

**Rezension: Winfried Wolf, Mit dem Elektroauto in die Sackgasse – Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt, 3. aktualisierte und erweiterte Auflage 2020, Promedia Verlag, Wien, 232 S.**

Winfried Wolf analysiert Ziele, Hintergründe und Denkfallen bei der Elektroinitiative von Bundesregierung und Autokonzernen. Seinen Ruf als exzellenter Kenner der Mobilitätspolitik hat er sich Anfang der 90 iger Jahre mit seinem legendären Buch *Eisenbahn und Auto-wahn* erworben. Die Idee, mit E-PKWs Stadt- und Umweltqualität zu verbessern, hätte damals schon als Irrweg in die ewige Ablage gehört (vgl. Wolf 1992, S. 538–545).

Wer geglaubt hätte, dass sich irgendwer 30 Jahre später getrauen würde, uns und der Welt die E-PKW-Strategie als sinnvollen Beitrag zur Klima- und Stadtentwicklungspolitik anzudienen, hätte nur Gelächter als Antwort verdient.

In den ersten Kapiteln (1-5) behandelt Wolf die politisch-ökonomischen Hintergründe der E-Auto-Geschichte. In den siebziger und achtziger Jahren gab es einen bemerkenswerten Wandel in der Bewertung des privaten PKWs. Verstopfte Städte, hohe Umwelt-, Gesundheits- und Treibstoffkosten ebnete den Weg für alternative Ideen. Zum Beispiel Überwindung des Leitbilds der autogerechten Stadt, Tempolimit auf Autobahnen und Bundesstraßen, Lärm- und Schadstoffminderung. Ausbau und Verbilligung der E-Mobilität in öffentlicher Hand: U-,S-, Straßenbahnen, Fernbahn usw.

Gefährlich für die Cash-Cow des Kapitalismus. Über mehrere Krisenzyklen der Autoindustrie (Kapitel 3) findet eine große Kapitalkonzentration bei Autokonzernen statt, einige Produzenten verschwanden vom Markt. Sogar die Zukunft der deutschen Standardmarken Daimler, BMW und VW erschien streckenweise als unsicher (vgl. Wolf 2009, S. 60). Alternative Antriebe werden als Problemlöser propagiert, E-Auto, Wasserstofftechnologie. Eine für das Autokapital schwierige Gemengelage – es gibt keine Sicherheiten, ob sich größere Entwicklungsinvestitionen, die sich schnell zu Milliardenbeträgen aufsummieren, je rentieren werden? Man hält sich zurück. Die einzige sinnvolle Elektro-Entwicklung findet mit den Pedelecs auf dem Fahrradmarkt statt.

Das Elektroauto ist zwar teuer – aber weitgehend kompatibel mit den bestehenden Konsum- und Erwartungshaltungen. Wenn nur genügend davon gekauft werden (= die Profitrate stimmt oder der Staat entsprechend subventioniert), dann machen wir das. Und so kommt die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs doch noch in Schwung. An zwei Autobahabschnitten (bei Lübeck und Darmstadt) wurden Teststrecken für O-LKWs gebaut, mit der E-Initiative von Bundesregierung und Autokonzernen sollen bis Ende der 20 iger Jahre 1 Million E-PKWs auf die deutschen Straße kommen.

Das hat erstens mit der Klimakrise zu tun, schließlich sind diese Fahrzeuge ja offiziell emissionsfrei. Hat zweitens zu tun mit der Vertrauenskrise gegenüber den traditionellen

Herstellern nach dem Dieselskandal, man muss sich flexibel, modern und ökologisch verträglich präsentieren. Am wichtigsten aber ist der weltweit größte Automarkt China, wo die chinesische Regierung mit der E-Initiative zu einer Weltmacht im Automobilbau aufsteigen will. Die deutschen Autobauer sind gezwungen, das Spiel mitzuspielen um ihre Marktanteile zu sichern. Denn profitable Geschäfte machen die Deutschen vorrangig in China.

Öko-Märchen kennen wir schon seit langem. Der Himmel über der Ruhr soll wieder blau werden – verkündete im Jahre 1961 die SPD als Versprechen für einen aktiven Umweltschutz. Der Himmel wurde dann auch wirklich blau. Am schnellsten wirkte die Erhöhung der Fabrikschornsteine. Die Schadstoffe werden durch starke Luftströme viel weiter verteilt. Eine der mittelbaren Folgen war dann das große Waldsterben in den 70 iger Jahren. Dieses Prinzip des *symbolischen Umweltschutzes* hat sich seither nicht viel verändert.

Beispiel: Die Emissionsfreiheit eines E-Autos ist auch so ein Öko-Märchen. Mit einer anderen Antriebstechnologie treten Abgasbelastungen eben nur an anderer Stelle auf. Bei der Rohstoffgewinnung, beim Transport und bei der Ressourcenveredelung für den Autobau und nach der Stilllegung des Fahrzeugs. Denn völlig ungeklärt scheint das Problem des giftigen Sondermülls aus den Lithium-Ionen-Batterien nach Ablauf der Betriebszeit des E-Autos. Wenn das E-Auto als Massenverkehrsmittel eine Zukunft haben sollte, dürfte das Sondermüllproblem ähnlich schwierig werden, wie bei anderen Giftstoffen aus der chemischen Industrie oder bei der bis heute ungeklärten Lagerung von Atomabfällen.

Elektroautos werden immer schwerer (Trend zu immer größeren Autos plus die hohen Batteriegewichte). Allein für die Bewegung dieser Materialmassen werden ohne Gebrauchsnutzen gewaltige Energiekapazitäten verschleudert. Nicht gelöst wird durch den Ersatz von Verbrenner-Autos durch E-Autos der Platzbedarf im beengten Straßenraum, verschärft noch durch die Elektro-Ladeinfrastruktur. Es bleiben die Feinstaubbelastung (Bremsen, Reifen) und das Reifen-Fahrgeräusch. Bilanziert man den *ökologischen Rucksack – oder den Fußabdruck* eines E-PKW, bleibt kein überzeugender Beitrag zum Umweltschutz übrig.

Die Angebote für PKW-Elektromobilität richten sich vorrangig an den gut verdienenden urbanen Mittelstand als Zweit- und Drittwagen für den Kurzstreckenbetrieb. Der Straßenraum wird also noch enger. Verschärfend kommt hinzu, dass E-PKW-Fahrer\*innen wegen der hohen Anschaffungskosten und der erhofften Emissionsfreiheit weniger den ÖPNV nutzen. Der dann aus Kostengründen rückgebaut werden wird, zulasten der Wenigverdiener\*innen, die sich kein E-Auto leisten können.

Wenn also das E-Auto keines der ökologisch-nachhaltigen und urbanen Ziele zu erreichen hilft, warum ist man so wild hinter dieser Strategie her? Als Antwort bleibt nur, dass die E-Initiative bei der erbitterten Konkurrenz des Auto-Kapitals als Mittel dient, die wichtigsten Weltmarktpositionen zu behalten und ausbauen zu können. Und das ohne Rücksicht auf ökosystemare, raumplanerische und soziale Belange.

Soviel in aller Kürze einige – bei weitem nicht alle – Argumente, die Winfried Wolf in seinem Buch sehr detailliert vorträgt. Das Buch endet mit einem Kapitel über 21 zentrale Forderungen über eine notwendige Verkehrswende.

Dass das alles zu teuer sei und Arbeitsplätze gefährden würde und deshalb politisch nicht mehrheitsfähig wäre, weist Wolf zurück und macht deutlich, dass es erst dann richtig teuer wird, wenn wir uns dazu überreden lassen, mit den E-Autos in die Sackgasse zu fahren in der am Ende kein Fahrzeug mehr wenden kann.

#### Literatur

Wolf, Winfried (1992): Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße ; Geschichte, Bilanz, Perspektiven. [Erw. Neuausg.]. Hamburg: Rasch und Röhring.

Wolf, Winfried (2009): Sieben Krisen - ein Crash. Wien: Promedia Druck- und Verlags-ges.m.b.H.