

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES
Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung
Band: - (2002)
Heft: 2: Schlüssel zum Atomausstieg : Stromeffizienz

Artikel: Mit Freiwilligkeit sicher am CO2-Ziel vorbei
Autor: Paschotta, Rüdiger
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586712>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die Antwort des Bundes auf die Verzögerungstaktik der Auto-lobby: Weitere Gespräche, nette Ermahnungen und neue freiwillige Zielvereinbarungen, die wieder nicht eingehalten werden müssen.

Vereinbarung des Bundes mit den Automobil-Importeuren

Mit Freiwilligkeit sicher am CO₂-Ziel vorbei

Die Geduld des Bundes mit den Autoimporteuren ist enorm: Nachdem diese eine erste Vereinbarung zur Absenkung des Treibstoffverbrauchs bei weitem nicht eingehalten haben, bekommen sie jetzt eine weitere Gelegenheit zur Verzögerung von zwingenden Massnahmen: Alles ist freiwillig, die Ziele sind höchst bescheiden, die Schlupflöcher offen und der Misserfolg garantiert.

*Von Dr. Rüdiger Paschotta,
Physiker an der ETH Zürich*

Mit dem CO₂-Gesetz hat sich die Schweiz das Ziel gesetzt, den CO₂-Ausstoss bis zum Jahr 2010 um 8 % gegenüber dem Stand des Jahres 1990 zu reduzieren. Noch im Jahr 2000 haben die Wirtschaftsverbände Treue zu diesen Zielen gelobt, um die Annahme der Energievorlagen (v. a. der Grundnorm) unnötig erscheinen zu lassen. Nachdem diese Vorlagen vorerst beerdigt wurden – mit Hilfe einer millionenteuren verlogenen Werbekampagne – ist man zur nächsten Phase übergegangen: Dem konsequenten Verhindern von Massnahmen, ohne die das Ziel des CO₂-Gesetzes nicht erreicht werden kann. Der nächste Schritt dürfte dann sein, dieses Ziel überhaupt aufzugeben.

Gute Miene zum bösen Spiel

Das Bundesamt für Energie (BFE) macht dabei gute Miene zum bösen Spiel. Aktuell versucht man, eine Zielvereinbarung mit den Automobil-Importeuren als Erfolg für den Klimaschutz darzustellen. Vorgesehen ist eine jährliche Reduktion des Treibstoffverbrauchs der neu verkauften Autos um 0,25 l/100 km. Damit soll der durch-

schnittliche Verbrauch im Zeitraum von 2000 bis 2008 von 8,4 Liter auf 6,4 Liter reduziert werden. Selbst das Endziel ist höchst bescheiden: Es ist schon mit heute gängigen Mittelklassewagen leicht zu unterbieten, ohne dass noch irgendein technischer Fortschritt erreicht werden müsste! Durch konsequenten Einsatz bereits vorhandener Technik wäre weit mehr erreichbar. Aber das wird nicht gefordert.

Von Schlupflöchern und vom Nichtstun

Eine CO₂-Reduktion ist so aus mehreren Gründen niemals zu erreichen. Erstens wird die in Litern gemessene Verbrauchsreduktion womöglich zu einem guten Teil durch Erhöhung des Dieselanteils erfolgen, wodurch der CO₂-Reduktionseffekt weiter vermindert würde: Die Verbrennung von Diesel ergibt rund 12 % mehr CO₂ pro Liter als bei Benzin. Indem das BFE den Verbrauch in Litern anstatt des CO₂-Ausstosses spezifizierte, liess es dieses Schlupfloch offen. Zweitens wird fast nichts unternommen, um den ständig noch weiter zunehmenden Autoverkehr einzudämmen. Ein Übriges tut der anhaltende Boom schwerer Geländewagen, die weit mehr verbrauchen, als

für den Transport auf der Strasse notwendig wäre. Umfang und Art des ständig wachsenden Wagenparks zeigen überdeutlich, welche geringe Priorität Energieeffizienz und Klimaschutz immer noch haben. Trotz sich ständig verdichtender Hinweise auf schwere Klimaschäden.

Weitere Gespräche und nette Ermahnungen

Was aber, wenn nicht einmal dieses bescheidene Ziel der gefeierten Vereinbarung erreicht werden wird, was absehbar ist? Das BFE hat den Automobil-Importeuren zugesichert, Massnahmen dann erstens frühestens ab 2005 zu beschliessen (also erst noch später einzuführen), und zweitens auch dies nur bei mehr als 3 % Verfehlung des Ziels. Und wie diese Massnahmen aussehen werden, kann man sich angesichts der bisherigen Erfahrungen vorstellen: Weitere Gespräche, nette Ermahnungen und neue freiwillige Zielvereinbarungen, die wieder nicht eingehalten werden müssen.

Natürlich weiss man auch beim BFE, dass so die CO₂-Ziele niemals erreicht werden. Um den ständig wachsenden CO₂-Ausstoss des Strassenverkehrs wirklich zu reduzieren, bräuchte es weit energischere Massnahmen. Dies wird die Industrie-Lobby jedoch zu verhindern wissen. Das BFE spannt man derweil dafür ein, das Nichtstun als «verstärkte freiwillige Massnahmen» zu verkaufen. □