

Angemerkt

Fragwürdig

Im Ersten¹ läuft »Das Diesel-Desaster«: Wegwerfautos auf Halden getürmt, zweifelhafte Schadstoff-Messmethoden in den Innenstädten, verstörende Dementis von Medizinern zur vermeintlichen Gesundheitsgefährdung durch Feinstaub und NOx. Das volle Wohlfühl-Programm für bundesdeutsche Autofahrer, die sich von der Autoindustrie betrogen und von der Politik im Stich gelassen fühlen.

Das Zweite² legt noch einen drauf, dokumentiert in »planet e« den Lithium-Abbau in Chile und Bolivien und die Gewinnung von Kobalt im Kongo unter lebensgefährlichen Bedingungen. Beides sind unverzichtbare Rohstoffe für den künftigen Batteriehungers einer e-mobilen Gesellschaft.

Es ist wie so oft in unserem Land: Das Pendel beim Thema »Diesel, Feinstaub und E-Mobilität« schlägt radikal zu einer Seite aus. Während in den USA die strenge US-EPA den Stickoxid-Ausstoß auf kommode 103 Mikrogramm pro Kubikmeter begrenzt, weil wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse zu einer gesundheitlichen Schädigung fehlen, wird in Deutschland auf der Grundlage einer willkürlich veranschlagten Obergrenze von 40 ppb die Vorzeigetechnologie und Basis unseres Leaderships im Automobilbau binnen weniger Monate von Politikern und selbst ernannten Umweltposteln wie Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe kaputtgeredet. Kein Gedanke an eine Weiterentwicklung des Dieselmotors, geschweige denn an alternative Antriebstechnologien. Stattdessen verhaselt man sich die CO2-Bilanz und nötigt Autobesitzer zum verlustreichen Verkauf ihrer Fahrzeuge. Anschließend laufen Politik und Wirtschaft Hand in Hand dem neuen Messias »E-Auto« hinterher und ignorieren dabei völlig, dass damit gigantische Mengen seltener Rohstoffe unter äußerst fragwürdigen Bedingungen in Schwellenländern gewonnen werden müssen. Die angeblich so saubere Weste der



Foto: M. Staleker

Udo Staleker schreibt seit über 30 Jahren für den TOURENFAHRER.

E-Mobilität hat schon vor Produktionsbeginn deutlich sichtbare Schmutzflecken.

Besonders verwerflich ist die bittere Erkenntnis, dass sich Politik und Wirtschaft mit der einseitigen Entscheidung für E-Mobilität von der Entwicklung und Produktion schnell und effektiv zu realisierender synthetischer Treibstoff-Alternativen verabschiedet haben. E-Fuels können nach Einschätzung von Fachleuten³ den CO2-Ausstoß konventioneller Auto- und Motorradmotoren um 70 bis 80 Prozent verringern und binden bei ihrer Produktion annähernd so viel CO2, wie sie später bei der Verbrennung freisetzen. Neben der Klimaneutralität sprechen weitere Gründe für diese Alternative zu fossilen Brennstoffen: Moderne Auto- und Motorradmotoren vertragen synthetischen Sprit ohne Umrüstung. Es wäre also keine neue Tankstellen-Infrastruktur vonnöten und sogar der Einsatz in Schiffsmotoren und Flugzeug-Triebwerken ist machbar. Rechnet man bei der E-Mobilität noch mit einer Übergangszeit von realistischen 30 bis 40 Jahren, so wären E-Fuels sofort einsetzbar und schlugen sich unmittelbar in einer positiveren Klimabilanz nieder. Zudem wären sie auch in ärmeren Ländern, die sich für lange Zeit keine teuren Elektroautos leisten könnten, verfüg- und bezahlbar.

Entgegen aller Bedenken werden nun Milliarden in die Entwicklung von reinen E-Mobilen gesteckt. Sind die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft etwa blind oder hat das Ganze unterm Strich vielleicht doch Methode? Für die Produktion eines E-Motors benötigt man nur ein Achtel der Belegschaft eines Autowerks wie bisher bei »Verbrennern«. Wohin also mit den überflüssig gewordenen Arbeitskräften? Ganz einfach: Zur Umstellung von Verbrennungs- auf Strommotoren gehört der Neuaufbau einer gewaltigen E-Infrastruktur. Tankstellen mit Ladesäulen in großer Zahl, um die Menge der »Stromer« auch nur in

annähernd der gleichen Zeit abfertigen zu können wie bisher Benzinkunden. Immerhin dauert eine Schnellladung bei Spitzenmodellen moderner Auto-Akkus immer noch satte 20 Minuten. Man kann sich also ausmalen, was da an einer BAB-Tankstelle »los« ist (oder besser fest sitzt), wenn wochentags Pendler- und Güterverkehr aufeinandertreffen. Herzlichen Glückwunsch allen Energieversorgern, die sich bei diesem gewaltigen Ausrüstungs- und Versorgungsbedarf ein Plätzchen auf der Startlinie verschafft haben.

Die Automobil-Industrie selbst gehört ebenfalls zu den großen Gewinnern, denn sind die bösen Verbrenner erst einmal in die Ostländer Europas entsorgt, dann heißt es, E-Autos in großer Zahl produzieren – ganz umwelt-unverträglich, versteht sich. Rentabilität in Sachen Energie- und Rohstoffverbrauch? Deutlich jenseits von 70.000 Kilometern Laufleistung. Bei alledem ist noch nicht einmal die Entsorgung dieser Autos berücksichtigt, denn schließlich sind die Akkus nach zig Ladezyklen erneuerungs- oder austauschbedürftig. Und schließlich sollte man sie auch nicht einfach so wegwerfen oder an den Küsten Afrikas als Elektroschrott verteilen, denn sie enthalten begrenzt verfügbare Rohstoffe und Erden, die für die Neuproduktion von Batterien dringend benötigt werden. Bedenklich ist auch das Problem der vielen Nutzfahrzeuge in Deutschland (3 Mio. Lkw 2017 lt. KBA⁴). So ein Vierzigtonner mit E-Motor dürfte annähernd das Startgewicht eines Jumbo-Jets haben und von der Reichweite eines solchen Kolosses wollen wir gar nicht reden.

Ganz besonders interessant wird abschließend die Gegenrechnung im Winter, wenn – wie wir ja oft leidvoll erfahren – die Ladekapazität einer Batterie je nach Zusammensetzung um 30 bis 40 Prozent sinkt. Also noch häufiger tanken? Noch mehr Tankstellenplätze? Noch mehr Kraftwerke? Pardon, ich vergaß: Der Strom kommt ja bei uns überall aus der Steckdose ...

Udo Staleker

¹ »Das Diesel-Desaster«, ARD, 07.01.2019, 30 min. ² »Der wahre Preis der Elektroautos«, ZDF, 09.09.2018, 28 min.

³ »Study: E-Fuels – The potential of electricity based fuels for low emission transport in the EU«, Verlag Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), November 2017, ISBN: 978-3-98158-547-6. ⁴ »Kfz-Bestand in Deutschland«, WELT, Auto-News, 01.03.2017.