

### 3. Ökolüge

#### **E-Mobile lösen das Mobilitätsproblem**

**E-Mobile werden von den meisten als Lösung der Mobilitätsprobleme gesehen. Es klingt paradox, aber die über Jahre kriselnde Autobranche hat die Klimakrise zum Rettungsanker umfunktioniert. Bloß die Argumente stimmen halt nicht.**

Damals, 2018, schien sich die Zeit endgültig gewandelt zu haben: Die Automobilindustrie versank immer tiefer im Sumpf von »Dieselgate«, als bestimmendes Element tauchte – für viele wie aus dem Nichts – die Klimadiskussion in der öffentlichen Debatte auf. Beinahe übersehen blieb dabei, wie es hinter all diesen Umwälzungen einem Fossil hervorragend gelang, sich neu zu positionieren: der Autoindustrie.

Spätestens seit den 1990er-Jahren war sie ins Fadenkreuz der Umweltengagierten geraten. Maluspunkte über Maluspunkte, Schadstoffe, Lobbying in Brüssel, Washington und Berlin, verwässerte Abgasvorschriften. Das gipfelte Mitte der 1990er-Jahre darin, dass Greenpeace den Drei-Liter-Kleinwagen »Smile« entwickelte, um zu zeigen, was möglich wäre. Der damalige Flottenverbrauch von Pkw lag weit darüber (und ist auch heute noch deutlich höher), den Vorstoß der Umweltschützer\*innen hat die Autobranche einfach ignoriert. Es war noch die Zeit, in der bei den meisten die Aussage unwidersprochen durchging, Diesel sei umweltfreundlich und deshalb sei eine steuerliche Begünstigung zu rechtfertigen.

Es sollte fast zwanzig Jahre ziemlich ruhig werden. Es wurde zwar an der Effizienz der Motoren geschraubt, gleichzeitig kamen aber immer schwerere Karosserien mit PS-stärkeren Motoren auf den Markt. »SUV« (Sport Utility Vehicle) lautete das Zauberwort. Dann flog der Dieselskandal auf. Die staunende Weltöffentlichkeit musste zur Kenntnis nehmen, dass fast ein Jahrzehnt lang manipulierte Software dafür gesorgt hat, die Motorsteuerung weitgehend abzuschalten, um die zulässigen Abgasgrenzwerte verlässlich *nicht* einzuhalten. Eingeschaltet wurde die Motorsteuerung nur auf Prüfständen, für die ein eigener Softwaremodus programmiert worden war. Als bekannt wurde, dass nicht nur VW auf derartige Manipulationen setzte, schien die Branche erledigt.

Heute steht sie stärker da denn je. Wie das? Das lässt sich mit einem Wort beantworten: Klimakrise.

Paradox, aber auch konsequente Strategie. Die Autobranche hat sich einem radikalen Relaunch unterzogen, die letzten Dieselpartikel abgeschüttelt und die alten Verbündeten – die Ölindustrie – im Stich gelassen. Innovation und Fortschritt werden an die Fahnen

geheftet. Glaubt man Werbung und PR (mehr dazu im vorigen Kapitel), dann wird es dem Elektroauto zu verdanken sein, dass schon in wenigen Jahren ökologisch unbedenkliche Mobilität möglich sein wird. Mission accomplished, Mobilitätsproblem gelöst.

Eine glatte Ökolüge, denn auch E-Autos tragen einen ökologischen Rucksack, obwohl es im direkten Betrieb keine Abgase aus einem Auspuff mehr gibt. E-Autos aber lagern einen Teil der Belastungen aus. Die Produktion, bei der Emissionen entstehen, ist weit weg, die Entsorgung ebenso. Da lässt sich's locker mit dem SUV durch die Städte gleiten. So funktionieren Ökolügen.

In zwei Punkten haben E-Autos einen Vorsprung: Sie kommen auf etwas leiseren Sohlen daher. Es gibt nur noch die Lärmentwicklung durch die Räder. Zweites Asset: E-Autos schneiden beim Energieverbrauch deutlich besser ab. Sie verbrauchen etwa zwei Drittel weniger Energie.

Das bleibt jedoch Theorie, wenn sich der Trend zu schwerer und stärker fortsetzt. Gewichte jenseits von zwei Tonnen sind keine Seltenheit. SUVs werden zum Inbegriff von Freiheit hochstilisiert, auch wenn die meisten das Allradvehikel bloß für innerstädtische Kurzwege verwenden.

Die Quelle des Stroms spielt bei der Einschätzung von E-Autos eine zentrale Rolle: PV-Anlage, Windrad, Staumauer, Kohle, Gas, Öl oder Atomstrom? Solange keine komplette Versorgung mit erneuerbarer Energie gesichert ist, erübrigt sich jeder Öko-Vergleich. E-Autos schneiden schlechter ab.

In der Produktion werden insgesamt nicht weniger Rohstoffe und Ressourcen verbraucht, wiewohl Rationalisierungen seit jeher im Interesse der Autohersteller sind. Aber auch bei E-Autos gibt es Wasserverbrauch, fallen Abfall und Abwasser an, es finden die unterschiedlichen Metalle Verwendung und es werden in jedem Auto ein paar Hundert Kilo Kunststoff verbaut.

Dass Umweltschutz und herkömmliche Treibstoffe nicht zusammenpassen, ist auf den ersten Blick zu erkennen. Bei E-Autos ist dies genauso, bedarf aber eines strengeren Blicks. Für die Herstellung der Batterien – die überwiegend in Südkorea, Japan, Indonesien und vor allem China über die Bühne geht – ist Lithium ein ganz wesentlicher Bestandteil. Zwei Drittel der Vorkommen lagern in Chile und Australien, große Player sind außerdem China und Argentinien. Weniger als ein Fünftel ist auf die übrigen Länder verteilt. Die »Mineral Commodity Summaries« der U.S. Geological Survey weisen Such- und Explorationstätigkeiten in 19 weiteren Staaten aus – sechs mehr als im Jahr zuvor und auch in Deutschland und Österreich. China ist das einzige Land, in dem alle Komponenten vorhanden sind, um eine Batterie für E-Autos herzustellen.

Was ein forciertes Abbau von Lithium bedeuten kann, ist noch völlig unklar. Von den bisherigen Lithiumminen ist bekannt, dass Grundwasservorkommen beeinträchtigt und Flüsse belastet werden können – ohne noch auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten einzugehen.

Völlig zu kurz greifen auch Aussagen, in denen versichert wird, dass die Lithiumvorräte ohnehin für 244 Jahre reichen. Diese Rechnung ist zwar im Augenblick

korrekt, geht aber vom heutigen Verbrauch aus. Um Lithium herrscht Goldgräber\*innenstimmung. Wie sehr, lässt sich an anderen Zahlen messen: Weltweit gibt es mehr als eine Milliarde Autos, in der EU allein mehr als 260 Millionen. Die meisten werden mit Benzin betrieben, knapp gefolgt von Fahrzeugen mit Dieselmotoren. Elektrofahrzeuge und Hybridautos sind (von Skandinavien abgesehen) derzeit die absolute Ausnahme.

Was den Bedarf an Lithium betrifft, ist noch zu bedenken, dass Lithium (und andere seltene Metalle) nicht nur in der Autoindustrie Anwendung findet, sondern auch in zahlreichen anderen Produkten unerlässlich ist, für Mobiltelefone, Tablets und Laptops zum Beispiel. All das hat zwingend zur Folge, dass der Kapazitätspolster von einem Vierteljahrtausend auf wenige Jahrzehnte zusammenschrumpft.

Die Welt begibt sich also von der Abhängigkeit von einem Rohstoff (Öl) in die Abhängigkeit von einem anderen (Lithium für die Batterieproduktion). Die Herstellung der Batterien selbst ist ebenfalls kein umweltschonendes Unterfangen. Schließlich liegt auch deren Entsorgung noch weitgehend im Dunkeln.

Die Umrüstung des kompletten Fahrzeugbestands – mehr als eine Milliarde Autos – ist vor allem eines: ein gutes Geschäft. Mitte Jänner 2022 hat das chilenische Bergbauministerium an den chinesischen E-Auto-Bauer BYD eines von zwei Abbaurechten vergeben. Es kostet 61 Millionen US-Dollar und gibt grünes Licht für die Abbaurechte von 80.000 Tonnen Lithium (fast die vierfache derzeitige Fördermenge des Landes). 2021 wurden in Chile 26.000 Tonnen gefördert. Die »Mineral Commodity Summaries« der U.S. Geological Survey weisen für 2021 eine weltweite Lithium-Jahresproduktion von 100.000 Tonnen aus.

Wieder einmal: Wenn die Weichen nicht anders gestellt werden, dann wird der ökonomische Druck auf die Ökologie auch hier steigen. In einer Studie der Schweizer Akademie der Wissenschaften heißt es dazu nüchtern: »Die erwartete starke Zunahme der Nachfrage nach wiederaufladbaren Lithiumbatterien wird voraussichtlich eine deutliche Erhöhung der Primärproduktion von Lithium erforderlich machen. Dies wird eine Ausweitung der Förderaktivitäten auf weitere, bisher unberührte Landschaften (zum Beispiel den bolivianischen Salar de Uyuni oder den tibetischen Zabuye--Salzsee) nach sich ziehen – mit entsprechenden Folgen für die Ökosysteme. Aufgrund der in diesen Regionen weniger idealen Voraussetzungen für eine Lithiumgewinnung ist davon auszugehen, dass der Aufwand für die Lithiumproduktion wie auch die damit zusammenhängenden Umweltauswirkungen zunehmen werden.«

## 4. Ökolüge

### **Nationalparks sind Symbole für gelebten Naturschutz**

**Nationalparks gelten als Symbole von Umwelt- und Naturschutz. Die Medaille hat freilich eine dunkle Kehrseite.**

Nationalparks sind in Mitteleuropa ein Ruhmesblatt. Hier sind wichtige Erholungszonen für Natur und Mensch eingerichtet. So oder so ähnlich klingen die Wortmeldungen, mit denen Schutzgebiete von Politiker\*innen gepriesen werden. Stimmt das wirklich? Sind Nationalparks tatsächlich das Aushängeschild gelungener Umwelt- und Naturschutzpolitik? Auch das ist eine Ökolüge.

Nationalparks legen vielmehr Zeugnis davon ab, wie der Umgang mit der Natur und Umwelt tatsächlich abläuft. Auch bei diesem Thema ist Österreich ein Paradebeispiel, weshalb sich die Betrachtungen zunächst auf die Alpenrepublik konzentrieren.

Vor Kurzem wurde ein rundes Jubiläum gefeiert: »50 Jahre Nationalparks«. Das klingt nach lange und tief verwurzelt. Allerdings sind zumindest die fünfzig Jahre eine Irreführung. Denn viel war da nicht.

Im Oktober 1971 haben sich drei Landeshauptleute getroffen, um eine Absichtserklärung zu unterschreiben, den Nationalpark Hohe Tauern schaffen zu wollen. Und die folgenden zehn Jahre wurde dann auch nicht viel. Nach der feierlichen und gut fotografierten Unterzeichnung geschah zunächst einmal nichts. Außer dass eine Kommission beauftragt wurde, die die konkrete Durchführbarkeit vorbereiten sollte. Das sollte zehn Jahre dauern. 1981 stellte das Bundesland Kärnten die ersten Gebiete unter Schutz. Es vergingen weitere zehn Jahre, bis tatsächlich Gebiete aus allen drei Bundesländern – Kärnten, Tirol, Salzburg – als Nationalpark deklariert waren. Zwanzig Jahre lagen also zwischen Absichtserklärung und Verwirklichung.

Ähnlich kurios im Thayatal, wo – ebenfalls im Herbst 2021 – zu einer »50 Jahre Fachkonferenz« geladen wurde. In den Chronologien sucht man die fünf Jahrzehnte vergebens. Es finden sich die dreißig Jahre, die seit der Begründung des Nationalparks auf tschechischer Seite vergangen sind, und die zwanzig Jahre, die das Schutzgebiet auf österreichischer Seite Bestand hat.

Die beiden Jahrzehntefeiern ließen sich als Kuriosum abhaken, wenn sie nicht so symptomatisch für den Stellenwert unberührter Natur wären. Sie ist dort möglich, wo gerade keine Interessen dagegensprechen. Der Nationalpark Hohe Tauern, der sich fünfzig wissen möchte, liefert dafür aktuell ein gutes Beispiel: In Diskussion ist gerade der Bau einer Hütte – in der Kernzone des Nationalparks, in der an und für sich bauliche Eingriffe tabu sein sollten.

Vor diesem Hintergrund kann es auch nicht verwundern, dass es in Österreich besonders lange dauern sollte, ehe die Meldung der »Natura 2000«-Gebiete an die EU von dieser als zufriedenstellend bewertet worden ist – Zonen also, die von supranationaler Bedeutung für die Ökologie Europas sind, insbesondere für den Schutz von Vögeln und für die Erhaltung von einzigartigen natürlichen Lebensräumen. Es waren zahlreiche Verfahren beim Europäischen Gerichtshof anhängig, ehe es die neun Bundesländer schaffen sollten, den EU-Vorgaben einigermaßen zu entsprechen. Einigermaßen deshalb, weil weitere Vertragsverletzungsverfahren nicht ausgeschlossen sind – zum Beispiel wegen der Pläne, Kraftwerke errichten zu wollen.

Derartig grundsätzlicher Kritik sind auch deutsche Behörden ausgesetzt: Die EU-Kommission hat angekündigt, ein Verfahren gegen Deutschland einzuleiten. Bemängelt wird, dass Flachland- und Bergmähwiesen in einem ungünstigen Erhaltungszustand seien. Und dabei hat Deutschland einen Coup gelandet, der eine Auswirkung auf den ganzen Kontinent haben sollte.

Es war in der allerletzten Sitzung des DDR-Ministerrats, am 12. September 1990, weniger als einen Monat vor der deutschen Wiedervereinigung, als Michael Succow das DDR-Naturschutzprogramm zum Beschluss vorlegte, und wenig später waren 4.882 Quadratkilometer unter Naturschutz gestellt. Succow, ein zunächst vom DDR-System Verfolgter, wurde in der Wendezeit Vize-Umweltminister und hat damals im Handumdrehen 4,5 Prozent des Territoriums der zu Ende gehenden Deutschen Demokratischen Republik vor dem Zugriff durch Industrialisierung und Vermarktung bewahrt.

Die geschützten Gebiete, viele von ihnen entlang des Todesstreifens zwischen Ost- und Westdeutschland, sind zur Basis des »Grünen Bands« quer durch Europa geworden. Es setzt sich mittlerweile entlang der Zone fort, die für Jahrzehnte den Eisernen Vorhang bildete.

Deutschland war spät dran in der europäischen Nationalpark-Geschichte, die 1909 in Schweden ihren Ausgang genommen hat. Die Schweiz ist sehr vorsichtig ans Werk gegangen. Hier gibt es lediglich einen Nationalpark im Engadin (Kategorie I, also ein Wildnisgebiet), der durch ein eigenes Gesetz abgesichert ist. Seit 2005 ist das Natur- und Heimatschutzgesetz novelliert, sodass Nationalparks geschaffen werden könnten, die den Kriterien der Kategorie II der IUCN entsprechen. Zwei Anläufe hat es dazu gegeben, die in Volksabstimmungen aber abgeschmettert worden sind.

Wohin man auch blickt, Gebiete außer Nutzung zu stellen und sie sich selbst zu überlassen, ist nach wie vor nicht in Mode.