Vorletzten Freitag erschien der Artikel “Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 3: Sackgasse Elektromobilität” von Winfried Wolf, in dem er die viel propagierte Elektromobilität einmal aus anderen Perspektiven beleuchtete. Dies regte einige Leser dazu an, ihre Überlegungen zum Thema zu schreiben und nachfolgend findet sich eine Auswahl dieser Zuschriften. Wie bei vielen Technikthemen ist es mittlerweile fast eine Glaubensfrage, ob man mit immer neuen Technologien die Probleme beheben kann, die durch vorherige Technologien entstanden sind. Außerdem finden sich noch einige „Nachzügler“-Emails zu den beiden ersten Teilen der Serie. (“Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 1: Kostenloser ÖPNV?” & “Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 2: Pendlerverkehr vermeiden). Der Artikel “Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 4: Mehr Fahrrad wagen!“, dessen Inhalt diverse Leser hier anmahnen, ist mittlerweile erschienen. Zusammengestellt von **Moritz Müller**.

1. Leserbrief

Liebe NDS-ler,

meiner Meinung nach geht es eigentlich darum die Autos möglichst größtenteils abzuschaffen.

Die Politiker wissen, denke ich, genau, dass der Strom nicht reichen würde, würden alle nur noch E-Autos fahren.

Sie wissen, dass der Strompreis immer weiter steigen wird und immer unerschwinglicher werden wird.

Da die Masse sich die Mobilität mit eigenem Pkw nicht mehr wird leisten können, wird sie gezwungen sein in die Großstädte, später in die geplanten “Smart Citys” zu ziehen. Andernfalls wird es schwierig zur Arbeit, den Ärzten und den Einkaufsmöglichkeiten zu gelangen. In den Smart Citys eingepfercht wird die absolute Kontrolle dann ganz einfach sein.

Außerdem geht auch hier wieder der Weg weg von den gewählten Regierungen und der Demokratie hin zu einer neuen Art von Feudalismus – dem Konzern oder Investoren-Feudalismus.

So sind die Besitzer der Stadt Investoren oder Konzerne, die die Richtlinien vorgeben. Es gibt keine Bürgervertretungen und kein Mitspracherecht der Bürger. Wem dies nicht passt, wer sich nicht unterordnen will, muss gehen.

Es gab da einen interessanten Film auf Arte über solche “Smart Citys”. In dem gerade geschilderten Fall ging es um eine solche Stadt in Indien

Mit freundlichen Grüßen,
Dagmar Doll

---

2. Leserbrief

Liebe Nachdenkseiten,

ich finde den Artikel von Winfried Wolf sehr interessant und stimme auch völlig damit überein, dass Elektroautos keine (alleinige) Lösung für den Klimawandel darstellen. Aber es war bei den NDS oft und zurecht von tendenziöser Berichterstattung der Medien die Rede. Mich ärgert es , wenn tendenziös berichtet wird, auch wenn die Argumente eigentlich stimmen und das fängt schon mit der Überschrift an. Warum führen E-Autos in die Sackgasse? Nicht die Elektromobilität führt in die Sackgasse sondern unser Denken in alten Mustern führt in die Sackgasse.

Hier wird aber suggeriert, dass Elektromobilität (fast) genauso schlecht ist wie normale Autos. Das ist nicht richtig .

Ja, wir müssen unser Denken verändern, neue Verkehrskonzepte entwerfen, neue Strukturen schaffen, z. B. das Bahnfahren attraktiver machen, das Fahrradfahren, das Automieten. Es gibt so vieles, was man tun könnte und ganz klar ist die Elektromobilität nur eine Teillösung des Problems.

Dass E-Autos oft nur Zweitautos sind ist klar, aber die Leute haben doch sowieso alle 2 Autos, auch wenn es sich nur um ein Ehepaar ohne Kinder handelt. Da wäre ich aber schon froh, wenn wenigsten ein Auto weniger Abgase absondert.

Doch wenn die Leute Überschriften lesen mit den Worten E-Autos und Sackgasse, suggeriert das : ja dann fahr ich halt weiter meinen Diesel.

Auch wenn die Argumente eigentlich richtig sind. Da kann ich auch gleich die Zeit oder die Taz lesen.

Ich wäre jedenfalls froh, wenn ich mit dem Fahrrad zur Arbeit fahre, wenn ich nicht so viel Abgase einatmen müsste, weil es meinem Asthma gar nicht gut tut, und wenn es am

Morgen nicht ganz so laut von der Bundesstraße rüberschallen würde und wenigstens ein Teil des CO2 eingespart werden würde. (Ich fahre übrigens ein Elektrofahrrad und ohne dem ginge nichts, weil ich 10 km in sehr bergigem Gelände absolvieren muß und auch nicht mehr die Allerjüngste bin.)

Ja, wenn sich an den Verkehrskonzepten nichts ändert, wird sich auch an der Erderwärmung nichts ändern, trotz E-Autos. Das ist ganz klar. Doch E-Autos von vornherein als Sackgasse zu bezeichnen ist nicht sehr hilfreich.

Es kommt eben nicht nur auf das „ob“, sondern auch auf das „wie“ an.

Z. B. die Frage, wie wird Lithium gewonnen, wie kann auch da der Umweltschutz zum Tragen kommen. Wie effektiv wird das Recyceln der Batterien sein und vieles mehr. All die Fragen müssen gelöst werden.

Es sind die kapitalistischen Strukturen und unser konditioniertes Denken, die verhindern, dass wir die Lösungen und Möglichkeiten nicht wahrnehmen und die würden sich in aller Vielfalt ganz „organisch“ von selbst ergeben, denn es gibt so viele Menschen mit so guten Ideen.

Es ist schon alles da und müsste nur noch umgesetzt werde. Elektroautos können sehr wohl auch Teil der Lösung sein.

Mit freundlichen Grüßen, Maria McCray

---

3. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Wolf,

es tut mir leid, aber ich kann Ihren Totalverriss der Elektromobilität nicht kommentarlos hinnehmen!

Prognosen sind insbesondere dann schwierig, wenn sie die Zukunft betreffen!

Der Fehler Ihrer Beurteilung ist, dass Sie den Status quo in die Zukunft projizieren!

I) Stichwort Stromerzeugung: Woher nehmen Sie die Gewissheit, dass die Erneuerbaren nicht in dem Maße ausgebaut werden können, dass die erzeugte Energie sowohl für die

Individualbeförderung als auch für sonstige Anwendungen reicht? Wer sagt, dass es z.B. bei Siliziumzellen bleibt und nicht andere stromerzeugende Zellen (z.B. auf Photosythese-Basis) auf allen denkbaren Oberflächen in Zukunft aufgebracht und dezentral vernetzt werden können und die Energie intelligent wieder abgerufen werden kann? Smart Grid!

II) Stichwort Stromspeicherung: Wer sagt, dass es bei der Lithiumbatterie bleibt? Es gab in der Historie schon mehrere Akkuarten! Überschüssig erzeugter Strom kann mittels Power to Gas z.B. in unserem riesigen Erdgasnetz gespeichert werden!
Wirkungsgradverbesserungen vorausgesetzt. Schon mal was von Innovation gehört?

III) Stichwort Effizienz: Der Elektromotor verwertet 80% der vorhandenen Energie für den Antrieb (30% Verbrennungsmotor)! Wenn ein Elektroauto steht muss der Motor nicht laufen! Überschüssige Bewegungsenergie kann beim Bremsen wieder zurückgewonnen werden (Rekuperation)! Die Entwicklung von der Glühbirne zur LED ist hier ein gutes Beispiel! Kein Wort darüber von Ihnen!

IV) Stichwort andere Antriebsarten: Genauso könnten Sie die Wasserstofftechnologie verteufeln, welche noch in den Kinderschuhen steckt! Wer weiß welche Technologie sich für welche Anwendungen in Zukunft durchsetzt! Jede hat ihre Vor und Nachteile!

V) Stichwort Verschleiß: Bremsverschleiß ist minimiert; eine Kupplung gibt es nicht; Ölwechsel ist nicht erforderlich; wenige Antriebsteile und wenige Wartungsintervalle!

VI) Stichwort Sauberkeit: Lokal ist ein Elektroauto, sieht man vom Reifenabrieb ab heute schon sehr sauber! Bei 100% Erneuerbaren unübertroffen!

VII) Stichwort Lärm: Die Fahrzeuge müssen unter einer Geschwindigkeit von 30 km/h ein leises Fahrgeräusch verpasst bekommen um von Fußgängern wahrgenommen zu werden. Die minimale Lärmbelästigung von Anwohnern reduziert sich auf das Abrollgeräusch der Räder und sollte tolerabel sein.

VIII) Stichwort Gewicht: Langfristig werden sich auch andere leichtere Karosserie- und Akkumaterialien durchsetzen! Ich bin davon überzeugt dass sich der Trend umkehrt, hin zu kleineren Fahrzeugen! Wenn nicht muß die Politik die Richtung bestimmen!

IX) Stichwort Ressourcen: Um den Ressourcenverbrauch gering zu halten gibt es seit Jahr und Tag das Recycling. Von Ihnen leider mit keinem Wort erwähnt!

Der ÖPNV hat durchaus seine Daseinsberechtigung in städtischem Umfeld, aber nicht weit ausserhalb der Metropolen! Eine sinnvolle Verzahnung halte ich auch noch für vernünftig!

Aber glauben Sie etwa die Menschen sollten ihren Wohnort allesamt in die Stadt verlegen, nur um Individualverkehr zu vermeiden? Das habe ich allen Ernstes von an sonsten seriöser Seite schon mal gehört! Die Urbanisierung ist auch nicht der Weisheit letzter Schluss! Sie beklagen die vielen Staus auf den Autobahnen und in den Großstädten, wollen aber den gesamten Verkehr gleichermaßen “reformieren”!

Wissen Sie wie lange man in der Peripherie unterwegs wäre, wenn jedermann mit dem Bus führe und alle 500m jemand zusteigen möchte? Oder fahren Sie mal jeden Tag mit dem Fahrrad 20 km zur Arbeit. Dann sind Sie schon kaputt und verdreckt wenn Sie ankommen!

Berücksichtigen Sie doch bitte auch die zukünftigen Arbeitsplätze, welche es nicht mehr erforderlich machen werden zur Arbeit zu fahren. (Home office) Ich glaube auch das haben Sie erwähnt!

Aber, bei aller Liebe zum kollektiven Bewegungswahn oder Massenbeförderung mit Inkaufnahme individueller Beeinträchtigungen wie unliebsamen Begegnungen aller Art, Flexibilitätseinbußen und vermehrter Fahrzeit:

Wir sollten uns nicht zurück, sondern weiterentwickeln!

Ich bin mir sicher mit meiner 25-jährigen Mobilität mit einem elektrisch betriebenen City-el -Mobil (täglich 40km Fahrstrecke), einiges an Erfahrung gesammelt zu haben um eine Empfehlung zu Ausbau und Weiterentwicklung der Elektromobilität aussprechen zu können!

Man kann sich umweltgerecht fortbewegen ohne bereits erreichte individuelle Freiheiten aufgeben zu müssen!

Wenn wir nicht zurück in die Steinzeit wollen, sollte das permanente

Bevölkerungswachstum weltweit Priorität haben! Das ist meines Erachtens das eigentliche Problem!

Mit freundlichem Gruß
Thomas Diener

Antwort von Winfried Wolf zu Leserbrief 3/ Th. Diener

Vorweg für diese Antwort und einige andere Leserbriefe drei Dinge: Erstens. Mein „Totalverrriß“ bezieht sich auf „Elektromobilität“ wie sie aktuell diskutiert, allgemein verstanden und (vor allem in Europa, in China und teilweise in Nordamerika) in die Praxis

umgesetzt wird: ein Ersetzen des Antriebsstrangs des motorisierte Individualverkehrs, also von Benzin- und Diesel-Pkw durch Batterien- Pkw. Zweitens. Wir müssen in einer solchen Debatte von den derzeit eingesetzten Technologien bzw. von den Technologien ausgehen, die in absehbarer Zeit eingesetzt werden können. Alle Konjunktivformen – was möglicherweise bald sein könnte – und alle Formulierungen wie „Woher nehmen Sie die Gewissheit, dass die Erneuerbaren nicht ausgebaut werden können…“ versperren den Blick auf die Realität. Nur dazu: Es ist unter den gegebenen Bedingungen in Deutschland bereits ein sehr ehrgeiziges Ziel, die Erneuerbaren in 3-4 Jahren so weit zusätzlich ausgebaut zu haben, dass sie den aktuellen Anteil von gut 13 Prozent, den Atomstrom noch hat, ersetzen können.

Drittens. Als Wissenschaftler beschreite ich den konservativen Pfad. Ich wähle auf den zur Verfügung stehenden Studien und Daten eine Mischung, bei der einiges pro Elektromobilität spricht. Ich gehe also durchaus davon aus, dass es beim 1:1-Austausch eines herkömmlichen Pkw durch einen Elektro-Pkw es – über den Pkw-Lebenszyklus hinweg gerechnet – zu einer gewissen CO-2-Einsparung kommen kann. Dieser mögliche bescheidene Vorsprung wird dann durch andere Bedingungen der Elektromobilität mehr als beseitigt – siehe der Rebound-Effekt „Zweitwagen“. Seit drei Tagen liegt eine vom Ifo-Institut veröffentlichte Studie von Hans-Werner Sinn und Christoph Buchl vor, wonach ein E-Auto zwischen 11 und 28 Prozent MEHR CO-2-Emissionen verursacht. Siehe: hier.

Zu einzelnen Punkten:

Punkte 1 u. 2 [Silizium; Lithium] Nicht nur die bestehende Batterie-Technologie basiert auf Silizium-Zellen und Lithium-Batterien. Auch die kommende Batterie-Generation wird so aussehen. Gerade investiert Daimler zusammen mit dem US-Batteriespezialist Silo Nanotchnologies Inc. in diese nächste Generation, die 30 Prozent effizienter sein soll … aber just auf Basis von Silizium (womit die herkömmlichen Graphitelektroden ersetzt werden) und Lithium. Da sind Siemens, Samsung und BMW mit an Bord.

Punkte 6 u. 7: Die „Sauberkeit“ von E-Autos ist so groß nicht: Bremsabriebe und das Aufwirbeln von Feinstaub bleiben als wesentliche „Schmutzfaktoren“ bestehen. Der Lärm eines E-Autos ist ab Tempo 40 gleich groß wie der eines herkömmlichen Pkw, weil dann der Luft-/Fahrwiderstand und die Rollgeräusche den Lärm bestimmen und das Motorengeräusch keine Rolle mehr spielt.

Punkt 8: Natürlich wird E-Mobilität mit geringen Gewichten beworben. Doch das Gegenteil trifft halt zu. Ihr E-Auto, das City-EL, hat 250 oder 300 kg Gewicht. Doch der E-Golf hat eben das sechsfache Gewicht und der Tesla Model 3 das Siebenfache. Wobei das löblich

kleine Gewicht des City-EL natürlich etwas zu tun hat mit der geringen Reichweite von 50 km und der Begrenzung auf einen Sitzplatz.

Punkt 9/Recycling. Unsere Recycling-Modelle basieren darauf, dass man der Industrie gestattet, ein Maximum an zerstörerischem Müll zu produzieren, wovon am Ende ein Teil zurückgewonnen wird, ein Teil auf problematische Weise in Müllverbrennungsanlagen verbrannt wird (was neue Emissionen erzeugt) und ein sehr großer Teil dorthin geschafft wird, wo wir vorher die wertvollen Rohstoffe herholten: in die Dritte Welt. Diese „end-of-the-pipe-Politik“ – die Politik, am Ende der Produktion wieder etwas Dreck und Zerstörung aufzufangen, sollte ERSETZT werden durch eine Politik, die von vornherein nur mit einem Minimum an Emissionen und problematischem Material verbunden ist.

Punkt 9 / „Urbanisierung ist nicht der Weisheit letzter Schluss“. Zustimmung. Es leben aber in Deutschland 80 Prozent der Menschen in Städten. Weltweit rund die Hälfte. Tendenz steigend. Gut möglich, dass bei uns noch lange individuelle Pkw, dann gerne E-Pkw, auf dem Land wichtig bleiben. Doch auch da gäbe es Möglichkeiten – und, siehe der demographische Faktor! – Notwendigkeiten, andere Mobilitätsformen zu prüfen. Die Schweiz schafft es, den größten Teil auch kleiner Orte in ein vertaktetes Bus-ÖPNV-System einzubinden. Und dies unter topographisch „anspruchsvollen“ Bedingungen.

Ihre Punkte 3 und 5 und ihre Schlußabsätze zum öffentlichem Verkehr betreffend. E-Mobilität mit E-Autos ERSETZEN nur den Antriebsstrang. Es bleibt bei den Systemnachteilen, die der motorisierten Individualverkehrt immer hat: im Vergleich zum ÖPNV viel Mal mehr Fläche, massiv mehr Lärm und 1,2 Millionen Straßenverkehrstote weltweit im Jahr. Wenn Sie alle Auto in Los Angeles durch ein kleines E-Auto vom Typ Renault-Zoe ersetzen, haben sie den gleichen Dauerstau, den gleichen Flächenfraß, einen eher größeren Ressourcenverbrauch, die gleiche Unfallzahlen, den weitgehend gleichen Verkehrslärm und dieselbe absurd niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Stundenkilometern wie aktuell.

Was mit der konkret auf den Weg gebrachten Offensive für Elektroautos droht, ist genau das, was der Hersteller Ihres Klein-Mobils City-EL auf seiner Website schreibt: „Verbrenner raus und E-Motor rein und dann mit 1,2 Tonnen Gewicht und einem Energieverbrauch von 30kWh/100km „herumcruisen“ macht wenig Sinn, denn mit solchen Fahrzeugen wird bei höheren Kilometergesamtkosten als bei einem sparsamen Verbrenner dann auch noch knapp 50% mehr CO2 erzeugt im Deutschen Energiemix aber trotzdem kommt man über 100km weit. Tolle Ingenieurleistung!“ [Zitat Website Krabatt GmbH CityEL; abgerufen am 18.4.2019]

---

4. Leserbrief

Hier noch einmal namentlich:

Zu Ihrer Artikelserie “Lassen Sie uns doch mal über Vekehr reden”:

Fast dachte ich schon, dies könnte ein weiterer Aprilscherz sein:

Drei Artikel zur überfälligen Wende in der Verkehrspolitik und mit keinem Wort wird das Fahrrad als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel überhaupt erwähnt.

Ich habe trotzdem durchgehalten und bis zum Ende gelesen, und siehe da, im allerletzten Absatz dann der fulminante Schluss: 60% Radverkehr, 20% ÖPNV, 10% Fußgängerwege und die Diskussion um Elektroautos, Diesel und Benziner erübrigt sich.

Groningen macht es vor, Kopenhagen ist auf gutem Weg, wie viele andere auch.

Wäre das nicht eine eigene Reihe von Artikeln wert?

Mit herzlichem Dank für die – wie immer – anregenden Artikel,
Emily Link

---

5. Leserbrief

Hallo,

neueste Berechnung für Kosten für Kfz-Verkehr in D (und andere Kosten). Das E-Auto schneidet kaum besser ab:

Pkw (Benzin) €-Cent / Fahrzeugkilometer: 6,42
Pkw (Diesel): 7,53
Pkw (E): 6,10

Vgl. S. 29, dort auch weitere Verkehrsarten t.co/X9O8uKR1vM

Grüße

J S

---

6. Leserbrief

Liebe NDS Redaktion,

das so dringend für die E-Mobilität benötigte Lithium lagert in Salzseen. Das sind bislang noch zum größten Teil unberührte Ökosysteme. Diese werden in kürzester Zeit ausgebeutet und zerstört – natürlich alles für den Klimaschutz. Kobalt wird im Kongo geschürft mittels Kinderarbeit unter erbärmlichen Bedingungen. Ficht uns aber nicht an, wir brauchen schließlich gute Luft in unseren Großstädten.

VG Michael Wrazidlo

> “Um zu merken, dass die Realität für die meisten Menschen anders aussieht, genügt ein Besuch in der Migros. Wenn die 500 Gramm Erdbeeren aus Spanien und vom romantischen Bio-Bauernhof entweder 3 Franken 50 oder 12 Franken kosten, ist ziemlich schnell Ende Gelände mit freier Wahl und Eigenverantwortung. Ich kann schliesslich niemandem, der nicht so einen dicken Geldbeutel hat, einen Vorwurf machen, wenn er oder sie ebenfalls Erdbeeren essen will, aber nicht die nachhaltigen für 12 Franken kauft”

Liebe NDS-Redaktion,

ist der Klimawandel jetzt ein physikalisches, ein ökonomisches oder soziologisches Problem? In den Hinweisen I des Tages gab es einen Link “Es droht der Abschwung” von Norbert Häring. Ist das jetzt eine gute Nachricht für den Klimawandel? Für die davon betroffenen Menschen vermutlich nicht. Die Frage ist, ob die Jugend sich von der Mammutaufgabe überhaupt einen Begriff macht. Wenn sie bis 2030 auf Null Co2-Ausstoß will, dann dürfen die heutigen wirtschaftlichen Aktivitäten praktisch nicht intensiver ausgeprägt sein als um 1850 und die jetzt 7,5 Mrd. Menschen dürfen nicht mehr Ressourcen verbrauchen als die damalige Weltbevölkerung von rund 1 Mrd. Menschen. Ist das realistisch?

Ich bezweifele den vom Menschen gemachten Klimawandel nicht. Weil das “Leben” schon immer die Umwelt verändert hat und die veränderten Umweltbedingungen wiederum Einfluss auf die Entwicklung des Lebens genommen haben. (Als vor rd. 2,5 Mrd. Jahren die

Photosynthese aufkam, war der damit verbundene Sauerstoffanstieg der Atmosphäre für alle anaeroben Bakterien eine Klimakatastrophe).

Es gibt aber kein Globalklima – Klima ist eine aus den Wetterereignissen abgeleitete, abstrakte Größe. Und alle bisherigen Weltuntergangsprophezeiungen sind nicht eingetroffen. Der heutige Klimawandel dient auch einer grandiosen Inszenierung. Man kann damit prima Ängste schüren. (wie mit der Rente, der Demografie, Flüchtlingskrise, Brexit, etc.) Es geht um Macht und Einfluss, um die Eröffnung neuer Geschäftsfelder, um Forschungsgelder (vielleicht ist der Weltklimarat nicht so uneigennützig wie er vorgibt). Es lassen sich neue Öko-Steuern pandemischen Ausmaßes kreieren. Und man kann sich als Retter in der Not anpreisen. Dies nur mal so als Anmerkung – der Mensch ist nur allzuoft bereit, leichtgläubig vermeintlichen Hirten zu folgen. Bleiben Sie kritisch!

Viele Grüße
Michael Wrazidlo

---

7. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Wolf,

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für den spannenden Artikel „Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 3: Sackgasse Elektromobilität“.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir die genau Quelle / Studie zu dieser Aussage mitteilen könnten: „Die reine CO2-Bilanz eines E-Pkw ist im Vergleich zu einem Benzin- oder Diesel-Pkw maximal um ein Viertel günstiger – wenn der gesamte Lebenszyklus des Autos betrachtet wird.“

Wie beschäftigen uns mit allen Formen der zukünftigen Mobilät und können mit Fakten auch gut umgehen. ;-)

Mit freundlichen Grüssen,
Richard Bachinger

Antwort Winfried Wolf:

Das sind vor allem die beiden Studien

- Mia Romare und Lisbeth Dahllöf, The Life Cercle Energy Consuption and the Greenhouse Gas Emissions from Lithium-Ion-Batteries. A Study with focus on current Technology and Batteries for light-duty vehicles, IVL – Swedish Environmental Research Institute, Stockholm 2017.

- „Ökologische Folgen von Elektroautos – ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll?“ des Umwelt- und Prognose-Instituts (UPI) in Heidelberg, UPI-Berichte Nr. 79, 2. Aktualisierte Auflage August 2017. Autorinnen und Autoren: Dieter Teufel, Sabine Arnold, Petra Bauer und Thomas Schwarz. (upi-institut.de/UPI79_Elektroautos.pdf).

- zusammenfassend auch: Christopher Schrader, Die Ökobilanz der E-Mobilität, in: Spektrum der Wissenschaft Nr. 5/2018. Dort heißt es dann sogar:

> „Viele seriöse Ökobilanzen sehen Elektroautos, die normalen deutschen Strom tanken, derzeit ungefähr auf gleicher Höhe mit sparsamen Verbrennern. Die Nationale Plattform Elektromobilität und das Umweltministerium [in Berlin; W.W.] bescheinigen dem Akkuantrieb einen 12- bis 16-prozentigen Vorteil.“

Das Erstgenannte ist eine Studie, die eine große Zahl unterschiedliche Studien zusammenfasst und vergleicht.

Leserbriefe zu „Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden.“ Teil 1+2

8. Leserbrief

Hallo Herr Berger,

sehr interessiert habe ich ihren Bericht gelesen. Wie sie treffend geschrieben haben wird wie beim Arzt meist auch nicht nach der Ursache gesucht sondern nur die Wirkung gelindert.

In Ihrer Analyse würde ich aber noch einen Schritt weiter zurück gehen.

Punkt 1: Ursache für die Pendler sind meines Erachtens die Einstellungspraktiken der Firmen und Behörden. Ein potenzieller Interessent bewirbt sich natürlich zuerst bei den Firmen im Umland. Man muss aber schon sehr viel Glück haben um hier auch genommen zu werden. Es findet sich dann im Bewerbungsprozess für die Firma sicher immer noch ein besserer, günstigerer oder Jüngerer Bewerber. Hier sollten die Kriterien an einen Bewerber etwas weniger rigoros angesetzt werden.

Punkt 2: Wenn neue Firmen oder Unternehmensteile gegründet werden geschieht dies meist in den Ballungszentren. Wenn die Angestellten aus Punkt 1 natürlich von sonst woher anreisen müssen nützt auch der ganze Mehrwert eine Grossstadt nichts. Hier müsste meines Erachtens von der Politik der Rahmen vorgegeben werden, damit nicht nur in München, Stuttgart oder Frankfurt gebaut wird. Die kleineren Städte mit weniger Steuereinnahmen werden es danken.

Punkt 3: Durch die immer grösser werdenden Entfernungen zur Arbeit ziehen natürlich auch genügend Menschen weg. Folge ist, es gibt keinen Mehrfamilienhaushalt mehr und ältere Leute leben alleine in Ihren Häusern und Wohnungen. Dadurch ergibt sich somit ohne lange nachdenken zu müssen ein Problem, wenn die älteren Personen Hilfe benötigen. Das wurde früher quasi „nebenbei“ erledigt.

Ich schreibe (als Deutscher) aus der Schweiz. Die Probleme sind hier aber die gleichen.

Viele Grüsse aus der Schweiz,
Jan Pietrusky

---

9. Leserbrief

Liebe Redaktion,

erst mal möchte ich mich für Ihre sehr gute Arbeit bedanken.

Loben Sie für mich ihren Webmaster. Das war schon lange fällig! Mein Urteil: Klasse-Leistung!

Von ca. 30-40 Vergleichsportalen liegen die NDS absolut vorne.

Seit Anbeginn der NDS führe ich das NDS-Archiv auf meinem PC nach.

Redaktion: Mir gefällt der Schreibstil, die Verständlichkeit und das Professionale Ihrer Arbeit.

Leider meiden Sie Englisch, was ich aufgrund Ihrer Klientel verstehen kann.

Ja und der alte Herr A.M.?

Hoffentlich bleibt er uns noch lange erhalten! (bin nur 1 Jahr jünger als er)

Er ist schon eine Ausnahmeerscheinung in der deutschen Presse!

Home-Office!

Ok. Für Profis wie Ihr? Da gibt’s nichts Besseres.

Aber sonst gibt es sehr viel Schrott (Ich beziehe das auf technische Bereiche)

Viel Glück und herzliche Grüße
Der Alte

---

10. Leserbrief

Liebes NDS-Team,

die beiden Beiträge von Jens Berger zum Verkehr sind interessant.

Aber, ich vermisse einen wichtigen Gedanken: bei den meisten Politikern fehlt schlicht die Absicht etwas zum Positiven zu verändern. Diese Leute leben in einer Parallelwelt und sind meist nicht gewillt bzw. in der Lage Alltagsprobleme zu verstehen.

Nur so kann ich mir erklären, dass selbst einfache Maßnahmen, die ohne großen Widerspruch aus der Bevölkerung oder gegen unüberschaubare Kosten zur Lösung von Problemen beitragen könnten, nicht durchgeführt werden. Zwei einfache Beispiele hierfür.

In dem vergleichsweise viel ärmeren Ungarn ist die Benutzung von Verkehrsmitteln für Rentner – mit Ausnahme von Sonderzuschlägen – unentgeltlich. Auch für ausländische

Rentner. Man kann sich gut vorstellen, dass deutsche Rentner, wenn sie sich aus dem Berufsleben allmählich zurückziehen, ganz auf ihr Auto verzichten würden. Einmal alle zwei Wochen ein Mietwagen zum Erledigen von Einkäufen könnte ausreichen. Der Verkehr – einschließlich des ruhenden Verkehrs – würde enorm entlastet werden. Ein paar Redakteurinnen der Süddeutschen, die den „Alten“ am Liebsten das Wahlrecht entziehen würden, fänden das sicher ungerecht. Nur die meisten Steuerzahler hätten sicher keine Einwände. Die Kosten wären überschaubar und man könnte vielleicht diese Regelung Schritt für Schritt auf andere Bedürftige ausdehnen.

Der Flugverkehr hat einen wachsenden Anteil an der Umweltverschmutzung und wird gleichzeitig durch verschiedene Maßnahmen der Politik subventioniert. Und eine großer Teil des Flugverkehrs ist – im Gegensatz zum ÖPNV – ein reines Luxus-Problem. Warum kann man nicht sagen, dass jedem Bürger pro Jahr X Flug-Kilometer zum Normalpreis zustehen. Alles was diese X km überschreitet wird sehr hoch besteuert. Für private Nutzer könnte man die Ausnahmeregelung festlegen, dass für eine Traumreise 3 oder meinetwegen 5 Jahre km anspart werden können. Für Personen, die im Auftrage von Unternehmen, Verbänden und der Politik reisen, entfällt diese Möglichkeit. Die Unternehmen würden sicher manche Zusammenkunft durch Video-Konferenzen einsparen. Der EU-Reisezirkus würde reduziert werden bzw. manche Herrenpartie von Verbandsfunktionären oder Managern nach Brasilien würde wegfallen.

Klar muss an solchen Vorschlägen im Detail gefeilt werden. Klar ist aber auch, dass es wahrscheinlich weitere Möglichkeiten gibt, wie man sozial verträglich etwas für bessere Verkehrslösungen im Interesse der Umwelt tun kann. Den Verantwortlichen fehlt aber hierzu der politische Wille. Man erhöht gerne nach dem Gießkanne-Prinzip die Steuern und Gebühren für Strom, Kraftstoffe etc. Das hilft zwar der Umwelt nicht ausreichend, hat aber den Vorteil das die Hauptlasten vom „Kleinen Mann“ getragen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Reinhard Schuberth

---

11. Leserbrief

Sehr geehrte Damen und Herren von den NDS,

nur eine kurze Frage oder Anregung im Zusammenhang mit Ihrer „Verkehrs“-Serie: Befasst sich jemand von Ihnen auch einmal mit dem Thema „Vermeidung von Güterverkehr“? Das

wäre sicher nicht nur aus meiner Sicht lohnend. Die Lkw-Flut bringt ein gewaltiges Kapazitätsproblem für unser Straßennetz mit sich, ruiniert Straßenbelag und Kunstbauten und ist eine riesengroße Gefahrenquelle für alle Verkehrsteilnehmer. Luftfracht ist eine Energieverschwendung und Umweltschweinerei.

Wer das Thema gründlich behandeln will, wird am Ende wohl unseren ganzen Freihandels-Wahn infrage stellen müssen.

Mit besten Grüßen, und machen Sie weiter so!
Bernhard Edlmann

---

12. Leserbrief

Liebe Nachdenkseiten-Macher,

Endlich! Gleich drei Beiträge zur Verkehrswende. Und dann lees ick, und ick wundre mir: jetzt muss doch endlich mal das Fahrrad kommen … ?

War das jetzt ein Test, ob alle Leser bis zum Schluss durchhalten?

Oder ein Test, wieviele Leser das Fahrrad überhaupt auf dem Schirm haben?

Bitte belasst es nicht bei der Erwähnung im letzten Absatz im letzten Beitrag. Das Fahrrad hat eine eigene Diskussion verdient.

Hier gleich noch ein paar Stichworte dazu:

- Breitere Radwege (z.B. Kopenhagen)
- Ausbau des Radwegnetzes, auch für Pendler, (z.B. Kopenhagen bzw. Ruhrgebiet)
- Schnellstraßen für den Radverkehr (z.B. Kopenhagen, Radbahn-Konzept Berlin)
- Sichere Kreuzungen (z.B. grüner Pfeil für Radfahrer)
- E-Bikes statt E-Autos (Energieverbrauch pro 100km unter 1kWh statt 15 bis 28 kWh, bei Eigenantrieb: ein paar Apfelschorlen)

- Und was uns besonders am Herzen liegt und in der Diskussion oft vergessen wird:
- Bezahlbare Mieten auch für Kleingewerbe (z.B. für Fahrradwerkstätten)
- Senkung der Mehrwertsteuer für Fahrräder

und ganz allgemein:

Steuern hoch für Ressourcenverbrauch, Steuern runter für Arbeit, damit wir es uns auch leisten können, Räder zu reparieren ohne uns dabei selbst auszubeuten!

Schöne Grüße aus dem Radhaus Kreuzberg, und bei der Gelegenheit endlich auch mal einen herzlichen Dank für Eure wichtige Arbeit,
Ridvan Kurum

---

13. Leserbrief

Zu Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 2: Pendlerverkehr vermeiden

Sehr geehrter Herr Berger,

Mehr Homeoffice in den Verwaltungen kann sicherlich ein richtiger Weg sein. Auch wenn es nicht genügt den Laptop am Küchentisch aufzuklappen. Home Offices müssen die inhärente soziale Interaktion eines Präsenzarbeitplatzes “künstlich” kompensieren. Aber generell geht das schon.

> Bei wie vielen Besprechungen, Meetings, Konferenzen, Briefings usw. usf. ist es eigentlich wirklich notwendig, dass alle Beteiligten auch physisch vor Ort sind?

Faktisch notwendig nicht, aber ironischer weise schaffen es produzierende Betriebe leichter ihre Fabriken zu verlagern, als das die Verwaltung und all die Schreibtischarbeiter aus den Zentren weg zu verlegen.

Das die ganze Administration, Steuerung, Planung und Entwicklung in einem großen physischen Hauptquartier sitzt, kommt daher das dort die wichtige Kommunikation stattfindet.

Und eben nicht nur die offizielle, sondern vor allem die informelle und sozial geprägte Kommunikation.

Flurfunk ist anscheinend schwerere zu verlagern als eine 10 Tonnen schwere Stahlpresse.

Natürlich gibt es zahlreiche Möglichkeiten das Arbeitnehmer von anderen Standorten arbeiten, aber in einer Filiale oder gar im Home Office lebt man auf einem Satelliten und ist von der informellen Kommunikation im Brennpunkt des Hauptquartiers abgeschnitten.

Auch scheinen Mitarbeiter so vom “Karriereradar der Vorgesetzten [zu] verschwinden”. (zeit.de/karriere/2015-04/homeoffice-arbeit-arbeitsrecht).

Eine Möglichkeit wäre es diese Hauptquartiere abzuschaffen: “The only way to not have people in a satellite office is not to have a main office.” (aus remoteonly.org)

Aber die Kommunikation wird im Teleoffice die wichtigen Präsenzkanäle verlieren.

Nicht-ortsimultanes Arbeiten und vor allem die notwendige Verschriftlichung von informellen Wissen wird das Beziehungskapital in Frage stellen.

Je höher die Stufe im Organigramm, je wichtiger ist Beziehungskapital.

Oder sarkastisch ausgedrückt: Für Führungskräfte, und alle die es werden wollen, ist der für die Rangfolge so wichtige headcount nicht mehr sichtbar und niemand hört ihnen mehr in unendlichen Meetings ihrem Referierten zu.

In der Welt von DAX Konzernen ist verteiltes Arbeiten daher vermutlich nicht vorstellbar.

Das gäbe sicherlich neuen Teilnehmern in der Wirtschaft wie Entwicklungsdienstleister, Marketingagenturen, Softwaredienstleister oder Startups die Möglichkeit zur schöpferischen Marktveränderung.

Aber wenn man sich die Adressen von diesen anschaut, drängen ja die noch mehr nach Berlin Mitte oder an den Münchner Marienplatz, als die Allianz oder die Deutsche Bahn.

Ich glaube verteiltes Arbeiten würde so viele Verkehrs-, Wohnraum- und andere Gesellschaftsprobleme lösen können, aber leider ist das mit der real existierenden Wirtschaft nicht gut möglich.

viele Grüße

Klaus Mueller

Anmerkung zur Korrespondenz mit den NachDenkSeiten

Die NachDenkSeiten freuen sich über Ihre Zuschriften, am besten in einer angemessenen Länge und mit einem eindeutigen Betreff.

Es gibt die folgenden Emailadressen:

- leserbriefe(at)nachdenkseiten.de für Kommentare zum Inhalt von Beiträgen.
- hinweise(at)nachdenkseiten.de wenn Sie Links zu Beiträgen in anderen Medien haben.
- videohinweise(at)nachdenkseiten.de für die Verlinkung von interessanten Videos.
- redaktion(at)nachdenkseiten.de für Organisatorisches und Fragen an die Redaktion.

Weitere Details zu diesem Thema finden Sie in unserer „Gebrauchsanleitung“.