

11.02.2021 Elektromobilgegner: Zwergenaufstand?

Lässt sich die Elektrolawine noch stoppen? Vermutlich nicht. Zumindest nicht von den paar Unentwegten, um die es hier geht. Die Aussichtslosigkeit des Bemühens dürfte jedem von ihnen von vorneherein klar sein. Was aber ist dann die Motivation? Vermutlich das dringende Bedürfnis, nicht alles versucht zu haben.

Die Liste derjenigen, die das Anti-Elektrofähnchen hochhalten, finden Sie auf den Seiten mit dem Titel [Der Elektroauto-Schwindel](#). Die Liste verdanken wir Kai Ruhsert, dem Betreiber der Seite, und seinem Bemühen, alles gegen die Elektro euphorie aufzubieten, was Rang und Namen hat. Die Seite bietet aber noch deutlich mehr. Sie ist eine wahre Fundgrube für Elektrogegner und solche die es werden wollen.

Um Ihnen das Blättern zu ersparen, sei hier die Liste kopiert und eingefügt:

Helmut Becker

war u.a. Chefvolkswirt der BMW AG gewesen. Über Elektroautos hat er eine klare Meinung:

- *„Die Umweltpolitik hat sich bei ihren CO2-Vorgaben und der einseitigen Förderung von Elektromobilität gehörig verrechnet: Denn solange E-Autos mit Kohlestrom fahren, ist keine Verbesserung des Klimas zu erwarten. Und ausreichend „grüner Strom“ für Stromer ist noch lange nicht in Sicht.“*
- *„Der Ausbau der Elektromobilität führt zu einer negativen CO2-Bilanz. Der „grüne“ Strom ist anderswo besser aufgehoben als in Auto-Batterien.“*
- *„Entscheidendes Kriterium für die Wahl des CO2-optimalen Antriebssystems ist nicht, ob das Auto einen Auspuff hat, sondern ein Vergleich der CO2-Lebenszyklenemissionen verschiedener Fahrzeug- und Kraftstoffarten. Und da schneidet das Elektroauto schlechter ab.“*

Der Autokritiker

... schreibt seit vielen Jahren schon unter dem Pseudonym Jacob Jacobson und ist doch nahezu unbekannt. Dabei ist die Qualität seiner [Beiträge](#) überragend. Lesen Sie selbst:

[04.02.2021 Electric Overflow – allmählich reicht´s!](#)

[31.01.2021 Selbstbedienungsladen Elektromobilität](#)

[28.01.2021 Deutschland und die Elektromobilität – Die Hoffnung stirbt zuerst!](#)

Prof. Alexander Eisenkopf

vom ZEPPELIN-Lehrstuhl für Wirtschafts- und Verkehrspolitik fand zur Elektromobilität klare Worte: *„Beschämend ist daher, dass die EU, die Nationale Plattform Mobilität und die Bundesregierung uns hier Luftbuchungen vorführen, obwohl sie es besser wissen müssten. Auch wenn Elektroautos nur 70 Prozent des Energiebedarfs eines Dieselfahrzeugs aufweisen*

würden, bleibt es fake, sie in der Emissionsbilanz mit Null anzusetzen und einfach zu behaupten, es könne genug grüner Strom produziert werden.“

Enexion Group

Das Beratungsunternehmen für Netz-, Wirtschafts-, IT- und Energiepolitik schreibt in einem Beitrag mit dem Titel „Energiewende und Elektromobilität“: „Wenn denn die Entwicklung der Sektorenkopplung auch nur einigermaßen wie geplant von statten geht, sind die Pläne der Bundesregierung Makulatur. Das Ziel 100% erneuerbar erzeugter Strom rückt in weite Ferne. Und nur dann ist über 100% überschüssiger Strom zu 100% grüner Strom. Vorher ist es immer der Strom-Mix, der eben auch entsprechende Anteile fossil oder per Kernkraft erzeugten Stroms enthält – der in Dunkelflauten gerne aus den Nachbarländern teuer importiert wird.“

Prof. Lino Guzzella

von der ETH Zürich sagte der NZZ 2012:

„Elektroautos schneiden noch viel schlechter ab, wenn man den Grenzstrom berücksichtigt: Sie verbrauchen nicht den üblichen Strommix, sondern steigern den Stromverbrauch; deswegen werden deutsche Braunkohlekraftwerke nicht abgestellt.“

Ein Jahr zuvor fand er auch in brand eins klare Worte:

„Ich wundere mich immer wieder, wer bei solchen grundsätzlichen Entscheidungen Gehör findet. Oft sind das weder anerkannte Wissenschaftler noch Technologie-Experten, sondern Verkäufer. Da muss man sich offen gesagt nicht wundern, wenn viele Milliarden falsch investiert werden. Und, wie gesagt, am falschen Ende, nämlich bei der Markteinführung.“

Dem Schweizer Magazin Décroissance Bern sagte er im selben Jahr:

„Die Hersteller haben für die Entwicklung von Elektroautos massiv Geld vom Staat erhalten – vor allem in Amerika, aber auch in China und Deutschland. Ich halte das für einen fundamentalen Fehler. Die Politik soll die Rahmenbedingungen vorschreiben, und die sollen sehr streng sein. aber die Politik darf niemals die Methode bestimmen, wie ein Ziel erreicht werden soll. Sonst wird nicht mehr rational entschieden, sondern danach, wie man am meisten Subventionen abholen kann.“

Guzzella hält 2020 unbeirrt an der Wahrheit fest (dieser Beitrag der Auto-Illustrierten befindet sich hinter eine Bezahlschranke):

„Im Grundsatz muss das Ziel im freien Wettbewerb erreicht werden. Eine überbordende Finanzierung, wie in der EU vorgesehen, schafft neue Generationskonflikte. Es wäre falsch, wenn Europa eine Mauer aus Zöllen und Handelsschranken um sich zieht.“

Prof. Peter Hoberg

von der Hochschule Worms veröffentlichte am 19.12.2020 auf elektroauto-news.net (!) einen lesenswerten Beitrag mit dem Titel Der große Denkfehler – Elektroautos in Deutschland viel dreckiger als gedacht. Zitate daraus:

„Der fossile Strom wird zwar partiell von dem Strom aus erneuerbaren Energien verdrängt,

muss aber alle zusätzlichen Strommengen liefern. ... Bei den gegebenen Regeln des deutschen Strommarktes bedeuten neue Elektrofahrzeuge fast immer eine Erhöhung der CO₂ Emissionen.“

Gottfried Ilgmann

„Ein anderer Ansatz, die Klimabilanz des Elektroautos zu schönen, ist der Verzicht auf die Zuwachsbetrachtung beim Strom-Mix: Stillschweigend werden für den zusätzlichen Elektroauto-Strom zusätzliche CO₂-freie Quellen angenommen – oder es wird auf den europäischen Strom-Mix zurückgegriffen, dessen fossiler Anteil geringer ist als der von Deutschland.“

Der Traum von der elektrischen Mobilität (FAZ, 2009)

„Bei den Kaufanreizen für Elektroautos wird also geklotzt und fehlgesteuert, bei der Verteuerung des Sprints noch über sechs Jahre lang gekleckert. Mit dieser Kombination wird die Energiewende scheitern.“

Illusionen behindern die Verkehrswende (FAZ, 2020; Koautor: Klemens Polatschek)

Prof. Fritz Indra

Prof. Indra beschäftigt sich seit über 50 Jahren mit Motorenentwicklung und war auch an Elektroauto-Projekten beteiligt.

In einem Interview mit dem Automobil Club der Schweiz fragt er: „Warum soll die Politik ... eine Technologie fördern, die keinen Beitrag zum Klimaschutz leistet?“

Sehenswert ist auch dieses Interview auf Servus TV.

Wolfgang Lohbeck

Der Autoexperte hatte während seiner Zeit bei Greenpeace am Beispiel eines umgebauten Renault Twingo bewiesen, wie sparsam alltagstaugliche Benzinautos sein können. Über den E-Mobilitäts-Hype meint er nur: „Tesla ist wirklich die dümmste Art von Elektromobilität, die man sich denken kann.“

Rüdiger Paschotta

Der Physiker und Berater im Energiebereich räumt mit manchem Mythos auf: „Wird der Nutzen der Ökostromerzeugung wirklich größer, wenn dieser Strom dann in Elektroautos verbraucht wird, anstatt dass er Kohlekraftwerke verdrängt? ... Für Politik und Autoindustrie scheinen Elektroautos eher der Simulation von Klimaschutz zu dienen.“

Prof. Ulrich Schmidt vom IfW Kiel

Im Juni 2020 veröffentlichte Prof. Schmidt eine Kritik an der Elektromobilität, die zwar einen Shitstorm auslöste, deren Kernthese jedoch von niemandem infrage gestellt werden

konnte: „Es ist klimaschonender, mit erneuerbaren Energien den Anteil fossiler Energieträger – insbesondere von Kohle – im Strommix zu reduzieren, als damit Elektroautos zu betanken.“

Mario Sedlak

Der selbstständige Berater für die Stromwirtschaft schreibt auf seiner überaus informativen Website u.a. dies: „Jeder, der von einem Elektroauto auf einen Verbrenner umsteigt, spart Kohle in einem Kohlekraftwerk ein.“

Dort findet sich auch eine Liste mit weiteren Verfechtern des Marginalstromansatzes.

Dieter Seifried

Dieser Energieberater meint zu den in wissenschaftlichen Studien üblich gewordenen Schummeleien: „Wer also mit den niedrigen Emissionswerten des Kraftwerks-Mix rechnet, lügt sich eins in die Tasche – mancher bewusst, mancher aus Unkenntnis.“

Martin Stahl

Geschäftsführer von Stahl Automotive Consulting (SAC), rechnete Anfang 2019 im Manager Magazin vor: „Während eine kWh erneuerbare Energie, welche eine kWh Braunkohlestrom ersetzt, die Umwelt um etwa 910 Gramm CO₂ entlastet, ergibt sich durch die Nutzung im Elektroauto nur eine Einsparung von etwa 490 Gramm CO₂.“ Ergebnis einer SAC-Studie von 2020: „Bei einer EV-Flotte, die bis 2030 voraussichtlich etwa 10,6 Millionen Fahrzeuge umfasst, entstehen über die kommenden 10 Jahre demnach zusätzliche Emissionen in Höhe von 40 Mio. t CO₂. Im Jahre 2030 allein werden 8,1 Mio. t Mehremissionen ausgestoßen – dies entspricht mehr als den vierfachen Emissionen des gesamten heutigen innerdeutschen Flugverkehrs.“

Umwelt- und Prognose-Institut in Heidelberg

Dieses Institut verweigert sich dem Elektroautohype und besteht auf einer wissenschaftlich sauberen Bilanzierungsmethodik. Der (laufend aktualisierte) UPI-Bericht 79 kommt zu einem eindeutigen Ergebnis: „Mit Elektroautos können deshalb heute und in den nächsten Jahren keine CO₂-Emissionen reduziert werden. Es ist sogar das Gegenteil der Fall: Elektroautos erhöhen die CO₂-Emissionen.“

Prof. Holger Watter

ist Experte für Systemtechnik (Regenerative Energiesysteme, Fluid- und Schiffstechnik) an der Hochschule Flensburg und kommt ebenfalls zu einem klaren Befund über Elektroautos: „Der Schornstein steht nur woanders‘. Unter Berücksichtigung der Wandlungs- und Übertragungsverluste sind Aussagen zu ‚Null-Emissionen‘ fahrlässige Täuschungen. Die Verschiebung von Emissionen kann für Großstädte eine sinnvolle Option sein, die

Übertragung auf strukturschwache Räume ist unter Emissionsgesichtspunkten fraglich.“
U.a. mit einem eigenen Blog versucht er die Diskussionsqualität in der Energiewende zu heben.

Prof. Joachim Weimann

Inhaber des Lehrstuhls für Wirtschaftspolitik an der Otto-von-Guericke-Universität in Magdeburg, hat zu Elektroautos eine klare und in einem Beitrag vom November 2020 gut begründete Meinung: *„Es gibt vermutlich kaum eine andere Form der CO₂-Vermeidung, die noch teurer, noch verschwenderischer und noch ineffizienter ist als der Bau und der Betrieb von BEV.“*

Lesenswert ist auch dieser Text vom März 2019, für den er den Ordnungspolitischen Preis des Wirtschaftsverbandes DIE FAMILIENUNTERNEHMER e.V. erhielt. Darin fordert er, *„die Kosten pro vermiedener Tonne Kohlendioxid (CO₂) zu minimieren. Ökonomen nennen das „Kosteneffizienz“. Achten wir nicht darauf und betreiben eine ineffiziente Politik, bedeutet das, dass wir mit dem gleichen Ressourceneinsatz mehr CO₂ hätten einsparen können, als wir tatsächlich tun. Es geht nicht um Kleinigkeiten. Die Mengen, die bei kosteneffizienter Vermeidung eingespart werden können, unterscheiden sich um Größenordnungen von dem, was möglich ist, wenn man (wie die deutsche Klimapolitik) vermeidet, ohne auf die Kosten zu achten. Von Klimapolitik Kosteneffizienz zu fordern ist eine zutiefst ökologische Forderung.“*

Kai Ruhsert

Last not least der Betreiber der o.g. Seiten, Kai Ruhsert. Von ihm gibt es inzwischen auch ein Buch, das sich kritisch mit der Elektromobilität auseinandersetzt. Es trägt denselben Titel wie die Internetseite:

[Der Elektroauto-Schwindel](#). Sehr empfehlenswert.

Die Hoffnung ...?

Alles umsonst? Vergebliche Liebesmüh? Mag sein. Ein bisschen Masochismus, nach dem antiken Vorbild Sisyphos, gehört bestimmt dazu. Aber auch die Befriedigung, eines Tages sagen zu können:

Ich habe es euch ja gleich gesagt.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de