

Einfluss von Faktoren wie dem Produktionsstandort, der Akku-Kapazität und den Akkutypen auf die Freisetzung von Treibhausgasen bei der Lithiumionenakku-Produktion - mit sehr differenzierten Ergebnissen. Als besonders unfair empfinden die Naturschützer, dass in einigen Presseberichten als Elektrofahrzeug ein 420PS-Luxusmodell mit außerordentlich hoher Batteriekapazität (Tesla Modell S mit 85kWh-Akku) einem durchschnittlichen Benzinfahrzeug gegenübergestellt wurde. Nach Untersuchungen des Massachusetts Institute of Technology (MIT) sei indessen selbst der monströse 730PS-Elektro-SUV Tesla Modell X P100D mit einem Ausstoß von 35 Tonnen CO₂ pro Lebenszyklus noch klimafreundlicher als ein sogar recht sparsamer Kleinwagen (Ford Fiesta SFE Ecoboost) mit 39 Tonnen. Nach Berechnungen der freien Universität Brüssel kommen Elektrofahrzeuge mit dem deutschem Strom-Mix insgesamt auf einen Öko-Bonus (gemessen an Treibhausgas-Emissionen) von 45% gegenüber Dieselfahrzeugen.

Plug-In-Hybride könnten nur dann punkten, wenn sie überwiegend (>80%) elektrisch fahren. Gewöhnlich reiche eine Akkuladung aber selten für mehr als 30 km. Ein 300PS-SUV sei zudem auch als Hybrid ein Klimakiller. Erdgasfahrzeuge könnten etwa 15% an Treibhausgasen im Vergleich zu Benzinfahrzeugen vermeiden, problematisch seien aber Methan-Freisetzungen durch Undichtigkeiten oder beim Transport. E10-Kraftstoff mit Bioethanol könne das Klima zumindest geringfügig (3,5 - 7 %) entlasten. Dieselfahrzeuge hätten dagegen mit dem angeblich klimaneutralen "Bio"-Diesel-Zusatz ein teilweise aus Palmöl hergestelltes Produkt im Tank - einem noch potenterem Klimakiller als Diesel selbst.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel setzt dagegen lt. Umweltbundesamt nur ein Viertel (Fernverkehr) bis zur Hälfte (Nahverkehr) eines PKW pro Personenkilometer frei. Die Naturschützer empfehlen deshalb, wo und wann sich auch immer die Möglichkeit biete, Busse und Bahnen zu nutzen - und das Fahrrad. Alle Bemühungen um den Klimaschutz würden jedoch durch Fernreisen zunichte gemacht: Wer alljährlich seinen Thailand-Flug buche, könne genausogut auch jahraus, jahrein mit einem Kleinlastwagen durch die Lande fahren.

Im Individualverkehr führe auf Dauer kein Weg an der Elektromobilität vorbei. Wer an die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs denke, solle sich indessen überlegen, ob er wirklich eine Reichweite von 500 km brauche und sein Fahrzeug auch nicht als Zweitwagen in der Garage stehen lassen. Ständen der Nutzung eines Elektrofahrzeugs zu große Hindernisse entgegen, wäre mit E10-Kraftstoff und einem umweltschonenden Fahrstil zumindest ein kleiner Beitrag zum Klimaschutz möglich. Vor allem warnt der BN die Autokunden davor, sich von ihrem Händler einen PS-starken Zweittonnen-SUV aufschwätzen zu lassen, der mit seiner unzeitgemäßen Technik und seinem hohen Anteil von Verschleißteilen wohl ein Liebling der Werkstätten, für das Klima aber eine untragbare Belastung sei. Die Klimatipps sind nachzulesen unter der Adresse <https://main-spessart.bund-naturschutz.de/klimatipps.html>