

Erwin Kartnaller zur Energiewende

WENN DAS MUNDWERK SCHNELLER ALS DER DENKAPPARAT



Erwin Kartnaller
Auto- und Nutzfahrzeugjournalist,
Kenner der schweizerischen und
internationalen Verkehrspolitik
ekartnaller@auto-wirtschaft.ch

FRAGWÜRDIGE ENERGIEDEBATTE

Wenn ich mich recht entsinne, war es just zur Zeit des Millenniums, als die chronischen Trübsalbläser der Neuzeit ohnehin den Weltuntergang prophezeiten. Zu diesem Zeitpunkt also stellten sie die Forderung auf, dass alle Lastwagen mit Biodiesel betrieben werden müssten. Sie taten dies mit der hinlänglich bekannten Methodik: Sie zeichneten ein Bild der drohenden Umweltkatastrophe, das sie meisterlich zu instrumentalisieren wissen. Diese Vorgehensweise erzeugt eine derart breite Betroffenheit, dass die Medien kritiklos auf den Zug aufspringen und eine etwas verwirrte Minderheit – schwups – eine Mehrheit hinter sich weiss; und dies aus allen politischen Lagern.

Eigentlich hätte der Umstieg auf Biodiesel aus Sicht der Transportunternehmer durchaus Sinn gemacht. Nehmen wir mal die aktuellen Treibstoffpreise zur Hand: Ein Liter Diesel kostet circa 1,67 Fr./l, ein Liter Biodiesel wird für ca. 1,29 Fr./l gehandelt. In der Schweiz weisen die Lastwagen eine durchschnittliche Jahreslaufleistung von rund 80'000 km auf, dies bei einem durchschnittlichen Verbrauch von etwa 30 l/100 km. Beim Umstieg würde ein Transportunternehmer also pro Lastwagen jährlich 9210 Franken an Treibstoffkosten einsparen, bei einer Flotte von 100 Fahrzeugen entspräche dies einer jährlichen Einsparung von 921'000 Franken, bei 200 Fahrzeugen einer solchen von 1'824'000 Fr. Glauben Sie nun allen Ernstes, dass die Transporteure, die einem gewaltigen Preisdruck ausgesetzt sind und von staatlicher Seite auch immer wieder von Neuem mit Abgaben geknebelt werden, auf diesen gewaltigen Spareffekt verzichtet hätten? Sicher nicht! Aber Biodiesel lässt sich bei unseren Klimaverhältnissen nicht wunschgemäss nutzen, und nicht völlig geklärt scheint auch

die Frage, welche Auswirkungen der Biodiesel auf den Motor hat. Was lernen wir daraus? – Hätte man sich auch nur die geringste Mühe genommen, sich vorgängig bei den Anwendern zu informieren, wäre das Gezeter verstummt.

Doch es kam noch schlimmer. Plötzlich merkten die selbst ernannten Retter der Welt, dass nun auch die Nahrungskette durchbrochen wurde. Dies mit verheerenden Wirkungen für die Umwelt. Landwirte in ärmeren Ländern bauten zwar weiterhin Mais und Raps an, führten die Ernte aber nicht mehr der Nahrungskette zu, sondern spiesen sie in den Prozess zur Herstellung von Biodiesel ein. Damit erzielten sie höhere Preise. Schädlich für die Umwelt wirkte sich ebenfalls aus, dass vielerorts, so zum Beispiel im Amazonas, eigens Dschungelwald abgeholzt wurde, um zusätzliche Anbauflächen zu gewinnen. Die Grünen hatten dem Umweltschutz einmal mehr einen Bärendienst erwiesen. Folglich wurde es ebenso schnell wieder still, wie es zuvor laut geworden war. Eine Entwicklung freilich, die man leicht hätte voraussehen können!

Und was übrigens auch bei Holzschnitzelheizungen den genau gleichen Verlauf nahm, scheint sich nun ebenso bei der Elektromobilität zu wiederholen. Lese ich doch unlängst in einer der grössten Schweizer Tageszeitungen, die zuvor die Elektromobilität unablässig als Segen angepriesen hat: «Ungelöste Probleme bei Akkus für Elektroautos.» Rohstoffe wie Lithium, Grafit und Kobalt, die übrigens auch nicht unerschöpflich vorhanden sind, hätten eine gefährliche Jagd nach dem neuen Öl ausgelöst. Ich erfahre: «Im Kongo setzen dafür Menschen ihr Leben aufs Spiel», und: «Lithium: Abbau macht Landschaften.» In einem Begleitartikel auf dieser Doppelseite wird mir ausserdem eröffnet: «Unfälle: Brennende Akkus sind kaum mehr zu löschen.» Vor allem wurde schon längst gewarnt, so by the way, doch keiner wollte es hören.

Und wie der Zufall es will, lese ich im renommierten Magazin Fokus, dass Messungen in der U-Bahn von Stuttgart ergeben hätten, dass die Schadstoffbelastung zehnmals höher sei als an der dichtbefahrensten Strasse. Stuttgart hat übrigens wegen des Fahrverbots für Diesel beim Bundesgerichtshof geklagt ...

Damit nicht genug: In einer Nachrichtensendung eines deutschen Staatskanals dann kürzlich die Meldung, dass die CO₂-Belastung wieder angestiegen sei. Es liege wohl daran, dass weniger Diesel verkauft würden ... Das verleitet mich – mit ernsthaften Zweifeln – zum Schlusssatz: Die Gedanken sind frei!



Wenn sich dem Jubelgesang immer mehr Wehklage beimischt, haben die Taktgeber den falschen Ton angegeben.