

"Emotionen und Energieeffizienz passen sehr gut zusammen" : Interview

Autor(en): **Nötzli, Max / Kägi, Matthias**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-639051>

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.



«Emotionen und Energieeffizienz passen sehr gut zusammen»

INTERNET

Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz):

www.auto-schweiz.ch

Informationskampagne von auto-schweiz zur Mobilität:

www.cleverunterwegs.ch

Energieeffiziente Mobilität im Programm Energie-Schweiz:

www.bfe.admin.ch/mobilitaet

Energieetikette für Personwagen:

www.energieetikette.ch

Max Nötzli, der neue Präsident der Vereinigung der Schweizer Autoimporteure auto-schweiz, bekennt sich im Interview mit «energeia» klar zur Energieeffizienz bei Autos und sieht ein Ende des Booms der schwer motorisierten Geländewagen. Anreizsystemen wie dem geplanten Bonus-Modell erteilt er indes eine Absage. Er plädiert vielmehr dafür, dass sich die Schweiz den verbindlichen EU-Verbrauchsrichtlinien für Autos anlehnt.

Herr Nötzli, wie beurteilen Sie als langjähriger Kenner der Branche die momentan schwierige Lage der internationalen Autoindustrie?

Ich habe eine solche Krise noch nie erlebt in den 40 Jahren, in denen ich in dieser Branche tätig bin. Sie ist in keiner Weise vergleichbar mit der Ölkrise in den 1970er-Jahren. Eine völlig neue Situation ergibt sich heute, weil alles miteinander verhängt ist. Wenn also

beim Autoabsatz auf ein Rekordjahr zu. Nun liegen wir lediglich mit einem leichten Plus über 2007. Im internationalen Vergleich ist das zwar gut, es ist aber ein markanter Einbruch. Und im laufenden Jahr rechnen wir mit einem Minus von über sechs Prozent.

Sind Arbeitsplätze in Gefahr?

Im Handel gehe ich nicht davon aus, und wenn, dann werden nur punktuell Arbeits-

«DIE SCHWEIZ MUSS SICH BEI DEN CO₂-EMISSIONEN VON AUTOS DEN AMBITIÖSEN ZIELEN DER EU ANNÄHERN.»

einer der grossen Autokonzerne in den USA seine Tore schliessen müsste, wäre das nicht nur ein amerikanisches, sondern ein weltweites Problem.

Es würde also auch die Schweiz betreffen?

Genau. Die Folgen wären bis in die Schweiz spürbar. Denn bei uns gibt es viele Zulieferer-Firmen, welche die US-Autoindustrie beliefern. Diese wären unmittelbar betroffen.

Welche Bremsspuren sieht man im Schweizer Automarkt?

In der Schweiz hat es keine solchen Einbrüche in den Verkaufszahlen gegeben wie in den umliegenden Ländern. Man kann aber auch nicht sagen, wir seien mit einem blauen Auge davongekommen. Denn bis Mitte 2008 sah es noch so aus, als steuerten wir

plätze verschwinden. Auch bei den Garagen sehe ich keine Anzeichen, weil die Kunden ihre Autos häufiger reparieren lassen, wenn sie keine neuen kaufen. Bei den Zulieferern dagegen kann es durchaus zu einem Abbau kommen.

Bietet die schwierige Lage der Autoindustrie eine gute Chance, sich in Sachen Energieeffizienz besser zu positionieren?

Auf jeden Fall. Energieeffizienz ist in der Autoindustrie ein absolut zentrales Thema. Das hat jetzt voll durchgeschlagen und ist kein Feigenblatt mehr wie früher. Die Kunden verlangen auch danach: Bevor sie ein Auto kaufen, schauen sie erst genau hin, wie viel Treibstoff es verbraucht. Früher interessierte eher, wie schnell ein bestimmtes Modell von Null auf 100 Kilometer pro Stunde beschleu-

nigen kann. Es hat ein Umdenken stattgefunden. Die breite Masse hat erkannt, dass mit den fossilen Treibstoffen behutsam umgegangen werden muss. Andererseits geht es auch übers Portemonnaie. Letztes Jahr stieg der Treibstoffpreis sprunghaft an. Nun liegt er zwar wieder tiefer, aber die Schweizer Autofahrer behalten im Hinterkopf, wie schnell es auch wieder in die andere Richtung gehen kann.

Autofahren hat viel mit Emotionen zu tun. Schliessen sich Emotionen und Energieeffizienz nicht gegenseitig aus?

Im Gegenteil. Emotionen und Energieeffizienz sind kein Widerspruch mehr, sondern passen sehr gut zusammen. Das ist ein Paar, das heute sehr gut funktioniert. Die Energieeffizienz ist auch in der Werbung von Marken zentral, bei denen bisher der Leistungsgedanke im Vordergrund stand: Gleiche Leistung, aber mit einem niedrigeren Verbrauch. Der Fahrspass und die Emotionen bleiben gleich. Das ist auch wichtig, weil ein Auto nun einmal kein nor-

«ES KAUFTE HEUTE SCHLICHT NIEMAND MEHR EINEN GELÄNDEWAGEN MIT EINEM GROSSVOLUMIGEN BENZINMOTOR.»

males Produkt ist wie beispielsweise ein Kühlschranks.

Spiegelt sich dieses Umdenken auch in den Absatzzahlen wider?

Ja. Es gibt eine deutliche Segmentverschiebung. Immer mehr Leute kaufen energieeffiziente Autos. Heute gibt es rund 65 000 Käufer von Fahrzeugen der besten Effizienz-kategorie A pro Jahr, wenn man die Kategorien A und B zusammen nimmt, sind es über 100 000 Personen.

Die Realität spricht jedoch eine andere Sprache. Das Reduktionsziel der im 2002 unterzeichneten Zielvereinbarung zwischen Bund und auto-schweiz wurde klar verfehlt.

Die exakten Zielwerte wurden zwar nicht erreicht, das stimmt. Die freiwillige Vereinbarung hat aber dennoch funktioniert: Wir haben uns auf dem Absenkpfad bewegt und sind heute nicht meilenweit von den Zielen entfernt. Wir sind einfach rund zwei Jahre im Verzug. In zwei Jahren hätten wir das festgelegte Reduktionsziel für Ende 2008 von 6,4 Liter pro 100 Kilometer wahrscheinlich erreicht.

Weshalb war es nicht in der festgelegten Frist möglich?

Was wir nicht beeinflussen und nicht wissen konnten ist, dass in dieser Zeit die Offroader in der Schweiz einen solchen Boom erleben

würden. Diese haben uns beim Treibstoffverbrauch einen Strich durch die Rechnung gemacht. Nachdem neben den USA auch europäische Hersteller auf diesen Trend setzten, schwappte er unter anderem auch zu uns über. Die Schweizer kauften diese Wagen in relativ rauen Mengen, zu Beginn auch häufig mit den grössten Motorisierungen. Heute sieht man jedoch, es kauft schlicht niemand mehr einen Geländewagen mit einem grossvolumigen Benzinmotor. Die Motoren dieser Modelle sind kleiner geworden oder haben einen sparsamen Dieselmotor, und das wirkt sich positiv auf den durchschnittlichen Verbrauch der Gesamtflotte aus. Ich will nicht behaupten, dass wir ohne den Offroader-Boom das Reduktionsziel erreicht hätten. Wir wären aber deutlich näher gewesen. Nun verhandeln wir mit dem Bund über eine neue Regelung.

Ein wichtiger Punkt ist dabei sicher der Gesetzesauftrag des Parlaments, der fordert, dass sich die Schweiz an den strengen Vorschriften der EU orientiert bezüglich Emis-

sionen von neuen Autos. Wie stehen Sie dazu?

Wir verstehen, dass der Bund eine neue Regelung mit uns verbindlicher halten will und dass eine solche nicht mehr auf freiwilliger Basis bestehen kann wie bisher. Die EU geht in Richtung Verbrauchsrichtlinien für Autos und gibt aus unserer Sicht den richtigen Weg vor. Die EU hat im Dezember 2008 sehr ambitionöse Ziele beschlossen und will die Hersteller verpflichten, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der neuen Autos bis 2015 auf 130 Gramm pro Kilometer zu senken. Falls die Autokonzerne die Ziele nicht erreichen, drohen Strafen. Wir favorisieren den naheliegenden Weg, uns an diese EU-Ziele anzunähern. Gleichzeitig werden wir uns aber auch dafür einsetzen, dass den Bedingungen in der Schweiz Rechnung getragen wird, also der Topografie, dem hohen Allradanteil sowie der unterdurchschnittlichen Verbreitung von Dieselaautos.

Vorschriften sind das Eine. Anreize wie das geplante Bonus-Modell der Umweltkommission oder der Vorschlag der Umweltverbände, welche Käufer von effizienten Autos belohnen, könnten unterstützend wirken. Sie lehnen ein solches marktwirtschaftliches System jedoch rundweg ab. Weshalb?

Anreize gibt es bereits genügend aus der Autoindustrie selbst. Die vorgeschlagenen Modelle sind aus unserer Sicht unnötig. Es

reicht, wenn wir die Reduktionsziele der EU übernehmen. Es bringt nichts, wenn wir im Alleingang den CO₂-Ausstoss senken wollen.

Emissionen und Energieeffizienz sind auch ein wichtiges Thema am diesjährigen Autosalon in Genf. Ein ganzer Pavillon widmet sich elektrischen und alternativ angetriebenen Fahrzeugen. Wann halten Elektrofahrzeuge Einzug auf den Schweizer Strassen?

Die ersten Modelle werden kurzfristig erwartet, aber das wird erst ein paar tausend Autos weltweit betreffen. Bis die breite Masse Elektroautos fährt, dauert es noch ein gutes Stück länger. Denn die Autoindustrie denkt in grossen Zahlen: Es kommen heute etwa 50 Millionen neue Autos pro Jahr auf den Markt. Es wird also Übergangslösungen geben wie die Hybrid-Technologie, die sich noch stärker ausbreiten wird. In den nächsten 20 Jahren wird es auch noch neue sparsame und hoch-effiziente Verbrennungsmotoren geben. Das Elektrofahrzeug wird dann aber die nächste Revolution sein. Vor allen anderen Möglichkeiten wie Wasserstoffantriebe oder Brennstoffzellen ist dies die Technologie der Zukunft, weil sie am meisten Vorteile und am wenigsten Nachteile hat. Voraussetzung ist aber, dass der Strom zur Verfügung gestellt werden kann, wenn plötzlich Millionen Menschen mit Elektroautos herumfahren.

Interview: Matthias Kägi

Profil

Max Nötzli, seit dem 1. Juli 2008 Präsident von auto-schweiz, hat sein neues Amt in einer turbulenten Phase angetreten. Gleich zu Beginn seiner Amtszeit musste er gegen die «Offroader-Initiative» des Grünen Bastien Girod kämpfen. Danach geriet die internationale Autoindustrie im Sog der Finanzkrise ins Taumeln, mit Auswirkungen bis in die Schweiz. «Das war ein spannender Moment zum Einsteigen, langweilig wird mir bestimmt nicht», sagt Nötzli. Der 65-Jährige trat bei auto-schweiz die Nachfolge von Tony Wohlgensinger an, der sich aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr für eine weitere Amtszeit zur Verfügung gestellt hatte. Nötzli war vorher – nach Studien an der ETH und der Universität Zürich – 39 Jahre in der Redaktion der in Bern erscheinenden «Automobil Revue» tätig; seit 1980 als stellvertretender Chefredaktor und seit 1998 als Chefredaktor.

auto-schweiz vertritt die Interessen von rund 40 offiziellen Automobil-Importeuren, die über ihre etwa 4500 Markenhändler in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein Personenwagen, Nutzfahrzeuge, Busse und Cars vertreiben.