

SCHWEIZ

CO2-EMISSIONEN

"Wir müssen in Zukunft auf multimodale Systeme setzen"

Zürich (energate) - Der CO2-Ausstoss im Verkehr stagniert, obwohl immer mehr CO2-arme Fahrzeuge in den Markt kommen. Dies hatten zuletzt das Bundesamt für Umwelt und das Bundesamt für Energie vermeldet. Christian Zeyer, Geschäftsführer von Swisscleantech, erklärt im Interview, welche Massnahmen die Politik aus seiner Sicht jetzt ergreifen muss, um den Ausstoss zu senken.

energate: Was ist aus Ihrer Sicht die wichtigste Massnahme, um die Verkehrswende zu beschleunigen?

Christian Zeyer: Die bereits eingeleiteten Massnahmen zielen grundsätzlich in die richtige Richtung, wenn es darum geht, den CO2-Ausstoss der Fahrzeuge zu reduzieren. Wie bei allen Lenkungsabgaben muss der monetäre Anreiz gross genug sein, damit die Ziele erfüllt werden können. Dies ist offensichtlich bisher noch nicht der Fall. In der Pflicht sind auch die Autoverkäufer, die nach wie vor motorisierte Fahrzeuge - vor allem hochmotorisierte SUV - sehr stark bewerben. Die Aussage, sie würden sich an der Nachfrage der Kunden orientieren, scheint mir etwas zu einseitig. Ich erwarte von der Automobilindustrie mehr Engagement für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik. Allerdings braucht es für die nötige Verkehrswende mehr, als Fahrzeuge mit viel Emissionen durch Fahrzeuge mit weniger Emissionen zu ersetzen. Denn auch der Raumverbrauch des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stellt eine zunehmende Belastung dar. Wir müssen in Zukunft vermehrt auf multimodale Verkehrssysteme setzen. Die volkswirtschaftlich insgesamt günstigste Mobilität ist eine optimale Kombination von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr. Swisscleantech ist überzeugt, dass langfristig kein Weg um ein verursachergerechtes Mobility Pricing herumführt.

energate: Ist ein Verbot von (fossilen) Verbrennern ein gangbarer Weg?

Zeyer: Verbote sind selten ein sinnvoller Weg - insbesondere bei einem Mengenprodukt wie Benzin. Besser ist es, schrittweise die Vorschriften für den Flottenverbrauch zu verschärfen. Allerdings muss man dafür sorgen, dass diese Massnahmen nicht unterlaufen werden. Grosszügige Ausnahmen sind deshalb nicht im Sinne der Sache.

energate: Welche grüne Antriebstechnologie hat Ihrer Meinung nach die besten Chancen, sich durchzusetzen: Batterieelektrisch, Brennstoffzelle oder synthetische Treibstoffe?

Zeyer: Ich denke, dies muss man etwas differenzierter betrachten. Die meisten Experten gehen davon aus, dass die

Zukunft der Antriebstechnologie elektrisch ist, denn der Wirkungsgrad von Elektromotoren ist wesentlich besser als der von Verbrennungsmotoren. Gleichzeitig wissen wir, dass wir uns schnell von den fossilen Treibstoffen verabschieden müssen. Ganz allgemein sollten wir versuchen, offen zu sein für alle Arten von (neuen) Technologien. Für Fahrzeuge, die eher im Kurz- und Mittelstreckenbereich - gelegentlich auch auf längeren Strecken - eingesetzt werden, dürfte sich das batterieelektrische Fahrzeug durchsetzen. Bei Fahrzeugen, die vorwiegend auf langen Strecken unterwegs sind, könnte es sein, dass Brennstoffzellenfahrzeuge mit synthetischem Treibstoff - insbesondere Methan - die Nase vorn haben werden. Dies gilt insbesondere für den Transportbereich, bei dem das Gewicht der Batterien eine deutlich grössere Rolle spielt als bei Personenwagen.

Die Fragen stellte Christian Seelos, Chefredakteur energate.

SOLARENERGIE

Solarpotenzial wird zu wenig ausgeschöpft

Lüterkofen (energate) - In der Schweiz ist das Potenzial für Solarstrom deutlich grösser als dessen Nutzung. Zu diesem Schluss kommt eine Untersuchung von Swiss Energy Planning SEP im Auftrag des WWF Schweiz. SEP hat untersucht, wie viel des vorhandenen Solarpotenzials in jeder Gemeinde effektiv genutzt wird. Die Resultate zeigten klar auf, dass alle Gemeinden "noch über einen Trumpf im Engagement gegen den Klimawandel verfügten", so SEP. Zwar nutzten die besten Gemeinden der Schweiz fast 23 Prozent des Potenzials aus. Durchschnittlich stünden sie jedoch erst bei rund drei Prozent. "Das ist längst nicht genug, um die Klimakrise abzuwenden", sagt Myriam Planzer, Projektleiterin Energiewende beim WWF Schweiz. "Die Schweiz hat auf ihren Dächern ein noch fast unangetastetes Potenzial, um den Ausstieg aus Erdöl und Erdgas zu ermöglichen."

Mit gutem Beispiel voran gehen gemäss der Untersuchung die Gemeinden Onnens im Kanton Waadt, Neuendorf (Sollothurn), Courgenay (Jura), Mellikon (Aargau), Valsot und Ilanz/Glion (beide Graubünden). Diese nutzten mehr als 20 Prozent ihres Potenzials aus. Nun ruft der WWF Schweiz Gemeinden dazu auf, als Vorbild voranzugehen. "Als Erstes können sie die gut geeigneten Dächer nutzen, die sie als öffentliche Hand besitzen: zum Beispiel Verwaltungsgebäude, Schulen, Turnhallen", so Planzer. Auch liesse sich der Bau von Solaranlagen mit attraktiven Rückliefertarife und Förderbedingungen vorantreiben./ms

Weitere Informationen finden Sie online:

www.energate-messenger.ch