"Kein Automobilhersteller vernachlässigt heute mehr die Energieeffizienz" : Interview

Autor(en): **Nötzli, Max / Buchs, Matthieu**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Energeia : Newsletter des Bundesamtes für Energie**

Band (Jahr): **- (2014)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-638380

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Interview

«Kein Automobilhersteller vernachlässigt heute mehr die Energieeffizienz»

Max Nötzli, Präsident der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure Auto Schweiz, spricht sich für die Entwicklung energiesparender Personenwagen aus. Er befürwortet die Übernahme der europäischen Vorschriften, fordert aber, dass bei der Festlegung der Sanktionen die Eigenheiten des Fahrzeugparks in der Schweiz berücksichtigt werden.

Herr Nötzli, wo stehen der europäische und der weltweite Fahrzeugmarkt heute nach der Krisenzeit, die 2008 begonnen hat?
Die noch vor zwei Jahren in manchen Ländern, vor allem in Deutschland, spürbare Panik ist verschwunden. In den USA ist das Klima sogar positiv. Aber deshalb zu sagen, dass wir die Krise hinter uns haben, wäre vielleicht etwas verfrüht. In vielen Ländern ist das Verkaufsvolumen ziemlich hoch. Europa hat diese schwierige Zeit relativ gut überstanden.

Wie hat sich die Schweiz in dieser bewegten Zeit gehalten?
Die Situation in der Schweiz ist gut. Mit über 308 000 Neufahrzeugen, die im vergangenen Jahr in Verkehr gesetzt wurden, ist das Verkaufsvolumen hoch.

Hat diese schwierige Situation die Entwicklung von effizienteren Fahrzeugen in Bezug auf Energieverbrauch und CO_2-Ausstoss gefördert oder im Gegenteil gebremst?
Es sind eher die verbindlichen Richtlinien für den Energieverbrauch und die CO_2-Emissionen, die die Fahrzeugentwicklung beeinflussen. Es gibt heute – auch in der Kategorie der Sportwagen – keine Hersteller mehr, die nicht auf Effizienz achten. Und es funktioniert: Ein Drittel der in der Schweiz verkauften Fahrzeuge gehört in die Effizienzkategorie A oder B.

Analog zur EU hat die Schweiz am 1. Juli 2012 CO_2-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen eingeführt. Wenn die CO_2-Emissionen einen Zielwert überschreiten, wird eine Sanktion fällig. Ziel ist es, die Emissionen bis 2015 im Durchschnitt auf 130 Gramm pro Kilometer zu senken. Wie gehen die Autoimporteure in der Schweiz mit diesen Vorschriften um?
Natürlich versucht jeder, möglichst keine Sanktionen zu bezahlen. Da aber die in die Schweiz eingeführten Fahrzeuge zu rund 80 Prozent aus der EU stammen, wo dieselben Vorschriften gelten, überträgt sich der Druck auf die Hersteller. Sie müssen die Effizienz ihrer Produkte jedes Jahr steigern. Allerdings weist die Schweiz eine Besonderheit auf. Für die EU wird es einfacher sein, den Zielwert von 130 Gramm CO_2 pro Kilometer zu erreichen: Länder, wie beispielsweise Spanien oder Griechenland, mit einem Fahrzeugpark, der im Durchschnitt aus Kleinwagen besteht, kompensieren für Länder, deren Fahrzeugpark sich aus grösseren Wagen zusammensetzt, wie beispielsweise Deutschland oder Schweden. Diesen Ausgleich gibt es in der Schweiz nicht. Ihre Flotte entspricht mehr oder weniger jener Deutschlands. 2012 waren die Sanktionen in unserem Land nicht

Profil

Max Nötzli ist seit dem 1. Juli 2008 Präsident der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure Auto Schweiz. Nach Studien an der ETH Zürich und der Universität Zürich arbeitete er während 39 Jahren in der Redaktion der in Bern herausgegebenen «Automobil Revue». 1980 wurde er dort stellvertretender Chefredaktor, 1998 Chefredaktor. Auto Schweiz vertritt die Interessen der 33 offiziellen Autoimporteure. Diese vertreiben über 4500 Konzessionäre oder Wiederverkäufer in der Schweiz und im Fürstentum Lichtenstein Personenwagen und Nutzfahrzeuge, Busse und Cars.

zu hoch. Man muss aber beachten, dass die Berechnungen auf nur 65 Prozent des Neuwagenparks beruhten. 2015, wenn 100 Prozent des Parks berücksichtigt werden, werden vermutlich sehr hohe Sanktionen fällig werden.

Wer wird im Endeffekt die zusätzlichen Kosten bezahlen, die durch die Sanktionen entstehen?
Dem Importeur steht es grundsätzlich frei, wie er die Kosten verteilen will – auf seine gesamte Flotte oder lediglich auf die Fahrzeuge, die die Zielwerte überschreiten. So oder so, die zusätzlichen Kosten werden auf die Endkunden überwälzt.

Im ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050, das gegenwärtig zur Beratung im Parlament ist, ist auch die Rede davon, die CO_2-Emissionsvorschriften auf Lieferwagen auszuweiten. Die EU hat diesen Schritt bereits beschlossen. In der Vernehmlassung hat sich Auto Schweiz aber gegen diese Massnahme ausgesprochen. Weshalb soll nicht auch hier analog zur EU vorgegangen werden?
Auch hier ist der Fahrzeugpark in der Schweiz nicht mit jenem in der EU vergleichbar. Wenn dieser Unterschied nicht berücksichtigt wird, werden solche Fahrzeuge in unserem Land teurer. Und in dieser Kategorie geht es nie um eine Prestigefrage. Es geht immer um

«Ein Drittel der in der Schweiz verkauften Fahrzeuge gehört in die Effizienzkategorie A oder B.»

Die EU möchte diese Massnahme verschärfen und die CO_2-Emissionsgrenze bis 2021 auf 95 Gramm pro Kilometer senken. Was halten Sie von diesem Vorschlag?
Mit der Entwicklung neuer und effizienterer Fahrzeuge ist es nachvollziehbar, dass die Zielwerte für CO_2-Emissionen herabgesetzt werden sollen. Eine derart brüske und lineare Senkung scheint mir aus technischer Sicht aber nicht gerechtfertigt. Denn je effizienter die Fahrzeuge sind, desto schwieriger wird es, noch weitergehende Verbesserungen zu realisieren. Grundsätzlich befürworten wir die Übernahme der europäischen Vorschriften in unserem Land. Aber wir stellen Überlegungen an zu einem kreativen Ansatz, um der Besonderheit des Fahrzeugparks in der Schweiz Rechnung zu tragen. Beispielsweise könnten die schweizerischen Zahlen zur Berechnung in die Zahlen der EU integriert werden. Andernfalls werden die für die Schweiz zu zahlenden Sanktionen so hoch ausfallen, dass extreme Marktverzerrungen unausweichlich sind.

den Preis, die Effizienz und das Transportvolumen. Die Konkurrenz ist sehr gross und ein Händler kann nicht acht Liter pro 100 Kilometer verbrauchen, wenn sein Konkurrent nur sieben verbraucht. Zudem sind alle leichten Nutzfahrzeuge heute mit effizienten Dieselmotoren ausgestattet. Die Hersteller nehmen ständig Verbesserungen vor.

Was halten Sie von den Entwicklungen der alternativen Antriebssysteme (Elektro-, Hybrid-, Biogasmotoren)? Mit welcher Art von Fahrzeugen werden wir uns 2030 fortbewegen?
Die alternativen Antriebe haben sicher eine Zukunft. Die Zeitskala muss aber noch definiert werden. Ich teile die Meinung von Lino Guzzella von der ETH Zürich. Er glaubt, dass in absehbarer Zukunft, d.h. in rund zwanzig Jahren, mit Benzin, Diesel oder Gas betriebene Verbrennungsmotoren weiterhin vorherrschen werden. Sie werden aber viel effizienter sein als heute. Elektroautos haben heute immer noch das Problem mit der Autonomie und dem Preis. Und die Menschen in Schwellenländern wie Indien oder China können sich ohnehin keine solchen Autos leisten.

Ein aktueller Trend besteht darin, weg vom klassischen Modell, bei dem jeder einen eigenen Wagen besitzt, hin zu einem Modell der gemeinsamen Fahrzeugnutzung (Mobility, Carsharing) zu kommen. Könnte darin eine Chance für den Automobilmarkt liegen?
Von einem Trend zu sprechen, scheint mir zurzeit noch übertrieben. In der Schweiz wurden letztes Jahr 300 000 Personenwagen verkauft. Bei Mobility stehen insgesamt 2650 Fahrzeuge zur Verfügung. Solche Überlegungen sind dennoch legitim. Das heutige Modell mit einem Privatwagen für alle Nutzungen ist in 30 Jahren vielleicht überholt. Denkbar wäre zum Beispiel, einen Kleinwagen für das tägliche Pendeln zu besitzen und ein grösseres Fahrzeug für die Ferien mit den Nachbarn zu teilen oder eins zu mieten.

Das Institut für Dynamische Systeme und Regelungstechnik der ETH Zürich hat für die Entwicklung eines Erdgas-Diesel-Hybrid-Motors den Watt d'Or 2014 des Bundesamtes für Energie in der Kategorie Energieeffiziente Mobilität erhalten. Kann sich der Forschungs- und Innovationsbereich in der Schweiz bei der Entwicklung effizienterer und umweltfreundlicherer Motoren einbringen?
Sicher. Das Forschungsniveau der ETH Zürich und der ETH Lausanne in diesem Bereich ist ausserordentlich. Dies ist stark personenbezogen. Ich denke vor allem an Professor Lino Guzzella. Eine grosse Zahl beispielhafter Projekte ist in seinem Institut entstanden. Leider hat die «Not invented here»-Regel ihren Durchbruch beschränkt: Die Hersteller nehmen nur sehr selten eine Idee auf, die ausserhalb ihres Unternehmens entstanden ist. Von dieser leicht überheblichen Einstellungen sind oft auch Hochschulen betroffen. Mit dem neusten ETH-Motor sehe ich aber eine Chance. Dessen Kernstück ist ein herkömmlicher Verbrennungsmotor, und es sind keine grossen Anpassungen der Fertigungsketten nötig. Das ist ein wichtiger ökonomischer Vorteil. Man sollte allgemein noch besser über die in unseren Hochschulen erzielten Resultate kommunizieren.

Interview: Matthieu Buchs