Grüne Elektro-Volkswagen – Wirklichkeit oder Schwindel?

geschrieben von AR Göhring | 6. Mai 2019

Ein Leser wies uns darauf hin, daß auch Verbrennungsmotoren spontan Feuer fangen können. Ich selber habe nur einmal so etwas bei einem PKW beobachtet, aber ich weiß von Wikipedia, daß im Weltkrieg rasch entwickelte Panzer wie der *Tiger* unter „Kinderkrankheiten“ wie spontanen Motorbränden litten. Offenbar ein typisches Problem von neuentwickelten Verbrennungsmaschinen.

Da muß man fair bleiben und sagen, OK, 1:1 Verbrenner gegen Elektromotor. Ein anderes Problem aber ist die Tankfähigkeit. Ein Auto mit Verbrennungsmotor ist in maximal fünf Minuten von 0 auf voll betankt. Ein E-Auto mit Lithium-Akkumulator braucht dafür Stunden. Nun stellen wir uns vor, im Jahre 2040 bildet sich im tiefsten Winter ein richtig schöner Autobahnstau mit hunderten Fahrzeugen. 20% der Wagen haben ausschließlich Elektromotoren, und dann drehen die Leute die Heizung auf….. Bei Auflösung des Staus darf der ADAC Dutzende E-Autos abschleppen oder muß mit Generatorwagen auf der Standspur herumfahren, um von dort die Akkus zu laden. Schöne Neue Welt.

Ein Leser schrieb unter meinen Artikel, daß der E-Golf seiner Tochter eine Reichweite von rund 220 km habe. Aber nur, wenn man nicht heizt, dann sind es gleich mal 30 km weniger.

Dazu passend schreibt die *Welt* einen etwas realistischeren Artikel zum VW Golf mit Elektromotor. Volkswagen behauptet die höhere Klimafreundlichkeit ihres E-Modells und widerspricht damit der bekannt gewordenen Studie des ifo-Institutes von Hans-Werner Sinn. Da in die Klimabilanz eines E-Autos aber nicht nur die Betriebs-, sondern auch die Produktionsemissionen eingehen, sei der E-Golf erst nach 100.000 gefahrenen Kilometern wirklich „grün“. Außerdem fällt schon bei der Herstellung des E-Modells deutlich mehr CO_2 an (zwölf Tonnen) als beim Bau eines vergleichbaren Diesels (fünf Tonnen).

Toll. Um wie viel % verliert ein Auto am Markt an Wert nach 100.000 km? Der geneigte Leser mit Kauferfahrung weiß es besser als ein Radikal-Radfahrer wie ich (wir Klimaleugner sind irgendwie immer viel umweltfreundlicher als die „Klimaschützer“). Hat der Li-Akku dann überhaupt noch genügend Kapazität, oder reckt er nach kurzer Zeit die Hufe wie mein alter Laptop-Akkumulator?

Mich erinnert die tolle Bilanz des E-Golfs an die „Klimafreundlichkeit“ der neuen Groß-Windräder. Bei der Produktion der Dinger, vor allem für das Betonfundament, wird derart viel Energie verballert, daß das Windrad allerwenigstens zehn Jahre rotieren muß, um in der Bilanz in den

positiven Bereich zu kommen (Betonfabriken arbeiten übrigens meist nicht mit erneuerbaren Energien). Und die CO_2-Bilanz soll erst nach rund 20 Jahren Betriebszeit „klimafreundlich“ werden. Nach 20 Jahren aber ist das Windrad durch Wind, Wetter und den zweiten Hauptsatz der Thermodynamik derart verschlissen, daß es abgebaut oder teilersetzt werden muß.

Der hohe Ausstoß von CO_2 schon bei der Herstellung eines E-Golfs ist übrigens dem Bau des Lithium-Akkumulators geschuldet. Nichts Neues unter der Sonne: Die Motoren der Elektroautos sind durchaus zu gebrauchen – so war der erste „Porsche“, ein Egger-Lohner Phaeton C 2 von 1899 (!), ein E-Auto. Das Problem war und ist, daß wir Menschen Energie einfach nicht gut speichern können. Hohe Energiedichte bei niedrigem Gewicht und gefahrloser Handhabung, das schafft immer noch nur die belebte Natur mit ihren photosynthetischen Biopolymeren (Zellulose…). Ob die salzbasierten Batterien mit Blei, Lithium oder was auch immer daran jemals werden heranreichen können, halte ich für zweifelhaft. Wasserstoff-Reaktoren schaffen das, dafür macht das Knallgas seinem Namen alle Ehre und explodiert gerne. Eine Ausweitung von H_2-Brennzellen im Auto würde viele Unfallopfer verursachen – vom Terrorismus einmal ganz zu schweigen. Die Technik ist gut für Uboote mit Ingenieuren an Bord, aber nichts für den Privatschrauber.

Zurück zum E-Golf: Ist die „Grünheit“ des Fahrzeugs ab 100.000 km Laufleistung glaubhaft? Ich glaube es nicht. Die Autoindustrie hat schon einmal geschummelt mit den Dieselabgasen; da würde ich gewisse „Anpassungen“ auch hier vermuten. Wir dürfen nicht vergessen, daß das ganze Klimarettungsprojekt in Wirklichkeit ein Programm zur Desindustrialisierung ist; zur Einschränkung der individuellen Bewegungsfreiheit und zur Verwirklichung eines Ökosozialismus. Es ist schnuppe, ob E-Autos wirklich weniger Kohlenstoffdixid ausstoßen oder nicht; unser Klima hängt sowieso von der Sonne ab, und die zeigt bald Richtung Abkühlung. Wird dann später wahrscheinlich als „Erfolg“ der Klimaretter gefeiert werden. Es geht nach meiner Einschätzung eher um einen politischen Machtkampf verschiedener Interessensgruppen. Die ökobourgeoise Elite will uns verbieten, was sie selber natürlich genießen will. Und auf diesem Weg sind teure „grüne“ Elektroautos eine weitere Wegmarke.