

Warum Professor Jörg Wellnitz von THI ganz sicher weiß, dass der Hype um das Elektroauto kaum mehr als ein Alibikrieg ist

Von Michael Schmatloch 13.01.2019

Es ist eine schwere Hypothek, die auf dem Elektroauto lastet. Es soll nicht nur das Autofahren billiger machen, sondern in erster Linie für saubere Luft sorgen und die von Kohlendioxid und Stickoxiden gebeutelte Atmosphäre entlasten. Autoindustrie und Politik überbieten sich geradezu in ihren Zielvorgaben, wann wie viele E-Autos auf den Straßen unterwegs sein sollen. Dabei ist die heilsbringende elektrische Zukunft nichts weiter als purer Schwachsinn. Viele an den Stellschrauben der mobilen Zukunft wissen das, aber nur wenige sagen es so deutlich wie Jörg Wellnitz, Professor an der Technischen Hochschule Ingolstadt und zudem Inhaber einer Professur in Melbourne. Der Inhaber des Lehrstuhles für Leichtbau hat sich akribisch mit allen Aspekten der E-Mobilität auseinandergesetzt. Und das Ergebnis: Sie kann und wird nie so kommen, wie von Industrie und Politik prognostiziert. Für ihn ist das Ganze ein Alibikrieg, nichts anderes. Und der Kunde? Ist Nebensache.

„In der Volksmeinung ist die E-Mobilität eine tolle Sache“, sagt der eloquente Professor, „aber sie macht überhaupt keinen Sinn, wenn man sich alle Aspekte des Themas einmal vor Augen führt.“ In der Tat gibt es keinen Aspekt, für den Wellnitz nicht ernüchternde Zahlenwerke parat hat, erstaunliche Untersuchungen zitieren kann oder schlicht mit gesundem Menschenverstand eins uns eins zusammenzählt. Im Zentrum steht selbstredend das Umweltthema. Für gerade einmal 16 Prozent des klimaschädlichen Kohlendioxidausstoßes ist der Autoverkehr verantwortlich. „Belastender ist da ja schon die Massentierhaltung und die landwirtschaftliche Monostruktur“, weiß Wellnitz. Von den großen Containerschiffen auf den Weltmeeren ganz zu schweigen.

330 dieser übergroßen Containerschiffe gebe es. Und 15 von ihnen produzierten so viel Schadstoffe wie 750 Millionen Autos. Vom Flugverkehr und den Kreuzfahrtschiffen ganz zu schweigen. Und selbst wenn die Autos der größte Verursacher für den Kohlendioxidausstoß wären, selbst dann wäre das E-Auto für die Verbesserung der Umweltbilanz vollkommen wertlos. „Bis die Batterie für Tesla beispielsweise gebaut ist, könnte man acht Jahre lang mit einem Verbrennungsmotor fahren, um die gleiche Umweltbelastung zu erzielen“, so Wellnitz, der deswegen ungern von Zero-Emission bei E-Autos spricht und gleich auch noch dem Märchen vom billigen Fahren mit Strom den Garaus macht. Denn seiner Meinung nach ist es eine Frage der Zeit, bis der Strom zum Aufladen der Batterien – der zudem in der Hauptsache alles andere als sauber produziert wird – ebenso besteuert wird wie Benzin oder Diesel. Und dann lägen die Kosten für einen elektrischen Flitzer bei rund 800 Euro pro Monat. Und der hat ob der möglichen Ladezyklen eines Akkus in acht Jahren nur noch Schrottwert.

Und das weiß die Autoindustrie nicht? „Alle wissen es“, sagt Jörg Wellnitz, „aber es geht weder um die Umwelt, noch um die Kunden.“ Warum Hersteller wie Audi, BMW und andere derzeit Milliarden in die neue Technologie investieren, liege ganz wo anders. „Zum einen lassen sich Milliarden an EU-Fördergeldern kassieren. Daneben bewahren E-Autos die großen Hersteller vor Strafzahlungen wegen Nichterreichens der europäischen Klimavorgaben, da sie mit angeblichen Zero-Emissionsmodellen den Flottenmix nach unten drücken. „Es geht selbstredend auch um das Markenimage, um ein grünes Mäntelchen und um Technologiekontrolle.“ Man baue die E-Autos im Wissen, dass sie alles andere als die automobilen Zukunft seien. „Es zu machen ist billiger, als es nicht zu machen“, hat mir mal ein Automanager gesagt, „es ist sinnlos, aber es kostet weniger.“

Und – so ganz nebenbei – geht es natürlich darum, noch mehr Autos zu verkaufen. 1,6 Milliarden Fahrzeuge gibt es heute bereits weltweit. 80 Millionen werden pro Jahr produziert. Das seien ebenso viele, wie Kinder auf dieser Welt neu geboren werden. E-Autos sind für die Hersteller kein Ersatz für Verbrenner, sondern ein Zusatzgeschäft, um als Zweit- oder Drittfahrzeug noch mehr Autos an den Mann zu bringen.

Doch dieses Zusatzgeschäft stößt an seine Grenzen, wenn es um die benötigten Rohstoffe für den Bau von Akkus geht, deren Abbau in Chile (Lithium) und Zentralafrika (Kobalt) nicht nur extrem umweltunverträglich ist und in

weiten Teilen mit unvertretbarer Kinderarbeit einher geht. „Würde Audi den A4 in großer Serie rein elektrisch bauen, müssten sie den halben Weltmarkt an Kobalt leerkaufen.“ Bei VW – so Wellnitz – habe man so eine Rechnung schon mal aufgemacht und sei zudem Ergebnis gekommen, dass der Konzern für seine Produktion von E-Autos rund 130 000 Tonne Kobalt benötigen würde. Die Weltproduktion indes liegt derzeit bei 123 000 Tonnen.

Und die meisten Schürfrechte liegen in China, was, wie Professor Fritz Indra sagt, der auch mal bei Audi beschäftigt war, einen veritablen Wirtschaftskrieg auslösen könnte. „Die Chinesen haben sich in Afrika weitgehende Schürfrechte gesichert. Kobalt wird zum Beispiel im Kongo teils unter brutalsten Bedingungen von Kindern aus dem Boden gekratzt“, so Indra, „man braucht zudem Graphit, Mangan und Lithium. Bei all diesen Themen begeben wir uns voll in chinesische Abhängigkeit, wir müssen das alles von Chinesen kaufen.“ Wie für Professor Jörg Wellnitz liefert auch für „Verbrennerpapst“ Indra das Elektroauto „**in einer gesamtheitlichen Betrachtung**“ **keinen Beitrag zum Klimaschutz.**

Wellnitz, für den der Dieselmotor nach wie vor der sauberste und umweltfreundlichste Antrieb ist, macht noch eine andere bemerkenswerte Rechnung auf. Abgesehen davon, dass ein Auto-Akku rund 100 Wattstunden Leistung pro Kilogramm Gewicht liefert (Benzin 12 000 Wattstunden und Wasserstoff, für Wellnitz der Treibstoff der Zukunft, 33 000 Wattstunden), ließen sich die Klimaziele heute schon ganz leicht erreichen.

Würde jeder Autofahrer seinen Tank nur ein Viertel betanken und auf den – laut Statistik – in bayerischen Auto mitgeführten unnötigen Ballast von durchschnittlich 7,5 Kilogramm verzichten, dann „hätten wir die europäischen Klimaziele schon in Sichtweite.“

Und würde man eine aufrichtige Ökobilanz aufmachen, basierend auf Preis, Bauraum und Leistung, dann „kommt hinten der Ottomotor raus oder ein kleiner Diesel“, sagt Jörg Wellnitz. Und: „**Das Wasserstoffauto wird ganz sicher kommen.**“