

(SUV-) Autokäufer ignorieren Klimawarnungen

geschrieben von Chris Frey | 17. September 2018

CO₂ gilt es grundsätzlich zu verhindern

Schon oft wurde auf EIKE gezeigt, welche irrsinnigen Auswirkungen die CO₂-Hysterie hervorruft, indem jede*r, welche*r mindestens diesen aus drei Zeichen bestehenden Begriff „kennt“, inzwischen als Fachperson für Klimaschutz gilt [2]. Denken wird von solchen „Klimaschützern“ nicht erwartet. Alleine die Tat ist wichtig, nach dem Motto: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es“ [3], wobei Sinn- oder gar Nutzenbetrachtungen vollkommen außen vor bleiben.

In diese Kerbe – das heißt, in deren Unterstützung – schlug der Artikel der SZ: [1] *Die mit dem Feuer spielen*

Viele Autokäufer ignorieren die Warnungen vor einem menschengemachten Klimawandel. Statt für alternative Antriebe entscheiden sie sich für größere und leistungsstärkere Neuwagen und vor allem SUV mit konventionellem Antrieb.

... Autokäufer spielen im Anthropozän – der von Menschen gemachten Warmzeit – eine stabile Rolle: Mehrheitlich ignorieren sie alle Warnungen der Klimaforscher und entscheiden sich regelmäßig für das nächstgrößere Auto mit mehr PS.

Die Klimabilanz 2017 des Umweltbundesamtes (UBA) weist entsprechend zunehmende Emissionen für den Verkehrssektor (plus 2,3 Prozent) in Deutschland aus. Gründe dafür sind auch ein steigender Pkw-Bestand in Deutschland, höhere Fahrleistungen und ein sinkender Dieselanteil ... Nach den jüngsten alarmierenden Klimastudien fordern Umweltverbände erneut eine Quote für Elektroautos und ein Verbot von Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2030.

In der Erklärungsnot wird inzwischen jeder Sektor „durchgekämmt“ und nach Gründen gesucht, wo und weshalb das Volk das Erreichen der Klimaziele hintertreibt und wie es deshalb strikt erzogen werden muss. Einer dieser Sektoren ist der Verkehrssektor, welcher sich angeblich als besonders klimaschädlich ausweist. Und so ist es in Deutschlands Medien und Redaktionsstuben seit längerem einvernehmlicher Konsens, dass die Autoindustrie und inzwischen auch die (nicht Elektroauto-) Fahrer das Klima kaputt machen und konsequent abgeschafft gehören:

[1] *... Nach den jüngsten alarmierenden Klimastudien fordern Umweltverbände erneut eine Quote für Elektroautos und ein Verbot von Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2030.*

Allerdings finden sich in den Begründungen nirgends Angaben, welche den wirklich angerichteten „Klimaschaden“ ausweisen. Warum das sorgfältig vermieden wird, sei anbei gezeigt.

Das unantastbare Dogma: Wichtig ist CO₂-Vermeidung

SZ: [1] ... Der SUV-Boom überkompensiert die Fortschritte bei alternativen Antrieben. Zwar konnten Elektroautos und Plug-in-Hybride um 31 Prozent auf 450 200Neuzulassungen in Europa zulegen. Mit einem Marktanteil von 5,4 Prozent fallen sie aber weit hinter konventionell angetriebene Hochdachautos zurück. Die Klimabilanz 2017 des Umweltbundesamtes (UBA) weist entsprechend zunehmende Emissionen für den Verkehrssektor (plus 2,3 Prozent) in Deutschland aus. Gründe dafür sind auch ein steigender Pkw-Bestand in Deutschland, höhere Fahrleistungen und ein sinkender Dieselanteil. Gegenüber 1990 hat Deutschland seine Emissionen bis zum Jahr 2017 um 27,7 Prozent gesenkt. Noch ist aber völlig unklar, wie die für 2020 vereinbarte Minderung um 40 Prozent und das Klimaziel von 55 Prozent bis zum Jahr 2030 im Verkehrssektor erreicht werden sollen. Hier liegt der CO₂-Gesamtausstoß auf dem Niveau von 1990. **Nach den jüngsten alarmierenden Klimastudien fordern Umweltverbände erneut eine Quote für Elektroautos und ein Verbot von Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2030.**

Dessen „Erfolg“ beträgt allerdings Null und ist mit nichts auf dieser Welt (außer durch dessen sinnlose Kosten) messbar

Zuerst der Gesamtanteil Deutschlands am anthropogenen CO₂-Ausstoß (Bild 1).

Durch die Verringerung seiner anteiligen 2,23 % um x % behauptet Deutschland, ernstlich die Welt vor einem anthropogenen Klimawandel zu retten. Schließlich hat man den Welt-Klimavertrag aktiv vorangetrieben (in dem keine CO₂-Daten enthalten sind, nicht einmal ein Hinweis, ab welchem Jahr man die Temperaturdifferenz berechnet, dafür jedoch vor allem Zahlungsverpflichtungen der reichen Länder [4]), als eine der ersten Länder unterschrieben und muss deshalb Vorbild sein, was allerdings wegen sich zunehmend verschlimmerndem, politischen Dilettantismus (Energiewende) nicht gelingt:

Tagesschau 28.03.2018: Bis zum 28. März wurden demnach bereits 217 Millionen Tonnen umweltschädliches Kohlendioxid ausgestoßen. Das ist so viel, wie für das ganze Jahr zulässig ist, wenn die Bundesrepublik die vereinbarten Klimaziele einhalten will.

Größte CO₂-Produzenten 2016

Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen in Prozent



Quelle: Germanwatch; EIA

© DW

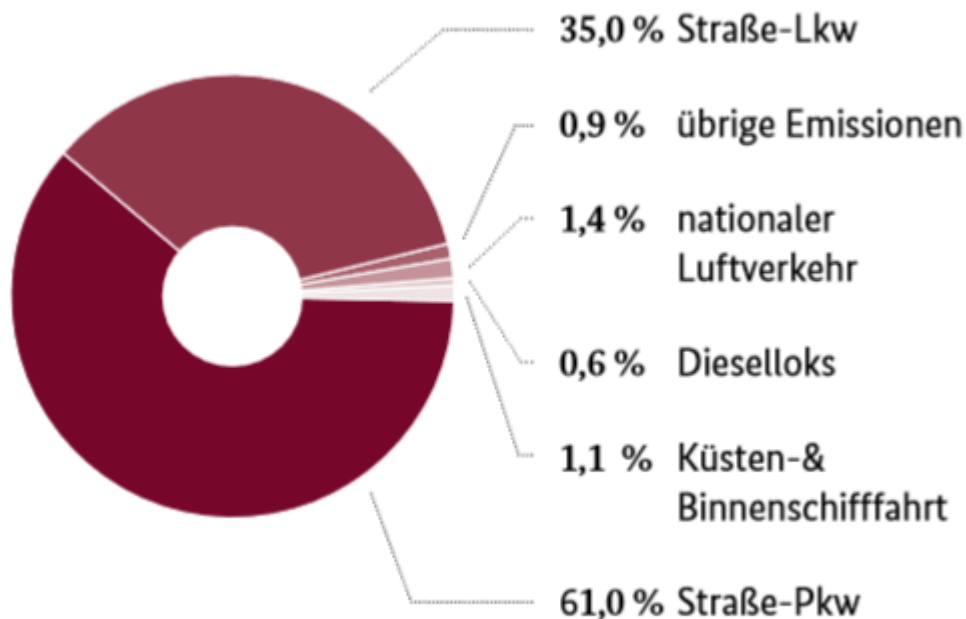
Bild 1 Verteilung der weltweiten CO₂-Emissionen

Daten zum Verkehrssektor

Der deutsche CO₂-Weltanteil von 2,23 % entspricht ca. 905 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent.

Davon emittiert der Verkehrssektor 162 Millionen Tonnen und davon die Straßen-PKWs 61 %, also ca. 99 Mio. Tonnen.

Emissionsquellen Verkehr 2015 (ohne CO₂ aus Biokraftstoffen)



Quelle: UBA (2017a, Stand: März 2017)

Bild 2 Anteilige Emissionen im Verkehrssektor

Laut dem Kfz Bundesamt verteilen sich die PKW wie folgt:

56,5 Millionen Kraftfahrzeuge, davon

- 46.474.594 PKW, davon
- 2.622.000 SUV,
- 2.210.000 Geländewagen,
- 280.255 Oberklasseautos,
- 2.091.088 Großraum-Vans

Rechnet man pauschal alle großen PKWs zusammen, um sicher die von der SZ angesprochenen SUV-„Klimatöter“ zu erfassen, so beträgt deren Anteil 7,203 Millionen, gleich 15,5 %, und an jährlicher CO₂-Emission somit 15,35 Mio. t CO₂-Äquivalent.

Nimmt man – wie von der SZ angeprangert –, nur die wirklichen SUV, so sind es 5,6 Mio. t CO₂-Äquivalent.

Temperatureinfluss aller großen PKW

Mit diesen Daten lässt sich der Temperatureinfluss nach der gängigen IPCC-„Forcinglehre“ grob abschätzen:

Bei einem realistischen Forcing von 1 K/CO₂-Verdopplung jährlich sind es

für alle großen PKWs zusammen:

Pro Jahr 0,0000071 °C und bis zum Jahr 2100 in Summe maximal 0,00058 °C
(in Wirklichkeit erheblich weniger, da bis dahin ein erheblicher CO₂-Anteil in natürliche Senken diffundiert ist).

Temperatureinfluss nur SUVs

Bei einem realistischen Forcing von 1 K/CO₂-Verdopplung jährlich sind es für alle SUVs zusammen:

Pro Jahr 0,0000026 °C und bis zum Jahr 2100 in Summe maximal 0,00021 °C
(in Wirklichkeit erheblich weniger, da bis dahin ein erheblicher CO₂-Anteil in natürliche Senken diffundiert ist).

Nimmt man ganz grob an, dass ein SUV ca. 1/3tel mehr CO₂ als ein Mittelklassewagen emittiert, dann beträgt deren **zusätzlicher Anteil zur Temperaturerhöhung bis zum Jahr 2100 in Summe maximal 0,00047 °C**

Und wegen dieser maximalen Temperaturerhöhung bis zum Jahr 2100 traut sich ein SZ-Redakteur Joachim Becker über SUV-Käufer zu schreiben: „*Die mit dem Feuer spielen*“.

Drastischer kann ein Redakteur nicht darstellen, dass ihm nicht im Entferntesten an Fakten gelegen ist, sondern ausschließlich eine Ideologie vermittelt werden soll.

Gleiches gilt natürlich auch für unsere Umweltverbände [5], hier beispielhaft "BUND, DUH, NABU und VCD". Auch bei diesen fehlt in aller Regel jegliche substanzielle Begründung und es wird einfach gefordert „Vereinbarungen“ – das heißt: rein ideologisch festgelegte Forderungen – zu erfüllen:

... In der EU gilt aktuell ein CO₂-Flottengrenzwert für Pkw von 95 g/km (NEFZ), der im Durchschnitt aller im Jahr 2021 verkauften Neufahrzeuge erreicht werden muss. Im Herbst 2017 hat die EU-Kommission einen Vorschlag zur Fortschreibung der Regulierung für die Zeit nach 2021 vorgelegt. Die geplanten Vorgaben sind aus unserer Sicht nicht geeignet, um die internationalen und vor allem die nationalen Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen.

Klimagefahren kann nur „sehen“, wer nicht rechnen kann (und will)

Warum bei „Nicht-Einhaltung“ Klimaziele in Gefahr sein sollen:

[5] ... *Kommissionsvorschlag reicht nicht aus, um die Klimaziele zu erreichen* ...

werden die Verfasser selbst auch nicht wissen. Nachgerechnet haben sie es bestimmt nicht, sonst wären manche vielleicht in die Gefahr eigenständigen Nachdenkens gekommen. Aber dafür listet man ja Referenzen, die es bestimmt wissen werden: [5] ... *Berechnungen zahlreicher Experten – u.a. vom ICCT (International Council on Clean Transportation) und dem ÖkoInstitut* ...

Deren ermittelte Daten weiß zwar niemand, aber bestimmt sind sie ganz

präzise und mit Sicherheit alarmistisch.

Wo konsequentes Unwissen in Maßnahmen umzusetzen ist, sind Deutschlands Umweltminister*innen immer dabei. Umweltministerin Svenja Schulze, die nahtlos und ohne Probleme an die absolute Unwissenheit ihrer Vorgängerin anzuknüpfen vermochte, weiß deshalb ebenfalls genau, was notwendig ist: Die Vorreiterrolle von Deutschland im Klimakampf:

Business Insider, 6.06.2018 : ***Umweltministerin Schulze fordert schärfere CO₂-Grenzwerte für Pkw***

... Nach einem der Nachrichtenagentur Reuters am Mittwoch vorliegenden Positionspapier des Umweltministeriums zu den Vorschlägen der EU-Kommission will die SPD-Politikerin den CO₂-Ausstoß für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis zum Jahr 2030 halbieren bezogen auf die Werte des Jahres 2021. Die Kommission hatte eine Reduzierung in diesem Zeitraum von nur 30 Prozent vorgeschlagen.

Auch bei den Zwischen-Zielen für das Jahr 2025 möchte Schulze strengere Abgasnormen erreichen. Während die EU-Kommission hier eine CO₂-Minderung von 15 Prozent vorsieht, will die SPD-Politikerin 25 Prozent durchsetzen.

Deutschlands Autoindustrie für eine selbst im Jahr 2100 nicht messbare Temperaturverringerung zu opfern, benötigt wirklich Kampfesmut.

Allerdings sind die CEOs der Autohersteller selbst schuld, dass sie sich das nicht nur bieten lassen, sondern sogar unterwürfigst unterstützen:

EIKE 23.12.2016: *Freunde, wollen wir trinken, auf die schöne kurze Zeit**

... Ich bin für die Dekarbonisierung der Industriestaaten, und auch die Autobauer wollen die Transformation in die CO₂-freie Zukunft.

Brüssel will aber mit Deutschland ein Exempel statuieren

Im EIKE-Artikel: ***Was treibt die EU gegen die deutsche Autoindustrie?***

steht, was Brüssel gegen die Autoindustrie vorhat, um sie zu zerschlagen. Die Forderung dazu ist, den CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2030 um 45 % zu verringern. GRÜNE mögen diese Forderung mit allem Möglichen als „sinnvoll“ belegen, als Klimaeindämmung oder auch nur einer Spur an Klimarelevanz gelingt es allerdings nicht:

Abschätzung des Temperatureinflusses der von Brüssel vorgeschlagenen CO₂-Reduktion für PKW ab dem Jahr 2030

Forcing:	1 °C	Grad / Verdopplung
1 Mt CO2:	0,000128	+ppm
CO2 Startwert:	400	ppm
zzgl Mio t Emission	27,1755	Mio. t CO2/pa Emission alle PKW Deutschland
CO2 Endwert nach einem Jahr:	400,0034796	ppm
Temperaturdifferenz pro Jahr:	0,0000125499	+°C/pa
Jahre bis 2100	70	Ab dem Jahr 2030
im Jahr 2100:	0,00088	°C Temperaturerhöhung gesamt In Wirklichkeit erheblich weniger, da das CO2 teilweise in Senken diffundiert

Quellen

[1] Süddeutsche Zeitung, 11./12.August 2018: „Die mit dem Feuer spielen“

[2] EIKE, 22.03.2017: **Klimamönche*, alternativ: die Klimaelite unserer Behörden**

[3] EIKE 08.05.2018: CO2-Zertifikatekosten: Wirkungsloser kann Klimak(r)ampf nicht betrieben werden, doch alle Altparteien plädieren dafür

EIKE 03.05.2018: Klima, wir handeln! Leider weiter ohne Sinn und Verstand. Oder: Klimaschutz (nicht nur) in NRW gibt Rätsel auf

EIKE 24.09.2017: Ganz(?) München steht Kopf, denn die Stadt verfehlt ihre Ziele beim Kampf gegen den Klimawandel

EIKE 25.04.2017: Wo Klimaschutzprogramme bestimmen, spielen Sinn und Geld überhaupt keine Rolle mehr

EIKE 05.09.2015: Nachgefragt: CO2 Vermeidung als gesellschaftliche Aufgabe – Aber bitte nicht nach dem Sinn fragen

[4] EIKE 04.10.2016: Klimavertrag von Paris im Bundestag erreicht 100 % Zustimmung. Die DDR Volkskammer lässt grüßen

[5] Gemeinsame Position der Umweltverbände BUND, DUH, NABU und VCD, 14. April 2018: Klimaschutz braucht ambitionierte Verbrauchsgrenzwerte für Pkw Bewertung des EU-Kommissionsvorschlags zur Fortschreibung der Verordnung der CO2-Flottengrenzwerte für Pkw für die Jahre 2025 und 2030