



Elektroautos werden immer beliebter. Ihre Akkus bringen aber mehrere Hundert Kilogramm auf die Waage. Nicht alle Parkhäuser sind für diese Lasten ausgelegt

Autos mit Gewichtsproblemen

Mobilität. SUVs, elektrische Limousinen und Geländewagen, deren Akkus alleine so viel wiegen wie ein VW Polo, lassen Sorgen über die Stabilität der Infrastruktur aufkommen

VON FRANZISKA BECHTOLD

Autos werden immer schwerer. Nicht nur steigt die Zahl der zugelassenen SUVs, es fahren auch immer mehr Elektroautos über Österreichs Straßen. Je nach Modell können sie über drei Tonnen auf die Waage bringen. Grund dafür ist ihr Akku, der mit steigender Reichweite auch mehr wiegt. In extremen Fällen, wie beim elektrischen Hummer, wiegt der Akku mit 1.326 Kilogramm so viel wie ein VW Polo. Im Schnitt liegt das Gewicht von E-Autos bis zu 450 Kilogramm über dem von Verbrennern. Immer wieder kommt daher die Sorge auf, dass die Infrastruktur diesem Gewicht nicht standhalten kann.

Eine Studie aus Großbritannien zeichnet ein schwarzes Bild einer vollelektrischen Zukunft. Den Berechnungen nach nutzen sich Straßen durch das hohe Fahrzeuggewicht zwischen 20 und 40 Prozent schneller ab.

Das sei aber vor allem großen Fahrzeugen wie E-Bussen und elektrischen Lkw geschuldet. Für die Studie wurden jedoch keine Tests gemacht, um die Berechnungen zu untermauern.

Sichere Straßen

Die ASFINAG sieht Österreichs Straßen gut gewappnet für die Mobilitätswende: „Das ist hinsichtlich der Belastung der Autobahnen absolut kein Thema beziehungsweise nicht von Relevanz. Unsere Autobahnen und Schnellstraßen sind für weit höhere Gewichte ausgelegt, Lkw können bekanntlich bis zu 40 Tonnen wiegen“, erklärt Christian Honeger, Abteilungsleiter Erhaltungsmanagement, auf Anfrage des KURIER. In der Straßenverkehrsordnung Österreichs ist die zulässige Gesamtmasse von Pkw mit 3,5 Tonnen angegeben. In der Regel sind Brücken für dieses Gewicht auch zugelassen. Gesonderte Gewichtsbeschränkungen, etwa bei bau-

fälliger Infrastruktur, werden über Verkehrsschilder kommuniziert.

Vorsicht ist im Ausland geboten, denn nicht überall gelten die gleichen Regelungen. So darf man etwa in Österreich ein Fahrzeug mit

E-Autos

Tesla Model Y
Es hat eine zulässige Gesamtmasse von knapp 2,5 Tonnen und ist das meistverkaufte Elektroauto Österreichs. 2023 wurden 6.039 Fahrzeuge zugelassen

E-SUVs

Der Mercedes EQS oder Audi SQ8 e-tron können zum Beispiel bis zu 3,3 Tonnen auf die Waage bringen

47.621

E-Auto Neuzulassungen
gab es 2023 in Österreich, ein Anteil von fast 20 Prozent. 2022 waren es noch 34.165

einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen in bestimmten Bereichen auf dem Gehsteig abstellen. In Deutschland liegt diese Grenze bei 2,8 Tonnen, was mit einem E-SUV schnell erreicht ist. Stellt man es trotzdem ab, winkt ein Bußgeld.

Zu schwer zum Parken

Die zunehmende Last durch schwere Autos stellt die Sicherheit von Parkhäusern infrage. Die Sorge, dass alte Bauten der zunehmenden Belastung nicht mehr standhalten, wächst. In einigen Parkhäusern gibt es Gewichtsbeschränkungen von zwei oder 2,5 Tonnen. Das betrifft vor allem Anlagen, die in den 1970er-Jahren errichtet wurden. „Sie halten stand“, erklärt Martin Schoderböck, Geschäftsführer des Technikerbüros „Werkraum Ingenieure“. Man müsse sie aber prüfen, da die Norm Lasten von 1,5 bzw. 2,5 Tonnen vorgesehen habe. Eine Möglichkeit für ältere Parkhäuser wäre das Reduzieren

von Parkplätzen oder Verändern der Stellplatzgrößen.

SUVs sind schon seit den 1990er-Jahren auf dem Markt und moderne Parkhäuser haben die schwereren Fahrzeuge bei der Planung einkalkuliert. „Derzeit liegt die Nutzlast bei einem Maximalgewicht von drei Tonnen“, erklärt er. Daher sei kein Nachrüsten bestehender Parkhäuser erforderlich.

Der international tätige Parkhausbetreiber APCOA teilt dem KURIER mit: „Eine interne Untersuchung unserer Objekte hat ergeben, dass wir ausreichende Gewichtspuffer pro Platz für Pkw bis 3,5 Tonnen haben.“

Zwar bringt das zunehmende Gewicht der Autos punktuell Herausforderungen, wird aber kein Bremsblock in der Mobilitätswende sein. Autobauer versuchen bereits, ihre Fahrzeuge leichter und damit effizienter zu machen. Weltweit wird etwa an Batterien geforscht, die bei einer leichteren Bauweise mehr Kapazität haben.

Schweizer Wasserstoffzug schafft Weltrekord

Auf Schiene. Weltweit sind immer noch Dieselmotoren auf Bahnstrecken unterwegs. Meist liegt das daran, dass der Ausbau der Infrastruktur für Elektrozüge als zu teuer erachtet wird. Wasserstoff, der mit erneuerbarer Energie hergestellt wird, gilt daher als vielversprechender Ansatz, um den Zugverkehr klimafreundlicher zu machen. Der Schweizer Zughersteller Stadler zeigte nun mit einem gelungenen Weltrekordversuch, welche Reichweiten mit Wasserstoffzügen möglich sind.

Beim Rekord in den USA legte der Brennstoffzellenzug „Flirt H2“ 2.803 Kilometer am Stück zurück, ohne dazwischen Wasserstoff nachzutanken. Laut Guinness World Records ist das „die längste Strecke, die ein wasserstoffbetriebener Personenzug ohne Nachtanken oder Aufladung“ jemals zurückgelegt hat. Die Fahrt dauerte über 46 Stunden.

„Flirt Akku“

Wie groß der Unterschied zu einem rein akkubetriebenen Zug ist, zeigt ein früherer Weltrekord von Stadler. 2021 schaffte der „Flirt Akku“ mit 224 Kilometern den Weltrekord für die längste Zugfahrt im reinen Batteriebetrieb.

Stadler hebt hervor, dass der Wasserstoffzug auch bei Umgebungstemperaturen von bis zu 49 Grad Celsius fahren könne. Das ist für den Kunden Caltrans in Kalifornien relevant. Im US-Bundesstaat steigen die Temperaturen regelmäßig über 40 Grad.

Der Flirt H2 fällt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h in die Kategorie Regionalzug. Er ist mit 108 Sitzplätzen ausgestattet. **G. GRUBER**



Der Zug Flirt H2 soll 2024 in Kalifornien eingesetzt werden



In imposanter Umgebung mal wieder die Seele baumeln lassen und sich ein Verwöhn-Wochenende gönnen.

Finden Sie laufend die schönsten Geschichten rund um Reisen und Genießen auf **LUST-AUF-OESTERREICH.AT**

**LUST AUF
ÖSTERREICH**
REISEN UND GENIEßEN
MIT DEM KURIER