

Klimabilanz von E-Autos zweifelhaft

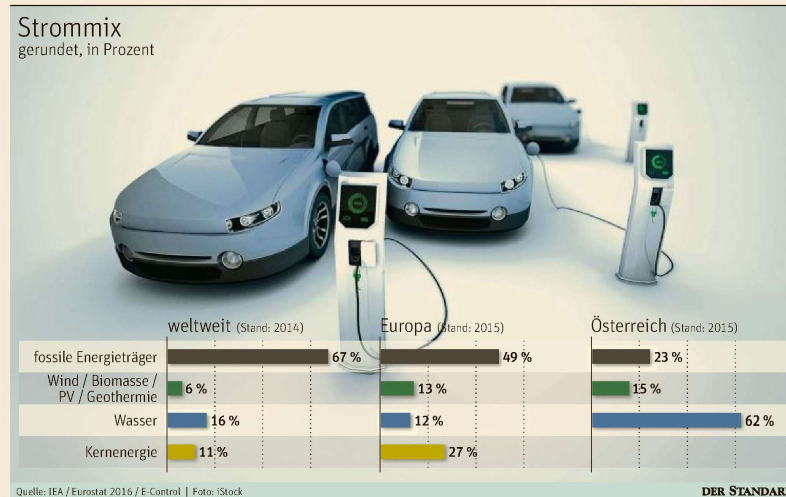
Elektroautos sind zwar im Betrieb sauber, sofern der Ladestrom aus erneuerbaren Quellen stammt. Die Klimabilanz insgesamt lässt aber zu wünschen übrig. Das liegt nicht nur, aber auch an der Flottenverbrauchsregelung.

Günther Strobl

Wien – Sie werden von Politik und Wirtschaft als wichtige Puzzleteile einer klimaschonenderen Mobilität gepriesen: Autos mit Elektroantrieb. Auch in Österreich sollen E-Autos Diesel und Benziner aus dem Straßenbild verdrängen. Was für das Weltklima gut erscheint, erweist sich bei genauerem Hinsehen als Bumerang, wenn nicht nachgebessert wird.

Während der Fahrt stoßen E-Autos zwar keine Abgase aus und produzieren auch kein klimaschädliches Kohlendioxid (CO₂). Bezieht man die Stromproduktion und Fahrzeugherstellung mit ein, sinkt die Umweltfreundlichkeit von Elektroautos rapide. In Europa kommt der Strom nach wie vor fast zur Hälfte aus Kraftwerken, die mit Öl, Gas und Kohle befeuert werden (siehe Grafik).

Zwar ist der Anteil von erneuerbaren Energien gestiegen; in Deutschland aber, dem Autoland schlechthin, hat der Zuwachs der Stromproduktion aus Wind und Sonne gerade gereicht, den Rückgang der Kernenergie durch den



bis 2022 beschlossenen sukzessiven Atomausstieg auszugleichen.

„Österreich hat es etwas besser, da ist der Anteil erneuerbarer Energien mit knapp 68 Prozent am Strommix deutlich höher“, sagte Dieter Teufel, Leiter des UPI in Heidelberg, dem STANDARD. Die Umweltbilanz sei unterm Strich dennoch „alles andere als gut“.

UPI steht für Umwelt- und Prognose-Institut, eine interdisziplinäre, gemeinnützige Forschungseinrichtung. Im August des Vorjahres hat das Institut einen Bericht über die ökologischen Folgen von Elektroautos publiziert.

„Elektroautos sind entgegen einer weitverbreiteten Meinung nicht klimaneutral, sie verursachen als einzelnes Fahrzeug ungefähr gleich hohe CO₂-Emissionen wie normale Benzin- oder Diesel-Pkws,“ steht darin. Und weiter: „Elektroautos haben zwar am Fahrzeug selbst keine Emissionen, durch ihre Herstellung und durch den Verbrauch von Strom verursachen sie jedoch erhebliche Emissionen, die ihnen zugeschrieben werden müssen.“

Elektroautos hätten zudem etliche negative Nebenwirkungen, die in Ökobilanzen und CO₂-Sze-

narienberechnungen über Elektromobilität bisher nicht berücksichtigt worden seien. Dazu gehöre, dass E-Autos in der Flottengrenzwertberechnung der EU trotz Emissionen, die sie zumindest indirekt erzeugen, juristisch als „Null-Emission-Fahrzeuge“ definiert sind. Über eine Kompensation der Grenzwertüberschreitungen von großen, schweren Pkws (SUV, Geländewagen) führe dies insgesamt sogar zu einer Zunahme der CO₂-Emissionen.

„In unserer Untersuchung aus 2015 haben wir mit Daten gearbeitet, die uns die Fahrzeughersteller zur Verfügung gestellt haben. Inzwischen wissen wir, dass die tatsächlichen Emissionswerte deutlich höher sind“, sagte Teufel. Für die Autoindustrie sei es „eine elegante Möglichkeit, das verschärfte Problem mit den Grenzwerten durch Forcierung der Elektromobilität in den Griff zu kriegen“.

Jedes Fahrzeug sollte mit den tatsächlichen Emissionen und nicht mit den juristisch festgelegten in die Bewertung eingehen. In Österreich könne man wegen des Strommixes niedrigere Emissionen ansetzen als in Deutschland. In der beschlossenen Kaufprämie (4000 Euro pro E-Auto) sieht Teufel „eine Subvention für die Autoindustrie“. Es bräuchte mehr, das Geld in Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu investieren.

Finanzzusagen im Klimaschutz wackeln

Industrieländer müssen ab 2020 Mittel von 100 Mrd. Dollar pro Jahr aufbringen

Johanna Ruzicka

Wien – Der bei der Konferenz in Marrakesch gezeigte Enthusiasmus über die globale Klimapolitik kann Stefan Schleicher, Professor am Wegener Center für Klima und Globalen Wandel in Graz, nicht teilen. „Die Klimapolitik könnte sehr bald mit einer ganz anderen Wirklichkeit konfrontiert werden“, sagte er zum STANDARD.

Der wundeste Punkt sei die Finanzierung der von den Industriestaaten gemachten Zusagen. Die reichen Länder haben versprochen, ab 2020 jährlich die enorme Summe von hundert Milliarden Dollar, 95 Mrd. Euro, aufzubringen. Damit sollen die größten Folgen der Erderwärmung in den armen Ländern abgemildert werden. Der Finanzanteil der USA, deren Klimaschutzpolitik nach dem Sieg Donald Trumps bei der Präsident-

schaftswahl völlig offen ist, ist dabei noch nicht fixiert worden. Legt man die Wirtschaftsleistung zugrunde, was in unverbindlichen Papieren auch so durchgerechnet wurde, müssten die USA etwa die Hälfte stemmen.

Doch dürfen in solche Finanzzusagen bestehende Finanzströme hineingerechnet werden: Entwicklungshilfe oder Finanzierungen und Kreditbegünstigungen für Projekte in den Entwicklungs-