

E-AUTOS? KEINE GUTE IDEE ...

Der Auto- und Güterverkehr auf der Straße erzeugt eine große Menge gesellschaftlicher Probleme: Riesiger Flächen- und Ressourcenverbrauch, Unfälle mit Toten und Verletzten, Feinstaub- und CO₂-Emissionen, Lärm und ständige Bedrohung anderer Verkehrsteilnehmer*innen. Der Austausch des Motortyps verändert nur einen dieser vielen negativen Folgen des Autoverkehrs und weist selbst da eine zweifelhafte Bilanz auf. E-Autos sind daher kein Beitrag zur Verkehrswende. Es ist wichtig, die Werbung für die Elektro“mobilität“ (gemeint ist bei dem Begriff meist nur das Auto, dabei fahren Trams, Züge und E-Bike auch mit Elektromotor – und das viel umweltfreundlicher!) zu entzaubern. Denn:

1. Die meisten Probleme des Autoverkehrs bleiben.
2. Nur die CO₂-Bilanz könnte besser werden – und selbst das ist zweifelhaft.
3. Einiges wird sogar schlimmer.
4. Der Umbau für E-Autos blockiert die wirkliche Verkehrswende.

Das soll im Folgenden genauer ausgeführt werden.



1. Die meisten Probleme des Autoverkehrs bleiben

1.1 Unfälle, Tote, Verletzte, ständige Gefahren

Acht bis neun Tote pro Tag, dazu 1.053 Verletzte - das ist die Bilanz des Straßenverkehrs allein in Deutschland (Zahlen aus 2019). Weltweit sind es 3.700 Tote, jeden Tag! Durch Gewöhnungseffekte wird dieses ständige Gemetzel nicht nur gleichgültig hingenommen, sondern statt einer „Entwaffnung“ der Mobilität werden deren Opfer aus dem Straßenraum verdrängt. Besorgte oder überforderte Eltern verbieten ihren Kindern das Verlassen der Wohnung, Verwaltungen und Einrichtungen zäunen Spielplätze und Kindergärten ein. Das Auto darf frei fahren, der Mensch wird eingesperrt. Durch den Austausch des Motors wird sich an dieser unmenschlichen Situation nichts ändern.

1.2 Bleibt: Feinstaubbelastung

Die Erzählung vom emissionsfreien Fahren per E-Motor ist ein Märchen. Die Feinstaubbelastung in der Luft stammt zu großen Teilen vom Reifen- und Bremsenabrieb, der bei E-Autos wegen ihres hohen Gewichts eher größer sein dürfte. Zudem fahren sie mit Strom, der irgendwo und irgendwie produziert und verteilt werden muss (siehe Punkt 2.1).

1.3 Kein Vorteil, wo es wichtig wäre: Lärmschutz an vielbefahrenen Straßen

Nicht einmal beim Lärm werden wesentliche Vorteile eintreten, denn ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h übertönt der Reifenlärm den des Motors, so dass E-Autos nur bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten Vorteile bieten könnten. Allerdings würde das wiederum die Gefahr von Unfällen erhöhen, weshalb die EU-Verordnung 540 vorschreibt, dass E-Autos ein künstliches Geräusch abstrahlen müssen – und so gibt es auch beim Lärm keine Entlastung.

2. Positive Effekte? Eher zweifelhaft ...

2.1 Geringer CO₂-Ausstoß? Nur mit Ökostrom – und der fehlt ...

Der einzige behauptete Vorteil von E-Autos gegenüber Verbrennern ist die mögliche Verringerung des CO₂-Ausstoßes. Doch selbst das ist zurzeit nicht zu erwarten. Denn die Ökostrommengen im Stromnetz reichen bei weitem nicht aus, um den Strombedarf zu decken. Neue Stromverbraucher würden also rechnerisch auf Atom-, Kohle- und Gasstrom zurückgreifen und die Umstellung auf 100% regenerative Energie verzögern. Dass alle behaupten, sie würden die Ökostromanteile verbrauchen (und die anderen dann den dreckigen Strom), ist unlauter.

Hinzu kommt, dass die meisten E-Autos eher am Tag gefahren und in der Nacht geladen werden – zuhause oder in der Firma. Dort braucht es dann entweder zusätzlicher Akkus, was noch mehr Rohstoffverbrauch bedeutet, oder die Autos werden doch mit dreckigem Strom geladen, auch wenn eine Photovoltaik auf dem Dach vorhanden ist.

Weiter verschlechtert wird die Bilanz dadurch, dass ein E-Motor nicht genug Abwärme für die Heizung abgibt. Zusätzliche Wärmeproduktion verbraucht dann viel Strom, der in den Modellrechnungen oft verschwiegen wird und die Reichweite deutlich reduziert.

2.2 In jedem E-Auto fahren mehrere Verbrenner mit

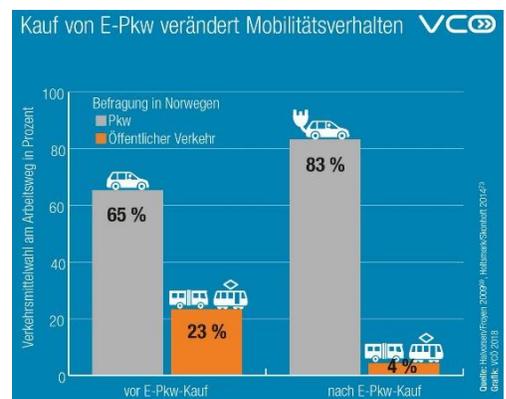
Sehr ähnlich wirkt die erlaubte Gegenrechnung beim sogenannten Flottenverbrauch eines jeden Autokonzerns, bei dem eine durchschnittliche Emissionsmenge aller verkauften Autos vorgeschrieben wird. E-Autos werden (wider jeglicher Physik) mit Null bewerten, d.h. für jedes verkaufte E-Auto dürfen die Autobauer auch wieder mehr Verbrenner verkaufen (auch wenn die E-Autos, wie es zurzeit passiert, schnell ins Ausland verschoben werden). Reine E-Auto-Konzerne wie Tesla finanzieren sich zum Teil aus dem Verkauf dieser Rechte an andere Autokonzerne, die dann mit diesen Rechten wiederum Verbrenner verkaufen. Rechnerisch fährt damit in jedem E-Auto, auch des Herstellers Tesla, mindestens ein Verbrennungsmotor mit.

2.3 Reboundeffekt I: Wer Autofabriken baut, wird mehr Autos ernten

Bislang ist es statistisch eindeutig: Jeder Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erhöht das Verkehrsaufkommen. Das gilt auch für E-Autos. Die Gesamtzahl der Autos und der gefahrenen Kilometer steigt durch die großangelegten Förder- und Ausbauprogramme. Besondere Begünstigungen für E-Autos wie die Mitbenutzung von Busspuren, kostenloses Parken, Einfahrt in sonst für Autos gesperrte Zonen und kostenloser Strom verstärken den Trend zu noch mehr Fahrten.

2.4 Reboundeffekt II: Greenwashing führt zu mehr Fahrten

Hinzu kommt ein Reboundeffekt auch in der privaten Nutzung. 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.



3. Einiges wird sogar schlimmer

3.1 Wird sogar schlimmer: E-Autos sind oft zusätzliche Autos

2021 sind die Zulassungszahlen in Deutschland auf Rekordhöhe gewachsen. Einen erheblichen Anteil daran haben die E-Autos. Denn die großen Limousinen werden als zusätzliche Statussymbole, die kleinen E-PKWs als Zweit- und Drittwagen gekauft. Die Käufer*innen stammen in beiden Fällen überwiegend aus den reicheren Schichten. E-Autos erhöhen folglich die Gesamtzahl der Autos. Da sie (siehe Punkt 2.4) auch noch öfter gefahren werden, erhöhen sie den Energieverbrauch und die Unfallgefahren und führen zum Bau weiterer Parkplätze und Straßen.

Heiko Barske, Leiter der VW/Audi-Konzernforschung (1991)

Das Elektroauto ist ein Fahrzeug für Reiche; die Armen müssen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

3.2 Steigt auch: Rohstoffverbrauch in der Produktion

E-Autos verbrauchen mehr Rohstoffe bei der Herstellung als Verbrenner und benötigen vor allem für die Akkus viele spezielle Stoffe, für die in Erwartung der E-Auto-Kaufplut weltweit bereits ein heftiger Kampf um Abbaurechte läuft. Z.B. führt die Lithiumgewinnung in den Salzebenen der südamerikanischen Anden schon jetzt zu Trinkwasserverknappung. Zudem wird das begrenzte Vorkommen der Akku-Rohstoffe zu einem weltweiten Gefälle der Automobilität führen, da nur die reichen Industrienationen Lithium-Vorräte ausbeuten und aufkaufen können.

3.3 Wird wahrscheinlich ebenfalls schlimmer: Flächenbedarf

Eines der größten Probleme des LKW- und PKW-Verkehrs schafft der enorme Flächenbedarf zum Fahren und Abstellen der fahrbaren Untersätze. 0,6 qm Spielplatzfläche gibt es pro Kind in großen Städten wie Berlin. 12 qm groß ist hingegen jeder Parkplatz. E-Autos brauchen genauso Platz (Straßen, Parkplätze usw.) wie die bisherigen Autos, zum Teil sogar etwas mehr, weil sie größer und schwerer sind mit ihrer Akkulast. Der PKW-Verkehr benötigt rund viermal mehr Fläche als ein Verkehrssystem, das auf Fußwegen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln beruht. Diese ungerechte Flächenverteilung zwischen Autos einerseits sowie Mensch und Natur andererseits bliebe bei einer Umstellung auf Elektromotoren in vollem Umfang erhalten.

3.4 Wird auch eher schlimmer: Unfälle

Die Toten und Verletzten haben ebenfalls nichts von einem Antriebswechsel. Es bliebe beim hohen Blutzoll von weltweit einer Million Straßenverkehrstoten pro Jahr – eventuell sogar noch gesteigert durch die steigende Menge an Autos und durch die schnellere Beschleunigung, die E-Autos an Ampeln, beim Abbiegen und beim Starten zu gefährlicheren Waffen macht.

Kommt es bei einem Unfall zum Brand, sind E-Autos wegen der Stromflüsse nur unter großen Schwierigkeiten zu löschen.

4. Der Umbau für E-Autos blockiert die wirkliche Verkehrswende

4.1 Riesenbaustellen mit Blockade des ÖPNV-Ausbaus

Der Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur wird riesige Geldsummen verschlingen und flächendeckend Baustellen in Stadt und Land schaffen. Mit dieser Power wäre der Umbau auf Straßenbahnen im Stadtbereich, die Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnlinien mit Zubringerlinien per Bus und vielen Fahrradstraßen überall locker zu bewältigen. Beides gleichzeitig allerdings wird kaum zu leisten sein. Die Umstellung auf E-Autos wird die Verkehrswende daher nicht unterstützen, sondern auffressen.

4.2 Geld- und Aufmerksamkeitsfresser E-Autos

Elektro- statt Öl- und Gasantrieb ist im Prinzip eine gute Idee, jedoch bei den gefährlichen, rohstoff- und flächenintensiven PKWs völlig falsch angewendet. Stattdessen sollte die Reaktivierung und vollständige Elektrifizierung von Bahnlinien vorangetrieben werden (zurzeit sind nur knapp über 61 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert). Alle Städte ab ca. 30.000 Einwohner*innen sollten moderne Straßenbahnsysteme erhalten, am besten direkt angebunden an die regionalen Schienenstrecken (RegioTram-Prinzip). Die aktuell forcierte Umstellung auf E-Autos drängt diese sinnvollere Art der Verkehrswende in den Hintergrund – finanziell, von der Aufmerksamkeit und von allen Ressourcen her.

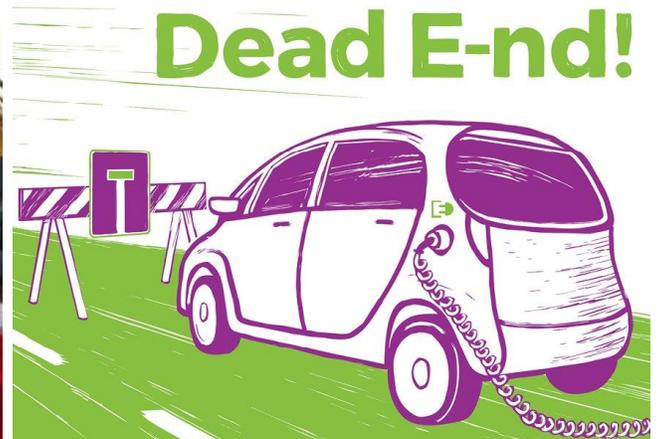
Aus einem Interview mit dem Pro Bahn-Landesvorsitzenden Malte Diehl, in: taz am 20.9.2022

Warum ist man in Niedersachsen so zögerlich, Bahnstrecken zu reaktivieren, Herr Diehl? Die Vorteile liegen ja eigentlich auf der Hand.

Malte Diehl: Die amtierende Landesregierung hat da keinen großen Ehrgeiz an den Tag gelegt und sich mehr darum gekümmert, das Thema Elektromobilität bei Pkws voranzutreiben.

Fazit

Das Werben für die Elektrifizierung von LKWs und PKWs dient der Aufrechterhaltung des Status Quo, also der Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs im Mix der Verkehrssysteme – und soll den Kauf neuer Autos ankurbeln. Zentraler Propagandatrick ist dabei die Reduzierung der Debatte auf die Frage des CO₂-Ausstoßes am Fahrzeug selbst. Dadurch werden viele Probleme verschleiert, die bestehen blieben oder sogar zunehmen würden. Die Art der Debatte zeigt aber auch, dass die Verkehrswende oft nur als rein technische Frage gesehen wird. Es geht um Antriebe und Grenzwerte, PS und Dezibel. Die Fans der E-Autos nehmen es als normal hin, dass riesige Flächen allein dem Verkehr, vor allem dem Autoverkehr gewidmet sind, während die meisten Menschen sowie erst recht Tiere und Pflanzen auf kleine Refugien begrenzt werden. Mobilität ist jedoch vor allem eine soziale Frage, bei der es um Gleichberechtigung und Bewegungsfreiheit geht, also um sehr grundlegende Fragen der Gestaltung unseres Lebens. Es ist an der Zeit, sich von einer Mobilitätsform zu verabschieden, die tötet und verletzt, Zeit und Geld klaut, Kinder in Käfige zwingt, riesige Flächen verschlingt, lärmt und stinkt – und stattdessen eine zu suchen, die Platz und Ressourcen spart, barrierefrei und gut kombinierbar ist mit den beiden wichtigsten Formen der Mobilität: Zu Fuß und per Fahrrad. Das sind vor allem Schienenverkehr und Seilbahnen, ergänzt um Busse als Zubringer von Haustür zu Bahnhofstestelle.



Mehr Informationen?

- Infoseite im Internet: e-autos.siehe.website ++ Streitgespräch auf youtu.be/mWV4lUpXu00
- Verkehrswende-Bücher zum Thema: verkehrsbusch.siehe.website
- Am Beispiel VW – Transformation eines großen Autokonzerns: verkehrswendestadt.de
- Verkehrswende allgemein: verkehrswende.siehe.website