

---

## Kommentar: Die reine Lehre

Von Peter Schwerdtmann, cen

Der Referent des Diskussionsabends vertrat eine überzeugend rationale Position: Die Elektromobilität ist gut fürs Klima. Aber nur, wenn der Strom aus erneuerbaren Quellen stammt. Doch das wird angesichts von weltweit 1,3 Milliarden Straßenfahrzeugen sowie den vielen Flugzeugen und Schiffen zu lange dauern, wenn der Verkehr zum Kampf gegen den Klimawandel beitragen soll. Wir brauchen schnelle, wenigstens klimaneutrale Alternativen. Doch dann kam der Physiker mit der reinen Lehre.

Ihm geht es darum, das höchste Maß an Mobilität aus jeder Energiemenge zu gewinnen. Der Wirkungsgrad des Verbrennungsmotors sei schon schlecht, der Wirkungsgrad der Wasserstoff-Gewinnung aus Strom unterirdisch. So könne das nichts werden, sagt er mit dem Brustton der wissenschaftlichen Überzeugung. Er bedauert, dass es für den Strom in Deutschland keine Speicher gebe und dass die Menschheit zu wenig in die Kernfusion als unerschöpfliche Energiequelle investiert habe. Fazit: Der Wirkungsgrad ist der einzige wissenschaftlich erhebliche Maßstab. Deswegen scheitert der Wasserstoff, erst recht, wenn er als Gas oder alternativer Kraftstoff eingesetzt wird.

Diese Position ist Stand der Diskussionstechnik in bestimmten Kreisen. Auch Politiker übernehmen sie gern, um ihre Elektrostrategie zu rechtfertigen. Zum Beispiel Bündnis 90/Die Grünen, die es kategorisch ausschließen, wasserstoffbasierte Kraftstoffe für die individuelle Mobilität einzusetzen. Personenwagen sollen mit Batterien durchs Autoleben rollen.

Doch da sind die 1,3 Milliarden Autos weltweit, die immerhin etwas mehr als zehn Prozent zur Emission klimaschädlicher Gase beitragen. Bis alle Privatfahrzeuge ihre Fahrbatterie an Bord haben, werden viel Jahre vergehen. Selbst im automobilistisch hochgerüsteten Deutschland sollen in fünf Jahren erst ein Viertel aller Neuzulassungen einen elektrifizierten Antrieb haben – Hybrid oder Batterie. Und was ist mit den 60 Millionen deutschen Fahrzeugen im Bestand?

Ingenieuren und Physikern mag das unelegant erscheinen. Aber es geht nicht um die reine Lehre, sondern um schnelle Lösungen im Interesse des Klimas, am besten mit heute vorhandenen Technologien – koste es, was es wolle. Der Wirkungsgrad ist dem Klima einerlei, solange der Strom aus regenerativen Quellen die Batterien auflädt oder als klimaneutraler Kraftstoff in die Tanks von Autos, Flugzeugen oder Schiffen gepumpt werden kann.

Nicht immer entscheidet der wissenschaftliche Maßstab. Das hat die Bundeskanzlerin und Physikerin Angela Merkel mit dem Ausstieg aus der Atomenergie doch schon vorexerziert. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net