

Kommentar: Drei unbequeme Wahrheiten - und wie das E-Auto helfen kann

26.09.2025 07:00 Uhr Martin Franz



Elektroautos sind Bestandteil der globalen Energiewende. Sie haben Kritiker, sind aber nicht mehr aufzuhalten. Im Bild: Hyundai Ioniq 5 (Test)

(Bild: Franz)

Die Energiewende ist ein globales Projekt, und der batterieelektrische Antrieb ein wesentlicher Baustein, ohne den es nicht gehen wird, meint Martin Franz

Es gibt mindestens drei unbequeme Wahrheiten, die allen, die sich ernsthaft an der Debatte beteiligen möchten, klar sein sollten. Es mag sein, dass es auf der politischen Bühne derzeit vereinfachende Darsteller gibt, die einen Wandel des Klimas zu unseren Ungunsten und die daraus resultierenden Folgen leugnen. Beides ist jedoch schon eingetreten und schreitet weiter voran. Vermeidung oder zumindest eine angegangene Reduzierung dürften letztlich sehr viel billiger sein als die Chose einfach ungehemmt Richtung Abgrund rennen zu lassen. Die Energiewende ist keine deutsche Erfindung, sondern wird in vielen Ländern vorangetrieben, und das Elektroauto ist ein Teil von ihr.

Erstens: Wir haben keine Zeit zu verlieren

Die Erderwärmung ist in vollem Gange, und wir sollten im ureigensten Interesse nicht so weitermachen wie bisher. Lokale Wetterextreme gab es schon immer, doch sie nehmen zu – auch in Europa. Sie mögen schnell wieder aus den Toplisten der täglichen Nachrichtenflut verschwunden sein, bedeuten für die Betroffenen vor Ort aber eine lange nachwirkende Katastrophe. Dabei sind diese Dinge inzwischen nah, wer zweifelt, möge einmal recherchieren, was lokal in den vergangenen 18 Monaten in einigen EU-Ländern diesbezüglich los war. Es hat nichts mit Panikmache zu tun, wenn man nüchtern festhält, dass dies erst der Anfang war. Wettertrends deuten darauf hin, dass beispielsweise Trocken- und regenreiche Perioden künftig jeweils sehr viel länger andauern. Das stellt nicht nur die Landwirtschaft vor neue Herausforderungen.

Dazu kommt eine gesellschaftliche Veränderung. Es ist richtig, dass es in der Geschichte viele Zeiträume gab, in denen Teile der Erde nicht von Menschen bewohnt werden konnten. Doch inzwischen leben mehr als acht Milliarden Menschen auf unserem Planeten. Wenn einige Regionen nicht mehr bewohnbar sind, wird sich die dortige Bevölkerung auf den Weg in gemäßigte Klimazonen machen. Wem die Zahl der Schutzsuchenden Richtung Europa aktuell zu hoch erscheint, darf sich diesbezüglich massiv beunruhigen. Was sich dort aufbaut, ist kein fernes, abstruses Szenario, sondern eine absehbare Realität, der sich auch Gesellschaften in Europa stellen werden müssen. Falls nun jemand die Idee haben sollte, bestimmte politische Strömungen könnten dem langfristig irgendwie Einhalt gebieten, betrachtet er das Geschehen aus einem anderen Winkel als ich.

Vorantreiben statt abwarten

Wir müssen uns, denke ich, in beiden Punkten rasch auf andere Bedingungen als die aktuellen einstellen, und ich halte es für geradezu ungeschickt, damit zu warten, bis das jeder verstanden hat. Zeit ist genug verplempert worden, gerade im Verkehrssektor. Statt des ständigen Betonens, der batterieelektrische Antrieb passe aus diesen oder jenen Gründen nicht in die eigenen Befindlichkeiten und deshalb sei die E-Mobilität grundsätzlich abzulehnen, sollten wir uns endlich auf die Socken machen, um den Wandel bei der Fahrenergie dort voranzutreiben, wo er keinerlei Einschränkungen bedeutet. Ein erheblicher Teil des Auto-Bestands wird nie auf Langstrecken eingesetzt, ein weiterer nur sporadisch. Wenn wir es schaffen, zumindest hier den batterieelektrischen Antrieb als Standard zu etablieren, wäre ein gewisser Teil des Weges, der vor uns liegt, schon geschafft.

Dabei wäre es enorm hilfreich, wenn der Wechsel zur E-Mobilität nicht ständig infrage gestellt werden und das ahnungsarme Gemurmel von "modernen Verbrennern" mal aufhören würde – Grüße gehen unter anderem an den bayerischen Ministerpräsidenten raus, der sich damit immer wieder blamiert. Damit wäre ganz nebenbei auch der Industrie nachhaltig geholfen, denn dort ist längst entschieden, wie es weitergeht. Das ständige öffentliche Zweifeln lässt Verbraucher zögern.

Wir brauchen jetzt einen Wandel, denn wir schieben das schon viel zu lange vor uns her. Der batterieelektrische Antrieb bringt Veränderungen mit sich und ist keineswegs in jeder Hinsicht ideal. Er ist nur absehbar der beste Weg, schnell zu Resultaten beim Klimaschutz zu kommen. Anstatt also zu warten, bis sich am Horizont eine andere Technologie abzeichnet, sollten wir angesichts der Lage besser zügig anfangen zu nutzen, was wir bereits in der Hand haben. Das schließt selbstverständlich Forschung keineswegs aus. Schließlich wird kaum einer es als Ideallösung betrachten, dass mehr als zwei Tonnen Materialeinsatz bei gewöhnlichen E-Autos nichts Ungewöhnliches mehr sind.



Der Materialeinsatz eines Elektroautos ist enorm: Mein privater Opel Corsa-e [1] wiegt fast so viel wie die Mercedes C-Klasse, die er in meinem Fuhrpark ersetzte.

(Bild: Franz)

Zweitens: Der globale Energiebedarf steigt

Was oft vergessen wird: Wir leben in einem modernen Industriestaat mit überreichlichem Komfort, von dem weite Teile der Weltbevölkerung derzeit nicht einmal zu träumen wagen, ihn aber anstreben werden. Das betrifft nicht nur, aber eben auch die Mobilität. Sie ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensqualität, auch wenn das nicht immer so wahrgenommen wird. Doch sich unabhängig von der eigenen körperlichen Konstitution fortbewegen zu können, ist ein Gut, das sich einem Großteil der Menschheit dauerhaft kaum vorenthalten lassen wird. Wer sich einmal daran gewöhnt hat, sich in welcher Form auch immer *transportieren zu lassen*, wird das freiwillig kaum wieder aufgeben. Egal, wie allein das organisiert wird: Der Energiebedarf für Transport nimmt global zu, mit einer Elektrifizierung der Antriebe allerdings bedeutend weniger heftig.

Drei unbequeme Wahrheiten zur Energiewende

Das ist natürlich nicht alles: Hinzu kommt der riesige Bedarf nach Konsumgütern, bei dem der überwältigende Teil der Weltbevölkerung einen Nachholbedarf hat. Meine Kollegin Greta hat in einem sehr lesenswerten Artikel skizziert, welche Ressourcen allein die Künstliche Intelligenz absehbar beanspruchen wird. Mit einer Abnahme der Nachfrage nach billiger Energie ist absehbar also absolut nicht zu rechnen – ganz im Gegenteil.

Drittens: Dekarbonisieren!

Weil der Energiebedarf steigt und wir trotzdem nicht so weitermachen sollten wie bisher, muss er dekarbonisiert werden. Wir müssen schleunigst davon wegkommen, fossile Brennstoffe zur Energiegewinnung einzusetzen. Vielleicht verdeutlicht die folgende Zahl ein wenig, was für ein Hebel hinter einem kleinen Teil dieser Forderung steckt: Allein rund 40 Prozent aller Schiffe sind nur unterwegs, um fossile Energieträger (Öl, Kohle, Gas) zu transportieren. Diese Zahl geht zurück auf eine Studie der "United Nations Conference on Trade and Development" (UNCTD) aus dem Jahr 2019. Andere Quellen nennen 36 Prozent. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich an ihr in den vergangenen sechs Jahren etwas dramatisch verschoben hat. Losgelöst davon, wie viel es nun genau ist: Überlegen Sie bitte mal, was wir bewirken, wenn dieser Transportbedarf auch nur um ein Drittel sinkt. Und da reden wir wohlgemerkt nur über Schiffe.

Wer den Wechsel vom Verbrenner auf das E-Auto als Teil einer Energiewende betrachtet, löst diese drei unbequemen Thesen zumindest zum Teil. Es besteht die Chance, die individuelle Mobilität mit dem Auto zu erhalten, sie aber augenblicklich lokal abgasfrei umzusetzen. Jede Verbesserung im Strommix wirkt sich direkt aus, das E-Auto fährt also im Schnitt zunehmend weniger umweltschädlich. Der Energiebedarf insgesamt sinkt, weil ein E-Auto einfach viel effizienter mit der Fahrenergie umgeht als ein Verbrenner. Da reden wir nicht etwa über Peanuts, sondern über Größenordnungen, die sich auch mit sehr viel Forschungseinsatz absehbar nicht angleichen lassen.

Batterie als lukrativer Netzstabilisator

Nicht zu vergessen ist das Potenzial, mit der Traktionsbatterie zum Teilnehmer am Strommarkt zu werden – und so seinen Teil zur Energiewende beizutragen und unter Umständen auch finanziell davon zu profitieren. "Vehicle 2 grid" wird irgendwann vermutlich normal werden, und ich schätze, dieses Irgendwann ist ziemlich nah. Gedankenspiel dahinter: Wer die komplette Reichweite nur gelegentlich braucht, gibt im Alltag einen einstellbaren Teil des Energiegehalts der Traktionsbatterie frei – sei es zur Netzstabilisierung oder für den Eigenbedarf im Haus.

Lassen Sie uns das zur Veranschaulichung des Potenzials kurz mal durchrechnen. Das angenommene E-Auto hat 60 kWh, wir nutzen zur Schonung der Batterie das Fenster zwischen 10 und 80 Prozent – das wären 42 kWh, die zur Verfügung stehen. Nehmen wir weiter an, dass zwei Drittel für den Fahrbedarf verbleiben sollen (28 kWh) und ein Drittel für V2G genutzt

werden kann. Dann stünden 14 kWh zur Verfügung – wohlgemerkt ohne Einschränkungen in den allermeisten Fahrprofilen. Und es gibt noch einige Gründe mehr, das Elektroauto vorzuziehen. Mehr dazu finden Sie **im ersten Teil dieser Reihe [2]** und bald im dritten, in dem es um den batterieelektrischen Antrieb im Alltag geht.

(mfz [3])

URL dieses Artikels:

<https://www.heise.de/-10668233>

Links in diesem Artikel:

[1] <https://www.heise.de/tests/Opel-Corsa-e-im-Dauertest-Bewaehrt-aber-mit-Luft-nach-oben-10486274.html>

[2] <https://www.heise.de/meinung/Kommentar-Der-Verbrenner-wird-schneller-sterben-als-viele-glauben-10652454.html>

[3] <mailto:mfz@heise.de>

Copyright © 2025 Heise Medien