

Wie berechtigt ist die Kritik an neuen Elektro-Fahrzeugen?



Heute sind erst 3 Prozent der Neuzulassungen E-Fahrzeuge, dies soll sich auf 15 Prozent im Jahr 2022 steigern.

z.Vg.

Wer umweltbewusst denkt, tauscht seinen Diesel oder Benziner gegen ein E-Auto ein, dachte man bisher. Nun aber tauchen Berechnungen auf, die ökologische Vorteile von Elektro-Fahrzeugen hinterfragen. Wir haben den Mobilitätsforscher der ZHAW, Dr. Thomas Sauter-Serveas, befragt.

Winterthur Umweltbewusste Neuwagenkäufer sind verunsichert, denn vieles spricht für, neuere Fakten aber auch gegen den Kauf eines E-Fahrzeuges.

Können Sie nachvollziehen, dass ein umwelt-vernünftiger Mensch, der aber auf individuelle Mobilität verzichtet, im Dilemma steht, welcher Antrieb in seinem Neuwagen wirklich Sinn macht?

Dr. Thomas Sauter-Serveas: Angesichts der Startkosten und Modellauswahl beim E-Auto vielleicht, in der Gesamtperspektive aber nicht. Wer heute umwelt-vernünftig handeln möchte, steigt beim Neuwagenkauf auf ein E-Fahrzeug um.

Der E-Mobilität scheint auch gemäss Alt-Bundesrätin Leuthard die Zukunft zu gehören, jedoch sind hohe Fahrzeugpreise, Gewicht, neuste ökologische Eckdaten, fragwürdige Gewinnung von batterie-relevanten Elementen, wie Kobalt oder unsauberer Strom aufkommende Euphorie-Bremsen. Hat die E-Mobilität aus Ihrer Sicht trotzdem Zukunft?

Ohne den schnellen Umstieg auf Elektromobilität werden wir die Klimaziele keinesfalls erreichen. Das Elektroauto ist mit Sicherheit kein Allheilmittel für eine bessere Verkehrszukunft. Die Wende hin zu einem nachhaltigeren Verkehr wird

Kobaltabbau wie Ölförderung sind problembehaftet

nur möglich, wenn wir zudem verstärkt das Velo, den öV und die eigenen Füsse nutzen. Aber die Zeit des ineffizienten Verbrennens fossiler Treibstoffe im Auto läuft definitiv ab. Dass die Profiteure dieses Systems versuchen, die neue Technologie zu diskreditieren, war abzusehen. Gerne werden dabei lokale Emissionen und Lärmwerte

ausgeblendet, wird vergessen, dass nicht nur Kobalt problembehaftet ist, sondern auch so manche Ölförderung Umweltdesaster hervorruft, militärische Konflikte schürt und Despoten finanziert. Ja, mit dem Umstieg auf den Elektroantrieb ist das CO₂-Problem nicht gelöst, sondern zuvorderst an die Stromproduzenten weitergereicht. Aber an der Energiewende geht ohnehin kein Weg vorbei.

Man sagt, E-Fahrzeuge seien im Gesamtzyklus teils erst ab 50'000 km in Sachen Ökologie den vergleichbaren Autos mit Verbrennungsmotoren ebenbürtig. Heisst dies, dass ich einen gebrauchten E-Wagen mit entsprechend Kilometern kaufen soll, um umwelt-technisch mit gutem Gewissen über die Strassen zu rollen?

Das wäre sicher eine bessere Wahl als sich wieder in einen Benziner oder Diesel zu setzen. Die kritischen Anmerkungen zum CO₂-Aufwand bei der Batterieherstellung und der Stromproduktion haben ihre Berechtigung. Dabei werden aber gerne nur die Zahlen der negativen Extremszenarien verbreitet. Die Mehrheit wird weder die grösste Batterie brauchen, noch wird der heutige Strommix, der von morgen sein. Im Zusammenspiel mit ei-

gener Solaranlage, Stromspeicher und Elektroauto ergeben sich ganz neue Potenziale. Gesellschaftlich dürfte es jedoch viel spannender sein, zu diskutieren, wie wir dafür sorgen, dass die neuen E-Mobilis-

E-Mobilisten drohen noch mehr zu fahren als zuvor

ten nicht plötzlich viel mehr fahren als zuvor. Im Betrieb ist das E-Auto nämlich bedeutend günstiger. Ohne ein durchdachtes Mobility Pricing werden wir im Stau ersticken und zu wenig Geld für die Erhaltung der Infrastruktur haben.

Auf den Punkt gebracht: soll ich mir als Familienvater - ökologisch gesehen - einen VW-Golf-Benziner oder beispielsweise einen elektrisch fahrenden Renault Zoe beschaffen?

Werden Sie Pionier und steigen Sie auf ein E-Auto um. Nehmen Sie lieber ein kleineres und investieren Sie das gesparte Geld in ein (E-)Velo. Sie werden verwundert feststellen, wie viele Wege man gesundheitsfördernd ohne Auto zurücklegen kann. Rund die Hälfte der Autofahrten in Schweizer Städten sind kürzer als 5 Kilometer. Statt das Auto während Ihrer zahlreicher wer-

denden Velofahrten Stadtfläche verschwenden zu lassen, verleihen Sie es doch über eine Peer-to-Peer-Plattform wie sharoo an Dritte, die nur ab und zu ein Auto brauchen. Auto-Airbnb klingt für Sie noch undenkbar? Versuchen Sie es. Nur wenn wir zukünftig unsere Stehzeuge effektiver einsetzen, werden unsere Stadträume wieder attraktiver.

Weshalb scheint Wasserstoff als Antriebsmittel weiterhin den Durchbruch nicht zu schaffen, obwohl entsprechende Serienfahrzeuge auf dem Markt zu haben sind?

Weil sich die wichtigsten Protagonisten auf die batterie-elektrische Elektroautomobilität festgelegt haben. Wenn der weltgrösste Automobilmarkt China Batteriefahrzeuge bevorzugt, bewirken die Skaleneffekte eine derartige Eigendynamik, dass es alternative Technologien schwer haben werden.

Interview: gs



Dr. Thomas Sauter-Serveas ist an der ZHAW Leiter Studiengang Verkehrssysteme.