

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

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (1991)

Heft: 4: Weniger Energieverbrauch nach 2000 : die vier Wege zum Ziel

Artikel: Es könnte mehr erreicht werden

Autor: Reinhardt, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586801>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

Es könnte mehr erreicht werden

Das bundesrätliche Aktionsprogramm "Energie 2000" ist kein Forschungs-, sondern ein Handlungsprogramm. Folgerichtig haben sich Vertreter und Vertreterinnen der Energiewirtschaft, Fahrzeug- und Gerätetechnik, Konsumentinnen- und Umweltorganisationen in vier Aktionsgruppen zusammengetan. Eine davon ist die Aktionsgruppe "Treibstoffe". Ihre Aufgaben: Information, Innovation, Motivation, Koordination von Tätigkeiten zum Energiesparen im Verkehr. Der Verkehr verzeichnet ungebrochen die höchsten Zunahmen des Energieverbrauchs.

Trotz grossen Anstrengungen nimmt der Energieverbrauch gesamthaft immer noch zu (Diagramm 1). Der Treibstoffverbrauch - also der Verkehr - ist der Spitzenreiter. Wären nur die technischen Möglichkeiten zur effizienteren Energienutzung massgebend, bestünden enorme Sparmöglichkeiten. Die meisten Quellen sind sich

einig, dass eine Halbierung des Benzinverbrauchs beim Auto mit bekannten Technologien möglich ist.

Ziele sind bescheiden

Das wesentliche Hemmnis zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs bilden ohne Zweifel die im internationalen Vergleich und im Verhältnis zur Kaufkraft äusserst günstigen Energiepreise, die die langfristige Knappheit, die Umweltbelastung und den Komfort nicht genügend spiegeln. Nicht unbeachtlich sind aber auch die Jahresfahrleistungen.

Diagramm 2 zeigt mögliche Entwicklungen des Treibstoffverbrauchs. Die nötigen Anstrengungen, um die dargestellten Einsparpotentiale zu erreichen, sind zwar beachtlich, aber sicher nicht grösser, als für andere Aufgaben unserer Gesellschaft. Das sollte nicht nur hoffnungsvoll stimmen, sondern als Ansporn genommen werden. Die Minimalziele des Bundes lauten:

● Mindestens Stabilisierung des Treibstoffverbrauchs bis 2000

● Verminderung des Gesamtverbrauchs nach 2000.

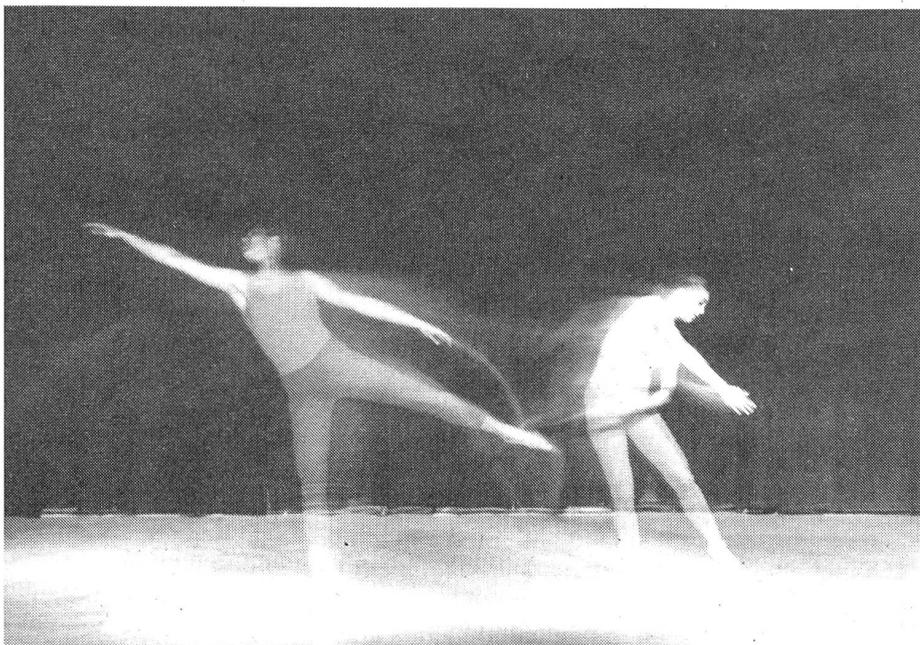
Die Ziele sind zugleich ambitiös und bescheiden. Es ist eine Frage des Standpunktes. Wenn wir für "Energie 2000" gleichviel Kräfte einsetzen würden, wie für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Einpassung in den europäischen Raum, sollte eigentlich deutlich mehr gespart werden können, als vom Bundesrat anvisiert. Denn es ist angesichts schwacher Korrekturen durch die Energiepreise vor allem eine Frage unseres Willens, längst bekanntes Wissen, oft bezugte Einstellungen und vorhandene Gelegenheiten durch eigenes tatsächliches Verhalten in die Tat umzusetzen.

Alle wollen marktwirtschaftliche Instrumente einsetzen. Nur, das wurde im Umweltbereich noch zu wenig geübt. Das soll Hauptanstrengung der Aktionsgruppe "Treibstoffe" sein. Jedenfalls für eine Zeitspanne, die nach Erklärungen der Automobilwirtschaft ausreicht, deutlich sparsamere Autos auf den Markt zu bringen, also etwa bis 1995. Solange wird es ohnehin dauern, bis die gesetzlichen Grundlagen für Lenkungsabgaben mit einer den Treibstoff deutlich verteuernenden Wirkung bereitgestellt sind.

Das sind die Aktionen

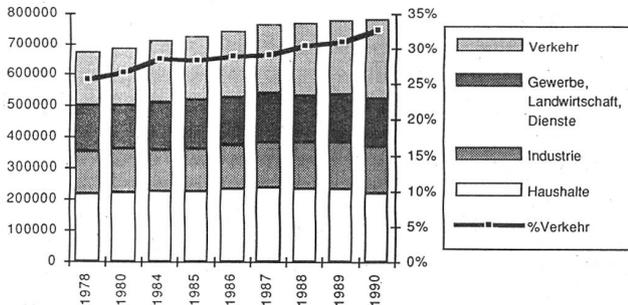
Folgende Bündel von Aktionen sind in der ersten Sitzung der Aktionsgruppe umrissen worden:

Aktionsbereich 1 - Absenkung des Treibstoffverbrauchs der Automobilflotte: Die Industrie hat mehrfach erklärt, deutliche Treibstoffabsenkungen für die Gesamtflotte seien wünschbar und technisch möglich. Das Mittel sind freiwillige Zielwertvereinbarungen, die auch mittels des Energienutzungsbeschlusses durchgesetzt werden könnten. Unter Konkurrenzbedingungen dürften die Marktkräfte die Zielsetzung kräftig unterstützen.

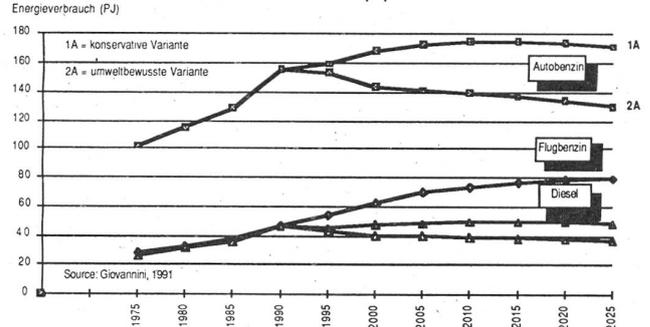


Weniger Energie verbrauchen ohne die Bewegungsfreiheit einzuschränken.

Endverbrauch nach Verbrauchergruppen (TJ)



Treibstoffverbrauch - Einsparpotentiale



1: Endenergieverbrauch nach Verbrauchergruppen

Aktionsbereich 2 - TCS/ACS motivieren interessierte Fahrergruppen zu geringerer Fahrleistung, ökologisch bewusstem Fahrverhalten, optimaler Fahrmitelwahl und Fahrzeugauslastung: Wir wollen die Leistungsfähigkeit der Verkehrsverbände nutzen, um mit bereitwilligen Mitgliedern gezielte Aktionen zur freiwilligen Absenkung der Jahresfahrleistung zu starten. In einer Gruppe Gleichgesinnter etwas tun hat mehr Chancen, als Appelle an das Gewissen.

Aktionsbereich 3 - VCS wertet das Fahrverhalten seiner Mitglieder aus. Ein Erfahrungsbericht als Motivationshelfer: Es müsste eigentlich ein leichtes sein, reales Fahrverhalten und Fahrmitelwahl der Mitglieder - oder einer bereitwilligen Auswahl - zu messen. Dabei besteht die Hoffnung, dass VCS-Mitglieder durchschnittlich mehr Wasser trinken als Wein predigen. Weitere Aktionen: Car-Pooling und Car-Sharing, für die sich natürlich auch andere Trägerschaften anbieten können.

Aktionsbereich 4 - Energiesparende Logistikkonzepte von ausgewählten Grossunternehmen unterstützen und vermarkten: Einige Unternehmen haben bewiesen: geschulte Fahrer sparen durch bewusste Fahrweise 10 - 20 % Treibstoff. Eine Leerfahrten-Frachtenbörse, die weitgehend entwickelt und in andern Ländern längst am Markt eingeführt ist, sollte realisiert werden.

2: Mögliche Entwicklung des Treibstoffverbrauchs

Aktionsbereich 5 - Energiesparende Verkehrsleitsysteme in Städten unterstützen: Neben sehr erwünschten raumordnerischen und städtebaulichen Effekten würde eine solche Massnahme unmittelbare Erfolge zeitigen. Sie ist bereits von einigen Städten im Rahmen der

wälzungen möglich ist. Eine Reduktion des Treibstoffverbrauchs ohne die "Unterstützung" durch den Preis, also ohne eine erhebliche Verteuerung des Treibstoffes, bedingt allerdings beträchtliche Anstrengungen, und das überall und dauernd. Sie setzt nicht eine grundsätzlich andere Lebensweise voraus, aber einen wesentlich bewussteren Umgang mit der Umwelt und der Energie. Auch wenn man gelegentlich an unserer Bereitschaft dazu zweifelt, gibt es doch einige Hinweise, dass die Herausforderung zu bestehen ist:

- Die Minimalziele verlangen nicht mehr, als die heutige Fahrleistung und den Treibstoffverbrauch nicht zu erhöhen.
- Die Erfahrung mit dem ersten Ölpreisschock kennen wir noch: Im Verkehr waren die Preiserhöhungen zu verkraften.
- Die Konkurrenz unter den Automobilbauern wird mutmasslich bald komfortablere Kleinwagen mit deutlich geringerem Verbrauch beschere-

Ernst Reinhardt*

Utopia

Die sechs Pfeiler zeitgemässer Verkehrspolitik
U Umweltsensibilisierung von Bevölkerung und Unternehmen
T Technischer Umweltschutz
O Förderung des öffentlichen und des langsamen Verkehrs
P Raum- und stadtplanerische Massnahmen
I Redimensionierung des motorisierten Individualverkehrs
A Anpassungen der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik

Luftreinhaltepolitik ins Auge gefasst worden. Wichtig: Sie ist auch von Industrievertretern immer wieder vorgeschlagen worden. Hier müssten sich eigentlich technische und gesellschaftliche Innovationen synergetisch verstärken.

Keine grundsätzlich andere Lebensweise nötig

Wir müssen erkennen, dass wir zuviel Energie verbrauchen. Erfreulicherweise wissen wir heute, dass eine Stabilisierung ohne Um-

* Der Autor ist dipl. Ing. ETH/Raumplaner ETH BSP und Leiter der Aktionsgruppe "Treibstoffe". Er ist Teilhaber der Güller+Reinhardt+Arend, Planung und Projektmanagement in Zürich.