

Wie alternativ kann Energie eigentlich sein?

Reichweite und Auflademöglichkeiten begrenzen den grünen Traum.

VON CHRISTIAN SPENDEL



Der Autor ist Geschäftsführer bei Petschl Transporte

Denken Sie auch schon darüber nach, ihren Diesel Pkw gegen ein fetziges Elektroauto einzutauschen? Muss man ja fast, wenn Verkehrsminister und Autohersteller mit fetten Umtauschprämien winken und alles wo DIESEL draufsteht, jetzt plötzlich ganz böse ist. Wir haben in unserem Unternehmen jedenfalls neun Elektro Autos für unsere Mitarbeiter bestellt. Unsere Leute fahren damit vom Wohnort zum Arbeitsplatz und wieder zurück. Das bewegt sich so im Rahmen von 20 bis 60 km am Tag. Die Autos werden in der Firma aufgeladen und haben eine Reichweite von 400 km (Herstellerrangabe). Am Betriebsgelände haben wir zwei Schnellladestatio-

nen installiert, die von der eigenen Photovoltaik Anlage mit Energie gespeist werden. Die Steuerung ist so programmiert, dass die Aufladung der Batterien wirklich nur dann erfolgt, wenn auch die Sonne scheint. Damit auch wirklich nur alternative Energie in die Akkus fließt. Bei Schlechtwetter gibt's entweder keine Einspeisung, oder eben nur mit herkömmlichem Strom (wenn es sein muss).

Nur Insellösungen So stelle ich mir die Zukunft der Mobilität vor. Elektroautos dort einsetzen, wo es wirklich Sinn macht und wo die Energie auch wirklich alternativ ist und nicht von Atomkraftwerken kommt. Aber das sind – wie bei uns im Kleinen – nur Insellösungen und aus heutiger Sicht nicht wirklich massentauglich. Allein die beiden Kernprobleme: Reichweite und Auflademöglichkeiten begrenzen den grünen, oder hellblauen Traum schon wesentlich. Auch wenn wir alle Pkw's elektrisch betreiben würden und alle Nebenbauteile (Batterieherstellung = Verbrauch von seltenen Erden, Batterieentsorgung = Sondermüll, etc.) unbeachtet lassen, dann hätten wir vielleicht einen Bruchteil des Problems gelöst.

Das schmutzigste Gewerbe

Warum nur einen Bruchteil? Kennen Sie den Begriff Schweröl und wissen Sie wo es eingesetzt wird? Richtig, vorwiegend in der Hochseeschifffahrt und bei Dampflokomotiven; letztere lassen wir mal außen vor, außer sie haben noch eine daheim stehen? Hochseeschiffe fahren mit Schweröl, einem sehr umwelt- und gesundheitsschädlichen Abfallprodukt der Ölindustrie. Stickoxidkatalysator und Rußpartikelfilter – wie bei Diesel-Pkw oder Lkw seit Jahren Standard – sucht man bei diesen Schiffen meist vergebens. Die Hochseeschifffahrt wird also nicht unberechtigt als „das schmutzigste Gewerbe der Welt“ bezeichnet. Und das stimmt mich schon etwas bedenklich, weil immerhin sind wir ja Kollegen im Transportgewerbe. Und wenn ich dann in einer Studie des Naturschutzbund Deutschland lese, dass allein die 15 größten Schiffe der Welt pro Jahr so viele Schadstoffe ausstoßen wie 750 Millionen Autos, dann frage ich mich schon, wovon wir – also wir Straßenleute – eigentlich sprechen. Und es gibt etwas mehr als 15 davon auf der Welt; es gibt weltweit rund 90.000 Hochseeschiffe. Ich wollte deren Abgase jetzt in Pkw's umrechnen, aber mein Taschenrechner hat nicht so viele Zeichen.

Gott sein Dank hat die International Maritime Organization, eine Unterorga-

nisation der UNO, für die weltweite Flotte jetzt strenge Ziele festgelegt. Sie sehen vor, dass neue Schiffe mit umweltschonenden Technologien ausgerüstet werden müssen, bestehende werden teilweise nachgerüstet, und insgesamt soll die Flotte bis 2025 bis zu 30 % weniger CO₂ ausstossen. Na schau, dann sind wir schon in acht Jahren nur mehr mit 2/3 der sanften Meeresbrise konfrontiert. Wenn wir dann noch unsere 4,8 Millionen Pkw in Österreich auf Elektroautos umtauschen, dann ist alles gut. Die Hersteller von Verlängerungskabeln würden sich freuen.

Ich weiß nicht wie es Ihnen dabei geht, aber irgendwie befällt mich da ein Gefühl von Unwohlsein, wenn ich mir diese Relationen vor Augen führe; man könnte es verbal auch anders ausdrücken. Das ganze gewinnt aber spätestens dann wieder an Sinnhaftigkeit, wenn man das politische Kalkül hinter dieser Geschichte hinterfragt. Wie viele EURO an Steuergeld zahlen wohl die Hochseeschiffe im Vergleich zu den einzelnen Pkw-Lenkern? Und wie viele Steuerzahler sitzen in den Kajüten auf hoher See und wie viele tagtäglich auf der Südosttangente? Und dann haben wir da noch getürkte Abgaswerte und Dieselskandal, Autokartell und überhaupt alles was verboten oder zumindest nicht erlaubt



SHUTTERSTOCK/RAINER FUHRMANN

ist. Als gelernter Jurist bin ich aber davon überzeugt, dass Recht und Ordnung Einzug halten werden. Die Verantwortlichen werden zur Rechenschaft gezogen, der Zustand der Gesetzmäßigkeit wird obsiegen. Alle abgasmanipulierten Pkw's werden umgerüstet und danach weniger Schadstoffe ausstoßen und weniger Treibstoff verbrauchen, bei gleicher Leistung natürlich. Wie gesagt, ich bin Jurist und nicht Politiker.

1 Liter Lkw Zum Abschluss dieser schönen Geschichte muss ich als Transportunternehmer natürlich die Abgaswertebilanz der Schifffahrtskollegen noch auf unsere Branche umrechnen. Ist aber gar nicht so einfach, weil so ein moderner Lkw der Schadstoffklasse EURO 6 hat nicht mehr allzu viele Abgaswerte anzubieten, die man einem Vergleich stellen könnte. Ob sie es glauben

oder nicht, der Ausstoß von Stickoxiden bei einem neuen Diesel-Pkw ist teilweise doppelt so hoch wie bei Bussen oder Lkw's. Das ist keine Lobbying Ansage der Transportwirtschaft, sondern Studienergebnis jener Forscher, die den VW Abgaskandal mit aufgedeckt haben. Diese Ergebnisse kommen nicht aus Abgastests im Labor, sondern wurden durch Messungen im echten Verkehr (RDE-Tests „Real Driving Emissions“) ausgewertet. Man muss kein Laborprofi sein um auszurechnen, dass allein der Kraftstoffverbrauch eines Lkw mit 30 Liter auf 100 km bei einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen jeden Pkw locker in den Schatten stellt. Rechnen sie das mal um und sie werden sehen, dass wir den „1 Liter Lkw“ schon auf der Straße haben. Und was heißt das jetzt für uns? Auto stehen lassen, Lkw bestellen! Weil wir bringen, was sie täglich brauchen!