

Klimaneutral per 2050

Per 2050 soll die Schweiz «klimaneutral» sein. Bis dahin bleiben viele Fragen ungeklärt, aber am 13. Juni darf man mitreden.

Am 27. Januar hat der Bundesrat die langfristige Klimastrategie definiert, und damit die Schweiz per 2050 strategisch auf «netto null» programmiert. Das Volk darf nun über ein neues CO₂-Gesetz abstimmen. Unter dem Strich sollen die Sektoren Landverkehr und Gebäude per 2050 keine Treibhausgase mehr ausstossen. Bis dahin sind es noch rund 30 Jahre und unsere Exekutive hat erfreulicherweise – anders als beispielsweise Frankreich oder Grossbritannien – keine Verbote definiert, sondern einiges offengelassen. Premier Boris Johnson weiss, dass er dann längst nicht mehr memoriert sein wird. Ähnlich werden die Präsidentin der EU-Kommission Ursula von der Leyen oder die deutsche Bundeskanzlerin der Grünen in spe, Annalena Baerbock, denken.

Hauptsache man regiert im medialen Mainstream. «Keine Treibhausgase mehr per 2050» bedeutet, dass ab sofort keine neuen Ölheizungen mehr installiert werden und neue Fahrzeuge für fossile Treibstoffe ab 2040 nicht mehr zulassungsfähig sind. Ein heute erworbenes neues

Durchschnittsauto mit Verbrenner hätte 2050 ohnehin keinen Wert mehr, ein 2039 zugelassenes aber schon. Und Oldtimer würden ihren Wert grösstenteils verlieren.

Vage formuliert

Die vage formulierte Verlautbarung des Siebenergremiums – ohne ausgedrücktes «Verbot von Verbrennungsmotoren» – hat schon jetzt direkte Auswirkungen auf die Autohersteller, Importeure, Garagisten und Konsumenten. Per 2021 gibt es diverse Faktoren, die für einen moderaten Klimaschutzpfad sprechen und einen sanfteren Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen ermöglichen, falls sich der sogenannte Klimawandel bis dahin nicht als Fake herausstellt, ähnlich wie das Waldsterben. Immerhin erlebten wir gerade den schneereichsten Winter und kältesten April seit 20 und mehr Jahren. Und die Schmelze tritt dieses Jahr in Sibirien so spät wie selten ein.

Naturgesetze

Eine Natur, wie wir sie kennen, könnte ohne Treibhausgase (THG) nicht existieren. Es muss vor Hunderttau-

senden von Jahren bereits Wärmep perioden auf der Erde gegeben haben, sonst hätte die Durchschnittstemperatur auf Minusgraden verharret. Der 1958 verstorbene Serbe Milutin Milanković hat nachgewiesen, dass es regelmässig Klimazyklen gibt, die sich unter anderem aus der Sonnenbendlichkeit sowie der schwankenden Erdachse ergeben (s. ai 2/2019).

Gegen eine Absenkung der Treibhausgase spricht nichts, aber man muss nicht derart forsich vorgehen, wie es zurzeit politisch als opportun gilt. Gemäss den dokumentierten Zyklen ist eine nächste Kälteperiode auf lange Sicht angesagt, was heutige Entscheidungsträger nicht tangieren wird. Sicher ist dagegen, dass sich mit dem aktuellen Hype auf verschiedenste Arten und über diverse berufliche Positionen Geld verdienen lässt – zumindest teilweise zulasten anderer.

Sofern es die Exekutive mit der Elektromobilität ernst meint, müsste sie jetzt statt in «ein paar Jahren» darüber informieren, wie es mit der Besteuerung von Strassenfahrzeugen (Verbrenner, Alternative) weitergehen soll.

Was meinen Sie dazu?

Schreiben Sie uns:
redaktion@
auto-illustrierte.ch
oder per Post:
auto-illustrierte,
Schützenstrasse 19,
8902 Urdorf

Das Verbot von Verbrennungsmotoren hat sofort direkte Auswirkungen auf die Autohersteller, Importeure, Garagisten und Konsumenten.

Sie hat keine Ahnung, weil es keine Vorbilder gibt und sich das weltliche Geschehen wie beispielsweise das Klima, die Wirtschaft, Bevölkerungswanderungen, Rohstoffpreise und Pandemien unkalkulierbar entwickelt. Man kapiert jedoch, dass über die Elektromobilität vieles monetär neu geordnet werden muss und man davon profitieren kann.

Die ausschliessliche Elektromobilität funktioniert solange nicht, wie ein grosser Teil der Bevölkerung keinen direkten Stromanschluss für ihr Automobil über Nacht zu Hause hat. In Heiss- und Kaltgebieten (Wüsten, Sibirien, Alaska usw.) mit schwacher Bevölkerungsdichte geht Elektromobilität sowieso nicht. Die Autohersteller müssen ergo künftig zweigleisig fahren. Der jährlich wiederkehrende Temperaturunterschied im Januar zwischen Jakutsk in Sibirien (220 000 Einwohner, 62° Nord, 129° Ost) und

Alice Springs (24 000 Einwohner, 23° Süd, 134° Ost) im australischen Outback liegt bei 90 Grad Celsius. Diese Spannweite ist mit Elektrofahrzeugen nicht beherrschbar.

Pragmatisch

Mit «weg vom Atomstrom» funktioniert die Elektromobilität ohne Stromimporte und Ausbau der Windenergie in der Schweiz ohnehin nicht. Gegen Windräder wehren sich selbst die Grünen. Man darf vermuten: Hier geht es nicht bloss um Klimaschutz, sondern im Anschluss zur einst suggerierten Ölknappheit, zum Waldsterben und zur schwindenden Ozonschicht um die Einschränkung der individuellen Mobilität. Es ist utopisch, anzunehmen, eine reiche Bevölkerung würde sich diese Beschränkung ohne Widerstand gefallen lassen.

Was droht der Zementindustrie mit dem Weltmarktführer Holcim? Sie gehört zu den Hauptverursachern von Treibhausgasen, welche die globale Erwärmung befördern. Anhand der jährlichen Produktion ergibt sich durch das Freisetzen des im Kalk gebundenen Kohlendioxids eine Freimachung von mindestens drei Milliarden Tonnen CO₂ oder acht Prozent des jährlichen CO₂-Ausstosses, was dem Drei- bis Vierfachen der Grössenordnung des Luftverkehrs entspricht. Mit dem vorgelegten CO₂-Gesetz würde die Schweiz unter anderem einem bis zu zwölf Rappen höheren Treib-

stoffpreis pro Liter zustimmen. Das wäre verkraftbar. Es ist jedoch illusorisch zu glauben, damit etwas für das Klima bewirken zu können. Im Krisenjahr 2008 sank der Literpreis zwischen Juli und Dezember um 65 Rappen: Die Ölmultis diktierten den Zapfpreis, verzichteten lieber auf Marge, als die Förderung einzuschränken.

Im Vergleich zu Norwegen, Grossbritannien oder Frankreich ist die Verlautbarung des Bundesrats pragmatisch und lässt viele Energiepfade bis 2050 offen. Das Parlament entschied in der Frühjahrsession aggressiver, stimmte einer Motion aus FDP-Kreisen zu, die bislang von der EU (im Gleichschritt von der Schweiz) toleranter sanktionierten Sport- und Exklusivautos von Kleinherstellern (Ferrari, Rolls Royce und Co.) gleich hart in die «Pflicht zu nehmen» wie die Grossserienhersteller. Eine neue Goldgrube für die deutschen und italienischen Autohändler, die künftig den CH-Markt mit halbjährigen Occasionen überschwemmen werden. Die Schweiz hat hinter Schweden bereits die schärfsten CO₂-Restriktionen. Jammern hilft nicht, man muss etwas tun. Zum Beispiel am 13. Juni abstimmen.

Text: Jürg Wick

Die Meinung des Autors entspricht nicht zwingend der der Redaktion.

In der Schweiz wollen selbst die Grünen keine Windräder.

Das ökologische Szenario

- 1960er-Jahre: In zehn Jahren gibt es kein Öl mehr.
- 1970er-Jahre: Eine neue Eiszeit droht.
- 1980er-Jahre: Saurer Regen zerstört unsere Ernten.
- 1980er-Jahre: Der Wald stirbt.
- 1990er-Jahre: Die Ozonschicht ist bedroht.
- 2000er-Jahre: Klimawandel
- 2010er-Jahre: CO₂-Dramatik

Die starken Medienthemen haben regelmässig zu wachsenden Belegschaften in den Behörden geführt. Dort arbeiten auch Wähler und sie wissen, wie weich sie im Vergleich zur freien Marktwirtschaft in die Pensionskassen gebettet sind.