Der obige Beitrag rief einige Zuschriften hervor, welche wir nachfolgend wiedergeben. Der Artikel E-Autowracks: Brandgefährlicher Sondermüll wiederum beleuchtet einen anderen Aspekt der Elektromobilität. Bei diesem Thema lohnt es sich wohl einmal mehr, jedweden Aussagen gegenüber skeptisch zu sein. Auf jeden Fall sollten E-Autos nicht dazu dienen, weiterzumachen wie bisher, und Überlegungen in andere Richtungen nicht weiter zu untersuchen. Vom Stein der Weisen, auch einem zwischenzeitlichen, sind wir weit entfernt. Bitte beachten Sie auch die Anmerkung von Winfried Wolf. Zusammengestellt von **Moritz Müller**.

1. Leserbrief

Neben sachlichen Fehlern und Falschaussagen (direkt aus den Propagandaquellen der Ölindustrie) enthält der Text einen elementaren Denkfehler: Auch wenn das Auto mittelfristig weg muss, ist eine sofort verfügbare bessere Alternative zum Verbrennungsmotor immer noch eine bessere Alternative. Ein dreifach besserer Wirkungsgrad ist exakt das, was als schnelle Erstreaktion auf die Ressourcenprobleme funktionieren würde, wenn man es einfach umsetzen würde (wie so viele andere, unsinnige, Dinge) anstatt es ängstlich tot zu diskutieren.

Man wird die gesellschaftliche Veränderung, die notwenig wäre, um in der Breite den Individualverkehr um- und abzubauen nicht innerhalb von ein paar Jahren schaffen. Zudem: Tesla arbeitet unter anderem an den technischen Grundlagen für eine Abschaffung des Privatbesitzes am Auto (Mobility as a Service), auch dafür gibt das Unternehmen sein Geld aus. Bitte zeigen sie mir ein anderes Unternehmen, dass explizit betrieben wird um »den Übergang zu nachhaltiger Energie zu beschleunigen«. Man sollte nicht über fehlende Gewinne schimpfen, wenn man gleichzeitig keinen Blick dafür hat, warum sie fehlen. Es geht sicher nicht um die Bereicherung Einzelner.

Ich finde es grundfalsch, hier Neid in allen Spielarten zu triggern. Ein Tesla ist kein Zweitwagen und kein Spielzeug. Tesla-Fahrer sind bewusster in ihrer Mobilität als andere (und nehmen sicher öfter das Fahrrad oder die Öffis als »normale« Autofahrer). Änderungen im Konsumverhalten werden immer von »reich« nach »arm« in die Gesellschaft gebracht, einen anderen Weg zur Verhaltensänderung bei den »Aufsteigern« (die einen Großteil der aktiven Konsumenten ausmachen) gibt es nicht.

Die Behauptung, in Norwegen zeige sich, dass Tesla nur als Zweitwagen für Wochenendausflüge taugten, ist durch keinerlei Fakten gedeckt. Im Gegenteil: Norwegen macht vor, wie E-Mobltität im Alltag aussehen kann.

Natürlich singen jetzt alle Politiker das Lied von Musk. Was sollen sie auch sonst tun? Es ist doch (spätestens seit dem Bau der Gigafactory 3 in China) längst klar, dass das Projekt Tesla nicht mehr scheitern kann. Vielmehr wird Tesla in den nächsten Jahrzehnten die komplette Autoindustrie vor sich her treiben: Erst mit der E-Mobilität, dann mit dem autonomen Fahren und in der direkten Folge dann mit Shared Services, die – wie wir seit den 70er Jahren theoretisch wissen – um Klassen ressourcenschonender und gerechter sind als der Privatbesitz am Auto.

Beim Thema E-Mobilität haben die Nachdenkseiten wirklich massiv Nachholbedarf – bei keinem anderen Thema wird hier so viel propangandistischer Mist ungeprüft wiedergegeben, ohne nüchternen Blick auf die Chancen und offenbar ohne Verständnis für die absolut katastrophalen Schäden, die unsere fossile Mobilität täglich überall auf der Welt verursacht.

Christoph Reichelt, Roth

---

2. Leserbrief

Sehr geehrte Damen und Herren,

warum Tesla in Brandenburg, denn es ist das Land mit der niedrigsten Gewerbesteuer, siehe hierzu Märkische Allgemeine von 2018, maz online, “das geheime Steuerparadies.” Und ich verwette meinen Arsch, dass auch Tesla für die ersten Jahre steuerbefreit wird zwecks Ansiedlung.

MFG Volker Kamp

---

3. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Wolf,

ich frage mich, wenn bei derzeit geschätzten 750 Mio. Autos weltweit, einen Anteil von gerade einmal1% auf den Ausstoß von C02 Emissionen und andere Gase hat, wieso man solch einen medialen Fokus darauf lenkt?

Das erste zur Elektromobilität, der Kreislauf der geschlossene Kreislauf ist weit weg. Das zweite, ich habe mir angesehen, wieviel vom gesamten Co2 Ausstoß der Menschheit, alle PKW, also Diesel und Benzinautos am co2 Ausstoß beitragen, und ich konnte ich nicht glauben, dass ist weniger als 1 Prozent noch einmal *das ist weniger als 1% . also wenn man uns erzählt, wenn alle Menschen Elektor Auto fahren, abgesehen davon, dass das nicht geht, es geht vom Rohstoff her nicht, es geht auch von der Stromversorgung her nicht.*

Ein Prozent? Ich bitte Sie bei allem nötigen Respekt.

Warum steht nicht die Industrie im Fokus? Alleine die Bauindustrie mit einem Anteil von über 50%? Warum nicht die Industrielle Landwirtschaft? Oder die Textil Industrie, die schmutziger sind als alle Autos und Flüge zusammen? Warum nicht die weltweiten geschätzten 90 000 Frachtschiffe? Die ja alle mit Schweröl fahren, einem dreckigen und giftigen Abfallprodukt der Öl Industrie? Alleine die 15 größten Frachtschiffe der Welt sind schmutziger als alle 750 Mio. Autos zusammen? Warum fordert man nicht hier, dass alle mit einem Kat ausgestattet werden müssen?

Oder dem gesamten militärischen Komplex? Alleine *das Militär ist so eine ganz interessante Sache. Verstehe ich nicht? Wieso wird darüber überhaupt nicht berichtet, will man nicht noch die Rüstungsausgaben auf mindestens 2% in Deutschland erhöhen?*

Das erste Problem, und das ist auch in Demokratien nicht anders, bekommt man nirgend wo Zahlen vom Militär dazu. Es hat im Jahr 1998 einen Beschluss des US Kongress gegeben, da haben die fest gelegt, Pentagon, US Armee ist vom Kyoto Protokoll, von allen Umwelt Protokollen, Umwelt Maßnahmen, Berichten, ausgeschlossen. Das sollte auch einem Kind verständlich sein, warum.

Aus gutem Grund, es gibt keine größere Militärische Organisation, wie die US Armee, aber natürlich gilt das auch für kleinere Armeen auf dieser Erde. Die einzige Zahl die bekannt ist, ist die7000 Militärbasen der US Armee, täglich dreihundertzwanzigtausend Barrel (1 Barrel ein Fass 158,9 Liter)Öl verbrauchen. Jetzt muss man sich vorstellen, 320 Tausend mal 159 Liter Öl da kommen wir in die Größen Ordnungen von 50 Millionen Liter Öl täglich.

Also das ist so eine riesen Menge, das ist so gigantisch, dass es nahezu lächerlich ist, daneben über Elektromobilität zu reden. Warum reden wir darüber nicht?

Aber in der öffentlichen Wahrnehmung, haben wir das Gefühl, das Auto ist der Hauptverursacher? Warum ist das so? Was machen die Journalisten die das so darstellen? Recherchieren die nicht?

Mit freundlichen Grüßen

---

4. Leserbrief

Liebe Nachdenkseiten, lieber Herr Winfried Wolf!

Ich schreibe Ihnen bezueglich des Artikels “Tesla und Elon Musk in der brandenburgischen Provinz: Viel Aufregung um eine Mobilität für die gehobene Mittelschicht” in dem meines Erachtens, neben vielen korrekten Aussagen, das Elektroauto undifferenziert und zu schlecht dargestellt wird.

Kommen wir zuerst zu drei Kernpunkten bezueglich Elektromobilitaet:

I) Elektroautos sind wesentlich effizienter als “Verbrenner” (ungefaehr um einen Faktor 4 bis 5), d.h. selbst wenn man den Strom nur aus dem Verbrennen von Oel gewinnt, ist es schon umweltfreundlicher.

II) Dem Punkt 1) wird meist dadurch widersprochen, dass (wie auch Herr Wolf meint) das E-Auto mit einem “oekologischen Rucksack” gebaut wird und den erstmal abfahren muss. Was dabei allerdings nie beachtet wird, ist das beim Verbrenner nur die oekologischen Kosten der Herstellung und der Benutzung vor Ort eingerechnet werden. Das heisst, die oekologischen Kosten, die durch die Gewinnung von Erdoel und die damit einhergehende Zerstoerung der Umwelt verursacht werden, ganz zu schweigen von Katastrophen wie bei der “Deepwater Horizon”, werden dem Benziner oder Diesel nie angerechnet. Auch die ganzen Kriege, die aus der Gier nach Erdoel entstehen und auch oefters von den Nachdenkseiten angesprochen werden, werden da nicht mit eingerechnet. Das Elektroauto hat hingegen den einzigartigen Vorteil, dass es mit sauber vor Ort gewonnener Energie betrieben werden kann.

III) E-Autos, falls sie sich im grossen Massstab durchsetzen sollten, bieten auch den Vorteil, dass sie die Stromschwankungen und Versorgungsunsicherheiten von regenerativen Energien (Sonne, Wind, etc.) abfangen und ausgleichen koennen. Siehe hierzu die Diskussion von David MacKay in “Sustainable Energy – Without the Hot Air”.

Nun zu Tesla:

IV) Weil sicherlich viel Kritik an dem Konzern angebracht ist, so sollte man ihm zumindest

zu Gute halten, dass er E-Autos “sexy” gemacht hat. Waren vor Tesla fuer weite Teile der Macho-dominierten Autoszene E-Autos nur was fuer “gruene Spinner”, so hat sich dies durch Tesla durchaus geaendert. Herr Wolf hat recht, dass der Tesla nur was fuer die obere Mitelschicht ist, aber das gleiche gilt auch fuer Ferrari und Porsche und aendert nix an dem Argument, dass es wichtig ist, die Akzeptanz fuer E-Autos in der Oeffentlichkeit zu erhoehen.

Ich komme nun zum Wunschdenken des Autors, wie die Mobilitaet von morgen aussehen soll:

V) Laut Herrn Wolf waere es am besten, wenn alle das Fahrrad nehmen, zu Fuss gehen oder den oeffentlichen Nahverkehr benuzten, so dass der “Pkw-Verkehr bei weniger als 10 Prozent liegt”. Ich finde diese Idee klasse und bin sofort dafuer. Ich frage mich allerdings, wie Herr Wolf das real-politisch umsetzen will. Am Ende (wenn wir das gegenwaertige politische Modell fuer gegeben annehmen) geht es naemlich darum, Waehlerstimmen zu gewinnen fuer eine umweltfreundliche (und gegen eine toedliche) Politik. Dies wird nach jahrzehntelanger Gehirnwaesche durch die Auto-Lobby mit Herrn Wolfs Vorschlag nicht zu machen sein. Die Aussicht allerdings, dass wir die gleiche individuelle Mobilitaet mit E-Autos statt Verbrennern geniessen koennen, stellt eine echte, praktisch machbare und vor allem auch waehlbare Alternative da. Herr Wolf kritisiert so gerne die “grünen Fiktion” und “derlei Blendwerk” in seinem Text (wiederum zu Recht!), aber realisiert selbst nicht, dass er sich dazu zaehlen muss.

Zu allerletzt ist es wichtig anzumerken, dass fuer Herrn Wolf Korrelation und Kausalitaet anscheinend identisch sind. Was als logische Zusammenhaenge verkauft werden, hat in Wahrheit keinerlei logischen Zusammenhang. Zum Beispiel:

VI) E-Autos sind nicht umweltfreundlich, weil die verbrauchte Energie zum grossen Teil nicht aus regenerativen Energien stammt. Es sollte jedem offensichtlich sein, dass es sich hier um a priori zwei unterschiedliche Fragen handelt. A) Welche Technologien benuzten wir zum Energieverbrauch (E-Autos, welche das Potenzial haben komplett auf Kohle, Oel, Gas zu versichten)? B) Wie gewinnen wir diese Energie, die besagte Technologien in A) verbauchen (leider immer noch zum grossen Teil aus Kohle, Oel, Gas)? Anders ausgedrueckt: E-Autos koennen nix dafuer, dass es Deutschland und andere Laender verpassen, auf regenerative Energien umzusteigen.

VII) Zur Aussage alles was zaehlt ist “Wachstum, Wachstum über alles”. Die Aussage an sich ist absolut korrekt, hat aber wiederum keinen logischen Zusammenhang mit der Technologie des E-Autos. Es ist einfach eine Konsequenz des gegenwaertigen politischen

und wirtschaftlichen Systems, dem sich alle (!) Industrien (auch diejenige, die E-Autos produziert) unterwerfen muessen. Wiederum impliziert das auf keinster Weise, dass das E-Auto schlecht ist.

VIII) Zur Aussage “Tesla – ein hoch subventionierter und hochdefizitärer Autobauer”. Wiederum mag diese Aussage 100% richtig sein, aber sie enthaelt keinerlei logische Schlussfolgerung, welche fuer das E-Auto als solches gilt. In einer Politik und Wirtschaft, die seit vielen Jahrzehnten zu 99% auf Benziner und Diesel setzt, ist klar, dass eine neue Technologie, fuer die die Infrastruktur (und auch viel Know-How) noch gar nicht entwickelt ist, Probleme hat. Der Anreiz in E-Autos zu investieren muss von der Politik kommen und ich subventioniere diese liebend gerne im Vergleich zur Kohle, Oel oder herkoemmlichen Autoindustrie. Ob es richtig ist, gerade Tesla zu subventionieren, ist wiederum eine andere Frage bei der es sicherlich Gruende gibt, die dagegen sprechen. Aber diese Frage ist unabhaengig vom E-Auto.

Zusammenfassend laesst sich deshalb nur sagen, dass der vorliegende Text von Herrn Wolf ein ideales Lehrbuchbeispiel dafuer ist, um zu ueben wie man “Strategien der Meinungsmache” und “Methoden der Manipulation” an einem konkreten Sachverhalt enttarnt. In dem Sinne hat der Text von Herrn Wolf dann doch einen Nutzen.

Ich hoffe, dass Sie meinen kritischen Leserbrief veroeffentlichen. Falls Sie sich dagegen entscheiden, wuerde ich zumindest eine Begruendung dafuer als angemessen erachten. Ansonsten wuensche ich Ihnen und Ihrer insgesamt wundervollen Internetseite weiterhin alles Gute fuer die Zukunft.

Mit freundlichen Gruessen,
Dr. Philipp Strasberg

Antworten des Autors Winfried Wolf zu den Leserbriefen:

Welche Basis für Angaben?

Es macht Sinn, sich auf einigermaßen zuverlässige, belastbare Fakten und Institutionen zu beziehen. Ich verlasse mich bei den Angaben, die ich im Artikel nenne und die ich im Detail belegt habe im Buch „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse“ (Promedia, 2019) u.a. auf die Daten des Umweltbundesamtes, des Umwelt-Prognose-Instituts (Heidelberg) und des Weltklimarats (IPCC).

CO-2-Reduktion ist entscheidend

Bei den Debatten über E-Pkw geht es entscheidend darum, um wie viel mit E-Autos die CO-2-Emmisionen aktuell und in den absehbar nächsten 5-10 Jahren gesenkt werden können, inwiefern also ein bremsender Beitrag zum Klimawandel erfolgen kann. Da geht das UBA davon aus, dass beim direkten Austausch eines Autos mit Verbrennungsmotor durch ein E-Auto die CO-2-Einsparung bei maximal 30% liegt. Das UPI nennt niedrigere Werte von rund 20-25%. Das ist wesentlich weniger als in der Öffentlichkeit dargestellt.

Das hat natürlich – außer dem genannten „ökologischen Rucksack“ – auch mit dem Strom-Mix zu tun. Dieser hat in Deutschland aktuell noch einen Anteil von 40% fossiler Strom. Und es ist angesichts der konkreten Energiepolitik bereits hoch-sportlich, sollte es dann, wenn die AKW in 3 Jahren abgeschaltet werden, gelingen, dass die Erneuerbaren den aktuellen 13-Prozent-Anteil des Atomstroms auffangen können. Dann haben wir immer noch 40% Strom auf fossiler Basis. In China sind es 60%.

Diese tatsächlichen Einsparungen, die theoretisch mit einem E-Auto erzielt werden können, sind geringer als diejenigen, die ein 3-Liter-Pkw (mit Verbrennungsmotor) im Vergleich zu dem aktuellen Durchschnittsauto (mit 7,9 Liter auf 100 km) brächte. Diese Einsparung liegt bei mehr als 60%. Und diese Technik gab es ja längst (VW Lupo, VW Fox).

Nach den Angaben der genannten Institutionen ist der Pkw- und Lkw-Verkehr heute für ein Fünftel der das Klima schädigenden, den Klimawandel bewirkenden Emissionen verantwortlich.
E-Autos als Zweitwagen

Die technischen Parameter (geringe Reichweite, lange Ladezeit, hoher Preis) und die Priorisierungen der E-Autos in Städten bewirken, dass E-Autos zu 50 und mehr Prozent Zweit- und Drittwagen sind. Das ergaben konkrete Untersuchungen in Norwegen, aber auch bei deutschen E-Auto-Besitzern.

Die Kombination „maximal 30% Einsparung bei direkten Austausch” mit der Tatsache, dass die Hälfte und mehr der E-Autos Zweit-und Drittwagen und ZUSÄTZLICHE Autos sind, führt bereits zu meiner Grundaussage (Untertitel des genannten Buchs): „E-Mobilität beschleunigt den Klimawandel“ – natürlich die E-Mobilität unter den gegebenen Bedingungen und bei den in absehbarer Zeit vorherrschenden Strukturen.

Tesla-Verluste

Dass Tesla noch nie einen Gewinn machte (auf Jahresbasis), muss doch zu denken geben. Der Tesla-Hype ist eine spekulative Seifenblase. Dass Elon Musk sich für die Umwelt und das Klima engagiert, ist unernst. Der Mann ist Zyniker. Er bezahlt seine Belegschaft schlecht. Er verhindert eine gewerkschaftliche Organisierung in seinen Betrieben. Er baut Autos ausschließlich für die Begüterten und Reichen. Und er geht davon aus, dass die Menschheit, wenn sie schon das Leben auf dem Planeten Erde unerträglich macht, ein neues Leben auf dem Mars beginnen können sollte („Jeder sollte eine Reise auf den Mars machen können […] Die Kosten müssen langfristig unter 500.000 Dollar je Mars-Reise liegen.[…] Auch die Vereinigten Staaten wurden irgendwann einmal gegründet.“ (Süddeutsche Zeitung vom 11.2.2014)

Soziales

Die Einstiegspreise von Tesla-Autos liegen real bei 40.000 Euro aufwärts. Das in Brandenburg zu produzierende Modell Y ist nochmals deutlich teurer. Eine Mobilität gut zu finden, bei der das Auto das Achtfache eines Hartz-IV-Jahreseinkommens oder mehr als das Doppelte des Durchschnittsjahreseinkommens eines Menschen in Brandenburg kostet, empfinde ich als extrem unsozial.

Alternativen

Natürlich sind die Alternativen, für die ich plädiere, in wenigen Jahren zu einem großen Teil machbar. Allein Maßnahmen wie die flächendeckende Einführung eines ÖPNV-Preises von 1 Euro pro Tag, also das 365-Euro-Jahresticket für den öffentlichen Verkehr in Städten, das es in Wien seit mehreren Jahren gibt, bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNV (und dies als Vorstufe für einen ÖPNV-Nulltarif) und der Ausbau der Radwege bei gleichzeitigen Beschränkungen für den Pkw-Verkehr in Städten (max. Tempo 30), sind in wenigen Jahren verwirklichbar.

Ölindustrie

Selbstverständlich müssen wir weg vom Öl kommen. Die Folgen der Ölwirtschaft sind natürlich katastrophal. Ich als jemand, der seit mehr als 30 Jahren ohne Auto lebt, schreibe auch seit mehr als 30 Jahren gegen das auf Benzin und Diesel basierende Auto an. Doch die E-Autos sind eben nur dann eine begrenzte Alternative, wenn eine Verkehrspolitik betrieben wird, um die absolute Zahl der Autos drastisch zu reduzieren (und nicht eine Politik gemacht wird, um die Zahl der Autos auf Diesel-, auf Benzin- und auf E-Basis insgesamt zu erhöhen). Tesla ist dabei am allerwenigsten eine Alternative, da dieser Konzern auf 2 bis 2,5 Tonnen schwere und extrem teure Pkw baut und auf die Luxusmobilität der gehobenen

Mittelschicht und Oberklasse setzt.

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“.