

# Mit Atomstrom auf vier Rädern

Folgt man den Debatten um das Auto der Zukunft, dann sind deutsche Fahrzeughersteller auf dem besten Weg, einen klimafreundlichen Pkw zu produzieren. An der Diskussion fällt auf, dass es lediglich um neue Antriebe geht. Pfiffige Verkehrskonzepte und eine bürgernahe Stadtplanung drohen einmal mehr unter den Tisch zu fallen.

**H**och im Kurs steht das Elektroauto. Mit dem Antrieb ohne Auspuff versuchen die etablierten Autobauer alle Funktionen des klassischen Spritschluckers zu bedienen. So erreichen die neuen „absolut emissionsfreien“ Fahrzeuge (Werbung BMW) Reichweiten von bis zu 250 Kilometern, Geschwindigkeiten über 150 km/h und die bewegte Karosserie wiegt deutlich über einer Tonne. Doch der Auspuff der neuen Elektroautos ist der Schlot alter Braunkohlekraftwerke.

Dank effizienter Technik sinkt der Stromverbrauch in Industrie und Haushalten. Setzt sich diese Entwicklung und der Ausbau erneuerbarer Energien fort, könnten zügig AKW und alte Braunkohlekraftwerke abgeschaltet werden.

Die Energiekonzerne forcieren jedoch eine gegenläufige Entwicklung. Obwohl in der BRD deutlich mehr Strom erzeugt als verbraucht wird, planen sie immer neue Kohlekraftwerke. Die Strategie von RWE und Co: Wenn das Angebot erst einmal da ist, wird sich die

Nachfrage schon einstellen. Ein Weg dazu sind Elektroautos. Umstrittene Kraftwerke wie Moorburg würden schlicht nicht gebraucht, schafften die Stromkonzerne nicht neue Absatzmärkte für ihren dreckigen Strom.

So ist Vattenfall in Berlin beispielsweise in ein Projekt eingestiegen, bei dem 50 Minis mit Strom angetrieben werden. 17 KW/h Strom verbrauchen die Zweisitzer nach Herstellerangaben auf 100 Kilometern. Wird für neue E-Autos Moorburg-Strom produziert, emittieren die Elektro-Zweisitzer 105 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Diesen Wert erreicht jedoch auch locker ein sparsamer Verbrennungsmotor.

Ein zu Recht angekratztes Image haben inzwischen so genannte Bio-Kraftstoffe. Bio ist an ihnen nichts! Biologische Landwirtschaft verzichtet auf chemische Gifte, gentechnische Manipulationen und Kunstdünger - ganz anders der Kraftstoff vom Acker.

12 Millionen Hektar Ackerfläche gibt es in Deutschland. Die Fläche reicht

kaum aus, Gemüse, Getreide und Futtermittel für den eigenen Bedarf bereit zu stellen. Fünf Prozent des ganz normalen Kraftstoffes werden durch EU-Vorgaben bereits heute durch pflanzliche Kraftstoffe ersetzt. Um nur 16 Prozent des Rohölimportes von 113 Mio. Tonnen durch Sprit vom eigenen Feld zu gewinnen, müsste die komplette deutsche Ackerfläche ausschließlich mit Raps in industrieller Landwirtschaft bestellt werden.

Aus dieser Rechnung geht hervor, dass der Ackerdiesel anderswo herkommt: Aus gerodeten Waldflächen, die mit Monokulturen von Ölpalmen aufgeforstet wurden. Häufig verfeuert Biosprit damit wertvolle tropische Wälder, die einmal CO<sub>2</sub> aufgenommen und abgepuffert haben.

Trotz Abwrackprämie und noch schlechteren Beispielen in den USA: Ein umweltfreundliches Auto wird es nicht geben. Nicht mit Strom, nicht mit Biosprit und auch nicht mit Wasserstoff. Gefragt sind vielmehr Konzepte, die ein Leben mit wenig Auto ermöglichen. City-Maut, kostenloser Nahverkehr, eine Stadt der kurzen Wege und Anreize für alle, die ohne Auto leben wollen. Wo der Pkw zum Einsatz kommt, sind leichte Autos, geteilte Autos und intelligente Autos gefragt. Neue Antriebe für sonst unveränderte Spritschlucker sind die falsche Lösung.

*Philipp Horstmann lebt als Umweltjournalist in Dannenberg  
Kontakt: 05861/985633  
umweltjournalismus@gmx.net*

**Ökostrom gibt es viel zu wenig - in Wahrheit fahren Elektroautos mit dem Strom aus Atom- und alten Kohlekraftwerken**



Foto: argus/Raupach

## Wie viel Brote braucht ein Auto?

Weltweit kommen immer mehr Anforderungen auf die Landwirtschaft zu. Sie soll den größer werdenden Fleischkonsum befriedigen, die wachsende Weltbevölkerung ernähren und nachwachsende Rohstoffe zur Verfügung stellen. Zugleich führen der Klimawandel und eine industrialisierte Landwirtschaft dazu, dass in vielen Regionen fruchtbare Böden verloren gehen.

Die Zeit der landwirtschaftlichen Überproduktionen ist vorbei. Flächen zur Produktion von Lebensmitteln konkurrieren längst mit Flächen zur Produktion von pflanzlichen Treibstoffen. Öl und Brot lassen sich so vergleichen.

Ein Hektar entspricht der Größe eines Sportplatzes von 100 x 100 Metern. Darauf werden in konventioneller Landwirtschaft etwa sieben Tonnen Weizen gewonnen, aus denen ca. 10.000 Brote zu je 1 kg gebacken werden können. Baut man statt Nahrungsmitteln Agrar-Diesel an, so lassen sich auf einem Hektar 1300 Liter Rapsöl gewinnen. Für ein Liter Treibstoff wird so viel Acker wie für acht Brote gebraucht. Zugespitzt ausgedrückt, hat man die Wahl,

einmal den Tank mit 45 Litern zu füllen oder 346 Brote zu backen.

Ein Drittel der Fläche Deutschlands besteht aus Ackerfläche. Rechnerisch stehen damit jedem der 82 Mio. Einwohner 1400 m<sup>2</sup> Ackerland zur Verfügung. Würde diese Fläche nur mit Raps bestellt, ließe sich mit dem Öl ein Autotank viermal füllen (182 Liter). Platz zum Anbau von Lebensmitteln gäbe es nicht mehr.

Die Rechenbeispiele zeigen, dass das Problem vorrangig nicht darin besteht, was getankt oder geladen wird, sondern wie viel ein Pkw verbraucht.

Dass sich Autos mit geringem Verbrauch herstellen lassen, hat Greenpeace bereits in den 90er Jahren bewiesen. Mit geringem Entwicklungsaufwand ließ die Umweltorganisation einen Renault-Twingo so umbauen, dass sein Verbrauch auf drei Liter/100 km reduziert wurde. Aufgegriffen wurde diese Entwicklung freilich nicht, die europäischen Autobauer haben lieber Geländewagen für den Stadtverkehr konstruiert.

Foto: ecim/Pixelio

## Schrott mit Prämie

Mit der Verschrottungsprämie will die Bundesregierung Anreize zum Kauf eines Neuwagens schaffen. Besitzer eines mindestens neun Jahre alten Autos bekommen beim Kauf eines Neuwagens vom Staat 2500 € geschenkt.

Man mag sich fragen, warum ausgerechnet Menschen, die sich einen Neuwagen leisten können, mit knappen Steuergeldern beschenkt werden. Der Umwelt nutzt die Abwrackprämie jedenfalls nicht. Bis zu 20 Prozent aller Emissionen im Lebenszyklus eines Pkw entstehen bei dessen Herstellung. Nennenswerte Fortschritte zur

Senkung des Benzinverbrauchs hat die Autoindustrie in den letzten neun Jahren nicht gemacht. Ein gebrauchter Diesel mit nachgerüstetem Russfilter oder ein auf Erdgas umgerüsteter Benziner ist weniger umweltschädlich, als die Neuwagenvariante mit Klimaanlage.

Geradezu absurd wird der allen Ernstes Umweltprämie genannte Zuschuss aber, wenn keine Rolle spielen soll, wie viel CO<sub>2</sub> der Neuwagen ausstößt. Wer seinen Kleinwagen verschrottet und einen neuen Jeep mit einem Verbrauch von 15 Litern kauft, erhält die „Umweltprämie“.