

2019 - Winfried Wolf: Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt

**Wien: Promedia, 2019. 216 S., 17,90 Euro**

*von Rolf Euler*

Über den Titel des Buches stolpert man erstmal: Ist nicht gerade die Vermeidung des Verbrauchs von fossilen Brennstoffen und damit des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ein dringendes Ziel und müsste das nicht im Verkehr durch den Einsatz von elektrischen Antrieben geschehen? Wieso dann Sackgasse?

Der Autor Winfried Wolf ist seit Jahrzehnten als Kritiker der Autokonzerne und als Verteidiger des öffentlichen Verkehrs bekannt. Seine Untersuchung zu den technischen, gesellschaftlichen und Umweltfolgen des Elektroautos sind überzeugend dargelegt: Tatsächlich handelt es sich um den Versuch der Autokonzerne, aus allen Krisen des motorisierten Individualverkehrs heraus eine neue Stufe der profitorientierten Autoproduktion zu erreichen.

Dabei gibt das Buch einen historischen Überblick über die Weltautoproduktion, ihre Krisen und die umweltschädlichen Folgen der jeweiligen Verkehre, die dadurch initiiert wurden. Das Zusammenspiel von Auto- und Ölkonzernen, der Abbau des öffentlichen Verkehrs, die Schienenstilllegungen bei Bahn und Straßenbahn zeigen die Macht des fossilen Sektors. Nicht umsonst ist in Deutschland beim Verkehrssektor keinerlei Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes eingetreten.

### **Mehr Gewicht, mehr Masse, mehr Verbrauch**

Winfried Wolf geht auf die Dieselmanipulationen und die vorgetäuschten Verbräuche bei den traditionellen Antrieben ein. Auf die Steuervorteile für Diesel- und Geschäftswagen. Auf die mangelnde Bereitstellung staatlicher Gelder für den Ausbau der öffentlichen Verkehre. Und er zieht die Schlussfolgerung, dass es bei der Propagierung von E-Autos nicht um Umweltschutz geht, sondern um die Fortsetzung des Individualverkehrs mit Automobilen auf einer neuen Stufe.

Die Forderung nach Elektroautos schien einen Ausweg aus der Klimabelastung der Innenstädte durch den Autoverkehr zu bieten. Der Autor weist jedoch nach, wie wenig das E-Auto dazu beitragen kann. Wenigen lokalen Reduzierungen stehen massive Ausweitungen der globalen Belastungen gegenüber.

Eine Umstellung des Autoverkehrs auf Elektroantriebe erfordert zunächst den massiven zusätzlichen Einsatz von Rohstoffen ? seltenen Erden vor allem. Sodann wird natürlich

ein Vielfaches an Strom verbraucht, im günstigsten Fall ? bei einem hohen Ökostromanteil an der Erzeugung ? würde sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nicht vermindern, einer neuesten Studie zufolge würden die Emissionen sogar steigen!

Ein entscheidender Punkt ist auch, dass allein das Batteriegewicht zusätzliche Motorleistung erforderlich macht. Hinzu kommt, dass E-Autos wegen der hohen Kosten und der im Verhältnis zum Benzinmotor geringeren Reichweite fast nur als Zweitwagen ? und also zusätzliche Fahrzeuge ? gekauft werden. Die Ausweitung der Menge der Autos führt zu mehr Platzbedarf auf Straßen, Plätzen, in Siedlungen. Führt zu mehr Staus und Rohstoffbedarf.

Zudem setzt die Autoindustrie auch bei E-Autos auf große, schwere, schnelle SUVs, deren ökologischer Fußabdruck erheblich höher ist. Sie brauchen mehr Batteriegewicht und haben damit einen höheren Strombedarf.

Das sind die «Bumerang-» oder «Rebound-Effekte», die den Einsatz einer eigentlich sparsameren Technologie in ihr Gegenteil verkehren.

Wolf untersucht die Veränderungen in der weltweiten Autoproduktion und den Anteil Chinas als neues Zentrum der Produktion. China ist *der* neue Markt für Individualmobilität, hier sind Innenstädte wegen massiver Smogprobleme teilweise für Menschen unbenutzbar geworden.

E-Mobilität mit Autos als «Ausweg» führt aber auch zur Förderung von Kohle- und Atomstrom. Führt zum Run auf und zum imperialistischen Gerangel um Rohstoffe, insbesondere Lithium für die Batterien. Da die Dieselmanipulationen keine ernsthaften Folgen für die deutschen Autokonzerne hatten, führen sie erneut Rekordgewinne ein und setzen nun auf Elektroautos, um ihren weltweiten Absatz zu steigern.

Ein besonderes Kapitel widmet das Buch dem E-Auto-«Pionier» Elon Musk, der mit seinen Milliarden das Elektroauto puscht und in die Fußstapfen von Henry Ford tritt. Die Ideologie des Individualverkehrs mit (eigenen) Autos wird ungebrochen in die Zukunft verlängert und führt zur Zerstörung der Umwelt und zu immensen, von der Gesellschaft zu tragenden Folgekosten ? sei es durch eine Verkehrsinfrastruktur, die nur dem Autoverkehr dient, sei es durch Tote und Verletzte, sei es durch Umweltschäden.

## **Lieber Lkw**

Die Abhängigkeit der Menschen vom Auto wird weiter gefördert, Alternativen werden behindert. Hier vor allem ein emissionsfreier Nahverkehr zu Fuß oder mit dem (Lasten-)Fahrrad. Der Ausbau elektrischer öffentlicher Nahverkehre ? im Buch am Beispiel funktionierender O-Busse und Straßenbahnen geschildert ? wird nicht gefördert. Die Eisenbahn wird durch milliardenteure Investitionen in Schnellstrecken bei gleichzeitigen Stilllegungen im Flächenbetrieb und fehlendem Ausbau des Güterverkehrs

zugrunde gerichtet, zumindest aber ihr Potenzial reduziert.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur spielt in der Propagierung für die Elektromobilität überhaupt keine Rolle, im Gegenteil: Auch hier wird auf den Ausbau des Lkw-Verkehrs gesetzt. Ein Beispiel: Lieber werden die Autobahnen mit Oberleitungen für Lkw ausgerüstet, als eine zusätzliche Güterstrecke gebaut, die die weiten Strecken überbrücken würde ? wie man an der Schweiz sehen kann.

Die vielen Fakten in Winfried Wolfs Buch überzeugen hoffentlich gutmeinende Menschen und Umweltverbände, in ihrer Argumentation für eine Verkehrswende nicht auf die E-Auto-Propaganda der Autokonzerne hereinzufallen. Diese Erde kann einen weiteren Ausbau der Autoproduktion, der von den Konzernen fest eingeplant ist, nicht «fassen». Einfache und für Menschen wie Umwelt vertretbare Lösungen des Verkehrsproblems liegen nicht «auf der Straße» ? sondern «auf den Fuß- und Radwegen»!