

Winfried Wolf

Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt

Promedia Verlag, Wien 2019

216 Seiten, 17,90 (eBook 15,99)

ISBN 978-3-85371-450-8 (eBook 978-3-85371-870-4)

Präzise wie selten beschreibt diesmal der Buchtitel, was der Autor aussagen will: Elektromobilität ist nicht nur kein Ausweg aus der Klimakrise, sie ist geradezu schädlich fürs Klima. Kenntnis- und faktenreich, wie man es von Winfried Wolf gewohnt ist, trägt er Argumente für diese These zusammen. Selbst wenn einige seiner Schlussfolgerungen überzogen sein sollten, wie es manche Rezensionen nahelegen (so etwa Susanne Götze im Freitag 17/2019), bleibt als Tatsache bestehen, dass Elektroautos keineswegs emissionsfrei sind, wenn man ihren gesamten Lebenszyklus und nicht nur die Fahrt auf der Straße betrachtet. Da sie zumindest auf absehbare Zeit noch in der Regel als Zweitauto eingesetzt werden, tragen sie außerdem erheblich zur Ausweitung des gesamten Individualverkehrs bei.

„Elektroautos“ können also nicht „als strategischer Teil einer Verkehrsorganisation gewertet werden, die den Zielen von Nachhaltigkeit, Klimaverträglichkeit, Umweltfreundlichkeit und Stadtqualität gerecht wird“ (S. 93, dort noch als Frage formuliert). Die vielen Argumente, mit denen der Autor diese Schlussfolgerung stützt, können hier nicht alle wiedergegeben werden. Zu erwähnen scheint mir aber zumindest dreierlei:

- Elektroautos laden den Strom in dem Mix, in dem er jeweils verfügbar ist. Der durch ihren massenhaften Betrieb deutlich steigende Strombedarf wird kaum nur durch Erneuerbare zu decken sein.
- Reboundeffekte sind mit Sicherheit zu erwarten:

\* finanziell, weil die Verbilligung des Betriebs von E-Autos durch kostenlose Ladeangebote des Handels zu mehr Verkehr führen wird

\* funktional, weil die geringe Reichweite E-Autos als Zweit- und Drittwagen prädestiniert

\* mental, weil E-Autos ja als „klimaneutral“ angepriesen werden und deshalb ein Umsteigen auf ÖPNV aus Klimagründen überflüssig erscheint

\* regulatorisch, weil Autokonzern gesetzliche Auflagen zur Begrenzung der Emissionen bezogen auf ihre gesamte Flotte einhalten müssen, in denen E-Autos mit Null gezählt werden und so große Benzin-SUVs kompensieren.

- Der Aufbau einer zuverlässig zu allen Zeiten und an allen Orten verfügbaren Ladeinfrastruktur würde Investitionen in Höhe von einigen Dutzend Milliarden Euro alleine für Deutschland verlangen. Weltweit geht eine Studie von 2,7 Billionen US-Dollar aus.

Selbst wenn man also gegen jede Realität und ökonomische Rationalität annehmen würde, es gäbe ein umfassendes, vielleicht sogar vollständiges „Umswitchen von Verbrennungsmotoren-Autos auf Elektromotoren-Kraftfahrzeuge“, so wäre dieses „nicht zielführend“ und würde „zu einer noch größeren Vorherrschaft des Autos und damit zu einer Vertiefung des Wegs in die Sackgasse Autogesellschaft führen“ (S. 185).

Bis hierher kann man dem Autor problemlos folgen. Schwierig wird es, wenn er aus dieser Analyse den Schluss zieht, dass „die traditionelle Autobranche...auch heute noch die führende Industrie im weltweiten Kapitalismus (ist). In Verbindung mit der Ölbranche, die den Stoff fast aller Automobil-Träume liefert, ist sie seit vielen Jahrzehnten tonangebend.“ Und nicht nur den Ton gebe sie an, sondern auch den Takt (S. 43). Wolf stützt dieses Argument auf die Statistik der umsatzstärksten Unternehmen, bei denen sich „in der Regel...unter den zehn mächtigsten...sieben Öl- und Autokonzern“ befinden (ebd.). Er behauptet damit gleichzeitig, dass der Umsatz und nicht die Börsenbewertung das entscheidende Kriterium für die Macht eines Unternehmens sei, und weist

Einschätzungen zurück, die die Internetunternehmen als die mächtigsten ansehen. Von denen weisen immerhin fünf (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft) die höchsten Börsenbewertungen auf. Winfried Wolf begründet seine Einschätzung mit keinem Satz und missinterpretiert auch anderenorts (S. 28) eine Studie, die den Fokus auf die Veränderungen der (Auto-)Mobilitätslandschaft durch die Digitalisierung richtet (Timo Daum, Das Auto im digitalen Kapitalismus), als eine Apologie der Elektromobilität. Da hätte man sich ein genaueres Lesen konkurrierender Verständnisansätze und eine deutlich bessere Debattenkultur gewünscht.

Trotzdem bleibt das Buch alleine schon wegen der umfangreichen Fakten, die es zusammenträgt, unbedingt lesenswert.