

FAQ

F: Lohnt es sich bei den billigen Benzinpreisen von heute überhaupt, effizient zu fahren?

A: Ja, das tut es. Studien haben gezeigt, dass das Fahren nach EcoDrive nicht nur den Treibstoffverbrauch um 10 bis 15 Prozent senkt (und zwar ohne Mehrkosten), sondern auch noch die Durchschnittsgeschwindigkeit beim Fahren erhöht. Mit anderen Worten: Man kommt besser, billiger, weniger angespannt und rascher ans Ziel. Voraussetzung dazu ist ein EcoDrive-Kurs: Eine Evaluation des Bundesamtes für Energie (BFE) hat gezeigt, dass theoretisches Wissen allein nicht reicht.

Rechenbeispiel: Wer ein Zehn-Liter-Auto fährt und nach EcoDrive 15 Prozent Benzin weniger verbraucht, spart bei 15 000 km pro Jahr und einem Benzinpreis von 1.33 CHF/Lt. just 300 Franken.

F: Lohnt es sich ein verbrauchsgünstiges Fahrzeug anzuschaffen?

A: Betriebswirtschaftlich: Ja. In den meisten Fällen ist eine Anschaffung lohnenswert, da die Fahrzeuge gegenüber den Konkurrenten keinen höheren Kaufpreis aufweisen. Genaue Auskunft über die effizientesten Fahrzeuge in jeder Klasse erhalten Sie unter www.energieetikette.ch. Es gibt allerdings z. T. Modelle, welche noch nicht in sehr grosser Stückzahl produziert werden und relativ neue, noch teure Technologien beinhalten (wie Hybridfahrzeuge). Diese weisen einen höheren Verkaufspreis auf gegenüber konventionellen Fahrzeugen gleicher Klasse und Ausstattung. Die genaue Berechnung der Wirtschaftlichkeit hängt aber auch von der jährlichen Kilometerleistung ab. Ausserdem sind Fördermodelle für effiziente Fahrzeuge kantonale unterschiedlich und müssen in die Berechnung der Wirtschaftlichkeit einbezogen werden.

F: Sind Klein-Autos, E-Bikes und Elektroroller sinnvoll?

A: Im Prinzip: Nein. Sie generieren derzeit Mehrverkehr, der mit grosser Wahrscheinlichkeit auch durch normale, muskelbetriebene Velos bewältigbar wäre. Sie dienen bisher als Zweit- oder Drittfahrzeuge und steigern die Fahrleistung der jeweiligen Haushalte, anstatt die Fahrleistung von grossen Fahrzeugen zu kleineren, effizienteren umzulagern. Zu diesem Zwischenresultat gelangt eine Untersuchung der Interfakultären Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie (IKAÖ) der Universität Bern. Allerdings darf nicht unbeachtet bleiben, dass dieser Mehrverkehr eben sonst durch Benzinroller oder mittelgrosse Autos generiert worden wäre.

F: Führt die Propagierung solcher Fahrzeuge nicht einfach zu Mehrverkehr?

A: (s. obere Antwort)

F: Ist der Titel «Rallye» nicht irreführend?

A: Gegenfrage: Warum soll eine Rallye des 21. Jahrhunderts nicht andere Herausforderungen bereithalten als Schlamm, Dreck oder Wüstensand? Die wirklichen Herausforderungen der Zukunft liegen in der Stadt. Der Titel «Rallye» ist daher gerechtfertigt.

F: Lassen sich die Verkehrsprobleme von heute mit solchen Fahrzeugen lösen?

A: Die heutigen Verkehrsprobleme haben mit der Fahrzeugart wenig zu tun. Sie gehen auf den (übermässigen) Gebrauch von Strassenfahrzeugen jeglicher Art zurück. Was wir versuchen, ist dies: Wir wollen Aufmerksamkeit für diese weniger umweltbelastende Form der motorisierten Individualmobilität schaffen, um die Umwelt- und Gesundheitsschäden wenigstens ein Stück weit minimieren zu können. Irgendwo muss man ja schliesslich anfangen. Gleichzeitig fördern wir die Aufmerksamkeit für das Prinzip von Mobilitätsabonnements und für den gesteigerten Nutzung von Fahrzeugen wie CarSharing-Autos.

F: Solche Sparmobile sind doch öde. Die schaffen keine 280 Sachen pro Stunde.

A: Die wahre Grösse liegt in der Spritzigkeit beim Anfahren (Beschleunigung; «untenusse meh Pauer»), und die ist bei diesen Modellen sehr ausgeprägt. Im Übrigen: Die Höchstgeschwindigkeit in der Schweiz liegt bei 120 km/h und ist nur auf Autobahnen zu finden. Sie gilt im übrigen nur unter dem Vorbehalt, dass man jederzeit auf Sichtweite (!) anhalten kann (und zwar auch in der Nacht, was die erlaubte Geschwindigkeit auf der Autobahn in der Nacht auf rund 80 km/h sinken lässt). Ihr lokaler Polizeiposten klärt Sie sicher gerne auf. Im übrigen gibt es Fahrzeuge, die effizienter als andere oder mit alternativen Antriebssystemen ausgestattet sind, die sehr wohl sehr hohe Geschwindigkeiten erreichen: Das schnellste Elektromobil ist schneller als ein Ferrari Mc Laren F1. Es handelt sich hier also nicht um eine technische Frage, sondern um eine politische: Autos, die 280 km/h erreichen, sind auf Schweizer Strassen nur so lange toleriert, wie die Lenkerin oder der Lenker diese Geschwindigkeit nicht ausfährt.

F: Was nützen solche Sparautos, wenn der Trend zu immer grösseren Autos geht?

A: Es stimmt, dass die stark motorisierten Autos in der Schweiz Auftrieb haben. Gerade das ist eben ein Argument, wie die rallye21 etwas für die sparsameren, weniger stark motorisierten Modelle zu tun.

F: An was scheitert die flächendeckende Einführung von sparsameren Autos?

A: Es sind bei den KundInnen in erster Linie Emotionen (Autofahren ist ausgesprochen stark emotional besetzt), bei Teilen der Autowirtschaft sowie bei manchen KundInnen wirtschaftliche Bedenken. Die KundInnen sehen für den

Mehrpreis keinen geldwerten Zusatznutzen. Die Wirtschaft befürchtet geringere Umsätze und Gewinne (ein E-Bike ist nun einmal billiger als eine Grosslimousine). Ein weiterer Grund sind Verbrauchsvorschriften der einzelnen Nationen. Würden beispielsweise in den USA für Pick-ups die gleichen Vorschriften gelten wie für Personenwagen, würde es längst Hybrid-Pick-ups geben, die nur noch halb so viel Benzin bei gleicher Leistung benötigen. Solche Entwicklungen sind übrigens derzeit im Gang.

F: Wasserstoff-Antriebe sind Augenwischerei: Auch der Wasserstoff muss erst mit Energie produziert werden. Das bedeutet doch nur, dass die Abgase an einem anderen Ort entstehen.

A: Selbstverständlich benötigt die Wasserstoffproduktion Energie: Wasserstoff ist ein Energiespeicher, keine Energiequelle. So lange Produktion und Distribution von Wasserstoff aber nachhaltig erfolgt, spricht nichts gegen dessen Einsatz.

F: Immer wieder heisst es, Biomasse-Treibstoffe seien CO2-neutral. Das stimmt doch gar nicht.

A: Streng genommen müsste es wirklich heissen, diese Treibstoffe seien «nahezu CO2-neutral». Gespiesen wird dieses Missverständnis durch den Umstand, dass pflanzliche Stoffe – wie eben Biomasse-Treibstoffe – bei Zersetzung oder Verbrennung nicht mehr Kohlenstoff abgeben können, als sie zuvor gebunden haben. Allerdings benötigen in der Tat Produktion und Distribution solcher Treibstoffe Energie, die oft aus fossilen Quellen stammt. Überspitzt gesagt, wäre beispielsweise Holz als Energieträger nur dann CO2-neutral, wenn die Bäume ohne Einsatz von Motorsägen gefällt, ohne Dieselfahrzeugen transportiert und ohne weitere fossile Energien verarbeitet und verbreitet worden sind. Uns ist keine entsprechende Studie bekannt, aber man kann davon ausgehen, dass diese Biomasse-Treibstoffe, v.a. wenn diese nicht mit intensiver Landwirtschaft produziert werden, gleichwohl aus Klimasicht deutlich günstiger sind als fossile Treibstoffe wie Benzin oder Diesel.