

Warum wir E-Autos nicht mögen

A hand-dryer is shown against a white background. The nozzle is glowing with a bright cyan light. The body is grey with a circular vent pattern on the front. A power cord is visible at the bottom.

Der Ausbau der E-Mobilität ist nicht Teil der Lösung,
sondern die Fortschreibung des Problems.
Wir brauchen eine echte Verkehrs-,
keine Antriebswende!

**Im Internet:
e-autos.siehe.website**

Emissionsfrei fahren? Glatt gelogen ...

Einen Auspuff hat das E-Auto nicht mehr. Aber Reifen und Bremsen. Feinstaubquellen im Verkehr sind vor allem Abrieb beim Bremsen, Reifenabrieb und Aufwirbelungen. Deren Ausmaß ist in erster Linie abhängig vom Gewicht des Autos.

„Emissionsfrei fahren“ ist damit sogar mehr als eine Lüge. Weil E-Autos schwerer sind und schneller beschleunigen, nimmt der Feinstaub sogar zu!





Im E-Auto fahren Verbrenner mit!

Um den Verkauf neuer (E-)Autos zu fördern, wurden neben den satten staatlichen Prämien weitere versteckte Subventionen beschlossen. Zwei führen dazu, dass jedes gekaufte E-Autos gleichzeitig den Verkauf von Verbrennern fördern.

1. Weil Autokonzerne bestimmte CO₂-Grenzwerte für den Durchschnitt all ihrer Autos einhalten müssen (sog. Flottenverbrauch), erlauben ihnen E-Autos im Sortiment, gleichzeitig schlimme CO₂-Spucker zu verkaufen wie die SUV.
2. Zusätzlich wirkt der ohnehin absurde Handel mit Klimazertifikate. Diese werden nämlich für vermiedene CO₂-Emissionen ausgegeben und können dann an anderer Stelle dafür genutzt werden, legal die Luft zu verpesten. Dabei wird vermiedene Emission wie eine Verringerung der CO₂-Menge in der Luft gerechnet. Ein E-Auto entzieht danach rechnerisch der Luft CO₂. Das ist Nonsense. Trotzdem entstehen dadurch Klimazertifikate, die an anderer Stelle genutzt oder an andere Firmen verkauft werden können. Teslas Gewinne beruhen zu großen Teilen auf dem Verkauf solcher Scheine an Hersteller von Verbrennerautos. Da ein E-Auto der Luft gar kein CO₂ entzieht, mit seinen Klimazertifikaten aber woanders Verbrenner fahren können, führen E-Autos zu mehr CO₂.

Fazit: Bis auf weiteres fährt in jedem neuen E-Auto mindestens ein zusätzlicher Verbrenner– meistens gleich mehrere.

Tote, Verletzte, Versiegelung ... alles bleibt!

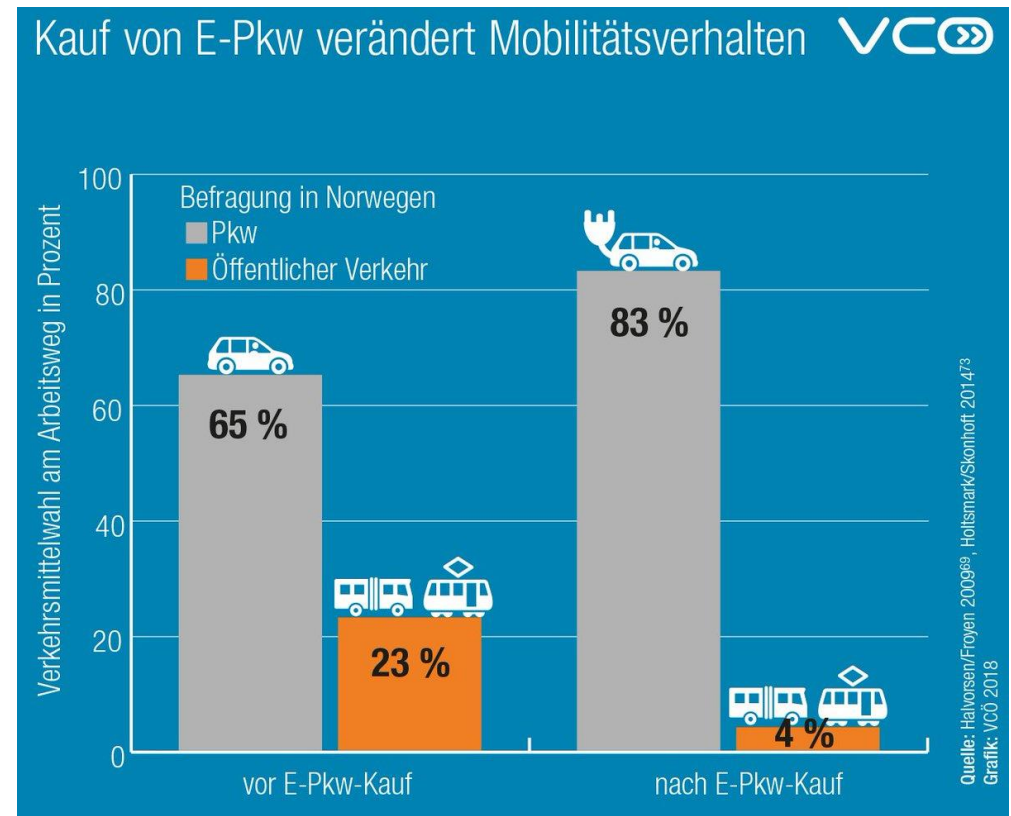
- Autos brauchen viel Fläche – Straßen und Parkplätze.
- Autos bringen Gefahr: Pro Tag gibt es in Deutschland im Straßenverkehr fast 9 Tote, 1053 Verletzte und 7358 Unfälle, die 84 Mio. € kosten. Wegen der schnellen Beschleunigung stecken in E-Autos sogar höhere Unfallgefahren.
- Der Rohstoffverbrauch bei der Produktion ist bei E-Autos noch etwas höher.
- Lärm: Nein, E-Autos sind nicht leise. Ab ca. 30 km/h (bei Nässe noch früher) überwiegt das Geräusch der Reifen auf der Fahrbahn gegenüber anderen Geräuschen eines Autos. E-Autos sind schwer und schnell!
- Seit Jahren verschwinden täglich (!) ca. 60 Hektar unter Beton und Asphalt. Das entspricht der Landfläche eines durchschnittlichen Bauernhofs. Es gab viele Versprechen, die Versiegelung einzudämmen. Alles nix geworden. Für Wohn- und Industriegebiete, Einkaufszentren auf der grünen Wiese und sogar neue Autobahnen wird weiter betoniert, was die Zement- und Asphaltwerke hergeben.



Was sogar schlechter wird:

- E-Autos steigern zurzeit die Gesamtzahl der Autos, denn die kleinen E-Autos werden oft als zusätzliche Zweit- oder Drittwagen, die großen als Dienstwagen oder Statussymbol bestellt. Die hohen Förderungen verschärfen diesen Trend. Das völlig neue Autofabriken für E-Autos gebaut werden (Tesla in Grünheide, VW in Warmenau), belegt das eindrucksvoll und bedeutet massive neue Versiegelungen.
- Hinzu kommt der in vielen Bereichen immer wieder auftretende Reboundeffekt. Er bedeutet, dass eine Verbesserung an einer Stelle zu Verhaltensänderungen an anderen Stellen führt, die positive Effekte teilweise oder ganz aufheben. Für die Nutzer*innen von E-Autos ist bereits nachgewiesen, dass sie dieses häufiger nutzen und damit vor allem ÖPNV-Fahrten, aber auch manch Fahrradtour ersetzen. Das suggerierte gute Gewissen führt offenbar zu einer hemmungsloseren Nutzung des fahrbaren Untersatzes.

Den kleinen Verbesserungen bei den Emissionen, wenn aller Strom aus regenerativen Energien käme (was im Moment und noch auf lange Sicht nicht der Fall ist), stehen viel größere Nachteile entgegen, die jeder Autoverkehr erzeugt. Die Lösung ist deshalb nicht der Wechsel des Motors, sondern der Wechsel des Verkehrssystems – hin zu den umweltfreundlichen Formen Fuß, Fahrrad und ÖPNV!



Übergangstechnologie?

Wenn den E-Auto-Fans keine Argumente mehr einfallen, sagen sie, das E-Auto sei wichtig im Übergang zu einer echten Verkehrswende hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV. Doch warum soll eine Übergangstechnologie nötig sein? Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen sind schon erfunden – ja sogar älter als das Automobil. Jede Investition in Autos verpulvert nur die Ressourcen, die wir für eine echte Verkehrswende brauchen. Für das Geld und den Aufwand einer Ladeinfrastruktur und des Neukaufs von vielen Millionen neuer PKWs können wir in allen Städten Straßenbahnen bauen, Bahnlinien reaktivieren und optimale Buszubringer in jedes Dorf betreiben.



Statt eine komplett neue Autofabrik nördlich von Wolfsburg zu bauen, sollte VW sein bestehendes Werk auf den Bau von Straßenbahnen umrüsten. Das sichert Arbeitsplätze – und mehr Baukapazitäten für Trams sind bei einer echten Verkehrswende dringend nötig!

Daher: Alle Kraft in eine echte Verkehrswende stecken! E-Autos sind

Greenwashing einer tödlichen Technologie und rauben uns die Kraft für eine echte Wende!

Überall Baustellen wegen neuer Autos?



Die E-Auto-Fans sagen es selbst: Bis 2030 würden allein in Deutschland eine Million Ladepunkte benötigt. „Zum Stand Juli gibt es aber gerade einmal 39.000 normale Ladepunkte und 6.500 Schnellladepunkte“, sagte VDA-Präsidentin Hildegard Müller der Funke Mediengruppe im August 2021. Was das heißt? Kabelverlege-Baustellen überall. Neue Kabel, damit die Leistung passt. Unglaubliche Mengen an Rohstoff, Milliarden € an Kosten.

Die Stadt wegen Ladesäulen zur Riesenbaustelle machen?

Nein Danke! Dann doch lieber gleich die Straßenbahn bauen – ist genauso viel Aufwand. Aber dann haben wir gleich eine richtig gute Verkehrswende geschafft!



Um 900 Menschen
zu transportieren,
braucht es im
Berufsverkehr



692
Autos

9
Gelenk-
busse

2
CityBahnen in
Doppeltraktion



Dann doch lieber gleich die Straßenbahn!

Auch für Gleise und Oberleitungen werden Bauarbeiten nötig. Aber ...



1. Nicht überall, sondern nur dort, wo die Tram langführen soll.
2. Ist die längste Verbindung in Gießen über die Grünberger Straße vorgesehen, die ohnehin saniert werden muss.
3. Können vor allem in der Innenstadt die Straßen dabei umgestaltet werden, weil Straßenbahn keine versiegelten Flächen brauchen – vor allem für Marktplatz und angrenzende Straßen eine tolle Aussicht!

Im Internet: proregiotram.de ++ regiotram.siehe.website