

01.09.2019 - Das Auto ist eine Massenvernichtungswaffe

Eine Streitschrift gegen motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Massenvernichtungswaffe Auto

von Angela Klein

Klaus Gietinger: *Vollbremsung. Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen.* Frankfurt/M.: Westend, 2019. 192 S., 16,50 Euro

Gleich das erste Kapitel belegt mit umfangreichem aktuellem Zahlenwerk, dass der Begriff Massenvernichtungswaffe nicht nur polemisch ist. Laut Umwelt- und Prognose-Institut wird sich in zehn Jahren, wenn der Trend nicht umgekehrt wird, der Bestand an Pkw auf 2,3 Milliarden verdoppelt haben ? ebenso die Zahl der Verkehrstoten. Während in den hochmotorisierten Ländern deren Zahl trotz steigender Unfallzahlen jedoch rückläufig ist, steigen sie in Asien, Afrika, Arabien und Lateinamerika, wo die Pkw-Dichte viel geringer ist, unverdrossen weiter. Zwischen den Jahren 1900 und 2030 werden durch das Auto dann 70 Millionen Menschen umgekommen sein ? mehr als im Zweiten Weltkrieg.

«Das Auto führt grundsätzlich Krieg gegen die Menschen, die Umwelt und ein gesundes Klima», lautet Gietingers Kernaussage. Denn zu den Unfalltoten kommen noch all diejenigen hinzu, die wegen der «dicken Luft» und der Klimaerwärmung eines vorzeitigen Todes sterben. Der Verkehrssektor leistet schon heute seinen tödlichen Beitrag zur Klimaerwärmung. Die Energiewirtschaft ist zwar mit knapp 40 Prozent immer noch der Hauptemittent von CO₂, aber der Verkehrsbereich ist der einzige, dessen Emissionen zugenommen haben (derzeit 20 Prozent) ? und weiter zunehmen werden. Wenn ? ja, nicht wenn das Elektroauto kommt, sondern wenn der motorisierte Individualverkehr nicht drastisch zurückgefahren wird.

Ein großes Verdienst des Buches ist, dass es aufzeigt: Der Umstieg auf das Elektroauto bringt für sich genommen gar nichts, im Gegenteil, dann droht der Kollaps erst recht:

«Der Verkehr wird zum Todfeind eines gesunden Klimas.»

Für diese Behauptung liefert Gietinger zahlreiche Belege:

? für die doppelte Menge an Kraftfahrzeugen gibt es schon bald keinen Brennstoff mehr, schon gar nicht aus erneuerbaren Energien;

? dass das Elektroauto weniger Emissionen produziert als ein Diesel, ist ein Märchen, das sich nur erzählen lässt, wenn bestimmte Aspekte aus der Rechnung ausgeklammert werden:

? etwa die energieintensive Herstellung der Lithium-Ionen-Batterien ? deren

Energiedichte liegt zudem um ein Vielfaches unterhalb der von Diesel;
? oder die Umwandlung von Primärenergie in Strom ? hierbei geht durchschnittlich ein Drittel der Primärenergie verloren, wodurch dann der Wirkungsgrad eines E-Autos nicht viel besser ist als der eines Diesel-Fahrzeugs.

Wer jetzt argumentiert, der Strom für die Elektroautos müsse doch selbstverständlich aus erneuerbaren Energien kommen, übersieht einfach, dass die Erneuerbaren, die derzeit produziert werden, immer noch nicht vollständig die Atomkraftwerke ersetzen. Strom aus Gas, Braun- und Steinkohle machte 1990 etwa 70 Prozent der gesamten Stromerzeugung aus, dieser Anteil ist bis heute nur leicht gesunken. Auch er muss erst einmal durch Erneuerbare ersetzt werden, bevor man daran gehen kann, auch das Erdöl, das von den Autos verbrannt wird, durch Erneuerbare zu ersetzen. Und auch der Ausbau der Erneuerbaren ist endlich im Verbrauch von Fläche und Naturraum, den wir mit den Tieren teilen. Strom kommt halt nicht aus der Steckdose.

Gietinger kommt zum Ergebnis: «Bei den Kleinwagen ? Rucksack und Fahren zusammengenommen sowie beim derzeitigen Strommix ? ist der Diesel knapp schlechter als der Elektro-Pkw ... In der oberen Mittelklasse ist der Diesel sogar 11 Prozent besser» (dabei stützt er sich auf Zahlen aus dem Bundesumweltministerium für 2019).

Hinzu kommt der Effekt (und auf diesen hofft die Autoindustrie, um aus ihrer Sackgasse herauszukommen), dass das E-Auto wegen seiner geringeren Reichweite das Auto mit Verbrennungsmotor nicht ersetzt, sondern ergänzt. Das heißt: Die Autoflotte wächst nochmal exponentiell (siehe oben). Mit Erneuerbaren ist das nicht zu schaffen. Das weiß auch VW-Chef Herbert Diess, der prognostiziert deshalb ein Revival der Atomenergie. Eine grüne Verkehrswende sieht anders aus.