

# Fahrzeugparks ökologisch verwalten

Die Luftqualität in den Städten ist schlecht: Sie enthält zuviel Feinstaub, Stickstoffoxide und Ozon. Umso wichtiger wird es deshalb, die Fahrzeugparks ökologisch zu optimieren. Wie das bei den Gemeinden funktioniert, war Thema einer «Pusch»-Tagung.

Manuela Schatzmann

94 Prozent der Personenwagen hatten im Jahr 2004 einen Katalysator eingebaut, doch wie aktuelle Beispiele zeigen, nehmen Wintersmog und Ozonbelastung nicht ab. Offensichtlich sind die Umweltprobleme des Verkehrs nicht gelöst. Auch die öffentliche Hand trägt eine Verantwortung und kann Änderungen herbeiführen. Dies zeigte sich an der vom «Praktischen Umweltschutz Schweiz» (Pusch) organisierten, gut besuchten Tagung «Ökologische Verwaltung von Fahrzeugparks» in Lausanne Anfang Februar. Über 80 Teilnehmer vor allem aus Gemeindeverwaltungen und Logistikbetrieben interessierten sich für das Thema. «Mit Ökoautos, Car-Sharing und mit möglichst ökologischen Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr kann und soll noch vieles gemacht werden», sagte François Marthaler, Bauvorsteher des Kantons Waadt. Nachhaltige Mobilität solle möglichst einfach gemacht werden, dann würden die Angebote auch genutzt.

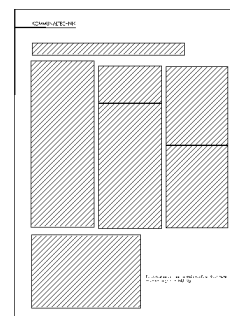
## Ethanol statt Benzin

Unbestritten ist, dass Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern ausgestattet werden sollten. Genf kaufte schon mehrmals Busse mit solchen Fil-

tern. Diese bringen mehr als gewöhnliche Katalysatoren, haben aber ein Handicap: Bei der Entwicklung von Filtern kann immer nur auf eine Komponente Rücksicht genommen werden. Man versucht, entweder etwas gegen den Russpartikel- oder gegen den Stickoxid-ausstoss zu entwickeln, eine Kombination jedoch ist schwierig. Ziel ist aber, dass in Zukunft praktisch saubere Luft ausgestossen wird. Eine andere Strategie verfolgt Alcosuisse, ein Profitcenter der Eidgenössischen Alkoholverwaltung. Sie arbeitet an einem Projekt, um Ethanol als Treibstoff für Kraftfahrzeuge massentauglich zu machen. «Der Einsatz eines Treibstoffgemischs von 95 Prozent Benzin und fünf Prozent Ethanol wäre sofort möglich, ohne den herkömmlichen Motoren zu schaden», sagte Nicolas Macabrey, Koordinator des Projekts «Bioethanol» von Alcosuisse. Zusammen mit dem Autohersteller Saab ist Alcosuisse an einem Versuch, ein Auto zu konstruieren, das mit 85 Prozent Ethanol und 15 Prozent Benzin fahren kann.

## Öko-Fahrzeugpalette wächst

Im Moment sind verschiedene ökologisch verbesserte Fahrzeugmodelle auf dem Markt. Deren Kohlenstoffdioxidausstoss ist um einiges kleiner als der von herkömmlichen Autos. Hybridautos beispielsweise kombinieren Benzin- und Elektromotor. Dies soll eine schadstoffärmere Mobilität ermöglichen. Die beiden Motoren teilen sich die Antriebsarbeit. Bei dieser Form kann der Treibstoffverbrauch um bis zu 30 Prozent gesenkt werden. Wie Hybridwagen ist Erdgas eine Variante zum herkömmlichen Antrieb, die nicht nur ökologischer ist, sondern auch finanziell keinen grossen Unterschied macht. Die Anschaffung eines solchen Modells ist zwar teurer, aber da die Treibstoffkosten tiefer ausfallen, gleicht sich das wieder aus. Der Nachteil ist, dass es in der Schweiz erst etwa 50 Gastankstellen



gibt. Deshalb sollte vor einem Kauf abgeklärt werden, ob tanken in der Umgebung möglich ist. Einzig der Citroën Berlingo électrique ist heute in der Schweiz als Personen- oder Lieferwagen mit rein elektrischem Antrieb vorhanden. Aber die in den letzten Jahren erfolgte Entwicklung in der Batterietechnologie stimmt «e'mobile», den Schweizer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge, zuversichtlich, dass die Fahrzeugpalette bald erweitert werden kann.

### Hilfe für Gemeinden

Das Bundesamt für Energie entwickelte das Label «Energistadt» für Städte und Gemeinden und bietet massgeschneiderte Programme, wie sie den Energieverbrauch optimieren können ([www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch)). Pilot- und Demonstrationsprojekte mit nationaler Bedeutung werden finanziell unterstützt. Fachberater sind für die Gemeinde da und bieten Erfahrungsaustausch an. Damit will «Energie-Schweiz» ihre ökologischen Ziele durchsetzen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Verbrauch fossiler Energien bis 2010 um zehn Prozent reduzieren. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt das Luganer Beratungsunternehmen Ecointsys, das unter anderem den Aufbau und die Einführung von Umweltmanagementsystemen erarbeitet.

### Basel testet Erdgasauto

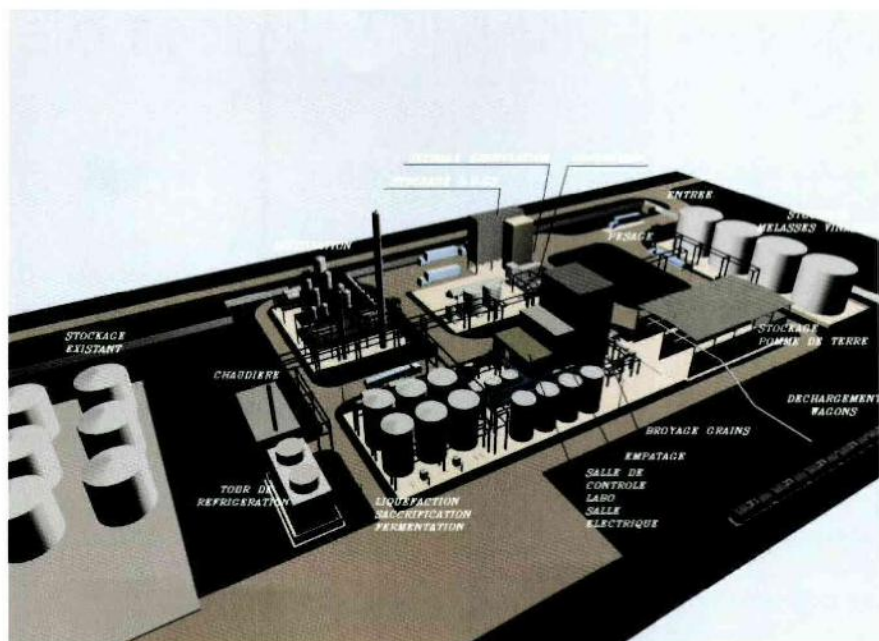
Die Stadt Neuenburg stellte an der Tagung ihren Fahrzeugpark vor. Ziel ist es, Emissionen und den Verbrauch fossiler Energie zu reduzieren. «Zuerst musste man herausfinden, was getan werden kann, dann folgten Schritte der Information und Sensibilisierung», sagte Rémi Zinder, Delegierter für Mobilität in Neuenburg. Im städtischen Fahrzeugpark von 218 Stück befinden sich 41, die mit Gas betrieben werden, 18 Dieselwagen mit Partikelfilter, 22 elektrische Scooter, drei elektrische Autos und zwei MobilityCars. Ungefähr 40

Prozent der Fahrzeugflotte seien ökologisch, sagte Zinder. Die Kantone Waadt und Genf haben sich in der Frage nach mehr ökologischer Mobilität in öffentlichen und privaten Betrieben zusammengetan. Sie publizierten eine Broschüre\* mit Anleitungen, wie sich eine Firma in der Verkehrsverwaltung umstrukturieren kann. Daneben wurde ein Preisausschreiben lanciert, um die Motivation dafür zu steigern. Der «Prix mobilité d'entreprise 2006», der im September vergeben wird, richtet sich an private Unternehmen aus den beiden Kantonen. Die Firmen werden zu einer pendlerfreundlichen Mobilität angehalten, sie sollen Mitarbeiter ermutigen, öffentliche Verkehrsmittel oder das Velo zu benutzen, zu Fuss in die Firma zu kommen oder Fahrgemeinschaften zu bilden. In Basel testen die Verwaltung und andere Interessierte ein Jahr lang den Prototyp eines Erdgasfahrzeugs. Der VW Touran soll dank seines speziell entwickelten Katalysators und eines Erdgasantriebs rund ein Viertel weniger Kohlenstoffdioxid ausstossen als ein vergleichbares Modell mit Benzinmotor. In einer Erprobung im Alltag sollen wichtige Erkenntnisse für die weitere Entwicklung ökologischer Motoren gemacht werden, heisst es beim Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt.

### In die Zukunft blicken

Kantone und Gemeinden können wichtige Vorreiter für eine ökologische Verkehrspolitik sein. Die Gemeinde habe die Möglichkeit, Anlaufstelle für diese Thematik gerade im Verkehrswesen zu sein, betonte Giovanni Tarantino, Mitglied des «Pusch Romandie»: «In der zukünftigen Entwicklung einer ökologischen Verkehrspolitik sind es Betriebe und Transportunternehmen, die am meisten bewirken können.»

\* Plan de Mobilité d'Entreprise, Juni 2004, 25 Seiten, gratis. Zu bestellen bei: Office des Transports et de la Circulation, 20, rue du Stand, 1205 Genf, Tel. 022 327 47 70, [www.ville-ge.ch/mobilite/docs/mob\\_entreprise\\_plan.pdf](http://www.ville-ge.ch/mobilite/docs/mob_entreprise_plan.pdf)



So könnte eine zukünftige Fabrik zur Ethanolspirit-Produktion aussehen.  
Bild Alcosuisse



Mehrere PS können in Zukunft auch umweltverträglicher sein - dank Spirit aus Getreide. Bild Alcosuisse