

Vor den Europawahlen: DIE GRÜNEN – kritisch betrachtet – Teil 2



Teil 2: Bürger und Umwelt bleiben bei der grünen Verkehrswende auf der Strecke

Wasser predigen, Wein trinken: DIE GRÜNEN als Vielflieger

Ein einziger Hin- und Rückflug nach New York setzt pro Passagier etwa 4 Tonnen CO₂ frei – mehr als ein Drittel der jährlichen Emissionen eines Durchschnitts-Deutschen. Weil Bilder mehr als Worte sagen, reicht ein Blick auf folgende Grafik:

„Ich bin in den letzten 12 Monaten geflogen.“

Nach Wählergruppen

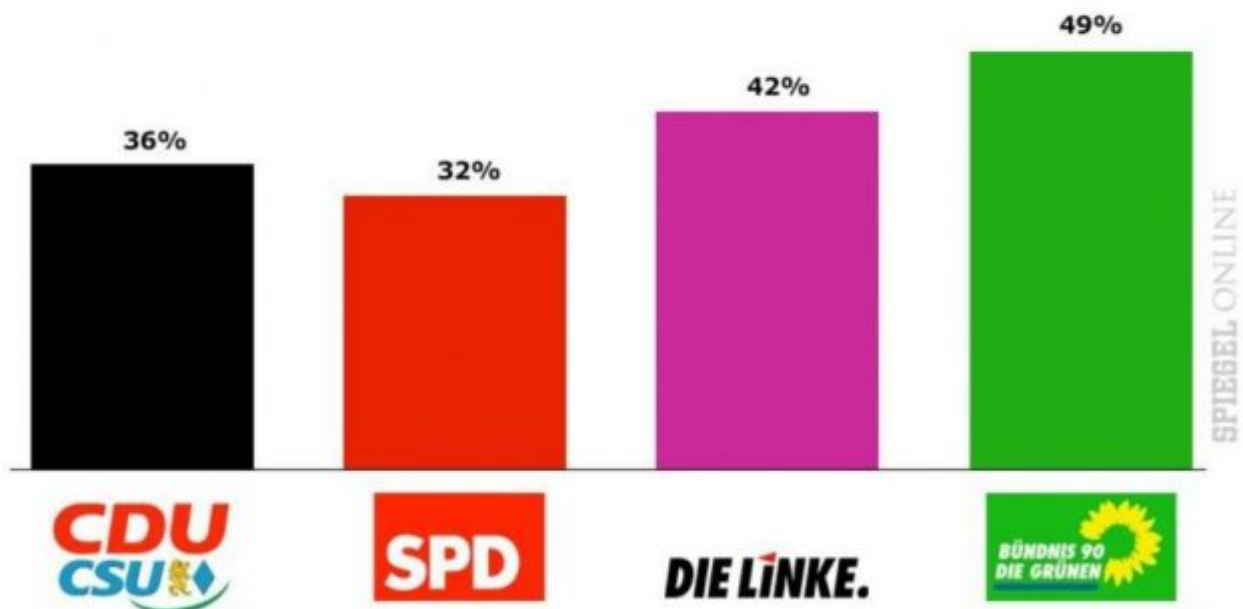


Abbildung 1: Grünen-Wähler fliegen nach einer aktuellen Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen mit 49% der Befragten am häufigsten; die Wähler der Linken und der CDU folgen mit deutlichem Abstand. Quelle: spiegel.online

Jürgen Trittin, der Energiewende-Eiskugel-Mann und Acker-Ölbaron der GRÜNEN, rechtfertigte sich so: „Auch als Umweltminister müssen Sie dauernd fliegen,

Konferenz hier, Konferenz da, für drei Tage müssen Sie nach Peking, mit einem Abstecher nach Delhi. Ihre persönliche Ökobilanz ist grauenvoll. Aber sie können deswegen nicht darauf verzichten, mit den Schwellenländern über den Klimaschutz zu verhandeln.“ (Quelle: Stern Nr. 5/2011, 27. Januar 2011, Seite 50). Vielleicht sollte er mit den Schwellenländern lieber mal über einen Vielflieger-Rabatt für grüne Oberlehrer, Missionare und Besserwisser verhandeln? Von Video-Konferenzen hat er wohl auch noch nie etwas gehört. Noch dreister war der aktuelle Fall der Grünen-Politikerin Katharina Schulze, Fraktions-Chefin der GRÜNEN im bayerischen Landtag. Diese gönnte sich zum Jahresauftakt 2019 einen Urlaubs-Trip nach Kalifornien; CO₂-Bilanz: 6 Tonnen. Merke: Wer „grün“ wählt, der wählt düsende Luftverpester; da bleibt die Umwelt auf der Strecke.

Ein kleiner, grün-affiner Verein terrorisiert und verunsichert ganz Deutschland – mit Kanonenschüssen auf Spatzen

Dem Diesel-Skandal verdankt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) Spitzenplätze in den Nachrichtensendungen. Die DUH hat rund 6.100 Fördermitglieder und nur 390 stimmberechtigte Mitglieder (Stand: März 2019). Sie behauptet, politisch unabhängig zu sein, aber schaut man sich ihre Vorgehensweise und ihre Spenderliste an, so wird eine große Nähe zur Partei DIE GRÜNEN deutlich. Spender sind unter anderem Rapunzel Naturkost, eine teure Bio-Schicki-Micki-Lifestyle-Lebensmittelmarke, und mit Toyota ein Konkurrent der Deutschen Autoindustrie; in zahlreichen Innenstädten erwirkte sie gerichtlich Diesel-Fahrverbote, weil zulässige EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten wurden. Nun ist das Einklagen gesetzlich festgesetzter Grenzwerte nichts Falsches; die grün-religiöse Vehemenz, die geringe Umweltrelevanz und die Verhältnismäßigkeit lassen aber wesentliche Fragen offen. Denn die Dieselmotoren sind nur eine mäßig bedeutsame Feinstaub-Quelle. Außerdem führen zwar Fahrverbote meist zu leicht sinkender Luftbelastung am Ort der Messung; aber es entsteht mehr Ausweichverkehr auf längeren Umwegen um die Verbotszonen – insgesamt steigen die Emissionen dadurch sogar an. Staubmessungen sind zudem oft fehlerhaft. Eine geschickte Wahl der Mess-Stelle kann das Ergebnis in die politisch gewünschte Richtung lenken. Folgende Zahlen aus Bayern bieten daher nur grobe Richtwerte: „Die Verursacher bei Feinstaub (PM10) sind der Verkehr mit 57 %, die Kleinf Feuerungen mit 16 %, die Industrieanlagen mit 12 %, die landwirtschaftliche Viehhaltung mit 12 %, der Umschlag staubender Güter mit 2 % und die Ackerlandbewirtschaftung mit 1 %. Der hohe Beitrag des gesamten Verkehrs von 57 % ist die Summe von rund einem Viertel (24 %) direkter Auspuffemissionen des Straßenverkehrs, knapp einem Fünftel (19 %) vom Straßenverkehr resultierender Aufwirbelungen und aus weiteren 14 % von dieselbetriebenen Offroad-Fahrzeugen sowie dem Schienen-, Flug- und Schiffsverkehr.“ (Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz). Selbiges Ministerium listet nun sehr umständlich die Gesamtemissionen des Verkehrs noch genauer auf. Nach etwas Rechnerei zeigt sich folgendes Ergebnis (Grafik):

Feinstaubaufkommen des Verkehrs (Schätzung)

Dieselmotoren-PKW-Verkehr erzeugt nur etwa 12% allen Feinstaubaufkommens im Verkehr!

Daten: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz

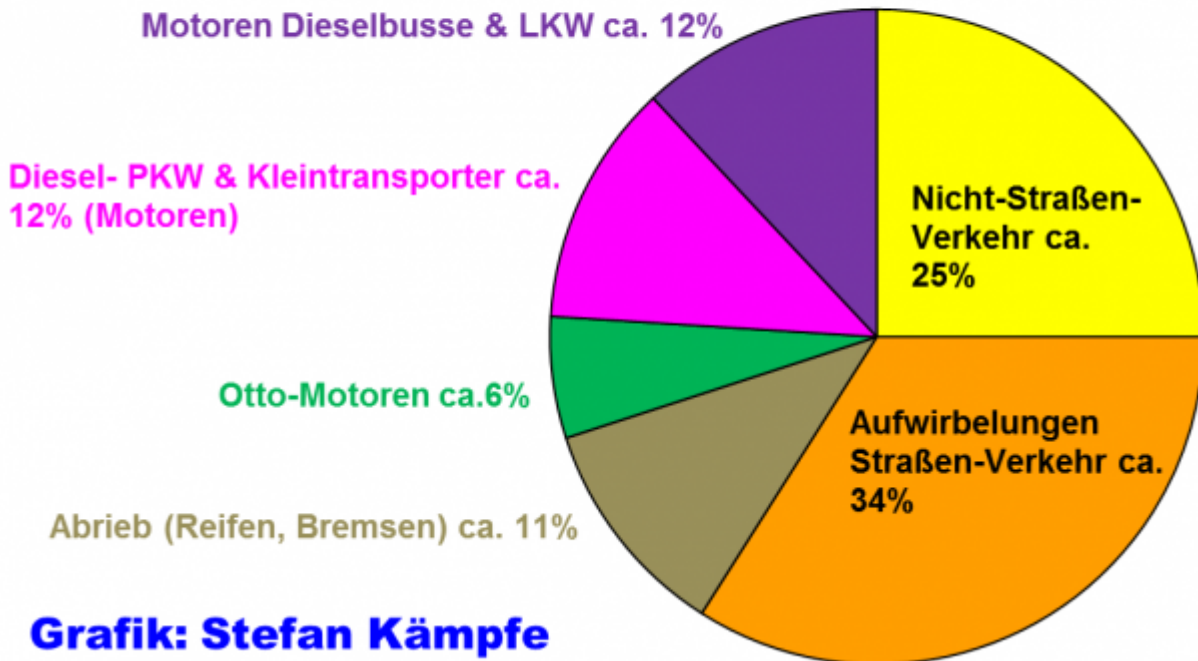


Abbildung 2: Etwa 12% aller Feinstaub-Emissionen des Verkehrs ließen sich mit einem Verbot aller Diesel-PKW einsparen. Weil nur bestimmte, meist ältere Modelle, verboten werden sollen, reduziert sich der Einsparung auf deutlich unter 10% – ein juristischer Kanonenschuss auf Spatzen ohne wesentliche Umwelt-Entlastung.

Bei Betrachtung aller menschlichen Feinstaub-Quellen (über den Verkehr hinaus) sinkt der Diesel-PKW-Motoren-Anteil auf deutlich unter 10%, bei Einbeziehung aller natürlichen Quellen auf etwa 1%. Warum verklagt die DUH eigentlich nicht die Sahara für deren gigantische Feinstaub-Freisetzung, verbietet blühende Haselsträucher und Birken oder die enorm umweltschädlichen Großschiffe (Schwerölverbrennung), und holt die Flugzeuge vom Himmel? Aber da würde sie die grüne Vielflieger-Klientel verärgern. Auch Motorräder und alte DDR-Autos müssten verbannt werden. Der wesentlich höhere Anteil der Diesel-PKW am Stickoxid-Ausstoß des Verkehrs von gut 70% laut Umwelt-Bundesamt soll der Korrektheit halber nicht verschwiegen werden; allerdings ist, anders als beim äußerst schädlichen Feinstaub, strittig, ob diese überhaupt Gesundheitsschäden in verkehrsüblicher Dosis auslösen können. Denn während der EU-Grenzwert (Jahresmittelwert) für die Stickstoffdioxidkonzentration (NO₂) in der Außenluft 40 Mikrogramm pro m³ Luft beträgt, ist der Arbeitsplatzgrenzwert mit 950 Mikrogramm je m³ Luft um mehr als dreiundzwanzig mal (!) höher.

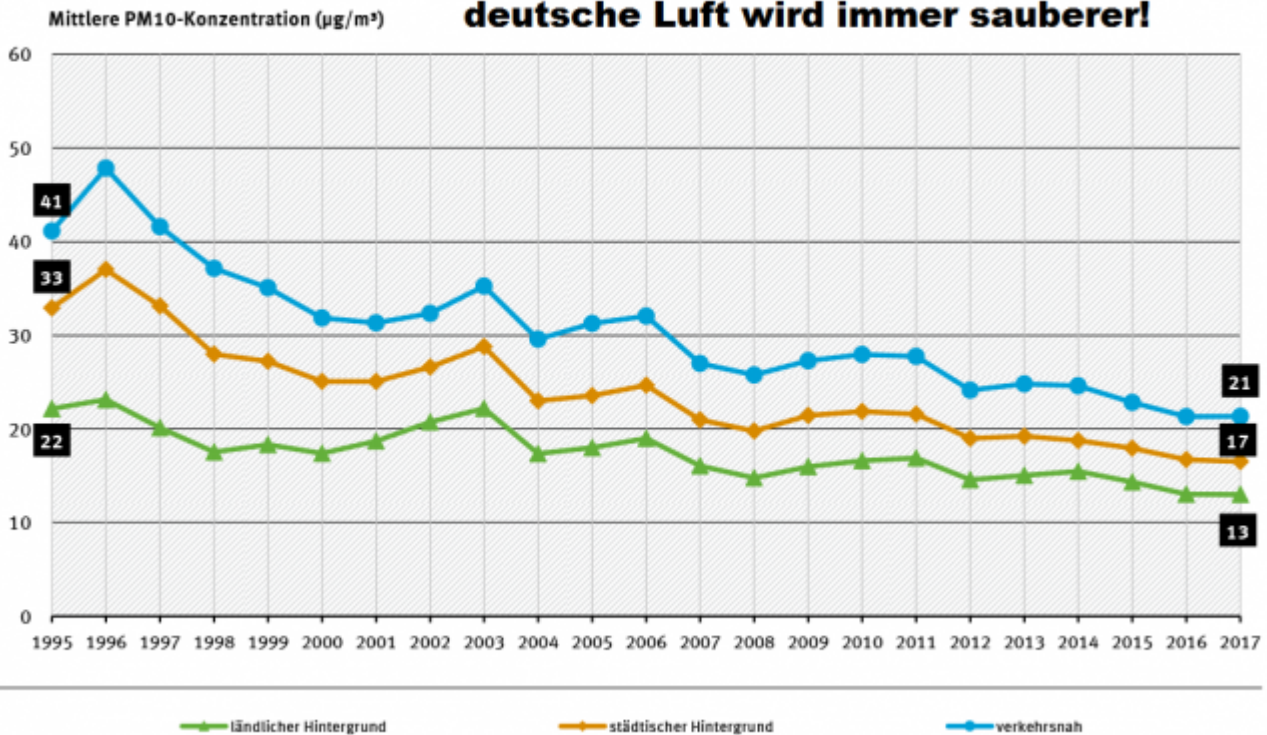
Eine gute Nachricht – schlecht für die grüne Propaganda

Die ständigen Horror-Meldungen zu hoher Feinstaub- und Stickoxid-Werte vermitteln den Eindruck einer extremen Luftverschmutzung, welche das Betreten unserer Innenstädte gefährlich macht. Doch ein Blick auf offizielle

Statistiken zeigen seit Jahrzehnten sinkende Luftschadstoff-Werte. Sie betragen heute nur noch 60 bis 30% der frühen 1990er Jahre. Am Beispiel der Feinstaub-Werte sei das gezeigt; aber bei den Stickoxiden herrschen ähnliche Verhältnisse:

Trend der PM10-Jahresmittelwerte

stark sinkende Feinstaub-Werte - die deutsche Luft wird immer sauberer!



Quelle: Umweltbundesamt 2018

Abbildung 3: Deutlich abnehmende Feinstaub-Konzentrationen seit Mitte der 1990er Jahre sowohl im ländlichen Raum (grün), in den Städten (ocker), und verkehrsnah (blau). Quelle: Umweltbundesamt (UBA) 2018.

Beim Schadstoff Schwefeldioxid (SO₂) sind die Rückgänge der Belastung gar noch viel größer; nämlich über 90% seit den späten 1980er Jahren; hier ein Beispiel aus Berlin:

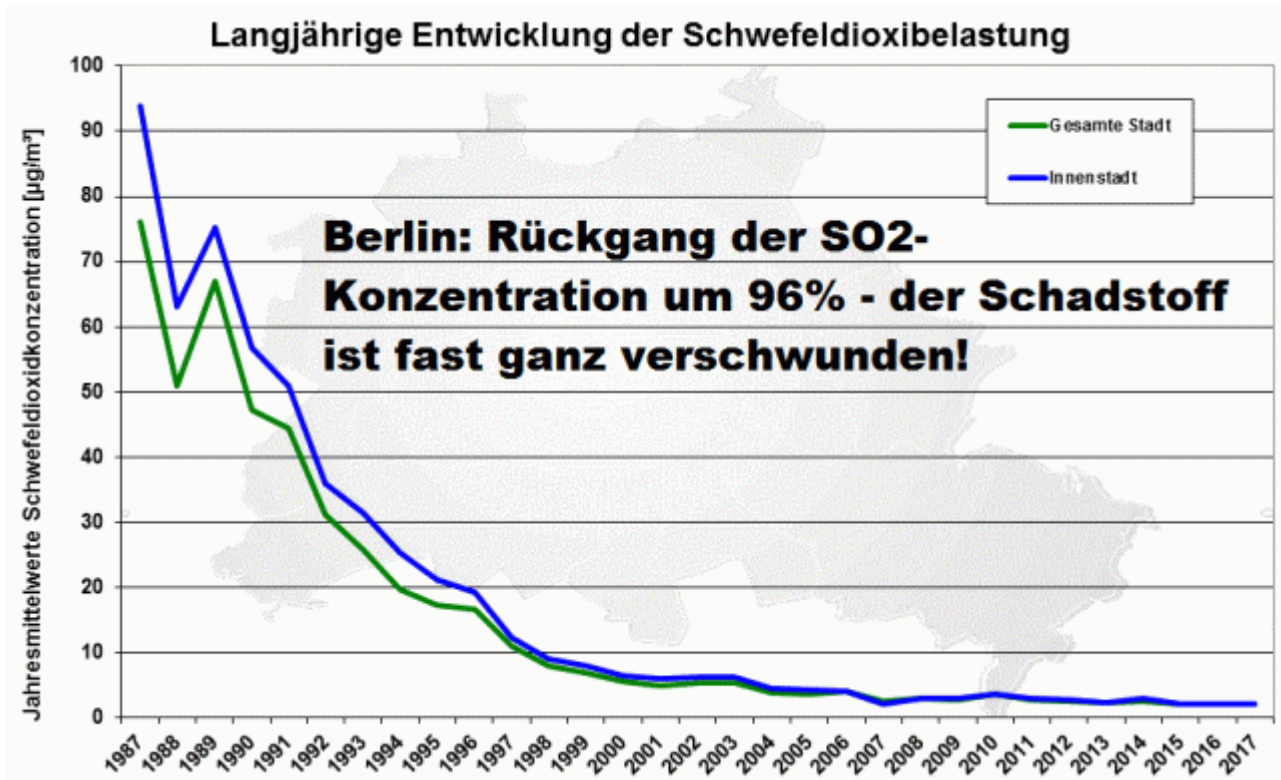


Abbildung 4: Die noch in den späten 1980er Jahren ätzende, saure Berliner Luft ist heuer fast frei von Schwefeldioxid. In der Überschrift muss es korrekt „Schwefeldioxid“ heißen – das haben die links-grünen Berliner Bürokraten glatt übersehen. Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz berlin.de

Doch wie ist die heutige Luftqualität langfristig einzuordnen? Messwerte reichen selten bis weit vor 1990 zurück. Ein anderes Indiz hilft da aus – die Anzahl der Nebeltage. Denn Luftschadstoffe trüben die Atmosphäre und begünstigen als so genannte „Kondensationskeime“ die Nebelbildung:

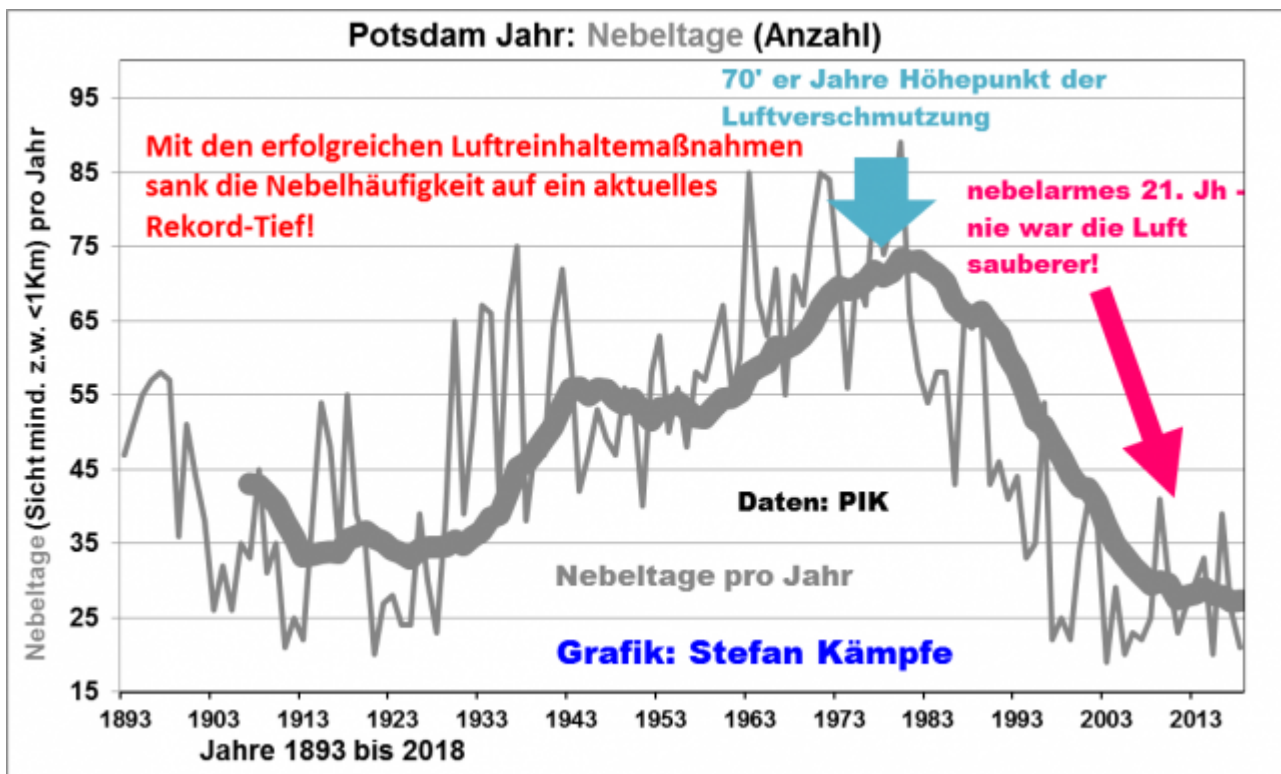


Abbildung 5: Seit mindestens gut 120 Jahren war die Luft nie nebelärmer und sauberer als in den 2010er Jahren. Heuer hat Nebel fast schon Seltenheitswert – mehr als 40 Tage pro Jahr kommen an der Station Potsdam kaum noch vor – weniger als in den 1890er Jahren und viel weniger als zum Höhepunkt der Luftverschmutzung nach der Mitte des 20. Jahrhunderts.

Wir atmen also nun sauberere Luft, als zu Kaisers Zeiten – trotz des viel häufigeren PKW-Verkehrs. Eine unangenehme Begleiterscheinung dieser sauberen Luft ist die merklich zunehmende Sonnenscheindauer. Diese wirkt besonders im Sommer stark erwärmend und ist einer der Hauptschuldigen der aktuellen „Klimaerwärmung“ – keine gute Nachricht für DIE GRÜNEN, welche mit CO₂ den falschen Bösewicht jagen:

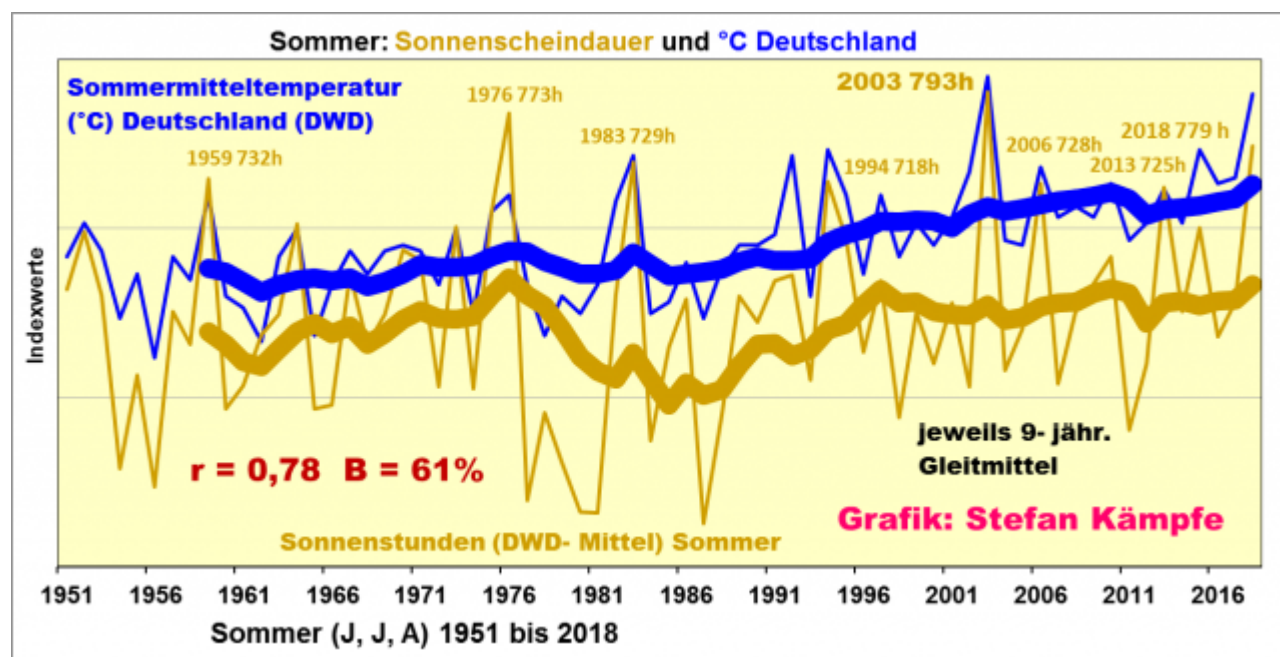


Abbildung 6: Seit 1951 nahmen die sommerliche Sonnenscheindauer und die sommerliche Erwärmung fast im Gleichklang zu, der Zusammenhang ist signifikant. Man achte auf die gehäuft sehr sonnigen Sommer nach 1990 und auf die enge Verzahnung beider Messgrößen; der bislang sonnigste (2003) war auch der heißeste. Wegen der sehr unterschiedlichen Größe der beiden Messwerte mussten sie in Indexwerte umgerechnet werden, um in einer Grafik anschaulich Platz zu finden.

Aber vielleicht kann Vielflieger Trittin ja mal zur Sonne düsen und diese gleich abschalten – weil sie sowieso ein „böser“ Atomreaktor ist. Fazit: Wer DIE GRÜNEN wählt, der wählt Populisten, welche uns die enormen Erfolge im Umweltschutz bewusst verschweigen, um zum Eigennutz Panik und Unsicherheit zu schüren.

Nach unten treten, nach oben buckeln – der „grüne“ Radverkehr und seine Folgen

Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel im Nahbereich. Aber es kann nicht alle Verkehrsprobleme lösen und hat auch seine Grenzen; schon zeigen sich erste, tiefe Kratzer am grünen Fahrrad-Lack. Weil es immer mehr Radler gibt, nahm die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten

Radfahrer von 2010 bis 2017 in Deutschland um mehr als 14.000 Personen zu (Quelle: Statistisches Bundesamt). Aber Radler sind keinesfalls immer nur die Opfer. In letzter Zeit häufen sich die Beschwerden und Fälle über rüpelhaftes Verhalten der Radler auf Gehwegen, in Fußgängerzonen und bei der Verletzung von Verkehrsregeln. Die wachsende Radler-Schar benötigt Platz, welcher in den engen Innenstädten trotz Verbannung der Autos oft fehlt. Auch das Abstellen der Räder an Straßenbäumen, Hauswänden, Schaufenstern oder Zäunen verursacht wachsenden Ärger. In der freien Landschaft begnügt man sich nicht mit unbefestigten Wegen – es muss schon die asphaltierte Luxuspiste sein. So werden nun auch bislang naturbelassene Landschaftsteile und Waldwege versiegelt. Der grün-religiöse Fahrradwahn nimmt mitunter skurrile Formen an. In Weimar gibt es seit über 20 Jahren einen asphaltierten Radweg, der als Teil des überregionalen Ilmtal-Radweges die Ortsteile Taubach und Oberweimar/Ehringsdorf verbindet und westlich des Flüsschens Ilm verläuft. Nun wurde, parallel und kaum 300 Meter Luftlinie vom bestehenden Weg entfernt, noch einer neben der Landstraße östlich der Ilm gebaut. Begründung: Der Schulweg von Taubach her sei zu lang – der neue Weg verkürzt ihn nun nur für die westliche Ortshälfte um lächerliche etwa 500 Meter. Dafür wurden mehr als 4.000 m² Fläche versiegelt und zahlreiche Bäume gefällt. Auch hier endet die grüne Liebe für Natur und Umwelt dort, wo die eigenen Interessen und Ideologien anfangen.



Abbildungen 7a und 7b: Fahr'n wie auf der Autobahn – und das gleich doppelt. Links der „alte“ Radweg westlich der Ilm, hinter dem Haus (Bildhintergrund) verläuft der zweite, neue östlich der Ilm, der im rechten Foto zu sehen ist. Nutzen gleich Null, Kosten für die klamme Weimarer Stadtkasse enorm, Schaden für die Umwelt groß. Fotos: Stefan Kämpfe

Bislang wurde übrigens noch keine einzige Straße als Ausgleich für die wachsende Zahl an Radwegen zurückgebaut – es kommt also nur zu weiterem Flächenverbrauch. Aber mit der Auto-Lobby legt man sich als Grüner schon aus Gründen des Machterhalts lieber nicht an; das zeigte sich auch in der Rot-Grünen Koalition unter Kanzler Schröder. Zunehmend tauchen nun immer mehr Elektro-Fahrräder im Straßenverkehr auf. Auch weniger fitte und geübte Menschen trauen sich nun auf's Rad, was die Unfallzahlen weiter steigern und die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern vergrößern wird.

Deutsche Bahn und Nahverkehr – teure, unzuverlässige Geh-Hilfen

Der alte DDR-Witz von den vier Feinden der Deutschen Reichsbahn (Frühling, Sommer, Herbst und Winter) ist aktuell wie nie; erst im März 2019 stellte die Deutsche Bahn (DB) ihren Betrieb bei Sturm mehrfach ganz oder teilweise ein. Hinzu kommen ständige, nervige Lokführer- und Personalstreiks. Allgemein lassen Pünktlichkeit, Service, Sauberkeit und Wartungszustand der Züge stark zu wünschen übrig. In der Fläche ist die DB immer weniger präsent; viele Strecken wurden stillgelegt; die verbleibenden nur unzureichend modernisiert. Manche Signalanlagen stammen noch aus der Kaiserzeit. Aufwärts ging es bei der DB nur mit den Fahrpreisen; sie stiegen von 2000 bis 2018 um etwa 57% (die allgemeine Inflationsrate betrug im selben Zeitraum nur 30%). Im Nahverkehr verteuerten sich die Tickets seit 2000 bundesweit um etwa 79%

(Quelle: Frankfurter Allgemeine vom 18.09.2018). Über längere Zeiträume war die Teuerungsrate gebietsweise noch viel drastischer; wie ein Beispiel aus Weimar zeigt:

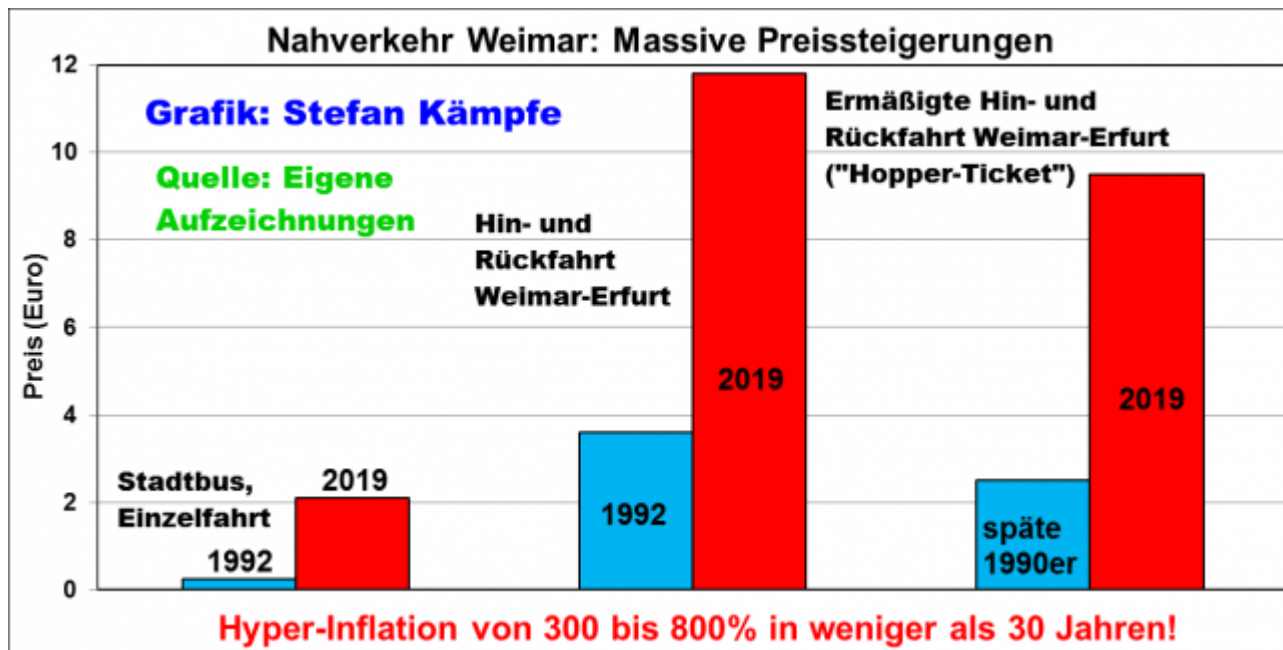


Abbildung 8: In Weimar, einer Kleinstadt zwischen Erfurt und Jena, verteuerte sich die Einzelfahrt mit dem Stadtbus von 25 Cent (1992) auf 2,10 Euro (April 2019). Eine einfache Hin- und Rückfahrt in die Landeshauptstadt Erfurt (je etwa 22 Km) legte im selben Zeitraum von 3,80 auf stolze 11,80 Euro zu; das später eingeführte, aber nur zu bestimmten Uhrzeiten geltende „Hopper-Ticket“ verteuerte sich seit den späten 1990er Jahren von 2,50 auf 9,50 Euro.

Auch im Nahverkehr treibt die grüne Ideologie manch seltsame Blüte. So in Weimar, wo auf Wunsch der Öko-Partei ein „City-Bus“ die im Durchmesser nur wenige hundert Meter große Altstadt halbstündlich befahren sollte. Verkehrsexperten und der Betreiber, die Stadtwirtschaft Weimar, warnten vergeblich vor hohen Kosten und geringen Fahrgastzahlen. Doch kostete es, was es wolle – DIE GRÜNEN setzten sich durch, und 2015 nahm die Linie ihren Betrieb auf, um nur zwei Jahre später sang- und klanglos eingestellt zu werden. Für den mangelhaften Busverkehr im ländlichen Raum interessieren sich DIE GRÜNEN kaum – wozu auch, ihre Klientel sind die gut betuchten Bildungsbürger der Städte. Man ahnt es: Trotz aller politischer Beteuerungen für Bahn und Nahverkehr – das verheerendste und bleibt das unkomplizierteste und praktischste Verkehrsmittel.

Verlotterte Straßen und Gehwege – Deutschlands Verkehrsnetz zerbröselt

Was haben eine deutsche Straße und das deutsche Bildungswesen gemeinsam? „Loch an Loch, und hält doch!“ Das angeblich so hoch entwickelte Deutschland hat den Straßenzustand eines Entwicklungslandes und belegt hinsichtlich der Straßenqualität nur Platz 16 im internationalen Ranking – noch hinter Katar (Quelle: statista.com 2018). Viele Straßen wurden seit der Kaiserzeit nicht modernisiert und immer nur notdürftig geflickt; viele Gehwege zerfallen zu gefährlichen Buckelpisten:



Abbildung 9a und 9b (kein Einzelfall): Beide Aufnahmen entstanden nur wenige hundert Meter vom Wohnort des Verfassers; sie zeigen die Weimarer Schlachthofstraße. Diese entstammt der Epoche um 1900. Oben das bucklige, von bröselnden Flickern und Löchern „verzierte“ Kopfstein-Pflaster der Fahrbahn, unten der Gehweg, bei welchem nur der erneuerte Kabelschacht (Hintergrund) den Anforderungen eines verkehrssicheren Gehweges genügt. Kein gutes Aushängeschild für die Möchtegern-Kulturstadt Weimar, welche sich gerade für stolze 22 Millionen Euro ein neues Bauhaus-Museum geleistet hat.

Ähnlich bedenklich ist der Zustand vieler Brücken. DIE GRÜNEN sind nicht alleine für diesen Notstand verantwortlich – aber sie verschlimmern mit der Umleitung von Staatsgeldern in grün-ideologische Projekte wie Radwege, Gender-Toiletten, Minderheitenschutz oder die besonders teure Energiewende diese Misere. Überhaupt sind – leider bei allen Altparteien, prestige- und medienträchtige, teure Neubauprojekte viel beliebter als die oft sinnvollere Sanierung von Straßen oder Anlagen; denn man will ja, schön kameragerecht, das Bändchen zur Einweihung durchschneiden. Wenn sich dieser Zustand nicht bald verbessert, werden wir unsere täglichen Wege bald nur noch in Bergschuhen, mit dem Geländewagen oder dem Mountain-Bike erledigen können.

Helpen verhinderte Verkehrsprojekte der Umwelt?

Ohne akribische Umweltprüfung lässt sich heuer kein Großbauprojekt mehr verwirklichen. Ergibt diese seine Machbarkeit, so werden umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen für Natur und Umwelt je nach Schwere des Eingriffs bilanziert und festgelegt. So war es auch bei der dringend benötigten Weimarer Ostumfahrung, welche in den 1990er Jahren in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und planfestgestellt wurde. Diese sollte das Stadtgebiet von den enormen Belastungen des Verkehrs zwischen Weimar und Jena entlasten – bessere Luft und weniger Verkehrslärm für tausende Anwohner sowie zeitliche Entlastung für zahlreiche Berufspendler wurden sachgerecht gegen die Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Straßenneubau abgewogen. Zunächst hatte sich der Weimarer Stadtrat am 28. Juni 2000 mit knapper Mehrheit für die stadtnahe Ostumfahrungs-Variante ausgesprochen. Doch am 15. November widerrief er seinen ursprünglichen Beschluss. Neben SPD und BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN hatte auch der Ortsteil Tiefurt mit seinen nur 220 Einwohnern gegen die Ostumfahrung insistiert, weil er in Trassennähe liegt. Einige tausend Einwohner und zahllose Verkehrsteilnehmer (mehr als 15.000 bis 20.000 Fahrzeuge quälen sich tagtäglich durch dieses Nadelöhr der Stadt) sind also weiterhin Lärm und Stress ausgesetzt. Der Gesamtschaden für die Umwelt ist höher als der Nutzen der Verhinderung, denn durch die täglichen Staus entstehen enorme Abgas-Mengen:



Abbildungen 10a und 10b: Protest-Banner genervter Anlieger für die verhinderte Ost-Umfahrung. Täglicher Stau auf der am stärksten betroffenen Friedrich-Ebert-Straße. Fotos: Stefan Kämpfe

Alle Verkehrsexperten betonen die Wichtigkeit eines möglichst flüssigen Verkehrs zur Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen. Aber die Partei DIE GRÜNEN sieht das anders. Ihre Klientel wohnt ja weit entfernt von den Staus in den „besseren“ Stadtvierteln. Man hätte sich die gleiche Vorgehensweise der GRÜNEN bei den Projekten der „Energiewende“ gewünscht, wo ja auch Natur- und Landschaftsverbrauch sowie weitere Umweltschäden zu beklagen sind (Teil 1).

Grüner Fetisch E-Auto: Tausche alte gegen neue Umweltprobleme

Auch das E-Auto wird im Stau stehen; die Platzprobleme des Auto-Verkehrs werden sich gar noch verschlimmern, wenn überall Ladesäulen wie Pilze aus dem Boden schießen. Zwar verschwinden die Emissionen der Motoren, aber Aufwirbelungen, Bremsen- und Reifenabrieb, welche zusammen über 50% der Feinstaub-Emissionen des Straßenverkehrs ausmachen, bleiben. Den enorm steigenden Anforderungen des Strombedarfs sind viele kommunale Netze nicht gewachsen. Folglich müssen die Gehwege aufgerissen und neue Leitungen verlegt werden – zum Leidwesen der von der Verkehrspolitik vergessenen Fußgänger und der Straßenbäume, deren Wurzeln dadurch beschädigt werden. Die Gewinnung der seltenen Erden und des Lithiums für die Batterien und Motoren erzeugt enorme Umweltschäden in Südamerika, Zentralafrika und Asien – kurzum, Elektromobilität ist nicht umweltfreundlich.

GRÜNE abschalten – Diesel erhalten!

Den Diesel-Antrieb wird es noch sehr lange geben. Wo hohe Leistung benötigt wird (Land- oder Baumaschinen, Schwerlast- und Schiffsverkehr, Fernbusse, Bahn im nicht elektrifizierten Streckennetz) ist er unverzichtbar. Aber auch den Diesel-PKW sollte man nicht voreilig beerdigen; denn mit Harnstoff-Technologie und Rußfiltern lassen sich seine Emissionen enorm senken, und auch der gegenüber Benzinern geringere Verbrauch und die gegenüber E-Autos viel höhere Leistungsdichte und Reichweite sprechen für den Diesel.

Grüne Versäumnisse im Verkehrswesen

Obwohl DIE GRÜNEN von 1998 bis 2005 im Bund und seit Jahrzehnten in vielen Bundesländern regierten, schafften sie es nicht, ein Drei-Liter-Auto, welches seit den frühen 1990er Jahren technisch machbar ist, einzuführen. Den Rückbau der Bahn und die enormen Preissteigerungen bei Bahn und Nahverkehr verhinderten sie nicht; ebenso wenig den immer mehr ausufernden Schwerlastverkehr auf unseren Straßen. Während in der Schweiz immerhin 42% der Güter per Bahn transportiert werden; in Österreich wenigstens 30%, sind es in Deutschland nur etwa 18% (Quelle: allianz-pro-schiene.de).

Realistische Energiepolitik – einige Vorschläge zum Schluss

Wegen der Unkalkulierbarkeit des technischen Fortschritts kann sich eine realitätsnahe Energie- und Verkehrspolitik stets nur an den momentanen Gegebenheiten und Erkenntnissen orientieren. Der WIRKLICH umweltfreundliche, preiswerte und ständig verfügbare Energieträger wurde bis heute nicht gefunden. Eine realitätsnahe Politik für die kommenden Jahre sähe daher so

aus:

1. Sofortiger Ausbau-Stopp für Wind-, Solar- und Biomasse-Energie. Agrarprodukte gehören auf den Teller oder in die stoffliche Produktion, nicht in den Tank oder ins Stromnetz.
2. Verstärkte Erdgas-Nutzung zur Strom- und Wärmegegewinnung (auch mit Kraft-/Wärme-Kopplung) und für gasbetriebene Fahrzeuge. Erdgasgewinnung aus Fracking in Deutschland darf kein Tabu sein!
3. Bau und steuerliche Förderung wirklicher „Drei-Liter-Autos“, welche dieses Verbrauchslimit unter realistischen Verkehrsbedingungen einhalten.
4. Begrenzte Laufzeit-Verlängerung der noch verbliebenen Kernkraftwerke, um Zeit zu gewinnen; und/oder Stromzukauf aus Frankreich.
5. Den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und die Fahrpreise merklich senken.
6. Progressive Energiebesteuerung. Ähnlich, wie bei der Einkommenssteuer, könnte eine bestimmte Strom- und Wärmemenge pro Haushalt frei von Verbrauchs- und Ökosteuer sein; wer dieses Limit überschreitet, zahlt progressiv wachsende Verbrauchssteuern.
7. Mehr Gütertransporte auf Schienen und Wasserwege verlagern.
8. Flugreisen sollten progressiv besteuert werden – je weiter, desto teurer.
9. Verstärkte Forschung und Entwicklung in Energiegewinnungs- und Speichertechnologien einschließlich der Weiterentwicklung der Kernenergie-Nutzung.

Fazit: Der grüne Bio-Filz erstickt jegliches rationale Denken und Handeln. DIE GRÜNEN schüren bewusst diffuse Ängste vor „dem Klimawandel“ oder „dreckiger Luft“ und schaffen sich und ihrer Klientel teure Wohlfühl-Oasen mit Radwegen, Bio-Läden und Multi-Kulti-Zirkus. Die Probleme breiter Bevölkerungskreise werden von den GRÜNEN ignoriert; und wirkliche Lösungen unserer Umwelt- und Verkehrsprobleme haben sie nicht. Es bleibt dabei: „GRÜNE – Nein, danke!



Stefan Kämpfe, Diplom- Agraringenieur, unabhängiger Natur- und Klimaforscher