

Bezüglich Umgang mit den Klimafolgen sitzen wir in einem rollenden Zug, dessen Ziel wir nicht kennen – auch, weil wir verdrängen, welche physikalischen, klimatischen und chemischen Grundlagen vorliegen.

In der Diskussion um die Verringerung der CO₂-Belastung wird das Automobil schnell als wichtige Einflussgröße genannt – in vielen Fällen wird dabei die Wirkung zu überbewertet. Und uns werden Fragen gestellt, deren Antworten in der Öffentlichkeit keinen Widerhall finden. Die Antworten auf folgende Fragen und Gedanken können in der Einschätzung der Bedeutung des Automobils für die klimatischen Zusammenhänge hilfreich sein:

1. Wie ist die Atmosphäre der Erde zusammengesetzt, Prozentanteile?

Unzweifelhaft aus 77 % Stickstoff, 22% Sauerstoff, 1 Prozent Restgase, von denen bis zur Hälfte Wasserdampf sein können.

2. In welchem Prozentanteil verbergen sich CO₂, NO_x und die anderen Restgase?

Im o.a. Restprozent - CO₂ hat in diesem Prozent 12% = 0,12% der Atmosphäre.

3. Welchen Anteil an den sogenannten Vorläufersubstanzen für die Entstehung der Restgase hat gemäß IPCC, WHO, auch BUND, Greenpeace etc. der Mensch?

angeblich 50%

4. Um wieviel Prozent würden sich demzufolge die Restgase in der Atmosphäre verändern, wenn die Menschheit heute rückstandsfrei aussterben würde?

Um die Hälfte der o.a. 1% Restgase = 0,5 %.

5. Die Restgase in der Atmosphäre sorgen für den lebenswichtigen „Treibhauseffekt“, der die Jahres-Mitteltemperatur statt bei -18 Grad Celsius bei rund 15 Grad Celsius hält.

Wie hoch ist die weltweite Durchschnitts-Idealtemperatur für den Erhalt des lebensnotwendigen Treibhauseffekts?

15 Grad Celsius

6. Wie hoch ist die weltweite Durchschnitts-Temperatur in 2020 und 2021 gewesen?

14,6 und 14,7 Grad Celsius - die Idealtemperatur ist also noch nicht erreicht.

Zum Autoverkehr:

7. Wie hoch ist der Anteil des Landverkehrs inkl. Bahn an den Vorläufersubstanzen der Restgase in der Atmosphäre?

ca. 20 %

8. Wie hoch ist der Anteil des Straßenverkehrs OHNE LKW am Landverkehr?

ca. 12%, das heißt 12% in den 20% Anteil des Landverkehrs an den 0,5% Vorläufersubstanzen in der Atmosphäre = $0,5\% / 100 \times 20 = 0,1\%$. 12% in diesen 0,1% sind 0,012%.

9. Wie hoch ist demnach der Anteil des PKW an den Vorläufersubstanzen der Restgase in der Atmosphäre?

12% in den 0,25% Restgasen = 0,03 % Klimavorläufergase-Einfluss durch den PKW-Verkehr.

Die komplette Einstellung des PKW-Verkehrs könnte folglich 0,03% der Klimavorläufer-Gase vermeiden helfen.

10. welchen Prozentsatz haben die 600.000 zugelassenen Oldtimer im PKW-Bestand von 42 Mio Kfz?

1,47% = Einfluss auf die Vorläufergase im Klima: 0,00141% Prozent Anteil historische Fahrzeuge mit ihren 0,9% der Emissionen des Straßenverkehrs (in den o.a. 12% Verkehr)

Man mag sich ausrechnen, welche Klimaveränderung 3 mio E-PKW im Idealfall mit sich bringen. Sie betreffen 7,2% des PKW-Bestandes mit 0,018% Einfluss auf die klimarelevanten Vorläufersubstanzen.

Die Vorkehrungen für die Infrastruktur inkl. Stromversorgung (Kabelnetze, Trafos, Ladestationen, Akkus etc.) kehren den positiven Effekt in der Nutzung um, die Stromversorgung überschreitet ihre Reserven.

Der Klimawandel ist unzweifelhaft im Gange. Die Gründe dafür sind nicht erforscht. Dabei wirken auch viele globale Einflussgrößen sich gegenseitig verstärkend (wie etwa Absinken der Poltemperaturen verlangsamt Golfstrom, erhöht „Verweildauer“ von Wetterphänomenen durch Verlangsamung der Luftströmungen, verstärkt äquatoriale Aufsaugphänomene mit Extremwetter-Phänomenen, wirkt temperaturerhöhend und wiederum verstärkend auf die Eisschmelze etc.). Der anthropogene Einfluss ist unter diesen Einflüssen eine der geringen Größen.

Mit den Bemühungen, den Straßenverkehr „für die Rettung des Klimas“ vom „Verbrenner“ auf weniger CO₂-relevante Technologien umzustellen verhält man sich zum Klima, wie wenn man bei Sturm im Schlauchboot zum Überleben das Meer beruhigen wolle, anstatt eine Schwimmweste anzuziehen. Wir müssen ab sofort klimaadäquat leben, anstatt zu hoffen, dass durch die Verbannung des Nutzfahrzeuges Automobil mit Verbrennungsmotor die Klimaveränderung aufgehalten werden könnte. Es aus wissenschaftlich zweifelsfreien Gründen erlaubt sein, das Automobil mit Verbrennungsmotor weiter zu entwickeln und einzusetzen, weil sein Nutzen um ein Vielfaches größer ist, als der vermeintliche Schaden.

Nota:

Wenn es stimmt, dass der Verkehr weltweit und in Europa insgesamt 20% der Emissionsbilanz ausmacht und sich dieser Prozentsatz in 12% Güterverkehr und 8 % PKW-Verkehr aufteilt, würde der komplette Stillstand des PKW-Verkehrs theoretisch regional eine Verringerung der Schadstoffe um 8% bewirken. Doch diese Schadstoffe verstecken sich in der Zusammensetzung der Atmosphäre in dem 1% der sogenannten Restgase, die bei einer unbestrittenen Luftzusammensetzung aus 77% Sauerstoff und 22% Stickstoff übrig bleiben. Doch falls man nicht gleichzeitig auch noch Arbeit, Handel und Wandel einstellt, bewegen sich die Menschen mit anderen Verkehrsmitteln und die Transportleistung an Gütern, jetzt schon bei 80% auf der Straße, nimmt zu - der theoretische, errechnete Umwelt-Vorteil wird von der Praxis aufgehoben.

Ein Beispiel:

Bei den Energie-Umstiegsdiskussionen werden die Dimensionen außer Acht gelassen:

Im Jahr 2018 wurden in Deutschland 3,75 Mrd to von LKW transportiert, das sind bei 350 Tagen 10.714.286 to täglich. Inzwischen deutlich mehr.

Anders ausgedrückt werden in Deutschland im Güterverkehr jährlich 507 Mrd Tonnen/km erbracht, das sind bei 350 Tagen 1.448.571.428 tkm/Tag! ((Ginge das mit Pferdefuhrwerken?))

Diese Transportleistung erbringen 3,55 mio LKW, von denen übrigens 3,3 mio Dieselantrieb haben.

Bei einer Durchschnittsleistung von 200 PS (147 kW) benötigen diese 3,55 Mio LKW täglich mindestens 521.850.000 kW – diese 521 GW müssen über die Fahrdauer bereitgestellt werden, auch wenn die Güter auf der Bahn transportiert würden. Die gesamte Elektrizitäts-Infrastruktur muss dazu vervielfacht werden. Ist das bei dem vergleichsweise geringen Einfluss auf das Klima gerechtfertigt?

Wir werden von der Zukunft lernen, ob und wie der Mensch auf das Klima einwirken kann. Doch selbst wenn sein Einfluss größer sein sollte, als die größten Pessimisten heute annehmen, wird das Elektroauto keine Reduzierung dieses Einflusses bewirken - man wird zu spät erkennen, dass man 137 Jahre nach Erfindung des Automobils mit dem Versuch, einen Energie-Umstieg zu erzwingen, in eine Sackgasse eingebogen ist.