

# Warum wir E-Autos nicht mögen

A hand-dryer is shown from a side-on perspective. The nozzle is illuminated with a bright blue glow, while the rest of the device is a neutral grey color. The nozzle has several circular vents. The background is plain white.

Der Ausbau der E-Mobilität ist nicht Teil der Lösung,  
sondern die Fortschreibung des Problems.  
Wir brauchen eine echte Verkehrs-,  
keine Antriebswende!

Im Internet:  
[e-autos.siehe.website](http://e-autos.siehe.website)

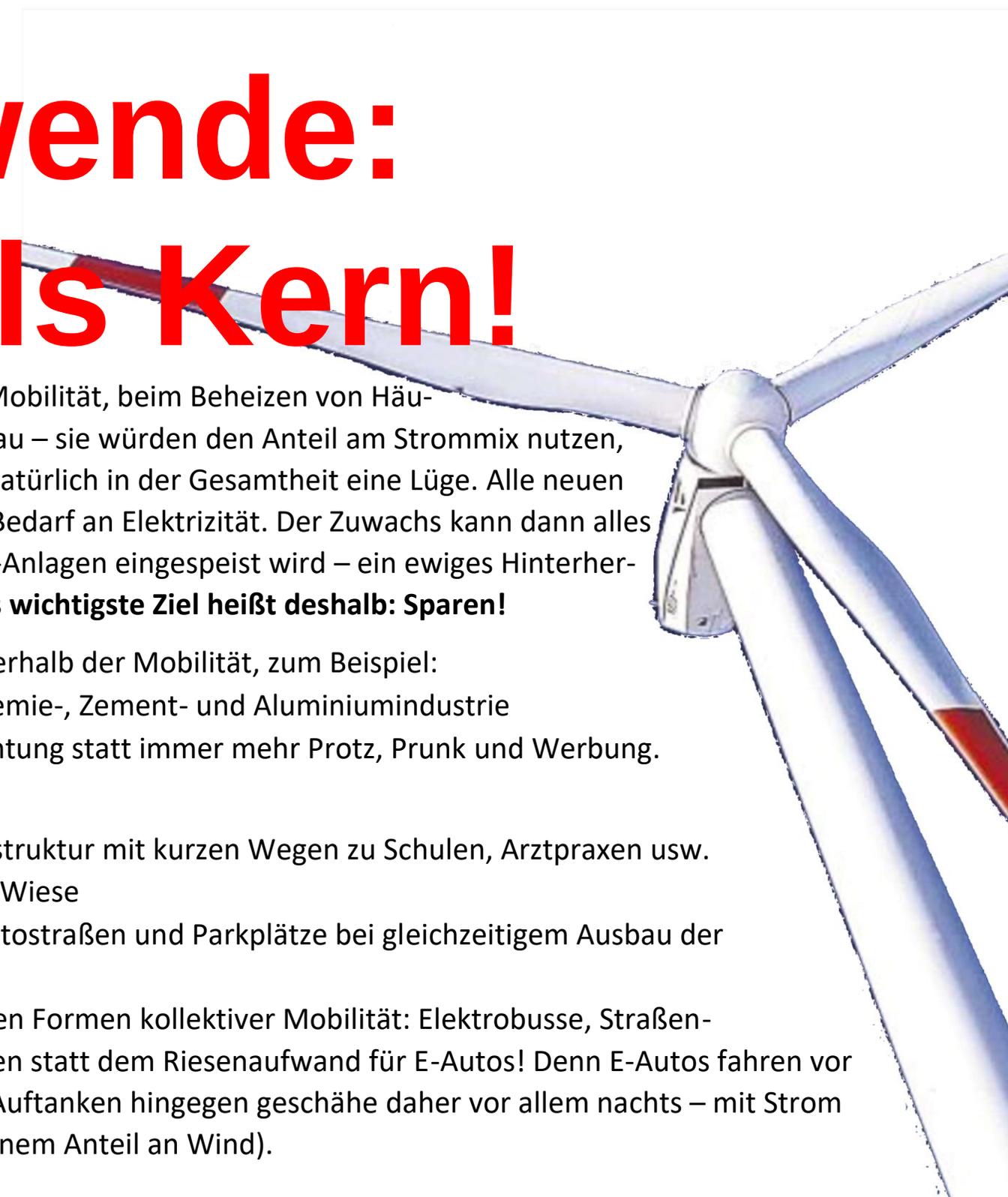
# Emissionsfrei fahren? Glatt gelogen ...

Einen Auspuff hat das E-Auto nicht mehr. Aber Reifen und Bremsen. Feinstaubquellen im Verkehr sind vor allem Abrieb beim Bremsen, Reifenabrieb und Aufwirbelungen. Deren Ausmaß ist in erster Linie abhängig vom Gewicht des Autos.

„Emissionsfrei fahren“ ist damit sogar mehr als eine Lüge. Weil E-Autos schwerer sind und schneller beschleunigen, nimmt der Feinstaub sogar zu!



# Energiewende: Sparen als Kern!



Vielerorts wird auf Strom umgerüstet – in der Mobilität, beim Beheizen von Häusern, bei ICE. Und alle behaupten – schlau, schlau – sie würden den Anteil am Strommix nutzen, der aus Wind und Sonne stammt. Das aber ist natürlich in der Gesamtheit eine Lüge. Alle neuen Anwendungsbereiche von Strom erhöhen den Bedarf an Elektrizität. Der Zuwachs kann dann alles aufzehren, was durch neue Windräder oder PV-Anlagen eingespeist wird – ein ewiges Hinterherlaufen hinter den Zielen der Energiewende. **Das wichtigste Ziel heißt deshalb: Sparen!**

Da gibt es viele Einsparmöglichkeiten auch außerhalb der Mobilität, zum Beispiel:

- Deutliches Zurückfahren von Dünger-, Chemie-, Zement- und Aluminiumindustrie
- Energiesparende Bauweisen und Ausleuchtung statt immer mehr Protz, Prunk und Werbung.

Bei der Mobilität heißt es dann:

- Verkehr einsparen durch dezentrale Infrastruktur mit kurzen Wegen zu Schulen, Arztpraxen usw. und keine Einkaufsmärkte auf der grünen Wiese
- Verkehr reduzieren durch Rückbau der Autostraßen und Parkplätze bei gleichzeitigem Ausbau der Verbindungen für Fuß, Rad, Bus und Bahn
- Elektrifizierung der viel energieeffizienteren Formen kollektiver Mobilität: Elektrobusse, Straßenbahnen und Elektrifizierung aller Bahnlinien statt dem Riesenaufwand für E-Autos! Denn E-Autos fahren vor allem tagsüber, wenn die Sonne scheint. Auftanken hingegen geschähe daher vor allem nachts – mit Strom aus Gas, Kohle und Atom (bei Glück mit einem Anteil an Wind).



# Im E-Auto fahren Verbrenner mit!

Um den Verkauf neuer (E-)Autos zu fördern, wurden neben den satten staatlichen Prämien weitere versteckte Subventionen beschlossen. Zwei führen dazu, dass jedes gekaufte E-Autos gleichzeitig den Verkauf von Verbrennern fördern.

1. Weil Autokonzerne bestimmte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für den Durchschnitt all ihrer Autos einhalten müssen (sog. Flottenverbrauch), erlauben ihnen E-Autos im Sortiment, gleichzeitig schlimme CO<sub>2</sub>-Spucker zu verkaufen wie die SUV.
2. Zusätzlich wirkt der ohnehin absurde Handel mit Klimazertifikate. Diese werden nämlich für vermiedene CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgegeben und können dann an anderer Stelle dafür genutzt werden, legal die Luft zu verpesten. Dabei wird vermiedene Emission wie eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Menge in der Luft gerechnet. Ein E-Auto entzieht danach rechnerisch der Luft CO<sub>2</sub>. Das ist Nonsense. Trotzdem entstehen dadurch Klimazertifikate, die an anderer Stelle genutzt oder an andere Firmen verkauft werden können. Teslas Gewinne beruhen zu großen Teilen auf dem Verkauf solcher Scheine an Hersteller von Verbrennerautos. Da ein E-Auto der Luft gar kein CO<sub>2</sub> entzieht, mit seinen Klimazertifikaten aber woanders Verbrenner fahren können, führen E-Autos zu mehr CO<sub>2</sub>.

Fazit: Bis auf weiteres fährt in jedem neuen E-Auto mindestens ein zusätzlicher Verbrenner– meistens gleich mehrere.

# Tote, Verletzte, Versiegelung ... alles bleibt!

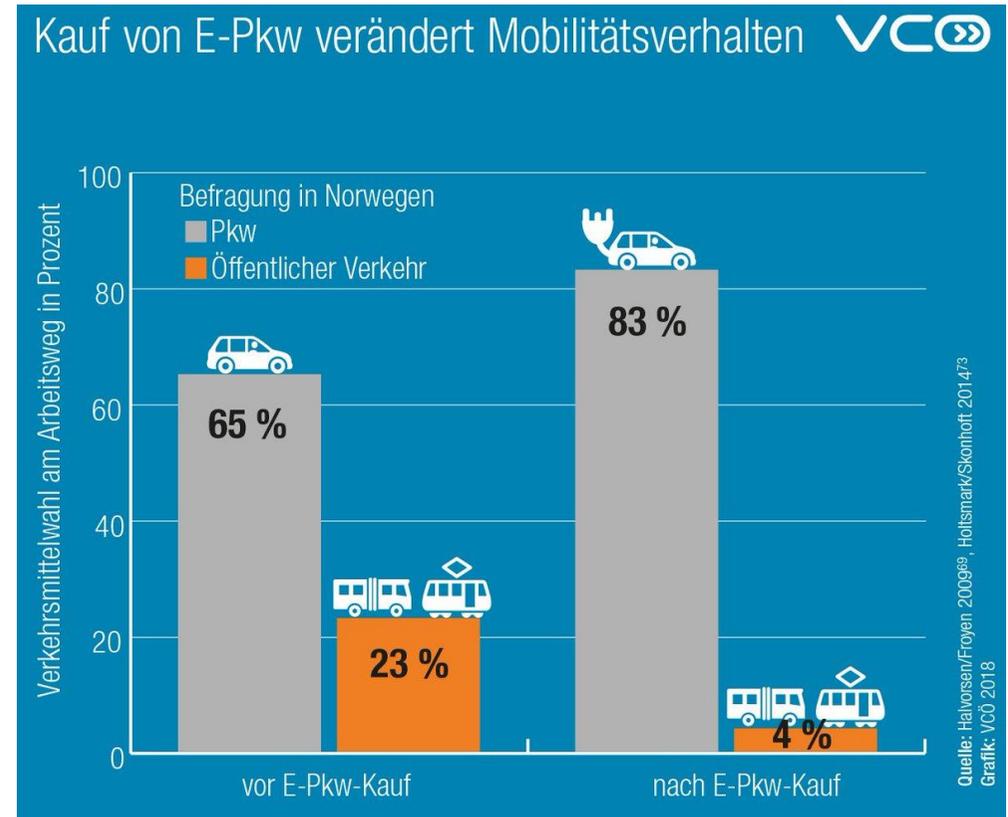
- Autos brauchen viel Fläche – Straßen und Parkplätze.
- Autos bringen Gefahr: Pro Tag gibt es in Deutschland im Straßenverkehr fast 9 Tote, 1053 Verletzte und 7358 Unfälle, die 84 Mio. € kosten. Wegen der schnellen Beschleunigung stecken in E-Autos sogar höhere Unfallgefahren.
- Der Rohstoffverbrauch bei der Produktion ist bei E-Autos noch etwas höher.
- Lärm: Nein, E-Autos sind nicht leise. Ab ca. 30 km/h (bei Nässe noch früher) überwiegt das Geräusch der Reifen auf der Fahrbahn gegenüber anderen Geräuschen eines Autos. E-Autos sind schwer und schnell!
- Seit Jahren verschwinden täglich (!) ca. 60 Hektar unter Beton und Asphalt. Das entspricht der Landfläche eines durchschnittlichen Bauernhofs. Es gab viele Versprechen, die Versiegelung einzudämmen. Alles nix geworden. Für Wohn- und Industriegebiete, Einkaufszentren auf der grünen Wiese und sogar neue Autobahnen wird weiter betoniert, was die Zement- und Asphaltwerke hergeben.



# Mehr E-Autos – mehr Kilometer:

- E-Autos steigern zurzeit die Gesamtzahl der Autos, denn die kleinen E-Autos werden oft als zusätzliche Zweit- oder Drittwagen, die großen als Dienstwagen oder Statussymbol bestellt. Die hohen Förderungen verschärfen diesen Trend. Das völlig neue Autofabriken für E-Autos gebaut werden (Tesla in Grünheide, VW in Warmenau), belegt das eindrucksvoll und bedeutet massive neue Versiegelungen.
- Hinzu kommt der in vielen Bereichen immer wieder auftretende Reboundeffekt. Er bedeutet, dass eine Verbesserung an einer Stelle zu Verhaltensänderungen an anderen Stellen führt, die positive Effekte teilweise oder ganz aufheben. Für die Nutzer\*innen von E-Autos ist bereits nachgewiesen, dass sie dieses häufiger nutzen und damit vor allem ÖPNV-Fahrten, aber auch manch Fahrradtour ersetzen. Das suggerierte gute Gewissen führt offenbar zu einer hemmungsloseren Nutzung des fahrbaren Untersatzes.

Den kleinen Verbesserungen bei den Emissionen, wenn aller Strom aus regenerativen Energien käme (was im Moment und noch auf lange Sicht nicht der Fall ist), stehen viel größere Nachteile entgegen, die jeder Autoverkehr erzeugt. Die Lösung ist deshalb nicht der Wechsel des Motors, sondern der Wechsel des Verkehrssystems – hin zu den umweltfreundlichen Formen Fuß, Fahrrad und ÖPNV!



# Übergangstechnologie?

Wenn den E-Auto-Fans keine Argumente mehr einfallen, sagen sie, das E-Auto sei wichtig im Übergang zu einer echten Verkehrswende hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV. Doch warum soll eine Übergangstechnologie nötig sein? Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen sind schon erfunden – ja sogar älter als das Automobil. Jede Investition in Autos verpulvert nur die Ressourcen, die wir für eine echte Verkehrswende brauchen. Für das Geld und den Aufwand einer Ladeinfrastruktur und des Neukaufs von vielen Millionen neuer PKWs können wir in allen Städten Straßenbahnen bauen, Bahnlinien reaktivieren und optimale Buszubringer in jedes Dorf betreiben.

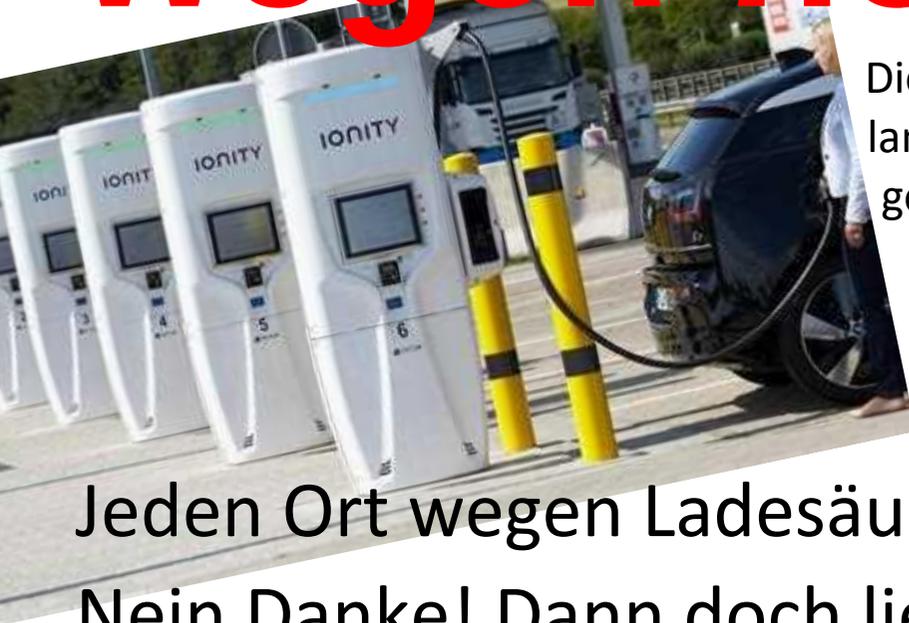


Statt eine komplett neue Autofabrik nördlich von Wolfsburg zu bauen, sollte VW sein bestehendes Werk auf den Bau von Straßenbahnen umrüsten. Das sichert Arbeitsplätze – und mehr Baukapazitäten für Trams sind bei einer echten Verkehrswende dringend nötig!

Daher: Alle Kraft in eine echte Verkehrswende stecken! E-Autos sind

Greenwashing einer tödlichen Technologie und rauben uns die Kraft für eine echte Wende!

# Überall Baustellen wegen neuer Autos?



Die E-Auto-Fans sagen es selbst: Bis 2030 würden allein in Deutschland eine Million Ladepunkte benötigt. „Zum Stand Juli gibt es aber gerade einmal 39.000 normale Ladepunkte und 6.500 Schnellladepunkte“, sagte VDA-Präsidentin Hildegard Müller der Funke Mediengruppe im August 2021. Was das heißt? Kabelverlege-Baustellen überall. Neue Kabel, damit die Leistung passt. Unglaubliche Mengen an Rohstoff, Milliarden € an Kosten.

Jeden Ort wegen Ladesäulen zur Riesenbaustelle machen?

Nein Danke! Dann doch lieber gleich Busse und Straßenbahnen bauen – ist weniger Aufwand. Aber dann hätten wir gleich eine richtig gute Verkehrswende geschafft!



Um 900 Menschen  
zu transportieren,  
braucht es im  
Berufsverkehr



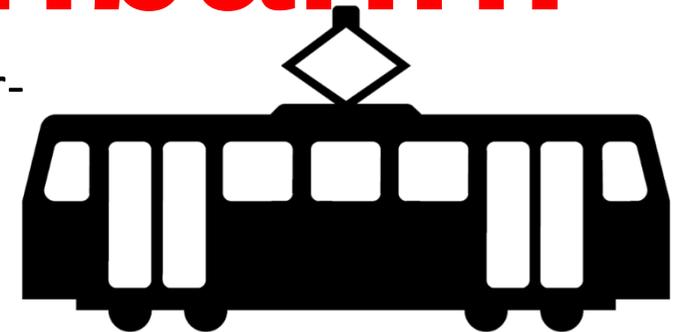
692  
Autos

9  
Gelenk-  
busse

2  
CityBahnen in  
Doppeltraktion

# Dann doch lieber gleich die Straßenbahn!

Auch für Gleise und Oberleitungen werden Bauarbeiten nötig. Aber ...



1. Nicht überall, sondern nur dort, wo die Tram langführen soll.
2. Viele Straßen müssen nach einiger Zeit ohnehin saniert werden. Dann kann gleich eine Tram mit eingebaut werden.
3. Können vor allem in der Innenstadt die Straßen dabei umgestaltet werden, weil Straßenbahn keine versiegelten Flächen brauchen – und sogar mit Fußgänger\*innenzonen vereinbar sind. Eine tolle Aussicht!

**Im Internet: [tram.siehe.website](http://tram.siehe.website)**