13.06.2019: Gefördert durch die Bundesregierung rüsten die deutschen Automobilhersteller in Sachen E-Mobilität auf. BMW will beispielsweise bereits 2025 sein gesamtes Fahrzeuge-Portfolio auch elektrisch anbieten. Volkswagen hat gar im gleichen Zeitraum vor, 80 neue E-Modelle anzubieten. Dabei ist die Öko-Bilanz der gepriesenen Technik mies.

Das Problem ist die Batterie. Nach Verbraucherwünschen soll sie immer größer und kräftiger werden, um die vom Verbrennungsmotor erzielten Reichweiten zu gewährleisten. Bevor die Batterie eines durchschnittlichen Elektroautos überhaupt benutzt werden kann, werden jedoch schon 17 Tonnen Kohlendioxid in die Luft geblasen. Ein Mittelklasse-Auto mit einem durchschnittlichen Verbrauch von sechs Litern war da schon über 100.000 Kilometer unterwegs. Die bittere Erkenntnis: Bei der Herstellung eines E-Autos wird doppelt so viel Umwelt zerstört wie bei der Produktion eines vergleichbaren Gefährts mit Verbrennungsmotor. Schuld sind vor allem Batterie-Rohstoffe wie Lithium und Kobald, die in ihren Abbauregionen für schlimme Umweltschäden sorgen. Dies deckte eine ARD-Doku in der ARD-Reihe "Die Story im Ersten" am 5. Juni auf.

> *"Sarah Lincoln von »Brot für die Welt« rechnet vor der Kamera aus: "Für eine Tonne Lithium vertrocknen zwei Millionen Liter Wasser - in einer extrem trockenen Region." Andere wichtige Exporteure der für Batterien notwendigen Rohstoffe sind China und Südkorea, wo die Produktion unter massivem Einsatz von Kohlekraftwerken*

Phoca PDF

> *vorangetrieben wird. Ein CO2-Fußabdruck, bei dem man sich wohlfühlt, sieht anders aus."*
> (ARD-Story im Ersten, 5.6.2019)

Winfried Wolf liefert mit seinem im März 2019 im Promedia-Verlag erschienene Buch "Mit dem Elektroauto in die Sackgasse" weitere Argumente gegen den Hype der E-Autos.

intersoz.org veröffentlichte eine Rezension des Buches durch Jakob Schäfer:

Neues Buch von Winfried Wolf:
Die Orientierung auf Elektroautos – ein verhängnisvoller Irrweg

Im März 2019 erschien im Promedia-Verlag Winfried Wolfs neues Buch: "Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt". Schon früher tauchte die Kritik an Elektroautos in Winfried Wolfs Büchern auf, aber da war dies eher noch ein Thema für die Zukunft.

Inzwischen wird das E-Auto (vor allem durch die Regierung) dermaßen stark als umweltverträgliche Lösung im Verkehrssektor gehypt, dass heute viele Menschen tatsächlich meinen, dies sei ein tauglicher Beitrag zur Verkehrswende. Genau dagegen schreibt Winfried Wolf seit gut einem Jahr in allen möglichen Publikationen an, zunächst im isw-Report 112/113 und jetzt ? sehr ausführlich und überzeugend ? mit seinem neuen Buch.

Anzeige
isw report 112/113
Elektro-Pkw als Teil der Krise der aktuellen Mobilität.
Autor: Winfried Wolf
hier bestellen

Auf Grundlage herrschender Politik ist keine Verkehrswende möglich

Dabei analysiert er (in den Kapiteln 3 – 5) ? in bester Tradition der Kritik der politischen Ökonomie ? die Profitinteressen des ölbasierten Sektors (das sind Ölindustrie, Automobilindustrie, Flugzeugindustrie und Flugverkehr, Schiffsbau, Warentransportsektor usw.). Vor allem wird hier die Strategie der Automobilkonzerne wie auch die besondere Rolle Chinas

Phoca PDF

bei der gesteigerten Produktion von E-Autos herausgearbeitet. In diesen Abschnitten wird auch deutlich, dass auf der Grundlage der herrschenden Politik keine Verkehrswende möglich ist. Im Gegenteil, in Kapitel 9 wird gut belegt: "Elektromobilität verstärkt die Macht der Autokonzerne und das Potenzial der Zerstörung".

In Kapitel 6 wird dargelegt, dass das E-Auto ? entgegen der gängigen Propaganda von Regierung und Autoindustrie ? alles andere als ein Fahrzeug mit "Null Emissionen" ist. "Erstens startet ein Elektroauto mit einem gewaltigen ?elektrischen Rucksack?. Die Herstellung eines E-Pkw ist im Vergleich mit der Herstellung eines traditionellen Pkw mit extrem viel mehr Klima-Äquivalenten verbunden. Zweitens verbraucht ein Elektroauto auch Energie. […] Vor allem aber ist die Annahme, der Strom für Elektromobilität sei ausschließlich oder primär Ökostrom, auf absehbare Zeit ? in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren ? illusionär. […] Drittens sind Elektro-Pkw mit Rebound oder Bumerang-Effekten verbunden, die die Umwelt- und Klimabelastungen zusätzlich erhöhen." (S. 93 f.)

E-Auto oft nur Zweitwagen

Der Autor führt vier Rebound- oder Bumerang-Effekte an. Rebound bezeichnet in der Ökonomie Effekte, die das Einsparpotenzial bestimmter Maßnahmen reduzieren oder ganz vernichten. Beim Elektroauto wären dies: Erstens, die steuerliche Ungleichbehandlung von Benzin und Elektrizität. Dies führt zu einer Zunahme von Verkehr. Zweitens entwickelt sich heute schon ein "funktionaler Rebound", will heißen: Aufgrund der geringen Reichweite von E-Autos nutzen "43 % der Käufer von Hybrid-PKW und sogar 59 % der Käufer reiner Batterie-Pkw" ihr Elektrofahrzeug als zusätzlichen Pkw. Drittens führt der "mentale Rebound" dazu, dass das E-Auto (als angeblich umweltfreundliches Fahrzeug) die Nutzung des ÖPNV negativ beeinflusst. Und viertens verlängern E-Autos als angebliche Null-Emissionsautos den SUV-Boom (= "regulatorischer Rebound")

Wolf geht auch auf die die besondere Belastung bei der Herstellung der Akkus und die begrenzten Ressourcen (z. B. des Kupfers für die gesamte E-Motortechnik) ein, wie auch auf die zu erwartende höhere Verkehrsdichte, die steigenden Unfallgefahren usw.

Motorisierter Individualverkehr nimmt durch Elektroautos nicht ab

Aber auch damit sind ja noch lange nicht alle Aspekte der zerstörerisch wirkenden Autogesellschaft benannt. Es geht nämlich nicht nur erstens um den Klimawandel und die technische Machbarkeit: "Zweitens manifestiert sich diese Krise [der motorisierten Mobilität] als weltweite Krise der Städte. Stichworte sind: Zerstörung der Stadtqualität bzw. ?Urbanität?, Feinstaubdebatten […]". (S. 21)

Das Übel im Verkehrssektor schlechthin ist der motorisierte Individualverkehr. Er sorgt (v. a. im Autoland Deutschland, wo es noch nicht mal eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen gibt) für viele Verkehrstote und -verletzte. Er frisst sich mit immer mehr Straßen in die Landschaft hinein, sorgt für stundenlange Staus, macht die Städte "unwirtlich" (Mitscherlich) usw.

Straßenbahnen sind viel ökologischer als Elektrobusse

In Kapitel 10 legt Winfried Wolf einigermaßen umfassend und dennoch übersichtlich die

Phoca PDF

"Notwendigkeit einer Verkehrswende" dar. Dazu gehören z. B. gerade nicht die heute in einigen Städten zurzeit anlaufenden Anschaffungen von akkubetriebenen Bussen. Sie sind ein völliger Widersinn, denn nicht nur ist ihre Reichweite (besonders im Winter, wenn der Bus auch geheizt werden muss) viel zu gering, um in einer Großstadt auf die notwendige Verkehrsleistung zu kommen (sie erreichen nur 200 km, statt der erforderlichen 300 bis 400 km). Sie schleppen auch mit den riesigen Akkus eine enorme Last mit (was viel Energie kostet) und das Aufladen dauert 8 – 12 Stunden, von den vielen dazu erforderlichen Ladestationen noch ganz abgesehen.

Eine Verkehrswende muss zunächst auf die Verkürzung und so weit wie möglich die Vermeidung von Wegen abzielen. Zweitens müssen die grünen Verkehrsarten (im Gegensatz zur Realität in der Autogesellschaft) absoluten Vorrang haben: Fußgänger*innen müssen geschützt werden, Fahrradwege müssen umfassend ausgebaut werden usw.

Und parallel dazu müssen die öffentlichen Verkehrsmittel drastisch ausgebaut und auf ökologisch sinnvolle Antriebssysteme umgestellt werden. Ökologisch rangieren die Straßenbahnen an erster Stelle, die Oberleitungsbusse an zweiter Stelle. Hierzu gehört natürlich auch der Ausbau des Bahnnetzes als Flächenbahn und die Verbilligung von Bahnreisen. Und nicht zuletzt wollen wir darauf hinweisen, dass der gesamte weltumspannende Warenverkehr drastisch reduziert werden muss. Es ist eine Idiotie (und nur im Kapitalinteresse macht es Sinn), dass Waren um den halben Erdball verschifft oder geflogen werden, die andernorts auch herstellbar (oder auch verzichtbar) wären.

Maßnahmen, für eine echte Verkehrswende

Wenn also das Kerosin wie das Schweröl zum Befeuern der Schiffsmotoren besteuert würden, wenn Kurzstreckenflüge unter 1000 km (Winfried Wolf gibt keine Zahl an) verboten würden, wenn es im städtischen öffentlichen Verkehr den Nulltarif gibt, wenn die Menschen mindestens die Hälfte ihrer städtischen Weg mit dem Fahrrad zurücklegen können, weil es nicht mehr gefährlich ist…., dann können wir zu einer wirklichen Verkehrswende kommen.

Dies und vieles mehr wird in dem Buch gut nachvollziehbar dargelegt. Einen Mangel müssen wir dennoch anmerken. Das Buch hat kein Stichwortregister und noch nicht mal eine Literaturliste. Dem Buch ist eine zweite Auflage mit diesen Ergänzungen zu wünschen, vor allem aber eine große Verbreitung. Denn es ist ein höchst nützliches Buch in den Händen all jener, die sich für eine Verkehrswende stark machen wollen.

Von Jakob Schäfer | 1. Juni 2019

übernommen von: intersoz.org

Phoca PDF

Kategorie: Literatur und Kunst
Veröffentlicht: Donnerstag, 13. Juni 2019 21:17

Buchtipp:

Winfried Wolf: "Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt".
Erschienen im Promedia-Verlag. ISBN 978-3-85371-450-8. 17,90 Euro 216 Seiten.

Phoca PDF