Faktencheck: Das «Falsch!»-Papier zum FOCUS-Interview

Geprüft wird das dreiseitige Papier, das Dr. Jan Borck auf LinkedIn zum Interview «Dann ist Diesel effizienter»: Physiker zerlegt E-Auto-Mythen (FOCUS online, 17.11.2026) veröffentlicht hat (LinkedIn-Beitrag). Das Papier setzt achtzehnmal «Falsch» unter Aussagen aus dem Interview und nennt keine Quelle. Der Verfasser schreibt, seine Zitate seien nicht unbedingt wörtlich wiedergegeben.

Stand: 21. November 2026. Verfasser: Peter Metzinger. Offenlegung: Der Verfasser hat das Interview gegeben und ist Verwaltungsrat der Airborn Fuels Switzerland AG, die eine Innovationsplattform für synthetisches Kerosin plant. Seine eigenen Aussagen sind nach seiner Darstellung wiedergegeben. Alle Quellen sind verlinkt.

Nr.	Aussage im Papier	Befund	Begründung	Quelle
1	«Man kann überall EE für die Stromerzeugung nutzen!»	**Trifft zu, widerlegt die Aussage nicht**	Gemeint war der Transport: In Patagonien läuft ein Windrad rund 270 Tage im Jahr unter Volllast, in Deutschland rund 66. Ein Stromkabel nach Europa gibt es nicht; diese Energie erreicht uns nur als Molekül.	Porsche Newsroom
2	«Es gibt gar kein Verbrennerverbot!»	**Irreführend**	Das Wort steht in keinem Gesetz. Nach geltendem EU-Recht sinken die CO_2-Flottengrenzwerte für Neuwagen 2035 auf null; neue Verbrenner wären faktisch nicht mehr zulassungsfähig. Das EU-Parlament berät über eine Lockerung (Ausschuss-Votum 4.11.2026).	ZDFheute
3	Es werde nur gesagt, dass Elektroautos «emissionsfrei fahren». Das sei etwas anderes als eine Klimabilanz von null.	**Trifft zu und bestätigt die Kritik**	Die EU-Regel misst am Auspuff. Die Herstellung eines Elektroautos verursacht rund 40 % mehr Treibhausgase als die eines Verbrenners; über den Lebenszyklus sind es im EU-Strommix 63 g CO_2e/km. Zur Einordnung: Der Mehraufwand ist nach rund 17 000 km ausgeglichen, und gegenüber einem fossil betankten Benziner liegt das Elektroauto 73 % tiefer.	Science Media Center; ICCT 2025
4	Ein Elektroauto mit Kohlestrom sei «immer noch 1,5 mal besser» als ein Diesel (bei 50 % Kraftwerks-Wirkungsgrad).	**Nicht haltbar**	Effizienzrechnung statt CO_2-Rechnung. Emissionsfaktoren: Steinkohle 94 326, Diesel 74 027, rheinische Braunkohle 113 097 kg CO_2 je Terajoule. Steinkohle liegt 27 % über Diesel. Vom Vorteil bleibt bei Steinkohle rund das 1,2-Fache, vor Netz- und Ladeverlusten; bei Braunkohle keiner.	Umweltbundesamt
5	Biotreibstoff: massiver Flächenverbrauch; Grünstrom werde im Elektroauto dreimal effizienter genutzt.	**Themenwechsel**	Die Aussage betraf die Klimabilanz; die bestreitet das Papier nicht. Der Flächenbedarf von Anbau-Biotreibstoffen ist ein reales Thema. Derselbe Massstab gilt für Batterien: 85 % der Lithiumvorkommen überschneiden sich mit dem Land indigener Völker; im Salar de Atacama verdunsten rund 500 000 Liter Sole je Tonne Lithiumkarbonat.	The Conversation; Mongabay
6	Hal Harvey habe den Dieselskandal mit aufgedeckt und Denkfabriken wie Agora mitgegründet.	**Zutreffend, aber keine Antwort**	Die Angaben sind belegt. Die Kritik betraf eine Methode (Wirkungsgrad nur des Fahrzeugs). Dieselbe Recherche beschreibt Harvey als «einen der mächtigsten Lobbyisten der Welt».	DIE ZEIT Nr. 25/2022
7	Windräder an Land hätten «2.000-3.000 Volllaststunden».	**Zu hoch; Metzingers Satz war ebenfalls ungenau**	Durchschnitt seit 2015: 1770 Volllaststunden pro Jahr, rund 20 % der Nennleistung. «Stehen zu 80 Prozent still» ist zu zugespitzt; richtig ist: Sie liefern im Schnitt rund 20 % ihrer Nennleistung.	Deutscher Bundestag, WD 5
8	E-Fuels bräuchten CO_2 aus der Luft, «wodurch die Energiebilanz negativ wird», und müssten transportiert werden.	**Kein Einwand**	Das CO_2 aus der Luft schliesst den Kreislauf; mit erneuerbarer Energie ist die Verbrennung CO_2-neutral. Zutreffend ist: Direkte Stromnutzung ist effizienter (3550 Elektroautos gegenüber 550 Autos mit E-Fuels je 10 000 MWh). Die Pilotanlage Haru Oni bezieht ihr CO_2 bisher aus einer biogenen Quelle.	Agora Verkehrswende; Porsche Newsroom

Nr.	Aussage im Papier	Befund	Begründung	Quelle
9	Metzinger habe behauptet, die E-Fuel-Förderung in China habe die CO_2-Emissionen gesenkt.	**Aussage so nicht gemacht**	Metzingers Aussage: China elektrifiziert, um vom Erdöl wegzukommen, und baut zusätzlich E-Fuel-Anlagen. Elektroautos senken Chinas Nachfrage nach Ölprodukten 2026 um fast 15 %; China bleibt grösster Ölimporteur. Baubeginn einer Flugtreibstoff-Anlage in Jilin mit 900 000 t E-Methanol pro Jahr (19.11.2026).	Südtirol News; Hydrogen Insight
10	Neue Kohlekraftwerke für E-Fuels: Die CO_2-Gesamtbilanz wäre «hochgradig negativ».	**Gedankenexperiment verkürzt; ohne Rechnung nicht entscheidbar**	Die Aussage war ein Gedankenexperiment zur Gesamtbilanz, keine Forderung. Der Aufbau einer E-Fuel-Produktion braucht Energie. Dafür gibt es zwei Wege. **Weg A:** Die ganze Lieferkette muss von Anfang an CO_2-neutral sein, wie es in der europäischen Politik oft verlangt wird. Dann dauert es länger, bis die Produktion hochfährt. In dieser Zeit wird weiter fossil getankt, und es entstehen Emissionen, die sich vermeiden liessen. **Weg B:** Die Energie für den Aufbau wird vorübergehend konventionell bereitgestellt, im Extremfall mit neuen Kohlekraftwerken. Das verursacht zusätzliche Emissionen. Dafür beginnt die Produktion früher und in grösserem Umfang, und fossile Emissionen werden früher vermieden. **Der Vergleich:** Entscheidend ist die Summe über einen festen Zeitraum, zum Beispiel zehn Jahre. Für jeden Weg zählt man die Emissionen des Aufbaus und zieht die Emissionen ab, die durch die E-Fuel-Produktion vermieden werden. Erst diese Rechnung zeigt, was für die Atmosphäre besser ist. Ohne sie ist keine korrekte Aussage möglich, weder für noch gegen Weg B. Das Papier urteilt ohne Rechnung. **Was das Papier stattdessen widerlegt:** Kohlestrom, der direkt zu E-Fuel wird. Diese Kette wäre klimapolitisch unsinnig; darin besteht Einigkeit. Die beschriebene Chemie trifft zudem nicht zu: E-Fuels entstehen nicht aus Methan über Rohöl. In Haru Oni wird CO_2 mit Wasserstoff zu Methanol verbunden.	Porsche Newsroom
11	«Niemand schränkt in der EU Technologieoffenheit ein.»	**Für Personenwagen unzutreffend**	Für die Luftfahrt gilt eine Quote für synthetische Treibstoffe (1,2 % ab 2030, 35 % im Jahr 2050). Für Neuwagen zählt der Auspuff; die Anrechnung von E-Fuels wird erst verhandelt. Die Schweiz rechnet erneuerbare synthetische Treibstoffe auf die Neuwagenflotte an (Art. 11a CO_2-Gesetz).	Europäisches Parlament; Bundesamt für Energie; Science Media Center
12	«Champagner-Sprit»: Solche Aussagen kämen nur von Einzelnen.	**Unvollständig**	Das Bild stammt von der Ökonomin Claudia Kemfert, die Wasserstoff als «Champagner unter den Energieformen» bezeichnete. Der Preis von 80 Euro pro Liter wurde nicht geprüft.	Wirtschaftsdienst 12/2020
13	Flugzeuge und Schiffe (im Papier nicht bestritten).	**Ergänzung**	Erneuerbare flüssige Treibstoffe können biogen oder synthetisch sein. Biogene sind durch die Rohstoffe begrenzt; synthetische lassen sich in sehr grossen Mengen nachhaltig herstellen, bei hohem Energiebedarf.	DLR
14	Kernfusion, Chinas Kohlekraftwerke, Audi und Porsche, Überproduktion von Elektroautos, Neukauf alle drei bis vier Jahre.	**Nicht geprüft**	Teils Aussagen des Interviewers, teils ohne öffentlich prüfbare Quelle. Dazu trifft dieser Faktencheck keine Aussage.	-

Zusammenfassung

Von den geprüften Punkten hält einer der Kritik stand (Nr. 7, die Formulierung zu den Windrädern), wobei die Gegenzahl des Papiers ebenfalls nicht stimmt. In zwei Punkten nennt das Papier zutreffende Tatsachen, die die kritisierte Aussage nicht widerlegen (Nr. 1 und 6). Der Effizienzvorteil der direkten Stromnutzung (Nr. 8) ist real und wird nicht bestritten. Die übrigen Urteile sind irreführend, verkürzt oder nicht haltbar.