

GRÜSSE AUS DER ZUKUNFT

Kaiser ohne Kleider

Reiner Eichenberger



Ähnlich klimaschädlich wie der Autoverkehr: Soliser Viadukt über der Albula.

Die Energiewende ist erst im zweiten Anlauf gelungen. Dank Strahlungsenergie – so heisst das heute nach EU-Taxonomie – aus Sonnen- und vor allem Atomstrahlung schwimmen wir im Strom. Windräder an Land wurden wegen des Lärm- und Landschaftsschutzes verboten, und wir verbrauchen weiterhin Erdöl. Aber das Klima haben wir dank «Carbon Capture and Storage» und vor allem «Climate Engineering» voll im Griff. Wie schon letzthin berichtet, gibt es permanent Streit zwischen «Hotties» und «Coldies» über die optimale Temperatur.

Der erste Anlauf zur Energiewende scheiterte hingegen kläglich und gilt heute als Lehrstück des Politikversagens. Die Forschung rätselt noch immer, wie so viele kluge Leute so falsch liegen konnten. Der Anfang vom Ende kam 2023 mit der grossen Stromknappheit in Europa. Illustrativ ist der Verkehrsbereich, insbesondere in der Schweiz. Da galt der Schienenverkehr als klimaneutral. Argumentiert wurde, er verwende ausschliesslich sauberen Strom aus eigenen Wasserkraftwerken der SBB und anderen Verkehrsbetrieben. So schätzte damals das Amt für Raumentwicklung (ARE) die externen Kosten der verschiedenen Verkehrsträger akribisch. Für die globalen Klimakosten des Schweizer Schienenverkehrs kam es auf jähr-

lich vier Millionen Franken, für diejenigen des Strassenverkehrs auf 1637 Millionen. Diese Zahlen prägten die damalige Verkehrspolitik. Aber ihre wahre Botschaft wurde übersehen: Das ARE wies für die Lärmschäden des Strassenverkehrs 2217 Millionen aus und für die Schäden durch lokale Luftverschmutzung 3421 Millionen. Das ARE schätzte also die Klimaschäden des Schweizer Strassenverkehrs als weit kleiner ein als dessen Schäden durch Lärm und lokale Luftverschmutzung. Trotzdem sahen viele in der Klimawirkung das grösste Problem aller Zeiten.

Klarheit in die Rechnung gebracht

Noch schlimmer ist, dass die Zahlen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) falsch waren. Denn beim Strom gilt wie bei allen Ressourcen: Wer sie braucht, verursacht sogenannte Opportunitätskosten, das heisst, dass die Ressourcen dann nicht mehr für andere Zwecke verfügbar sind. Anders gesagt: Wenn die SBB ihren Strom nicht selber verbraucht, sondern ins Netz geleitet hätten, dann wäre automatisch ein anderes Kraftwerk vom Netz gegangen. Da die Schweiz ins europäische Netz integriert war, wäre dies ein Kraftwerk irgendwo in Europa gewesen. Abgestellt worden wären typischerweise besonders alte, ineffiziente Werke, also Dreck- und CO₂-Schleudern. Jede vernünftige Ökobilanz hätte dies berücksichtigen müssen.

Das ARE sah sich deshalb bald nach der Stromkrise gezwungen, die externen Kosten des Schienenverkehrs in einer Alternativrechnung mit diesem Opportunitätskostenansatz zu berechnen. Dabei zeigte sich: Pro Personenkilometer gerechnet war der Schienenverkehr ähnlich klimaschädlich wie der damalige Autoverkehr. Nur erhielt er dafür noch riesige Subventionen.

Diese Argumentation wurde dann zu Recht auf die Elektroautos übertragen. Ihr Stromverbrauch erhöhte die Gesamtnachfrage nach Strom so, dass viel mehr fossil befeuerte Kraftwerke im Netz bleiben mussten. Das galt 2022 absehbar noch mehrere Jahrzehnte. Elektroautos waren also damals entgegen allen Lobpreisungen nicht umwelt- und klimaschonend, sondern das pure Gegenteil. Doch das ist noch nicht alles. Elektroautos bezahlten auch ihren Anteil an den Strassenkosten nicht, weil auf ihrem Strom anders als auf Benzin und Diesel keine Abgaben zur Finanzierung der Strassen erhoben wurden. Die damaligen Elektroautos waren also Autos ohne sauberen Strom und ohne Strassen. Plötzlich sahen das alle: Der Kaiser stand ja ohne Kleider da.

Reiner Eichenberger ist Professor für Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Fribourg und Forschungsdirektor beim Institut Crema.