Argumente gegen Fake News zum Thema Mobilität

von Josephine Michalke,
Sprecherin des BUND Bundesarbeitskreises Mobilität

1. Straßen müssen ausgebaut werden, um Stau zu reduzieren

Variation/Ergänzung: Mehr Spuren reduzieren Stau, „one more line will fix it“, Lückenschluss im Autobahnbau ist nötig aufgrund der Staugefahr

Antwort:

Staus werden entweder durch ein zu hohes Verkehrsaufkommen, Engstellen oder durch lokale Störungen (z.B. einen Unfall) verursacht. Mehr Spuren würden nur in den ersten zwei Fällen Abhilfe schaffen, jedoch nur kurzfristig. Langfristig sorgt der Ausbau von Spuren für mehr Verkehr. Grund hierfür ist der sogenannte Rebound-Effekt. Das zusätzliche Angebot an freien Spuren sorgt für eine höhere Nutzung. Diese wirkt sich wiederum negativ auf den Verkehrsfluss aus und begünstigt Staus. Tatsächlich reduzieren sich Staus, wenn die Frequentierung von Straßen abnimmt. Wenn Autofahrer Alternativen haben, um anders als mit dem Auto zum Zielort zu kommen, sinkt der Verkehr. Das kommt auch jeder und jedem Autofahrer*in zugute, da für sie nun mehr Platz auf den Straßen verfügbar ist.

Quellen:

- https://www.wiwo.de/politik/deutschland/stau-mythen-mehr-strassen-produzieren-auch-mehr-verkehr/25381156-2.html
- https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/verkehr/wie-entsteht-ein-stau-ein-blick-auf-die-aktuelle-stauforschung/
- https://www.umverkehr.ch/sites/default/files/2024-07/argumentaire-print-pdf-de.pdf(Seite 8)

2. Ausbau von Schienenverkehr und ÖPNV sind zu teuer für den Staat

Antwort:

Das deutsche Schienennetz besteht aktuell aus 39.200 km Schiene. Im Jahr 1994 vor der Bahnreform waren es noch 44.600 km. Während das Streckennetz um 5.000 km geschrumpft ist, hat der Personenverkehr um 46 % und der Güterverkehr um 80 % zugenommen. Damit wächst der Druck auf die bestehende Infrastruktur und macht Investitionen erforderlich. Deshalb gab es bereits im Jahr 2009 eine „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung “ (LuFV) zwischen Bund und der DB AG, die den Erhalt des Schienennetzes sichern sollte. Darin verpflichtete sich der Bund jährliche Investitionen in das Schienennetz zu tätigen, im Gegenzug muss die DB AG eine bestimmte Qualität bereitstellen und Eigeninvestitionen in einem gewissen Umfang tätigen. Die LuFV wurde mittlerweile in die dritte Förderperiode fortgeschrieben, die bis Ende 2029 läuft. Auch wenn dadurch anfänglich 2,5 Mrd. € und später bis zu 5,6 Mrd. € jährlich in das Schienennetz der Bahn investiert werden, liegt die Bahn immer noch hinter dem Bedarf zurück. Auch im Vergleich zum Straßenverkehr sind die Investitionen eher gering. Seit 1995 wurden über 278 Mrd. € in den Straßenverkehr investiert, im gleichen Zeitraum aber nur 132 Mrd. € in den Schienenverkehr. Das entspricht nicht einmal der Hälfte. Außerdem sind das nur die staatlichen Investitionen. Hinzu kommen durch das Autofahren entstehende Umwelt- und Gesundheitskosten, die durch den Ausstoß von Luftschadstoffen und Treibhausgasen, Lärm oder Unfälle entstehen.
Als sicheres, effizientes, ökologisches und barrierearmes Verkehrsmittel nimmt die Bahn in der Energie- und Verkehrswende daher eine zentrale Rolle ein. Nur ausreichend öffentliche Investitionen können den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes langfristig sicherstellen.

Quellen:

- https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/investitionen/
- https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/
- https://www.greenpeace.de/publikationen/20230919Lost_Tracks_0.pdf_2.pdf

3. Tempo 30 in Städten sorgt für Staus

Variation/Ergänzung:

1. … sorgt für höhere Reisezeiten
2. … sorgt für mehr Schadstoffe/Lärm

Antwort:

Oft wird fälschlicherweise angenommen, dass Tempo 30 in Städten den Verkehrsfluss nachteilig beeinflusst. Jedoch hängt die Leistungsfähigkeit von innerstädtischen Straßen maßgeblich von der Ampelschaltung ab. Bei unveränderter Dauer der Grünphase kommen sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 rund 2.000 Fahrzeuge pro Stunde pro Fahrstreifen über die Ampel. Der Grund hierfür liegt in dem verringerten Mindestabstand („halber Tacho in Metern") zwischen den Fahrzeugen bei Tempo 30 im Gegensatz zu Tempo 50. Somit ist die Verkehrsleistung bei Tempo 30 ebenso groß wie bei Tempo 50. Entscheidend ist hier, die Ampelschaltung an die veränderte Geschwindigkeit anzupassen, da sich die Zeit für den Weg zwischen den Ampeln erhöht. Daher ist es sinnvoll, eine Geschwindigkeitsreduktion an eine koordinierte Ampelschaltung mit „Grüner Welle" anzupassen.

Variation a):

Bei Tempo 30 entstehen nicht unbedingt höheren Reisezeiten, da Tempo 30 oft für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss sorgt. Störungen durch Abbremsen und Beschleunigen werden minimiert. Trotzdem kann es zu kleinen Verzögerungen kommen, die sich real auf 0-4 Sek. pro 100 m belaufen. Auf einer 4,5 km langen Strecke würde dies nur 3 Min. Verzögerung ausmachen, was volkswirtschaftlich kaum relevant ist. Auch hier haben sinnvolle Ampel-schaltungen einen viel größeren Effekt auf die effektive Reisedauer als die Geschwindigkeit.

Variation b):

Ein positiver Effekt von Tempo 30 in Innenstädten ist ein sinkender Lärmpegel um durchschnittlich 3 Db, der insbesondere nachts wahrnehmbar ist. Auch Schadstoffmessungen an Berliner Hauptverkehrsstraßen ergaben eine Reduktion von Luftschadstoffen mit Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50. Der größte Vorteil von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 ist aber die steigende Verkehrssicherheit. Unfälle sind weniger häufig und weniger schwer. Das liegt daran, dass sowohl der Anhalteweg (Reaktions- und Bremsweg) wie auch die kinetische Energie des Autos weniger als halb so groß sind wie bei Tempo 50.

Quellen:

- https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- https://www.mdpi.com/2071-1050/16/11/4382

4. E-Autos lösen all unsere Klimaschutz-Probleme im Verkehrssektor

Variation/Ergänzung:

- E-Fuels lösen all unsere Klimaschutz-Probleme im Verkehrssektor

Antwort:

Obwohl E-Autos dazu beitragen können, den Ausstoß von Treibhausgasen wie CO2 oder die Luftverschmutzung durch Feinstaub, Stickoxiden etc. zu reduzieren, sind die negativen Auswirkungen von Automobilität auf uns, unsere Gesellschaft und unsere Umwelt noch nicht behoben. Die Auswirkungen der massenhaften Autonutzung sind weitreichend und umfassen die Förderung von Rohstoffen wie Lithium, Aluminium oder Stahl; den Bau und den Erhalt von Straßen; die Unfalltoten und Verletzten; die unzähligen Vögel und Säugetiere, die jedes Jahr im Straßenverkehr getötet werden; die Flächenversieglung; die Zerstörung von Flora,-Fauna und Habitaten; die Förderung eines sitzenden

Lebensstils, der Herz-Kreislauf-Erkrankungen begünstigt; die Ausdehnung unserer Städte und vieles mehr.
All diese Auswirkungen wären bei E-Autos dieselben wie bei Verbrennern. Zumal der Einsatz von E-Autos nur dann zu einer CO2-Reduzierung beitragen würden, wenn der benötigte Strom durch regenerative Energietechniken gewonnen würde. Und Feinstaub würde sich nur teilweise verringern, da ein Großteil des Feinstaubs durch den Abrieb der Reifen erzeugt wird.

Variation/Ergänzung:
E-Fuels bestehen aus synthetischen Rohstoffen, die statt Diesel oder Benzin im Motor verbrannt werden. Sie werden mithilfe von Strom aus Wasser und CO2 hergestellt. Mit der Verwendung von Strom aus regenerativen Quellen und CO2 aus der Atmosphäre können sie klimaneutral produziert werden. Jedoch gibt es praktische Bedenken für den Einsatz von EFuels im Straßenverkehr. Dazu zählt, dass deren Herstellung sehr energieintensiv ist: Zur Herstellung von E-Fuels für einen Verbrenner wird fünf- bis sechsmal so viel Strom benötigt wie für ein E-Auto mit derselben Fahrleistung. Damit liegt der Wirkungsgrad bei gerade einmal 15 %, Verbrenner haben immerhin noch einen Wirkungsgrad von 20-50 % (je nach Betrieb und Kraftstoff) und Elektroautos kommen auf 70-80 %. Aufgrund des relativen hohen Energiebedarfs werden E-Fuels auch kurz- und mittelfristig teuer bleiben und ökonomisch nicht rentabel werden. Außerdem werden durch das Verbrennen von E-Fuels neben CO2, welches vorher aus der Atmosphäre entfernt wurde, auch andere Schadstoffe wie Stickoxide, Feinstaub oder Kohlenmonoxid freigesetzt. E-Fuels werden daher zukünftig nur in den Bereichen Anwendung finden, wo keine geeigneten Alternativen zur Reduzierung von Emissionen zur Verfügung stehen, z.B. in der Schiff- und Luftfahrt.
Abgesehen von praktischen Einwänden treffen alle negativen Auswirkungen, die auf das E-Auto zutreffen, auch auf den Einsatz von E-Fuels in Straßenverkehr zu.

Quellen:

- https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimavorteil-fuer-e-autos-bestaetigt
- https://esajournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/fee.2216
- https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692324000267
- https://www.umverkehr.ch/sites/default/files/2024-07/argumentaire-print-pdf-de.pdf(Seite 11)

Variation/Ergänzung:

- https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2023/presseinfo-05-efuels-nicht-sinnvoll-fuer-pkw-und-lkw.html
- https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/efuels-kraftstoff-verbrennungsmotor-101.html

5. Ein Tempolimit auf Autobahnen sorgt für Staus

Variation/Ergänzung:
- ... bringt zu wenig für den Klimaschutz

Antwort:
Tatsächlich fließt der Verkehr bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h am effizientesten. Bei optimalen Bedingungen kann ein Fahrstreifen bei diesen Geschwindigkeiten zwischen 1.800 und 2.400 Fahrzeuge pro Stunde befördern. Bei höheren Geschwindigkeiten müssen die Sicherheitsabstände zwischen den Fahrzeugen erhöht werden, dementsprechend weniger Fahrzeuge finden auf dem Fahrstreifen Platz. Die Verkehrsleistung sinkt mit höherer Geschwindigkeit. Durch höhere Geschwindigkeiten auf der Autobahn steigt zudem die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fahrzeugen mit niedrigen Geschwindigkeiten (LKWs, Busse, PKWs mit Anhängern) und Fahrzeugen mit hohen Geschwindigkeiten (PKWs). Eine erhöhte Geschwindigkeitsdifferenz macht Spurwechsel, Abfahrt und Auffahrt gefährlicher und steigert somit das Risiko von Unfällen. Nicht Tempolimits steigern die Staugefahr auf Autobahnen, sondern große Geschwindigkeitsdifferenzen. Lokale Engstellen wie Baustellen sind ohnehin mit einem Tempolimit versehen, sodass ein zusätzliches

Tempolimit hier keine Veränderungen bringen würde.

Variation/Ergänzung:
Begrenzt man die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h auf Autobahnen, könnten die Treibhausgasemissionen des deutschen Straßenverkehrs um 4,2 % (rund 6,7 Mio. Tonnen CO2 Äquivalente pro Jahr, bezogen auf 2018) reduziert werden. Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf Außerortsstraßen könnte insgesamt sogar eine Minderung von 5,1% (8Mio. Tonnen CO2-Äquivalente pro Jahr) erreicht werden. Die Reduktion der Treibhausgasemissionen ist nicht nur auf direkte Effekte der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit zurückzuführen. Auch indirekte Effekte des Tempolimits wie die vermehrte Nutzung von kürzeren Strecken und der Umstieg auf klimaschonende Verkehrsmittel wie Bus und Bahn tragen zur Senkung bei.

Quellen:

- https://www.umweltbundesamt.de/themen/tempolimits-koennten-mehr-treibhausgase-sparen-als
- https://www.wiwo.de/politik/deutschland/stau-mythen-manchmal-nehmen-verkehrsplaner-stillstand-bewusst-in-kauf/25381156.html

6. Autofreie Zonen/verkehrsberuhigte Zonen schaden der Wirtschaft/dem Einzelhandel/den Geschäften

Variation:
Innenstädte veröden, wenn Parken reduziert und teurer wird

Antwort:

Der lokale Einzelhandel steckt in der Krise. Jedoch liegt dies nicht an fehlenden Parkplätzen, sondern an starker Konkurrenz des Onlinehandels. Lokale Einzelhändler können vor allem durch persönliche Beratung und Einkaufserlebnisse punkten. Gerade verkehrsberuhigte Bereiche bieten Aufenthaltsqualität und animieren Kunden, auch andere Geschäfte in der Nähe zu besuchen. Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen in den Stadtzentren vieler deutscher Städte laden zum Flanieren, Shoppen und Verweilen ein. Erhebungen aus umgestalteten Straßen auf der ganzen Welt zeigen, dass die Umsätze von Einzelhandel und Gastronomie sogar ansteigen, wenn autofreie Zonen eingerichtet werden. Die Umsatzanteile der Kundschaft mit PKW im Einzelhandel werden oft falsch eingeschätzt, den größeren Teil des Umsatzes macht die Kundschaft aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr aus.

Quellen:

- https://www.welt.de/kmpkt/article200165650/Studie-in-Toronto-Radwege-statt-Parkplaetze-und-schon-steigt-der-Umsatz-anliegender-Laeden.html; original:https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01944363.2019.1638816
- https://www.klimareporter.de/verkehr/einzelhandel-im-irrtum-das-auto-bringt-nicht-den-umsatz

7. Menschen auf dem Land sind auf das Auto angewiesen

Variation/Ergänzung:
Es gibt nicht genug Alternativen, um auf das Auto zu verzichten

Antwort:

Um selbstbestimmt mobil zu sein ist das Auto aktuell für viele Menschen auf dem Land unverzichtbar. 70 % der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt und 90 % aller Haushalte auf dem Land haben mindestens ein Auto. Nur 5 % nutzen öffentliche Verkehrsmittel und nur 7% fahren mit dem Rad. Der Mangel an Alternativen zum Auto schränkt vor allem Menschen ein, die aus unterschiedlichen Gründen nicht Autofahren können. Damit wird verhindert, dass diese Menschen selbstständig mobil sind und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Die Herausforderungen von demographischem Wandel und dem Rückgang von Infrastruktur verstärken diese Abhängigkeit nur weiter. Deshalb ist es wichtig, sowohl die lokale Infrastruktur und die Nahversorgung zu stärken, als auch den öffentlichen Verkehr und die Radinfrastruktur auszubauen. Wenn die Bäckerei, der Supermarkt, das Schwimmbad oder der Arzt nah und gut erreichbar sind, dann verringert das nicht

nur den Verkehr, sondern fördert auch die soziale Gemeinschaft vor Ort.

Bereits jetzt zeigen kreative Lösungen, wie Menschen auch im ländlichen Raum selbstbestimmt mobil sein können. Neben Elektrofahrrädern, die helfen können, größere Strecken zu überbrücken, können auch Bürger- und Rufbusse, Mitfahrgelegenheiten und Carsharing-Angebote helfen, die Lücke des öffentlichen Verkehrs zu schließen.

Quellen:

- https://www.deutschlandfunk.de/verkehrswende-deutschland-land-auto-nahverkehr-100.html
- https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf

8. Fliegen ist schlimmer als Autofahren, darauf sollte der Fokus liegen

Antwort:
Fliegen verursacht einen nicht unerheblichen Anteil an den weltweiten CO2-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe (3 % im Jahr 2019). Richtig ist aber auch, dass der Straßenverkehr mit knapp 18 % deutlich mehr CO2-Emissionen verursacht hat. Nur auf den Verkehrssektor bezogen, ist der Flugsektor für 11 % der weltweiten CO2-Emissionen im Jahr 2022 verantwortlich, während der Straßenverkehr allein für 79 % verantwortlich ist. Es ist richtig das Fliegen in den Blick zu nehmen, um Treibhausgasemissionen zu senken; ebenso wichtig ist es aber auch, die Treibhausgase im Straßenverkehr zu senken. Es ist keine Frage von entweder Flug- oder Straßenverkehr, sondern sowohl Flug- als auch Straßenverkehr.

Quellen:

- https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1461574/umfrage/aufteilung-weltweiter-co2-emissionen-nach-verkehrstraeger/
- https://de.statista.com/statistik/daten/studie/317683/umfrage/verkehrsttraeger-anteil-co2-emissionen-fossile-brennstoffe/

9. Autofahren ist schon teuer genug, es braucht nicht mehr kostenpflichtiges Parken oder eine höhere Steuer auf Benzin

Variation:
das Auto muss bezahlbar bleiben

Antwort:
Mobilität kostet Geld, egal ob es das Ticket für den öffentlichen Verkehr oder die Anschaffung von Fahrrad oder Auto ist. Vergleicht man aber unterschiedliche Verkehrsmittel, ist das Auto immer am teuersten – nicht nur für die Nutzer, sondern auch für die Gesellschaft. Wissenschaftler der Universität Kassel haben dies für die Stadt Kassel errechnet. Von den 71Mio. € an öffentlichem Zuschussbedarf für den städtischen Verkehr entfallen 5 Mio. € auf den LKW-, 26 Mio. € auf den PKW- und 29 Mio. € auf den öffentlichen Verkehr. Der Radverkehr wird mit 600.000 € bezuschusst. Dazu kommen externe Kosten für Unfälle, Lärm, Luftbelastung und Klimaschäden, die sich auf ca. 73 Mio. € belaufen. Davon verursacht der LKW-Verkehr 9,5 Mio. €, der PKW-Verkehr 57,5 Mio. € und der ÖPNV 3,5Mio.€. Fuß- und Radverkehr verursachen zusammen 2,7 Mio. € Kosten. Durch ihre gesundheitsfördernde Wirkung bringen sie aber zusammen einen Nutzen von knapp 81Mio.€. Damit sind sie die einzigen Mobilitätsarten, die eine positive Bilanz für die Kommune haben. Auch wenn diese Zahlen von Kommune zu Kommune variieren, so verdeutlichen sie das Verhältnis der Kosten von motorisiertem Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr und zum Fuß- und Radverkehr. Insgesamt verursachte der deutschlandweite Verkehr im Jahr 2017 rund 149 Mrd.€ an externen Kosten, davon stammen 94,5 % vom Straßenverkehr.
In diesen Rechnungen sind die persönlichen Kosten der Anschaffung eines Autos, des Unterhalts (Reparatur, Pflege, Benzin/Diesel, Versicherung) und die indirekten Kosten (Zeitverlust im Stau, Parkgebühren und Bußgelder) noch gar nicht enthalten. Im Durchschnitt belaufen sich diese auf 300 € im Monat. Das

Auto ist somit auch privat das teuerste Verkehrsmittel, obwohl das Autofahren schon staatlich subventioniert wird. Die bekanntesten Subventionen umfassen das Diesel- und Dienstwagenprivileg sowie die Pendlerpauschale.
Oft wird auch behauptet, dass die Kosten des Autofahrens durch Einnahmen (Steuern, Maut etc.) ausgeglichen werden können, bzw. sogar zu einem wirtschaftlichen Positiveffekt führen können. Das ist nicht der Fall. Zwar unterscheiden sich die Ergebnisse von Studien, aber im Durchschnitt können nur 15-45 % der öffentlichen Ausgaben über Einnahmen aus dem Verkehr gedeckt werden. Auch privatwirtschaftlich bleibt das Auto meist die teuerste Wahl unter den Verkehrsmitteln.

Quellen:

- https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Kosten_der_Mobilitaet/99_Faktenblatt-Mobilitaetskosten.pdf
- https://www.zdf.de/nachrichten/wissen/co2-ausstoss-auto-verkehr-subventionen-100.html
- https://www.unikims.de/blog/autoverkehr-kostet-die-kommunen
- https://www.friday.de/magazin/was-kostet-ein-auto-monatlich
- https://www.infras.ch/de/projekte/deutschland-149-milliarden-euro-externen-verkehrskosten/
- https://www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/kostenwahrheit-im-verkehr

10. Die Autos von heute werden immer umweltfreundlicher, deswegen braucht es keine Verkehrswende

Antwort:
Während es stimmt, dass Autos immer effizienter werden, heißt das nicht, dass sie auch im gleichen Maße umweltfreundlicher werden. Eingesparte Emissionen im Verbrauch gehen durch mehr Verkehr, ein höheres Fahrzeuggewicht und eine gesteigerte Leistung wieder verloren. Auch E-Autos und E-Fuels können nur einen begrenzten Beitrag zur Verringerung von CO2-Emissionen und Umweltschäden leisten. Die massenhafte Automobilität hat immer stets negativere Auswirkungen auf die Umwelt als die Nutzung des Umweltverbunds (Bus, Bahn, Rad, Fuß). Dazu gehören unter anderem die intensive Förderung von Rohstoffen wie Lithium, Aluminium oder Stahl; der Bau und der Erhalt von Straßen; die tausenden Vögel und Säugetiere, die jedes Jahr im Straßenverkehr getötet werden; die Flächenversieglung; die Zerstörung von Flora- und Fauna-Habitaten; die Förderung eines sitzenden Lebensstils, der Herz-Kreislauf-Erkrankungen begünstigt etc. Diese Auswirkungen sind nicht ausschließlich auf die Automobilität zurück-zuführen, werden aber im extremen Maße durch sie verursacht.

Quellen:

- https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692324000267
- https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#strassenguterverkehr-

11. E-Autos sind gefährlicher, weil sie leiser sind und dadurch mehr Unfälle verursachen

Variation/Ergänzung:
…weil die Batterien schnell Feuer fangen und schwer zu löschen sind

Antwort:
E-Autos können unter Umständen ein größeres Risiko für Fußgänger darstellen. Die Unterschiede finden sich vor allem in der Stadt und weniger auf dem Land. Grund hierfür kann der leise Motor von E-Autos sein, der von Fußgängern in der Stadt nicht ausreichend gehört wird, weil Umgebungsgeräusche lauter sind. Insbesondere bei Geschwindigkeiten unter 35 km/h sind E-Autos leiser als Verbrenner. Das liegt daran, dass der Motor eines Verbrenners auch bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich zu hören ist. Erst ab 35 km/h sorgt das Geräusch der Räder auf der Fahrbahn dafür, dass es keinen Unterschied mehr in der Lautstärke von Verbrenner und E-Auto gibt. Langfristig ist es nicht auszuschließen, dass die geräuschbedingten Unfälle von E-Autos zunehmen können. Vermutlich werden wir uns

bei zunehmender Verbreitung von E-Mobilität in unseren Städten daran gewöhnen und achtsamer sein, wenn wir die Straße überqueren. Schließlich haben wir schon leise Verkehrsmittel, mit denen wir nicht ständig kollidieren: das Fahrrad. In der Zwischenzeit hat der Gesetzgeber dafür gesorgt, dass E-Autos ein zusätzliches Geräusch verursachen, damit sie besser zu hören sind. Ein anderer Grund, warum E-Autos zu mehr Unfällen führen, könnte sein, dass sie deutlich schneller beschleunigen und oft schwerer sind als ihr erdölbetriebenes Pendant. Beim Umstieg von Verbrenner auf E-Auto braucht es daher oft Anpassungen im Fahrverhalten und eine Umgewöhnungsphase.

Variation/Ergänzung:
Oft besteht die Sorge, dass die Batterien von Elektroautos leicht entflammbar und schwer zu löschen sind. Fachleute von Dekra, ADAC, TÜV und Feuerwehr sind sich hingegen einig: von E-Autos geht keine größere Gefahr aus als von Verbrennern. Sie unterscheiden sich aber im Gefahrenpotenzial und dem Löschen eines Brandes. Während beim Verbrenner die Brandgefahr von auslaufendem Benzin/Öl und heißen Fahrzeugteilen oder Kurzschlüssen im Kabelraum ausgeht, ist es beim E-Auto eine Beschädigung der Batterie. Wenn ein Schaden an der Hochspannungsbatterie auftritt, z.B. durch einen Unfall, kann sie sich entzünden und bei freiliegenden Batteriezellen sogar eine Explosion hervorrufen. Dies ist jedoch extrem selten und wird durch den Einsatz diverser Sicherheitssysteme verhindert. Eins davon ist die Eigensicherung der Komponenten, die im Falle eines Unfalls den Stromfluss unterbrechen. Falls es doch zu einem Brand von einen E-Auto kommt, ist der Brand nur durch Feuerwehrleute zu löschen und gestaltet sich komplizierter als bei einem Verbrenner. Dies liegt daran, dass sich Lithium-Ionen-Batterien durch Kontakt mit der Luft erneut selbst entzünden können. Sie müssen daher sehr lange gekühlt werden.

Quellen:

- https://www.tagesspiegel.de/wissen/zu-leise-fur-fussganger-doppelt-so-viele-unfalle-mit-elektroautos-wie-mit-verbrennern-11699597.html; original: https://jech.bmj.com/content/78/8/487
- https://www.elektroauto-news.net/news/unfallforschung-warum-e-autos-haeufiger-in-unfaelle-verwickelt-sind
- https://www.umwelt.nrw.de/themen/umwelt/umwelt-und-gesundheit/laerm/strassen-und-schienenverkehrslaerm/leise-fahren
- https://www.adac.de/videos/elektroautos-sound-kuenstlich/

zu Variation/Ergänzung:
- https://www.zurich.de/de-de/pk/fahrzeuge/e-auto-versicherung/sicherheit-e-autos
- https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/e-auto-loeschen/
- https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/e-autos-in-tiefgaragen-keine-erhoehte-brandgefahr-feststellbar-66230

Stand: November 2024