
Das große Spiel mit gezinkten Karten

Von Peter Schwerdtmann, cen

Drei Jahrzehnte glaubten sie an die eine „Wahrheit“, an das Dogma vom unfehlbaren Elektroauto. „Sektierer“ aus Wissenschaft und Praxis fanden kein Gehör und erst recht keine Gnade. Zweifel an der Botschaft vom Elektroauto als alleinigem Erlöser vom Kohlendioxid (CO₂) oder Stichworte wie „Alternativen“, „Wasserstoff“ und „e-Fuels“ lösten heftige Abwehrreaktionen aus. Nun hat der VW-Aufsichtsrat am vergangenen Freitag den Alternativen Raum gegeben. Die Reaktionen der E-Fans werden dieses Mal hoffentlich nicht wieder die Mittel dem Zweck unterzuordnen. Jetzt brauchen wir wahrhaftige Debatten.

Genau die echte Debatte auf der Basis von Daten, Fakten und Wissenschaft haben wir in der Vergangenheit zu oft vermissen müssen. Besonders fällt dieser Mangel auf, wenn regierungs- oder EU-nahe Gruppen mit dem Geld der Steuerzahler nur scheinbar unabhängig agieren. Nehmen wir als Beispiel eine Gruppe der „Erleuchteten“, auf „Transport & Environment“ (t&e). Die bezeichnet sich auf ihrer Internetseite als „Europas führende Kampagnengruppe für sauberen Verkehr“, rechnet sich selbst dem Lobbying zu, natürlich mit Sitz in Brüssel, aber auch in anderen wichtigen europäischen Hauptstädten.

Die Gruppe gilt steuerlich in Deutschland als gemeinnützig. Sie bezeichnet sich als Nicht-Regierungs-Organisationen (NGO) und nennt sich unabhängig, obwohl viele Rechnungen für Gutachten von Steuergeldern bezahlt wurden und mehr als ein Zehntel des Budgets aus EU-Kassen stammt. Für den Rest der Finanzierung nennt t&e im Transparenzverzeichnis der EU Spenden und Stiftungen. Damit ist t&e Teil eines globalen Netzwerks, in dem Stiftungen und Steuersparmodelle andere Stiftungen finanzieren, die Stiftungen finanzieren. Hinter vielen von denen steht echtes Interesse an einer grüneren Welt.

Im Hinblick auf den Verkehr zeigt sich t&e zufrieden mit dem großen politischen Gewicht, dass die Organisation seit ihrer Gründung 1989 gewonnen hat: „Wir haben die EU dazu gebracht, die weltweit ehrgeizigsten CO₂-Standards für Pkw und Lastwagen festzulegen“, heißt es auf der deutschen Internetseite von t&e stolz. Damit bekennt sich t&e nicht nur zur Größe ihres Einflusses auf die Entscheider. Sie versuchen sich nicht einmal in Demut gegenüber demokratisch legitimierten Strukturen. Sie dominieren sie lieber – und sind damit auch Vorbild für deutsche Lobbygruppen wie die Deutsche Umwelthilfe (DUH).

Wer will da schon widersprechen? „Unser Ziel ist es, den Verkehrssektor in Deutschland so schnell wie möglich zu dekarbonisieren.“ Wer doch widersprach, der bekam es von allen Seiten mit den unzähligen Wächtern des reinen Glaubens zu tun. Doch auch t&e in Brüssel wurde nervös, als Stimmen zu laut wurden, die der reinen Lehre abschwören und Alternativen diskutiert sehen wollten.

Im Januar schon erfolgte eine erste Disziplinierungsmaßnahme: t&e legte eine Studie vor, die zu dem Ergebnis kam, die Alternative von strombasierten und klimaneutralen Kraftstoffen sei eine bewusste Verblendung. Die e-Fuels seien weder CO₂-neutral, noch sonst sauberer, in jedem Fall aber teurer und auch noch wenig effizient. Die Presse ging darauf ausführlich und teils genüsslicher ein als auf die Hinweise von Experten, t&e vergleiche in erkennbar übler Absicht Äpfel mit Birnen zu Lasten der e-Fuels und der anderen klimaneutralen Kraftstoffe.

Ende Juni, am Tag vor der entscheidenden Sitzung des EU-Parlament zum sogenannten Verbrennerverbot folgte die nächste Aktion mit gezinkten Karten: Transport & Environment kam zu dem Schluss, dass die Beimengung von fünf Prozent e-Fuel dem Klima nichts nutzt. Das war wohl der Versuch, den Verfechtern der e-Fuels das Argument

aus der Hand zu nehmen, jeder Liter regenerativ hergestellten Kraftstoffs verbessere die Lage. Es wirkte aber eher wie der Versuch, eine zu hohe Hürde aufzubauen, nur um feststellen zu können, dass man die nicht überspringen könne.

Aber das termingerecht den Abgeordneten servierte t&e-Papier enthielt auch eine frohe Botschaft für die e-Fueler: Die Studie ermittelte den CO₂-Wert pro Kilometer über die gesamte Produktions- und Lebenszeit von einem batterieelektrischen Fahrzeug und einem Verbrenner mit e-Fuel. Zwar hatte t&e den Verbrenner schlecht- und das E-Auto gutgerechnet, doch im Ergebnis kam dennoch etwas heraus, was der Schar der E-Gläubigen nicht gefallen konnte: Für das batterieelektrische Auto (BEV) und das Fahrzeug mit 100 Prozent erneuerbaren Kraftstoff ergab sich derselbe Wert, nämlich 30 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Transport & Environment hatte also gerade noch rechtzeitig zwei Dinge bewiesen:

1. Das batterieelektrische Auto ist nicht emissionsfrei
2. Erneuerbare Kraftstoffe sind eine Alternative

Das durfte nicht sein. Also folgte ein neuer Taschenspielertrick. Hatte man den Verbrenner verglichen mit einem Stromer, der unter mitteleuropäischen Bedingungen mit Strom entsprechend dem europäischen Strommix betrieben wurde, wanderte das Vergleichsauto nun in den Norden, Und siehe da: Mit dem schwedischen Auto auf schwedischen Straßen, geladen mit Strom aus erneuerbaren schwedischen Quellen brachte es das E-Vergleichsauto nun nur noch auf 23 Gramm CO₂ pro Kilometer, war also doch besser als ein Verbrenner.

Ein echter Geniestreich. Grund genug für ein weiteres BEV-Hochamt? Bisher nicht. Transport & Environment hat seine Werte nur klammheimlich geändert und den unpassenden Vergleich im Orkus des Internets verschwinden lassen. Neue Zweifel am Glauben an die Monokultur der Elektromobilität sollte verhindert werden.

Es sind zwar nur sieben Gramm. Aber die zeigen, mit welchen Tricks zur Zeit auch Institutionen arbeiten, auf deren Aussagen sich nicht nur Politiker stützen. Die Medien stürzen sind gern darauf, weil t&e sich bei Ihnen eine Reputation aufgebaut hat, die eine Überprüfung überflüssig erscheinen lassen. Man muss ihnen einfach glauben, hatten sie doch auch eine Rolle bei der Aufklärung des Dieselskandals gespielt.

Journalisten und Glauben. War das nicht mal ein Widerspruch in sich? Doch wieso schaffen es solche Studien dann durch das Filter der Redaktionen zum Beispiel bis in die Hauptsendung der „Tagesschau“?

Das ist eine Frage der Zeit. In den Redaktionen herrscht Zeitdruck. Die Versuchung, sich Recherchen zu sparen, scheint zu groß, wenn dem Absender einer Botschaft verantwortlicher Umgang mit Daten zugetraut wird. Und im Übrigen gilt ja immer noch: Nichts ist so alt wie die Nachricht von gestern.

In diesem Umfeld aus Zeitdruck und Image lassen sich Interessen durchsetzen – mit ein bisschen Fake.

Da hilft nur Beten und Hoffen – oder ein besserer Personalschlüssel, mehr Zeit und mehr Fachwissen in den Medien. (Peter Schwerdtmann, cen)

Bilder zum Artikel



Foto:



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
