
Hintergrund: Das freut den Bergbau und wärmt das Klima

Von Peter Schwerdtmann, cen

Und die Hoffnung stirbt zuletzt. Der ADAC zitiert jetzt eine Studie der Joanneum Research Forschungsgesellschaft, die zu dem Ergebnis kommt, das Elektroauto könne unsere Emissionsprobleme schnell lösen. Der Club zitiert dazu: „Im Vergleich zu Benzin und Diesel kann das mit dem deutschen Strommix von 2022 bis 2037 über eine Gesamtleistung von 240.000 km betriebene Elektroauto seine Vorteile nach circa 45.000 bis 60.000 km ausspielen.“

Die Zahlen haben Aufmerksamkeit verdient. Immerhin kommen sie vom ADAC und sie sind so kühn, heute den deutschen Strommix über 15 Jahre vorhersagen zu wollen. Denn in den nächsten Jahren wird der Anteil des Stroms aus fossilen Brennstoffen erst einmal steigen. Niemand weiß, wie stark. Sollte es Deutschland eines Tages gelingen, fast den ganzen Strombedarf mit Wind, Wasser und Sonne zu gewinnen – dem Klima wäre das einerlei, solange China in dutzende Kohlegruben und -Kraftwerke investiert.

Der größere „Treibhausgas-Rucksack“, der durch die aufwändigere Produktion der Batterie herrühre, könne über die Zeit der Fahrzeugnutzung schnell amortisiert werden, meint der Club. Dabei geht er offenbar davon aus, dass Batterien über 15 Jahre und 240.000 Kilometer hinweg akzeptable Leistungen und Reichweiten bringen werden. Wahrscheinlicher ist, dass die Batterie vorher Leistung und Reichweite verliert. Bei den extremen Kosten für eine Ersatzbatterie und deren Einbau wird das in den meisten Fällen zu einem wirtschaftlichen Totalschaden des Elektroautos führen. Auf jeden Fall verdoppelt sich der „Treibhausgas-Rucksack“.

Der ADAC zeigt sich trotzdem sicher: „Legt man die Nutzung von regenerativem Strom (Wind) zugrunde, dann amortisieren sich die höheren Treibhausgas-Emissionen aus der Produktion bereits nach circa 25.000 km bis 30.000 km gegenüber Benzinern bzw. Dieseln.“ Die Rede ist an dieser Stelle nur von der Produktion der Erstbatterie und des Autos, nicht von der Herstellung der Ersatzbatterie und auch nicht von den Emissionen im Betrieb über 15 Jahre und 240.000 km.

Selbst in den Fällen, in denen der CO₂-Ausstoß der Produktion vermieden oder wirksam kompensiert werden kann, bleibt eben die CO₂-Emission aus dem Betrieb des Elektroautos das Problem – wegen des Kohlestroms. Solange wir nicht in einer idealen sauberen und regenerativen Energiewelt aus Kernfusion, Kernenergie, Wind, Wasser und Sonne leben, produziert das Elektroauto nicht nur in China klimaveränderndes Kohlendioxid.

Noch rücken diese idealen Welten in Europa mit jedem Tag weiter in die Ferne. Damit geraten wir immer tiefer in den Widerspruch aus gut gemeintem Bemühen, fossile Energieträger überflüssig werden zu lassen und unserer realen Welt. In einer Phase, in der wir versuchen, Strom zu sparen, um zu dessen Produktion nicht zu viel dreckige Kohle und Gas einsetzen zu müssen, fördern wir für viele Milliarden Euro die Stromfresser Wärmepumpe und Elektroauto.

Das freut den Bergbau und wärmt das Klima. Doch es besteht Anlass zur Hoffnung. Im globalen Vergleich trägt Deutschland insgesamt für zwei Prozent der klimarelevanten Emissionen Verantwortung. Davon gehen ein Viertel auf den Verkehr und zu guter Letzt weniger als 0,2 Prozent von den Personenkraftwagen auf unseren Straßen.

Deutschlands Individualverkehr per Automobil emittiert in einem so geringen Maß

Kohlendioxid, dass nicht Kleber, sondern nur der Zuggriff auf unsere hoffentlich guten Ideen und Technologien hlefen können. Blinder Eifer schadet nur und wärmt das Klima.
(Peter Schwerdtmann/cen)

Bilder zum Artikel



Crashtest Verbenner gegen Elektroauto.

Foto: Autoren-Union Mobilität/AXA
