

Schweizer Exporte schaden dem Klima

Transporte mit dem Flugzeug sind nicht gut für die Umwelt. Kaum bekannt ist: Die Schweiz exportiert auf dem Luftweg mehr Waren, als sie importiert.

Wer Mangos aus Brasilien oder andere exotische Früchte kauft, schadet der Umwelt. Denn die Händler bringen solche Früchte oft mit dem Flugzeug ins Land. Der CO₂-Ausstoss der Jets belastet das Klima. Zahlen der eidgenössischen Zollverwaltung zeigen: Im vergangenen Jahr importierten Schweizer Firmen per Luftfracht 80 000 Tonnen Waren im Wert von 31 Milliarden Franken. Gleichzeitig exportierte das Land 114 000 Tonnen Güter im Wert von 83 Milliarden Franken auf dem Luftweg. Es wurden also 43 Prozent mehr Güter ausgeflogen als importiert.

Per Flugzeug 25-mal mehr CO₂ als per Schiff

Das schadet dem Klima enorm. Denn eine Tonne Luftfracht etwa von Zürich nach Peking belastet die Umwelt nach Angaben der Stiftung Myclimate mit 7,9 Tonnen CO₂. Zum Vergleich: mit dem Lastwagen sind es etwa 1,1 Tonnen CO₂, mit dem Schiff etwa 300 kg und mit der Bahn 279 kg.

Am meisten Waren mit dem Flugzeug exportiert die Schweizer Maschinen- und Elektroindustrie. Letztes Jahr waren es 36 000 Tonnen - hauptsächlich in die USA, nach Japan und China. Der Maschinenbauer ABB sagt,



Die Schweizer Exporte per Luftfracht entsprechen 2650 voll beladenen Airbus 340-300

er transportiere seine Produkte zum grössten Teil per Lastwagen und Schiff. Nur wenn die Lieferung innerhalb kurzer Zeit beim Kunden ankommen müsse, setze man auf den Flieger, etwa bei Ersatzteilen. Wie oft das der Fall ist, sagt ABB nicht.

Die Pharmaindustrie exportierte letztes Jahr 34 000 Tonnen per Luftfracht. Roche liess nach eigenen Angaben 7000 Tonnen Medikamente in 130 Länder fliegen, Novartis gar 14 000 Tonnen. Die Gründe für den umweltschädlichen Transport: Medikamente seien temperaturempfindlich und oft weniger als 18 Monate haltbar.

Selbst die Uhrenbranche kommt auf 10 000 Tonnen Luftfracht

Die Uhren- und Bijouterie-Branche exportierte im vergangenen Jahr fast 10 000 Tonnen an Uhren, Schmuck und Präzisionsinstrumente auf dem Luftweg. Die Swatch Group mit ihren 18 Uhrenmarken wie Breitling, Blancpain, Omega, Longines oder Swatch transportierte 10 Millionen Uhren per Luftfracht nach Asien, Nord- und Südamerika. 2000 Tonnen exportierte der Uhrenhersteller mit dem Flugzeug, darunter auch Ausrüstung für Events wie die Olympischen Winterspiele 2018 im südkoreanischen Pyeongchang. «Man weiss nie, was auf einem Schiff passieren kann», rechtfertigt sich das Unternehmen. Zudem seien die Kunden oft ziemlich ungeduldig.

In der Statistik der Eidgenössischen Zollverwaltung taucht ein weiteres Exportprodukt auf, das mit dem Flugzeug über die Landesgrenze gebracht wird - 684 000 Tonnen Kerosin. So viel Flugbenzin tankten Flugzeuge in der Schweiz im Jahr 2017 - sechs Mal so viel wie das Gesamtgewicht der Waren, die auf dem Luftweg exportiert wurden.

Wolfgang Wettstein



Audi E-Tron: Der E-Geländewagen stösst indirekt CO₂ aus

Beschönigende Werbung für Elektroautos

Elektro-Offroader sind nicht so umweltfreundlich, wie sie in der Werbung angepriesen werden.

Anfang 2019 kommen Audi und Mercedes mit grossen E-Autos auf den Markt. Es handelt sich dabei um batteriebetriebene Geländewagen. Sie sind über zwei Tonnen schwer und beschleunigen von 0 auf 100 km/h in 5 respektive 6 Sekunden.

Die Hersteller preisen ihre neuen Modelle als umweltfreundlich an: «Der Audi E-Tron ist ein Oberklasse-SUV, der beweist, dass sich kompromissloser Fahrspass und Umweltbewusstsein nicht ausschliessen.» Oder: «So fühlt sie sich an, die erste Fahrt im Mercedes EQC. Ohne einen Tropfen Benzin, ohne lokale Emissionen, ohne jede Mühe verändert er alles.» Und natürlich fehlt auch nicht der Hinweis, dass die CO₂-Emissionen «0 g/km» betragen.

Tatsächlich stossen Elektroautos kein klimaschädliches CO₂ aus, auch keine gesundheitsschädigenden Stickoxide und Russpartikel. Doch auch bei der Herstellung von Batterie und Strom entstehen Emissionen: «Je nach Stromquelle, wie im Fall von

Kohlekraftwerken, kann es sein, dass die CO₂-Emissionen von Elektrofahrzeugen über denen von Benzinern oder Dieselaautos liegen», sagt Patrik Soltic von der Eidgenössischen Material- und Prüfungsanstalt Empa.

Als Faustregel gilt: Je schwerer das Elektroauto, desto grösser der Stromverbrauch und damit der indirekte CO₂-Ausstoss. Der kleine Citroën C-Zero etwa verbraucht real gemäss Berechnungen des Verkehrsclubs der Schweiz VCS auf 100 Kilometer 21,4 Kilowattstunden (kWh). Das entspricht etwa dem Jahresverbrauch eines Fernsehers. Die Geländewagen von Tesla, Audi und Mercedes verbrauchen zwischen 35 und 37 kWh.

Auf die CO₂-Produktion bei der Stromherstellung umgerechnet heisst das: Beim C-Zero entstehen beim Schweizer Strommix 36 Gramm CO₂ pro Kilometer, beim deutschen Strommix mit relativ viel Kohlekraft wären es 103 Gramm. Deutlich mehr sind es bei den grossen Elektroautos: 60 Gramm beim Tesla in der Schweiz oder 170 Gramm in Deutschland.

Nur Elektroautos, die mit Ökostrom, etwa aus Solaranlagen, unterwegs sind, können als fast CO₂-frei bezeichnet werden.

Michael Soukup

Schweiz
in Zahlen

Pharmaindustrie zahlt immer mehr

Der Schweizer Wirtschaftsdachverband Chemie Pharma Biotech veröffentlicht seit 2015 die finanziellen Zuwendungen an Schweizer Ärzte, Spitäler und Forschungsinstitute. Dabei machen 56 Pharmafirmen mit, die etwa 80 Prozent des Branchenumsatzes abdecken.

Daraus geht hervor, dass Pharmafirmen im vergangenen Jahr rund 162 Millionen Franken zahlten. Davon gingen rund 12 Millionen an Ärzte, 91 Millionen an Spitäler und 59 Millionen Franken an Forschungsinstitute. Auf den jeweiligen Firmenwebsites sind die Empfänger aufgelistet. Beispiel: Bayer zahlte einem Berner Arzt 5853 Franken für «Reise und Unterkunft» zu einem Kongress. Das Unispital Lausanne erhielt total 85 500 Franken, unter anderem 54 700 Franken für «Sponsoring» und 17 300 Franken für «Honorare». Namentlich aufgelistet sind nur Empfänger, die in die Publikation einwilligten.

Die grössten Summen kamen von Novartis (19,9 Millionen Franken), Roche (13,9 Millionen) und Bayer (12 Millionen).

Der Verband veröffentlichte nur für 2017 Jahr eine Gesamtübersicht. Wie gross die Zahlungen in früheren Jahren waren, wollte er nicht sagen. Einen Vergleich ermöglichen aber Zahlen des deutschen Rechercheportals Correctiv, der Stiftung für Konsumentenschutz und des «Beobachters». Sie trugen die Daten von Websites der Pharmafirmen zusammen: Danach zahlten die Unternehmen im Jahr 2015 noch 140 Millionen Franken, ein Jahr später bereits 155 Millionen. *mso*

Pharma-Sponsoring

Zuwendungen
in Millionen Franken



*BERECHNUNGEN GEMÄSS STIFTUNG FÜR KONSUMENTENSCHUTZ