

Wie können wir das Ziel der Vereinbarung erreichen?

Referat Tony Wohlgensinger, Präsident auto-schweiz

Auto-schweiz hat im Februar letzten Jahres mit dem UVEK eine Vereinbarung unterzeichnet, wonach der verkaufsgewichtete durchschnittliche Treibstoff-Normverbrauch bei neuen Personenwagen bis Ende 2008 gegenüber dem Jahr 2000 um 24 %, d.h. von 8.4 auf 6.4 Liter auf 100 Kilometer abnehmen soll. Die Vorgaben des Bundes beruhen auf den Berechnungen des Dynamic Test Centers in Vauffelin, einer Unternehmung der Berner Fachhochschule Biel und der Privatwirtschaft.

Die Automobilindustrie bietet in allen Fahrzeugkategorien zunehmend Modelle mit sparsamen Dieselmotoren an. Zudem kommen immer mehr Benzinmotoren mit Direkteinspritzung zum Einsatz, die bei optimaler Auslegung rund 20 % sparsamer sind als konventionelle Benzinmotoren. Hier bietet sich ein Lösungsansatz. Die Markenvertreter können durch gezielte Information über den Treibstoffverbrauch das Interesse der Kunden an energieeffizienten Autos wecken. Wenn es gelingt mehr Dieselpersonenwagen und mehr sparsame Benzinmodelle zu verkaufen, ist das ein wichtiger Beitrag zur Reduktion des verkaufsgewichteten Treibstoffverbrauchs. Schliesslich kommen die Treibstoffeinsparungen nicht nur der Umwelt zugute, sondern bedeuten für die Konsumentinnen und Konsumenten auch eine entsprechende Entlastung der Fahrzeugbetriebskosten.

Die Energie-Etikette wird, zusammen mit dem Leitfaden, ein geeignetes Hilfsmittel sein, um Überzeugungsarbeit leisten zu können.

Abgasemissionen

Heute zeigt die Entwicklung bei allen Schadstoffen einen Rückgang auf das Niveau von 1950 bis 1960 – was das BUWAL schon immer verlangte.

Ab dem 1.01.2005 tritt in der EU und damit auch in der Schweiz die Abgasnorm EURO4 in Kraft, die eine nochmalige Halbierung sämtlicher Abgasschadstoffe vorschreibt, inklusive der Partikelmasse für Dieselpersonenwagen von 0.05 auf 0.025 g/km. Durch diese Massnahme werden die Schadstoffemissionen aus dem Strassenverkehr noch einmal abnehmen.

Vergleichen wir die ersten US-Grenzwerte mit der EURO4 Norm, dann stellen wir in der Zeitspanne von 17 Jahren eine Verminderung der Partikelemissionen um den Faktor 15 fest.

CO₂ bleibt hoch

Trotz immer sparsamerer Fahrzeuge sind die CO₂-Emissionen wegen der Zunahme der Fahrzeugbestände und der Gesamtfahrleistungen bisher nicht gesunken.

Mit der jährlichen Erneuerung des PW-Bestands durch Fahrzeuge, die zunehmend weniger Treibstoff konsumieren, sind sowohl das Verbrauchsziel als auch die gewünschten Verbesserungen der Luftqualität in Reichweite gerückt. Allerdings reicht das alleine nicht aus. Es müssen vermehrt sparsame Fahrzeuge nicht nur angeboten, sondern auch gekauft werden. Hier liegt sicher eine grosse Herausforderung für die Importeure und ihre Markenvertreter.

Neue Modelle sind sparsamer

Dass der technische Fortschritt auch bezüglich des Treibstoffverbrauchs stattfindet, möchten wir an einigen Beispielen belegen.

Nachstehend je sechs Benziner und Diesel, die im Laufe des vergangenen Jahres entweder durch einen Nachfolger abgelöst wurden oder eine neue Motorvariante erhielten. In beiden Fällen liegt der Gesamtverbrauch der Neuheiten im Durchschnitt um mehr als 11 Prozent unter demjenigen der alten Modelle.

Marktanteil der Diesel-PW

Bei der Formulierung des Zieles der Vereinbarung wurde von einem Dieselanteil bei den Neuwagenverkäufen von rund 30% ausgegangen. Kurz- bis mittelfristig bleibt der Diesel die beste Möglichkeit zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Der Marktanteil der Dieselpersonenwagen ist zwar in der Schweiz im vergangenen Jahr erneut deutlich gestiegen und lag bei immerhin 17.8 %. Das genügt aber nicht, um unser Ziel zu erreichen. In allen unseren Nachbarländern ist der Marktanteil der Dieselpersonenwagen mindestens doppelt so hoch wie in der Schweiz. Österreich, Belgien, Frankreich, Luxemburg und Spanien verzeichnen sogar Zulassungszahlen von weit über 50 %. Gesamthaft gesehen waren in Westeuropa im vergangenen Jahr über 40 % der neuen Personenwagen mit einem Dieselmotor ausgerüstet.

Schwefelfreie Treibstoffe

Ab dem 1.01.2004 werden in der Schweiz - dank der Einführung einer Lenkungsabgabe auf schwefelhaltigen Treibstoffen nur noch schwefelfreie Qualitäten – bei Benzin und Diesel - erhältlich sein. Damit werden Abgas-Nachbehandlungssysteme mit De-Nox-Kat oder Oxi-Kat möglich. Ein weiterer Vorteil ist eine Reduktion der Partikelemissionen des gesamten Motorfahrzeugparks.

Weitere Fakten

Die Einführung der EnergieEtikette ist ein weiterer Schritt, um die Information der Konsumentinnen und Konsumenten über den Treibstoffverbrauch zu ergänzen. Die Treibstoffverbräuche werden schon seit Jahren in den Preislisten und seit einiger Zeit auch unter www.auto-schweiz.ch veröffentlicht. Dort ist neu auch die Energieeffizienz-Kategorie aufgeführt

Schlussfolgerungen

Das Ziel lässt sich erreichen. Dazu sind aber Anstrengungen aller Beteiligten nötig. Insbesondere müssen Anreize geschaffen werden, damit die Konsumentinnen und Konsumenten der Energieeffizienz der Fahrzeuge beim Kauf auch die entsprechende Aufmerksamkeit schenken. Zur Förderung dieser Aufmerksamkeit ist die Energie-Etikette sicher ein wichtiger Beitrag. Trotzdem ist und bleibt die Senkung des Dieselpreises ein notwendiger Schritt, um den Anteil der Dieselfahrzeuge noch weiter zu erhöhen und damit das ambitionöse Ziel von 6,4 /100 km zu erreichen.

Einige Beispiele

Stellvertretend für alle in Schweiz über die offiziellen Vertriebsfirmen und ihre Markenhändler erhältlichen 30 Automarken mit rund 2500 Modellen haben sie nach den Referaten die Möglichkeit, eine Auswahl von je 2 bis 3 äusserlich identischen Modellen mit unterschiedlicher Energie-Effizienz anzusehen.

Sie werden feststellen, dass es in allen Segmenten von den Kleinwagen bis zur Luxusklasse und auch bei den Vans und den Geländewagen effiziente Motorisierungen der Kategorien A und B gibt.