

---

## Kommentar: Die Mär vom allein seligmachenden E-Auto

Von Hans-Robert Richarz, cen

Sie war für ihre Verhältnisse in den vergangenen Monaten auffällig still, doch jetzt scheint die Deutsche Umwelthilfe (DUH) unter ihren beiden Bundesgeschäftsführern Jürgen Resch und Sascha Müller-Kraenner aus dem Winterschlaf erwacht zu sein. Ihr jüngstes Feindbild: Der Einsatz von sogenannten Agrarkraftstoffen sowie synthetischen e-Fuels im Straßenverkehr. Die sind nämlich den selbst ernannten Umweltschützern, die den zweitgrößten Posten ihrer 2020 knapp zwölf Millionen Euro Vereins-Einnahmen aus sogenannter „ökologischer Marktüberwachung“ beziehen, wie nach DUH-Sprech Abmahnungen verklausuliert werden, samt und sonders ein Dorn im Auge.

Wie in der Erneuerbare Energien-Richtlinie II (RED II) im Verkehrsbereich jetzt vom Bundeskabinett auf den Weg gebracht wurde, sollen Kraftstoffe aus Pflanzen und pflanzlichen Abfällen auch weiterhin staatlich gefördert werden. Doch das würde laut DUH „den weltweiten Flächenfraß“ anheizen und damit Entwaldung, Klimakrise und Artensterben“ befeuern. Großzügig lässt die DUH die Tatsache unter den Tisch fallen, dass die bei der Biokraftstoff-Produktion verwendeten Rohstoffe, hierzulande überwiegend Raps, Futtergetreide und Zucker, seit 2008 nachweisbar nur von Flächen stammen dürfen, die bereits zu diesem Zeitpunkt landwirtschaftlich genutzt waren. Waldrodungen oder das Trockenlegen biologisch wertvoller Flächen sind damit ausgeschlossen.

Dennoch bleibt sie dabei, dass, um die Emissionen nachhaltig zu senken, eine ganzheitliche Verkehrswende mit klarem Fokus auf elektrische und effiziente Antriebstechnologien notwendig sei. Zugleich müssten der motorisierte Individualverkehr und der Energieverbrauch insgesamt deutlich reduziert werden.

„Agrokraftstoffe leisten keinen Beitrag zum Klimaschutz und müssen raus aus dem Tank“, poltert Müller-Kraenner. „Die Mär vom klimafreundlichen ‚Bio‘-Kraftstoff muss ein Ende haben.“ Ähnlich argumentiert sein Kollege Resch: „Die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen im Pkw-Verkehr ist eine massive Energieverschwendung und dient vor allem der Autoindustrie dazu, den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor zu verhindern.“

Beide bleiben allerdings die Antwort schuldig, wie die Einsparung klimaschädlicher Treibhausgase kurzfristig kompensiert werden soll, wenn Biokraftstoffe nicht mehr eingesetzt werden dürfen. An den erneuerbaren Energien machen sie heute noch rund 90 Prozent aus, bezogen auf den Straßenverkehr sogar über 98 Prozent. Bis zum Jahr 2030 werden Bioethanol, Biodiesel und Biomethan schätzungsweise rund 120 Millionen Tonnen Treibhausgase im Verkehr eingespart haben.

Und danach? Glauben etwa die DUH-Geschäftsführer daran, dass der derzeitige Fahrzeugbestand von mehr als 55 Millionen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor über Nacht mit Solarstrom angetrieben werden könne?

Tatsächlich werden nachhaltige heimische Biokraftstoffe aus Pflanzen und aus pflanzlichen Reststoffen sowie synthetische e-Fuels in den kommenden Jahrzehnten eine tragende Rolle bei der Abkehr von fossilen Treibstoffen im Straßenverkehr spielen. Da nutzt es auch nichts, wenn DUH-Resch gebetsmühlenartig wiederholt: „Bei der Antriebstechnologie für Pkw muss der Fokus klar auf der direkten Elektrifizierung liegen.“

Dabei hat er offensichtlich vergessen, dass der Strom nicht nur aus der Steckdose oder der Ladesäule kommt, sondern – bis er dorthin gelangt – zurzeit noch ziemlich umweltschädlich hergestellt wird. Die jüngsten Zahlen des Statistischen Bundesamts machen das besonders deutlich. Danach stammte im vergangenen Jahr weit über die

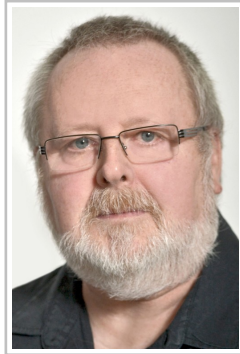
---

Hälfte der Stromerzeugung aus konventioneller Energie, fast ein Drittel aus Kohle.

Umweltschutz sieht anders aus. Die Rede vom allein umweltschützenden E-Auto ist und bleibt ein Märchen. (Hans-Robert Richarz, cen)

---

## Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---