
Kommentar: Ideologisch verbohrt und entlarvend ahnungslos

Von Hans-Robert Richarz, cen

Den Teufel mit Beelzebub austreiben, mit anderen Worten ein Übel durch ein noch größeres zu ersetzen, wollen offensichtlich sieben deutsche Umweltverbände. Jetzt adressierten BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz), Deutsche Umwelthilfe (DUH), Germanwatch, Greenpeace, NABU (Naturschutzbund Deutschland), Transport & Environment sowie VCD (Verkehrsclub Deutschland) einen offenen Brief an die Chefs von BMW, Daimler und VW.

Darin forderten sie unisono von Oliver Zipse (BMW), Ola Källenius (Daimler) sowie Herbert Diess (Volkswagen), den Verkauf sämtlicher Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2030 einzustellen. Als Kronzeugen für ihren Appell führten die vermeintlichen Ökologen General Motors (geplantes Ausstiegsdatum 2035) sowie Volvo und Ford (wollen sich ab 2030 auf E-Mobilität beschränken) ins Feld. Zudem beriefen sie sich auf Belgien, Dänemark, Griechenland, Irland, Litauen, Luxemburg, Malta, die Niederlande und Österreich, die erst kürzlich bei der EU-Kommission ein konkretes Ausstiegsdatum für den Verkauf von Benzin- und Dieselaautos beantragt hatten. Alles Staaten übrigens, die sich noch nie durch eine nennenswerte Automobilindustrie hervorgetan haben.

Auch der deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer und der bayerische Ministerpräsident Markus Söder hatten schon ähnliche Überlegungen geäußert, allerdings mit dem entscheidenden Unterschied, nur auf fossilen Brennstoff wie Benzin und Diesel verzichten zu wollen, Verbrennern mit alternativen Treibstoffen jedoch freie Fahrt zu gewähren.

Nicht so die sieben Unterzeichner des öffentlichen Umwelt-Pamphlets. Wörtlich formulierten sie: „Das klare Bekenntnis zur batterieelektrischen Mobilität soll zugleich eine klare Absage gegenüber biogenen und synthetischen Kraftstoffen im Straßenverkehr sein. Darüber hinaus sollten Sie ab sofort auf die Entwicklung neuer Verbrenner-Plattformen verzichten und ambitioniertere EU-Grenzwerte für das Jahr 2025 unterstützen.“

Damit beweisen sich die Briefschreiber nicht nur als Amateure in Bezug auf eine weitsichtige und nachhaltige Umweltpolitik. Zusätzlich erinnert ihr Versuch, Vorsprung durch Technik im Ansatz abzuwürgen, an den schlesischen Weberaufstand von 1844, der sich unter anderem gegen technischen Fortschritt durch moderne Webstühle richtete. Der deutsche Dramatiker Gerhart Hauptmann nahm ihn gegen Ende des 19. Jahrhunderts als Vorbild zu seinem Fünfkakter „Die Weber“.

Noch weit bedenklicher und mit entlarvender Ahnungslosigkeit beziehungsweise ideologischer Verbohrtheit ist die Würdigung batterieelektrischer Fortbewegung als umweltfreundliches Non-Plus-Ultra. Haben etwa die Unterzeichner des öffentlichen Briefs, nämlich Antje von Broock (BUND), Jürgen Resch (DUH), Christoph Bals (Germanwatch), William Todts (Transport & Environment), Leif Müller (NABU), Roland Hipp (Greenpeace) und Kerstin Haarmann (VCD) noch nie etwas von Kinderarbeit bei der Suche nach Seltenen Erden für Batterien oder von umweltverpestender Produktion der Akkus – um nur zwei Kritikpunkte zu nennen – gehört?

Unstrittig ist, dass Elektrofahrzeuge bereits mit einem Handicap starten, weil die Herstellung der Akkus große Mengen CO₂ verursacht. Ob die E-Autos dieses Problem im Laufe der Jahre wieder ausgleichen, weil sie kein klimaschädliches Kohlendioxid pro 100 km ausstoßen?

Prof. Dr. Peter Hoberg von der Hochschule Worms bezweifelt das in seinem Artikel mit der Überschrift „Der große Denkfehler – Elektroautos in Deutschland viel dreckiger als gedacht“ Ende des vergangenen Jahres. Er schrieb: „Bis Elektrofahrzeuge in Deutschland wirklich vorteilhafter sind, müssen die erneuerbaren Energien inklusive Speicher wesentlich ausgebaut werden und es bedarf weiterer technischer Fortschritte bei den Batterien. Das wird Jahre dauern. Bis dahin sollten Elektrofahrzeuge auf Nischen beschränkt bleiben.“

Bosch-Aufsichtsrats-Vorsitzender Franz Fehrenbach urteilte in einem Interview mit den „Stuttgarter Nachrichten wenig später: „Zuungunsten des Verbrennungsmotors wird mit zweierlei Maß gemessen – und zwar zum Nachteil des Klimas. Dagegen müsste die deutsche Industrie eigentlich geschlossen auf die Barrikaden gehen.“

Und woher kommt der Strom zum Laden? Dazu meint Fehrenbach: „Batteriebetriebene Autos werden als Null-CO₂-Fahrzeuge behandelt, weil der Gesetzgeber die Energiebilanz zur Erzeugung des Ladestroms ausblendet.“ Zudem kommen die Batteriezellen, für deren Herstellung sehr viel Strom benötigt wird, überwiegend aus dem asiatischen Raum, „wo der Strom noch zu einem sehr hohen Anteil aus Kohlekraftwerken“ komme.

Das sollten sich die Verfasser des offenen Briefs an die drei Autobosse hinter die Ohren schreiben. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net
