»Das E-Auto nützt nur der Automobilindustrie, aber nicht den Kunden!«

geschrieben von Admin | 21. Juli 2019

Jörg Wellnitz ist Professor an der Technischen Hochschule Ingolstadt und Inhaber einer Professur in Melbourne. Er fährt selbst ein Elektro-Auto. Wellnitz hat sich akribisch mit allen Aspekten der E-Mobilität auseinandergesetzt. Sein Fazit: Sie werde nie so kommen, wie von Industrie und Politik prognostiziert. Für ihn ist das Ganze ein Alibikrieg, nichts anderes. Der Kunde ist dabei Nebensache.

Manchmal ist es durchaus der Mühe wert, stundenlang das Netz zu durchstöbern. Dann stößt man auf einen schon einige Monate alten Beitrag von Prof. Jörg Wellnitz, über den das Portal ›Ingoldstadt-Today.de‹ berichtete, ein weithin unbekannter Digitalableger des ›Donaukuriers‹. Es ist ein hochinteressanter Artikel, der im Diskurs um das E-Auto bisher untergegangen ist.

»In der Volksmeinung ist die E-Mobilität eine tolle Sache«, sagt der eloquente Professor, »aber sie macht überhaupt keinen Sinn, wenn man sich alle Aspekte des Themas einmal vor Augen führt.«

In der Tat gibt es nicht einen Aspekt, für den Wellnitz nicht ernüchternde Zahlenwerke parat hätte, erstaunliche Untersuchungen zitieren kann oder schlicht mit gesundem Menschenverstand eins und eins zusammenzählt.

Autoverkehr nur für 16 Prozent der CO_2-Emissionen verantwortlich

Im Zentrum der Betrachtung steht selbstredend der von den E-Auto-Enthusiasten behauptete umweltpolitische Nutzen. Professor Wellnitz macht eine ernüchternde Rechnung auf:

Für gerade einmal 16 Prozent des angeblich klimaschädlichen Kohlendioxidausstoßes ist der Autoverkehr verantwortlich. »Belastender ist da ja schon die Massentierhaltung und die landwirtschaftliche Monostruktur« – von den großen Containerschiffen, den Kreuzfahrtlinern auf den Weltmeeren und dem Flugverkehr ganz zu schweigen.

Für eine Batterie kann man acht Jahre mit

Verbrennungsmotor fahren

Aber selbst ohne Berücksichtigung dieser CO_2-Schleudern wäre das E-Auto für die Verbesserung der Umweltbilanz nach Meinung von Wellnitz vollkommen wertlos. »Bis die Batterie für Tesla beispielsweise gebaut ist, könnte man acht Jahre lang mit einem Verbrennungsmotor fahren, um die gleiche Umweltbelastung zu erzielen«, so Wellnitz. Er führt das Narrativ von der Zero-Emission des E-Autos ad absurdum und macht in einem Atemzug dem Märchen vom billigen Fahren mit Strom den Garaus.

E-Auto hat nach acht Jahren nur noch Schrottwert

Denn laut Wellnitz ist es eine Frage der Zeit, bis der Strom zum Aufladen der Batterien – der zudem in der Hauptsache alles andere als sauber produziert wird – ebenso besteuert wird wie Benzin oder Diesel. Und dann lägen die Kosten für einen E-Flitzer bei rund 800 Euro pro Monat. Und der hat ob der möglichen Ladezyklen eines Akkus in acht Jahren nur noch Schrottwert.

Und das alles weiß die Autoindustrie nicht?

»Alle wissen es«, sagt Jörg Wellnitz, »aber es geht weder um die Umwelt noch um die Kunden.« Der Grund, warum Hersteller wie Audi, BMW, VW und andere derzeit Milliarden in die neue Technologie investieren, liege ganz woanders.

Wellnitz: »Zum einen lassen sich Milliarden an EU-Fördergeldern kassieren. Daneben bewahren E-Autos die großen Hersteller vor Strafzahlungen wegen Nichterreichens der europäischen Klimavorgaben, da sie mit angeblichen Zero-Emissionsmodellen den Flottenmix nach unten drücken. Es geht selbstredend auch um das Markenimage, um ein grünes Mäntelchen und um Technologiekontrolle.« Man baue die E-Autos im Wissen, dass sie alles andere als die automobile Zukunft seien. »Es zu machen ist billiger, als es nicht zu machen«, habe ihm ein Automanager gesagt, »es ist sinnlos, aber es kostet weniger.«

Den Herstellern geht es nur um mehr Absatz

Und – so ganz nebenbei – es geht natürlich darum, noch mehr Autos zu verkaufen. 1,6 Milliarden Fahrzeuge gibt es heute bereits weltweit. 80 Millionen werden pro Jahr produziert. Das seien ebenso viele, wie Kinder auf dieser Welt neu geboren werden. E-Autos sind für die Hersteller kein Ersatz für Verbrenner, sondern ein Zusatzgeschäft, um als Zweit- oder Drittfahrzeug noch mehr Autos an den Mann zu bringen.

Die Kinder Afrikas lassen grüßen

Doch dieses Zusatzgeschäft, so Wellnitz, stoße an seine Grenzen, wenn es

um die benötigten Rohstoffe für den Bau von Akkus gehe, deren Abbau in Chile (Lithium) und Zentralafrika (Kobalt) nicht nur extrem umweltunverträglich ist und in weiten Teilen mit unvertretbarer Kinderarbeit einhergeht. Wellnitz: »Würde Audi den A4 in großer Serie rein elektrisch bauen, müssten sie den halben Weltmarkt an Kobalt leerkaufen.«

Bei VW habe man so eine Rechnung schon einmal vorsorglich aufgemacht und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Konzern für seine Produktion von E-Autos rund 130.000 Tonnen Kobalt benötigen würde. Die Weltproduktion indes liegt derzeit bei 123.000 Tonnen. Die Kinder Afrikas grüßen die VW-Kunden an dieser Stelle auf das Allerherzlichste!

7,5 Kilo weniger Gesamtgewicht, besseres Klima

Für Wellnitz ist der Dieselmotor nach wie vor der sauberste und umweltfreundlichste Antrieb. Der Ingolstädter Professor macht noch eine andere bemerkenswerte Rechnung auf. Abgesehen davon, dass ein Auto-Akku rund 100 Wattstunden Leistung pro Kilogramm Gewicht liefert (Benzin 12.000 Wattstunden und Wasserstoff, für Wellnitz der Treibstoff der Zukunft, 33.000 Wattstunden), ließen sich die Klimaziele heute schon ganz leicht erreichen. Und zwar so:

Würde jeder Autofahrer auf unnötig mitgeführten Ballast von durchschnittlich 7,5 Kilogramm verzichten, dann »hätten wir die europäischen Klimaziele schon in Sichtweite«.

Die Zukunft heißt Wasserstoff

Und würde man eine aufrichtige Ökobilanz aufmachen, basierend auf Preis, Bauraum und Leistung, dann »kommt hinten der Ottomotor heraus oder ein kleiner Diesel«, sagt Jörg Wellnitz, der im Übrigen auf eine ganz andere Zukunftstechnologie setzt, die zu verschlafen die deutschen Autobauer aufgrund der politischen E-Vorgaben gerade dabei sind: »Das Wasserstoffauto wird ganz sicher kommen.« (hh)

Der Beitrag erschien zuerst beim Deutschland-Kurier hier