

Grüner Irrsinn oder wohlkalkulierter sozialistischer Plan?

Beginnen wir mit der Weltkarte der Dieselfahrverbote



Allein dieses Bild sagt mehr als tausend Worte. Ausgerechnet das Land mit der erfolgreichsten und fortschrittlichsten Automobilindustrie macht sich – unnötigerweise – selbst den Garaus und zerstört seine Schlüsselindustrie, an der 800.000 Arbeitsplätze direkt hängen und eine weitere Million von ihr abhängig sind.

Das ganze Theater um den Diesel ist nur vorgeschoben und soll die wahre Absicht verbergen. Man möchte den Individualverkehr drastisch reduzieren. Untermauert wird diese Behauptung durch die Website des Umweltbundesamts, auf der sich bereits 2017 eine Grafik zur Pkw-Dichte in Deutschland befand. Diese liegt derzeit bei rund 550 Pkw/1.000 Einwohner. Der Zielwert soll aber bei lediglich 150 Pkw/1.000 Einwohner liegen.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Autofahren drastisch verteuert werden. Batteriebetriebene Elektrofahrzeuge kommen da gerade recht. Da der Markt, aus guten Gründen, diese unausgereifte und fragwürdige Technologie bisher nicht so richtig annehmen möchte, wird seitens der politischen Verantwortlichen dem Markterfolg mit sozialistischer Planwirtschaft auf die Sprünge geholfen.

Zunächst wird der Antrieb mit Verbrennungsmotor verteufelt und für den angeblich durch den Menschen verursachten Klimawandel verantwortlich gemacht. Grenzwerte bzgl. Schadstoffausstoß werden gesetzlich vorgeschrieben, die mit dieser in der EU zunehmend ungeliebten Antriebstechnologie niemals auch nur annähernd erreicht werden können.

Ein CO₂-Ausstoß von 60 g/km, der in der EU ab 2030 im Flottendurchschnitt gelten soll, entspricht einem Verbrauch von 2,53 l/100 km Benzin bzw. 2,26 l/100 km Diesel.

Also bleibt den Autoherstellern nichts anderes übrig, als reine Elektrofahrzeuge, die mit 0 g/km CO₂-Ausstoß (glatter Selbstbetrug!) zu Buche schlagen, in einer Größenordnung von 40 % bis 50 % Anteil an verkauften Pkw irgendwie in den Markt zu drücken, um den Flottenverbrauch drastisch abzusenken und Strafzahlungen in Milliardenhöhe zu vermeiden.

In Folge werden die Autohersteller zuerst günstige Einstiegsmodelle für den schmalen Geldbeutel aus ihrem Angebot nehmen, weil die Marge bei solchen Fahrzeugen sowieso schon sehr mager ist und eine kostenintensive Abgasreinigung oder Hybridisierung sich nicht rechnen wird. Schon damit wird es viele Konsumenten geben, die sich kein eigenes Auto mehr leisten können.

Darüber hinaus ist absehbar, dass seitens der Politik ein Übriges dafür getan wird, das Autofahren mit konventionellen Antrieben zu verteuern. Hierzu hat die „*Nationale Plattform Zukunft der Mobilität*“, die von der Bundesregierung eingesetzt wurde, erste Empfehlungen abgegeben. Empfohlen wird beispielsweise, den Steuersatz von Benzin und Diesel anzugleichen (natürlich auf das höhere Niveau). Außerdem sollen die Diesel- und Benzinsteuern ab 2023 um drei Cent und dann jährlich um einen weiteren Cent steigen.

Vorgeschlagen wird auch eine Quote für Elektroautos und Plug-in-Hybride von 25 % im Jahr 2025 und von 50 % im Jahr 2030.

Käufer von Autos mit hohem Verbrauch sollen mit einer Zwangsabgabe von mehreren Hundert Euro belegt werden, mit der der Bund im Gegenzug Elektroautos mit einer Prämie von 8.000 € fördern könnte.

Wenn dann der Anteil von Elektroautos gestiegen ist, wird dem aufmerksamen Beobachter auffallen, dass aufgrund von berechtigter „Reichweitenangst“ viele Fahrzeuge mit sehr gemäßigter Geschwindigkeit über die Autobahnen zuckeln werden. Damit dies nicht so sehr auffällt, fordert diese ominöse Plattform auch gleich ein Tempolimit von 130 km/h für alle.

Geteiltes Leid ist halbes Leid.

Obwohl also mit brachialer Gewalt und nur aus ideologischen Gründen versucht werden wird, dem batteriebetriebenen Auto zum Erfolg zu verhelfen, spricht immer noch sehr viel dafür, dass sich diese Technologie aufgrund ihrer immensen Nachteile nicht flächendeckend durchsetzen wird. Alle Nachteile von Elektroautos aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen, deshalb sei an dieser Stelle nur ein gewichtiger Aspekt genannt: die Energiedichte.

Jedes Kraftfahrzeug muss neben seinem Antriebsstrang auch seinen Energievorrat mitführen.

Benzin hat eine Energiedichte von 12 kWh/kg, Diesel 11,9 kWh/kg.

Spitzenreiter ist bezüglich Energiedichte der Wasserstoff mit 33,3 kWh/kg, schon deshalb der Treibstoff der Zukunft.

Lithium-Ionen-Akkus in Fahrzeugen kommen derzeit gerade mal auf 0,1 bis 0,12 kWh/kg – also rund 1/100 der Energiedichte von Benzin oder Diesel.

Die für 2025 angekündigte und als Lösung aller Probleme geltende Festkörperbatterie, soll eine Energiedichte von rund 0,4 bis 0,45 kWh/kg aufweisen (verlässliche Angaben gibt es derzeit noch nicht). Serienreif sind diese Batterien jedoch noch nicht.

70 Liter Dieseldieselkraftstoff wiegen rund 59 kg und ermöglichen bei einem Durchschnittsverbrauch von 5,5 l/100 km eine Reichweite von 1.272 km.

Beim Tesla Modell X (Tesla hat angeblich die effizientesten Batterien) wiegt die Batterie 750 kg und soll eine Reichweite bis zu 600 km ermöglichen - unter optimalen Bedingungen.

Nebenbei: Lithium-Ionen-Akkus sind bekanntlich sehr empfindlich. Sie dürfen nicht hohen Temperaturen ausgesetzt sein und nicht über- bzw. tiefentladen werden, weil dann droht, dass sie sich selbst entzünden. Aus so manchem Elektroauto wurde deshalb schon ein mobiles Krematorium, das seinen Insassen keine Chance ließ, dem Inferno zu entkommen.

Fazit: Physik lässt sich auch durch vermeintlich grüne Politik nicht außer Kraft setzen. Der Bürger hat es aber in der Hand, grüne Politik außer Kraft zu setzen.

Es geht um Hunderttausende Arbeitsplätze, um unsere Zukunft und die unserer Nachfahren.

© Michael Leonhardt und Mike Müller
Betriebsräte der UAG 78/DU - Werk UT und Pkw-Entwicklung