

Elektromobilität: verstärkte Zweifel und Absage von Toyota – „Elektrogate“

geschrieben von AR Göhring | 10. Juli 2021

von AR Göhring

Wir berichteten darüber, daß 171 Wissenschaftler in einem Offenen Brief an die EU-Kommission darauf hinwiesen, daß bei der Berechnung der „CO₂-Ersparnis“ von Elektroautos massive Fehler gemacht wurden – um 100% sogar.

Früher sagte man uns, wir sollen Strom sparen, heute, wir sollen E-Auto fahren. Allein dieser Satz zeigt schon, daß E-Autos letztlich mehr Energie brauchen als moderne Verbrenner. Offenbar ist es auch bei den Emissionen so, die schon bei der Produktion in wesentlich größerem Maße anfallen als beim Benziner oder Diesel. Da die Akkus nur zum kleinen Teil mit nicht-grundlastfähigem „Öko“strom geladen werden, sondern immer noch mit viel Kohle- und Gasstrom, fährt so gut wie kein Tesla oder ID.3 „klimaneutral“ – ganz im Gegenteil. Hinzu kommt, daß die giftigen Li-Akkus nur etwa acht Jahre halten (bei häufiger Schnellladung deutlich weniger), und dann ersetzt werden müssen.

Da die Geschäftemacherei beim Klima aber im Vordergrund steht, ist das inoffiziell gleichgültig. Zur Erinnerung: Opportunisten wie Elon Musk verdienen nicht mit der Autoherstellung, sondern mit Verschmutzungsrechten, die sie wegen angeblicher „Klimaneutralität“ für Milliarden an VW oder Daimler verkaufen können.

Dieses Unwesen existiert seit 2005 und sorgt nun offenbar verstärkt für Widerstand. Die 171 Forscher einer neu gegründeten Vereinigung namens „International Association of sustainable drivetrain und vehicle technology research“ IASTEK publizierten, daß die tatsächlichen CO₂-Emissionen der E-Autos im Jahre 2030 um das Doppelte höher lägen als behauptet. Die Vorreiter von IASTEK, die Professoren Thomas Koch und Thomas Böhlke vom „Karlsruher Institut für Technologie“, zeigten, daß offenbar recht einfache und altbekannte Rechenarten wie Differentiale nicht angewandt wurden, um die erwartenden Emissionen zu ermitteln. Absicht oder Unfähigkeit?

Die Gegenseite schießt jedenfalls schon mit großem Kaliber zurück. Ein Professor aus Dortmund meint gar:

Der Brief ist hochgradig peinlich. Es ist ein wissenschaftlich verbrämtes Lobbyistenschreiben, welches krampfhaft versucht, die Kolbenmaschinen zu retten.

Inhaltlich nicht sehr präzise und recht hart formuliert; daher ist anzunehmen, daß der Kritiker selber als Lobbyist wirkt. Ein anderer vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR formuliert eleganter und meint, der Brandbrief wäre eher ein Ansporn, die erneuerbaren Energien noch stärker auszubauen, damit 2030 genug „grüner“ Strom für die Millionen Stromer zur Verfügung stehe. Um das dann mutmaßlich kraftwerkarme und somit unbrauchbare Netz zu stabilisieren, plane man die Akkus der E-Autos als „mobile Speicher“ zu nutzen. Wie unser Referent Helmut Alt sagte – technisch möglich ist fast alles. Bezahlbar hingegen ist nur wenig.

Die weisen Ostasiaten sehen diese Probleme im alten Europa. Toyota will sich daher im Gegensatz zu deutschen Herstellern wie VW oder Audi nicht auf die Elektromobilität festlegen, sondern trotz der führenden Rolle beim Hybridantrieb (Prius) an der bekannten Vielfalt seiner Modelle festhalten. Das nennt man Kapitalismus: Der Markt entscheidet. In Europa allerdings die planwirtschaftlichen Zentralen in Berlin und Brüssel.