

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

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2003)

Heft: 3: EnergieSchweiz konkret : ein Augenschein im Wallis

Artikel: Autofahren mit besserem Gewissen

Autor: Piller, Bernhard

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586793>

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>

Autofahren mit besserem Gewissen

Eco-Drive ist ein Teilprogramm von EnergieSchweiz im Bereich Mobilität. Durch sparsames Autofahren mit Eco-Drive lässt sich der Treibstoffverbrauch um bis zu 15 Prozent reduzieren. Die SES fordert deshalb, dass Eco-Drive ein zwingender Bestandteil der Fahrprüfung und längerfristig für sämtliche FahrzeugenkerInnen obligatorisch wird.



Von Bernhard Piller, Mitglied der SES-Geschäftsleitung

Mehr als die Hälfte der in der Schweiz verbrauchten fossilen Energieträger werden als Treibstoffe verbraucht. Der Verkehr ist der grösste und am stärksten wachsende Verursacher von CO₂. Eco-Drive – ein Programm von EnergieSchweiz im Bereich Mobilität – möchte mit einer sparsameren Fahrweise einen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten. Ziel der Eco-Drive-Kurse ist es, den Treibstoffverbrauch mittels der Eco-Drive-Fahrweise zu reduzieren. Die vier so genannten goldenen Regeln sind – gemäss Quality Alliance Eco-Drive (QAED) – die folgenden: Das Fahren im höchstmöglichen

Gang, das zügige Beschleunigen, früh hochschalten (bei 2000 bis 2500 Touren), spät herunterschalten, vorausschauende und gleichmässige Fahrweise, unnötige Brems- und Schaltmanöver vermeiden. Wird zudem das Fahrzeug noch regelmässig gewartet, der Motor gut geschmiert, kein unnötiger Ballast herumkutschiert, der nicht benötigte Dachträger abmontiert und stimmt auch noch der Reifendruck, so kann bis zu 20 Prozent Treibstoff eingespart werden.¹

Sparen mit Eco-Drive

Bei einer durchschnittlichen Kilometerleistung pro Personenwagen in der Schweiz von 13'000 km pro Jahr, einem Benzinpreis von 1.40 Fr./l und dem Durchschnittsverbrauch aller PWs von 8,4 l/100 km lassen sich die Kurskosten von 310.– Fr. für einen Eco-Drive-Tageskurs und konservativ gerechneten 10% Minderverbrauch durch die Eco-Drive Fahrweise innerhalb von zwei Jahren einsparen. Danach wird mit Eco-Drive nur noch Geld gespart. Würde nur mit Kosten des Simulatorkurses und einem Spritminderverbrauch von 15% gerechnet, wäre die Investition in weniger als einem Jahr amortisiert.

Ein Tropfen auf den heissen Stein

Eco-Drive bekam in den Jahren 2002 und 2003 jeweils knapp 1,2 Mio. Franken aus dem Programm EnergieSchweiz. Das ist der grösste finanzielle Beitrag im Sektor Mobilität. Aufs Gesamtbudget von EnergieSchweiz gerechnet, macht dies aber nur knapp 2,2 Prozent. Die Wirkungsanalyse von Infrass bescheinigt der Eco-Drive-Fahrweise eine erwartete energetische Wirkung von 1'605 Tera-joule (TJ) fürs Jahr 2002, was ungefähr im Mittelfeld aller EnergieSchweiz-Projekte liegt. Bei der Kostenwirksamkeit liegt unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Kosten Eco-Drive sogar an dritter Stelle hinter Mobility und EnergieSchweiz für Gemeinden. Im Jahr 2002 wurden immerhin 36'244 Personen in der Eco-Drive-Fahrweise ausgebildet. Trotzdem sind diese Kurse nur ein Tropfen auf den heissen Stein.

Die Wirkungsanalyse von Infrass stützt sich auf die Eco-Drive-Evaluationsstudien des Büros für Raum- und Umweltplanung Bern. Dabei wurden statistisch signifikante Unterschiede zwischen Personen mit und solchen ohne Eco-Drive-Erfahrung festgestellt. Die Treibstoffeinsparung liegt bei Personen mit Eco-Drive-Kenntnissen im Mittel bei 10–15 Prozent. Bei der Evaluation der Eco-Drive-Simulator-Kurse konnte sogar eine Ersparnis von 17 Prozent nachgewiesen werden.² Der durchschnittliche zeitliche Abstand zwischen Testfahrt 1 und Testfahrt 2, also der Testfahrt vor und der nach dem Kurs beträgt 50 Tage. Die Frage stellt sich nun, sind Eco-DriverInnen nachhaltige

¹ Weitere Informationen zur Eco-Drive-Fahrweise unter www.energie-schweiz.ch und www.eco-drive.ch

² www.eco-drive.ch/de/d_downloads.htm

SparfahrerInnen? Das Fazit der Eco-Drive-VertreterInnen lautet: «Gelernt ist gelernt, wer die Fahrweise internalisiert hat, fährt immer so». Dies betonen auch Ernst Hug, Präsident des Vereins Eco-Drive, und Peter Koch, Geschäftsleiter des Driving Centers Veltheim.

Eco-Drive – ein ökologisches Feigenblatt?

Zweifel sind aber durchaus angebracht. Fahren die KursbesucherInnen nach ein, fünf oder zehn Jahren immer noch so, wie sie es in einem zweistündigen Simulatorekurs gelernt haben? Dieser Nachhaltigkeitsbeweis ist noch ausstehend.

Übrigens werden im Driving Center Veltheim, wo die weitaus meisten Eco-Drive-Kurse besucht werden, in erster Linie andere Kurse angeboten. Zwar finden durchaus sinnvolle Sicherheitstrainings statt, aber eben auch spassig-sportliche Kurse wie Geländefahrkurse, um ein «Off-Road-Feeling» zu bekommen, oder Kurse auf Rennstrecken, bei denen es nur um ein machoides Geschwindigkeitsfeeling geht und dem Auto-Kult gefrönt wird. Es stellt sich die Frage, inwieweit Eco-Drive nicht einfach nur ein ökologisches Feigenblatt des Driving Centers Veltheim ist.

Ein weiteres Ziel von EnergieSchweiz ist die mit der Autobranche vereinbarte Absenkung des Treibstoffverbrauchs von Personenwagen von 8,4 Litern im Jahr 2000 auf 6,4 Liter im Jahr 2008. Auf die Frage, ob in den Eco-Drive-Kursen auch auf die Energieetikette für Personenwagen und das Ziel, den Gesamtflottenverbrauch zu senken, hingewiesen wird, sagt Peter Koch: «Nein, das ist nicht das primäre Ziel der Kurse». Ernst Hug, Präsident von Eco-Drive, stellt den Sinn der Energieetikette gleich ganz in Frage. Pauschal meint er, da würden doch nur die «Familienväter» bestraft, die auf grosse Autos angewiesen seien. Der SES erscheint es aber von grosser Bedeutung, Einfluss auf die Flottenpolitik zu nehmen, zumal das jährliche Reduktionsziel von 0,25 l/100 km bis jetzt deutlich verfehlt wurde.

Eco-Drive für alle

Dieses Ziel bleibt in weiter Ferne, wenn nicht schleunigst die CO₂-Abgabe eingeführt wird. In vorausseilendem Gehorsam hat Bundesrat Leuenberger

Wasser predigen, aber Wein trinken

Peter Koch, Geschäftsleiter des Driving Centers Veltheim fährt einen BMW X5, Gesamtverbrauch nach TCS 13,9 l/100 km, Effizienzklasse F. Eco-Drive-Chef Instruktor Peter Kupferschmid fährt einen Subaru Impreza, Gesamtverbrauch nach TCS 11,1 l/100 km, Effizienzklasse G. Ernst Hug, Präsident von Quality Alliance Eco-Drive fährt einen BMW 330CI, welcher auf einen Gesamtverbrauch von 10,2 l/100 km kommt und der Kategorie E angehört. Sowohl Koch wie auch Hug bestätigten im Gespräch, sie selber würden konsequent die Eco-Drive-Fahrweise anwenden und so gut 1,5 l/100 km weniger Sprit benötigen, als in der Verbrauchsstatistik des TCS angegeben. Sie würden nicht Wasser predigen und Wein trinken. Das ist eine seltsame Logik: Kaufe einen Benzinsäufer und mässige seinen Durst mit Eco-Drive. Vielleicht schauen die Herren beim nächsten Autokauf ein bisschen genauer hin: Innerhalb ihrer Fahrzeugkategorie gibt es nämlich deutlich sparsamere Autos mit einer besseren Energieetikette. Oder die Herren Koch, Kupferschmid und Hug posten sich gleich ein 5-Liter Auto.³

³ Mehr zu Energieetikette, Fahrzeugkategorien und Treibstoffverbrauch und deren Energieetikette unter: www.energieetikette.ch/autos/d/index.htm

deren Einführung schon mal auf frühestens 2005 hinausgeschoben. Noch im Herbst 2000 priesen bürgerliche Parteien und Autolobby die CO₂-Abgabe als «bessere Alternative» zu den Energieabgaben. Davon wollen sie jetzt nichts mehr wissen. Daran sollte Bundesrat Leuenberger die Wendehälse erinnern. Es führt kein Weg daran vorbei: Das Mobilitätsverhalten lässt sich nur über das Portemonnaie der BürgerInnen wirksam und nachhaltig beeinflussen. Die freiwillige Eco-Drive-Fahrweise ist völlig ungenügend, um das Reduktionsziel beim Treibstoff zu erreichen. Es ist eine Binsenwahrheit, dass auf freiwilliger Basis nur ein geringer Prozentsatz der BürgerInnen zum Handeln bewegt werden kann. Und sie gehören tendenziell meist zu denjenigen, die eh schon sensibilisiert sind. Die SES fordert deshalb, dass Eco-Drive-Kurse ab sofort obligatori-

scher Teil der Fahrprüfung sein müssen. Nach Auskunft von Felix Knöpfel, Geschäftsführer des Zentralverbandes der Autofahrlehrer (AZV), wurde eine diesbezügliche Eingabe im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens für einen Zwei-Phasen-Fahrausweis bereits gemacht. Dies kann aber nur ein erster Schritt sein. Innerhalb zehn Jahren müssen alle FahrzeuglenkerInnen auf eigene Kosten einen Eco-Drive-Kurs absolvieren. Die Übernahme der Kosten für den Kurs ist gerechtfertigt, weil sie durch die Einsparung von Treibstoff in kurzer Zeit mehr als wettgemacht wird – vergleiche Kasten: Sparen mit Eco-Drive. So liessen sich die bei EnergieSchweiz eingesetzten 1,2 Millionen Franken für Eco-Drive sinnvoll einsparen. Dafür könnte zum Beispiel der Fuss- und Veloverkehr stärker gefördert werden...

