

Mobilität und Energiewende.

Oder: Was wir selbst tun können.

Eine persönliche Handreichung für alle, die guten Willens sind.
Oder auch nicht.

Von Claus P. Baumeister, Wachtberg
Mitglied der regionalen Projektgruppe „Energie und Klima“

Mobilität und Energiewende.

Oder: Was wir selbst tun können.

1. Nutzen wir so viel wie möglich unseren eigenen Energieträger ATP (Adenosintriphosphat). Unser Körper kann ihn unglaublich preiswert, umweltfreundlich und effizient aus einem Brötchen oder irgendeiner schmackhaften Speise primärenergetisch gewinnen. Weniger anspruchsvoll ausgedrückt heißt das: Bemühen wir unsere Beine - entweder direkt (zu Fuß) oder über Pedale am Fahrrad, mit dem sich auch noch größere Strecken überwinden lassen. Entsprechende Fitness, mäßige Entfernung und nicht allzu anspruchsvolle Topologie der Landschaft (Höhenmeter) vorausgesetzt, können wir dabei auch auf das trendige "E" vor dem Bike verzichten. Der künstliche "Rückenwind" kostet nämlich nicht nur Strom, sondern auch wesentlich mehr Ressourcen (inkl. Gewicht) für den „Drahtesel“ selbst und das wertvolle Lithium, Kobalt und Tantal im Stromtank.

2. Erscheint uns das „zu Fuß gehen“ oder Fahrrad-fahren zu mühsam, denken wir zuerst an den - natürlich gerade im „Ländchen“ unterentwickelten - ÖPNV. Nutzen wir also Bahn und Bus, wo das möglich und vom zeitlichen und finanziellen Aufwand her noch vertretbar ist.

3. Verzichteten wir auf das Flugzeug, das als einziges Verkehrsmittel unfairerweise eine steuerfreie Energieversorgung genießt. Über die Einführung einer Kerosinsteuer (mindestens auf europäischer Ebene) wird seit Jahrzehnten und wahrscheinlich noch in Jahrzehnten diskutiert. Vorerst bleibt der Flieger so billig wie ein Taxi im Ballungsraum. Hier hilft nur die freiwillige Selbstbeschränkung - freilich ohne Absolutheitsanspruch. Man darf auch mal "sündigen", also z.B. eine Flugreise pro Jahr unternehmen, für das gute Gewissen ggf. CO₂-kompensiert. Aber müssen es vier oder sogar fünf sein, weil es in jeden Ferien mindestens nach Mallorca (schon über eine Tonne CO₂) oder gar nach Amerika bzw. Asien geht (da sind schnell auch mal 6 Tonnen CO₂ mehr auf dem eigenen Klimakonto)?

4. Über den ebenfalls trendigen Wahnsinn der schwimmenden Luxushotels zu unschlagbaren Preisen wollen wir uns hier gar nicht weiter auslassen. Wenn überhaupt Kreuzfahrt, dann möglichst auf verbrauchsoptimiert konstruierten Schiffen, die ohne Schweröl, aber mit Filtern und Katalysatoren unterwegs sind. Die gibt es bereits. Welch Wunder, dass diese nicht bei den billigsten Angeboten zu finden sind.

5. Individualverkehr mit dem PKW lässt sich öfter nicht vermeiden, vor allem in ländlichen Regionen. Kommerzielles Car-Sharing ist praktisch nur in Ballungsgebieten möglich, ändert auch nichts am CO₂- und Schadstoffausstoß, sondern allenfalls an Herstellungs- und Parkraumressourcen.

Aber welches Auto sollte es sein?

- Das hippe "E" ist leider kein Allheilmittel, kommt doch der Strom-Mix noch überwiegend aus Kohle, was zur Verlagerung der Abgase von der Straße auf (Kohle-)Kraftwerke führt. Außerdem nagen insbesondere der Lithium und Seltene-Erden-Verbrauch der Akkus an der Ökobilanz. Und die Ladeinfrastruktur steckt noch in den Kinderschuhen.
- Deshalb meine klare Ansage: Kaufen Sie **ein kleines E-Auto** für den Kurzstreckenverkehr (z.B. statt eines SUV als Zweitwagen, nur um zum Einkaufen oder Kindergarten zu fahren). Reichweite und Ladeinfrastruktur sind dann weitgehend unwichtig. Wichtig dagegen ist, dass das kleine E-Auto zu Hause mit regenerativ erzeugtem Strom geladen wird. Dazu ist übrigens keine Wallbox mit unverschämte teurer Trivialechnik erforderlich, sondern nur eine gewöhnliche 230V-16A-Steckdose. Zunächst die kleinen Zweitautos auf E-Antrieb umzustellen, bietet zusätzlich den Vorteil, dass diese gerade in den Städten zur Verbesserung der kritischen Luftqualität beitragen.
- **Finger weg von E-"Monstern"** des Luxus- und Performance-Segmentes wie vom Visionär Elon Musk mit Tesla vorgelegt und nun von deutschen Premium-Herstellern nachgeeifert wird. Da müssen Batteriekapazitäten, die für 4-5 Kleinwagen ausreichen würden, produziert und mit oft mehr als einer Tonne Batteriegewicht (physikalisch richtiger: Masse) dauernd bewegt werden. Die Käufer sollen sich dann über Reichweiten von 400 km bei ungenügender Ladeinfrastruktur (auch bei Tesla) mit diffusen Bezahlmodellen freuen, weil die "intelligente" Software in ihrem smarten E-Mobil sich alle Mühe gibt, Ihnen die freie Reiseplanung unter Einbeziehung notwendiger Ladestationen zu „verhageln“.
- Warten Sie mit Ihrem **E-Luxusliner** ein paar Jahre, bis die Batterietechnologie z.B. mit Graphitelektroden die dreifache Kapazität bei gleicher Größe und Gewicht liefern kann und eine flächendeckend ausgegorene Ladeinfrastruktur existiert.
- Totgesagte leben länger. Das gilt sicher auch für den seit drei Jahren **"geprügelten" Diesel**. Er ist nun mal die effizienteste Verbrenner-Variante, die wir im Hinblick auf fossile Ressourcen und Klimaschutz keinesfalls mit einem Rückfall zu CO₂-trächtigeren Benzinern aufgeben sollten. Lasst uns trotz mieser Erfahrungen die Hoffnung hegen, dass das "Herumeiern" zum Thema NO_x (Stickoxyd in der Luft) in Kürze mal ein Ende findet. Abgesehen davon, dass man den gefährlicheren Feinstaub, zu dem auch Benziner mit Motor, Bremsen und Reifen beitragen (der Verkehr aber insgesamt nur zu einem Viertel), völlig aus dem Augen verloren hat: Diesel lassen sich mit Harnstoff-Katalysatoren und angemessener Steuerung auch NO_x-mäßig sauber machen, was nicht nur die Nachrüster sondern auch die Markenhersteller selbst mit ihren US-Exportmodellen bewiesen haben.
- Aber muss es unbedingt ein **SUV** sein, der keine größere Nutzfläche als sein Limousinen-Pendant bietet, aber mit mehr Gewicht und Luftwiderstand Verbrauch und

CO₂-/Schadstoffausstoß erhöht? Nur weil es schick ist, der Wagen wuchtiger wirkt, man so schön hoch über anderen Autos thront oder vermeintlich besser ein- und aussteigen kann?

Das Ergebnis wird leider nicht besser, wenn Sie beim Kauf statt des üblichen Rabattes von einer "Umweltprämie" Gebrauch machen (nach dem "Absatzförderungs-Industrie-Politik-Kungel-Gesetz" oder so ähnlich).

- Egal welcher Antrieb und welche Fahrzeugklasse: Eine CO₂- und Energiesparmaßnahme greift immer und ohne technische Hilfsmittel. Es ist der natürliche Menschenverstand, sofern er noch nicht von der digitalen Demenz ausgeschaltet wurde. „Vernünftig“ fahren geht auf jeden Fall. Auch Spaßfahrten zu begrenzen geht. Ebenso lässt sich mit ein wenig vorausschauender Planung die Gesamtfahrleistung reduzieren. Denken Sie sowohl bei Kurzstrecken- als auch bei Langstreckenfahrten vorher darüber nach, welche Sie zusammenfassen bzw. auf einer optimierten Tour erledigen können.

Wenn man das alles konsequent umsetzt, stehen vielleicht nur noch halb so viele km pro Jahr auf dem Tacho. Da kann sogar ein SUV oder Sportwagen in der Bilanz den Kleinwagen schlagen.

Mein Fazit: Nicht auf die Politik warten oder die Verantwortung auf andere schieben, sondern selbst über die eigene Mobilität nachdenken, revidieren, entscheiden und dann: Machen, machen, machen!

Mit der ausdrücklichen Bitte, sich kritisch zu meinen Anregungen zu äußern, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Claus P. Baumeister

(Mitglied der regionalen Projektgruppe „Energie und Klima“;

E-Mail: cb@tetra-software.de)