Auszug aus Streifzüge bei Context XXI

(http://contextxxi.org/alptraum-elektroauto.html)

erstellt am: 28. März 2024
Datum dieses Beitrags: August 2019

Alptraum Elektroauto

GÜNTER SCHNEIDER

Unter dem Titel „Alptraum Auto“ fand im Jahr 1986 in München eine Ausstellung zum 100. Geburtstag des Automobils statt, die sich mit den Auswirkungen der Motorisierung kritisch auseinandersetzte. Jetzt, mehr als 30 Jahre später – nach der Dieselkrise –, setzt die Autoindustrie auf einen neuen Anfang und forciert die E-Mobilität. Seit den 1970er Jahren hat die weltweite Automobilbranche fünf Krisen überstanden und ist aus jeder gestärkt hervorgegangen. Wurden im Jahr 1960 weltweit 16,5 Millionen Autos gebaut, hat sich der Ausstoß nach der Ölkrise in den 70er Jahren auf 40 Millionen erhöht. Trotz diverser Rückschläge für die Autobauer wurde die Produktion inzwischen auf 100 Millionen Stück pro Jahr gesteigert.

Nunmehr soll eine weitere Steigerung mittels massenhafter Produktion von E-Autos erfolgen. Dies ist die These von Winfried Wolf, die er in seinem neuen Buch „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse“ aufstellt. Der promovierte Politikwissenschaftler beschäftigt sich seit den 80er Jahren eingehend mit Verkehrspolitik. Von 1994 bis 2002 war er Abgeordneter im deutschen Bundestag für die PDS, später für die Linke. 1986 publizierte er sein Standardwerk „Eisenbahn und Autowahn“. Seither hat er das Thema einschlägig bearbeitet und immer wieder Veröffentlichungen getätigt.

Mit vielen Daten gespickt beschreibt Wolf die Probleme, die bei der vermehrten Herstellung von Elektroautos auftreten. Zum einen sind es Fragen der für die E-Mobile benötigten Rohstoffe. Ist es für die E-Motoren vor allem das bereits selten gewordene und dadurch teure Kupfer, so wird für die Anfertigung von Batterien vor allem Lithium und Kobalt benötigt. Beides sind äußerst seltene Rohstoffe, die im Fall von Lithium im südlichen Teil Lateinamerikas in hochandinen, sensiblen Regionen Chiles und Argentiniens vorkommen und nur unter umweltzerstörerischen Bedingungen abgebaut werden können.

Zum anderen ist es die mit dem Autogebrauch verbundene Umweltbelastung. Winfried Wolf versucht nachzuweisen, dass die Ausweitung des E-Anteils, die vor allem in China forciert wird, gleichzeitig auch einen massenhaften Anstieg des Verbrennungssektors zur Folge hat. Und natürlich wird Strom zur Aufladung der Batterien benötigt. Dieser kommt in China, dem Land mit den meisten Elektroautos, vor allem aus Kohle- und Atomkraftwerken. Bis 2050 sollen in China deshalb an die 100 Atomreaktoren am Netz sein. Eine gefährliche Entwicklung, denn der nächste Gau ist wohl nur eine Frage der Zeit.

Der Bau einer Batterie für einen Tesla ist ähnlich umweltbelastend wie der achtjährige Betrieb eines Verbrennungsmotors. Tesla ist der Inbegriff für Elektroautos. Firmenchef Elon Musk versteht es offenbar, sich bzw. seine Autos zu verkaufen. Obwohl die Marke einschließlich des neuen, als massentauglich gepriesenen Modell 3, das in Österreich noch nicht zu haben ist, ausschließlich leistungsstarke Luxusautos in einem Preissegment von mehr als 50.000,- Euro herstellt oder verkauft. Winfried Wolf schildert die „andere Marktwirtschaft“ von Tesla & Musk ausführlich, die mit öffentlichen Förderungen und Vorauszahlungen der Kunden Profite generiert. Musk, der auch in Kooperation mit der Nasa gutes Geld verdient, indem er mit seiner Firma Space X Nachschub zur Raumstation ISS transportiert, baut momentan in der Wüste von Nevada an einem riesigen Batteriewerk.

Die massenweise E-Mobilproduktion soll sich hauptsächlich in China abspielen, das mit seiner Vorgabe eines 10%-igen Anteils an strombetriebenen Autos aus der Smogbelastung herauskommen will. Diese ist aber nicht nur auf die in den letzten Jahrzehnten über China, das noch vor kurzem das Radfahrland Nummer eins in der Welt war, hereingebrochene Motorisierung zurückzuführen, sondern vor allem auf seine auf Kohle ausgerichtete Energie- und Industrieproduktion.

Können in China, das noch immer ganze Städte aus dem Boden stampft, Infrastrukturmaßnahmen für E-Autos gleich mitgeplant werden (etwa Stromtankstellen in Parkgaragen), ist in Europas Städten der Umstieg auf E-Mobilität schwer vorstellbar und wird zumindest mittelfristig eine Minderheitenveranstaltung bleiben. Hausbesitzer mit eigener Ladestation – im besten Fall Fotovoltaik – tun sich da leichter. Somit werden laut Wolf E-Autos gehobeneren Schichten als Zweitautos vorbehalten bleiben.

Die Probleme des Individualverkehrs bleiben auch bei Elektroantrieb bestehen. Das ist einerseits der enorme Platzverbrauch, der mit Zweitautos noch größer wird, andererseits das Unfallrisiko. Nur in wenigen begünstigten Ländern (Österreich Norwegen, Schweiz) gibt es einen Energiemix, der

nicht den Bau weiterer fossiler oder atomarer Kraftwerke notwendig macht. Einzig die geringe Lärmentwicklung von E-Mobilen, die von den Autoherstellern immer beworben wird, erscheint als Vorteil. Im Buch wird jedoch aufgezeigt, dass die Fahrtgeräusche von Elektroautos ab einer Geschwindigkeit von etwa 35 km/h denen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vergleichbar sind. Das bewirken Abroll- und Windgeräusche. Ab Mitte 2019 müssen Elektroautos zusätzlich künstlichen Lärm machen. Hier wurde Forderungen von Blindenverbänden Rechnung getragen, damit Sehschwache durch entsprechende Warngeräusche vor Unfällen geschützt werden.

Einen Ausweg aus der Mobilitätskrise sieht Wolf in einer Verkehrswende: Die drei „grünen“ Verkehrsarten Zufußgehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr müssen begünstigt, die „roten“, zu denen der Autoverkehr zählt, eingeschränkt werden. Bei der Ausstellung „Alptraum Auto“ wurden diese Maßnahmen damals unter dem Begriff „Allgemeine Verkehrsberuhigung“ zusammengefasst. Eine Maßnahme, die auch schon 40 Jahre oder länger von Umweltgruppen und Grünen Parteien gefordert wird, gar nichts kostet und eine sofortige Reduktion der giftigen Autoabgase bringt, ist die Reduzierung der Geschwindigkeit (100 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Bundesstraßen).

Winfried Wolf: Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt, Promedia 2019, 216 Seiten, ca. Euro 17,90

Günter Schneider: Geboren 1956. Wiener. Anti-AKW-Bewegung, *Alternative Liste*. Seit 20 Jahren Mietervertreter bei der *Mieter-Interessens-Gemeinschaft* Österreichs.

Lizenz dieses Beitrags
Gemeinfrei
Gemeinfrei