

Die Umweltetikette für Personenwagen : eine Mogelpackung

Autor(en): **Paschotta, Rüdiger**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 3: **Grenzen des Wachstums**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-586855>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Umweltetikette für Personenwagen – eine Mogelpackung

Die geplante neue Umweltetikette wirkt auf den ersten Blick wie ein Schritt in die richtige Richtung. Bei näherem Hinsehen jedoch entpuppt sie sich als eine Mogelpackung, deren Einführung mehr Schaden als Nutzen entfalten würde.



Von DR. RÜDIGER PASCHOTTA,
Physiker, paschotta@rp-photronics.com

Seit Anfang 2003 müssen Neuwagen mit der sogenannten energieEtikette versehen sein, die deren Energieeffizienz durch eine übersichtliche Einstufung in Effizienzkategorien A bis G bewertet. Nur krankt die Einstufung leider daran, dass schwere Fahrzeuge bei gleichem Energieverbrauch günstiger eingestuft werden als leichte. Ausserdem werden diverse

Umweltaspekte bisher nicht berücksichtigt. Es bestand nun die Hoffnung, dass die geplante Umweltetikette, die demnächst die energieEtikette ablösen soll, diese Mängel beheben wird. Nachdem die entsprechenden

Vernehmlassungsunterlagen publiziert wurden, ist diese Hoffnung leider zerstört.

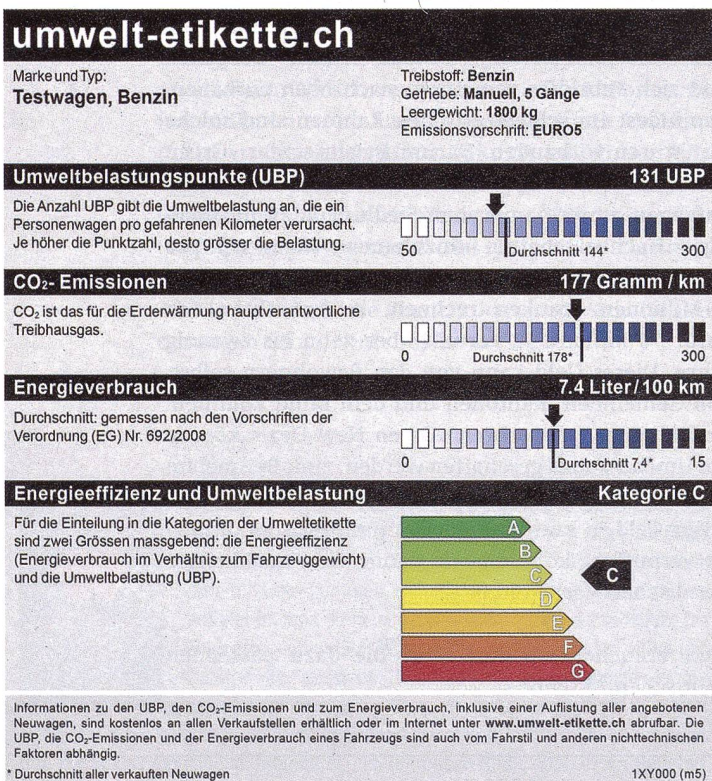
Der Gewichtsrabatt bleibt

Nach dem Entwurf des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) sollen alle angebotenen Fahrzeugtypen zunächst auf sieben gleich grosse Effizienzklassen A bis G verteilt werden, wobei die Bevorzugung schwerer Fahrzeuge in leicht veränderter Form beibehalten wird. Danach kann eine Herabstufung in eine niedrigere Kategorie erfolgen, wenn das Fahrzeug bei der Umweltbewertung schlecht abscheidet. Man könnte zunächst meinen, der «Gewichtsrabatt» hätte an Wirkung verloren, da die Einstufung nun zur Hälfte auf den anderen Umwelteigenschaften beruhen soll. Wie unten erläutert, wird jedoch die erwähnte Herabstufung meist vermieden durch einen Trick bei der Einteilung in die Umweltkategorien.

Es sei nochmals kurz zusammengefasst, warum es absolut unsinnig ist, schwere Fahrzeuge zu bevorzugen:

- Die offizielle Begründung, ein schweres Fahrzeug bringe einen höheren Nutzen, ist höchst fragwürdig. Wo liegt dieser höhere Nutzen, wenn (wie so oft) ein schwerer Geländewagen an Stelle eines Kleinwagens eine einzige Person befördert? Ohnehin ist es völlig unnötig, den Fahrzeugnutzen in eine solche Bewertung einfließen zu lassen, da dieser von den Käufern mit Sicherheit schon berücksichtigt wird, und zwar nach ihren eigenen Kriterien.
- Die Vergleichbarkeit verschiedener Fahrzeuge einer bestimmten Nutzungskategorie (z. B. grosses Familienauto) wird durch die völlig sachfremde Bevorzugung schwererer Fahrzeuge nicht verbessert, sondern verschlechtert.

Diese Argumente sind in den vergangenen Jahren vielfach dargelegt worden. Die Behörden reagierten auf die Kritik teils heftig, aber ohne jegliche überzeugende Argumente. Offenkundig steht dahinter der Druck der Autolobby. Anlässlich der aktuellen Vernehmlassung verzichtet man von vornherein auf den Versuch, den «Gewichtsrabatt» noch irgendwie zu rechtfertigen.



Die neue Umweltetikette würde diverse Schadstoffe und Lärm berücksichtigen, jedoch weiterhin schwere Fahrzeuge bevorzugen und eine kaum geänderte Klasseneinteilung bringen.

Umweltbelastungspunkte ohne Wirkung

Die Umweltaspekte sollen neu mit sogenannten Umweltbelastungspunkten (UBP) bewertet werden. Solche Strafpunkte werden zugeteilt für verschiedene Arten von Schadstoffen wie CO₂, Feinstaub und Dieseleruss, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid (CO). Zusätzlich werden die Treibstoffherstellung und die Lärmemissionen berücksichtigt. Zunächst einmal könnte man diverse Details beanstanden, etwa dass beim Kohlenmonoxid nur die Treibhauswirkung bewertet wird, während man die Wirkung als Atemgift ignoriert. Wichtiger ist allerdings die Erkenntnis, dass bei Fahrzeugen, die die neue Abgasnorm Euro 5 oder gar Euro 6 erfüllen, die Summe der UBP von zwei Faktoren stark dominiert wird: dem Kohlendioxid und der Treibstoffherstellung. Da beides unmittelbar mit dem Treibstoffverbrauch zusammenhängt, können effektiv die Resultate nur wenig anders ausfallen als bei einer reinen Bewertung der Energieeffizienz (natürlich ohne Gewichtsrabatt). Zwar würde ein Dieselauto ohne Russpartikelfilter viele UBP sammeln, aber solche Fahrzeuge werden mit den neuen Abgasnormen ohnehin verboten.

Hiermit wird klar, dass eine solche Umweltetikette vor einigen Jahren, als recht hohe Russ- und andere Schadstoffemissionen noch erlaubt waren, durchaus sinnvoll gewesen wäre. Das heute dominierende Problem ist aber das Treibhausgas CO₂. Deswegen ist die Bewertung derjenigen Schadstoffe, die nicht an den Treibstoffverbrauch gekoppelt sind, nicht mehr essenziell.

Sehr aufschlussreich ist die Entlarvung des folgenden Tricks: Bei der Einstufung nach Umweltaspekten sollen die Fahrzeuge nicht etwa auf sieben gleich grosse Kategorien verteilt werden. Vielmehr ist vorgesehen, dass die besten drei Kategorien jeweils 20% der Fahrzeuge enthalten, die schlechteren Kategorien nur jeweils 10%. Diese vollkommen willkürlich und unbegründet eingeführte Asymmetrie führt offenkundig dazu, dass die Mehrheit der Fahrzeuge in die besseren Kategorien eingeordnet wird. In der Folge wird dies bei vielen

Fahrzeugen eine Herabstufung in eine schlechtere Kategorie aufgrund zu vieler UBP verhindern. So wird denn auch in den Erläuterungen zum Entwurf vermerkt, dass sich die Kategorisierung der Fahrzeuge gegenüber der mit der alten energieEtikette (ohne UBP) verhältnismässig wenig ändern würde. Genau dies war offenkundig das Ziel der Übung. Vermutlich in vorseilendem Gehorsam gegenüber der Autolobby wurden die Details so zurechtgebogen, dass insbesondere schwere Dieselfahrzeuge nur in krassen Fällen als umweltschädlich etikettiert werden.

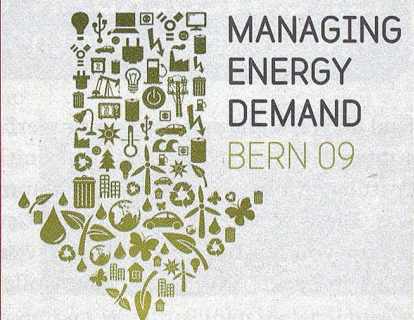
Fazit

Die vorgeschlagene Umweltetikette erweist sich bei genauem Hinsehen als eine Mogelpackung. Der völlig ungerechtfertigte «Gewichtsrabatt» wird in kaum gemilderter Form ein weiteres Mal beibehalten, was nicht hinzunehmen ist. Im Übrigen ist die willkürlich asymmetrische Klasseneinteilung nach Umweltgesichtspunkten so gestrickt, dass die Umweltaspekte die Gesamteinstufung möglichst wenig beeinflussen. Gut wäre eine Umweltetikette mit Einstufung nur aufgrund von Umweltbelastungspunkten. Damit wäre übrigens auch die Energieeffizienz ausreichend mitbewertet. Dies ist jedoch nicht im Angebot.

Die bei heutigen Schadstoffgrenzwerten wenig bedeutsame Verbesserung der Umweltbewertung mag zunächst wenigstens als ein kleiner Schritt in die richtige Richtung empfunden werden. Viel wichtiger ist jedoch die fatale Wirkung der Bevorzugung schwerer Fahrzeuge. Hierdurch würden selbst solche Fahrzeuge in die scheinbar effizienten Kategorien A und B eingestuft, deren CO₂-Emissionen gemäss CO₂-Gesetz demnächst eine Sanktion auslösen werden. Dies würde die Käufer natürlich sehr verwirren: So manches Fahrzeug würde gleichzeitig als energieeffizient und klimaschädlich eingestuft. Und der Plan, eine solche Etikette für ein neues Bonus-Malus-System zu verwenden, macht die Sache nicht besser. Die Lösung drängender Umweltprobleme erfordert wirksame Massnahmen und nicht fragwürdige und ohnehin wenig wirksame Etiketten. <

Forum «Steuerung der Stromnachfrage»

In der Schweiz steigt der Stromkonsum jährlich um etwa 2%. Die günstigste Variante, diesem Anstieg zu begegnen, ist es, Strom zu sparen. Denn: Die beste und billigste Kilowattstunde ist diejenige, die nicht verbraucht wird. Der Politik fehlt es an Stromspar-Willen und -Ideen.



Strom kann man sparen

Die Schweizerische Energie-Stiftung SES und die Organisation Noé21 veranstalten am 4. November 2009 das Forum «Steuerung der Stromnachfrage» in Bern. Erfolgreiche Beispiele aus der ganzen Welt werden an der Tagesordnung sein. Zum Beispiel hat Kalifornien, die sechstgrösste Wirtschaftsmacht der Welt, 1982 ein Entkopplungsmodell eingeführt, das Gewinne der Elektrizitätswerke von der verkauften Strommenge entkoppelt. Durch diese Massnahme hat Kalifornien heute einen 50% tieferen Stromverbrauch pro Einwohner als andere US-Staaten.

Geladen sind namhafte internationale Experten im Bereich Steuerung der Stromnachfrage. Das Forum soll Ideen generieren und Diskussionen unter Fachleuten und Politikern über denkbare Schweizer Massnahmen ermöglichen. Es richtet sich deshalb an die Stromanbieter, an Bundes- und Kantonalverwaltungen, an PolitikerInnen, Medien und AkademikerInnen.

Programm

Datum: 4. November 2009

Ort: «Hotel Bern», Zeughausgasse 9, 3011 Bern

Preis: 280.- / Person (Essen inbegriffen)

Anmeldung

info@managing-energy-demand.org

Philippe de Rougemont, Tel. 022 329 51 36

www.managing-energy-demand.org