

Das ist von



Rainer Reelfs

Conversation Starter · 27. Januar um 12:32

<https://www.facebook.com/groups/energiewirtschaftdeutschland/permalink/1131002230417568/>

Professor Jörg Wellnitz von der Technischen Hochschule Ingolstadt (THI) und Inhaber einer Professur in Melbourne, hat sich akribisch mit allen Aspekten der E-Mobilität auseinandergesetzt.

Das Ergebnis:

„Sie kann und wird nie so kommen, wie von Industrie und Politik prognostiziert.

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

Für gerade einmal 16 % des klimaschädlichen Kohlendioxid ausstoßes ist der Autoverkehr verantwortlich. „Belastender ist da ja schon die Massentierhaltung und die landwirtschaftliche Monostruktur“, so Wellnitz.

Von den großen Containerschiffen auf den Weltmeeren ganz zu schweigen.

330 dieser Schiffe gebe es aktuell.

15 von ihnen produzierten so viel CO₂ wie alle 750 Millionen Autos zusammen.

Vom Flugverkehr und den großen Kreuzfahrtschiffen mal ganz zu schweigen.

„Bis eine Batterie für einen Tesla gebaut ist, kann man 8 Jahre lang mit einem Verbrennungsmotor fahren (bzw. 200.000 km), um die gleiche Umweltbelastung zu erzielen“, so Wellnitz.

Denn seiner Meinung nach ist es nur noch 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 ein Elektroauto bei rund 800 Euro pro Monat.

Und der hat aufgrund der möglichen Ladezyklen eines Akkus in 8 Jahren fast nur noch Schrottwert.

Und das weiß die Autoindustrie nicht?

„Alle wissen es“, sagt Jörg Wellnitz, „aber es geht weder um die Umwelt, noch um die Kunden.“

Warum Hersteller wie Audi, BMW und andere derzeit Milliarden in die neue Technologie investieren, liege ganz wo anders.

„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 automobilen Zukunft seien.

„Es zu machen ist billiger, als es nicht zu machen“, hat mir mal ein Automanager gesagt !

„Es ist sinnlos, aber es kostet weniger.“

Und – so ganz nebenbei – geht es natürlich auch darum, noch mehr Autos zu verkaufen.

1,6 Milliarden Fahrzeuge gibt es heute bereits weltweit.

80 Millionen werden pro Jahr produziert.

Die 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.

Doch dieses Zusatzgeschäft stößt an seine Grenzen, wenn es um die benötigten Rohstoffe für den Bau von Akkus geht, deren Abbau in Chile (Lithium) und Zentralafrika (Kobalt) nicht nur extrem umweltunverträglich ist und in weiten Teilen mit unverträglicher Kinderarbeit einher geht.

„Würde Audi den A4 in großer Serie rein elektrisch bauen, müssten sie den halben Weltmarkt an Kobalt leerkaufen.“

Bei VW – so Wellnitz – habe man so eine Rechnung schon mal 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 jedoch liegt derzeit bei 123.000 Tonnen !

Und die meisten Schürfrechte liegen in China, was, wie Professor Fritz Indra sagt, der auch mal bei Audi beschäftigt war, „einen veritablen Wirtschaftskrieg auslösen kann“.

„Die Chinesen haben sich in Afrika weitgehende Schürfrechte gesichert. Kobalt wird zum Beispiel im Kongo teils unter brutalsten Bedingungen von Kindern aus dem Boden gekratzt“, so Indra.

„Man braucht zudem Graphit, Mangan und Lithium.“

Bei all diesen Themen begeben wir uns voll in eine chinesische Abhängigkeit, wir müssen das alles von den Chinesen kaufen.“

Wie für Professor Jörg Wellnitz liefert auch für „Verbrennerpapst“ Indra das Elektroauto „in einer gesamtheitlichen Betrachtung“ keinen Beitrag zum Klimaschutz.

Wellnitz, für den der Dieselmotor nach wie vor der sauberste und umweltfreundlichste Antrieb ist, macht noch eine andere bemerkenswerte Rechnung auf:

Ein Auto-Akku liefert 100 Wattstunden Leistung pro kg Gewicht,

ein Benziner 12.000 Wattstunden und Wasserstoff (für Wellnitz der Treibstoff der Zukunft) 33.000 Wattstunden Leistung pro kg Gewicht.

Würde man eine aufrichtige Ökobilanz aufmachen, basierend auf Preis, Bauraum und Leistung, dann „kommt hinten der Ottomotor raus oder ein kleiner Diesel“, sagt Jörg Wellnitz.

Und: „Das Wasserstoffauto wird ganz sicher kommen.“ 