



Liebe Freunde,

laut Akio Toyoda, CEO von Toyota und Präsident des japanischen Automobilherstellerverbands, könnte die vollständige Umstellung auf Elektrofahrzeuge Hunderte von Milliarden Euro kosten, Autos für den Durchschnittsbürger unerschwinglich machen und ganze Länder ohne Strom versorgen, ohne dass sich dies positiv auf die Umwelt auswirken würde, da die Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge den CO²-Ausstoß erhöhen würde.

Toyota-CEO Akio Toyoda hat auf dem Jahrestreffen der Automobilhersteller einen Rundumschlag gegen Elektroautos geführt. Die Nummer eins des japanischen Automobilherstellers kritisierte, dass die Befürworter einer massenhaften Elektrifizierung des Straßenverkehrs den Kohlenstoffausstoß bei der Stromerzeugung und die Kosten einer vollständigen Umstellung auf so genannte "grüne" Fahrzeuge nicht berücksichtigt hätten.

Eine Hunderte von Milliarden teure Revolution, die Japan ohne Strom lassen würde.

Der Toyota-Chef wies am Beispiel Japans darauf hin, dass dem Land der aufgehenden Sonne im Sommer der Strom ausgehen würde, wenn alle Autos mit Strom betrieben würden. Und dass die Infrastruktur, die benötigt wird, um eine Mobilität zu unterstützen, die nur aus Elektrofahrzeugen besteht, Japan zwischen 14 und 37 Billionen Yen, oder zwischen 110 Milliarden und 290 Milliarden Euro kosten würde. Elektrofahrzeuge erhöhen Kohlendioxid-Emissionen".

Hinzu käme, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge die Umwelt stärker belasten als benzinbetriebene Fahrzeuge, da die Stromerzeugung nach wie vor stark mit fossilen Brennstoffen verbunden ist und schädliche Emissionen verursacht, was den Mythos vom "kohlenstoffneutralen" Elektroauto widerlegt. "Je mehr Elektrofahrzeuge wir produzieren, desto mehr steigen unsere Kohlendioxid-Emissionen", sagte Toyoda und erläuterte, dass die gesamten CO₂-Emissionen eines Elektroautos unter Berücksichtigung der Batterieproduktion fast doppelt so hoch sind wie bei der Herstellung eines Verbrennungs- oder Hybridautos. Die Umstellung auf Elektroantrieb würde die Autoindustrie zu Fall bringen".

Die Botschaft des Toyota-Chefs wurde noch deutlicher, als er sich direkt an die japanische Regierung wandte (die demnächst den Verkauf von Benzin- und Dieselaautos ab 2035 verbieten will): "Wenn Politiker da draußen sagen: 'Lasst uns alle Autos loswerden, die Benzin verbrauchen', verstehen sie das?", fuhr er auf seiner Jahresend-Presskonferenz in seiner Eigenschaft als Präsident der Japan Automobile Manufacturers Association fort. Toyoda warnte die derzeitige Regierung auch davor, dass bei einem übereilten Verbot benzinbetriebener Autos in Japan "das derzeitige Geschäftsmodell der Automobilindustrie zusammenbrechen wird", was zum Verlust von Millionen von Arbeitsplätzen führen würde.

ELEKTROMOBILITÄT IST SCHWACHSINN

E-Auto ist dem Untergang geweiht: Einer der größten Autobauer warnt vor Zusammenbruch

Viele Jahrzehnte hat die Auto-Lobby ganze Arbeit geleistet. Am Verbrenner gab es kein Vorbeikommen. Doch Diesel und Benziner sind Auslaufmodelle. Für die Politik und viele Autofahrer steht längst fest: Wenn man den Klimawandel aufhalten will, dann mit dem E-Auto. Doch auch, wenn nahezu alle Autobauer mitmachen und die Kuh melken: Es gibt auch Hersteller, die warnen. So wie der Renault-Chef Luca De Meo, der vielen Menschen davon abrät, ein Elektroauto zu kaufen, wenn sie eine bestimmte Möglichkeit nicht haben.

Das E-Auto und wie es die Ziele verfehlt

Nur wenig später meldete sich der Stellantis-Chef zu Wort. Das Unternehmen hinter Marken wie Opel, Fiat und Peugeot, baut in erster Linie Autos für die Mittelschicht. Doch genau diesen Kunden droht in den kommenden Jahren ein Preisschock, warnte der Konzern-Chef Carlos Tavares im März. „Wir müssen uns vor dem Moment fürchten, ab dem sich die Mittelschicht kein Auto mehr leisten kann“, sagte Tavares. Obwohl auch Opel, Peugeot und Co. Elektroautos verkaufen wollen, warnt er vor einem zu schnellem Umstieg auf das E-Auto. „Wenn ein 25.000-Euro-Auto morgen zu einem 45.000-Euro-Auto wird, dann tut das der Mittelschicht weh“, sagte der Autobauer. Nun warnt er erneut. Vor dem Zusammenbruch des gesamten Markts.

Die Branche sei Untergang geweiht, wenn Elektrofahrzeuge nicht billiger werden. Einer der größten Autohersteller warnt nach dem beschlossenen Ausstieg aus Verbrennungsmotoren vor einem Super-GAU. Wenn Elektrofahrzeuge nicht billiger werden, „wird der Markt zusammenbrechen“, sagte der Fertigungs-Chef Arnaud Deboeuf in der Fabrik des Unternehmens in Frankreich. „Das ist eine große Herausforderung.“ Doch der Autobauer will es versuchen.

Politik hat Mitschuld an hohen Preisen

E-Auto-Modelle von Fiat, Opel und Peugeot sollen billiger werden. Dazu will der Autobauer einige Teile im eigenen Haus fertigen und so Druck auf die Lieferanten ausüben, den Preis ihrer Produkte zu senken. Hinzu kommt: Die Politik übt Druck auf die Autobauer aus. Erst vor Kurzem hat die EU das Verbrenner-Aus bis 2035 beschlossen. Doch eines habe die Politik nicht bedacht. Zwar wird auch Stellantis der Entscheidung nachkommen, doch den politischen Entscheidungsträgern scheint es „egal“ zu sein, ob die Autohersteller über genügend Rohstoffe verfügen, um die Umstellung umzusetzen, sagte der Konzern-Chef Tavares vergangene Woche.

<https://www.inside-digital.de/news/e-auto-ist-dem-untergang-geweiht-autobauer-warnt-vor-zusammenbruch>

"Elektromobilität ist Schwachsinn": Vernichtende Kritik vom Chef des größten Motorrad-Herstellers Europas

Das E-Auto gilt für viele als Klimaretter. Doch zunehmend häufen sich die Stimmen, die dem widersprechen. Auch der Chef des größten Motorrad-Herstellers Europas verurteilt die Elektromobilität aufs Schärfste. Und liefert gleichzeitig die Lösung.

Bei Audi sollen bereits in vier Jahren keine Verbrenner mehr vom Band laufen. Mercedes will Diesel und Benziner 2030 abschaffen. Und bei VW folgt das Aus für Autos mit Verbrennungsmotor in Europa im Jahr

2035. Die Zukunft gehört, und das liegt für viele auf der Hand, dem E-Auto. Es gibt kaum noch einen Autobauer, der keinen Stromer anbietet oder das Ende des Verbrenners eingeläutet hat. Doch ist das Elektroauto wirklich der Klimaretter? Nicht zuletzt die Diskussion darüber, ob Strom aus Atomkraftwerken plötzlich doch „grün“ sei, stellt das infrage. Denn: Strom, der dazu nötig ist, das Elektroauto aufzuladen, stammt zum größten Teil immer noch aus Kohle. Tendenz: steigend. Kann das E-Auto also die Mobilitätswende einleiten und unseren Planeten retten? Nein, sagt der Chef des größten Motorrad-Herstellers Europas.

Wenn Batterien mit Diesel-Generatoren aufgeladen werden

Das E-Auto ist für viele der Heilige Gral auf dem Weg zur Rettung des Planeten. Es gibt aber Ausnahmen. BMW etwa will neben Elektroautos weiterhin auch Verbrenner bauen. Und auch der KTM-Chef Stefan Pierer übt vernichtende Kritik an dem eingeschlagenen Weg. „Elektromobilität ist ein Schwachsinn, der von wissenschaftlich ungebildeten Politikern gepusht wird“, sagt der Chef des größten Motorrad-Herstellers Europas (KTM, Husqvarna und GASGAS) in einem Interview. „Ein auferlegter Schwachsinn.“ Mit einem Beispiel macht er deutlich, was sich viele nicht trauen auszusprechen.

„Für ein Moto-GP-Motorrad, das heute mit 20 Litern Treibstoff eine Renndistanz fährt, würde man eine 500 Kilogramm schwere Batterie brauchen, um eine vergleichbare Leistung und Reichweite zu erreichen und die gleiche Energiedichte zu schaffen.“ Zudem nimmt er die elektrischen Rennmotorräder in der Moto-E-Serie auf die Schippe. „Da werden die Batterien im Paddock mit Diesel-Generatoren geladen, die CO₂-Emissionen in die Atmosphäre dampfen, dass dir schlecht wird“, erklärt Pierer.

Das E-Auto hat keine Zukunft

Mit seinen Aussagen zur Zukunft der Verbrenner und Elektromobilität bezieht sich der Österreicher zwar eher auf den Motorsport, bei dem Zuschauer „wegen der Verbrenner-Motoren kommen“. Allerdings lässt er auch am E-Auto kein gutes Haar. „Man muss sich auch einmal anschauen, wie viele kostbare Rohstoffe für die Herstellung eines Elektroautos im Vergleich zu einem herkömmlichen Auto benötigt werden“, sagt Pierer. Eine Antwort darauf, was die Zukunft sei, hat der KTM-Chef ebenfalls. „Der synthetische Kraftstoff ist die Lösung, nicht der Elektro-Antrieb“, erklärt Pierer. Schließlich sei dieser Kraftstoff CO₂-frei.

<https://www.inside-digital.de/news/elektromobilitaet-ist-schwachsinn-vernichtende-kritik-vom-chef-des-groessten-motorrad-herstellers-europas>

E-Auto: Das ist das größte Problem

Für viele steht fest: Das E-Auto ist die Zukunft und der Klimaretter. Und in der Tat hat seit Fords Tin Lizzie wohl nichts den Automobilsektor derart verändert wie das Elektroauto. Doch eines vergessen viele dabei.

Die Verkehrswende ist in aller Munde, das E-Auto für viele der Klimaretter. Autos mit Diesel- und Benzin-Motoren gelten inzwischen als die Stinker unserer Zeit. Es hat sich herumgesprochen, dass Elektroautos günstiger in der Betankung und einfacher zu warten sind und dabei gleichzeitig auch noch Spaß machen beim Fahren. In Verbindung mit dem Versprechen, etwas Gutes für die Umwelt zu tun, entscheiden sich heute mehr und mehr Autokäufer gegen einen Verbrenner und für ein E-Auto. Das ist zwar schön und gut. Doch es gibt ein Problem.

Das E-Auto und sein größtes Problem

Während der Gebrauchtwagenmarkt mit Diesel- und Benzinfahrzeugen floriert, sind E-Autos nur bedingt günstig zu haben. Wie eine Umfrage für den Auto-Report der Allianz Direct zeigt, findet das auch der Großteil der Befragten. Für 60 Prozent der Befragten ist E-Mobilität trotz Subventionen zu teuer. Hinzu kommt: Fast die Hälfte sieht die Reichweite von Elektroautos in Kombination mit der aktuellen Infrastruktur als problematisch an.

Gerade einmal 25 Prozent bewerten die Verteilung und Anzahl der Ladestationen für E-Autos als gut. Autobesitzer wünschen sich daher den Ausbau der E-Infrastruktur. Ein Drittel aller Befragten geht sogar davon aus, dass sich E-Mobilität und das E-Auto langfristig nicht durchsetzen werden.

Diesel und Benzin sind viel zu billig: Aus diesem Grund darf sich niemand beschweren

Doch stimmt das? Ist das E-Auto wirklich so teuer? Ende Januar, als die Spritpreise noch deutlich unter 2 Euro lagen, haben wir eine Rechnung angestellt und fragten: „Strom-Wahnsinn: Ist E-Auto fahren plötzlich teurer als Diesel oder Benziner?“ Während das E-Auto schon vor dem drastischen Preissprung von Benzin und Diesel die Nase vorn hatte, fällt der Preisunterschied, trotz ebenfalls gestiegenen Strompreisen, aktuell noch deutlicher aus.

Ist das Problem wirklich ein Problem?

Anders sieht das beim Kauf eines E-Autos aus. Zwar bezuschusst der Staat den Kauf von Stromern mit bis zu 9.000 Euro und anderen Boni. Doch im günstigsten Fall muss der Käufer beim Neuwagen immer noch mit rund 10.000 Euro rechnen – und bekommt dafür etwa einen Dacia Spring, ohne Schnickschnack, wohlgerneht. Der Gebrauchtwagenmarkt ist übersichtlich – vor allem, was günstige Modelle angeht. Selbst für einen rund 10 Jahre alten Renault ZOE oder Nissan Leaf muss man noch etwa 8.000 Euro einplanen.

Böses Erwachen für E-Auto-Fahrer: Benziner und Diesel klar im Vorteil

Das ist für viele Gebrauchtwagenkäufer, die eher im Preissegment bis 5.000 Euro suchen, kaum machbar. Und selbst wenn, hat man dann nur einen Kleinwagen mit 100.000 Kilometer auf dem Tacho und einer 22-kWh-Batterie, die über viele Jahre so oft ge- und entladen wurde, dass man nur noch 100 Kilometer weit mit dem E-Auto kommt. Also, ja: das Problem ist tatsächlich eines, wenn man es auf den Autokauf bezieht. Und das wird sich erst in einigen Jahren ändern.

<https://www.inside-digital.de/news/e-auto-das-ist-das-groesste-problem>

Totalausfall E-Auto: Polizeiflotte geht während Einsätzen „die Puste aus“

Die britische Polizei kämpft mit Ausfällen ihrer E-Flotte. Fehlende Ladestationen und unkalkulierbare Reichweite behindern die Einsätze.

Gloucestershire – Der Chef der Polizei im britischen Gloucestershire, Chris Nelson, beschwert sich, dass den elektronischen Tesla-Einsatzfahrzeugen bei Einsätzen auf dem Land „die Puste ausgeht“, wie dailymail.co.uk berichtet hatte. Beamtinnen und Beamten müssten „in ländlichen Gebieten dann oft das Fahrzeug wechseln“. Das bereitet den Polizisten schwere Probleme im Dienstablauf. Ähnliches erleben auch die Feuerwehren in Deutschland, wo Städte auf E-Löschfahrzeuge umrüsten – die ersten bleiben schon im Einsatz liegen.

Rohrkrepiere E-Auto: Polizeifahrzeugen geht vor dem Einsatz der Saft aus

Immerhin verfüge sein Kommissariat über „die prozentual größte Flotte“ an E-Autos in britischen Revieren. Das habe aber eben auch „Probleme mit sich gebracht“, so Nelson. „Die Gestaltungsmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen für den betrieblichen Einsatz sind vielleicht nicht so ausgereift, wie ich es gerne hätte“. Obwohl er in Elektroautos die Zukunft sieht, würden derzeit Zweifel an der Strategie bestehen: „Also, sagen wir es mal so, ich bin zum jetzigen Zeitpunkt vorsichtig, diesen Weg weiterzugehen“, heißt es nach Angaben der Daily Mail.

„Größte Flotte“ an E-Autos stellt britische Polizei vor ebenso große Probleme

Eine große Rolle dabei würde auch das Angebot an Ladestationen spielen. Ein Experte warnten zuletzt jedoch sogar vor zu vielen Ladesäulen. Doch besonders bei längeren Einsätzen oder auf Streife sei ein Nachladen im Dienst häufig kaum möglich. Oft sind Ladesäulen besetzt oder auf dem Land gar nicht erst vorhanden.

„Beamte fahren vor dem Einsatz herum und suchen Lademöglichkeiten“

Ist der Akkustand also niedrig, müssen Polizistinnen und Polizisten während eines Einsatzes oder davor häufig das Fahrzeug wechseln. „Ich habe viele Probleme mit Beamten gehört, die in Elektrofahrzeugen herumfahren und Probleme haben, Lademöglichkeiten zu finden“. Auch in Deutschland klagen Verbraucher

über mangelnde Ladestationen, zudem werde Elektroautofahrern häufig mehr Geld an Ladesäulen berechnet werden als eigentlich angegeben.

Polizei-Chef von Gloucestershire wirbt für E-Autos – aber nicht für den Notfall

Und auch wenn für Nelson noch nicht der richtige Zeitpunkt für den Umstieg auf Elektro gekommen zu sein scheint, wirbt er für die Zukunft mit elektrischen Einsatzfahrzeugen: „Wir müssen uns alle in Richtung Elektrofahrzeuge bewegen“. Jedoch formuliert er auch klare Forderungen, damit das überhaupt möglich sei. „Obwohl die Welt diesen Weg einschlägt und ich Klimaschutz voll und ganz verstehe und unterstütze, ist dies definitiv eine wichtige Sache, aber meine erste Priorität ist die Verbrechensbekämpfung“.

Einsatzfahrzeugen geht der Saft aus, weil das Radio oder die Heizung läuft

„Daher muss ich die betrieblichen Auswirkungen berücksichtigen“, so Nelson. „Ich würde mir mehr operative Wahlmöglichkeiten wünschen“, so Nelson. „Wenn ein Beamter in der ländlichen Gegend mit einem Elektro-Einsatzfahrzeug unterwegs ist, möchte ich nicht, dass ihm der Strom ausgeht, nur weil sein Radio läuft oder die Heizung ist, einfach aus dem Grund, dass er in einem Elektroauto sitzt“. Immerhin kündigte Tesla eine Batterie mit 100 Jahren Lebensdauer an. Doch es geht auch noch anders, zuletzt klagte sogar ein Kunde Tesla an, weil sein neues Auto „wie ein Schrottwagen“ angekommen sei.

Trotz Kritik von der Polizei: Tesla von elektrischen Einsatzfahrzeugen überzeugt

E-Autohersteller Tesla hingegen glaubt daran, dass die Verbrenner-Alternative bereits jetzt die beste Möglichkeit sei. Die Elektroautoflotte erfülle den Job ebenso gut wie die Diesel- und Benzinfahrzeuge der Polizei und würden zudem erhebliche Einsparungen mit sich bringen. Das geht aus Testergebnissen des Unternehmens hervor, die Max Tooze-Hobson, Account Manager & Emergency Services Lead bei Tesla, veröffentlicht hat.

Dem Bericht zufolge sei es durchaus möglich, mit dem Tesla Modell 3 Einsätze mit über 300 Kilometern Strecke zu absolvieren. Die durchschnittliche Blaulichtfahrt in Großbritannien betrage jedoch nur 7 bis 15 Minuten. Bei dem bisher längst gemessene Einsatz eines elektronischen Polizeiautos in England hätte die Energie sogar für vier Stunden am Stück gereicht.

Im Juni 2021 wurde bekannt, dass Tesla im Rahmen des britischen Emissionsminderungs-Programms „Road to Zero“ ein Testfahrzeug des Modells 3 entwickelt hatte, um Einsatzkräfte zu unterstützen. Das Fahrzeug wurde erstmalig der Verkehrspolizei in Surrey zum Testen übergeben. Seitdem setzt die Polizei immer häufiger auf Elektroautos als neue Einsatzwagen. Zuletzt ist es Feuerwehrkräften aus Kalifornien nicht gelungen, einen brennenden Tesla zu löschen und setzte deshalb auf einen besonderen Trick.

<https://www.kreiszeitung.de/stories/elektrischen-polizeiautos-geht-bei-notfaellen-auf-dem-land-die-puste-aus-91654500.html>

Tesla: Feuerwehr kann brennendes E-Auto nicht löschen - und greift zu unkonventionellem Trick

Ein brennender Tesla hat die Feuerwehr von Sacramento vor große Probleme gestellt. Nur dank eines Tricks und ungewöhnlich viel Wasser haben die Experten das Problem in den Griff gekriegt.

Sacramento – Elektromobilität gilt als klimabewusste Zukunftstechnologie. Sollten allerdings die in einem Elektroauto verbauten Lithium-Ionen-Akkus in Flammen aufgehen, ist der Brand nur schwer zu löschen. Diese Erfahrung hat kürzlich auch die Feuerwehr der Stadt Sacramento im US-Bundesstaat Kalifornien gemacht.

In einem Instagram-Post beschreiben die Feuerwehrleute ihren aufwändigen Einsatz bei einem brennenden Tesla Model S. Das zuvor durch einen Unfall beschädigte E-Auto war auf einem Schrottplatz bei Sacramento zur Demontage abgestellt, als es Feuer fing.

Die herbeigerufenen Rettungskräfte konnten das Feuer anfangs zwar eindämmen, aber nicht komplett

löschen, da sich der Brand jedes Mal im Batteriefach wieder neu entfachte. Daraufhin versuchten die Feuerwehrleute, den brennenden Tesla auf die Seite zu legen und den Brand direkt am Batteriefach zu löschen – jedoch ohne Erfolg: Die Batterie im E-Auto entzündete sich durch die Restwärme immer wieder, berichten die Feuerwehrleute.

Schließlich griffen sie zu einer neuen Methode: Die Rettungskräfte hoben eine Grube aus, schoben den Tesla hinein und füllten die Grube mit Wasser. Auf diese Weise konnte das Batteriefach unter Wasser gesetzt und das Fahrzeug komplett gelöscht werden.

Gegenüber der Washington Post sagte der Sprecher der Feuerwehr Sacramento, Parker Wilbourn, dass durch diese Methode Wasser gespart sowie das Abfließen von kontaminiertem Wasser verhindert werden konnte.

Tesla in Brand: Feuerwehr braucht bei Einsatz 17.000 Liter Wasser

Trotzdem verbrauchte die Feuerwehr, die das erste Mal zu einem E-Auto-Brand gerufen wurde, bei ihrem Einsatz nach eigenen Angaben etwa 4500 Gallonen Wasser – das sind circa 17.000 Liter. Zum Vergleich: Bei einem brennenden Verbrenner genügen in der Regel rund 500 bis 1500 Liter, um das Feuer zu löschen.

Auch wenn E-Autos sehr selten und an sich nur bei einer vorangegangenen Beschädigung Feuer fangen, sind Brände im Regelfall erheblich schwerer zu löschen. „Wenn ein E-Auto-Akku brennt, ist mit enormer Brandleistung zu rechnen – denn die ist bei einem Akku nicht geringer als bei einem aufgerissenen Tank“, sagt Karl-Heinz-Knorr, Vizepräsident des Deutschen Feuerwehrverbands gegenüber dem ADAC.

Dort arbeitet man an möglichen Lösungen, um E-Auto-Bränden zu begegnen. Eine davon: große Löschdecken, um ein brennendes Fahrzeug komplett damit abzudecken und Flammen so zu ersticken. Das verschaffe der Feuerwehr Zeit und vergrößere den Handlungsspielraum, erklärt der ADAC. Es gibt auch Schulungen für Feuerwehrleute in ganz Deutschland – durch die immer größere Beliebtheit von E-Autos wird von einer steigenden Zahl an Bränden ausgegangen.

<https://www.merkur.de/wirtschaft/tesla-feuerwehr-brand-elektroauto-e-auto-tesla-model-s-wasser-video-sacramento-aktuell-zr-91628791.html>

Strompreise zertrümmern grüne Wunschvorstellungen von Elektromobilität

Das technikblinde Plädoyer für ein Verbot von Verbrennerautos als Klimakiller und ausschließlichen Ersatz durch Batterie-Elektroautos wird durch Putins Ukrainekrieg und die Explosion der Strompreise als grüne Lebenslüge entlarvt.

Wer je in der Strategieabteilung eines Automobilkonzerns tätig war, wurde sehr schnell mit dem Ablaufplan bei strategischen Vorhaben in einem Großunternehmen konfrontiert. Der da lautet:

Begeisterung, Ernüchterung, Panik!

So oder so ähnlich mag gegenwärtig auch die Gemütslage bei den Umweltstrategen und Entscheidern aus dem früheren Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sein, die sich mittlerweile bei Robert Habeck im Bundesministerium für Wirtschaft und Umwelt wiederfinden. Das bedingungslose Plädoyer für ein Verbot von Verbrennerautos als fossile Klimakiller und ausschließlichen Ersatz durch Batterie-Elektroautos, die sture Abstinenz von jeglicher Technologieoffenheit, z.B. von Wasserstoffderivaten (e-fuels), wird durch Putins Ukrainekrieg und die Explosion der Strompreise gnadenlos als Illusion, vulgo Lebenslüge, entlarvt.

Eines ist in den letzten Wochen selbst dem Dunkelgrünsten klar geworden: Sollen in Deutschland nicht die Lichter ausgehen und sollen die Bürger nicht im Dunkeln frieren, muss Strom weiterhin aus Kohle gemacht und aus Atomkraftwerken (AKW) in Frankreich importiert werden. Und das zusätzlich und sogar mehr als bisher.

Alles andere ist wohlfahrtstheoretisch „des Teufels“. Denn die in Deutschland ohnehin strukturell bestehende Stromlücke wird absehbar weiter bis hin zur Schmerzgrenze wachsen und würde darum eigentlich sogar

höhere Erdgasimporte aus Russland zur Verstromung notwendig machen. Die aber nicht geliefert werden. Sondern die im Gegenteil sogar völlig auszufallen drohen. Kleiner Mann, was nun?

Für Elektroauto-Euphoriker ist die Lage fatal! Nicht nur, dass sie sich in jeder Talkshow, sei es Will sei es Lanz, dafür rechtfertigen müssen, dass trotz der erkennbaren Energienotlage in Deutschland

- ▶ gegen jegliche ökonomische Logik die verbliebenen drei Atomkraftwerke mit einem Anteil von 6 Prozent an der deutschen Stromversorgung still gelegt werden sollen
- ▶ umweltschädliche stillgelegte Kohlekraftwerke reaktiviert werden müssen
- ▶ größer werdende Stromlücken durch verpönte Atom- und Kohlestromimporte gedeckt werden müssen, anderenfalls drohen Blackouts in Fabriken und Hütten.

Noch nicht ins Talk-Bewußtsein der Bürger ist der Umstand geraten, dass die Bundesregierung

- ▶ einerseits gegenwärtig mit allen Mittel und hohen Kosten zu Lasten der Bürger Gas am Weltmarkt einkaufen muss, das eigentlich als Reserve für den Winter gespeichert werden sollte, jetzt aber zur Verstromung erhalten muss
- ▶ andererseits gleichzeitig subventioniert mit Milliardenbeträgen die Bürger zum Kauf von Elektroautos animiert, die erheblichen Zusatz- Strom verbrauchen. Die also das ohnehin knappe Stromangebot nur noch weiter verknapfen- und das stattlich subventioniert! Sollen bis 2030 in Deutschland 10 Millionen Voll-Elektroautos fahren beläuft sich der Strom-Zusatzbedarf auf ca. 39 TWH/a . Das entspricht in etwa der Leistung der noch verbliebenen drei AKWs, bzw. knapp 10 vH des innerdeutschen Stromangebots (<https://link.springer.com/article/10.1007/s41104-021-00081-6/figures/3>).

Würden private Unternehmen eine solche widersprüchlich und inkonsistente Politik betreiben, müssten deren Aktionäre an der geistigen Gesundheit der Vorstände zweifeln; meinen die Einen. Nach den Amtsperioden diverser CSU- Verkehrsminister müsse man die Messlatte neu justieren, meinen die Anderen.

Wie dem auch sei, möglicherweise hat die Bundesregierung aber auch die Hoffnung, das Wachstum der E-Autos Bestands ginge sang-und klanglos zu Ende, ebenso wie die Kosten der Subventionierung. Dafür gibt es zwei Indizien:

Die Anträge auf den staatlichen Umweltbonus zur Förderung der Elektromobilität nehmen nicht weiter zu. Genau 47.553 sind im Juni 2022 in Deutschland gestellt worden. Das ist ein leichter Rückgang sowohl im Vergleich zum Mai 2022 (48.245) als auch zum Vorjahrsmonat (51.847 im Juni 2021).

Insgesamt ist das Interesse an der Kaufprämie für Elektroautos und Plug-in-Hybride in 2022 nicht weiter gewachsen. Wurden im ersten Halbjahr 2021 rund 273.000 Förderanträge gestellt, waren es von Januar bis Juni 2022 insgesamt 271.353 Anträge – also kein Wachstum mehr.

Zum anderen nimmt der Vorteil niedriger Stromtankkosten gegenüber vergleichbaren Autos mit Benzin- oder Dieselbetankung rapide ab. Grundsätzlich sind Elektroautos aufgrund der hohen Kosten für die Speicherbatterien von 8.000-10.000 Euro pro Auto teurer als Verbrenner. Dieser strukturelle Nachteil der höheren Anschaffungskosten für ein E-Auto – die billigsten kosten von 20.000 Euro aufwärts, die mittlere Preislage liegt bei 40.000 – 60.000 Euro, bei Verbrennern fängt die Preisskala bei knapp unter 10.000 Euro an (Dacia 9780,- Euro) – wurde durch Förderbeträge von 6.000 Euro für Plug-In-Hybride (PHEV) oder bis 9.000 Euro für Batterie-Stromer (BEV) zwar abgemildert aber bei weitem nicht ausgeglichen.

Als Haupt-Kaufargument für eine E-Auto wurden von der Umwelt-Lobby stets die niedrigen Unterhalts- und Fahrkosten angeführt. Zu recht! Richtig ist, dass der Verbrenner-Service (Ölwechsel etc.) entfällt. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass das Fehlen vieler Verschleißteile wie Kupplung, Auspuff, Kraftstofffilter etc. die Wartungskosten von E-Autos niedriger hält. Selbst Verschleißteile wie Bremsen müssen seltener ersetzt werden, da E-Autos grundsätzlich langsamer gefahren werden, verbrauchsschonend aus Reichweitenangst.

Bleiben die Stromkosten an der Tankstelle als Anreiz, den alten Verbrenner gegen ein neues Elektroauto tot höherer Anschaffungskosten auszutauschen.

Die Stromkosten waren noch vor wenigen Jahren erheblich niedriger als vergleichbare Tankkosten bei Benzin- und Diesel-Autos. Doch dieser Vorteil schwindet mit zunehmender Energieknappheit und Stromverteuerung zusehends.

Grundsätzlich sind Preisvergleiche zwischen E-Kosten und Verbrenner-Kosten nicht einfach. Zum einen werden E-Autos in der Regel anders gefahren als Verbrenner. Zum anderen können die E-Kosten auf unterschiedlichste Weise berechnet werden.

Dazu hat AUTO BILD folgende Berechnung angestellt:

Im Jahre 2020 wurde der durchschnittliche Verbrauch aller Elektrofahrzeuge auf 15 kWh pro 100 km geschätzt. Ein Modell, welches sich damals unter dem Durchschnitt bewegt, war beispielweise der e-Golf. Das Tesla Modell S hingegen verbraucht 18,5 kWh Strom auf 100 km.

Ein moderner VW ID 4 liegt heute bei 21,9 kWh, so wie das Klein-Wägelchen Opel Mokka

Dies Zeiten niedriger Strom-Verbräuche sind lange also lange vorbei, heute liegen die Verbräuche für von AUTO BILD gewählten Modellen zwischen 15,8 kWh auf 100 km bis knapp 22 kWh.

Die Kosten pro Kilowattstunde lagen im Jahr 2020 durchschnittlich bei 31 Cent. Wichtig zu wissen ist jedoch, dass es unterschiedliche Arten der Ladung gibt. Entscheidend für den zu zahlenden Preis ist nicht nur das Abrechnungsmodell, sondern auch wie hoch die Aufladeleistung in kW des Ladepunkts ist. Legt man die durchschnittlichen Werte aus 2020 zu Grunde kosten 100 km in einem Elektroauto damals durchschnittlich 4,65 €.

500 Kilometer hätte man mit einem Elektroauto also locker für 25 Euro fahren können – wenn die Batterie das ermöglicht hätte.

Was kosten 100 km mit Elektroauto 2022?

Der Betrag korrespondiert mit dem Energieverbrauch: Legt man den (überholten) Durchschnittsverbrauch von 15,8 Kilowattstunden auf 100 km zugrunde, ergibt das bei einem Strompreis von rund 40 Cent (Verivox-Durchschnittspreis im Juli 2022) reine Fahrtkosten von 6,32 Euro. Gegenüber 2020 entspricht das einer Verteuerung von 36 Prozent.

Doch diese Durchschnittsbetrachtung ist überholt. Die Zeiten nieder E-Tankkosten sind lange vorbei.

Kostenvergleiche zwischen E-Autos und Verbrennern sind auch deshalb schwierig, weil sich je nach Ladesäulenbetreiber und den geltenden Abrechnungsmodellen an öffentlichen Ladepunkten unterschiedliche Preise für Nutzer ergeben.

Aktuell können E-Tankstellenbetreiber als Anbieter zwischen folgenden Abrechnungsmodellen wählen:

- Abrechnung der tatsächlich geladenen Energie
- Abrechnung der Zeitspanne zwischen Beginn und Ende des Ladevorgangs
- Abrechnung eines Pauschalbetrags, unabhängig der geladenen kWh und Ladezeit
- Eine Kombination aus den oberen Komponenten

Die Auswahl des Abrechnungsmodells liegt bei den Anbietern.

Die Abrechnung nach geladener Energie ist die komfortabelste Möglichkeit für den Kunden, da dort analog zu dem bekannten Verbrenner-Tankvorgang und nicht für die Zeit an der Ladesäule gezahlt werden muss. Die Zeitabrechnung soll ein Blockieren der Ladepunkte verhindern, d.h. sie sollen nicht zum Parken zweckentfremdet werden. Mit dem stetigen Ausbau des Ladenetzes und der immer besser werdenden Infrastruktur ist zu erwarten, dass sich das vom Verbrenner-Tanken bekannte Abrechnungsmodell nach tatsächlichem Verbrauch durchsetzen wird.

Der Ukraine-Krieg macht den Spritpreis teurer und lässt die Stromkosten in die Höhe schießen. Putins Angriffskrieg hat die Spritpreise verteuert, dann kam der Tankrabatt. Zurzeit notiert ein Liter Super E10 im bundesweiten Schnitt bei 1,82 Euro, der Liter Diesel bei 1,96 Euro

Dennoch sind bisher Elektroautos im Fahrbetrieb immer nach den Erhebungen von AutoBild immer noch günstiger als Verbrenner. So viel kostet demnach der Strom für 100 km bei diesen neun E-Autos:

1. Dacia Spring: 6,32 Euro/100 km
2. Renault Twingo Electric: 6,56 Euro/100 km

3. Hyundai Kona Elektro: 7,52 Euro/100 km

3. Fiat 500e: 7,52 Euro/100 km

5. Audi Q4 e-tron: 8,44 Euro/100 km

6. VW ID.3 Pro S: 8,52 Euro/100 km

7. Skoda Enyaq iV 80: 8,76 Euro/100 km

7. VW ID.4 Pro: 8,76 Euro/100 km

8. Opel Mokka-e: 8,76 Euro/100 km

Im absoluten Kostenvergleich zwischen E-Auto und Verbrenner spielt zum Beispiel der relativ hohe Anschaffungspreis eines E-Autos eine wichtige Rolle. Dem steht gegenüber, dass die Wartungskosten von E-Autos niedriger sind.

Die zentrale Frage, um wieviel die laufenden Kosten beim E-Auto gegenüber dem Verbrenner günstiger sind, ist also nicht leicht zu beantworten.

AutoBild fragte ganz praktisch, wie viel Geld spart man für Energie, wenn man vom Verbrenner auf ein Elektroauto umsteigt? Zum einen hängt das natürlich auch vom Verbrauch des Altfahrzeugs ab. Zum Vergleich: Ein VW Golf 1.5 TSI mit 150 PS, gebaut seit 2019, ein typisches Auto für die meisten Pendler, verbraucht laut Auto Bild als Vierzylinder-Benziner im Alltag etwa 6,5 Liter auf 100 km. Beim aktuellen Spritpreis wären das 11,83 Euro.

Ein nahezu gleich großer Volkswagen ID.3 Pro S mit 204 PS verbraucht im aktuellen AutoBild-Test etwa 21,3 Kilowattstunden auf 100 km. Legt man den Durchschnitts-Strompreis vom Juli zugrunde, kostet diese Distanz im kompakten Elektro-VW bereits rund 8,52 Euro. Damit ist der Kostenvorteil zum Verbrenner auf nur noch rund 30 Prozent zusammengeschrumpft. Zum Vergleich: Es lag mal bei 50 Prozent, elektrisch fahren war also nur mal halb so teuer!

Als Schlussfolgerung fällt dem Alt-Ökonom nur die Verballhornung eines alten Pennäler-Reimes ein:

“Steigt der Strompreis in der Not, ist das elektrische Auto tot!”

Und:

„Steigt der Strompreis an der Säule, gibt’s bei Stromern laut’ Geheule !“

<https://www.tichyseinblick.de/wirtschaft/strompreise-zertruemmern-gruene-wunschvorstellungen-von-elektromobilitaet/>

Videos, die man gesehen haben muss

Precht bringt es auf den Punkt, E-Mobilität ist Schwachsinn

(Ausschnitt)

<https://www.youtube.com/watch?v=SjQWQ7jAiMo>

Die Wahrheit: DIESEL ist sauberer als ELEKTRO-Auto

(Ausschnitt) In diesem kurzen Interview mit Hans Werner Sinn kommt die Wahrheit über die verlogene Umweltpolitik in Deutschland ans Licht!

<https://www.youtube.com/watch?v=IW-w873LoHI>

Kobaltabbau: So schmutzig ist die saubere Elektroauto Zukunft

Wer ein Elektroauto kauft, will das "gute" Auto, den Wagen, der die Umwelt möglichst wenig belastet. Aber für die Herstellung der Elektroauto-Batterien wird Kobalt benötigt.

Das menschliche Leid, das im Kobaltabbau dieses begehrten Rohstoffes steckt, ist nur den wenigsten bekannt. Unsere Doku zeigt das Bemühen der europäischen Autoindustrie, saubere Lieferketten nachzuweisen und dokumentiert in den Kobalt-Minen im Kongo, dass das unmöglich ist. (ZDF Doku)

<https://www.youtube.com/watch?v=cmeFsYSHuXE>

In meinen Rundbriefen fordere ich Dich auf auch die andere Seite zu hören, nicht nur auf das, was unsere Mainstreammedien täglich publizieren ... Der nächste Rundbrief kommt in ein paar Tagen!

Danke für Dein Interesse und Deine Zeit!

Johannes H.

[SCHNITTPUNKT:2012]

Alle Rundbriefe jetzt auf: <https://t.me/schnittpunkt2012>

Alle Rundbriefe jetzt auf: <https://survival-scout.at>

Du kannst diesen Rundbrief jederzeit abbestellen unter: schnittpunkt2012@gmail.com