
Zeitenwende (2): Die Sonne schickt keine Stromrechnung

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.

Mit seinem Urteil zum Klimaschutzgesetz setzt das Bundesverfassungsgericht nun Politik und Behörden unter Druck, zukünftige Generationen nicht ohne Gebühr für die Klima-Maßnahmen zu belasten. Das rückt die Emissionen des Verkehrs in den Blick und damit das batterieelektrische Auto. Es entlastet die Innenstädte von Abgas und Lärm und wird deswegen stark gefördert. Doch dieser Rückenwind hilft wenig, weil Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren noch länger die Szene beherrschen werden. Außerdem erkennen immer mehr Experten, dass auch die ambitioniertesten Ziele in Deutschland wenig an der Entwicklung des Weltklimas ändern.

Der sogenannte CO₂-Fußabdruck von der Produktion bis zum Recycling ist beim batteriebetriebenen Elektroauto nicht so klein, wie uns seine Förderer immer glauben machen wollen. Er ist auf jeden Fall deutlich höher als null, in Deutschland sowieso, solange 40 Prozent unseres Stroms noch aus der Braunkohle stammen und gerade die Hälfte aus regenerativen Quellen stammt.

Für die Batterie tauschen wir die Abhängigkeit vom Erdöl ein gegen die Abhängigkeit von Lithium und seltenen Erden. Und auf absehbare Zeit sind wir auf Lieferungen von Batteriezellen aus Asien, speziell aus China, angewiesen. Unter den Batteriefabriken, die zur Zeit in Europa gebaut werden, haben zumindest zwei chinesische Eigner.

Der Wirkungsgrad ist beim Elektroauto deutlich besser als selbst beim effektiven Diesel. Die Brennstoffzelle liegt in Kombination mit dem Elektromotor noch einmal deutlich schlechter, weil zur Erzeugung des Wasserstoffs viel Energie gebraucht wird. Wasserstoff eignet sich deshalb nur für Langstrecken-Nutzfahrzeuge und Flugzeuge. So sieht das jedenfalls die aktuelle Wasserstoff-Strategie der Bundesregierung.

Ingenieure werden dem Argument des schlechten Wirkungsgrads nicht widersprechen. Doch außerhalb der Ingenieurs-Logik gibt es noch eine andere: Die Sonne schickt keine Stromrechnung, der Wind auch nicht. Es kann uns daher darum gehen, der Natur ihre Energie so effizient wie möglich abzunehmen. So haben wir in jedem Fall genug Energie, um die Rolle des Verkehrs beim Klimawandel ebenso gegen null zu fahren wie die der Industrie oder des Wohnens. Wir müssen nur die Weichen stellen.

Der Druck aus Karlsruhe könnte bei Politikern und Behörden den Willen freisetzen, die Innovationen der Wissenschaft zu nutzen. Es gibt Hoffnung, denn gleichzeitig kommen immer mehr Zweifler an der ausschließlichen Konzentration auf die Batterie zu Wort. Die Politik und die Wirtschaft müssen nur wollen. Mögen die Einstiegsinvestitionen auch hoch sein, lohnt es sich doch, denn weder die Sonne noch der Wind schicken Stromrechnungen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Solaranlage auf den Dächern des Skoda-Servicezentrums in Kosmonosy.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Ladesäulen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LeasePlan



Offshore-Windkraftanlage.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Solaranlage des Toyota-Motorenwerks in Wales.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Solar-Carport für BMW i3, i8 und andere.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
