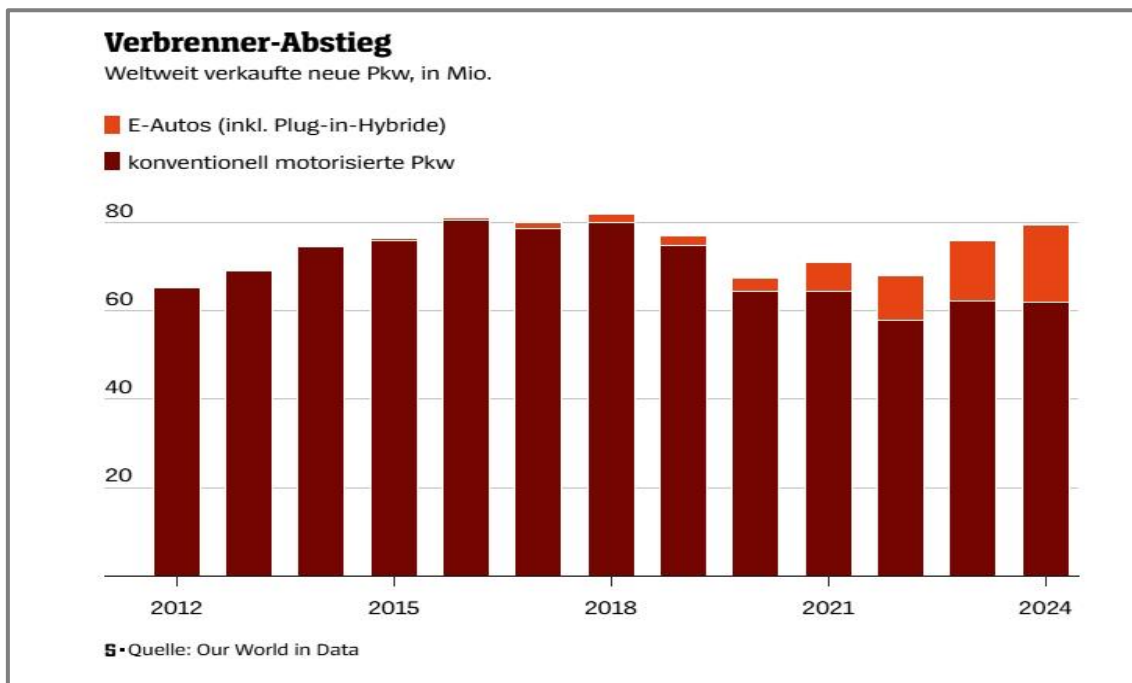


Elektromobilität – Spielwiese für Statistiker

„[So lügt man mit Statistik](#)“ von Walter Krämer, und „[Lügen mit Zahlen](#)“ von Gerd Bosbach und Jens-Jürgen Korff - das sind lesenswerte Bücher für jeden, der mit Zahlen zu tun hat, also praktisch für jedermann und jedefrau.

Ein Feld, bei dem besonders schamlos mit geschönten Statistiken operiert wird, sind die Erneuerbaren Energien. Ein Teilgebiet davon handelt von den Elektrofahrzeugen. Ihnen werden geradezu magische Kräfte angedichtet. Sie sollen nichts weniger als eine Verkehrswende herbeiführen, und ganz nebenbei auch noch das Klima retten. So sehen beispielsweise Diagramme im Internet aus, mit denen das Potential der Elektromobilität zur CO₂-Reduktion dargestellt wird.

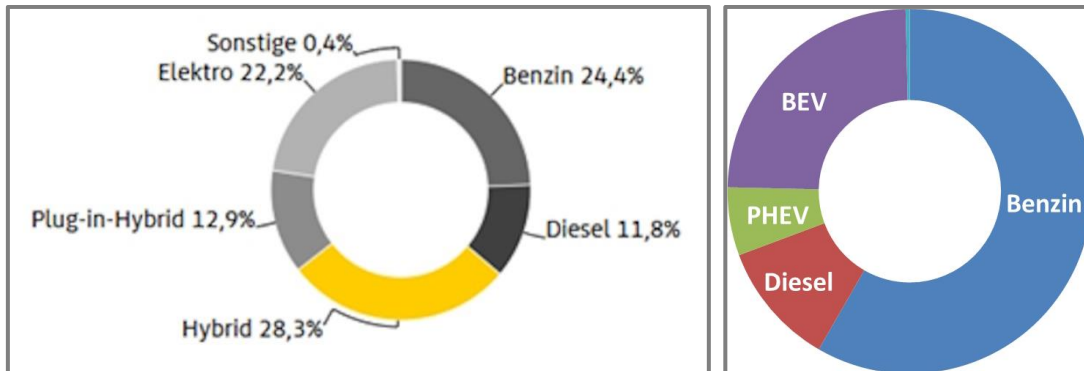


Woran kranken diese und ähnliche Zahlen und Diagramme?

1. Zunächst ist nicht sauber geklärt, was alles unter den Begriff E-Autos fällt. Sind PHEVs reinrassige Elektroautos oder nicht? Strenggenommen sind sie es zu höchstens 30 Prozent, was bedeutet, dass sie zu mindestens 70 Prozent Verbrenner-Autos sind.
2. Noch schlechter sieht es mit Fahrzeugen aus, die unter dem Begriff „Hybrid“ laufen. Sie sind in Wirklichkeit reine Verbrenner-Fahrzeuge mit einem besseren Bordnetz. In vielen Fällen werden sie mit BEV und PHEV in einen Topf geworfen und zählen dann zu den Elektroautos.
3. Elektroautos stoßen kein CO₂ aus. Das mag für BEVs gelten, und auch da nur im Betrieb. Beim Laden erzeugen sie sehr wohl CO₂, halt nicht an der Steckdose, sondern im Kraftwerk.

Selbst der ADAC lässt sich zu irreführenden Diagrammen hinreißen, wenn es darum geht, die Elektromobilität in möglichst rosigem Licht erscheinen zu lassen. In Wirklichkeit muss man die

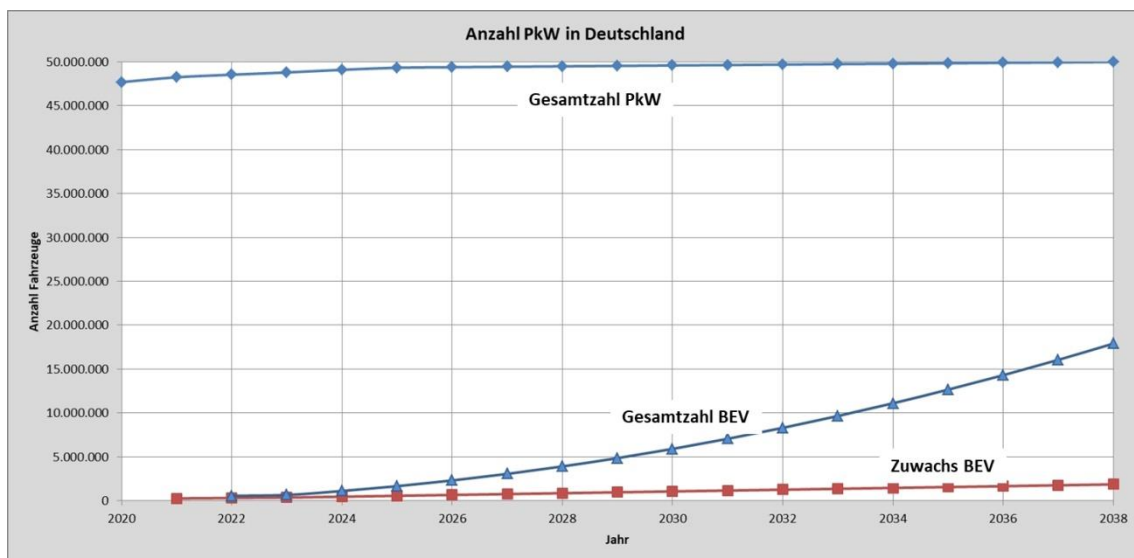
28,3 % Hybriden zu 100 % den Verbrennern zurechnen, und die PHEV zu 70 %. Dann sieht die Bilanz gleich anders aus: **Elektro 26,1 % - Verbrenner 73,5 %**. Die Ausgangszahlen mögen korrekt vom Kraftfahrt Bundesamt übernommen sein. Das Problem ist, der ADAC übernimmt sie unkommentiert – wider besseres Wissen.



Beim alternativen Diagramm rechts gehen wir davon aus, dass Hybride zu 100 % Benzinfahrzeuge sind, und PHEVs nur zu 30 % Elektroautos.

Elektro-Anteil am Bestand:

Sieht man nur auf die Verkaufszahlen, begeht man einen gravierenden Fehler. Man lässt den Anteil am Bestand unberücksichtigt. Wir wollen aber genau wissen, wie lange es dauert, bis ein nennenswerter Anteil am Gesamtbestand durch Elektromobile erreicht ist. Zu diesem Zweck extrapolieren wir die Zahlen von 2021 bis 2038 in die Zukunft. **Ergebnis:**



Bei dieser in Diagrammform dargestellten Hochrechnung gehen wir davon aus, dass sich der Gesamtbestand von 50 Millionen Fahrzeugen nur unwesentlich ändert. Der Zuwachs an BEVs ist, je nach Förderung, sicherlich Schwankungen unterworfen. Die Kurve „Gesamtzahl BEV“ basiert auf der Annahme, dass der Zuwachs ab 2026 um jährlich 100.000 Fahrzeuge steigt - eine sehr optimistische Annahme. Die Gesamtzahl an BEVs pro Jahr ergibt sich aus dem Bestand des Vorjahres plus Zuwachs im Betrachtungsjahr.

Die sog. **Hybride** haben nach unserer Definition in dem Diagramm nichts verloren, die **PHEVs** könnte man theoretisch zu 30 % den BEVs zurechnen, was aber unserer Meinung ein schiefes Bild ergibt.

Aber egal wie man es dreht und wendet, das sind alles Marginalien ohne gravierenden Einfluss auf das Ergebnis. Im Jahr 2038 sind gerade mal 36 Prozent der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge BEVs – optimistisch betrachtet.

Deutschland, ein Elektromärchen

Derzeit schwärmen die einschlägigen Automobil-Zeitschriften und sonstigen Medien vom geradezu märchenhaften Anstieg der Verkaufszahlen von Elektroautos. Bei genauer Recherche stellt sich heraus, dass ein großer Anteil an Eigenzulassungen der Autoindustrie (Hersteller + Handel) eine Rolle spielt. Es stellt sich die Frage, warum nur will alle Welt das Konzept „Elektroantrieb“ zum Erfolgsmodell hochstilisieren?

- Die massive Förderung der E-Mobilität ab 2026 kommt uns noch teuer zu stehen. Ist unser Strom noch nicht teuer genug? E-Mobilität wird's richten.
- Wollen wir mit vielen Milliarden die Weiterentwicklung des Elektroantriebs in China unterstützen? Die Milliarden wandern schnurstracks nach China, denn China liefert alle wesentlichen Teile des Elektroantriebs an die deutschen Fließbänder.

Deutsche Politik fördert das Wachstum chinesischer Firmen, während unsere Hersteller langsam aber sicher vor die Hunde gehen. Was tun wir nur mit den vielen Arbeitslosen, die da auf uns zukommen? Schicken wir sie nach China?

Wird Deutschland zum Low-Tech-Land? Wird Deutschland zur verlängerten Werkbank für chinesische Firmen? Was sich anhört wie ein Schreckensszenario, ist bei Elektroautos bereits heute bittere Realität.

„Traue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast.“

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de