

Fraktion OPLADEN PLUS • Bahnhofstraße 12 • 51379 Opladen

Herrn

Oberbürgermeister

Uwe Richrath

Friedrich-Ebert-Platz 1

51373 Leverkusen

Ratsfraktion

Bahnhofstraße 12

51379 Opladen

Tel. und Fax 02171 / 3667920

info@opladen-plus.de

www.opladen-plus.de

Opladen, 21.08.2019

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Richrath,

bitte setzen Sie den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der zuständigen Gremien:

Info-Portal zur E-Mobilität

Die Stadt Leverkusen stellt auf der Webseite www.leverkusen.de Informationen zur E-Mobilität zusammen. Sie sollen Interessen-neutral, umfassend und für jedermann leicht verständlich sein.

Begründung:

Das Elektro-Automobil bietet die besten ökologischen Voraussetzungen für den allgemein üblichen Kurzstrecken-Verkehr im Umkreis von bis zu 50 Km vom Ausgangspunkt. Am Fahrzeug entstehen keinerlei Emissionen und nur eine warnende Geräuschkulisse. Wer ein E-Auto besitzt oder gefahren hat, der weiß, dass es zum gemütlichen Dahingleiten verführt. Nicht zum Rasen. 2020 läuft die Batterieproduktion mit regenerativer Energie in Nevada an, ab 2025 auch in Deutschland und anderen geeigneten Standorten in Europa. Wenn der Besitzer eines E-Autos dann noch bereit ist, den minimalen Aufpreis für Öko-Strom zu bezahlen, ist die CO²-Bilanz brillant.

Allerdings kollidiert das E-Auto mit den Interessen der Automobil-Industrie, ihrer Zulieferer und dem Händlernetz. Das Info-Angebot beschränkt sich heute weitestgehend auf „Studien“ mit zweifelhaften Ansätzen. Für Verbraucher ist es unmöglich zu erkennen, ob sich dahinter kommerzielle Interessen verbergen. Leider entscheidet nicht die Qualität einer wissenschaftlichen Arbeit darüber, was beim Verbraucher Gehör findet. Sondern mit welchem Nachdruck eine „Studie“ in den Medien platziert werden kann.

Seite 2

Informations-Lücken offenbaren sich auch bei den Förder-Programmen. So war für das aktuell meist verkaufte E-Auto bis Ende Juni 2019 die NRW-Förderung beim Händler in Leverkusen nicht ausgeschrieben. Verwertbare Daten gab es auch mündlich nicht.

Eigentlich wäre es die Aufgabe von Bund und Land, der oft keineswegs Interessen-neutralen Info-Versorgung ein wahrheitsgemäßes und umfassendes Informationspaket zur E-Mobilität entgegen zu stellen. Leider tun sie es nicht. Die Stadt Leverkusen hat nur Vorteile von mehr E-Mobilität und muss deshalb selber aktiv werden. Themen:

- Ökologische Vorteile. Für welchen Einsatz ist das E-Auto besonders geeignet.
- Preis und Energie-Effizienz im Vergleich zum Wasserstoff-betriebenen Auto.
- Rohstoff-Gewinnung und Energie-Einsatz für Lithium-Ionen Batterien.
- Welche Fördermittel gibt es, wo kann man detaillierte Informationen abrufen.

Als primäres Medium für dieses Info-Paket bietet sich das Internet an. Damit dieser wichtige Dienst von möglichst vielen Bürgern wahrgenommen wird, sollte er in geeigneter Form, auch außerhalb des Internets, beworben werden. Notwendig ist dazu ein leicht zu merkendes Routing wie www.leverkusen.de/emobil.

Frank Kleudgen

Christoph Pesch

Markus Pott

Anlage 1: CO²-Belastung der Batterie-Produktion – Studien im Dienst der Wirkung

Gut platziert in den Medien ist eine „Studie“ aus 2017 des IVL Instituts in Stockholm. These: Bei der Produktion der Batterien, die in einem Tesla (Model S) verbaut sind, wird so viel CO² freigesetzt wie ein „normales“ (Diesel-) Auto auf 80.000 Km ausstößt.

Klingt „knackig“, insbesondere wenn man die Klammern weglässt. Diese „Studie“ wird in den Medien gerne zitiert. Ein Blick auf die Fakten zeigt jedoch das verzerrte Bild.

Der Tesla Model S hat eine Batterie mit einer Nennkapazität von 100 kWh. Wenn der Vergleich sich auf ein „normales“ (Diesel-) Auto bezieht, muss man auch von einem normalen Elektro-Auto ausgehen. Moderne Modelle von VW oder Renault haben rund 400 km Reichweite und eine Batterie bis höchstens 50 kWh. Mithin maximal die Hälfte.

Schon im ersten Schritt **reduziert sich der Vergleichswert um 50%** auf 40.000 km.

Die „Studie“ behauptet, dass für eine Batterie-Herstellung mit 100 kWh Nennkapazität 18.000 kWh verbraucht würden. Tesla-Chef Elon Musk sagt, es wäre „viel weniger“. Niemand widerspricht ihm. Dafür widerspricht sich die „Studie“. Zwischen 350 und 650 Megajoule seien bei der Akkuherstellung pro kWh erforderlich, was umgerechnet einer elektrischen Energie 97 bis 180 kWh entspricht. Übertragen auf die 100 kWh Batterie würde das 18.000 kWh Energie bedeuten. Falsch: Die Studie rechnet unbeirrt mit dem Höchstwert von 650 Megajoule. Richtig wären 9.700 bis 18.000 kWh.

Wieder **reduziert sich der Vergleichswert um fast 50%** auf rund 25.000 km.

Vollends bricht das Rechenwerk zusammen, wenn Tesla 2020 die Gigafactory 1 in Reno Nevada in Betrieb nimmt. Die CO²-Belastung bei der Batterie-Produktion hängt einzig vom eingesetzten Energie-Mix ab. In China mag das CO²-Äquivalent wirklich zwischen 150 bis 200 pro Kilowattstunde liegen. Zur Gigafactory gehören eigene Windkraft- und Solar-Anlagen. Das CO²-Äquivalent ist mithin die meiste Zeit „kaum messbar“.

Bleibt noch die NOx-Belastung bei Diesel-Motoren. Probleme, die ein E-Auto nicht hat.

Diese „Studie“ ist ein schönes Beispiel dafür, wie man allein durch zweifelhafte Ansätze zur gewünschten Desinformation gegen E-Mobilität kommt. Will die Stadt Leverkusen innerorts die Vorteile der E-Mobilität nutzen, dann muss sie informativ tätig werden.

Quelle zur Studie:

<https://www.ivl.se/download/18.5922281715bdaebede9559/1496046218976/C243+The+life+cycle+energy+consumption+and+CO2+emissions+from+lithium+ion+batteries+.pdf>

Anlage 2: Rohstoffe für Batterie-Produktion – Wirkung durch selektierte Wahrheit

Oft börsennotierte industrielle Minen fördern rund 80% des **Kobalts** im Kongo. Auf Sicherheits-Standards wird geachtet. Diese Minen stehen nicht in der Kritik.

Sondern nur der „geduldete“ artisanale Bergbau (Kleinbergbau) ohne jeden Schutz und teils mit Kinderarbeit. Darüber wird berichtet, allerdings fast immer verallgemeinernd. Den Menschen in Deutschland wird vorgegaukelt, dass der Kauf eines Elektro-Autos zwingend Kinderarbeit und lebensgefährliche Arbeitsbedingungen fördern würde.

Die Wahrheit ist eine andere. 95% der Kobalt-Produktion des Kongo gehen nach China. Erst einmal raffiniert, lässt sich die Herkunft nicht mehr feststellen. Es ist völlig falsch, Kinderarbeit ausdrücklich mit Elektro-Autos zu verbinden. Richtig ist, Kinderarbeit mit chinesischer Produktion von Lithium-Ionen-Akkus zu verbinden. Die allerdings auch in den geliebten Handys, Tablett-PCs und Laptops eingebaut sind. Der ehemalige Bundes-Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel bemerkte, dass bei der E-Mobilität ein gewichtiger Teil der Wertschöpfung in der Batterie-Produktion liegt. Lange Zeit passierte nichts.

Die größten **Lithium**-Vorkommen liegen in Bolivien am Salzsee von Uyuni bis in die Atacama-Wüste. Trostloser und lebensfeindlicher kann eine Landschaft gar nicht sein. Für Bolivien ist der Reichtum an Lithium eine Chance bei akzeptablem Eingriff in die öde Natur. Deutsche Unternehmen wie K-Utec und ACI Systems unterstützen Bolivien. ARD berichtete nur über Missstände in Argentinien und Chile. Der ökologisch bessere und wirtschaftlich sinnvolle Ansatz in Bolivien wurde mit keinem Wort erwähnt.

In einem Artikel im Focus vom 27.12.2017 behauptete der „Verbrenner-Papst“ Prof. Fritz Indra, das China mit Elektroautos einen indirekten Wirtschaftskrieg führen würde. China dominiert heute den Handel mit Kobalt. Wohl wahr. Prof. Indra projiziert den Status Quo in der Rohstoff-Beschaffung wie Beton in alle Ewigkeit. Seine Folgerung: die deutsche Autoindustrie ist bei E-Autos über Batterie-Preise erpressbar. Lösung: keine E-Autos bauen, sondern weiter auf Verbrenner-Motoren setzen. Sonst würde Massenarbeitslosigkeit drohen. Das Totschlag-Argument - „wissenschaftlich“ ummantelt.

Fällt dieser Artikel in die Rubrik „Nachrichten, die die Welt nicht braucht“? Wirkung beim Verbraucher erzielt er jedenfalls. Auch, weil es wahrheitsgemäße Infos kaum gibt.

Quelle zum Artikel:

https://www.focus.de/auto/experten/chinesen-bestimmen-den-weltmarkt-auto-experte-warnt-das-elektroauto-fuehrt-uns-in-eine-wirtschaftskrise_id_8123394.html