

## Leseprobe aus:



ISBN: 978-3-498-00153-7

Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf [www.rowohlt.de](http://www.rowohlt.de).

Warum tut denn keiner was? Warum wird alles vielmehr immer schlimmer - von den Müllhalden zu Land, den Plastikseen in den Meeren bis zum Klimawandel, von der atomaren Hochrüstung bis zur weltweiten Bevölkerungsexplosion?

Wir gehen mit unserem Planeten um, als hätten wir eine zweite Erde in Reserve. Sind wir noch zu retten? Oder sind wir schon am Ende? Dieses Buch ist eine eindringliche Warnung aus der Erfahrung eines langen Lebens.

Eine Vita des Autors findet sich am Ende des Bandes.

Wolf Schneider

**Denkt endlich an die Enkel!**

Eine letzte Warnung,  
bevor alles zu spät ist

Rowohlt

Originalausgabe

Veröffentlicht im Rowohlt Verlag, Hamburg, August 2019

Copyright © 2019 by Rowohlt Verlag GmbH, Hamburg

Lektorat Frank Strickstroock

Covergestaltung Anzinger und Rasp, München

Satz aus der Plantin

Gesamtherstellung CPI books GmbH, Leck, Germany

ISBN 978-3-498-00153-7

## Lust am Luxus - Lust am Untergang

Die Menschheit steht vor einer schrecklichen Gefahr - und einer kaum noch vermeidbaren Katastrophe.

Die Gefahr: Mit der Atombombe hat der Mensch die in ihrer Art großartige Leistung vollbracht, dass er imstande wäre, sich, seiner Milliardenzahl zum Trotz, vollständig auszurotten. Schon die 25 000 Atomsprengköpfe im Besitz Russlands und der USA würden dafür vermutlich genügen - aber dazu kommt die Liebe zur Atombombe, wie China und Nordkorea, Indien und Pakistan, Israel und Iran sie pflegen.

Beim Atom besteht indessen noch ein Rest von Hoffnung, dass der große Wahnsinn unterbleibt. Mit gnadenloser Konsequenz aber nähert sich die andere Katastrophe: die, dass die Menschheit an ihrer Überzahl, an ihrem Übermut, an ihrer Gier zugrunde geht.

Schon 2007 hat die Uno festgestellt: «Die Menschheit lebt über ihre Verhältnisse.» Und 2011 stellte der dreifache Pulitzer-Preisträger Thomas L. Friedman in der *New York Times* die Frage: «Wieso geraten wir eigentlich *nicht* in Panik, wenn doch offensichtlich ist, dass wir bei Wachstum, Klima, Ressourcen, Bevölkerung die rote Linie *gleichzeitig* überschritten haben?»

Hat sich seitdem irgendwas gebessert? Nichts - verschlimmert das meiste. Zu Lande wachsen die Wüsten, die Müllhalden, die Betonburgen, die Schrotberge. In den Ozeanen wachsen die Plastik-Meere. In den Fabriken wächst die Produktion, immer noch. Die Menschheit selber wächst der achten Milliarde entgegen; zwei Milliarden waren es, als ich zur Schule ging. Für das Jahr 2050 werden 2,5 Milliarden Menschen allein für Afrika prognostiziert.

Wir sind zu viele geworden für einen Planeten. Zu tüchtig, zu gierig sind wir auch. Wir vermüllen, zertrampeln, vergiften die Erde, als hätten wir eine zweite in Reserve.

Noch schneller als die Menschheit wächst ihr Energieverbrauch: Verzwanzigfacht hat er sich in meiner Lebensspanne. Und am schnellsten wächst unser aller Gier: Natürlich tun die Armen das Äußerste, um an Luxus und Verschwendung zu den Reichen aufzuschließen – mit vollem Recht! Und die Reichen wollen noch reicher werden, was denn sonst?

Was nirgends wächst, ist die Einsicht, dass es *so* unmöglich noch lange weitergehen kann – auf diesem hoffnungslos begrenzten Planeten, der in unendlicher Einsamkeit durchs Weltall rast! Ja, 2015 hat die Uno beschlossen, bis zum Jahr 2030 «eine bessere Zukunft für alle Menschen zu schaffen». Großartig! Und wodurch? Durch «nachhaltiges» Wirtschaftswachstum und «nachhaltige» Industrialisierung! Durch genau das also, wovon die Menschheit sich verabschieden müsste, wenn sie die Erde nicht noch mehr ramponieren will: «Nachhaltigkeit» ist die beschönigende Floskel dafür, ich komme darauf zurück.

### *Natürlich ist der Strom zu billig!*

Die in der Uno vertretenen Regierungen, unsere Politiker überhaupt tun absolut nicht das, was ihre Enkel vor Schaden bewahren könnte. Wo bleibt, wenigstens in Deutschland, ein Generalstabsplan zum Kampf gegen das Generalübel: die allgegenwärtige Verschwendung? Ein Zwanzig-Jahres-Plan zum Beispiel zur allmählichen, aber unerbittlichen Verteuerung des Stroms und des Benzins, in vielen kleinen Schritten, mit Zeit genug für die Industrie und für uns alle, uns *allmählich* umzustellen? Alle zwei Jahre ein kleiner

Schritt - das wäre doch zumutbar, und in 20 Jahren wäre Großes erreicht.

Doch wie soll sich für dergleichen eine politische Mehrheit finden? Und wenn doch: Würde das nächste Parlament die ganze Zumutung nach vier, fünf Jahren wieder beseitigen? Der Wahlrhythmus der Demokratie lässt den langen Plan, den großen Wurf nicht zu.

Selbst wenn aber Deutschland etwas von dieser Art schaffen sollte - unser Einfluss auf die Erde wäre doch, mathematisch gesprochen, eine zu vernachlässigende Größe: Wir stellen etwa ein Prozent der Weltbevölkerung, und von der Landfläche der Erde bedeckt Deutschland den 417. Teil. Retten können wir sie also nicht, die Erde, jedenfalls nicht allein, und der Dreck, die Treibhausgase der anderen 416 Regionen werden uns heimsuchen, so oder so.

Noch dazu leistet sich Deutschland, was die Vergiftung der Atmosphäre angeht, ein groteskes Übermaß - und das erreichte 2019 einen neuen Gipfel: Unsere Braunkohle darf noch 19 Jahre stinken, und die gehätschelte Autoindustrie darf sich in schierem Aberwitz gefallen: Hat da Daimler-Benz doch einen Monster-SUV auf den Markt gedonnert, wieder eckig wie ein beliebtes Modell von 1979 - und daher mit einem Luftwiderstand «wie die Eigernordwand», spottete die *Süddeutsche Zeitung*. Mit 422 PS lässt sich die gigantische Dreckschleuder in 4,5 Sekunden auf Tempo 100 jagen.

Ein Sturmgeschütz des Wahnsinns also - und dass keine Regierung, kein Parlament dergleichen verhindert, dass die Grünen nicht einmal dagegen anschreien im Protest, beweist: Unser Auto steht uns *natürlich* näher als die Zukunft des Planeten Erde.

*Wie glücklich waren wir mit 27 PS!*

Ist denn einer, der mit 422 PS über den Brenner donnert (oder kriecht), wenigstens zufriedener als der, der 1951 mit 27 PS zum ersten Mal nach Italien rollen konnte? (Wie ich zum Beispiel.) Eher ist es umgekehrt. Wir strampeln uns ab in der *Hedonic Treadmill* – der Tretmühle der (Un)zufriedenheit, wie sie bei den Soziologen heißt: Im Gleichschritt mit unserem Einkommen wachsen unsere Ansprüche. Das Glück mehrt sich nicht.

Die Konsumgüterindustrie tut das Ihre, um Bedürfnisse zu schaffen, die vorher keiner hatte. Der menschliche Charakter begünstigt sie dabei. Hunger, sagt der amerikanische Volkswirtschaftler John Kenneth Galbraith, schmerze nicht so sehr wie der Neid auf des Nachbarn neuen Wagen. Je mehr wir haben, desto mehr haben wollen wir, und genug haben wir nie. So ist der Mensch. An der Endlichkeit der Erde wird die Unendlichkeit unserer Ansprüche zerschellen.

Wir sind eine Schicksalsgemeinschaft auf einem überfüllten Raumschiff namens Erde, und eine andere Erde ist nicht in Sicht. Wer dennoch eine letzte Chance wittert, der warte nicht auf noch mehr Beweise für den Untergang – er handle! So wie einst Noah: Seine Arche war fertig (1. Mose 7,4), sieben Tage, *bevor* der Große Regen kam.

## Unsere Heilige Kuh auf vier Rädern

Das Auto! Es ist der große psychologische Treffer der Technik, das populärste Produkt des Industriezeitalters, für fast 1,5 Milliarden Menschen der größte Spaß, der sich mit Geld erwerben lässt – und für viele immer noch das Vehikel der Freiheit.

Zugleich ist das Auto – nächst Granaten, Bomben und Raketen – die wirksamste Tötungsmaschine der Weltgeschichte. Seit Carl Benz sich 1886 mit der ersten Motorkutsche auf die Straße traute, hat das Auto mehr als 30 Millionen Menschen umgebracht; im Jahr kommen, nach Uno-Rechnung, im Durchschnitt 1,3 Millionen Menschen hinzu, 3560 jeden Tag.

Das Auto ist ein selbst verliehener Orden von käuflicher Größe. Millionen Menschen genießen das Prestige des schnelleren Rasens auf der Autobahn oder das Vorfahren mit dem dickeren Auto – der einzigen halbwegs gebilligten Form der öffentlichen sozialen Deklassierung.

Also werden unsere Autos immer größer, immer schwerer, immer stärker. Der erste *Porsche* trat 1962 an mit 130 PS; bei 153 PS liegt heute in Deutschland der *Durchschnitt*. Der *Polo*, einst dem *Golf* als kleiner Bruder zugehört, ist heute größer, schwerer, schneller, als es der *Golf* einst war. Der *Mini* von BMW wiegt doppelt so viel wie vor fünfzig Jahren, und statt 34 PS bietet er bis zu 221 PS.

### *Kampfwagen gegen das Weltklima*

Ja doch: Seit Jahren preist die Industrie ihre neuen Modelle regelmäßig – und oft sogar zutreffend – damit an, dass sie weniger Treibstoff verbrauchten. Wie viel weniger Ben-

zin, Diesel oder demnächst Strom aber könnten es erst sein, wenn Einsicht oder Zwang sie dazu brächte, zugleich mit *weniger PS* zu werben? Vehement erhöht sich unterdessen der Anteil der großen, schweren SUVs am Automarkt (am besten «Suffs» zu sprechen, wie in der Autoindustrie weithin üblich). Sie sind «Kampfwagen gegen das Weltklima» (so im *Spiegel* schon 2011).

So liefert das Auto selbstbewusst, fast fröhlich seinen Beitrag zur drohenden Unbewohnbarkeit der Erde. «Wir benutzen den Himmel über uns als Abfalldeponie» – es war, erstaunlich, die *ADAC-Motorwelt*, die das 2018 anprangerete. Auf den Straßen kamen 2018 in Deutschland 3265 Menschen um, neun jeden Tag. In den USA fallen dem Auto Jahr für Jahr an die 40 000 Menschen zum Opfer.

Im Stau verbringen Deutschlands Autos eine groteske Menge an unproduktiver Zeit; dazu die Parkplatzsuche und das Geschiebe auf den Straßen. 47 Millionen Autos für 82 Millionen Bundesbürger – gut ein halbes Auto pro Kopf!

Ach ja, die Eisenbahn! 40 000 Menschen pro Stunde kann sie im Durchschnitt transportieren – das Auto würde mit je zwei Personen (was im Berufsleben über dem Durchschnitt wäre) für die gleiche Beförderungsleistung eine Super-Autobahn mit 28 Spuren brauchen. Die Schienen aber den Anforderungen der Moderne anzupassen – das hat die deutsche Verkehrspolitik seit Jahrzehnten versäumt; in der Schweiz ist die Investition ins Schienennetz pro Kopf sechsmal so hoch.

Was für eine gigantische Fehlinvestition, das Auto! Aber das Lieblingsspielzeug von Millionen.

Rettung naht, das E-Mobil! Wirklich? Was für eine Täuschung! Denn einerseits (und darüber wird nicht einmal geredet) ist das E-Auto *völlig zwecklos*, was die Überfüllung der Straßen, die Verstopfung der Städte, die Millionen Todesopfer des Autos angeht. Im Gegenteil: Es will ja allen

Autonutzern ihren Spaß genauso gönnen wie bisher; nur mit besserem Gewissen.

Und andererseits: Die Luftverschmutzung in den Städten würde es zwar vermindern, aber keineswegs beseitigen – denn der Abrieb von Reifen und Bremsen bliebe ja derselbe: Anderthalb Kilo verliert ein Reifen in drei, vier Jahren und verwandelt den Verlust in Feinstaub, der die Luft verschmutzt. Viele Experten halten ihn für schlimmer als das Kohlendioxid und die Stickoxide, die das E-Auto nicht mehr ausstößt – desto mehr davon natürlich die Kraftwerke, die nun zusätzlich Strom für die Batterien produzieren müssen – in Deutschland zu 50 Prozent durch Kohle, auch mit Braunkohle sogar, dem schmutzigsten Energieträger überhaupt; bis 2038 mindestens.

Ja, der Anteil der *Windräder* an der Stromerzeugung wird wachsen, aber sie schaffen ihre eigenen Probleme: Flächenverbrauch, Landschaftsverhandlung, Belästigung der Anwohner, vielfacher Vogeltod – und rund fünfzig Brände oder Abrisse von Rotorblättern pro Jahr; zweimal auch schon Absturz eines der 14 Tonnen schweren Flügel.

Und die *Batterien*! Zunächst wird für ihre Herstellung eine beträchtliche Menge Strom verbraucht – und geladen werden sie später wieder und wieder genau mit jener Elektrizität, gegen die die Umweltschützer doch ankämpfen, mindestens solange sie mit Kohle erzeugt wird. Auch werden für die Batterien Mangan, Kupfer, Kobalt, Nickel, Lithium und Seltene Erden verwendet. Kobalt kommt überwiegend aus dem Kongo – dort größtenteils von Kindern gefördert, von denen viele nicht einmal eine Schutzkleidung haben.

### *Batterien: giftiger Schrott!*

Direkt ermutigend ist das nicht. Und was geschieht mit den verbrauchten Batterien, diesem giftigen Schrott? Und welche Kabel müssten her, damit den Parkhäusern und Tiefgaragen genügend Strom zugeführt werden kann? Und droht vielleicht ein Zusammenbruch der Stromversorgung, wenn die E-Mobile eines Tages zu Millionen auf den Straßen fahren? Viel Aufwand - wenig Ertrag. So kommen wir nicht weiter!

Womöglich mit einer tollkühnen Frage: Würden wir dieselbe Einsparung an Treibhausgasen vielleicht erzielen, wenn uns die aberwitzige Idee befiele, unsere Autos zu *schrumpfen*? Schrumpfen auf eine Größe und Stärke zum Beispiel, wie sie vor vierzig Jahren unseren Großvätern genügte, ja sie oft begeisterte? Ist es aber nicht gerade diese Drohung, vor der das E-Mobil das deutsche Gemüt - und zugleich die deutsche Autoindustrie bewahren soll?

### *Angela Merkels Springprozeession*

Die *Arbeitsplätze!* Die Sorge um ihre Zahl ist es, die die Bundesregierung unter Druck setzt, es mit dem E-Mobil nicht zu übertreiben. Dieser schrecklich simple Elektromotor braucht ja keine Zylinder, keine Kurbelwelle, kein Getriebe - nicht mehr als das meiste von jener raffinierten Mechanik, deren Beherrschung die deutschen Autos an die Weltspitze gebracht hat. Um wie viele Arbeitsplätze geht es? Um 75 000 mindestens. 200 000 nach Schätzung der IG Metall. 800 000, wenn alle Zulieferer und Abhängigen einbezogen werden. Ein Siebentel aller in der Industrie

Beschäftigten. Acht Prozent der deutschen Wirtschaftsleistung.

Da vollzieht Angela Merkel eine Art Springprozedur: Ja, das E-Auto muss kommen, den Verbrennungsmotor brauchen wir natürlich noch jahrzehntelang, bis 2030 wird der deutsche Straßenverkehr seine Emissionen gegenüber 1990 um 40 Prozent senken, der Diesel behält natürlich ein paar Vorzüge gegenüber dem Benziner, die Autoindustrie hat vieles falsch gemacht, die Arbeitsplätze bleiben sicher, es muss sich was verändern, aber nicht zu bald.

So geht es nicht. Wer wider besseres Wissen glaubt, die Katastrophe wird sich schon gedulden, bis wir sie kostenlos verhindert haben, der hat die Zukunft unserer Enkel schon verspielt!

Was ist das Auto überhaupt?, fragte 1957 der französische Essayist Roland Barthes in seinen «Mythen des Alltags»: «Das Äquivalent der gotischen Kathedralen.» Wieder eine große Schöpfung nämlich, «die von einem ganzen Volk gebraucht wurde, das sich in ihr ein magisches Subjekt zu rechtgemacht hat». Es ist nun mal ein Urvergnügen, über 200 Pferde zu gebieten und das kleine Selbst mit zwei Tonnen Stahl zu polstern.

«Natürlich sind weniger Autos besser als mehr Autos» – das war der bei weitem «grünste» Satz, der je gesprochen worden ist – und natürlich wurde sein Urheber, Winfried Kretschmann, von seiner Partei, den Grünen eben, sofort zurückgepiffen, als er ihn 2011 gleich bei seinem Amtsantritt riskierte; und wiederholt hat er dergleichen nie.

Gerade die Rede wäre doch der Weg, Wirkung zu erzielen, wenn die politische Mehrheit nicht reicht! In jedem Parlament, in jeder Fernsehrunde könnten die Grünen die Macht des Wortes nutzen, um die Übermacht, den Übermut des Autos zu brechen – für die Redner ein Spaß, für die Presse ein gefundenes Fressen, Shitstorm willkommen! Macht ihn peinlich, macht ihn lächerlich, den Suff mit 400 PS!

Wenn die Reichen sich genieren, noch mit ihm zu fahren, ist die Schlacht schon halb gewonnen.

Und wenn sich in Berlin das Klima gewandelt hätte, vielleicht eine Gesetzesvorlage von der Art: In drei Jahren darf in Deutschland kein Pkw mehr gebaut werden mit mehr als 150 PS, außer für Polizei und Feuerwehr.

Wie glücklich waren einst viele Deutsche mit 27 PS. Aber das ist lange her, und an übermorgen denken wir einfach nicht.

[...]