
Wortklauberei (39): Etikettenschwindel

Von Peter Schwerdtmann, cen

Ab 2025 sollen also Verbrennungsmotoren verboten werden. Die Vereinbarung von EU-Kommission und EU-Parlament gilt als nächster Schritt, den Kontinent bis 2050 klimaneutral umzugestalten. Nun können sich die Fundamentalisten in den Ministerien, in der EU-Kommission und bei den diversen Lobbygruppen zurücklehnen und genießen. Ihr Ziel, einer Zeitenwende im Verkehr scheint schon fast erreicht. Oder sind wir alle Opfer eines Etikettenschwindel?

Ein Teil des Erfolgs der EU war stets die willkürliche Definition des Begriffs „emissionsfrei“. So sollen Autos ab 2035 kein Gramm Kohlendioxid mehr emittieren. Dem Klima ist es aber egal, wo CO₂ emittiert wird. Das Klima kennt weder Umweltzonen noch Ländergrenzen. Gegen den Temperaturanstieg hilft nur, die CO₂-Emissionen weltweit zu senken.

Im Prinzip sieht das auch die EU so: „Klimaneutralität bedeutet, ein Gleichgewicht zwischen Kohlenstoffemissionen und der Aufnahme von Kohlenstoff aus der Atmosphäre in Kohlenstoffsinken herzustellen. Um Netto-Null-Emissionen zu erreichen, müssen alle Treibhausgasemissionen weltweit durch Kohlenstoffbindung ausgeglichen werden.“ Dennoch bleiben die Politiker bei ihrer „emissionsfreien“ Logik: Die Gleichung „Klimaneutralität gleich Emissionsfreiheit“ ist eben von bestechend populistischer Einfachheit.

Noch rangeln der moderne Diesel und das batterieelektrische Auto um die Trophäe für den emissionsärmeren Antrieb. Aber in den kommenden Jahren wird der Elektroantrieb seinen Platz im Ranking erst einmal verlieren – bei den Autokäufern wegen der steigenden Strompreise, bei den Klimaaktivisten wegen des Hochfahrens der Kohlekraftwerke. Allerdings ist das Fake „Emissionsfreiheit“ nicht der einzige Hebel, der den Verbrennungsmotor aus der Zukunft werfen soll. Ebenfalls an diesem Ziel arbeiten die ständig schärfer werdenden Abgasvorschriften. Dabei ist heute schon die Luft aus dem Auspuff besser ist als die, die vom Motor angesaugt wird.

Allen Brüsseler Bemühungen zum Trotz – der Markt ist größer als Europa. So arbeiten alle Hersteller, die sich zum Elektroantrieb verpflichtet haben, weiterhin am Verbrenner – für ihre eigenen Hybridsysteme und für den Rest der Welt. Wer in den Bekenntnissen der Hersteller zwischen den Zeilen liest, der findet zurzeit vermehrt Hinweise dieser Art: Wir bauen nur noch Elektroautos, wenn der Markt es verlangt. Allein von den Märkten, die Elektroautos verlangen, können die großen Hersteller aber nicht leben. Sie können heute nicht einmal sicher sein, dass ihre europäische Klientel in Zukunft mitspielt.

Warum sollten sie auch? Gibt es doch klimaneutrale Kraftstoffe für die vorhandenen Verbrennungsmotoren. Die sind allerdings nicht emissionsfrei am Ort ihres Betriebs, denn Sie emittieren das Kohlenstoffdioxid, das sie für den Kraftstoff der Natur entnommen haben. Dagegen schädigen die so genannten emissionsfreien Antriebe das Klima mit ihren Emissionen bei Produktion und Recycling, aber eben auch beim Betrieb (Stichwort: Kohlekraftwerke), wenn auch nicht vor Ort.

Solange Strom nicht komplett regenerativ hergestellt wird, ist der Elektroantrieb weder emissionsfrei noch klimaneutral. Und der Verbrennungsmotor hätte den Bann auch in Zukunft nicht verdient, wenn er e-Fuels tanken könnte, den klimaneutralen Kraftstoff, den wir für die Schifffahrt und die Fliegerei sowieso brauchen werden. Es ist also eigentlich sinnfrei über Elektro, Diesel, Benziner oder Verbrenner zu diskutieren. Das Elektroauto wird eines Tages klimafreundlicher sein als heute und der Verbrenner wird mit e-Fuels, Biokraftstoffen oder Wasserstoff klimaneutral fahren. Alle zusammen können das

Emissionsproblem des Verkehrs vermeiden.

Hoffentlich raubt uns der Etikettenschwindel „emissionsfrei“ nicht unsere Erfolge bei den sinnvollen Alternativen. (Peter Schwerdtmann/cen)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
