

Automobilsalon in Genf, 3. März 2004

Zusammenfassung des Referats von
Dr. Walter Steinmann
Direktor Bundesamt für Energie

**Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität
Ansätze und Erfahrungen des Bundesamtes für Energie BFE**

In Bundesverfassung und Legislaturprogramm haben wir uns zu einer Nachhaltigkeitspolitik verpflichtet. Die Klimafrage ist gestellt, wir müssen unsere Emissionen reduzieren, wenn wir global und national langfristig in Wohlstand und Frieden überleben wollen. Wichtig ist dabei, wie wir unsere Mobilitätsbedürfnisse gestalten und wie stark wir auf Treibstoffe mit CO₂-Emissionen setzen. Der Brennstoffverbrauch in der Schweiz hat sich seit 1990 um über 5% reduziert, der Trend beim Treibstoffverbrauch ist anders, er hat um über 6% zugenommen. Um das CO₂-Gesetz und damit unsere internationalen Verpflichtungen im Kyoto-Protokoll erfüllen zu können, muss im ganzen Bereich der Mobilität noch sehr viel Arbeit geleistet werden. Auch wenn dieser Trend ein weltweiter ist und die Schweiz nur einen sehr geringen Anteil der weltweiten klimarelevanten Emissionen ausstösst: die Schweiz mit ihrem relativ hohen Lebensstandard und der hochentwickelten Wirtschaft ist dazu verpflichtet, im eigenen Land einen vorbildlichen Beitrag zu leisten.

Nebst dem globalen Klimawandel und der lokalen Luftschadstoffbelastung ist das mögliche Ende der weltweiten Rohölreserven eine wachsende Besorgnis und Herausforderung für Wirtschaft, Politik und für die Gesellschaft.

Weltweit werden Investitionen getätigt, die dem Gas als Treibstoff einen bedeutenden Platz einräumen mit dem Ziel, so mittelfristig bzw. für eine Übergangszeit eine Lösung zu finden. Angedacht ist von den USA, das Wasserstoffzeitalter einzuläuten, auch wir in der Schweiz haben in den letzten Jahren auf diesem Gebiet zumindest forschungsmässig einiges lanciert. Ich denke etwa an die Bemühungen des PSI, sich hier zusammen mit internationalen Automobilfirmen in Kooperationen zu positionieren.

Andere Institutionen und Firmen setzen sich für immer energieeffizientere und emissionsärmere Fahrzeuge ein. Ich denke an die neuen Entwicklungen von Toyota mit ihrem Prius oder an den 3-Liter-Lupo von VW. Solche mit enormen Investitionen verbundenen Vorhaben verweisen zugleich auf unsere Pflicht, möglichst rasch den aktuellen Treibstoffverbrauch zu drosseln. Dies ist einer der wesentlichen Gründe, warum das BFE zusammen mit seinen Partnern hier am Autosalon in Genf präsent ist.

Die Schweiz ist keine Automobilbauernation, bei Saubers Boliden im Formel 1-Rennen bringt der geringste Treibstoffverbrauch keine Punkte. Wir haben aber eine recht dy-

namische Autozuliefererindustrie, welche von Teilen bis zu Bausätzen oder Robotern und Automatisierungsanlagen vielfältige Produkte in diese Industrie liefert. Doch wir müssen uns klar werden, dass wir kaum sinnvoll öffentliche Subventionen ausgeben, wenn es um die Entwicklung neuer energieeffizienter Fahrzeuge geht. Setzen wir deshalb wie Kalifornien auf gesetzliche Massnahmen und versuchen, die Käufer von Personenwagen zu vernünftigen Kaufentscheidungen zu motivieren. Hierzu dient die am Ausstellungsstand von EcoCar prominent dargestellte energieEtikette, welche über den Treibstoffverbrauch, die CO₂-Emission und die Energieeffizienzklasse informiert. Im Weiteren wird die Einführung eines Bonus-Malus-Systems zur Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Personenwagen im Rahmen der Automobilsteuer vorbereitet: verbrauchsarme Fahrzeuge sollen zu Lasten von Fahrzeugen mit hohem Verbrauch verbilligt werden. Ferner sollen biogene Treibstoffe sowie Erdgas als Treibstoff steuerlich entlastet werden. Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der Oberzolldirektion OZD erarbeitet zurzeit die notwendige Gesetzesanpassung.

Speziell hervorzuheben sind aber die Projekte von EnergieSchweiz, die in den 3 Schwerpunkten Fahrzeuge, Fahrweise und Kombinierte Mobilität versuchen, den Zielen des CO₂-Gesetzes gerecht zu werden.

Wenn ich als „Otto Normalverbraucher“ ein neues „Wägelchen“ aussuche, dann interessieren mich Name, PS, Design und Fahrkomfort. Der Autosalon in Genf ist eine internationale Show modernster Technologie par excellence. Hier werden Trends gemacht und Verhalten der Konsumenten geprägt. Wir vermissen einen breiten Trend zu mehr Energieeffizienz, dies ist noch bei weitem nicht ein Lead-Thema. Immerhin hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK im Februar 2002 mit der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure auto-schweiz eine Vereinbarung unterzeichnet, die zum Ziel hat, den durchschnittlichen Treibstoffverbrauch der jährlichen Neuwagenflotte von 8,4 Liter/100 Km im Jahre 2000 auf 6,4 Liter/100 Km im Jahre 2008 hinunter zu bringen.

Noch mehr als die Technologie, bei der die Ingenieure Fortschritte erreichen könnten, macht uns das Verhalten des mobilen Bürgers und der mobilen Bürgerin Sorge. Würde für jede Wegstrecke immer das vernünftigste Verkehrsmittel benutzt, hätte die Schweiz das Treibstoffproblem und auch das CO₂-Problem schon längst gelöst. Doch dies ist Theorie, denn die Mobilität verbindet sich mit einer Vielzahl von Bedürfnissen, die allein mit dem Bedürfnis, von A nach B zu gelangen, wenig zu tun haben. Die Mobilität ist Teil des heutigen Lebensgefühls und hat somit auch nicht rationale Bedürfnisse zu befriedigen. Dies erschwert ganz erheblich die Aufgabe zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs. Ob weite Strecken mit dem Auto statt der Bahn zurückgelegt werden, ob für den täglichen Arbeitsverkehr ein überdimensioniertes Fahrzeug verwendet wird oder ob im Nahverkehr statt zu Fuss oder per Velo das morgendliche „Gipfeli“ mit dem

kalt gestarteten Motorfahrzeug eingekauft wird: immer geht es um persönliche Entscheidungen, die das Verhalten betreffen.

Solche Überlegungen machen verständlich, dass nicht nur das Automodell, sondern auch die Fahrweise eine Rolle spielt. Allein durch Vorausschau und etwas Geschicklichkeit beim Fahren kann der Treibstoffverbrauch um bis zu 10% reduziert werden – und dies ohne Zeitverlust. Informationen sind unter www.eco-drive.ch auffindbar.

Das Fazit ist eindeutig: Bei den technologischen Verbesserungen könnten wir auf Kurs kommen, doch es fehlen den Ingenieuren die Konsumenten, welche diese Energiesparfahrzeuge in grosser Zahl nachfragen. Es fehlt auch an den Konsumenten, welche bei ihrem täglichen Mobilitätsverhalten auf das Klima, den Schadstoffausstoss und den Verzehr an natürlichen Ressourcen achten: Es muss uns gelingen, über die bereits missionierten 5% der Bevölkerung hinaus für die Anliegen einer effizienten Fahrweise und einer nachhaltigen Automobilwahl breite Bevölkerungskreise zu motivieren.