
Kommentar: Das Auto und der Populismus

Von Peter Schwerdtmann

Symbole üben auf Politiker schon immer eine unglaublich große Anziehungskraft aus. Je plausibler das Symbol, desto größer die Chance, dass sich nicht nur Parteifreunde, sondern auch Medien und Wähler hinter dem Symbol versammeln. Der viel umjubelte französische Präsident Macron ist ein Meister im Umgang mit Symbolen. Das bekommt nun auch das Auto zu spüren, ein seit Jahren bewährtes Symbolthema. Macron will ab 2040 keine Benzin- und Diesel mehr zulassen. Unsere Grünen wollen dasselbe sogar schon 2030 erreichen. Die Versuchung, den populistischen Weg zu gehen, war für beide offenbar zu verlockend.

Dabei lehrt doch schon die kurze Geschichte des Automobils, dass es fast ausnahmslos ein Fehler war, nicht Ziele, sondern auch gleich den Weg dorthin vorzuschreiben. Grenzwerte zwingen die Ingenieure zur Kreativität, die Festlegung auf eine Technologie verhindern grundsätzliche Verbesserungen und deckeln stattdessen die Symptome. Jetzt leben wir in einer Phase der Auto-Entwicklung, in der der klassische Verbrenner als Quelle allen Übels angeprangert wird und jede Form von Elektroantrieb die Welt zu retten scheint.

Hohe Kosten, kleine Reichweiten, hohes Gewicht und ein nur geringer Einfluss auf die globale Schadstoffemission – alles spielt keine Rolle. Hauptsache der Verbrennungsmotor verschwindet. Die Welt will Elektro – koste es, was es wolle. Dabei gibt es reichlich technische Möglichkeiten, den Schutz vor Schadstoffemissionen und den Verzicht auf fossile Brennstoffe auch mit dem Verbrennungsmotor zu verwirklichen. Doch darüber zu sprechen, scheint für eine politische Aussage viel zu vielschichtig.

Aus organischen Abfällen wie Stroh, Bioabfall und Gülle lässt sich ein Gas in Erdgasqualität herstellen, mit dem heutige Erdgasmotoren betrieben werden können. Aus denselben Grundstoffen lassen sich auch Benzin oder Diesel synthetisieren. Auch natürliches Erdgas bietet sich als Treibstoff an, zählt aber zu den fossilen Brennstoffen. Doch die Bilanz der Emissionen ist freundlicher als bei heutigen Kraftstoffen.

Mit dem Kohlendioxid der Luft und aus anderen Quellen lassen sich ebenfalls Benzin oder Diesel herstellen. Diese und andere sogenannte E-Fuels werden mit Strom aus regenerativen Quellen gewonnen. Gasförmige und flüssige Kraftstoffe können so gewonnen werden und die vorhandene Motortechnik in die Zukunft tragen. Wir bräuchten nicht Zehntausende von Ladestationen mit angeschlossenen Cafés für die auf die Ladung Wartenden, wir müssten das Tankstellennetz nicht stilllegen. Und wir müssten nicht eine neue Industrie für Batterien aufbauen, die mit Rohstoffen wie Lithium arbeiten, von denen wir heute schon wissen, dass ihr Vorkommen endlich ist. Und wir wüssten, dass die Automobil- und die Mineralölindustrie mit ihren heute schon riesigen Investitionen den Weg in die Zukunft auch finanzieren könnten. (Allein die jährlichen Investitionen der deutschen Automobilindustrie liegen bei 40 Milliarden Euro)

Doch zur Zeit müssen alle Konzerne gute Miene zum bösen Politiker-Spiel machen und hoffen, dass irgendwann das zarte Pflänzchen der Vernunft wieder zu sprießen beginnt. Doch die Chancen dazu sind gering. Da orientieren sich die meisten lieber an den teuersten Methoden für die Elektromobilität: Hybrid und Batterien. Gegen so viel Opportunismus hat nicht einmal der Wasserstoff eine Chance. Es sei denn, irgendjemand entdeckt die Eignung der Wasserstofftechnologie als das nächste Symbolthema.

Auf dem Weg in die richtige Richtung: Mal wieder die Norweger, die mit ihrem Überfluss an Strom aus Wasserkraft erst das Elektroauto und jetzt die alternativen Kraftstoffe

fördern. Sie wollen E-Fuel in Massen erzeugen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann

Foto: Auto-Medienportal.Net