

Wissen

«Eklatanter Fall von Greenwashing»

CO₂-neutral Ski fahren in St. Moritz Das Versprechen der Oberengadiner Bergbahnen klingt zu gut, um wahr zu sein. Dafür gibt es Kritik von Experten. Doch wie könnte ein Weg zu wirklich klimaverträglichem Skifahren aussehen?

Joachim Laukenmann

Skifahren mit einem Umweltgewissen so rein wie frischer Pulverschnee – das wünscht sich so manch ein Wintersportfan.

So verwundert es nicht, dass die Oberengadiner Bergbahnen genau das versprechen. Sie bieten «in der Skidestination St. Moritz als erste Schweizer Bergbahnen CO₂-neutralen Schneesport an», kann man auf den Websites der Engadin St. Moritz Mountains sowie der Bergbahnen Corvatsch, Diavolezza und Lagalb nachlesen.

In den Skigebieten Corviglia und Corvatsch würden alle Dieselfahrzeuge, alle Baumaschinen, die 36 Pistenfahrzeuge und die 65 Dienstfahrzeuge mit einem CO₂-neutralen Diesel fahren, genannt Gas-to-Liquids (GTL) Fuel Alpine. Alle Dienstgebäude, Betriebe und Restaurants würden zudem mit CO₂-neutralem Heizöl beheizt, dem GTL Fuel Heating.

«Bringt uns nicht voran»

CO₂-neutraler Schneesport – das ist selbst für Oberengadiner Berge eine steile These. «Tatsächlich ist es ein besonders eklatanter Fall von Greenwashing», sagt Anthony Patt, Professor für Klimaschutz und -anpassung an der ETH Zürich. «Ich kann die Beweggründe der Oberengadiner Bergbahnen nachempfinden. Und ich bin überzeugt, sie wollen etwas Gutes tun. Aber der Einsatz von GTL-Kraftstoffen bringt uns auf dem Weg zum umweltfreundlichen Skifahren nicht voran.»

Bei GTL Fuel Alpine und GTL Fuel Heating handelt es sich um synthetische Kraftstoffe, die vom Energiekonzern Shell in Katar aus Erdgas hergestellt werden – also aus einer fossilen Ressource. «Die klare Flüssigkeit ist biologisch abbaubar, ungiftig, und so sauber, wie sie aussieht, so sauber verbrennt sie auch», heisst es auf den Websites der Oberengadiner Bergbahnen. «Dadurch werden Russ, Feinstaubpartikel und Stickstoffoxide reduziert, was zu einer sauberen Luft und weniger Emissionen führt.»

Falsch ist das nicht, es ist aber nur die halbe Wahrheit. Auch beim Verbrennen von GTL Fuel wird CO₂ frei, und zwar fast so viel wie bei herkömmlichem Treibstoff. Je nach Quelle reduziert GTL Fuel die CO₂-Emissionen gerade mal um 4 bis 5 Prozent oder um 8,5 Prozent. Sprich: Damit GTL Fuel wirklich klimaneutral wird, müssen die verbleibenden mehr als 90 Prozent CO₂-Emissionen an anderer Stelle eingespart werden.

Das weiss auch Shell. Damit Kunden die GTL-Kraftstoffe als klimaneutral betiteln können, verkauft der Energiekonzern diese zusammen mit den nötigen CO₂-Kompensationen. Darauf verweisen auch die Websites der Oberengadiner Bergbahnen. Ist die These vom CO₂-freien Schneesport also korrekt? Nur, wenn die CO₂-Kompensationen mehr als schöne Worte sind.

Wie Jane Nüssli von Shell Schweiz mitteilt, werden zur Kompensation der in der Schweiz



vertriebenen GTL Fuels vorwiegend zwei Projekte verwendet, eines in Indonesien (Katingan) und eines in Peru (Cordillera). Dabei soll die Reduktion von CO₂ durch den Schutz von Wäldern erreicht werden.

Das Projekt in Katingan hat die Auszeichnung «Triple Gold» des Standards «Climate, Community and Biodiversity» (CCD) erhalten. Nicht nur Shell, auch Volkswagen hat sich im Katingan-Projekt eingekauft. Greenpeace spricht in einem Bericht jedoch von einem «unwirksamen Kompensationsprojekt». Es sei höchst wahrscheinlich, dass der Wald auch ohne das Projekt vergleichbare Mengen an CO₂ gespeichert hätte. «Viele dieser naturbasierten Ansätze zur CO₂-Reduktion werden als Augenwischerei kritisiert», sagt ETH-Forscher Patt. Auch eine Publikation im Fachmagazin «Climatic Change» legt nahe, dass Waldprojekte zur CO₂-Einsparung wenig an der CO₂-Konzentration der Atmosphäre verändern. Zudem gebe es grosse Unsicherheiten bei der quantitativen Erfassung des möglichen Nutzens.

Zentral für eine gute CO₂-Kompensation ist die sogenannte Zusätzlichkeit: Nur wenn ein Waldgebiet ohne ein Schutzprojekt abgerodet würde, verhindert das Schutzprojekt die Emission

Die grösste Emissionsquelle ist die Anreise der Feriengäste per Auto.



Ungiftig: Ein Fläschchen mit Shell GTL Fuel. Foto: Mountains.ch

von CO₂ durch die Rodung und ist in dem Sinne zusätzlich. Ist das Waldgebiet ohnehin geschützt, etwa weil es in einem staatlichen Naturpark liegt, wird durch ein weiteres Schutzprojekt kein oder zumindest kaum zusätzliches CO₂ eingespart. Das Gebiet in Peru, wo Shell kompensiert, überlappt mit dem 2001 von Peru etablierten Nationalpark Cordillera Azul. Das stellt das Kriterium der Zusätzlichkeit zumindest infrage.

Ein weiteres Problem ist laut Patt die fehlende Garantie, dass der geschützte Wald nicht in zehn oder zwanzig Jahren doch gerodet wird. «Aus all diesen Gründen hat die EU naturbasierte Kompensationen aus dem CO₂-Emissionshandel verbannt», sagt Anthony Patt.

Der ETH-Forscher findet es «zwar grossartig, dass Skigebiete ihre Emissionen reduzieren wollen». Und GTL Fuels seien durchaus etwas sauberer als herkömmliche Kraftstoffe. Er hält die CO₂-Kompensationen, die GTL Fuels CO₂-neutral machen sollen, jedoch für fragwürdig.

Klimaneutral ist laut Patt nur synthetischer Treibstoff, der mithilfe von regenerativer Energie durch den Einfang von CO₂ aus der Luft hergestellt wird. Dieser ist bisher aber nur in geringen Mengen verfügbar, sehr teuer und in erster

Linie für die Lösung der CO₂-Problematik im Flugverkehr gedacht, nicht für den Schneesport.

Die Alpeninitiative erkennt «plumpes Greenwashing» und fordert die Oberengadiner Bergbahnen zur «Richtigstellung» auf. Auch die Non-Profit-Organisation Protect Our Winters (POW), die sich als Stimme der Outdoor-Gemeinschaft für den Klimaschutz versteht, stellt die Aussage der Oberengadiner Bergbahnen infrage. «Deren Ankündigung zum CO₂-freien Schneesport gibt ein verzerrtes Bild ab», sagt Nicholas Bornstein von der POW-Geschäftsstelle. Auch ETH-Forscher Patt ist als Vorstand mit POW verbunden.

Wie Bornstein sagt, sucht POW eigentlich keine Konfrontation mit den Bergbahnen. Im Gegenteil: «Wir wollen die Industrie unterstützen, damit sie bei ihren Klimazielen Fortschritte erzielen kann. Ich bin auch jetzt noch bereit für das Gespräch mit den Oberengadiner Bergbahnen, denn wir verfolgen einen kollaborativen Ansatz.»

Keine Stellungnahme

Sind die Oberengadiner Bergbahnen nach wie vor der Ansicht, dass ihre GTL Fuels CO₂-neutral sind? Und wollen sie an der Behebung Abstriche machen, die Skidestination St. Moritz biete

CO₂-neutralen Schneesport an? Auf Anfrage haben sich die Oberengadiner Bergbahnen dazu bisher nicht geäussert.

Was wäre zu tun, um den Skisport tatsächlich nachhaltig zu machen? Ein erster wichtiger Schritt ist laut Bornstein, dass eine Skidestination alle anfallenden Emissionen mit einer Lebenszyklusanalyse erfasst, von der Pistenpräparation über die Mobilität und die Elektrizität bis zum Heizen. «Wenn die Destination dann weiss, wo sie Nachholbedarf hat, kann sie einen Plan zur stufenweisen Absenkung der Emissionen sowie ein Netto-null-Ziel festlegen und entsprechend kommunizieren», sagt Bornstein. «Das wäre viel glaubwürdiger, als jetzt zu sagen: Wir bieten CO₂-neutralen Schneesport an.»

Anstatt auf GTL Fuel zu setzen, wäre es für den ETH-Forscher Patt deutlich zielführender, wenn die Destinationen ihre Gebäude energetisch renovieren und diese zum Beispiel mit Erdwärmepumpen beheizen würden. Auch wäre es viel besser, die Autoflotte zu elektrifizieren, als diese mit GTL-Diesel zu betreiben.

Elektrische Pistenraupen

Selbst für die Präparation der Pisten gibt es mittlerweile elektrisch betriebene Pistenraupen. «Im Vergleich mit den herkömmlichen Bullys ist deren Einsatzbereich allerdings noch etwas limitiert», sagt Bornstein. Trotzdem sollte es laut Patt in der Pistenraupenflotte der Oberengadiner Bergbahnen Platz haben für die eine oder andere elektrische Raupe und künftig, wenn diese besser und günstiger werden, auch für mehrere.

Warum verwenden die Engadiner Bergbahnen nicht wenigstens zum Teil elektrisch betriebene Pistenfahrzeuge? Und warum setzen sie nicht generell auf eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, sondern auf GTL Fuel? Auch diese Fragen blieben unbeantwortet.

Die grösste Emissionsquelle in Zusammenhang mit der Mobilität sind laut Patt die Feriengäste, die mit ihrem Auto ins Skigebiet reisen. Im Vergleich dazu falle die Mobilität der Bergbahnbetreiber kaum ins Gewicht. Daher sollte der Fokus zur Reduktion der Emissionen bei den Feriengästen liegen. «Dieses Problem wird sich zwar mit dem Übergang zu elektrischen Fahrzeugen im Laufe der Zeit entschärfen», sagt Patt. «Aber die Destinationen können das unterstützen, indem sie eine gute Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen und daran arbeiten, die Zugverbindungen ins Skigebiet zu verbessern.»

Ein weiterer Anknüpfungspunkt sind laut Bornstein die Restaurants. «Wir sehen zwar ein langsames Umdenken, aber viele Bergrestaurants legen ihren Fokus nach wie vor auf eine klimaschädliche und zudem eher ungesunde Ernährung.»

Laut Patt ist CO₂-neutraler Schneesport in Zukunft durchaus möglich. «Aber es braucht diese grundlegenden Veränderungen im Bereich der Gebäude und der Mobilität. Sonst wird es nicht gelingen.»