Grün oder Grünfärberei?

Liebe Leserin, lieber Leser,

Werbekampagnen wie „fair gehandelt“ oder „klimaneutral geliefert“ machen schon lange die Runde. Vor allem große Anbieter geizen nicht mit Behauptungen der angeblichen Klimafreundlichkeit ihrer Produkte und verstehen darunter in der Regel CO₂-Neutralität. Meist steckt dahinter aber kein faktischer Umweltgedanke, sondern lediglich der Handel mit CO₂-Zertifikaten. Der Emissionsausstoß wird also nicht gesenkt, sondern lediglich verlagert.

Ähnliches geschieht seit Jahren auch in der Automobilbranche. Technologien, die nur rechnerisch emissionsarm sind, werden massiv gefördert, um einen Wandel einzuläuten, der sich erst in Jahrzehnten bemerkbar machen könnte und bis dahin exorbitante Emissionen verursachen wird. Andere Technologien fallen dabei komplett unter den Tisch. So beträgt der CO₂-Ausstoß von Diesel im schlechtesten aller Fälle ohne jeden Anteil Biokraftstoffs 341 g/kWh und der von Benzin 269 g/kWh. Strom liegt unter Berücksichtigung des steigenden Anteils regenerativen und des abnehmenden Anteils Atomstroms im deutschen Strommix aktuell bei 401 g/kWh. Von Emissionen durch Infrastrukturmaßnahmen, dem Aufbau zusätzlicher (Kohle-)Kraftwerke zur Sicherung der Stromversorgung und bedenklich großen Emissionsrucksäcken eines jeden E-Autos möchte ich an dieser Stelle gar nicht reden, da die Emissionen der Fahrzeuge ohnehin Tank-to-Wheel berechnet und damit für einen Vergleich nicht aussagekräftig sind.

Da spreche ich doch lieber noch von den faktischen Kosten, dem Totschlagargument. Wenn man weite Strecken im Auto zurücklegt, ist Elektromobilität allein bei den zu erwartenden geringeren Wartungskosten relevant günstiger. Um für die auf langen Strecken nötigen Ladestops nicht mehrere Stunden War-

tezeit in Kauf nehmen zu müssen, werden vermutlich viele Autofahrer Schnellladesäulen anfahren, die die Ladekapazitäten des genutzten Fahrzeugs voll ausnutzen. Beim VW ID.3 dauerte im Test von Springer Professional der Stopp für eine Ladung von 10 auf 80 % Gesamtkapazität knapp 40 min. Je nach Vertrag oder Anbieter schwanken die Kosten massiv, im konkreten Fall lag die kWh bei 39 Cent, aber auch 74 Cent sind bei üblich. Im Test waren damit die Energiekosten in etwa vergleichbar mit einem Fahrzeug mit Ottomotor.

Ein Bild verfestigt sich immer stärker: Wer die Technologieoffenheit bewusst behindert und E-Mobilität einseitig massiv fördert, um einer Idealvorstellung nachzueifern, die real nicht existiert, der betreibt keine grüne Politik, sondern Grünfärberei. Diese hat in der Werbung und in der Realität eines gemeinsam: den Betrug am Verbraucher.

Viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Ausgabe der MTZ.

Marc Ziegler
Stellvertretender Chefredakteur

Rotorhohlwelle E-Antrieb

Winkelmann Automotive überzeugt seit vielen Jahren durch professionelle Umformung und funktionelle Perfektion an rotationssymmetrischen Metallbauteilen.

Hohe funktionsgerechte Flexibilität in Materialstärke und Durchmesser sowie die Formung von Innenverzahnung und Wellenschulter bieten Vorteile gegenüber konventionellen Lösungen.

Die mittensymmetrische Umformung dicht an der Endkontur ist eine wirtschaftliche Basis für sehr guten Gleichlauf und ein homogenes Materialgefüge.

**Winkelmann Powertrain
Components GmbH + Co. KG**
Schmalbachstraße 2, 59227 Ahlen
Tel: +49 (0) 23 82 856-0

winkelmann-automotive.com

WPC WINKELMANN
POWERTRAIN COMPONENTS