

AUS DEM GEMEINDERAT

Der Klimaschutz: Ein Dauerthema

Klimaveränderungen, Umweltschutz, Erderwärmung sind allesamt Wörter, die fast täglich in den Medien zu lesen oder zu hören sind. Auch ich habe an dieser Stelle schon über den Klimawandel geschrieben. Und gerade in der jetzigen Zeit vor den Kantonsratswahlen (und sicher im Herbst auch vor den Nationalratswahlen) haben plötzlich alle Parteien tolle Ideen und sind die Einzigen, die für den Umweltschutz etwas tun. Eigentlich müsste man fast eine Hitliste erstellen, welche Partei nun am meisten schon getan hätte. Aber ist dies wirklich so? Ich glaube kaum. Die Parteien sollten sich schämen, mit einem so ernstesten Thema Angst zu schüren und sich zu brüsten, die besten Umweltschützer zu sein.

Es ist grossartig, dass junge Menschen auf der ganzen Welt friedlich auf der Strasse für den Schutz unserer Erde kämpfen. Auch dies natürlich medienwirksam. Sie fordern von der Politik, etwas zu tun, damit die

Klimaerwärmung gestoppt werden kann.

Toll! Von der Politik! Diese Aufforderung ist zu einfach. Auf die Strasse zu gehen und Aufmerksamkeit zu wecken, ist ganz ok, aber dann einfach von der Politik zu fordern, sie solle doch endlich mal was machen – ziemlich einfach. Verantwortung übernehmen heisst, sofort bei sich anzufangen und nicht darauf zu warten, bis andere etwas machen. Wie wäre es also mit einer Demo, wo Alt und Jung sich outen und zeigen, wie es gehen könnte?

– Wir arbeiten wieder dort, wo wir wohnen, denn so lösen wir die Verkehrsprobleme.

– Wir nutzen nur noch den umweltfreundlichen, öffentlichen Verkehr, das Auto nur noch, wenn es anders nicht geht.

– Wir kaufen nicht mehr alles online ein, denn damit kämpfen wir gegen den riesigen Logistikaufwand (weltweite Transporte), der unsere



«Jeder muss sich an der Nase nehmen und umdenken in seinem Handeln und Tun.»

Erde noch viel mehr kaputt macht als jedes Diesel- oder Benzinauto. Wir kaufen wieder vor Ort ein und geben

damit so nebenbei unseren Läden eine neue Chance zum Leben.

– Wir geniessen die Ferien zu Hause oder in der nahen Umgebung, müssen nicht jedes Jahr woanders auf dieser Erde sein.

– Wir nutzen modernste Kommunikationsmittel im Geschäft, um Reisen zu verringern.

– Und noch vieles mehr.

Wer von der Politik fordert, man müsse nun sofort auf Elektroauto umstellen, der sollte sich in die Komplexität der heutigen Gesellschaft und damit indirekt des Umweltschutzes einarbeiten. Denn Elektroautos lösen zwar einige Probleme, schaffen aber wieder viele neue. Nein, wir alle müssen endlich radikal umdenken und unsere Lebensform infrage stellen. Wir müssen nicht alles aufgeben. Wir können weiterhin mal die Welt erkunden. Wir müssen kein schlechtes Gewissen haben, mit dem Auto zu verreisen, aber wir müssen uns einschränken. Wir müssen alles in Mas-

sen nutzen. Denn so lösen wir nicht nur die Klimaerwärmung, so lösen wir auch viele andere Probleme, wie die Zersiedelung, den Verkehr, den Schutz unserer Ressourcen und vieles mehr.

Daher: Ich finde es toll, dass Umweltschutz ein Dauerthema ist und hoffentlich bleibt. Aber es darf nicht nur ein Thema bleiben. Es muss von jedem Einzelnen und nicht nur von der Politik getragen werden. Und jeder muss sich an der Nase nehmen und umdenken in seinem Handeln und Tun. Sofort und jetzt.

Heinrich Brändli,
Gemeinderat EVP

In der Rubrik «Aus dem Gemeinderat» schreiben Klotener Gemeinderäte wöchentlich einen Beitrag. Alle im Parlament vertretenen Parteien bekommen hierzu regelmässige Gelegenheit.

LESERBRIEF

Entgegnung auf den Parkett-Beitrag von Kurt Hottinger

Replik zum Parkett-Artikel vom 14. März, «Sind E-Autos wirklich so sauber?», von Stadtrat Kurt Hottinger:

Der Artikel hat mich sehr erstaunt. So spricht der Verfasser von Recherchen, gibt aber keine Quellen an. Daher ein paar Fakten als Entgegnung:

Lithium wird seit 1923 gewonnen. Zuerst wurde es Schmierfetten beigemischt. In den 80er- und 90er-Jahren kamen dann Akkus von Laptops und Handys dazu. Aktuell verteilen sich die Lithium-Mengen wie folgt: 34 Prozent für die Herstellung von Glas und Keramik, 9 Prozent für Schmierstoffe, 9 Prozent für die Pharmaindustrie, 8 Prozent für die Herstellung von Aluminium und Kunststoffen, 6 Prozent für Gussverfahren, 5 Prozent für Klimaanlagen. Die verbleibenden 29 Prozent des Lithiums werden für die Herstellung von Batterien verwendet. Jedoch nur ein kleiner Teil von 17 Prozent wird

für Batterien in Elektrofahrzeugen verwendet.

Der grosse Rest von 83 Prozent geht in die Herstellung von Batterien für die Unterhaltungselektronik und Handwerkzeuge (Quelle: statistica.com). Lithium-Batterien werden von Laien oft falsch interpretiert. Massgebend für das Endprodukt ist die Zusammensetzung des Akkus. Eine LiOn-Batterie (Typ NCA+) eines Teslas hat heute nur noch 3 Prozent Kobalt- und 7 Prozent Lithium-Anteile gegenüber der zweiten Serie (LCA) mit 9 Prozent Kobalt. Eine Batterie eines Nissan Leaf (LMO) hat jedoch keinen Kobalt-Anteil und nur 4 Prozent Lithium. Auch die anderen LiOn-Batterien der heutigen Fahrzeuge (NMC) enthalten nur 7 Prozent Lithium und 6 bis 12 Prozent Kobalt. Sie sind also nicht das wirkliche Problem für die Umwelt (Quelle: Batrec).

Zertifizierung ist nötig

Lithium ist weltweit verfügbar, sogar in Portugal. Der Elektromobilclub Schweiz (ECS) begrüsst jedoch ausdrücklich, dass die Aufmerksamkeit vor allem auf den Abbau von Lithium und Kobalt gerichtet ist und die Unter-

nehmen über Zertifizierungen und Nachweise zu nachhaltigen Prozessen und menschenwürdigen Arbeitsbedingungen gezwungen werden. Die «ITRY Tin Supply Chain»-Initiative, kurz iTSCI, ist bereits ein erster Anfang.

Wo kommt der Strom her?

In der Schweiz wird in den meisten Gemeinden vorwiegend ökologischer Strom verkauft; in Kloten ist der Strommix seit 1. Oktober 2015 sogar aus 100 Prozent erneuerbaren Energien (Quelle: ibkloten.ch). Der Vergleich mit Braunkohlestrom ist daher falsch, zumal auch in Deutschland bereits heute 60 Prozent des Strombedarfs aus erneuerbaren Energien, vorwiegend Windenergie, stammen.

Jeder Produktionsprozess schädigt die Umwelt. Das Märchen der besonders umweltschädlichen Batterieherstellung wurzelt in einer schwedischen Studie, die bereits mehrfach widerlegt wurde. Im Gegenteil: Es werden immer mehr Fahrzeugbatterien, wie in Teslas Giga-Factory, weitgehend mit lokaler Solar- und Windenergie hergestellt. Es ist ein Mythos, dass die Herstellung einer Batterie dafür sorgt, dass

Elektroautos schädlicher sind als Verbrennerfahrzeuge. Auch wenn ein Elektroauto in der Herstellung einen CO₂-Rucksack von 30 000 Kilometern bekommt, ist jeder Verbrenner nach 30 000 Kilometern im Nachteil. Meist wird in Vergleichen gegen das Elektroauto unterschlagen, dass Benzin und Diesel an der Tankstelle bereits so viel graue Energie enthalten, dass ein Elektroauto schon 40 Kilometer weit fahren könnte, bevor der Tank eines Benziners gefüllt ist.

Das Elektroauto ist heute schon die sinnvollste Alternative zum Verbrennungsmotor. Selbst bei einer heute teilweise fossilen Stromquelle wird das Fahrzeug in dem Moment sauber, in dem man die Stromquelle umstellen kann.

Recyclingquote steigt

Fakt ist, dass drei Viertel des benötigten Lithiums seit Jahrzehnten für andere Produkte als für E-Mobilität gewonnen werden. Bereits heute werden schon 15 Prozent des Lithiums recycelt und bis 2025 sollen es 30 Prozent sein. Dazu kommen noch die 2th-Life-Batterien (Wiederverwendung) mit einer Restkapazität

von mehr als 84 Prozent für Home-Speicher. Für eine Berechnung der CO₂-Belastung muss die «Wheel-to-Wheel-Methode» verwendet werden inklusive der Produktion der benötigten Energie.

Weitere Lösungen nötig

E-Mobilität alleine löst nicht alle Umwelt- und Verkehrsprobleme, es ist jedoch ein wichtiges Element dazu, insbesondere was die Lärm- und Schadstoffbelastung angeht. Es kann aber nicht die Lösung sein, dass alle auf E-Autos umsteigen, aber weiterhin pro Fahrzeug nur eine Person bewegt wird. Denn durch die wachsende Bevölkerung wächst auch der Mobilitätsbedarf. Die Platzressourcen auf den Strassen und in den Gemeinden für das Parkieren werden kleiner. Zudem beweisen etliche Studien, dass ein Fahrzeug im Schnitt 22½ Stunden steht und nur 90 Minuten pro Tag bewegt wird (Quelle: BFS, 16. Mai 2017).

Daniel Buchs, Kloten,
Vizepräsident
Elektromobilclub Schweiz ECS

Rega-Heli beim Bubenholztunnel



Der Rega-Helikopter Airbus H145 hebt ab, nachdem er südlich des Bubenholztunnels den Verletzten an Bord genommen hat. Foto: Leserreporterin

Ein Selbstunfall verursachte am Dienstagmittag einen Stau auf der A51 – unter anderem, weil der Rega-Heli dort landen musste.

Gestern kurz vor 11 Uhr war ein 35-jähriger Lenker auf der A51 Richtung Zürich unterwegs. Kurz vor dem Ende des Bubenholztunnels fuhr er aus noch unbekanntem Grund auf einen sogenannten Anpralldämpfer auf, der dem Schutz von Baustellen dient.

Beim Unfall erlitt der Lenker gemäss Angaben der Kantonspolizei Verletzungen unbekannter Art und musste von der zusätzlich aufgebötenen Opfiker Feuerwehr mit hydraulischem Spezialwerkzeug aus seinem demolierten Auto befreit werden. Für den Transport des Verletzten wurde zudem ein Helikopter der Rega aufgeböten, der mitten auf der Autobahn landete. Die A51 Richtung Zürich war bis 12.30 Uhr gesperrt. (rs.)



Stadt- und Kantonsrat Mark Wisskirchen, Kloten, links, Stadträtin Heidi Kläusler, Opfikon, Gemeinderat Tim Häfliger, Kloten. Foto: zvg.

Publireportage

Die EVP dankt der Bevölkerung

Regelmässig sucht die EVP über vier Jahre hinweg den Kontakt mit der Bevölkerung. Dabei ist auch die Blumenaktion ein jährlicher Bestandteil der Aktionen. Das Gespräch mit der Bevölkerung suchen und für die Kontakte und Anregungen danken, ist

das Motto. So auch wieder am letzten Samstag. Die EVP hofft, ihren Kantonsratssitz mit Mark Wisskirchen zu bestätigen und mit der Stimme der Wählerinnen und Wähler einen zweiten Sitz hinzuzugewinnen.

EVP Kloten