Die beiden Beiträge “Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 5: Elektro-Highways – Sackgasse 4.0” und “Die Soziale Frage darf kein Totschlagargument gegen Umwelt- und Klimaschutz sein” riefen abwechlungsreiche Kommentare unserer Leser hervor, die sich mit Machbarkeit beschäftigten und wie eine soziale und umweltverträgliche Zukunft aussehen könnte. Auch dass dies kompliziert ist und auf Widerstände stößt, kann man den Leserbriefen entnehmen. Zusammengestellt von **Moritz Müller**.

“Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 5: Elektro-Highways – Sackgasse 4.0“

1. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

wer ist nur auf diese Schnapsidee, Elektro-Highway zu bauen, gekommen und hat sogar noch Befürworter gefunden ?

Die Schiene ist nach wie vor für den Massentransport von Waren über längere Strecken da und muss bei Bedarf noch weiter ausgebaut werden. LKWs auf den Landstraßen haben wir schon mehr als genug. Jetzt noch E-Strecken für LKWs zu bauen (auf den vorhandenen Straßen), wäre der absolute Wahnsinn. Hier wäre ein Betätigungsfeld für die geldhungrige Großindustrie ohne Rücksicht auf die Umwelt. Und letztlich müsse hier der Steuerzahler für die Unterhaltung der irrsinnigen, umweltvernichtenden Investitionen wieder aufkommen.

Welcher Politiker und welche Partei ist hier mit dabei. ? Im „Fall Hessen“ müsste das ja bekannt sein.

Hier wären wohl Aktionen, wie man sie von den französischen Gelbwesten kennt, mehr als nötig.

Mit freundlichen Grüßen
Heinz-Adolf Bokel

---

2. Leserbrief

Hallo Herr Berger,

für mich ist diese „Elektroautobahn“ ein typisches Beispiel dafür, wenn versucht wird

Umweltprobleme statt mit einer Verhaltensänderung mit Technik in den Griff zu bekommen.

Ich wohne in Frankfurt und bin schon ein paar Mal an dieser Oberleitungsstrecke vorbei gefahren. Wenn man daran vorbei fährt erkennt man schon alleine durchs bloße Hinsehen, dass das ökologisch ein völlig bescheuertes Projekt ist.

Da stehen über fünf Kilometer im Abstand von schätzungsweise fünfzig Metern große Stahlmasten, an denen das „Oberleitungsgeschirr“ aufgehängt ist. Das sind etwa 100 Stahlmasten in einer Richtung, also 200 Stahlmasten in beiden Richtungen. Bei einer Strecke von einhundert Kilometern würde man etwa 4.000 Stahlmasten für beide Richtungen benötigen. Die Masten müssen produziert, transportiert, aufgebaut und einbetoniert werden. Wie man im Bild Ihres Artikel gut erkennen kann: Es muss zusätzlich am Rand der Autobahn eine Betonwand hochgezogen werden.

Und – Autobahnen sind ja so schon selten schön zu nennen – es sieht auch noch schlimm aus.

Grüße,
Lutz Wünsch

---

3. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger, liebe NachDenkSeiten!

Wieder einmal muß ich Ihnen zu einem hervorragenden Artikel gratulieren.

Angesichts der komischen Trassenelektrifizierung auf der A1 bei Lübeck war sogar mir bisher der Aspekt des kompletten Irrsinns entgangen, daß es ja schon mal ein flächendeckendes Elektro-Transportnetz gab!

Eines, das durch komplette politische Ignoranz, ökonomische Arroganz und neoliberale Gier vernichtet wurde.

Ich bin am Sonnabend wieder einmal mit der Bahn von Hamburg ins östliche Vorpommern gereist. Es ist ein einziges Trauerspiel, die demontierten und verrotteten Bahnanlagen zu sehen. Teilweise abgerissen, teilweise dem Vandalismus oder sich selbst überlassen.

Schienen, Weichen, Leuchten, Signale, ganze (denkmalgeschützte) Stadt-Bahnhöfe in

Teterow, Malchin, Stavenhagen…!

Die Lebensader eines ganzen Landes zwischen Bützow und Pasewalk ist hier auf „Nahverkehrsniveau“ herabgeschrumpft worden. Es ist heute nicht mehr möglich, landwirtschaftliche Erzeugnisse (Massenschüttgut wie z.B. Getreide) per Bahn zu transportieren – das Netz ist fort.

Was diese neoliberale BRD da mit der Ludewigisierung und Mehdornisierung des ganzen Landes für eine Schande auf sich geladen hat, ist angesichts von Greta-Hysterie und CO2-Steuer-Jubel noch gar nicht zu ermessen! V.a. wenn man bedenkt, daß es überall so aussieht.

Und niemand von den Verantwortlichen ist bis heute belangt worden – nicht politisch, nicht juristisch und wirtschaftlich schon gar nicht.

Herzlichst,
Ihr Matthias Jehsert

---

4. Leserbrief

Elektro-Autobahnen sind keine Sackgasse

Wenn Jens Berger zum Abschluss seines Artikels zu der Erkenntnis kommt, dass er sich mit den deutschen Automobilkonzernen gar nicht ganz uneinig ist, hätte er eigentlich merken müssen, dass er wohl nicht ganz auf dem richtige Dampfer ist.

Dass es bei der Elektromobilität eine Menge Fehlentwicklungen gibt, ist unstrittig. eine Fehlentwicklung ist auf jeden Fall, dass alle Welt auf Vielhundert KW starke und 2,5 Tonnen schwere Gefährte mit 800 kg Batterie setzt. Dabei ist Tesla gar nicht dafür zu beschimpfen, dass sie diesen Trend gesetzt haben. Tesla hat die Entwicklung mutig und gewiss nicht erfolglos in Gang gebracht. Jetzt läge es an der Branche, die sinnvollen Weiterentwicklungen folgen zu lassen. Doch was tut insbesondere die deutsche Automobilindustrie. Sie investiert ihre ganze elektromobile Kreativität darauf, einigermaßen das nachzuentwickeln was bei Tesla seit 10 Jahren funktioniert und schafft nicht einmal das. Die deutsche Elektroautoentwicklung ist nach wie vor nichts Anderes als ein klares Bekenntnis “Eigentlich wollen wir gar nicht”.

Was aber keine Fehlentwicklung ist, hier legt sich Jens Berger leider ohne kreative Vision unnötig fest, ist der Versuch mit den Elektroautobahnen, also Fahrspuren, auf denen Fahrzeuge während der Fahrt mit Netzstrom statt mit Batteriestrom versorgt werden.

Das Elektroauto wird in der Breite kommen und bei allem Bemühen von Jens Berger wird keine großangelegte Rückbesinnung auf die Bahn stattfinden. (Das sagt übrigens jemand, der autofrei und an einem autofreien Ort lebt). Es ist deshalb allernötigst, dass dieser Umstieg mit einem ökologischen Paradigmenwechsel verbunden ist. Leider, leider ist das, was bisher an Elektromobilitätsentwicklung stattfindet allenfalls ein Hüpferchen. Ob nun das Elektroauto das Klima um bis zu 28% mehr belastet als ein Diesel, wie das Ifo-Institut behaptet, oder um bis zu 28% weniger wie das Fraunhofer-Institut berechnet hat, ist angesichts dessen was nötig wäre eine kleinliche Detaildiskussion, Wahrscheinlich, und es fällt mir wirklich schwer dem Ifo-Institut recht zu geben, liegen beide gar nicht daneben. Stand 2019, davon geht das Ifo-Institut aus, beim heutigen Energiemix, beim heutigen Energieaufwand zur Batteriefertigung und beim heutigen Wirkungsgrad der Ladegeräte, wird ein Elektroauto eher mehr Primärenergie verschlingen als ein vergleichbarer Diesel, aber mit der Perspektive der zu erwartenen Entwicklungen der nächsten 10 Jahre, die das Fraunhoferinstitut berücksichtigt, wird es wohl umgekehrt sein.

Und das soll dann toll sein? BIS ZU 28% CO2-Reduktion sollen wir uns vom Unstieg auf die Elektromobilität erwarten können? Das ist viel zu wenig. Die Perspektive müssten sein, mit 20 – 30% des heutigen Energiebedarfs auszukommen? Unrealisitisch? Nun: Es gibt schon heute eine hervorragend funktionierende weit verbreitete E-Mobilität, die nur 2% des Energiebedarfs eines Autos hat: Das E-Bike! Da sollte es doch möglich sein, ein Dach über dem Kopf und 4 Sitzplätze zu haben, wenn man den 10- oder 15-fachen Energieeinsatz erlaubt.

Wenn die Elektromobilität nicht sehr viel weniger Energiebedarf hat oder die Individualmobilitätt insgesamt nicht drastisch abnimmt, wird sich der Strombedarf beim kompletten Umstieg des Verkehrs auf elektrische Energie verdoppeln. Dies zu leisten, ist in jedem Fall mit Umweltbelastungen verbunden, die gar nicht zu realisieren sind.

Der Versuch mit den Elektroautobahnen hingegen ist eine Entwicklung, die, wenn gut gemacht, den notwendigen Paradigmenwechsel einläuten könnte. Nicht nur Schwer-LKW, alle Autos müssten im Fernverkehr auf Stromautobahnen fahren. Ob sie dazu alle Stromabnehmer brauchen, ist noch nicht ausgemacht. Ob die induktive Aufladung während der Fahrt im großen Maßsstab funktionieren kann, wird erforscht. Die Antwort kann auf Basis heutigen Wissens noch niemand seriös geben. Dafür sind viele weitere Versuche mit

Teststrecken verschiedener Technologie möglich.

Wenn die Autos manuell auf die Einfädelspur einer Stromautobahn aufgefahren sind, würden sie vom automatischen Leitsystem übernommen undt in die Autobahnkolonne eingereiht. Alle fahren gleich schnell, mit beliebig engem Abstand, bei Nebel und bei jedem Wetter. Die Energieversorgung erfolgt über Netzstrom und die Fahrbatterie wird auch geladen. Letztlich wäre die Autobahn wie Zugfahren, nur wären die Wagons nicht mechanisch, sondern elekronisch gekoppelt. Eine netzunabhängige Reichweite von 100 km wäre vollkommen ausreichend und damit eine Batterie von 200 kg (bei heutiger Energiedichte). Weil kein Auto mehr schneller fahren könnte und weil niemand mehr überholt wären geringere Motorenleistungen erforderlich und die passive Sicherheit könnte reduziert werden. Ein solches Auto wäre halb so schwer wie die Teslas und Klone. Sie würden auf der Autobahn im Meterabstand und damit immer vollkommen im Windschatten fahren. Eine einzige Fahrspur würde mehr Verkehr aufnehmen als heute drei. Eine Rückbesinnung auf die Bahn bräuchte es dann nicht mehr. Vielmehr könnte das heutige Bahnsystem mit diesem Fernverkehrssystem zusammenwachsen. Den Anachronismus von zwei inkompatiblen Land-Verkehrssystemen könnte man sich dann langfristig sparen.

Manches mag Traumtänzerei sein, vielleicht aber auch nicht. Jedenfalls sind die Perspektiven der Elektroautobahnen potentiell viel zu weitreichend, als dass mit einem kurzsichtigen Verriss der Stab über sie gebrochen werden sollte.

Mit freundlichen Güßen
Hans Peter Zepf

---

5. Leserbrief

Mit dem Artikel bin ich völlig einverstanden. Er gibt auch meine Meinung wieder, dass ein intelligentes Konzept Güter über die Schiene zu transportieren eine wesentlich sinnvollere Investition wäre.

Für elektrisch betriebene LKW gibt es außerdem ein sehr viel besseres System, an dem auch die Fa. Bosch mitarbeitet.

efahrer.chip.de/news/1900km-reichweite-nikola-motors-stellt-neuen-elektro-lkw-vor_10565

Ähnlich wie bei dem Alstom Brennstoffzellenzug spielt die Brennstoffzelle bei schweren Fahrzeugen ihr Potential erst richtig aus. Ohne tonnenschwere Akkus.

alstom.com/de/press-releases-news/2019/1/alstom-praesentiert-den-wasserstoffzug-sechs-bundeslaendern

Das ist mit Sicherheit auch bei Daimler kein Geheimnis.

mfG
Volker Henning

---

6. Leserbrief

Liebes Nachdenkseitenteam,

Ihre Serie über den Straßenverkehr habe ich mit großem Interesse, viel Zustimmung aber auch innerlichem Widerspruch gelesen.

Als Ergänzung möchte ich Ihnen als Beispiel verfehlter Verkehrspolitik ein Bild aus meiner direkten Nachbarschaft schicken: „Rewe-Baustelle-Waldböckelheim.jpg“, aufgenommen bei einem Spaziergang vor ein paar Tagen.

Sie sehen hier die Baustelle eines großen Supermarktes außerhalb von 55596 Waldböckelheim, Teil der Verbandsgemeinde Rüdesheim.

Dieser Supermarkt ist nur per PKW zu erreichen, da die Umgehungsstraße B41 überquert werden muß, siehe Ortsplan „Waldböckelheim-Rewe.png“, Quelle: openstreetmap.org

Die Geschäfte im alten Ortskern entlang der Hauptstraße verwaisen, da die Straßen eng sind und man dort ungern entlang läuft, bzw. mit dem Auto kaum einen Parkplatz findet. Ja, man ist meist auf das Auto angewiesen, da die Busverbindungen mehr als ungünstig sind! Es gibt 4 Bushaltestellen entlang der Hauptstraße, aber keine Querverbindung zum geplanten Supermarkt.

Statt sich zu überlegen, wie man den Ortskern gestalten kann, wird einfach ein Rewe an den Ortsrand gepflastert, mitten rein in die landwirtschaftlichen Flächen (Weinberge und Gartengrundstücke). Dabei gibt es ein kleines Gewerbegebiet, entlang der Buslinie und im

Ort, das sicher genügend Platz für einen ausreichend dimensionierten Supermarkt geboten hätte.

Besondere Brisanz: lt. Dorfpresse wurde schon begonnen zu bauen, bevor alle Genehmigungen da waren. So kann man Fakten schaffen!

Ein Rewe in dieser Größe ist überdimensioniert und dient meiner Ansicht nach nur der „Claimabsteckung“. In sämtlichen Nachbargemeinden haben sich Rewe, DM, Aldi und Netto nebeneinander angesiedelt, Lidl scharrt mit den Hufen, fehlen nur noch Edeka, KiK und Deichmann, dann sind alle Bodenversiegeler vereint!

Solange solch eine Verkehrs- und Flächenplanungspolitik gemacht wird, nützen alle schönen Diskussionen um Vermeidung von Individualverkehr nichts. Es geht schlicht nicht ohne eigenes Vehikel!

Es scheint auch gar nicht anders gewollt zu sein. Anders kann ich mir solche Planungen und Umsetzungen nicht erklären, ohne in strafrechtsrelevante Verdächtigungen zu verfallen.

Mit freundlichen Grüßen und herzlichem Dank für Ihre unermüdliche Arbeit,
Ameli Ganz

“Die Soziale Frage darf kein Totschlagargument gegen Umwelt- und Klimaschutz sein“

7. Leserbrief

Lieber Herr Berger,

Ihrem Beitrag kann ich nur voll und ganz zustimmen. Bereits vor einem Monat gab es einen ähnlich gelagerten Beitrag auf infosperber.ch: Flugticket- und andere Umweltabgaben machen Arme reicher.
Was in Ihrem Beitrag noch fehlt, ist der mittlerweile häufiger verwendete Begriff der sozial-ökologischen Transformation, der ausdrückt, dass es weniger um eine imperiale Lebensweise des globalen Nordens gegenüber dem globalen Süden geht. Denn: Der hohe Lebensstandard eines Teils unserer Gesellschaft beruht ja nicht nur auf der Ausbeutung ökologischer, sondern auch sozialer Ressourcen.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Heinz Peil

---

8. Leserbrief

HALLO,

Herr Berger schreibt:

> “…Daher sollte man aus progressiver Sicht Ideen wie eine CO2-Steuer oder höhere Mineralölsteuern auch nie isoliert betrachten oder gar diskutieren. …”

Was aus progressiver Sicht Geschäftideen zum Schröpfen der Armen WIE EINE SINNLOSE CO2-Steuer oder eine höhere Mineralsteuer DEM WIRKLICHEN UMWELTSCHUTZ helfen soll, erschließT sich mir in keinster Weise!

Gruß Scheel

---

9. Leserbrief

Liebe Nachdenkseiten,

verhält es sich nicht genau umgekehrt? Nämlich so, dass der Klimaschutz längst zum Totschlagargument gegen die soziale Frage verkommen ist?

Eine Verklammerung von Klima- und Umweltschutz halte ich zudem für höchst unsachlich. Damit wird suggeriert, dass Kritiker der These vom anthropogenen Klimawandel durch CO2 auch gegen Umweltschutz seien, was so nicht stimmt, aber allzu häufig Teil der gängigen Diffamierung ist! Abgesehen davon, könnte man aus Gründen des Klimaschutzes auch die höchst riskante Atomenergie befürworten, solange dafür nach irgendeinem Rechenmodell die CO2-Bilanz besser aussähe, als bei der Solarenergie.
Milliarden von Euro aus Steuergeldern in eine diffuse Klima-Industrie zu pumpen, anstatt diese für Bildung, Rente, Wohnungsbau oder zur Bekämpfung von Armut und weltweitem Hunger zu stecken, ist infam!
Anderes Beispiel: Der afrikanische Kontinent soll also Stahlwerke und Eisenbahnnetze aus

für sie unbezahlbaren erneuerbaren Energien versorgen, anstatt ihre Kohle- und Erdölvorkommen dafür zu verwenden? Afrika soll sich also de facto nicht entwickeln und industrialisieren dürfen – und nicht endlich Armut und Hunger bekämpfen, nur weil die Klima-Szenarien aus wahnwitzigen Modellrechnungen behaupten, dass wir in 50 Jahren sonst alle störben werden!? Hallo? Wo ist ihr kritischer Geist und sonst untrüglicher Instinkt gegenüber Meinungsmache und Manipulation geblieben? Wirklich schlimm finde ich, dass es tatsächlich so aussieht, als überließe man der AfD als einziger Partei das Feld in dieser wichtigen Frage. Aber wenn jemand Falsches etwas Richtiges sagt, wird das Richtige dadurch scheinbar doch falsch…!

Hier noch ein schöner Artikel aus der Basler Zeitung:

> «Diese Forscher haben eine politische Agenda» – Der Ozeanograph Nils-Axel Mörner stellt sich gegen den Weltklimarat und die Warnungen vor versinkenden Inseln.
> Sie gehören zu den profiliertesten Kritikern des Weltklimarats. Was war der Auslöser, dass Sie auf Distanz zu den Warnungen vor einem menschengemachten Klimawandel gegangen sind?
>
> 1991 hielt ich an einer Konferenz zu Meeresspiegel-Änderungen in den USA ein wissenschaftliches Referat. Der dort anwesende Vertreter des Weltklimarats reagierte mit grosser Wut auf meine Standpunkte. Diese Reaktion überraschte mich. Denn in Wissenschaftskreisen gilt, dass man sich gegenseitig zuhört und über unterschiedliche Standpunkte debattiert. In Folge fiel mir immer mehr auf, dass der Weltklimarat völlig falsche Informationen verbreitet und auch an offensichtlichen Fehlern festhält. Ich veröffentlichte dann einmal eine Arbeit über den Einfluss der Sonne auf den Meeresspiegel, hinter die sich 19 anerkannte Experten stellten. Doch der Weltklimarat attackierte die Arbeit mit hanebüchenen Behauptungen und bewirkte, dass die wissenschaftliche Zeitschrift, in der sie erschienen war, eingestellt wurde.
>
> *Man will Sie also stoppen?*
>
> Mich kann man nicht stoppen. Ich habe bis heute etwa 650 wissenschaftliche Arbeiten publiziert. Aber junge Kollegen, die kritisch denken, haben angesichts der Manipulationen keine Chance. Grundsätzlich ist es so, dass die meisten Herausgeber von Wissenschafts-Magazinen keine Arbeiten mehr akzeptieren, die den Behauptungen des Weltklimarats entgegenstehen – unabhängig von der

> Qualität dieser Arbeiten.
>
> *Aber 97 Prozent der Klimaforscher sind überzeugt, dass die Erderwärmung menschengemacht ist?*
>
> Das ist Unsinn. Diese Zahl beruht auf unseriösen Umfragen. In Wahrheit lehnt die Mehrheit der Forscher die Behauptungen des Weltklimarats ab, je nach Fachgebiet sind es zwischen 50 und 80 Prozent. Nur die Meteorologen stimmen fast zu hundert Prozent mit dem IPCC überein. Aber diese Leute sind finanziell vom Weltklimarat abhängig.

Und hier ein Beitrag von Report München der ARD von 2007, als man scheinbar noch kritische Medien betreiben durfte.

Dazu eine Analyse vom im Bericht vorkommenden Klimaforscher Richard Tol zum angeblichen Konsens unter Klimaforschern.

Und hier noch einmal ausführlich zur Legende der angeblichen 97% aller Wissenschaftler.

Auf den Punkt gebracht:

> “97% of UFO experts agree: UFOs are real, not of this Earth and dangerous.”
> –David Middleton

Entschuldigen Sie bitte meinem wiederholten heftigen Einspruch, der ja nicht immer ohne Polemik auskommt. Ich wäre sicher kein erfolgreicher Politiker – man würde mich gewiss einen Populist schimpfen ;)

Hat aber hauptsächlich mit Zeitmangel und Ungeduld zu tun, dass ich mich für eine gewisse Zuspitzung entscheiden muss.

Aber Sie kennen mich, ich schätze Sie seit über fünfzehn Jahren für ihre wertvolle Aufklärungsarbeit. In diesem Punkt würde ich mir jedoch eine kritischere Analyse wünschen – zunächst auf wissenschaftlicher Ebene, erst danach auf politischer…

Mit freundlichen Grüßen,
A.F.

10. Leserbrief

„Denn die soziale und die ökologische Frage sind keine konkurrierenden Ziele, sondern zwei Seiten einer Münze.“ Schön und gut, aber kaum mehr als ein frommer Wunsch, lieber Herr Berger! Wahrscheinlicher ist doch, dass der Staat wieder einmal die einfachste und für ihn günstigste Lösung wählt: Das Autofahren (dito: Flugreisen, Fleischkonsum …) für alle über Abgaben massiv verteuern. Zwar wird man einen gewissen sozialen Ausgleich schaffen, aber unter dem Strich wird die breite Masse eben *doch* draufzahlen, sonst wären die Maßnahmen per se wirkungslos. Und Nein, ÖPNV & Co wird man nicht auch im nötigen Maße ausbauen, schon gar nicht zeitgleich!

Die Folge: Individuelle Mobilität nur noch für Besserverdienende. Die breite Masse wird sich in überfüllte Busse oder Züge quetschen müssen und auch ansonsten spürbar an Lebensqualität einbüßen. Dafür gibt es dann tolle Tipps, wie man auch bei Schnee und Regen entspannt die 20 Km zum Niedriglohnjob mit dem Fahrrad bewältigt.

Die Leute wissen das aus Erfahrung, schließlich lief es bislang immer so, Stichworte: Umweltzonen, energetische Modernisierung, EEG-Umlage, Dieselfahrverbote … Würden Anhänger einer radikalen Klimapolitik offen sagen: „Ja, das ist uns bewusst, aber das nehmen wir in Kauf!“, wäre in der Debatte wenigstens eines gewonnen: Mehr Ehrlichkeit!

J.L., Berlin

---

11. Leserbrief

Lieber Herr Berger, liebes NDS-Team,

zu diesem Thema hat – wie ich finde – Heiner Flassbeck einen lesenswerten Artikel in MAKROSKOP veröffentlicht.

Mit freundlichen Grüßen,
Jutta Mertins

---

12. Leserbrief

Hallo Herr Berger,

vielen Dank für diesen Beitrag, der mir so aus der Seele spricht.

Wenn gerade Konservative und Liberale gegen den Umweltschutz mit „sozialen“ Argumenten wettern, die ihnen bei jedem anderen Thema am Allerwertesten vorbei gehen, dann fällt einem oft nichts mehr dazu ein.

Anstatt z.B. Wohnen und Arbeit wieder lokal zu vereinen, indem der soziale Wohnungsbau gestärkt wird, bejammert man lautstark den „armen Pendler, der jetzt mit seinem billigen, gebrauchten Diesel nicht mehr in die Stadt fahren können soll.“

Diese Heuchelei ist unerträglich.

Dabei wäre die Lösung ja relativ einfach: erstens: sämtliche externen Kosten für Produkte und Dienstleistungen müssten konsequent internalisiert werden. Zweitens: die Dinge der unmittelbaren Daseinsvorsorge (also v.a. Nahrung, medizinische Versorgung und Pflege, Wohnung, Kleidung, ÖPNV, Bildung und kulturelle Teilhabe) müssten kollektiv und nachhaltig organisiert und angeboten werden.

Und drittens: sämtlicher darüber hinaus gehender „Luxus“ (z.B. Flugreisen, Kreuzfahrten, elektr. Gadgets etc.) müssten derart mit Abgaben belegt werden, dass sie entweder vom Markt verschwinden oder aber mit den Erlösen Ausgleichsmaßnahmen finanziert werden können, die dazu führen, dass wir mittelfristig nachhaltig leben können. Und all das immer unter einem globalen Blickwinkel.

Wer das nicht will, der soll wenigstens den Mut haben und vor den „Fridays-for-Future“-Jugendlichen auftreten und ihnen ins Gesicht sagen: „Eure Zukunft ist uns total egal. Hauptsache für uns reicht es noch.“ Das ist nämlich die momentane Wahrheit hinter aller geheuchelten Nachhaltigkeitspolitik.

Mit freundlichem Gruß aus Taufkirchen
Martin Sutor

---

13. Leserbrief

Liebe Nachdenkseiten,

Ihre Sichtweise teile ich. Isoliert betrachtet werden solche Themen häufig negativ aufgenommen “Es wird nur wieder teurer und ändert nichts”.
Leider passiert in unserer Gesellschaft aber beim Them Umwelt kaum etwas über Einsicht, sondern über Gesetze (sofern sie eingehalten werden) und vor allem Geld.

Was schenll passieren muss ist klar:

- Es ist dringend notwendig die externen Kosten mit einzubeziehen, wie sie ganz richtig schreiben.

- Um überhaupt eine marktwirtschaftliche Situation zu erreichen müssen die Subventionen schädlicher Produkte/Dienstleistungen eingestellt werden (Steuerbefreiung Flugkerosin usw.).

Das ist ja nicht neu.

Mein Vorschlag für eine Steuerung, die soziale Aspekte mit einschließt:

Den Preis für Energie verbrauchsabhängig gestalten, und zwar je mehr desto teurer der Preis.

Einen Sockelverbrauch, den man vernünftigerweise benötigt um die Wohnung zu beleuchten, zu heizen, Haushaltsgeräte zu betreiben und im normalen Rahmen mobil zu sein wird relativ günstig abgerechnet.

Dann steigen die Kosten pro Energieeinheit zunächst langsam, dann exponentiell. Also muss derjenige, der viel verbraucht, nicht nur mengenmäßig mehr zahlen, sondern auch pro Einheit.

Hierbei muss der gesamte Verbrauch einbezogen werden, also sowohl Strom als auch Erdöl, Kohle, Gas usw.

Ich stelle mir eine Art persönliches Energiekonto vor, in dem jeder Verbrauch verbucht wird (Stromrechnung, Tanken, Kerosin einer Flugreise, Gasheizung etc.). Dabei könnte jeder Energieträger je nach Schädlichkeit eigene Kostensteigerungskurven haben (Ökostrom günstiger als Gas günstiger als Kohle und Erdöl).

Das könnte Haushalte mit kleinem Einkommen, die einen niedrigen Energieverbrauch haben, sogar entlasten, je nach Tarif für den Sockelbetrag.

Menschen, die viel Energie verbrauchen und dies auch weiter wollen müssen dafür aber eben exponentiell viel bezahlen. Also eine Umverteilung der Kosten auf die, die tatsächlich ein schädliches Verhalten haben und keine Gießkannenpolitik wie bei einer normalen Verbrauchssteuer.

Klar, schwierig umzusetzen, auch aus Gründen des Datenschutzes. Wer zeichnet den Verbrauch wie auf, wo wird er gespeichert und berechnet?

Und natürlich bringt das auch Einschränkungen mit sich für diejenigen, die sich einen energieintensiven Lebensstil angewohnt haben.

Aber irgendwo müssen wir anfangen, und es passiert eben häufig erst etwas, wenn es anfängt weh zu tun.

Wird so eine Möglichkeit eigentlich schon irgendwo diskutiert? Wenn ja habe ich es nicht mitbekommen.

Was meinen Sie von den Nachdenkseiten dazu?

Viele Grüße,
Tilman B.

---

14. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

normalerweise teile ich ziemlich viel von dem, was Sie schreiben. Aber hier hätte ich von Ihnen erwartet, nicht einfachhaltshalber auf den Klimazug aufzuspringen.

Nur um nicht Bullshit zu verbreiten (bitte korrigieren Sie mich, wenn Sie entsprechende Informationen haben), Deutschland mit einem Anteil von ca 2% der CO2 Emissionen hat versprochen, diese um 40% zu reduzieren und ist bei 32% stehen geblieben.
Deutschland hat also versprochen, weltweit 0,4 * 0,02 = 0,008 also 0,8% die weltweiten CO2-Emissionen zu reduzieren! Dummerweise ist daraus folgende Rechnung geworden:

0,32 * 0,02 = 0,0064 also 0,64%. Landesintern hat Deutschland also um 8 % versagt und weltweit um 0,16%. To be honest, wen interessiert das? Vorbildfunktion ist doch einfach lachhaft.

Fragen Sie einfach einmal nach, ob die Menschen am Jangtse vielleicht die Elbe oder den Rhein lieber als Referenz hätten und das innerhalb eines Lebens. Und nebenbei würde mehr CO2 eingespart werden als man in Deutschland insgesamt einsparen könnte.

Viele Grüße,
Axel Köhlmoos

---

15. Leserbrief

Hallo!

Jedem sollte ein nichtübertragbares, einheitliches Kontingent an CO2 auf seinen Personaldokument (bzw. Social Score) gebucht werden, das frei verbraucht werden kann.

Keine Unterschiede für Reich oder Arm.

Kein Sonderverbrauch für Luxusyachten und Flüge in den Weltenraum.

Lieben Gruß
Carsten

---

16. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

“Die Eliten reden vom Ende der Welt, aber wir, reden vom Ende des Monats” – da setze ich noch einen drauf.

“Die Eliten reden vom Ende der Welt, aber wir, reden vom Ende des Ende des Monats und wir, die restlichen 85% der Menschheit, wir reden vom Ende des Tages.”

Unsere Armen haben sicherlich den Nachteil, dass sie nicht mehr in ausreichendem Maße am Konsum der hiesigen Gesellschaften teilnehmen können. Dies mag ein Problem sein, doch im Vergleich zu den anderen, den wirklichen, Armen, ist es doch eher marginal.

Es geht nicht um die Lenkung des Konsums, es geht darum zu erkennen, dass genau dieser Konsum die Umwelt zerstört. Egal ob nun Bio oder nicht, wir konsumieren einfach zuviel von all den unnötigen Dingen.

Wichtig erscheint mir auch die Frage, warum produzieren wir überhaupt so viele Dinge? Welchen Zweck hat die ganze Produktion von Gütern? Ist der Zweck der Produktion, uns, den Konsumenten, das Leben zu erleichtern oder geht es einfach darum, dass Konsumenten etwas haben um zu konsumieren? Hier muss dann auch die Frage nach der Lebensdauer der Güter gestellt werden. Die IT-Industrie ist ein erschreckendes Beispiel.

Immer schnellere Computer um dann trotzdem die Mail oder den Brief mit dem Zwei-Finger-System mühevoll zu tippen. Oder, ein immer schnelleres mobiles Internet, um mit immer mehr Werbung voll gedröhnt zu werden.

Wow, das ist dann wirklich innovativ.

Warum muss jemand überhaupt zu seinem Arbeitsplatz pendeln? Was wird dort so wichtiges, und nützliches, produziert? Der Arbeiter im Autowerk muss sich ein Auto kaufen, um Autos produzieren zu können. Um dann sein Überleben zu sichern, müssen immer wieder neue Autos verkauft werden.

Auch dann, wenn die “alten” Autos noch immer ihren Dienst tun. Ihn, den Arbeiter, zu seinem Arbeitsplatz bringen. Und so ist es mit all den Dingen die wir produzieren und konsumieren. Dass dann noch eine Lammkeule aus Neuseeland um den Globus gekarrt wird, erscheint dann nur noch nebensächlich. Es ist auch egal ab nun die Lammkeule um den Globus gekarrt wird oder die Kokosnuss oder mexikanisches Bier oder japanische Autos oder oder.

Der Kern all dieser Diskussionen ist doch, was macht die Gesellschaft mit all den lohnarbeitslosen Menschen. Diese werden dann von der Wirtschaft freigesetzt, wenn wir anfangen beim konsumieren zu denken.

Dann werden viele Produkte keinen Käufer mehr finden. Diese Unternehmen werden insolvent gehen. Folglich werden die Unternehmen all die Menschen entlassen. Was passiert dann mit diesen Menschen? Was passiert dann mit diesem Staat? Wo kommt dann

all das Geld her, für all die wichtigen Projekte? Wie zum Beispiel für einen nicht funktionierenden Flughafen oder einen nie fertigwerdenden Bahnhof oder so einem tollen Wahrzeichen wie die Elb-Philharmonie oder all die vielen Autobahnkilometer oder oder?

Was wird aus den Paket-Dienstleistern? Was sollen diese Menschen alle machen?

Die Umwelt- und Klimapolitik kann nicht gedacht werden, ohne an die Konsequenzen zu denken. Und weil diese Konsequenzen das hiesige Gesellschaftssystem in Frage stellen, wird eben immer nur so getan als würde man etwas ändern wollen. Doch es nicht nur das Gesellschaftssystem welches in Frage gestellt wird, es ist auch unsere Art zu Leben welche in Frage gestellt werden muss. Wir haben uns so sehr an all die tausend Dinge gewöhnt, dass wir uns gar nicht mehr vorstellen können ohne all die Dinge leben zu können. Natürlich bedauern wir die restlichen 85% der Menschheit, doch deshalb sollen wir unsere Art zu Leben aufgeben?
Nein, das ist nun wirklich zu viel verlangt.

Die “sozial Schwachen” heißen hier: Merkel, Schröder, Fischer, Clement, Scharping, Nahles, Scheele, Altmaier usw. Von Beruf sind sie oft: Politiker, sitzen in Vorständen oder handeln mit Derivaten usw. usf. Welche Interessen diese Menschen vertreten, haben die NachDenkSeiten oft dargestellt. Deshalb ist auch die Erwartung, dass sich bzgl. der Umwelt- und Klimapolitik etwas ändert, etwas naiv.

Einen schönen Tag noch.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Geduld.

Mit freundlichen Grüßen
Jan Skalla

---

17. Leserbrief

Entfesselte Politik

Heizkraftwerke, die Palmöl verbrennen. Biodiesel, der 41 Prozent des von Deutschland importierten Palmöls verbraucht. Regenwälder, die für unseren Energiehunger unaufhaltsam abgeholzt werden. Fortgesetzter Braunkohleabbau, der unsere eigene Landschaft zerstört. Abgasemissionen und Kohleverbrennung, die Klima, Atemluft und

Glaubwürdigkeit in Europa und der Welt schädigen – ein „Weiter so!“ findet parallel zu Lippenbekenntnissen der verantwortlichen Politik de facto statt. Ein ungeheuerliches Verhalten. Nicht nur vor Wahlen, sondern immer.

Peter Richartz, Solingen

Anmerkung zur Korrespondenz mit den NachDenkSeiten

Die NachDenkSeiten freuen sich über Ihre Zuschriften, am besten in einer angemessenen Länge und mit einem eindeutigen Betreff.

Es gibt die folgenden Emailadressen:

- leserbriefe(at)nachdenkseiten.de für Kommentare zum Inhalt von Beiträgen.
- hinweise(at)nachdenkseiten.de wenn Sie Links zu Beiträgen in anderen Medien haben.
- videohinweise(at)nachdenkseiten.de für die Verlinkung von interessanten Videos.
- redaktion(at)nachdenkseiten.de für Organisatorisches und Fragen an die Redaktion.

Weitere Details zu diesem Thema finden Sie in unserer „Gebrauchsanleitung“.