
Zeitenwende (4): Populistische Verlockungen

Von Peter Schwerdtmann, cen

Seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz fühlt sich die Politik ertappt. Es ist ihr peinlich, attestiert zu bekommen, dass sie mit dem Gesetz zu kurz gesprungen war. Entsprechend hektisch prasseln nun neue Programme und immer radikalere Forderungen auf den Bürger nieder. Sein Auto wird dabei mehr denn je zum Prügelknaben. Das Urteil eröffnet aber auch die Chance, das Klima mit dem Auto zu schützen. Wir beschreiben in fünf Folgen die Rahmenbedingungen der Zeitenwende.

Karlsruhe hat mit seinem Urteil zum Klimaschutzgesetz auch einen rechtlich und moralisch hohen Maßstab gesetzt. Umso schäbiger wirken die Versuche, den Richterspruch zu instrumentalisieren. So mancher Politiker hat es schon immer gewusst, Friday for Future erst recht, die Deutsche Umwelthilfe triumphiert und Medien interviewen wieder die passenden Experten. So polarisiert die persönliche Mobilität oder das eigene Auto weiterhin links und rechts. Die einen träumen vom Verbot des Verbrennungsmotors, die anderen wünschen ihm ein langes Leben.

Das batterieelektrische Auto trennt beide Parteien. Nach herrschender Lehre stellt es den einzigen Weg dar, die Zukunft des Transports umweltfreundlich zu gestalten. Andere suchen nach Alternativen wie Wasserstoff, der direkt für den Antrieb eines Elektroautos oder indirekt über die Brennstoffzelle und die Erzeugung eines künstlichen Kraftstoffs (e-Fuel) für Verbrennungsmotoren genutzt werden kann. Solche synthetischen Kraftstoffe emittieren nur so viel Kohlendioxid (CO₂), wie die für die Herstellung verbraucht haben. Sie sind also nicht klimaschädlich sondern sauber im Sinne des Gesetzes.

Noch herrscht in den Ministerien die Überzeugung, Emissionsfreiheit beim Pkw sei ausschließlich mit Batterien möglich. Da ist es nur konsequent, wenn sie den Verbrennungsmotor verbieten oder das Fahren von Benzinern und Dieseln stattdessen so verteuern wollen, dass die Menschen lieber auf Busse, Bahnen und Fahrrad umsteigen. Das scheint erreichbar zu sein, denn bisher haben die Menschen in Deutschland die Enteignungen rund um Katalysator, Feinstaub und Fahrverbote leise weggesteckt. Da sollte die Gesellschaft doch heute davon ausgehen können, dass die Menschen auch einen hohen CO₂-Preis schlucken oder sich ein Elektroauto kaufen. Oder etwa nicht?

Die Politik hat diese Gängelung des Verkehrs von Anfang an nicht allein vorangetrieben. Sie suchte Verbündete auch bei Nicht-Regierungs-Organisationen (NGO), von denen sie einige passenderweise gleich mitfinanzierte. Und auch das Umweltbundesamt steht fest an der Seite derer, die erst den Diesel verteufelten und damit die CO₂-Emissionen in die Höhe trieben, dann die Stickoxide instrumentalisieren, Fahrverbote unterstützten und jetzt das Geräusch ins Visier zu nehmen. Das geschah mit verteilten Rollen wie konzertiert von Politik, Behörden, NGO und Medien.

Was für ein prächtiger Nährboden für eine Verschwörungstheorie? Haben doch die Ökos nichts anderes im Sinn, als dem kleinen Mann das Auto und seine Art zu leben wegzunehmen. Die ungeliebten Besserwisser in den Großstädten drohen mit einer „Verkehrswende“, die den Alltag im Lande komplett auf den Kopf stellen wird. So hat schon Donald Trump im Wahlkampf argumentiert: Eliten in der weltfremden Hauptstadt wollen an unser Geld/Auto, unterstützt von den Medien. Das passt ins Schema jeder nicht von dieser Demokratie beseelten Rechtsaußen-Partei. Corona lieferte der AFD bisher schon eine Menge Emotionales gegen den Staat. Jetzt kann eine solche Partei sogar sachlich dagegenhalten, weil die Herren in Sachen Klima stur bleiben, ohne nach Alternativen zu schauen. Das bedroht unmittelbar jeden Bürger, ihren Besitz und ihren Lebensstil. Statt dessen kümmert dieser Staat sich um die Utopien von Eliten.

Was für ein Ansatz, Sprengstoff für jede Stammtisch-Runde und so manche Parteiversammlung in diesem Wahljahr. Und jetzt drohen Links und Grün auch noch mit Tempolimits und Verboten. Manchmal reicht ein Zündfunke für eine Wende. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Oberleitung-Versuchsstrecke von Siemens für Hybrid-Lkw auf der A 5 bei Frankfurt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Siemens



Die Hamburger Hochbahn setzt ab Dezember 2014 drei Volvo 7900 Electric Hybrid auf der Innovationslinie 109 ein. Die Fahrzeuge beziehen ihren Strom jedoch nicht aus der Oberleitung, sondern werden an speziellen Schnell-Lade-Terminals wieder aufgeladen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Wasserstoff-Brennstoffzelle im Labor des DLR-Instituts für Technische Thermodynamik.

Foto: Auto-Medienportal.Net/DLR



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
