Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2004)

Heft: 1: Allgegenwärtig : Erdöl ist das ganze Leben

Artikel: Sparsamere Autos durch die energieEtikette?

Autor: Paschotta, Rüdiger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-586083

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

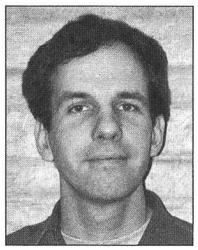
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Sparsamere Autos durch die energieEtikette?

Die energieEtikette für Neuwagen soll helfen, den Treibstoffverbrauch neuer Autos durch bessere Information der Verbraucher zu senken. Leider wird die Wirkung unterminiert durch einen ökologisch wie ökonomisch unsinnigen Bonus für schwere Wagen, den die Autolobby durchgesetzt hat.



Von Dr. Rüdiger Paschotta, Physiker an der ETH Zürich

Längst ist absehbar, dass die CO_2-Ziele der Schweiz insbesondere im Verkehr haushoch verfehlt werden: Anstatt deutlich zu sinken, steigt der Treibstoffverbrauch nach wie vor sogar deutlich an. Zwar werden neue Fahrzeuge allmählich sparsamer, aber die Effizienzgewinne werden durch steigende Anzahl und Fahrleistung der Autos völlig zunichte gemacht. So nehmen Klimabelastung und Erdölabhängigkeit weiterhin zu, und die von Volk, Parlament und Bundesrat bestätigten Ziele werden völlig verfehlt.

Beim Bundesamt für Energie (BfE) weiss man längst um diese Problematik, ist aber politischen Vorgaben unterworfen. So würde z. B. ein Zurückdrängen des motorisierten Individualverkehrs und insbesondere der schweren Geländewagen politisch nicht akzeptiert. Zwar wären so die genannten Probleme an der Wurzel gepackt, während andere verfügbare Massnahmen keinen durchschlagenden Erfolg versprechen – ausser einer ausreichend hoch angesetzten CO_2-Abgabe, die nun aber z. T. gerade von denen bekämpft wird, die sie vorher als die bessere Alternative zu den Energie-Vorlagen angepriesen haben. Die Prioritäten des Bundesrats – zumal des neuen – sind jedenfalls ganz andere: zugunsten kurzfristiger Wachstums-Strohfeuer wird das Umsteuern auf eine zukunftsfähige Form des Wirtschaftens auf die lange Bank geschoben.

In diesem Dilemma sucht das BfE nach Massnahmen, die keine Lobby zu sehr stören, möglichst nichts kosten sollen und vielleicht doch etwas bringen. So kam man zur energieEtikette für Personenwagen (www.energieetikette.ch), mit der Neuwagen seit Anfang 2003 ausgestattet sein müssen. Diese Etikette soll die Konsumenten beim Autokauf auf den Aspekt der Treibstoffeffizienz aufmerksam machen, ein einfaches Entscheidungskriterium bieten und letztendlich den Absatz sparsamerer Wagen fördern. Damit hofft man das Erreichen der «Zielvereinbarung Treibstoff» zu unterstützen, aufgrund derer der Verbrauch neu zugelassener Personenwagen von 8,4 l/100 km im Jahr 2000 bis 2008 auf 6,4 l/100 km reduziert werden soll (siehe E&U Nr. 2/2002).

Vergleichen – aber wie?

Ein sinnvoller Vergleich verschiedener Fahrzeugtypen ist nicht ganz einfach. Bezüglich des Vergleichs von Benzin und Diesel ist klar, dass das Gewicht und nicht das Volumen des Treibstoffs zu bewerten ist: Diesel hat pro Liter ca. 13% mehr Gewicht und Energie als Benzin, und entsprechend mehr CO_2 entsteht bei der Verbrennung. Deshalb ist der Effizienzvorteil von Dieselmotoren deutlich geringer, als es aufgrund des Verbrauchs in Litern erscheint. Während dieser Aspekt bei der Treibstoff-Zielvereinbarung offenbar übersehen (oder von der Diesel-begeisterten Autolobby unterdrückt) wurde, wird er bei der energieEtikette korrekt berücksichtigt. Ausgeklammert bleibt allerdings das Problem, dass fast alle heute angebotenen

Trotz eines hohen Benzinverbrauchs und CO_2-Ausstosses werden schwere Geländewagen in relativ günstige Verbrauchskategorien eingestuft. Ein leichterer Wagen der gleichen Verbrauchskategorie (oft mit gleich vielen Sitzen) stösst meistens weitaus weniger CO_2 aus.

Dieselfahrzeuge bedenkliche Mengen krebserzeugenden Russes emittieren, weil sie über keinen Partikelfilter verfügen. Auch ihr Stickoxidausstoss ist meist deutlich höher als bei Benzinern mit geregeltem Katalysator.

Langfristig viel problematischer ist aber, dass ein hohes Fahrzeuggewicht zu einer günstigeren Einstufung der Energieeffizienz führt. Das wird damit begründet, dass sich die Konsumenten zunächst für eine Fahrzeugkategorie (z. B. geräumiges Familien-Auto) entscheiden und dann nur solche Fahrzeuge miteinander vergleichen möchten. Nicht nachvollziehbar ist aber, warum dieser Vergleich durch einen Bonus für schwere Wagen erleichtert werden soll. Entscheidend ist ja nur, dass (z. B. im Internet) Listen verfügbar sind, die nur jeweils Fahrzeuge einer Kategorie enthalten. Logisch noch eher nachvollziehbar wäre das Argument, dass ein grosses Fahrzeug mehr Passagiere befördern kann und deswegen pro Passagier weniger verbraucht. Dann aber wäre die Anzahl der Sitze ein taugliches Kriterium, nicht aber das Gewicht. Und der Sinn des Arguments entfällt spätestens, wenn ein Grossraumfahrzeug, wie in der Praxis oft beobachtet, doch nur eine einzige Person befördert.

Der Gewichts-Rabatt ist nicht nur unsinnig, sondern auch ökonomisch und ökologisch kontraproduktiv. So erreicht z. B. der schwere Geländewagen BMW X5 mit einem Verbrauch von 8,7 l Diesel pro 100 km die Effizienzkategorie A, wodurch sich mancher gar noch einbilden mag, es sei ökologisch verantwortungsvoll, solch ein Gefährt durch die Innenstadt zu wuchten. Offensichtlich hat sich hier die Autolobby durchgesetzt, die sich das blühende Geschäft mit den Geländewagen nicht wegen ökologischer Bedenken vermiesen lassen möchte. Die Erdöl-Vereinigung hilft hierbei natürlich gerne.

Die Entwicklung der Automobiltechnik hat gezeigt, dass eine einschneidende Verbrauchsreduktion sowohl verbesserte Motoren als auch eine Reduktion des Fahrzeuggewichts braucht. Das Dilemma ist nun, dass in den letzten Jahren viele Verbesserungen bei Komfort und Sicherheit zu grösseren Fahrzeuggewichten geführt haben. Schlimmer noch wirkt sich der Trend zu schweren Geländewagen aus, die für die Strasse völlig unangemessen sind und die Sicherheit oft gar noch beeinträchtigen. All dies wurde akzeptiert, obwohl bei reduziertem Gewicht viel weitergehende Verbrauchsreduktionen möglich gewesen wären. Ökologische Effizienz wird eben immer noch als nachgeordnetes Ziel betrachtet, wenn der Spass-Faktor oder die Gewinne der Autoindustrie ins Spiel kommen. Dieses Dilemma wird nun aber nicht dadurch aufgelöst, dass man schweren Fahrzeugen auf dem Papier einen ökologischen Bonus zuschreibt.

Fazit

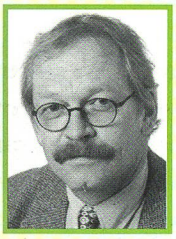
Die Energie-Etikette mag den Zweck erfüllen, die Konsumenten etwas mehr auf die Treibstoffeffizienz aufmerksam zu machen, und ist insofern zu begrüssen. Als Vergleichskriterium ist sie zwar einfach anzuwenden, aber leider sachlich gesehen ziemlich untauglich – hauptsächlich wegen der günstigeren Einstufung schwerer Fahrzeuge, die ökologisch sinnlos und auch anderweitig nicht vernünftig begründet ist. Deswegen kann nur empfohlen werden, die so genannten Effizienzkategorien völlig zu ignorieren und den Vergleich allein nach der Angabe des CO_2-Ausstosses in g/km – ggf. eingeschränkt auf die benötigte Fahrzeugkategorie – durchzuführen. Auch dann ist zu beachten, dass damit lediglich ein Vergleich nach CO_2-Ausstoss und Energieverbrauch geschieht, aber kein umfassender ökologischer Vergleich. Für Letzteres braucht es andere Verfahren, wie sie beispielsweise vom VCS entwickelt wurden (www.autoumweltliste.ch) oder bei www.topten.ch.

Kurzanleitung für die Auswahl eines effizienten Fahrzeugs

- Braucht es wirklich ein eigenes Fahrzeug, oder ist eine gemeinsame Nutzung möglich – in privatem Rahmen oder z. B. über «mobility»?
- Welche Fahrzeugkategorie wird benötigt?
- Ignorieren Sie die Energie-Etikette und vergleichen Sie nur die CO_2-Werte in g/km für die Fahrzeuge der ausgewählten Kategorie, z. B. bei www.energieetikette.ch.
  Für eine umfassendere ökologische Bewertung konsultieren Sie besser noch andere Listen wie www.autoumweltliste.ch oder www.topten.ch.

PERSÖNLICH

Peter M. Wettler



Der Zürcher Kantonsrat hat unseren SES-Beirat Peter M. Wettler als Nachfolger der zurückgetretenen SP-Kantonsrätin Liliane Waldner in den Verwaltungsrat des Elektrizitätswerks des Kantons Zürich (EKZ) gewählt. Der ehemalige Redaktor von «National-Zeitung» und «Kassensturz» ist heute einer der begehrtesten Kommunikationsberater der Schweiz. Wer mit ihm in Kontakt steht, erhält frei Haus mit jedem Mail wettler'sche Bonmots aus seinem Kommunikationsknigge. Beispiele gefällig: Fachkompetenz ohne Medienkompetenz ist halbierte Kompetenz! Kommunikative Kompetenz macht Spass und bringt Erfolg. Kompetente Kommunikation ist Kultur und weckt Vertrauen. Wie oft verglimmen die gewaltigsten Kräfte, weil kein Wind sie anbläst!

Wir gratulieren Peter M. Wettler zu seiner ehrenvollen Wahl und wünschen dem EKZ-Verwaltungsrat erhellende Einsichten in die Geheimnisse erfolgreicher Kommunikation.

Doris Stump

Die Agentur für erneuerbare Energien und Energieeffizienz (AEE) hat eine neue Präsidentin. Die AEE-Delegiertenversammlung wählte die Aargauer SP-Nationalrätin und SES-Beirätin an die Spitze der Organisation. Doris Stump engagiert sich seit Jahren in der Energiepolitik – unter anderem für den Atomausstieg. Sie war von 2000 bis 2001 Präsidentin der Kommission für Umwelt, Raumplanung, Energie und Kommunikation. Auf die neue AEE-Präsidentin wartet keine leichte Aufgabe. Nur dank grösstem politischem Druck konnte verhindert werden, dass das Parlament das Programm EnergieSchweiz, wie vom Bundesrat vorgesehen, aus Spargründen abschaffte. Es blieb bei schmerzhaften Budgetkürzungen. Die SES wünscht AEE-Präsidentin Doris Stump viel Power, um die nächsten Sparschnitte im Entlastungsprogramm 2 abzuwenden.