

Das Märchen von der klimaneutralen Mobilität



Alles andere als klimaneutral:
Die Tesla-Gigafactory
im US-Bundesstaat
Nevada.

Foto: Tesla

CO₂ Alle reden von «Klimaneutralität». Die Umweltlobby propagiert vor allem «klimaneutrale» Elektroautos – und die EU will gar bis 2050 die gesamte Wirtschaft «klimaneutral» gestalten. Doch mit der ökologischen Realität hat dies nichts zu tun.

Philipp Gut

Die jüngste Meldung kam von der Car-sharing-Anbieterin Mobility. Sie stelle «komplett auf Elektroautos» um und werde «klimaneutral», kündigte die Genossenschaft Ende August an. Die Klimaneutralität ist derzeit in aller Munde. Selbst Erdölfirmen wie Shell versprechen ihren Kunden «klimaneutrales» Tanken. Und die EU fordert sogar ein «klimaneutrales Europa» bis 2050.

Doch was steckt dahinter? Sind E-Autos wirklich klimaneutral? Kann es so etwas wie eine klimaneutrale Mobilität und Wirtschaft geben? Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Es geht hier nicht darum, Elektroautos schlechztzuden oder gegen Verbrenner auszuspielen. Die verschiedenen Antriebsmodelle haben ihre Berechtigung, ihre Stärken und Schwächen. Doch um vernünftige Lösungen für die Mobilität der Zukunft zu finden, ist es unabdingbar, alle relevanten Fakten einzubeziehen.

Schwindel mit dem E-Auto

Dass Elektroautos klimaneutral seien, davon geht zum Beispiel die Europäische Union in ihrer CO₂-Verordnung vom 17. April 2019 aus. Bei oberflächlicher Betrachtung mag das

zwar so aussehen: Da Elektroautos hinten kein Loch haben, können sie ja auch keine Treibhausgase ausstossen. Aber das ist natürlich viel zu kurz gedacht. Der Auspuff von E-Autos liegt halt einfach ein bisschen weiter weg im Kraftwerk, bemerkte der renommierte deutsche Ökonom Hans-Werner Sinn treffend. Er spricht deshalb vom «grossen Schwindel mit dem E-Auto». Wie viel CO₂ die Elektrischen letztlich ausstossen, hängt vom Energiemix und den Herstellungsbedingungen ab. Öl, Kohle und Gas machen global gesehen noch immer den Löwenanteil aus. Wasserkraft und erneuerbare Energien sind im Weltmassstab vernachlässigbar.

Zwar produziert die Schweiz mehr Strom aus Wasserkraft als andere Länder, doch auch hierzulande stammen rund zwei Drittel des Endverbrauchs aus fossilen Energieträgern. Selbst wenn heute auf einen Schlag nur noch E-Autos auf Schweizer Strassen fahren würden, würde dies also noch lange keine Klimaneutralität bedeuten.

Hinzu kommt, dass auch die Produktion der E-Autos Energie frisst und somit CO₂ verursacht. Das gilt insbesondere auch für die Batterieherstellung in China, wo fossile Energie in gigantischen Mengen eingesetzt wird.

Nichts ist klimaneutral

Eine Analyse ohne Scheuklappen muss schliesslich auch mitbedenken, dass die Auswirkungen auf das Klima bei Weitem nicht das einzige ökologische Kriterium sind. Klimaverträglichkeit ist nicht gleichzusetzen mit der Gesamtökobilanz. Bei den E-Autos ist beispielsweise zu beachten, dass die Batterien im Sondermüll landen.

Und schliesslich sind in der Energiepolitik neben Umweltaspekten immer auch Faktoren wie Wirtschaftlichkeit, Sozialverträglichkeit, langfristige Versorgungssicherheit und Unabhängigkeit von Importen zu berücksichtigen. Ein zentraler Punkt, den die Verkünder einer Klimaneutralität gerne ausblenden, sind die Kosten. Bis heute haben europäische Firmen nach Angaben des Carbon Disclosure Project mehr als 124 Milliarden Euro in die Reduktion des CO₂-Ausstosses investiert. Um das von der EU ausgerufene Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, müssten die Unternehmen diese Summe verdoppeln. Das würde manche in den finanziellen Ruin treiben.

Allerdings gibt es auch innerhalb der Ökoszene Stimmen, die das Ganze durchaus kritisch beurteilen. Thomas Fischer von der Deutschen Umwelthilfe sagte in einem Radiointerview: «Nichts ist klimaneutral. Weil wir alles, was wir tun, alles, was wir produzieren, von A nach B bewegen.» Klimaneutralität sei darum eine Illusion. «Ich denke, darüber sollten wir ehrlich diskutieren», so der Umweltextperte.

Wohlstand in Gefahr

Am Ende des Tages müssen wir mit Sachverstand und Augenmass entscheiden, welche Priorität wir dem Umwelt- und Klimaschutz beimessen. Und welchen Preis wir dafür zu zahlen bereit sind. Eine kürzlich veröffentlichte Studie der Deutschen Bank zeigt, dass der Wohlstand eines Landes noch immer mit den CO₂-Emissionen pro Kopf korreliert. Denn Wohlstand hängt mit dem Energieverbrauch zusammen, und der basiert zu rund 80 Prozent auf fossilen Energieträgern.

Radikale Klimaschützer gehen heute so weit, dass sie sogar einen Stopp des Kinderkriegens fordern, um die Klimaziele zu erreichen. Gestützt werden sie dabei von einer schwedischen Studie aus dem Jahr 2017, die behauptete, dass der Verzicht auf ein Kind mehr als zehnmals so viele CO₂-Emissionen einspare wie der Verzicht auf ein Auto. So absurd die Forderung nach einem «Kinderstreik» auch klingen mag, so hat sie doch eine entlarvende Logik. Leben ist Energie, Bewegung, Mobilität. So gesehen, gibt es tatsächlich nur eine Lösung: Die Menschheit muss sterben, damit das Klima leben kann. Willkommen in Absurdistan. ●

Philipp Gut ist Historiker, Bestsellerautor («Jahrhundertzeuge Ben Ferencz») und einer der profiliertesten Journalisten der Schweiz. Mit seiner Kommunikationsagentur Gut Communications GmbH berät er Unternehmen, Organisationen und Persönlichkeiten.

SCHALTHEBEL

Elektro-Kaufprämien: Kantone springen in die Bresche

Die Schweiz gehört einmal mehr zu einer Minderheit unter den Ländern Europas. Die Rede ist hier nicht von der EU-Zugehörigkeit, der Anzahl der Landessprachen oder einer eigenen Währung. Vielmehr ist die Auslobung einer flächendeckenden Kaufprämie für Elektroautos gemeint. Auf einer Liste des Verbands der europäischen Automobil-Hersteller (Acea), die sämtliche 27 EU-Mitgliedsstaaten und Grossbritannien umfasst, finden sich lediglich sieben Länder, die keinen monetären Anreiz zum Erwerb eines Elektromobils kennen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Lettland, Litauen, Malta und Zypern. Mit Island und Norwegen gewähren zwei weitere Nicht-EU-Mitgliedsländer teils massive Kaufunterstützungen. Bleibt die Schweiz, die lediglich den Verzicht auf die Automobilsteuer in Höhe von vier Prozent kennt, die beim Import fällig wird. Immerhin, möchte man sagen.

Mit diesem Fakt im Hinterkopf ist mir in der vergangenen Woche eine Twitter-Mitteilung von Bundespräsidentin und Uvek-Vorsteherin Simonetta Sommaruga sauer aufgestossen. Dort hiess es: «Jeden Monat steigen mehr Menschen in der Schweiz auf Elektrofahrzeuge um. Der Bund unterstützt diese Entwicklung mit dem neuen CO₂-Gesetz.» Der erste Satz ist unbestritten. Mit einem Marktanteil von 15.7 Prozent im August lagen Elektroautos und Plug-in-Hybride so gut im Rennen wie noch nie. Doch der zweite Satz grenzt an Hohn. Denn im revidierten CO₂-Gesetz

findet sich weder eine Kaufprämie noch eine ökologische Harmonisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern oder ein massives Ausbauprogramm für öffentlich zugängliche Ladestationen. Über den neu zu errichtenden Klimafonds sollen lediglich «Installationen von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiegebäuden» unterstützt werden können. Diese Idee stammt jedoch nicht aus dem Uvek, sondern wurde vom Parlament in die Vorlage eingebaut. Der Rest der Entwicklungsunterstützung besteht eher aus einer kurzfristigen Verschärfung der CO₂-Rege-

lung für neue Personenwagen, die zu höheren Sanktionsbeiträgen für Importeure und damit zu steigenden Fahrzeugpreisen für Benzin- und Dieselaautos führen wird. Der Bund wählt seit jeher lieber die Peitsche als Motivation zur CO₂-Senkung als das Zuckerbrot: Bestrafung statt Förderung.

Nur gut, dass das föderale System der Schweiz Kaufprämien von Kantonen zulässt, wenn der Bund diese Investition in die Zukunft schon scheut. Als dritter Kanton hat nun das Wallis einen Unterstützungsbeitrag für die Anschaffung rein oder teilelektrischer Personenwagen geschaffen. Ab 1. November können hier 3500 Franken für ein Elektroauto beantragt werden, 2500 Franken sind es noch für Plug-in-Hybride. Dies sind vernünftige Beträge, die den Prämien der bislang bereits fördernden Kantone Thurgau (maximal 3500 Fr.) und Tessin (bis zu 4000 Fr.) sehr ähnlich sind. Die Anschaffung elektrisch angetriebener Nutzfahrzeuge wird im Wallis mit 5000 Franken gefördert, Basel-Stadt kennt ein ähnliches Programm. Es ist ermutigend, die Anstrengungen dieser Kantone in einem Bereich zu sehen, in dem der Bund offensichtlich versagt. So können die derzeit noch teureren Anschaffungspreise, die grösstenteils auf die Kosten für die Batterien zurückzuführen sind, zumindest teilweise ausgeglichen werden. Eine Nachahmung durch weitere Kantone ist von Seiten von Auto-Schweiz dringend erwünscht!



François Launaz
Präsident Auto-Schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure



LESERBRIEFE

AR 35/2020

Die Kosten steigen ins Unermessliche

Fahrbericht Mercedes-AMG GLA 45S

Wie lange hält dieser Vierzylindermotor von Mercedes mit 421 PS denn ohne Probleme? Ich glaube, keine 100000 Kilometer, wenn er dauernd gefordert wird. Die Kosten für Reparaturen steigen ins Unermessliche. Was allein der Turbo kostet, das sind 7000 bis 10000 Franken ohne die Arbeit. Viel Vergnügen...

Philippe Périsset

Gibt es einen solchen Motor tatsächlich?

Testbericht VW Golf 8

Seit meiner Lehrzeit als Lastwagenmechaniker und in gut fünfzig Jahren als Abonnent der «Automobil Revue» kann ich mich nicht daran erinnern, dass jemals ein Dreizylindermotor mit 16 Ventilen vorgestellt wurde. Gibt es diesen Motor wirklich? Dann würde ich mit dem Peugeot 208 1.2 Puretech Jahrgang 2020 ein solches Modell fahren. Ich gehe davon aus, dass dies in der AR 35/2020 in der Tabelle «Der neue Golf und seine Konkurrenten» in der Spalte des Ford Focus 1.0 Hybrid und des Peugeot 308 Puretech ein Druckfehler ist. Ansonsten würde mich die Bauweise eines solchen Motors sehr interessieren.

Maurice Wyss, Jona SG

Das ist leider ein Schreibfehler. Die beiden Dreizylindermotoren haben natürlich vier Ventile pro Zylinder und deren 12 insgesamt.

Redaktion Automobil Revue

Darf ich mein Mofa auf dem Trottoir parkieren?

Ihr Recht

Schade ist Ihr Beitrag nicht vollständig. Die inzwischen wieder beliebten Mofas werden mit keinem Wort erwähnt. Darf ich nun mein Motorfahrad auf dem Trottoir parkieren oder nicht?

Guido Haas

Noch werden Mofas gleich behandelt wie Fahrräder und dürfen deshalb auf dem Trottoir, sofern für Fussgänger noch 1.5 Meter Platz übrig bleibt, oder auf Veloparkplätzen abgestellt werden. Ab 2021 sind die Städte jedoch dazu berechtigt, neu für alle motorisierten Fahrzeuge gebührenpflichtige Parkfelder zu schaffen, wonach auch für Mofas bezahlt werden müsste und diese nur noch auf den gekennzeichneten Feldern abgestellt werden dürften.

Redaktion Automobil Revue

AR ALLGEMEIN

Dürfen Radfahrer auf Kantonsstrassen fahren?

Radfahrer ignorieren Velowege

Dürfen Radfahrer auf Kantonsstrassen zu zweit oder dritt nebeneinander fahren? Ohnehin werden die Radwege oft ignoriert. Zudem zahlen Autofahrer mit der Haftpflichtversicherung einen Beitrag zur Unfallverhütung (0.75 %). Was wird mit diesem Betrag gemacht, und wieso müssen Velofahrer nicht auch einen bestimmten Beitrag zahlen?

Jean-Louis Kúpfer, Crans-près-Céligny VD

Fahrradfahrer dürfen, sofern nichts anderes signalisiert ist, auch auf Kantonsstrassen fahren. Ist jedoch ein Fahrradweg vorhanden, dann muss dieser auch benutzt werden. Nebeneinander dürfen Fahrradfahrer nur in speziellen Situationen fahren: In Gruppen mit mehr als zehn Personen, auf Radwegen oder in Begegnungszonen. Die Beiträge des Prämienzuschlags laufen in denselben Fonds wie beispielsweise auch die Tabak- oder Alkoholsteuer. Die Beträge werden für die allgemeine Gesundheitsförderung und Krankheitsverhütung eingesetzt.

Redaktion Automobil Revue

Wir behalten uns vor, Leserbriefe zu kürzen und stilistisch zu bearbeiten. Zur Veröffentlichung einer Zuschrift muss uns zwingend Ihr voller Name samt Adresse vorliegen.