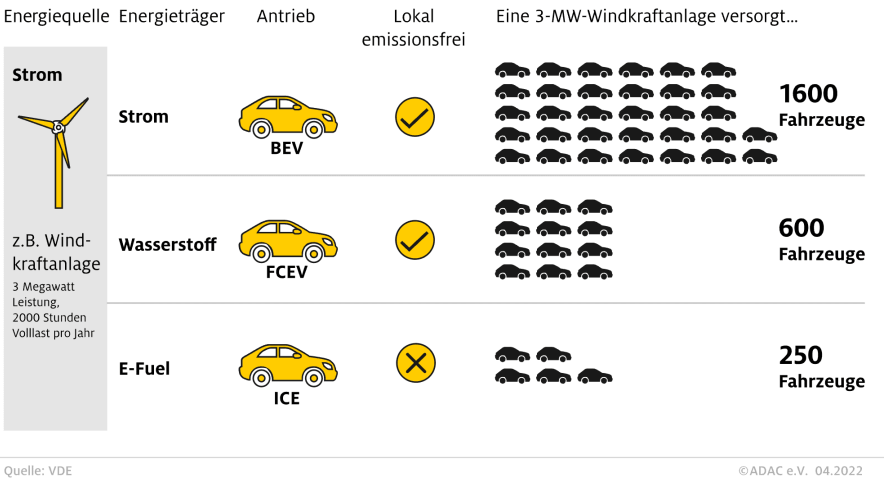
Bellwinkel Stiftung für Umwelt- und Klimaschutz

Dortmund, 07.12.2025

Replik auf den Leserbrief von Volker Martin, Recklinghausen, "Verbrennerverbot wird kippen", Betr. "Eindeutige Tendenz“, 06.12.2025, LBLMDO, Nr. 284, 49. Woche:

Der Leser Volker Martin irrt gewaltig. Wer heute noch immer das hohe Lied auf den Verbrenner singt, verschließt die Augen davor, dass die elektrischen Antriebe die Verbrenner in Sachen Effizienz längst abgehängt haben. Das ist Fakt und hat mit linksgrünem Mainstream nichts zu tun. Verbrenner sind ein Auslaufmodell, daran ändern auch die aktuellen, politischen Initiativen der deutschen Automobilindustrie nichts, diesen noch länger am Leben zu erhalten. Vielmehr schaufelt sie sich damit endgültig ihr eigenes Grab, wenn sie weiter auf eine alte, nicht mehr zeitgemäße Technik setzt. Diese Tatsache müssen auch die „weltbesten“ Motorenhersteller zur Kenntnis nehmen, wollen sie noch eine Überlebenschance haben. Sicher ist es bitter, von einer liebgewonnenen und hoch entwickelten Technik Abschied zu nehmen. Dasselbe Schicksal hat aber einst auch die Dampfmaschinen ereilt, die seinerzeit durch die Verbrennermotoren abgelöst wurden. Und jetzt werden die Verbrenner- durch Elektromotoren ersetzt.

Daran werden auch die reFuels nichts ändern, die mittels Strom aus Sonne und Wind hergestellt werden und damit tatsächlich klimaneutral sind. Der Haken: Der Herstellungsprozess ist hochgradig ineffizient. Mit dem Strom für den Betrieb von 250 reFuels-Autos lassen sich 1.600 batterieelektrische Autos (BEV) betreiben, also mehr als 6mal so viele (s. angehängte ADAC-Grafik). Entsprechend hoch ist der Preis („Champagner unter den Energieträgern“, C. Kemfert). Um den Bedarf der Verbrennerflotte weltweit zu decken, müssten gigantische Wind- und Solarparks in bisher nicht gekannter Größe errichtet werden. Aktuell bewegt sich die Produktion eher im homöopathischen Bereich.

Auch das aus Biomasse hergestellte HVO (hydriertes Pflanzenöl), eher als Bio- oder Agrokraftstoff bekannt, ist keine Lösung. In Deutschland besteht dieser Kraftstoff zu mehr als 50% aus Palmöl, für dessen Anbau große Teile des Regenwaldes in Südostasien gerodet wurden. Der Rest wird aus pflanzlichen und tierischen Abfällen (auch Frittenfett) und vor allem aus dafür angebaute Energiepflanzen gewonnen. 14 % der Ackerflächen werden in Deutschland dafür genutzt (zum Vergleich: 22 % dienen der Nahrungs- und 60 % der Futtermittelproduktion). Seit der Merkel-Ära werden diese Kraftstoffe fossilem Diesel und Benzin beigemischt, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Genau das funktioniert aber nicht, denn auch beim Verbrennen von Biomasseprodukten entsteht CO2. Da hilft es auch nicht, dass die dabei verbrannten Pflanzen den Kohlenstoff der Atmosphäre ja erst kürzlich entnommen haben. Denn dem Klima ist es herzlich egal, wann der Kohlenstoff, der im Sprit zu CO2 verbrannt wird, von den Pflanzen der Atmosphäre entnommen wurde, ob vor Millionen von Jahren (wie beim Erdöl, Erdgas oder der Kohle), in den letzten 100 Jahren (Bäume) oder im letzten Jahr (Raps, Mais). Jedes Gramm CO2 reichert sich in der Atmosphäre an und heizt das Klima weiter auf. Klimafreundlich sind diese Kraftstoffe also ganz sicher nicht.

Unbestritten sind die ökologischen Probleme, die bei der Herstellung von Elektroautos entstehen, z. B. beim Abbau und bei der Verarbeitung von Lithium. Natrium-Ionen-Akkus könnten eine Alternative sein. Die chinesischen Hersteller CATL und BYD nutzten diese Technik bereits für zahlreiche, allerdings bisher nur in China vertriebene Modelle. Grundsätzlich bleibt aber die Herstellung von Fahrzeugen - egal mit welcher Antriebstechnik - allein schon wegen des hohen Ressourcenverbrauchs problematisch.