

Mit vereinten Kräften

Moderne Autos sollen leise sein, wenig Energie verbrauchen, keine giftigen Schadstoffe ausstossen und das Klima nicht weiter anheizen. Um all dies zu kombinieren, braucht es laut Umweltberater Kurt Egli die Industrie, den Staat – aber auch uns Autofahrer.

Um alle Ansprüche an ein modernes Auto unter einen Hut zu bringen, unternimmt die Autobranche viel, gerät dabei aber immer öfter in Zielkonflikte. Beispiel: Um ein Auto leise zu machen, muss es besser gedämmt werden. Das erhöht aber das Gewicht – und folglich den Verbrauch. Oder: Um die Verbrauchswerte weiter zu senken, setzt die Industrie verstärkt auf Benzinmotoren mit Direkteinspritzung. Diese reduzieren den Verbrauch zwar deutlich, steigern aber den Ausstoss ultrafeiner, gesundheitsschädigender Partikel. Immerhin: Da der Gesetzgeber für solche Motoren ab 2017 einen strengeren Grenzwert vorschreibt, und auch Dieselmotoren ab 2015 ihre Stickoxidemissionen nochmals massiv reduzieren müssen, sind Personenwagen danach praktisch sauber. Ihre ausgeklügelten Abgasbehandlungsanlagen (Katalysator, Russpartikelfilter) senken den Ausstoss der giftigen Stoffe auf ein kaum noch messbares Niveau.

Bleibt die Herausforderung der Verbrauchssenkung. Der Klimagasausstoss ist bei Autos mit Verbrennungsmotor nämlich direkt mit dem

Angaben zur Energieeffizienz sind mit Vorsicht zu geniessen. Oft weicht der Real- vom Normverbrauch stark ab.



Energieverbrauch gekoppelt. Klimaschutz hilft demnach automatisch, den Energiehunger des Autoverkehrs einzudämmen. Deshalb muss bis 2015 der Durchschnitt aller Neuwagen auf einen CO₂-Ausstoss von 130 Gramm pro Kilometer sinken, bis zum Jahr 2020 gar auf 95 Gramm (Stand heute: 151 Gramm). Das sind die Werkzeuge von Industrie und Staat zur Reduktion des Verbrauchs.

Kleine Autos kommen bei der Energieetikette schlecht weg

Was aber kann der umweltbewusste Konsument tun? Sich beim Autokauf an der Energieeffizienzetikette orientieren? Das ist leider nicht so einfach. Trotz oft guter CO₂-Werte landen viele moderne Autos in einer schlechten Kategorie. Der Grund liegt beim ökologisch fragwürdigen Aufbau der Energieetikette. Beurteilt wird dort nicht der Energieverbrauch an sich, sondern relativiert zum Gewicht. Das heisst, schwere Autos werden bevorzugt, leichte Modelle wie etwa der Smart Fortwo (Energieeffizienz C) unsinnigerweise bestraft. Auch die in Prospekten angegebenen Verbrauchswerte muss man mit Vorsicht geniessen,



Kurt Egli,
Umweltberater

«Richtige Sparer satten bei Kurzstrecken aufs Velo um.»

weil sie im realitätsfernen Normzyklus auf dem Prüfstand ermittelt werden. Im Schnitt weicht der Real- vom Normverbrauch um 27 Prozent nach oben ab. Dieser Effekt gilt verschärft für die laut Werksangaben besonders sparsamen Modelle. Denn diesen eher leistungsschwachen Autos wird im Zyklus kaum, im Alltag aber häufig die volle Leistung abverlangt.

Wer beim Fahren sparen will, macht dies mit konsequenter Eco-Drive-Technik. Hypermiler genannte Sparfüchse füllen zu diesem Thema ganze Internetforen mit Spartipps (siehe auch Seite 68). Oder: Man überlegt sich vor jeder Fahrt, ob man dafür das Auto braucht. Rund ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer. Richtige Sparchampions satteln daher für solche Kurzstrecken aufs Velo um.

Text: Kurt Egli

Kurt Egli (53) ist Raumplaner und führt in Winterthur ZH ein unabhängiges Büro für Umweltberatung mit Schwerpunkt Verkehr. Er ist Vorstandsmitglied von Pro Velo Schweiz und Projektleiter der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs der Schweiz.