzeugen bereitstellt, werden nun 288 Stück Tesla-Ladesäulen benötigt um zumindest die gleiche Anzahl von Tesla betanken zu können. Geht man aber davon aus, dass ein E-Auto im Winter 4mal öfter an die Ladesäule muss als ein vergleichbarer Diesel-PKW, benötigt eine Tankstelle sogar 288×4 also über 1150 Tesla-Ladesäulen.

Zur Ökobilanz von E-Fahrzeugen eine [Reportage des Deutschlandfunks](#)

Elektroauto ist ähnlich schädlich wie ein Diesel ... Der Leiter des Instituts, Dieter Teufel, sagte im Deutschlandfunk Kultur, der Ausbau regenerativer Energien ersetze bis 2030 lediglich den Strom, der durch die Abschaltung der Atomkraftwerke wegfallen. Die Verstromung von Stein- und Braunkohle werde im gleichen Zeitraum ungefähr gleich bleiben. Teufel weiter: „Daraus entsteht bei der Stromerzeugung für die Elektroautos relativ viel CO₂. Und wenn man eine Gesamtbilanz macht, Betrieb der Elektroautos und Herstellung der Elektroautos, insbesondere der Batterie, dann ergibt sich, dass ein einzelnes Elektroauto von der Klimawirksamkeit her praktisch ähnlich schädlich ist wie ein Benziner oder Diesel.“

und [spektrum.de](#)

Sind E-Autos ein großer ökologischer Fortschritt? Oder verschärfen sie das Klimaproblem nur? Unser Autor hat sich auf eine ausführliche Spurensuche begeben – und erklärt, wieso das Thema zu komplex ist für einfache Antworten.

[Eine sehr gute datengestützte Analyse](#) der Ökobilanz durch das UPI Institut von Elektrofahrzeugen, politische Forderungen inklusive

Elektro-PKW: Voraussetzungen für sinnvollen Einsatz

1. Berechnung der CO₂-Flottenemission mit realer Emission statt mit „Nullemission“: Änderung der EU-Gesetzgebung
2. deutlicher Rückgang fossiler Brennstoffe in der Stromerzeugung: in D ab ca. 2030 (Maßstab für Klimafreundlichkeit der Stromerzeugung ist nicht der Anteil regenerativ, sondern der fossil erzeugten Stroms)
3. Vorkehrungen gegen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße durch E-PKW (Ende der Subventionierung der fahrleistungs-abhängigen Betriebskosten von E-PKW und Beteiligung an den Infrastrukturkosten)
4. Vermeidung der PKW-Zunahme (Anschaffung von E-PKW als zusätzliche PKW): E-PKW nur dort, wo sie andere PKW ersetzen
5. Vorkehrungen gegen erhöhtes Unfallrisiko durch E-PKW

Unter diesen Voraussetzungen ist Elektromobilität langfristig ein wichtiger Baustein im Klima- und Umweltschutz

Quelle UPI Institut 2019

