

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES
Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung
Band: - (2000)
Heft: 3: Benzin frisst ewiges Eis : Andermatt mauert, Pontresina handelt

Artikel: Bundesamt für Energie gibt sich Mühe...
Autor: Marti, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586612>

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: 30.06.2025

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

Bundesamt für Energie gibt sich Mühe...

Vor vier Jahren hat der Bundesrat mit den Autoimporteure gutgläubig vereinbart, den Benzinverbrauch von Neuwagen bis 2001 um 15 Prozent zu senken. Freiwillig! Aufgrund der neusten Zahlen der Autoimporteure ist diese Übung kläglich gescheitert. An die Stelle des naiven Glaubens müssen nun griffige Massnahmen treten, wie sie die SES schon längst verlangt hat.



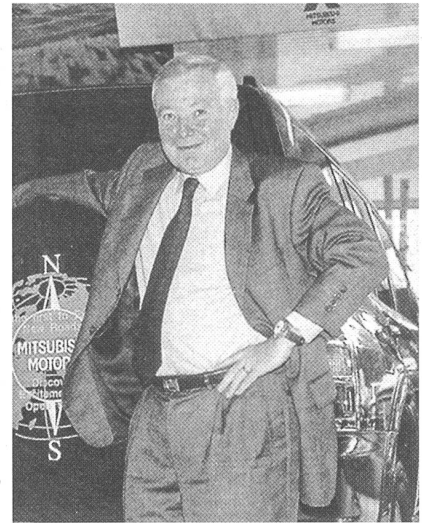
Von Kurt Marti,
E&U-Redaktor

Albert Keller ist Generaldirektor der Mitsubishi Motors Schweiz und hat «Benzin im Blut». Dies behauptet jedenfalls die «auto illustrierte» in ihrer Juli-Ausgabe. Das Benzin sprudelt allerdings nicht nur in den Adern des

agilen Autoimporteurs, sondern auch in den Tanks der Mitsubishi-Favoriten. Mit einem 16-seitigen Extra zeigt Keller den LeserInnen der «auto illustrierten», wohin der Trend auf dem Automarkt geht: Tonnen-schwere Offroads, wie die Geländewagen genannt werden, saufen Most, was das Zeug hält.

203 Pferde holen Brötchen

Zum Beispiel der «Grand Pajero» mit 13,2 Liter pro 100 Kilometer, der Pajero Sport mit 13,3 l/100 km oder der L200 Pick-up mit 11,1 l/100 km. Als sparsa-



Hat «Benzin im Blut», Albert Keller, Generaldirektor der Mitsubishi Motors Schweiz

me Wunderleistung wird der Pajero 3,2 DI-D angepriesen, welcher stolze 9,3 l/100 km verschlingt. Der Grand Pajero ist das Zugpferd im Rennstall von Mitsubishi. Dieser «König der Diamanten» ist ein 2,3 Tonnen schwerer «Geländebulle» mit der Kraft von 203 Pferdestärken und eignet sich dank Navigationssystem, Seiten-Airbags und Klimaanlage bestens für ein Fährtnchen ins Grüne. Aber auch zum Holen von Brötchen ist der Grand Pajero bestens geeignet. Dank der selbsttragenden Karosserie und der Einzelradaufhängung haben sich die «Fahreigenschaften» auf Asphalt entscheidend verbessert.» Wer die Bäckerei auch mit Navigationssystem nicht findet, dem sei der TV-Spot von Birgit Steinegger wärmstens empfohlen.

Selbst den ein bisschen grün Angehauchten kann der «Grosse Pajero» ohne Skrupel empfohlen werden. Denn laut Werbetext zeichnet sich der Geländebulle «durch grosse Sparsamkeit» aus. Wenn der Benzinsäufer im «sparsamen Magerbetrieb arbeitet,» blinkt eine «grüne GDI-Lampe dem Piloten,» dass er sich keine Sorgen um die Luft und das Klima zu machen braucht. Mit der grünen Lampe ist es laut Werbetext «ein Leichtes Verbrauchswerte unter zwölf Liter zu erreichen.» Tonnenschwere Benzinsäufer liegen im Trend: Luxus-

DAS SCHWEIZER AUTO-MAGAZIN

auto illustrierte

Nr. 8 Juli 2000 Fr. 6.- (inkl. MwSt.) 9 777424 013006

TEST 607 Das neue Flaggschiff von Peugeot

Ferrari 360 Spider

VERGLEICH Allrad-Vans für Familie & Freizeit: Renault Scénic RX4 Honda HR-V

OFFROAD-EXTRA Erster Test Grand Pajero Modelle, Technik, Preise und Rallye

VERGLEICH Audi S6 Avant/Mercedes-Benz E55 AMG T-Modell

Kombis der Spitzenklasse

Formel 1: Testtage bei Jaguar Racing • TVR Tuscan

In der Autowerbung triumphieren die tonnen-schweren, klimatisierten, navigierten aufprallgeschützten Benzinfresser.

E 2000-Ziele weit verfehlt

Die Zielsetzungen des Programmes Energie 2000 sind klar: Der Verbrauch an fossilen Energien (Heizöl, Benzin, Diesel) und der CO₂-Ausstoss soll

auf dem Niveau von 1990 stabilisiert werden und anschliessend bis 2010 um 10 Prozent gesenkt werden. Dieses Ziel wurde trotz Rezession weit verfehlt. Die

Zunahme des Verbrauchs fossiler Energien beträgt in den letzten zehn Jahren rund 9 Prozent. Ebenfalls um 9 Prozent zugenommen hat der Benzinverbrauch. Allein im letzten Jahr nahm der Benzinverbrauch um 3,3 Prozent zu. Aufgrund des wirtschaftlichen Wachstums wird dieser Trend in den nächsten Jahren anhalten, falls keine griffigen Massnahmen beschlossen werden.

Im Jahre 1990 betrug der Benzinverbrauch 157,3 Peta-Joule (PJ), 1999 waren es 161,1 PJ und 2000 werden es laut Schätzungen 171,5 PJ sein (Abb. 1). Statt den Benzinverbrauch laut E 2000-Zielsetzungen auf dem Niveau von 1990 zu stabilisieren, stieg der Verbrauch zwischen 1990 und 2000 um rund 14,2 PJ an. Um die Schweizer Verpflichtungen gemäss Klimakonferenz von Kyoto (1997) einzuhalten, ist eine Senkung des Benzinverbrauchs gegenüber 1990 um rund 10 Prozent notwendig. Das heisst der Benzinverbrauch muss von heute 171,5 PJ auf 141,5 PJ gesenkt werden.

Das Prinzip der Freiwilligkeit hat bisher im Bereich des Benzinverbrauchs versagt. Wohl kam es zwischen 1990 bis 1999 zu Einsparungen von 6,1 Peta-Joule. Diese Effizienzgewinne wurden jedoch durch das Wachstum der Anzahl der Fahrzeuge (plus 482 000) und der gefahrenen Kilometer (plus 6 000 000 000 Kilometer) bei weitem übertroffen. Das resultierende Mengenwachstum betrug 15,3 PJ, so dass der Benzinverbrauch effektiv um 9,3 PJ anstieg (Abb. 2).

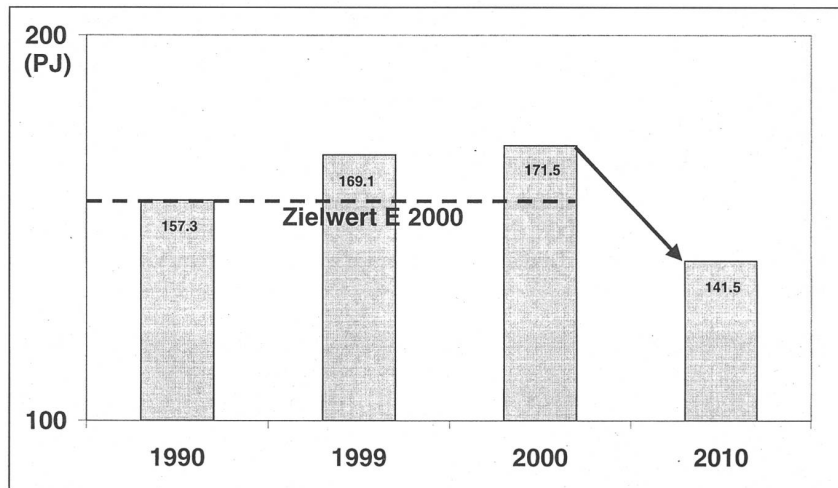


Abb. 1: Der gesamte Benzinverbrauch der Schweiz liegt dieses Jahr deutlich über dem E-2000-Zielwert (gestrichelte Linie). Die Klimaziele verlangen eine Senkung auf 141,5 PJ bis 2010.

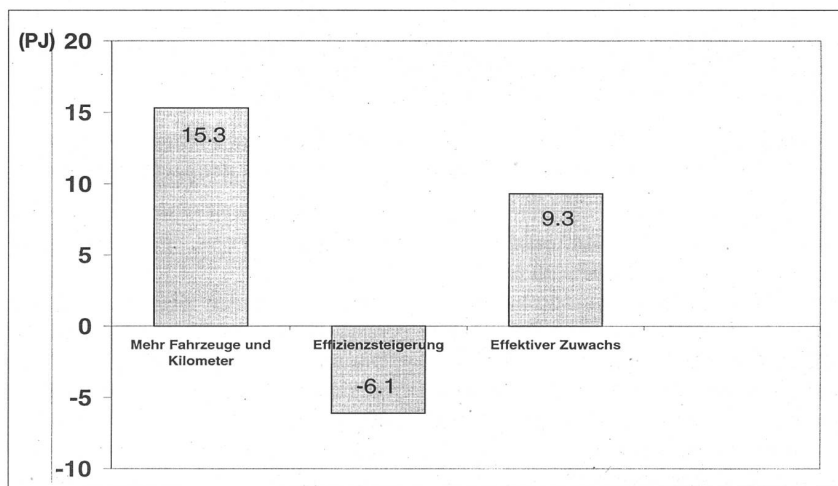


Abb. 2: Die bescheidenen Effizienzsteigerungen werden vom Mengenwachstum (mehr Autos und mehr gefahrene Kilometer) haushoch wettgemacht.

Quellen: BFE, Prognos

kombis und Sport Utility Vans (SUV), wie die Geländewagen und Familienbusse genannt werden, treiben den durchschnittlichen Benzinverbrauch der Autos in die Höhe und natürlich auch den Umsatz der Automobilbranche, welche in der Schweiz im Jahr gegen 70 Milliarden Franken umsetzt.

Reinste Don Quichotterie

Kein Wunder, dass es den Schweizer Autoimporteuren nicht gelang, den Treibstoffverbrauch der Neuwagen auf das verlangte Mass zu senken. Der Bundesrat versuchte Anfang der 80er Jahre die rund 30 Mitglieder der Ver-

einigung Schweizerischer Automobil-Importeure (VSAI) zu überzeugen, dass sie den durchschnittlichen Benzinverbrauch aller importierten Neuwagen freiwillig senken. Der Bundesrat scheiterte. 1995 schickte er die Verordnung über die Absenkung des spezifischen Treibstoffverbrauchs von Personenwa-

gen (VAT) in die Vernehmlassung, in der er die Autoimporteure verpflichtet, den durchschnittlichen Benzinverbrauch von Neuwagen innert 5 Jahren um 15 Prozent abzusenken. Damit stiess er bei der Autobranche wie auch beim Vorort, dem Bundesamt für Aussenwirtschaft (Bawi) und der Kartellkommission auf massiven Protest. Zuvor hatte das BFE in einer ausführlichen

Nationalfonds-Studie fordert:

5 Liter pro 100 Kilometer

Eine kürzlich veröffentlichte Nationalfondsstudie will viel sparsamere Autos und teureres Benzin, konkret: Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch soll von heute 8,5 l/100 km auf 5 Liter gesenkt werden und der Benzinpreis soll um 50 Rappen pro Liter erhöht werden.

Laut Studie werden 60 Prozent aller in der Schweiz gefahrenen Autokilometer in der Freizeit gefahren. Das sind 10 Prozent mehr als bisher angenommen. Der Freizeitverkehr wird in den nächsten Jahren weiter anwachsen. Deshalb wird es gemäss Nationalfonds-Studie «schwierig, eine Reduktion des fossilen Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen zu erreichen, wozu sich auch die Schweiz international verpflichtet hat».



Freizeit pur: Grand Pajero von Mitsubishi mit 205 Pferden

Versicherungen messen Risiko

Krieg der Vansinnigen

Wenn der Trend zu tonnenschweren Geländefahrzeugen, Familienbussen und Kleinlastwagen so weiter geht, dann werden die kleinen Blechbüchsen wie beispielsweise der Fiat Punto zum lebensgefährlichen Risiko. Der Klassenkampf auf der Strasse hat begonnen.

Die Winterthur-Versicherungen haben in einem Crash-Test untersucht, welchen Schaden die FahrerInnen von kleinen Autos nehmen, wenn sie ein Geländefahrzeug rammt. Die Folgen sind für die Unterklassigen fatal. Fast ohne Abfederung bohrt sich die gepanzerte Karosserie des Geländefahrzeugs in das kleinere Fahrzeug. Die Insassen haben keine Chance. Am Geländefahrzeug gibt es bloss Schrammen im Lack.

Der Verkauf von Geländefahrzeugen und Familienbussen nimmt extrem zu. 1999 wurden rund 53 000 Stück in der Schweiz verkauft, das heisst jedes sechste verkaufte Auto. Der Zuwachs beträgt gegenüber dem Vorjahr 36 Prozent.



Crash-Test der Winterthur-Versicherungen: Normale Personenwagen haben keine Chance gegen die stahlharte Karosserie der Geländewagen.

Studie gezeigt, dass der durchschnittliche Benzinverbrauch von Personewagen innert zehn Jahren um 50 Prozent, also von rund 9 auf 4,5 l/100 km, gesenkt werden kann. Das macht pro Jahr eine Absenkung von rund 0,5 Liter oder 5 Prozent. Die SES begrüsst die Verordnung, forderte jedoch griffige Massnahmen statt dem Prinzip der Freiwilligkeit.

Unter der Projektleitung von Martin Renggli aus dem Bundesamt für Energie (BFE) setzte der Bundesrat die VAT in Kraft und kam sich mächtig mutig und tüchtig vor. Mit freiwilligen Marketing-Aktivitäten sollten sich die Autoimporteure selbst ins Fleisch schneiden und für sparsamere, aber auch billigere Autoklassen Werbung machen.

Die Rechnung dieser Don Quichotterie hat der VSAI dem Bundesrat im Juni 2000 präsentiert. In seiner Berichterstat-

tung kommt der VSAI zum Schluss, dass der durchschnittliche Benzinverbrauch seit 1996 um bloss 3,7 Prozent gesenkt werden konnte, statt der vom Bundesrat geforderten 9 Prozent. Im letzten Jahr waren es bloss 1,1 Prozent statt der geforderten 3 Prozent. 1999 betrug der durchschnittliche Benzinverbrauch sämtlicher Neuwagen 8,62 l/100 km, statt wie vom Bundesrat verordnet 8,1 l/100 km. Damit zeigt sich, dass die Autoimporteure überhaupt keine Anstrengungen unternommen haben. Denn diese Absenkung entspricht derjenigen der Länder, welche keine freiwilligen Vereinbarungen kennen.

Unverfrorene Schönfärberei

Der Bundesrat nimmt die Sache gelassen. Im Ständerat erklärte Energieminister Moritz Leuenberger letzten Juni:

«Freiwillige Massnahmen brauchen viel Zeit, bis eine Breitenwirkung auf nationaler Ebene erzielt werden kann. Diese (Zielwerte für Personenwagen) dürften aufgrund der bisher erzielten Resultate jedoch kaum erreicht werden.» Eine Begründung fehlte. Straf-massnahmen nannte der Energieminister keine; nicht einmal der Wink mit dem gesetzlichen Zaunpfahl kam über seine Lippen. Die Autoimporteure dürfen sich freuen. Ihr Bummelstreik hatte Erfolg. Sie dürfen weiter bummeln.

Extrem verschlüsselte Botschaften gab darauf im Juli der für seine Strapazierfähigkeit bekannte BFE-Vize-direktor Hans-Luzius Schmid: «Der freiwillige Ansatz hat sich zwar bewährt; er darf aber nicht zur Beliebigkeit verkommen.» Was heisst denn das? Of-

fenbar ist der freiwillige Ansatz ein Rohrkreppierer, aber er hat sich trotzdem bewährt! Was für ein Blödsinn! Statt Klartext zu reden und die Autofritzen in die Pflicht zu nehmen, vertröstet Schmid die energiepolitische Öffentlichkeit mit einer solchen unverfrorenen Schönfärberei.

Verwirrendes aus der Titanic

Auch Peter Cunz, Leiter Sektion Wirtschaft und Verkehr beim BFE, liefert uns sybillinische Botschaften aus dem Inneren der «Titanic», wie sich das BFE-Gebäude im Berner Monbijou-Quartier viel sagend nennt: «Hier fragen wir uns: Was ist machbar, was ist nicht machbar? Es herrscht immer ein Gegenspiel mit der Wirtschaft. Beide Seiten über-

legen kühl und rechnen genau, sie wollen schliesslich, dass Energie eingespart wird und versuchen alles Machbare durchzuziehen.» Damit alles klar ist: Cunz ist der Vertreter des BFE und nicht des VSAI, wie man meinen könnte. Und was sagt der VSAI? Die AutokäuferInnen sind Schuld für den energiepolitischen Misserfolg. Sie kaufen eben immer schwerere Autos mit gewichtigen Sicherheits- und Komfortausstattungen. Es ist Zeit, dass sich Leuenberger, Schmid, Renggli, Cunz und Konsorten Gedanken machen über griffige Massnahmen. Zum Beispiel handelbare Zertifikate, wie sie die SES schon seit Jahren vorgeschlagen hat (siehe Kasten). Die Zeit der Freiwilligkeit und der Märchen ist vorbei. □

Handelbare Emissions-Zertifikate gegen Benzinsäufer

Selbst die FDP schwärmt jetzt davon

In ihrem Pressedienst schwärmt nun auch die FDP von handelbaren Zertifikaten als «liberales Mittel» im Dienste des Klimaschutzes. Die SES hat dieses Instrument schon 1994 im Rahmen der Vernehmlassung des Energiegesetzes vorgeschlagen.

Als die SES vor sechs Jahren handelbare Zertifikate als marktwirtschaftliches Mittel zur Begrenzung von CO₂-Emissionen vorschlug, traf sie bei der Wirtschaft und im Bundesamt für Energie (BFE) auf taube Ohren. Im E&U 3/94 steht hierzu ein grundlegender Artikel von Peter Marti, Mitarbeiter des Verkehrsplanungsbüros Metron in Brugg. Nun hat diese Idee auch bei der FDP eingeschlagen und in ihrem Pressedienst vom 4. Mai 2000 behauptet die Wirtschaftspartei sogar, der Wirtschaftsdachverband Vorort hätte die Idee schon vor einem Jahrzehnt in ihrem wirtschaftspolitischen Leitbild integriert. Erstaunlich nur, dass sich vor allem der Vorort zusammen mit den Automobil-Importeuren so stark gegen eine wirksame Benzinverbrauchsabsenkung gewehrt hat und nicht das Wundermittel angeboten hat.

Auch ein Wirtschaftsverband und eine Wirtschaftspartei kann dazulernen. Die SES nimmt den Support der FDP

und auch des Vorortes dankend an, umso mehr dass sich die FDP auf die Brüsseler Kommission stützt, welche ebenfalls von den handelbaren Zertifikaten schwärmt. Jetzt ist der Tatbeweis der Automobilwirtschaft fällig.

Was sind handelbare Zertifikate

Wie funktionieren solche handelbaren Zertifikate? Metron-Planer Peter Marti hat dies in seinem E&U-Artikel vor 6 Jahren so beschrieben:

«Energiepolitische Massnahmen können auf Freiwilligkeit, marktwirtschaftlicher Lenkung oder aber auf Verboten beruhen. Der dritte Weg ist volkswirtschaftlich ineffizient und politisch nur mehr schwer gangbar. Der erste Weg ist im Falle des spezifischen Treibstoffverbrauchs offensichtlich wirkungslos. Bleiben die marktwirtschaftlichen Massnahmen. Zu diesen gehören die so genannten handelbaren Verbrauchszertifikate.

Zuerst wird das Verbrauchsziel vorgegeben (z. B. 7,5 l/100 km). Für Fahrzeuge unterhalb dieser Norm werden «Verbrauchsgutscheine» ausgestellt, für Fahrzeuge darüber werden solche Gutscheine eingefordert. Der notwendige Bonus respektive Malus stellt sich als

Preis auf dem Markt für die «Verbrauchsgutscheine» (Zertifikate) ein. Verzichtet die Kundschaft nur ungern auf Säuferfahrzeuge, fällt der Malus hoch aus, die sparwilligen KäuferInnen müssen mehr belohnt werden, damit sich im Durchschnitt das anvisierte Ziel ergibt. Das Ziel kann aber auf jeden Fall erreicht werden.

Handelbare Zertifikate gewährleisten weitgehend, dass das Umweltziel erreicht wird, während dies bei Lenkungsabgaben nur bei richtiger Einschätzung der Marktreaktionen auf Preisänderungen der Fall ist. Handelbare Zertifikate sind auf vielfältige Weise wandelbare Instrumente mit einer hohen Flexibilität, sie sind volkswirtschaftlich hocheffizient. Sie können dort, wo sie geeignet erscheinen, auf den Einzelfall, also hier: den spezifischen Treibstoffverbrauch zugeschnitten werden. In Untersuchungen des Bundesamtes für Konjunkturfragen (vgl. Mitteilungsblatt für Konjunkturfragen 3/92) schneiden handelbare Zertifikate erstaunlicherweise gut ab.»

Und was meint die FDP in ihrem Pressedienst dazu: «Tatsächlich erscheinen handelbare Emissionszertifikate als ein ordnungspolitisch herausragendes Steuerungsmittel.»