

Dieselauto pfui – E-Auto hui! Oder umgekehrt?

Nach der **CO₂-Debatte**, die nicht zuletzt erst den Absatz von Diesel-Fahrzeugen **befeuert** hat, richtet sich der Fokus verstärkt auf die Themen **Feinstaub** und **Stickoxide**. Und plötzlich steht der zuvor wegen seines geringen Kraftstoffverbrauchs/CO₂-Ausstoßes empfohlene **Dieselmotor** am Pranger und wird von allen möglichen Seiten als **Hauptschuldiger** für angeblich zu hohe Feinstaub- und Stickoxidwerte verantwortlich gemacht.

Fakt ist, nur mit verbrauchsarmen Dieseln und Zero-Emission-Fahrzeugen, die ja realistisch betrachtet keine solchen sind, lassen sich die von der EU beschlossenen, sehr herausfordernden **CO₂-Grenzwerte** in der Flotte überhaupt erst auch nur annähernd erreichen.

Bevor ich auf die Themen Feinstaub und Stickoxide eingehe, noch etwas zur **Ökobilanz** von Elektrofahrzeugen:

Eine schwedische Studie kommt zum Ergebnis, dass die Produktion eines Akkus für ein E-Fahrzeug, einen sehr hohen CO₂-Ausstoß verursacht. Die Batterie des **Tesla S** hat ein Speichervolumen von ca. 86 kWh. **Pro kWh** werden in der Produktion **150 bis 200 kg (!) CO₂** freigesetzt, bei 86 kWh also rund **17 Tonnen CO₂**. Bei 20.000 km/Jahr könnte man mit einem modernen Dieselfahrzeug rund **8 Jahre** lang fahren, bis man ungefähr die gleiche Menge an CO₂ in die Atmosphäre geblasen hätte.

Hinzu kommt, dass die Batterie nach 8 Jahren das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben dürfte, wenn sie überhaupt so lange durchhält.

Ökologisch ist der Elektroantrieb somit **nicht** zu begründen, weder was den CO₂-Ausstoß betrifft, noch vor dem Hintergrund, dass bei der Förderung der dazu notwendigen Rohstoffe, z.B. **Lithium** und **Seltene Erden**, erhebliche **Umweltschäden** angerichtet werden. Weil letztere jedoch weit weg passieren, scheint dies selbst den Grünen völlig wurscht (für Vegetarier: tofuwurscht) zu sein. Außerdem sind auch diese Rohstoffe **nicht unbegrenzt** vorhanden. Die weiteren zahlreichen Nachteile von batteriebetriebenen Fahrzeugen, können ganze Bücher füllen.

Den meistens **unqualifizierten Äußerungen** von Politikern zu Feinstaub und Stickoxiden, die sich nicht durch Fakten belegen lassen, steht jetzt ein Statement des Leiters des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Dresden gegenüber.

Prof. Klingner weist zunächst darauf hin, dass bzgl. Nichteinhaltung des Grenzwertes beim Feinstaub (50 µg/m³) der **Autoverkehr** nur einen sehr geringen Anteil daran hat. **40 µg/m³** lassen sich direkt auf die **Sonneneinwirkung** und andere meteorologische Effekte zurückführen. In Inversionswetterlagen können die Feinstaubwerte auf **100 bis 150 µg/m³** steigen. Der Autoverkehr trage hingegen mit nur **5 bis 8 µg/m³** zur Feinstaubbelastung bei, wovon wiederum nur **2 bis 4 µg/m³** tatsächlich aus den **Abgasen** stammen.

Er plädiert deshalb dafür, die Feinstaubgrenzwerte für Abgase zu entschärfen oder sogar ganz darauf zu verzichten. Damit könnten die **Verbrennungstemperaturen** in den Motoren gesenkt und dadurch der **Stickoxidausstoß** deutlich **reduziert** werden.

Grenzwerte bei Stickoxiden: Die durch sämtliche Medien geisternde Behauptung, wonach der Grenzwert in geschlossenen Arbeitsräumen mit **950 µg/m³** und damit fast 24-mal höher liegt als der auf Straßen gültige Wert von lediglich 40 µg/m³, stimmt so nicht ganz. Der hohe Wert gilt nur für **Produktionshallen**. In Büroräumen sind dagegen nur **60 µg/m³** erlaubt.

Von der Politik offenbar ignoriert wird außerdem die Tatsache, dass die Stickoxid-Emissionen zwischen 1990 und 2015 in Deutschland um **41 Prozent zurückgegangen** sind. Dazu hat der **Verkehr** als Verursacher - im Vergleich zu den weiteren Verursachern - **überproportional** beigetragen – trotz stetig steigendem Verkehrsaufkommen.

Vor diesem Hintergrund ist diese **ideologisch gefärbte** und unsachliche Diskussion um den Dieselmotor völlig überzogen. Vielmehr könnte man auf den Gedanken kommen, dass hier ein **Wirtschaftskrieg** gegen die deutsche Autoindustrie im Gange ist, der erstaunlicherweise von der deutschen Politik und den Mainstream-Medien noch kräftig befeuert wird.

Es dürfte auch kein Zufall sein, dass der **Abgasschwindel bei VW** zuerst in den **USA** aufgedeckt wurde und zwar ganz genau kurz vor der Markteinführung des neuen Passat, der für den US-amerikanischen Markt sehr wichtig für VW ist.

Die amerikanischen Hersteller sind in der Vergangenheit kläglich damit gescheitert, einen auch nur annähernd konkurrenzfähigen Dieselmotor zu entwickeln und zu bauen und würden von europäischen Restriktionen gegen diesen Antrieb profitieren.

Ein generelles Zulassungsverbot von Verbrennungsmotoren, wie es die Grünen ab 2030 fordern, gefährdet nach einer Studie des Ifo-Instituts **620.000 Arbeitsplätze** in Deutschland.

Und jetzt sind wir wieder beim angeblichen „Heilsbringer“ **Elektroauto**. Die wahren Gründe, warum diese Art von Antrieb notfalls mit gesetzlichen Regelungen, sprich Quoten, wie sie der SPD-Kanzlerkandidat fordert, in den Markt gedrückt werden sollen, sind mutmaßlich andere.

Die Automobilindustrie sieht darin die Chance, **Arbeitsplätze** in der Größenordnung von **mehrerer Hunderttausend** in Deutschland abzubauen, weil die Produktion eines **elektrischen Antriebsstrangs** einen deutlich geringeren Arbeitsaufwand erfordert als die eines konventionellen. Das **Arbeitsplatzverhältnis** liegt bei ungefähr **1:7**.

Dies könnte auch erklären, warum aus der Ecke der Hauptbetroffenen **keine Gegenwehr** erfolgt, die mit genügend Fakten untermauert werden könnte. Obwohl völlig ungewiss ist, ob der Markt reine batteriebetriebene Fahrzeuge überhaupt annimmt (derzeit sieht es - trotz staatlicher Förderung - eher nicht danach aus), investieren die Hersteller **Milliarden €** in diese zweifelhafte Technologie. Gleichzeitig werden aber weiterhin **neue Werke für Verbrennungsmotoren im Ausland** gebaut oder vorhandene erweitert, siehe Daimler in Polen und China. Dort kann eben wesentlich kostengünstiger produziert werden. Und selbst wenn das Thema „Elektroautos“ in die Hose gehen sollte, sind (und bleiben) die Arbeitsplätze in Deutschland weg. Denn in der Zwischenzeit ist das ganze notwendige **Know-how** genauso exportiert worden.

Es gibt noch ein weiteres, ideologisch geprägtes Ziel, das mit E-Autos erreicht werden kann: Die Politik möchte den **Individualverkehr** reduzieren. E-Autos sind zum einen bereits in der **Anschaffung** sehr viel teurer und der laufende Betrieb wird ebenfalls sehr kostenintensiv werden. Der Staat kassiert derzeit rund **40 Mrd. € an Energiesteuer/Jahr**. Darauf wird er garantiert nicht verzichten, wenn nur noch elektrisch gefahren würde. Die Folge wären deutlich **höhere Steuern** auf Strom. Dazu kommt, wie eingangs erwähnt, die sehr begrenzte Lebensdauer des teuersten Teils eines Elektroautos, nämlich der Batterie. Wenn die hinüber ist, kommt dies faktisch einem **Totalschaden** gleich, jedenfalls nach heutigen Maßstäben. Die **Wegwerfgesellschaft** und der damit einhergehende verstärkte **Raubbau** an der Natur lassen grüßen...

Noch ein Wort zu **Tesla**, dem „Schrecken“ der Autoindustrie:

Tesla hat im ersten Halbjahr 2017 ganze **47.000** Fahrzeuge verkauft. Mercedes-Benz hat im selben Zeitraum **1.144.274** und der VW-Konzern sogar **4.809.453** Pkw abgesetzt.

Tesla schreibt immer noch **tiefrote Zahlen**. Für 2016 wird das Ergebnis nach Steuern mit **-773 Mio. USD** angegeben.

Man darf gespannt sein, wie lange die Investoren Elon Musk noch treu bleiben.

Zum Schluss noch einen kurzen Blick auf ein anderes Verkehrsmittel, das erheblich zur Luftverschmutzung beiträgt, aber kaum im Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik steht: **Fracht- und Kreuzfahrtschiffe** verbrennen dreckigen Treibstoff, der bis zu **3.500-mal** mehr Schwefel enthalten darf als Treibstoffe an Land. Es gibt kaum ein Schiff, das einen Stickoxidkatalysator oder einen Dieselmotorspartikelfilter einsetzt. Bereits 2012 hat der NABU darauf hingewiesen, dass die **15 größten Seeschiffe** der Welt jährlich **mehr schädliche Schwefeloxide** ausstoßen als alle **760 Millionen Autos** weltweit. Vielleicht sollten sich die Politiker verstärkt darum kümmern...