

Medienkonferenz auto-schweiz vom 22. Juni 2010, Bern

Einführung und Begrüssung Max Nötzli, Präsident auto-schweiz

Es gilt das gesprochene Wort

Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Medien

Ich danke Ihnen, dass Sie sich Zeit für die Medienkonferenz „Energieeffizienz beim Automobil“ genommen haben und ich hoffe, dass wir Ihnen ein interessantes Programm bieten können.

Es ist kein Zufall, dass wir die Veranstaltung dem Thema „Energieeffizienz“ gewidmet haben. Dem Zeitgeist entsprechend, hätten wir auch „CO₂“ oder das noch publikumswirksamere Thema „Klima“ aufgreifen können.

Aber letztlich geht es ja tatsächlich darum, dass wir mit der uns zur Verfügung stehenden Energie möglichst effizient umgehen. Denn solange uns erneuerbare Energien nicht in nennenswertem Ausmass zur Verfügung stehen, und das wird noch auf sehr lange Sicht der Fall sein, solange sind wir auf fossile Energieträger wie Erdöl, Kohle oder Gas angewiesen.

Das ist eine Tatsache. Ebenfalls eine Tatsache ist aber auch, dass die Reserven an Öl, Kohle und Gas nicht unendlich sind. Deshalb müssen wir auch in unserem ureigensten Interesse alles daran setzen, um mit diesen Reserven sparsam, sprich effizient, umzugehen, um diese Ressourcen zu schonen.

Je erfolgreicher wir bei unseren Bemühungen um verbesserte Energieeffizienz sind, umso länger stehen uns die Reserven zur Verfügung, und umso länger haben wir Zeit, um einen Weg aus der Fossil-Falle zu finden und erneuerbare Energieträger in ausreichender Menge bereitzustellen.

Wenn als Resultat dieser Effizienzsteigerung der CO₂-Ausstoss abnimmt – und das wird er, weil Verbrauch gleich CO₂ – dann nehmen wir das gerne mit. Und wenn dann gleichzeitig auch noch dem Klima geholfen wird – umso besser.

Oder mit anderen Worten: Der Notwendigkeit, Energie effizient einzusetzen, kann – und muss – auch derjenige zustimmen, der nicht allen Katastrophenszenarien der Klimawarner glaubt. Deshalb eine Medieninformation zum Thema Energieeffizienz.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse aus den nun folgenden Referaten wird für Sie sein, dass sich das Thema „Energie“ viel komplexer darstellt, als man es aufgrund der völlig verpolitisierten Diskussion glauben könnte.

Darum darf man den Blick auf das Ganze nie aus den Augen verlieren. Es ist unzulässig, nur einen einzigen Teilaspekt herauszupicken, diesen separat zu betrachten und dabei die anderen Aspekte ausser Acht zu lassen. Genau das aber machen viele Politiker gerne, aber auch manche Medien.

Dazu werden Sie gleich von ETH-Professor Lino Guzzella mehr hören. Ein von mir ins Feld geführtes Beispiel für eine solche fragwürdige sektorielle Betrachtung, welche andere Probleme schlicht ausblendet oder als gelöst voraussetzt, ist die Euphorie um das Elektroauto.

Sie geht nicht zuletzt von der Hoffnung aus, dass es nur noch eine Frage der Zeit ist, bis der ideale Speicher für elektrische Energie im Auto gefunden ist. Schliesslich wird seit Jahrzehnten immer wieder versichert, dass die jeweils jüngste „Wunderbatterie kurz vor dem Durchbruch“ stehe.

Aber Sie wissen, meine Damen und Herren, dass wir noch immer auf diesen Wunder-Akku warten. Auf den Stromspeicher, der uns bei niedrigem Gewicht, kompaktem Raumbedarf und vertretbaren Kosten unter allen klimatischen Bedingungen so weit fährt, wie wir uns das von einem Auto mit Verbrennungsmotor gewöhnt sind.

Das hat nicht etwa damit zu tun, dass die Batteriehersteller zuwenig schlaue sind. Und es sind auch keine obskuren Erdölkartelle im Spiel, die Patente aufkaufen und in Schubladen verschwinden lassen. Sondern das hat nur mit dem Funktionsprinzip und mit Physik zu tun.

Wir wissen ja alle, dass sich Benzin oder Diesel den Reaktionspartner für die Verbrennung, den Sauerstoff, aus der Luft holt. Dieser Anteil ist rund 15-mal schwerer als der Treibstoff, wird aber natürlich nicht mitgewogen. Das ist enorm praktisch für den Verbrennungsmotor und macht ihn so konkurrenzlos; müsste der Reaktionspartner, also die Luft, im Auto mitgeführt werden, wären das für einen Kleinwagen rasch einmal plus 400 kg; vom Volumen wollen wir mal gar nicht reden, selbst wenn man die Luft komprimieren würde.

Die Batterie dagegen hat den Nachteil, dass sie immer beide Reaktionspartner mit sich führen muss. Das haben wir seinerzeit in der Schule gelernt, um es dann aber offenbar gleich wieder zu verdrängen; anders ist es nicht zu erklären, dass wir immer noch auf den grossen Knall, auf das batterietechnische Ei des Kolumbus, warten.

Es ist ein buchstäblich schwerwiegendes Handicap, das die Physik der Batterie da auferlegt – deshalb wird es die wirklich leichte Batterie möglicherweise nie geben.

Das soll allerdings nicht etwa heissen, dass deswegen der Elektroantrieb chancenlos wäre. Aber das Einsatzgebiet wird beschränkt bleiben. E-Mobile werden vorwiegend für den Pendlerverkehr zum Einsatz kommen, Reichweiten von sagen wir mal 100 km und Geschwindigkeiten von 80 km/h sind praktikabel. Wer deutlich weiter fahren will, braucht einen kleinen Verbrennungsmotor als sogenannten „Range extender“, und natürlich eignet sich der Elektroantrieb für Plug-in-Hybride.

Aber die eierlegende Wollmilchsau, die gibt es nicht. Und dabei haben wir noch nicht einmal davon gesprochen, woher denn der elektrische Strom herkommen soll, den wir in die Batterien einspeisen wollen. Das wäre dann nochmals eine andere Baustelle.

Nun wünsche ich Ihnen viele spannende Momente.