

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

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2009)

Heft: 1: Was läuft falsch beim Klimaschutz?

Artikel: Umweltkommission will Umweltbonus für Geländewagen und Luxusautos

Autor: Paschotta, Rüdiger

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586264>

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>

Umweltkommission will Umweltbonus für Geländewagen und Luxusautos

Der geltende «Gewichtsrabatt» bei der Einstufung von Autos in Energieeffizienz-kategorien ist seit Jahren ein Ärgernis. Jetzt soll er gar noch dazu eingesetzt werden, Geländewagen und Luxusautos zu subventionieren, teils auf Kosten der KäuferInnen sparsamerer Wagen.



Foto: www.dreamstime.com

Fahrzeuge wie dieses würden nach dem Willen der Umweltkommission des Ständerats gefördert – teils auf Kosten der KäuferInnen sparsamerer Wagen.



Von DR. RÜDIGER PASCHOTTA
Physiker, Paschotta@rp-photonics.com

Seit es die energieEtikette für Personewagen gibt, krankt sie an einem schwerwiegenden Mangel: Die Einstufung in eine der Effizienz-kategorien A bis G fällt umso günstiger aus, je höher das Fahrzeuggewicht ist. Der Autolobby kommt dieser «Gewichtsrabatt» sehr gelegen, denn so entsteht der Eindruck, das Fah-

ren mit vermeintlich «grünen» Geländewagen sei im Sinne von Effizienz und Klimaschutz. Dies ist stossend, zumal viele gewichtsstrotzende Geländewagen auch noch von Dieselmotoren mit vergleichsweise hohen Schadstoffemissionen angetrieben werden. Ausserdem erfordert schon die Herstellung schwerer Autos viel mehr Energie.

Der Druck der Sachargumente zwang das Bundesamt für Energie (BfE) immerhin dazu, den «Gewichtsrabatt» bei der Revision der energieEtikette im 2006 deutlich zu reduzieren und Überlegungen über eine später einzuführende, hoffentlich sachgerechtere Umweltetikette anzustellen. Freilich war man über diesen Druck so verärgert, dass der BfE-Direktor den Autor dieses Artikels mit einer Breitseite in Form eines Rundbriefs an diverse Adressaten persönlich scharf angriff, danach jedoch nicht bereit war, sachliche Begründungen hierfür zu liefern.

Der neueste Coup

Mitte Januar hat nun die Umweltkommission des Ständerates den Vorschlag in die Vernehmlassung geschickt, ein ab 2011 geltender Öko-Bonus für sparsame Neuwagen solle sich an der Umweltetikette orientieren. Konkret sollen KäuferInnen eines «um-

weltfreundlichen» Neuwagens (Effizienz-kategorie A oder B) einen Bonus zwischen 800 und 3000 Franken erhalten. Dieser wird über eine erhöhte Importsteuer auf als weniger effizient eingestufte Fahrzeuge finanziert. Somit würde der Gewichtsbonus nun nicht mehr nur der Irreführung der KäuferInnen dienen, sondern sich gar noch finanziell auswirken, da die geplante Umweltetikette die gewichtsabhängigen Kategorien A bis G nach wie vor enthält. In der Sendung «10 vor 10» vom 17.01.2009 wurden die Konsequenzen plastisch aufgezeigt: Ein schwerer Landrover mit CO₂-Emissionen von 194 g/km würde mit 800 Franken gefördert, während der Käufer eines Fiat 500 1.4 mit 149 g/km leer ausginge – oder besser gesagt, die Finanzierung der Boni mittragen müsste. Den Lobbyisten von strassschweiz geht freilich selbst dieser Wahnsinn noch nicht weit genug: Sie wollen eine Einstufung allein nach Effizienzkategorien, ohne zusätzliche Umweltaspekte. Zudem dürfte ein wie auch immer gearteter Bonus als ein weiteres Argument für die weitere Verschiebung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffen eingesetzt werden.

Schlimm genug ist bereits, dass die Umweltkommission offenbar selbst nach 2011 noch KäuferInnen von bestimmten Wagen mit mehr als 200 g/km belohnen möchte, während z. B. Neuwagen aus 2008 im EU-Durchschnitt knapp 160 g/km emittierten. Weitaus ehrgeiziger sind die EU-Ziele für 2015 (trotz einer Verwässerung durch die Autolobby), und mehrere Modelle mit oder ohne Hybridantrieb liegen schon heute unter 110 g/km.

Der Vorschlag der Umweltverbände

Einen intelligenten Gegenvorschlag haben jüngst mehrere Umweltverbände vorgelegt. Nach diesem Konzept setzt der Bund für jedes Jahr einen Zielwert für die CO₂-Emissionen pro Neuwagen und Kilometer fest. Wer mit seinem Wagen dieses Ziel unterschreitet, erwirbt damit eine Emissionsgutschrift, die er weiterverkaufen kann. Wer dagegen ein Fahrzeug erwerben möchte, welches das Ziel nicht erreicht, muss dafür sol-

che Emissionsgutschriften von anderen KäuferInnen erwerben. Der Preis dafür würde vom Markt bestimmt, bei Bedarf vermittelt durch spezielle Broker.

Dieses marktwirtschaftlich orientierte System hätte entscheidende Vorzüge. Zuallererst würden die CO₂-Ziele definitiv erreicht, während die bisherigen Massnahmen in diesem Sektor die Ziele völlig verfehlten. Trotzdem wäre der Aufwand für den Bund denkbar gering: Er müsste nur für jedes Jahr das CO₂-Ziel setzen und die Austeilung bzw. Abgabe von Gutschriften bei jedem Autokauf organisieren, und hierfür nicht mehr komplizierte technische Details mit Interessengruppen langwierig verhandeln, auf nicht eingehaltene Versprechungen reagieren etc. Für den Automarkt dagegen bliebe die erwünschte Flexibilität erhalten: Wo wirklich ein Bedarf und eine Zahlungsbereitschaft für bestimmte viel verbrauchende Wagen besteht, könnte dieser über die Gutschriften gedeckt werden. Und es entstünde ein Anreiz für die Hersteller, noch bessere Modelle anzubieten, selbst wenn die Ziele schon erreicht sind: Die so zu erzielenden Gutschriften würden solche Fahrzeuge nämlich effektiv billiger machen und damit ihren Absatz fördern. Auch in punkto volkswirtschaftlicher Effizienz ist das System – mit Kosten von ein paar Franken pro eingesparter Tonne CO₂ – wohl unschlagbar. Dies zeigt auch, dass die CO₂-Reduktion im Inland sehr wohl sehr preisgünstig sein kann, wenn sie mit intelligenten Mitteln verfolgt wird.

Selbstverständlich werden diese Vorzüge nur von denjenigen so wahrgenommen, für die das Erreichen von Umwelt- und Energiezielen und die volkswirtschaftliche Effizienz tatsächlich Priorität vor Partikularinteressen haben. Somit müssen die Mitglieder der ständerätlichen Umweltkommission wie alle anderen Akteure nun Farbe bekennen, indem sie entweder an der haarsträubenden Subvention für schwere Gelände- und Luxuswagen festhalten oder das garantiert zielführende und effiziente marktwirtschaftliche System akzeptieren. <

NEIN ZU NEUEN AKW

Neuauftritt: Allianz «Nein zu neuen Atomkraftwerken»

DIE ZUKUNFT IST ERNEUERBAR
nein-zu-neuen-akw.ch

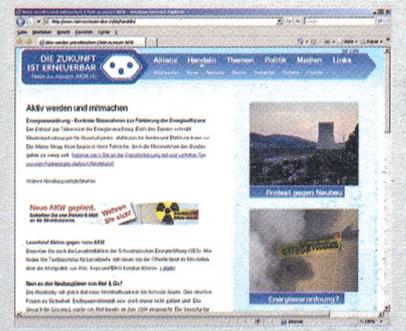


Mit dem neuen Auftritt und der neuen Website macht die Allianz «Nein zu neuen AKW» noch deutlicher, wofür sie sich einsetzt: «Für die Förderung von mehr Energieeffizienz und erneuerbaren Energien und für eine Schweizer Stromversorgung mit Zukunft – ohne Atomstrom.» Zudem ist der neue Auftritt auch eine direkte und präzise Antwort auf die nun eingereichten Rahmenbewilligungsgesuche.

Die Anti-AKW-Debatte in der Schweiz hat eine lange Tradition. Wann fing alles an? Die gewaltfreie Aktion Kaiseraugst im Jahr 1975 stellt einen Meilenstein in der Bewegung dar. Die Augen der damaligen Akteure glänzen noch heute, wenn sie von diesen Aktionen berichten. Damals standen die Risiken dieser Technologie im Vordergrund. Der früheren Bewegung ist es gelungen, die Schattenseiten der AKW-Technologie im gesellschaftlichen Diskurs zu verankern. Dafür sind wir heute sehr dankbar. So können wir jetzt unsere Aufmerksamkeit vermehrt der Lösung des Problems widmen. Die Allianz «Nein zu neuen AKW» baut auf der Vorarbeit der vorangegangenen Generation auf und führt sie weiter, indem sie neue Akzente setzt und ihr Outfit der heutigen Zeit anpasst.

Mit dem Slogan «Nein zu neuen AKW» will die Allianz das Referendum voraussichtlich im Jahr 2013 gewinnen. Die neue Adresse www.nein-zu-neuen-akw.ch soll sich ins Gedächtnis einprägen. Hinter dem Claim «Die Zukunft ist erneuerbar» verbirgt sich ein Paradigmenwechsel, eine Weichenstellung. Die Lösung soll in den Mittelpunkt gestellt werden: Die unbedingte Förderung von Effizienzmassnahmen und erneuerbaren Energien.

Jürg Buri, Geschäftsleiter der SES, ist der Präsident der Allianz «Nein zu neuen AKW».



«Die Schweiz hat ein weit besseres CO₂-Gesetz verdient, als es der Bundesrat mit seinen beiden Varianten zur Revision des CO₂-Gesetzes vorschlägt.»

Thomas Vellacott, Präsident des Vereins Klima-Initiative,
anlässlich der Medienkonferenz des Vereins Klima-Initiative in Bern am 26. Februar 2009.

AZB

P.P. / JOURNAL
CH-8005 ZÜRICH

SCHWEIZERISCHE ENERGIE-STIFTUNG
FONDATION SUISSE DE L'ENERGIE



Sihlquai 67
CH-8005 Zürich
Tel. ++ 41 (0)44 271 54 64
Fax ++ 41 (0)44 273 03 69
Info@energiestiftung.ch
Spendenkonto 80-3230-3

www.energiestiftung.ch

9027
Schweiz. Landesbibliothek
Hallwylstr. 15
3003 Bern