

## Den Wechsel des Fahrzeugparks beschleunigen

### Chancen und Grenzen der Klimapolitik beim motorisierten Verkehr

Die Schweiz steht vor wichtigen klimapolitischen Weichenstellungen nach der ersten Kyoto-Verpflichtungs-Periode, die bis Ende 2012 dauert. Vorab der motorisierte Strassenverkehr, der als einer der Hauptverursacher von anthropogenem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) in der Kritik steht, ist gefordert. Eine Auslegeordnung der Möglichkeiten von Industrie und Staat.

Gemäss CO<sub>2</sub>-Reduktions-Gesetz müssen die aus dem Treibstoffbereich - ohne den Flugverkehr - stammenden CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz bis 2010 gegenüber dem Niveau von 1990 um 8 Prozent auf gut 14 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sinken. Obwohl dieses Ziel aller Voraussicht nach nicht erreicht werden kann, wird die Schweiz ihren Kyoto-Verpflichtungen - namentlich einer Reduktion der Treibhausgasemissionen um 8 Prozent bis 2012 gegenüber 1990 - dennoch nachkommen. Den bedeutendsten Beitrag dazu leistet der freiwillige Klimarappen, der von der Erdölwirtschaft sowie den Strassenverkehrsverbänden ins Leben gerufen worden ist. Mit anderen Worten: Mit den im Inland vorgesehenen Massnahmen allein würde das Kyoto-Ziel verfehlt, das Engagement im Ausland - insbesondere der Zukauf von Emissionszertifikaten - ist notwendig.

#### Freiwillige Massnahmen der Branche

Nebst dem Klimarappen auf Treibstoffen als freiwilliger Massnahme gemäss CO<sub>2</sub>-Reduktions-Gesetz hat die Branche des motorisierten Strassenverkehrs weitere Aktivitäten zur Senkung des Treibstoffverbrauchs und somit der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf freiwilliger Basis umgesetzt: erstens die Energie-Etikette für neue Personenwagen, die die Fahrzeuge in sieben Kategorien (A bis G) unterteilt, wobei A für die effizientesten Autos steht. 2007 konnten 40 Prozent aller verkauften neuen PW den besten Energieeffizienz kategorien A und B zugeordnet werden. Zweitens wurde die sparsame und sichere Fahrweise Eco-Drive, mit der sich eine Treibstoffeinsparung von 5 bis 10 Prozent bei allen Fahrzeugen erreichen lässt, entwickelt. Drittens erfolgte auch das Absenken des spezifischen Flotten-Treibstoffverbrauchs, wodurch zwischen 2000 und 2007 immerhin eine Verbrauchsreduktion von fast einem Liter erzielt werden konnte. Einer noch höheren Effizienz hat die stetig steigende Nachfrage nach komfortableren, leistungsstärkeren und sichereren Fahrzeugen entgegengewirkt. Der landesweite Treibstoffverbrauch hat zwischen 2000 und 2005 stagniert. Dies trotz anhaltendem Bevölkerungswachstum, gestiegener Anzahl Motorfahrzeuge und erhöhter Verkehrsleistung. Die unterschiedliche Entwicklung von Treibstoffverbrauch und Verkehrsleistung ist Ausdruck einer verbesserten Energieeffizienz.

#### Schwerer Stand für Biotreibstoffe

Mit Blick auf die Energieeffizienz der Fahrzeuge haben die Bundesbehörden bisher ihren Einfluss auf das entsprechende Angebot vorab mit Schadstoff-Emissions-Vorschriften und Informationskampagnen oder mit Propaganda-Massnahmen (etwa solchen zum Waldsterben, zur Smogbekämpfung oder zum Klimawandel) geltend gemacht. Hinzu kommt die Vereinbarung mit dem Verband der Automobil-Importeure, wonach der Treibstoffverbrauch neuer Autos kontinuierlich gesenkt werden muss. Neu sollen nun Fördermassnahmen für umweltschonende Treibstoffe, die seit dem 1. Juli 2008 steuerlich begünstigt oder sogar gänzlich von der Steuer befreit sind, dazu führen, dass fossile Treibstoffe vermehrt ersetzt werden. Vor übertriebenen Hoffnungen gilt es jedoch zu warnen, da Biotreibstoffe in der Schweiz mittelfristig nicht in jenen Mengen verfügbar sein werden, die einen flächendeckenden Einsatz erlauben würden.

#### CO<sub>2</sub>-Emissions-Limite der EU

Die Europäische Kommission beabsichtigt, auf dem Gesetzesweg die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der in der EU verkauften Neuwagen (einschliesslich Importe) bis ins Jahr 2012 bzw. allenfalls bis 2015 auf 120 Gramm pro Kilometer (g/km) zu senken. Dies ist ein Viertel weniger als heute und entspricht einem Verbrauch von 5 Litern Benzin oder 4,5 Litern Diesel pro 100

Kilometer. Die Übernahme dieser EU-Limite hätte für die Schweiz drastische Folgen: Weil hierzulande der CO<sub>2</sub>-Emissions-Wert von Neuwagen rund 20 g/km über dem Durchschnitt der EU-Staaten liegt, müsste der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der neuen PW innert kürzester Frist um gut ein Drittel reduziert werden - eine schier unlösbare Vorgabe.

Einig ist sich die Branche darin, dass die rund 1,3 Millionen (von fast 4 Millionen) Personenwagen, die älter als zehn Jahre sind, so rasch als möglich durch effizientere ersetzt werden sollten. Rund ein Drittel aller PW verfügt demnach über «veraltete» Antriebstechnologien und weist einen verhältnismässig hohen Treibstoffverbrauch mit entsprechend hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf. Ein alter PW der Euro-0-Norm kann betreffend Emissionsverhalten de facto mit 75 modernen Euro-4-Fahrzeugen (auch solchen mit Partikelfiltern) gleichgesetzt werden. Der Wechsel in der Nachfrage hin zu sparsamen und effizienten Autos lässt sich auf verschiedene Weise stimulieren, wobei für die Branche Fördermassnahmen, die als Kaufanreize ausgestaltet sind, eindeutig im Vordergrund stehen.

Wie dies funktionieren könnte, haben die italienischen Behörden letztes Jahr vorgemacht: Sie haben pro «Altwagen» eine sogenannte Verschrottungsprämie von 800 Euro ausbezahlt und eine zweijährige Steuerbefreiung für Neufahrzeuge erlassen. Auch Schweden gewährt Vergünstigungszuschüsse für umweltfreundliche Autos («green cars»). Dadurch sind sowohl in Italien als auch in Schweden 2007 verbrauchsarme PW in Rekordmengen eingelöst worden.

#### Es braucht Anreizmechanismen

Die Chancen der Klimapolitik liegen primär in der technischen Innovation zur Nutzung der Potenziale zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Hauptstossrichtungen einer erfolgreichen Klimapolitik im Bereich des motorisierten Verkehrs sind die Verbesserung des Wirkungsgrads von Antriebssystemen und die Nutzung von Strom. Ins Gewicht fallen auch die Reduktion des Gewichts und der Grösse der Fahrzeuge, die Verbesserung der Infrastruktur zum Zweck der Stau-Minderung, ein verbessertes Zusammenspiel aller Verkehrsträger und die langfristige Nutzung der Raumplanung.

Zudem braucht es dringend Anreizmechanismen, damit die optimierte Automobiltechnik möglichst rasch zur Anwendung gelangt. In erster Linie sind dies Anreize der Branche sowie des Staates, um den Kauf sparsamer Autos zu erleichtern und damit zur beschleunigten Erneuerung des Fahrzeugparks beizutragen. Ebenfalls eine staatliche Aufgabe sind Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Beseitigung von Engpässen, denn: Eine flüssige und gleichmässige Fahrweise bewirkt gegenüber Fahrten mit Stop and go auf gleichen Strecken eine Treibstoffeinsparung von bis zur Hälfte bei PW und sogar von bis zu zwei Dritteln bei Lastwagen.

Hans Koller

Der Autor ist Generalsekretär von Strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS.