

FAHRZEUGANTRIEB

"Bloß kein Elektroauto"

Von wegen grün – der Elektroantrieb ist nur sinnvoll, wenn wir andere Autos bauen.

VON: Jürgen Panda | 27.06.2012 - 14:41 Uhr

© Renault



Renault Twizy

ZEIT WISSEN: Herr Lohbeck, die Energiewende in Deutschland ist eingeleitet, die Städte richten Stromtankstellen ein, Elektrofahrzeuge werden in Serie produziert. Ist das der Start ins Elektroauto-Zeitalter?

Wolfgang Lohbeck: Nein, denn Elektroautos sind irrelevant – wobei die Betonung auf »Autos« liegt. Elektroautos lösen kein einziges Problem: Weder verbessern sie die CO₂-Bilanz, weil der Strom nur zu einem geringen Teil aus regenerativen Energien stammt, noch tragen sie zum »Abschied vom Öl« oder zur Verkehrsentlastung bei. Zudem machen sie die Mobilität noch exklusiver, denn sie sind extrem teuer. Elektromobilität in Form von Elektroautos wird nicht kommen.

ZEIT WISSEN: In welcher Form denn sonst?

Wolfgang Lohbeck
arbeitete als Architekt,
ehe er 1983 zu
Greenpeace nach

Lohbeck: Der elektrische Antrieb ist nur sinnvoll für deutlich kleinere, pragmatischere Fahrzeuge. Der Renault Twizy ist ein gutes Beispiel: Er ist gut fürs Klima, nicht weil er elektrisch fährt, sondern weil er

Hamburg wechselte. klein ist.

Dort leitete er

Kampagnen. Heute ist er
der Verkehrsexperte der
Umweltorganisation.

ZEIT WISSEN: Ein Gefährt mit zwei Sitzen und
knapp 500 Kilogramm Gewicht. Ist das Ihr Ernst?

Lohbeck: Absolut, auf dieser Basis ist Elektromobilität
sinnvoll. Der Gegensatz von Verbrennungsmotor und
Elektroantrieb ist künstlich herbeigeredet. Die Frontlinie verläuft zwischen großen
und kleinen Autos. Würde man grundsätzlich die Gewichtsreduzierung vorantreiben
und extreme Übermotorisierung senken, kämen Autos schnell auf atemberaubend
niedrige Verbrauchs- und CO₂-Werte.

ZEIT WISSEN: Stattdessen sieht man selbst in Städten immer mehr Geländewagen
und SUVs. Was müsste sich ändern, damit die Menschen kleine und leichte Autos
bevorzugen?

Lohbeck: Ideal wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Abhängigkeit vom
Fahrzeuggewicht – Tempo 30 für Geländewagen in Innenstädten etwa. Je schwerer
das Auto, desto geringer die Höchstgeschwindigkeit. Die andere Möglichkeit ist, das
Gewicht generell zu beschränken – zumindest für Fahrzeuge, die in der Stadt
gefahren werden dürfen.

ZEIT WISSEN: Zu welchem Fahrzeug raten Sie einer Familie mit drei Kindern, die
umweltfreundlich mit dem Auto unterwegs sein will?

Lohbeck: Bloß nicht zum Elektroauto. Das kostet etwa dreimal so viel wie ein
herkömmliches Modell und bringt derzeit keinen positiven Effekt für die
CO₂-Bilanz. Ich rate daher, das Auto mit der jeweils schwächsten Motorisierung zu
kaufen. Also beispielsweise, wenn es denn sein muss, den Familienvan mit 100 PS
und nicht die Variante mit 210 PS.

ZEIT WISSEN: Welches Auto fahren Sie eigentlich?

Lohbeck: Einen alten Kangoo. Der verbraucht um die 7 Liter. Ich wäre froh, wenn
der Wagen 300 Kilogramm leichter wäre, allein dadurch würde er fast 1,5 Liter
sparen.

ZEIT WISSEN: Den Kangoo gibt es jetzt mit Elektromotor...

Lohbeck: ...und den würde ich mir auf keinen Fall kaufen. Der ist in der
CO₂-Bilanz noch schlechter als mein jetziger. Und wenn ich den Wagen dann mal
bräuchte, hinge er garantiert an der Steckdose.

QUELLE: ZEIT Wissen

ADRESSE: <http://www.zeit.de/zeit-wissen/2012/04/Auto-der-Zukunft-Interview/komplettansicht>

