

AUTOS

Zeit, mal etwas Gas zu geben

Die Schweiz will den Treibstoffverbrauch im Verkehr massiv senken. Doch weil immer grössere Autos gefahren werden, hinkt man den vorgegebenen Zielen hinterher. Ohne verbindliche gesetzliche Vorgaben wird das so bleiben. Text: Fritz Keller

Das Auto der Zukunft wird grün und sexy sein», sagte die damalige Bundespräsidentin Micheline Calmy-Rey anlässlich der Eröffnung des letzten Autosalons in Genf. Dass sie von der obersten Schweizerin wohlwollende Worte für ihre metallicglänzenden Produkte hörten, war den ausstellenden Autohändlern lieb. Denn ihre Verkäufe hatten längere Zeit zu wünschen übriggelassen. 2006 stiegen sie aber wieder um 3,9 Prozent, für 2007 liegt die Zuwachsrate bei 6,2 Prozent. Gar um 20 Prozent legten im gleichen Zeitraum die SUVs zu, die «sport utility vehicles», auch als Offroader bekannt.

Diese mögen für viele sexy sein, grün sind sie nicht. Denn pro 100 Kilogramm Mehrgewicht braucht ein Fahrzeug einen halben Liter Treibstoff mehr auf 100 Kilometer. Deshalb fahren die massigen SUVs im Gegenwind. Eine parlamentarische Initiative der grünen Nationalrätin Franziska Teuscher, die forderte, dass schwere Geländewagen nur mit einer Sondergenehmigung zugelassen werden, lehnte der Nationalrat mit 109 gegen 43 Stimmen zwar ab. Bis im Sommer aber wollen die Jungen Grünen die 100 000 Stimmen für ihre Initiative «Für menschenfreundliche Fahrzeuge», besser bekannt als Offroader-Initiative, beisammenhaben. Bei Annahme würden diese Fahrzeuge verboten.

Im Jahr 2002 unterzeichneten Auto-Schweiz, die Vereinigung der Schweizer Automobilimporteure, und das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) im Rahmen des Energieprogramms «Energie 2000» bereits zum zweiten Mal eine Vereinbarung zur Senkung des Treibstoffverbrauchs von neuen Personenwagen. Demnach sollte der durchschnittliche Verbrauch der Neuwagenflotte von 8,4 Litern pro 100 Kilometer im Jahr 2000 um 24 Prozent auf 6,4 Liter pro 100 Kilometer im Jahr 2008 gesenkt werden. Diesem Ziel aber fährt man deutlich hinterher. Zwar sind die



Umweltverträglichkeit ist für die wenigsten ein zentrales Kriterium beim Autokauf.

Neuwagen um einiges energieeffizienter geworden, aber da vermehrt grössere und schwerere Autos verkauft wurden, nimmt der Schadstoffausstoss weniger schnell ab als geplant. Die auf Freiwilligkeit basierenden Abmachungen drohen zu scheitern. Das Uvek plant deshalb für 2009 verbindlichere Massnahmen.

Bonus-Malus-System: Das Uvek ist überzeugt, dass sich eine nachhaltige Trendwende in Sachen Treibstoffverbrauch nur durch weitere Lenkungsmaßnahmen herbeiführen lässt. In seinem Aktionsplan «Energieeffizienz» setzt es beim Verkehr vor allem auf ein Bonus-Malus-System, das neu eingeführt werden soll. Dieses Sys-

tem will energieeffiziente Fahrzeuge durch eine tiefere Importsteuer für Neuwagen belohnen. Beschlossene Sache ist das noch nicht, es muss noch von den eidgenössischen Räten abgesegnet werden. Opposition kommt von den Schweizer Automobilimporteuren. Andreas Burgener, Direktor von Auto-Schweiz, hat grosse Vorbehalte: «Wir sind nicht grundsätzlich gegen Bonus-Malus. Aber mit dem geplanten System werden nur Arbeitsplätze geschaffen. Der ökologische Nutzen ist verglichen mit dem administrativen Aufwand gering.» Auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) zeigt sich wegen der mangelnden Effizienz des Bonus-Malus-Systems nicht

TELE

So viel TV-Vergnügen wie nirgendwo sonst.

Mit einem TELE-Abo gönnen Sie sich das beliebteste Fernseh-Magazin der Schweiz:
mehr Informationen und unterhaltende Berichte über Ihre Lieblingssendungen
und Kinostars.
Jeden Donnerstag in Ihrem Briefkasten.

Zwei vergünstigte Abos

Halbjahres-Abo

26 Ausgaben für nur Fr. 87.–

12% günstiger gegenüber dem
Kioskpreis von Fr. 98.80

Schnupper-Abo

10 Ausgaben für nur Fr. 20.–

47% günstiger gegenüber dem
Kioskpreis von Fr. 38.–

Sie sparen
Fr. 11.80

Sie sparen
Fr. 18.–

TELE abonnieren und profitieren!

JA, ich will profitieren und wünsche folgendes Abo: (ankreuzen)

- Halbjahres-Abo** 26 Ausgaben für nur Fr. 87.– 1018918
 Schnupper-Abo 10 Ausgaben für nur Fr. 20.– 1018917

Vorname _____

Name _____

Strasse/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Ankreuzen, ausschneiden und einsenden an:
TELE, Leser-Service, Postfach, 4801 Zofingen

Der Antrieb der Zukunft: Welche Technik ist die beste?

- **Hybrid:** Beste Werte erzielen zurzeit die Hybridfahrzeuge. Mit einer Kombination von Benzinmotor und einem Restenergie nutzenden Elektromotor gelingt es, die CO₂-Emissionen deutlich zu senken. Mit einiger Verspätung entwickelte auch die europäische Autoindustrie Hybridmodelle. Sie setzte ihr Hauptaugenmerk bisher vor allem auf die Verbesserung der traditionellen Antriebssysteme Benzinmotor und Dieselmotor. So gelang es Schritt für Schritt, den Verbrauch zu drosseln und die Effizienz zu steigern.
- **Diesel:** Vor allem seit dem Einbau von Partikelfiltern verbesserte sich die Umweltbilanz von Dieselfahrzeugen erheblich. Nach wie vor schlecht schneidet der Dieselmotor aber bezüglich Stickoxiden ab, die für die Ozonbildung verantwortlich sind. Das zeigt eine Studie, die die Empa im letzten Jahr durchführte. Benziner zeigen da bessere Werte, hinken dafür beim CO₂-Ausstoss hinterher. Patrik Soltic, Projektleiter für Verbrennungsmotoren bei der Empa, glaubt, dass man die Vorteile beider Antriebsarten im Auto der Zukunft vereinen wird – «aber das kostet Geld und Zeit».

- **Erdgas:** Mit Erdgas betriebene Autos emittieren im Vergleich mit Benzin- und Dieselfahrzeugen am wenigsten Schadstoffe. Doch auch Erdgas ist endlich, irgendwann sind die Vorräte aufgebraucht. Bis dahin aber sind mit Erdgas betriebene Autos durchaus eine Alternative.
- **Biotreibstoffe:** Grosse Hoffnungen setzte man lange Zeit auf die sogenannten Biotreibstoffe. Doch wenn landwirtschaftliche Anbauflächen genutzt werden, den Rohstoff für Treibstoff zu schaffen, fehlt es in der Folge an Nahrung. Ökologisch sinnvoll ist Biogas, das aus Kompostierungs- und Kläranlagen gewonnen wird. Ähnliches gilt für Bioethanol (Alkohol). Bioethanol wird durch die Umwandlung von Zuckern aus pflanzlichen Rohstoffen gewonnen und kann mit herkömmlichem Benzin gemischt und als Treibstoff verwendet werden. Wenn Ethanol zum Beispiel aus Brasilien eingeführt wird, verschlechtert sich natürlich die Ökobilanz für diesen Treibstoff. Nach Schätzungen könnten aber in der Schweiz bei konsequenter Nutzung etwa 10 bis 20 Prozent aller Autos mit im Inland produzierten Biotreibstoffen betrieben werden.

- **Brennstoffzellen:** Brennstoffzellen wandeln Wasserstoff in elektrischen Strom um, der einen Elektromotor antreibt. Diesem abgasfreien Antrieb wurde noch vor wenigen Jahren eine grosse Zukunft vorausgesagt. Die optimistischen Prognosen gehören jedoch der Vergangenheit an, weil es schlicht zu teuer ist, solche Autos herzustellen.
- **Elektroantrieb:** Nach einer euphorischen Phase in den achtziger und neunziger Jahren ist es um die Elektroautos still geworden. Der hohe Preis in der Anschaffung und beschränkte Bewegungsfreiheit waren Gründe dafür. Doch das Potential ist nach wie vor da. Die Chance liegt wohl in einem noch ausgeklügelteren Hybridantrieb. Bei reinen Elektromotoren stellt sich schnell einmal das Problem, genügend elektrische Energie produzieren zu können.

Entscheidend für die Entwicklung von neuen Antriebsarten wird sein, wie lange die Erdölreserven noch reichen und welchen Einfluss die zunehmende Verknappung auf den Preis hat. Sobald die Schmerzgrenze erreicht ist, haben andere Antriebsarten eine Chance.

nur begeistert. Aber es sei ein kleiner Schritt in die richtige Richtung, heisst es von dieser Seite. In verschiedenen Kantonen erhalten Ökofahrzeuge bereits heute einen Rabatt auf der kantonalen Motorfahrzeugsteuer. Immer mehr gewähren auch Versicherer Ermässigungen für umweltfreundliche Autos. All diese Anreize über das Portemonnaie zeigen jedoch nicht die erhoffte Wirkung. Der Preis fürs Autofahren scheint für die Schweizerinnen und Schweizer immer noch eine untergeordnete Rolle zu spielen.

Politischen Druck macht im europäischen Raum die EU-Kommission. Im Februar des letzten Jahres schreckte sie die Automobilindustrie mit neuen Vorgaben auf, die gesetzlich verankert werden sollen. Zum Schutz des Klimas sollen Neuwagen in der EU ab 2012 im Durchschnitt nur noch 130 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstossen. Unter anderem durch

die Nutzung von Biokraftstoffen sollen es letztlich 120 Gramm werden. Das sind etwa 30 Prozent weniger als bisher. Zurzeit prüft die EU-Kommission, wie der Durchschnittswert zu erreichen ist. «Dabei ziehen wir auch gestaffelte Obergrenzen – etwa nach Grösse oder Gewicht der Fahrzeuge – in Betracht», liess der EU-Umweltkommissar Stavros Dimas verlauten. Die Autoindustrie protestierte unverzüglich und prophezeite, dass Tausende von Jobs verloren gingen, da bei solchen Vorgaben der Preis eines Fahrzeugs derart stark steige, dass der Absatz wesentlich zurückgehen würde. Auf mehr als einen kleinen Kompromiss aber liess sich die EU-Kommission nicht ein. Die endgültige Entscheidung wird zwischen den zuständigen Ministern der EU-Staaten und dem EU-Parlament wohl noch in diesem Jahr fallen. In der Klimapolitik gibt es keine Inseln. Die Schweiz wird deshalb nicht darum

herumkommen, sich den klaren Lenkungsangaben aus Europa anzupassen. Davon überzeugt ist jedenfalls Kurt Egli, Projektleiter der VCS-Autoumweltliste: «Wir brauchen diesen Druck von aussen, damit wir das Notwendige und Machbare in Sachen Treibstoffreduktion auch tun.» Habe die Schweiz bei der Einführung des Katalysators noch eine Vorreiterrolle gespielt, hinke sie in den letzten Jahren eher hinterher. So hat das Schweizer Parlament die CO₂-Abgabe auf Treibstoff hinausgezögert. Als Kompromiss führte man den Klimarappen ein (1,5 Rappen pro importierten Liter Benzin und Diesel). Mit dem so erwirtschafteten Geld werden zwar CO₂-senkende Massnahmen unterstützt. Trotzdem wird die Schweiz das im CO₂-Gesetz verankerte Ziel klar verfehlen. Die Ausdehnung der CO₂-Abgabe auf den Treibstoff, wie sie von den Umweltverbänden schon lange gefordert wird, scheint un-

umgänglich. Ob sich dafür eine politische Mehrheit finden lässt, wird sich zeigen.

Autofahrerinnen und Autofahrer können jedoch auch selbst zu einem tieferen Schadstoffausstoss beitragen. Das beginnt beim Kaufentscheid. Seit 2003 muss in der Schweiz in jedem Neuwagen gut sichtbar eine Energieetikette angebracht sein, die Auskunft gibt über Leergewicht, Verbrauch auf 100 Kilometer und den CO₂-Ausstoss in Gramm pro Kilometer. Alle Fahrzeuge sind in sieben Kategorien von A bis G unterteilt, wobei A für die effizientesten Fahrzeuge steht. Mit der Energieetikette haben Konsumentinnen und Konsumenten die Möglichkeit, sich ein Fahrzeug auszusuchen, das in der entsprechenden Gewichtsklasse sparsam ist.

Da aber nicht der absolute Verbrauch bewertet wird, können sowohl leichtere wie schwerere Fahrzeuge in die beste Kategorie eingeteilt werden. In einem neuen Berechnungsverfahren wurde 2006 die Hürde für schwerere Fahrzeuge etwas höher gesetzt. Aber immer noch ist es so, dass ein Smart mit 845 Kilogramm Leergewicht

und einem Verbrauch von 3,3 Litern genauso in der höchsten Kategorie eingeteilt ist wie ein VW Sharan mit einem Leergewicht von über 2000 Kilogramm und einem Verbrauch von 6,8 Litern auf 100 Kilometer.

Für den Kaufentscheid ist die Umweltverträglichkeit offenbar nur ein zweitrangiges Kriterium: Im Jahr 2006 wählten Autokäuferinnen und -käufer nur gerade einen Drittel aller Neuwagen aus den Kategorien A und B aus. Aspekte wie Ästhetik, Sicherheit, Grösse und Verwendungszweck des Fahrzeugs sind weiterhin die entscheidenderen Kriterien.

Einen umfassenderen Ansatz, um die saubersten Autos zu fördern, verfolgt der VCS mit seiner Autoumweltliste (siehe auch www.autoumweltliste.ch). Statt der Energieeffizienz bewertet der VCS neben dem Ausstoss schädlicher Emissionen den absoluten Treibstoffverbrauch. «Damit haben Konsumenten eine viel realistischere Vergleichsmöglichkeit als mit der Energieetikette», erklärt VCS-Projektleiter Kurt Egli. Die beste Wahl trifft, wer Verbrauch

und Effizienz in Betracht zieht und sich für ein Fahrzeug entscheidet, das in beiden Kategorien gut abschneidet.

Alle wissen es: Autofahren belastet die Umwelt. Entsprechend muss das Ziel sein, diese Belastung möglichst gering zu halten. Dazu braucht es innovative und wirkungsvolle Konzepte seitens der Autoindustrie und den Druck der Politik. Denn die Vergangenheit hat gezeigt: Von allein werden Autos nicht grüner – trotz entsprechenden Beteuerungen.

Konsumentinnen und Konsumenten können mit einer sparsamen Fahrweise (siehe «Eco-Drive: Richtig fahren heisst Treibstoff sparen – ein Selbstversuch») und dem Kauf von schadstoffarmen Autos das Ihre beitragen. Öfter mal zu Fuss zu gehen wäre auch eine Lösung. Laut dem Sorgenbarometer, das das Institut GfS in Bern jährlich erhebt, haben immerhin 35 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer angegeben, in Zukunft auf unnötige Autofahrten verzichten und so die Umwelt schonen zu wollen. Das wäre ein Anfang. ■

Raus. Aber richtig.

Transa Mitarbeiterin Patrizia Bieri kennt die richtigen Produkte für deinen Outdoor-Trip aus eigener Erfahrung.

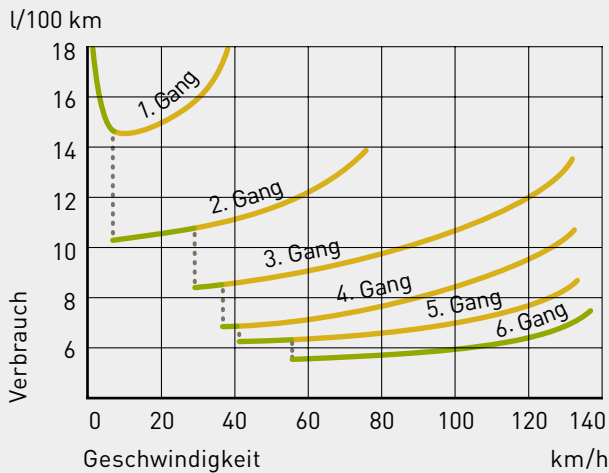
Transa: Das ist Beratungskompetenz multipliziert mit 10'000 Outdoor-Produkten der weltbesten Ausrüstungs- und Bekleidungshersteller.

Bestell dir gratis das 432-seitige Transa Handbuch!

www.transa.ch oder Telefon 044 278 90 40. Transa Läden findest du in Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur, Zürich.

TRANSA
Raus. Aber richtig.

Eco-Drive: Richtig fahren heisst Treibstoff sparen – ein Selbstversuch



Lässt sich der Benzinverbrauch allein durch die Fahrweise reduzieren? Der Selbstversuch zeigt: In der angestammten Fahrweise schaffe ich eine 13 Kilometer lange Teststrecke mit einem Benzinverbrauch, der hochgerechnet 8,85 Litern auf 100 Kilometer entspricht. Die Intensivlektion bei Peter Koch, Leiter des Drivingcenters in Veltheim, ist beeindruckend:

Nach einer kurzen Schulung im Simulator und den entsprechenden Tipps sinkt der Benzinverbrauch auf 7,5 Liter auf 100 Kilometer. Das entspricht einer Verminderung von gut 15 Prozent. Dabei erhöhte sich die Durchschnittsgeschwindigkeit noch um einen Kilometer. Man ist also nicht langsamer unterwegs mit dieser Eco-Drive-Fahrweise. Wer den Führerschein schon vor einiger Zeit erworben hat, lernte noch, fleissig zu schalten. Moderne Motoren lassen jedoch eine viel effizientere Fahrweise zu: Meist fährt man im fünften Gang. «Es braucht eine gewisse Zeit, bis man sich diese Fahrweise angewöhnt hat», sagt Koch. «Dann aber geniesst man das ruhige Dahingleiten.» Die vier wichtigsten Eco-Drive-Regeln:

1. Im höchstmöglichen Gang bei tiefer Drehzahl fahren.
 2. Zügig beschleunigen.
 3. Früh hochschalten (bei 2000 bis 2500 Umdrehungen), spät herunterschalten.
 4. Vorausschauend und gleichmässig fahren, unnötige Brems- und Schaltmanöver vermeiden.
- Fritz Keller**

Weitere Infos: Eco-Drive-Kurse gibt es in den Drivingcentern in Veltheim und Safenwil. Unter www.eco-drive.ch findet sich eine Liste mit zertifizierten Eco-Drive-Fahrlehrern.

Gut beraten – besser leben



FREIER LEBEN – NEUES WAGEN
Nichts verleiht so viel Energie und Lebensfreude wie erfüllende Beziehungen. Koni Rohner zeigt behutsam und klar, wie sie gelingen. Mit vielen wertvollen Selbsttests und Übungen.
208 Seiten, Fr. 36.–



ABENTEUER FAMILIE
Das neue Beobachter-Standardwerk begleitet angehende Eltern ins Abenteuer Familie. Für eine erfüllende und verantwortungsvolle Elternschaft.
336 Seiten, Fr. 42.– (Fr. 48.–)



ZUSAMMEN LEBEN ZUSAMMEN WOHNEN
Gemeinsam wohnen, leben, Kinder haben. Hier finden Paare ohne Trauschein wichtige Infos. Bereits in der 5., aktualisierten Auflage erschienen.
240 Seiten, Fr. 36.–



KOCHEN MIT RÖBI KOLLER
Zum Schmökern und Geniessen: Röbi Koller gewährt ungewohnte Blicke auf die Schweizer Prominenz. Mit über 60 Rezepten und Verwöhnmenüs von Spitzenköchen.
224 Seiten, Fr. 38.– (Fr. 45.–)

Jetzt bestellen

Bitte senden Sie mir gegen Rechnung zuzüglich Versandkosten (Preise für Nichtabonnenten in Klammern)

- Ex. «Freier leben – neues wagen»
208 Seiten, Fr. 36.–
- Ex. «Abenteuer Familie»
336 Seiten, Fr. 42.– (48.–)
- Ex. «Zusammen leben, zusammen wohnen»
240 Seiten, Fr. 36.–
- Ex. «Kochen mit Röbi Koller»
224 Seiten, Fr. 38.– (45.–)

806

Name, Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Ort

Beobachter-Mitgliedsnummer

Datum, Unterschrift

Bestellung: Beobachter-Buchverlag, Postfach, 8021 Zürich
Telefon 043 444 53 07, Fax 043 444 53 09, E-Mail: buchverlag@beobachter.ch
Oder nutzen Sie den 24-h-Bestellservice unter www.beobachter.ch/buchshop