

SRU: Sie Reden (schieren) Unsinn – das aber bewußt!

geschrieben von Bernd Hüttner | 4. Juli 2012

„Ein überladenes Schiff kann nicht durch das Verschieben der Fracht vor dem Untergehen bewahrt werden, sondern vor allem dadurch, dass die Ladung auf ein verträgliches Maß reduziert wird.“

Der „Club of Rome“ vertritt, wie eine ganze Anzahl von „Rettern der Menschheit“, die Ansicht, dass die Erde maßlos überbevölkert ist und dass deshalb die Anzahl der Bewohner auf eine Milliarde oder weniger reduziert werden muss. Konkret heißt dies, dass 6 von 7 Menschen verschwinden sollen oder müssen. Wer da wohl an der Rampe steht? Nachlesen kann man dies in meinem Bericht „Der anthropogene Klimawandel – der Lyssenkoismus unserer Zeit“. Hier nur ein Beispiel von deren abstrusen Gedankenwelt:

„Phasing out the human race will solve every problem on earth, social and environmental.“

Der Zitierte könnte ja bei sich beginnen, aber es versteht sich natürlich von selbst, dass dies nur für die Anderen gilt. Aber kommen wir zurück zum SRU. Das Grundanliegen des SRU ist die **„große Transformation“**. Darunter verstehen sie, Schellnhuber und Co. die Abgabe der staatlichen Souveränität an ein nicht gewähltes, selbst ernanntes UN-Komitee, welches sein „Recht“ aus der selbst erzeugten Klimälüge bezieht und angeblich die Menschheit vor dem Klimakollaps retten will. Obwohl dies das Kernanliegen ist, möchte ich im Folgenden auf andere Aspekte des Berichtes eingehen.

Die Vorschläge und Ideen des SRU werden unter der Prämisse entwickelt:

„Um den globalen Temperaturanstieg auf maximal 2°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, müssen die jährlichen THG-Emissionen in den Industrieländern bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 % gegenüber 1990 gesenkt werden.“

Dass es keinen Beweis für einen Zusammenhang zwischen der Änderung der atmosphärischen CO₂-Konzentration und einem möglichen Temperaturanstieg gibt, spielt für die Herrschaften keine Rolle. Im Gegenteil erst steigen die Temperaturen und dann das CO₂. Wir wissen auch, dass nicht nur die 2°C willkürlich aus der Luft gegriffen sind und der Startpunkt bewusst in das Ende der kleinen Eiszeit gelegt wurde.

Zur Einschätzung der unten beschriebenen An- oder Einsichten des SRU mag

seine Einschätzung dienen, dass sich eine für „vollständigen Umstellung der deutschen Stromerzeugung auf regenerative Energiequellen praktikable Lösungen abzeichnen.“ Vollständige Ausblendung der physikalischen Realität. Sachverstand sieht anders aus. Kommen wir aber nun zu den zwei Punkten, die etwas näher betrachtet werden sollen.

1. Klimabewusstere Ernährung

Was versteht man unter einer klimabewussten Ernährung?

Offensichtlich ein globales Diätprogramm, denn „eine weltweite Reduzierung um 25 % pro Dekade von 2005 bis 2055, also eine Reduktion des Fleischkonsums um 76 %, könnte den globalen landwirtschaftlich bedingten Ausstoß von Lachgas und Methan um mehr als 51 % reduzieren.“ Dies ist das Ergebnis einer Studie, die der SRU (in den Auftrag gegeben?) aber zumindest verwendet hat. Die Aussagekraft solcher Studien erkennt man beim Vergleich mit der nächsten Studie zu der Thematik. Dort kommt man zu der Erkenntnis, dass man 0.6% mehr reduzieren kann „bei gleichzeitig

vollständigem Verzicht auf Fleisch und Fisch“. Also 25% größere Reduzierung beim Fleisch und zusätzlich 100% beim Fisch machen im Vergleich gerade einmal 0.6% aus. Wahrlich solche Darlegungen bieten eine solide Basis für jegliche (überflüssige) CO2 Reduzierung. Getoppt wird dies aber noch von dem zweiten Vorschlag.

2.

**Straßengüterverkehr
r**

Der

**Straßengüterverkehr
r ist dem SRU ein**

**besonderer Dorn im
Auge und er würde
am liebsten diesen
vollständig
Elektrifizieren.
Dies ist in ihren
Augen sinnvoll, da
der Strom
bekanntlich aus
der Steckdose
kommt und kein
„giftiges“ CO₂**

**erzeugt. Letzteres
ist natürlich
Unsinn, da die
„erneuerbaren“
Energien
prinzipiell nie in
der Lage sind eine
vollständige
Versorgung zu
garantieren,
unabhängig davon
was der SRU**

**glaubt, und
deshalb im
Hintergrund die
Kohle- und
Gaskraftwerke
teuren da
nutzlosen Strom
produzieren
müssen. Dass das
mit der Steckdose
in der Zukunft
nicht mehr so**

**sicher gelten
wird, daran
arbeiten dank des
dafür geschaffenen
EEG erfolgreich
unsere Politiker.
Beim "Black Out"
merkt dies auch
der deutsche
Michel.
Der SRU kommt aber
wenigsten zu der**

**Erkenntnis, dass
„eine konsequente
Klimapolitik (beim
Verkehr) zu einer
signifikanten
Erhöhung der
Transportkosten
führen (würde).“
Die Vernunft würde
nun das Kapitel
als erledigt
betrachten, aber**

**nicht der SRU,
denn er
konstatziert:**

***„Allerdings
scheint das
Potenzial für
den Einsatz von
batterieelektri
schen Systemen
im Güterverkehr***

***auf leichte
Lkws im
Nahverkehr
beschränkt zu
sein,
insbesondere
aufgrund der
vergleichsweise
geringen
Reichweiten und
des hohen
Gewichts von***

***Batterien. Das
Leergewicht
eines Lkws
würde stark
erhöht werden,
wodurch sich
die maximale
Zuladung und
damit die
Effizienz
deutlich
verringern***

würde.“

**„Zur
Elektrifizierung
des
Straßengüterver
kehrs
erscheinen dem
SRU
Leitungsgeführte
Lkws,
sogenannte
Trolley-Trucks**

***(E-Trolleys),
eine
vielversprechende
Option zu
sein.“***

***„Entscheidende
Vorteile einer
Installation
der Oberleitung
über der
rechten
Fahrspur***

***gegenüber
anderen
Installationsar
ten sind zum
Beispiel eine
geringere
Fehleranfälligk
eit, bessere
Integration in
den Verkehr und
niedrigere
Kosten.***

***Ein Trolley-
Truck-System
kann
verhältnismäßig
einfach ins
bestehende
Fernstraßensyst
em integriert
werden. Dafür
sind
grundsätzlich
keine***

***zusätzlichen
Fahrspuren
erforderlich,
wenn bei
dreispurigen
Fahrbahnen, wie
auf den
Hauptstrecken
der Autobahnen,
die rechte
Fahrspur mit
Oberleitungen***

***ausgestattet
wird.“***

**Und man kann sich
die teuren
Einsätze von
Rettungshubschraub
ern sparen, obwohl
die bei den vielen
Masten vermutlich
öfter gebraucht**

würden .

**„Es spricht
vieles dafür,
die Trolley-
Trucks
zusätzlich mit
einem
Verbrennungsmot
or
auszustatten,**

**um diese
dieselelektrisc
h betreiben zu
können (Hybrid-
Lkw) .**

**Dieselelektrisc
h betriebene
Lkws sind
bereits heute
erhältlich und
kosten etwa das
Doppelte wie**

**konventionelle
Diesel-Lkws.“**

**Da wir gerade
beim Geld sind,
der SRU gibt
„Investitionsko-
sten von 14,25**

**Mrd. Euro als
oberen Wert“
an. Was solche
Aussagen wert
sind, hat
gerade der
Ausschuss für
Verkehr, Bau
und**

**Stadtentwicklung
des
Bundestages
mitgeteilt
„1.117
Milliarden Euro
Mehrkosten beim
Berliner
Flughafen“.**

Noch ein

Berliner

Beispiel: Der

neue

Hauptbahnhof

sollte 300

Millionen

kosten.

Gelandet ist er

**letztlich bei
1,2 Milliarden.**

**Der SRU schreibt
weiter:**

**„Für den
Übergang
sollten
zunächst
Systeme**

**Anwendung
finden, die die
Vorteile (nicht
doch es gibt
Vorteile) des
bisherigen
Straßengüterver
kehrs mit denen
eines Trolley-
Systems
vereinen, um
Brüche zu**

vermeiden. Eine dieser Optionen ist der Einsatz sogenannter Shuttles. Dabei handelt es sich um elektrisch betriebene Zugmaschinen ähnlich der Trolley-Trucks, die jedoch

**komplett
eingehängte
Lkws ziehen.“**

**Zwei Zugmaschinen
für eine Ladung.
Man glaubt es
nicht, dass dies
ernsthaft gemeint
ist.**

**Und weiter
im Text:**

**„Für
Verteilverkehre
, für die weder
eine
Verlagerung auf
die Schiene
noch eine**

Oberleitungslösung infrage kommt, erscheint der Einsatz batteriegetriebener Lkws als Option.“

Und schon sind die obigen Nachteile

**(hohes
Leergewicht,
geringe
Reichweite)
vergessen.**

**„Um die CO₂-
Emissionen des
Güterverkehrs
weiter zu
senken, müssen**

**auch
verbleibende
Verkehre
weitestgehend
CO₂-neutral
dargestellt
werden. Hier
bietet sich als
eine Option
grundsätzlich
der Einsatz von
Biokraftstoffen**

an.“

**Wie wäre es mit
Pferden. Dies
hatten wir
schon einmal.**

**Sie meinen es aber
Ernst, obwohl sie
sogar
konstatieren, dass**

**„nur etwa 5 bis 35
% der in der
Pflanze
gespeicherten
Energie in
nutzbare
mechanische
Energie
umgewandelt
werden“ (können).
Wem dies noch
nicht reicht für**

**den hat der SRU
noch eine
Schlussempfehlung:
*„einen
Zertifikatzukauf
durch den
Verkehrssektor,
der gewährleistet
die Herausbildung
eines hinreichend
starken
Preissignals, um***

***die zur
Zielerreichung
notwendigen
Anpassungsreaktion
en innerhalb des
Straßenverkehrs
anzureizen.“***

**Dies ist ganz im
Sinne des Grünen-
Politikers Anton
Hofreiter,
ausgerechnet**

**Vorsitzender des
Ausschusses für
Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
am Deutschen
Bundestag, der
sagte: „*Das Benzin
ist offenbar immer
noch zu billig.*“**

**Das Fazit der SRU
lautet:**

**„Aus Sicht des
SRU sollte
Deutschland in
dieser Weise
seine globale
Verantwortung
wahrnehmen,
selbst wenn
zunächst noch
nicht alle
anderen Staaten
auf denselben**

**Weg
einschwenken.
Zum einen sind
Vorreiter
notwendig, um
andere
Industrie-
und Schwellenlä
nder von der
Umsetzbarkeit
nachhaltiger
Strategien zu**

**überzeugen und
bei
Entwicklungslän
dern Vertrauen
zu schaffen.
Zudem können
diese Vorreiter
auch selbst
profitieren,
indem sie
Technologieführ
erschaft**

gewinnen.“

**Die gleiche
Begründung wie bei
den „erneuerbaren
Energien“ und es
wird mit dem
gleichen Fiasko
enden.**

Dr Bernd Hüttner

Appendix

**Den Vorsitz hat
Prof. Dr. Ing.
Faulstich (Leiter
des Lehrstuhls für
Rohstoff- und
Energietechnologie
, General Chairman
der 19th European
Biomass Conference
2011 in Berlin).**

**Eine Affinität zu
den erneuerbaren
Energien darf
vermutet werden.
Stellvertretende
Vorsitzende ist
Prof. Dr. med.
dent. Foth. Die
weiteren
Mitglieder sind:
Prof. Dr. jur.
Calliess, Prof.**

Dr. rer. pol.

Hohmeyer, Prof.

Dr. rer. oec.

Holm-Müller, Prof.

Dr. rer. nat.

Niekisch, Prof.

Dr. phil.

Schreurs.

Der einzige

Naturwissenschaftl

er war früher

Direktor beim WWF

**und leitet heute
den Frankfurter
Zoo.**

**Der SRU schreibt:
*„Dieses Gutachten
beruht auch auf
der sachkundigen
und engagierten
Arbeit der
Mitarbeiterinnen
und Mitarbeiter
des SRU. Zum***

***wissenschaftlichen
Stab des SRU
gehörten während
der Arbeiten an
diesem Gutachten:“***

**Die Aufzählung
der Personen
überspringen
wir, da sie**

**mehrheitlich
Vertreter des
WWF, BUND etc.
sind. Es gibt
unter ihnen
keinen Physiker
und auch keinen
Ingenieur für
Energiewirtschaft**

ft.



Umwe ltgu tach ten 2012 : Vera

**ntwo
rtun
g in
eine
r
begr
enzt
en
Welt**