

Ein Kämpfer gegen die Kaltherzigkeit

Der Zürcher Jurist Antoine F. Goetschel setzt sich mit Herzblut für ein Ja zur Tieranwalts-Initiative ein. Dem gängigen Bild eines Tierschützers entspricht der bislang einzige Tieranwalt der Welt trotzdem nicht.

Von Simon Fischer

Zürich. – Antoine F. Goetschel hat es nicht eilig. In seiner Anwaltskanzlei im Zürcher Seefeld serviert er erst einmal Kaffee und bricht das Eis mit munterem Smalltalk. Über die Vorfreude aufs bevorstehende Snowboarden in den Bündner Bergen mit dem jüngsten seiner drei Kinder etwa oder seine Leidenschaft für klassische Musik – vor allem jene der russischen Komponisten. Von ungefähr kommt diese Vorliebe nicht, ist Goetschel doch ein Urgrossneffe des berühmten Sergej Rachmaninow.

Mondan ist sein Auftreten und trotzdem alles andere als dem Klischee des kühlen Anwalts entsprechend. «Eigentlich wäre ich ja viel lieber Sprachwissenschaftler oder Musiker geworden», sagt der 51-Jährige. Doch es kam anders. Mit 19 bereits Vater, nahm er sechs Wochen nach der Geburt seines zweiten Kindes das Jura-Studium auf. «Gleichzeitig machte ich im Militär Karriere und stieg bis zum Hauptmann auf», erzählt er und kann dabei seinen Stolz auf das Geleistete nicht ganz verbergen.

Mensch und Tier im Gleichgewicht

Beruflich dreht sich bei Goetschel mittlerweile fast alles um Tiere und deren Schutz. Auf seinem Schreibtisch steht eine alte Waage. In der einen



Alles dreht sich um den Schutz der Tiere: Antoine F. Goetschel gibt als Tieranwalt gequälten und vernachlässigten Tieren eine Stimme. Bild Sandro Diener

Schale steht die kleine Skulptur eines Menschen, in der anderen ein Elefant, im Gleichgewicht. Dass dies künftig auch ausserhalb seines Büros so wird, dafür kämpft Goetschel – nicht zuletzt durch seinen Einsatz für die Tieranwalts-Initiative, über die am nächs-

ten Sonntag abgestimmt wird. Kaum kommt seine Tätigkeit als Tieranwalt zur Sprache, wird Goetschel denn auch ernst.

Seit gut zwei Jahren bekleidet er dieses Amt, dessen Schaffung im Jahr 1992 im Kanton Zürich von 83 Pro-

zent der Stimmenden befürwortet wurde. Die entsprechende Volksinitiative hatte Goetschel zusammen mit Tierschutzorganisationen lanciert. Wie aber kam ein damals noch wirtschaftlich orientierter Junganwalt zum Tierschutz? Er sei eigentlich nie ein Tiernarr gewesen, sagt Goetschel, auch als Kind nicht. «Ich hatte aber zunehmend den Eindruck, dass der Umgang mit den Tieren in unserer Gesellschaft kaltherzig ist.»

Kaltherzig – ein Wort, das Goetschel immer wieder in den Mund nimmt, wenn er über seine Arbeit spricht. Fast täglich hat er es mit Tierquälereien und anderen Verstössen gegen das Tierschutzgesetz zu tun – geschlagene Hunde, verstümmelte Kühe, vernachlässigte Katzen. Fälle, die ihre Spuren hinterlassen. «In den Neunzigerjahren war ich in Bezug auf



Weitere Infos: www.suedostschweiz.ch/dossier

den Tierschutz kurz davor, verbittert und zynisch zu werden», erzählt Goetschel. «Verstehen Sie mich nicht falsch, ich wende mich nicht aus Frustration über den Menschen dem Tier zu.» In manchen Kantonen würden Anzeigen wegen Tierquälerei von den Behörden aber nicht konsequent verfolgt, und das führe nicht nur bei ihm zu Frust. «Wir haben ein strenges Tierschutzgesetz, aber was nützt das schon, wenn es nicht durchgesetzt wird?» Wenn jemand in angetrunkenem Zustand Auto fahre und erwischt werde, drücke man auch kein Auge zu, bei vielen Verstössen gegen das Tierschutzgesetz allerdings schon, sagt Goetschel. «Genau deshalb ist es wichtig, dass gequälte und vernachlässigte Tiere in allen Kantonen eine Stimme erhalten – und zwar eine

kompetente Stimme, die sie vor Gericht vertreten kann.»

Der Städter will kein Stallvogt sein

Dass nun über die landesweite Einführung von Tieranwälten abgestimmt wird, bereitet Goetschel nicht nur Freude. «Eigentlich ist es ärgerlich, dass eine teure Initiative nötig ist, nur weil der Staat seine Aufgabe nicht erfüllt», moniert er. Eine Initiative, die beim Bundesrat, den meisten Parteien und vielen Politikern auf entschiedene Ablehnung stösst. «Weil sie zu wenig darüber informiert sind, worin meine Aufgabe besteht», sagt Goetschel. Vor allem die Bauern hätten eine völlig falsche Vorstellung von seiner Tätigkeit. «Ich bin weder ein Stallvogt noch ein verträumter Städter, der von Tierhaltung keine Ahnung hat.» Unbegründet sei auch die Befürchtung, dass es künftig zu willkürlichen Kontrollen auf den Höfen komme, denn in jedem Fall müsse ein begründeter Verdacht vorliegen. «Ich bin kein Fanatiker. Ich flicke nur, was kaputt ist», erklärt er.

Dass Goetschel mit Vernunft ans Werk geht, müssen sogar seine Gegner zugeben. Etwa der Zuger SVP-Nationalrat und Schweinezüchter Marcel Scherer, der dem Tieranwalt in den letzten Wochen bei diversen Veranstaltungen als Gegner gegenüberstand. «Er ist äusserst kompetent, keine Frage. Was ich aber besonders schätze, ist seine umgängliche Art», sagt Scherer. Auch in harten Auseinandersetzungen werde Goetschel nie persönlich oder grob. Da habe er schon andere Tierschützer erlebt, so Scherer. «Und wenn er mit seinem Halstüchlein aufkreuzt, ist das für meinen Geschmack zwar etwas zu süß – aber zu ihm passt.»

«Es führt kein Weg am Auto vorbei»

FORTSETZUNG VON SEITE 13

Zwischen der stärksten und der sparsamsten Motorenvariante desselben Typs liessen sich 40 Prozent der CO₂-Emissionen sparen. Wissen das die Autofans?

Eben nicht! In den nächsten zehn bis 15 Jahren ist noch viel Aufklärungsarbeit nötig. Früher wurden in grosse Autos auch grosse Motoren eingebaut, die entsprechend viel verbrauchten. Das ist heute nicht mehr so. Die Autogrösse sagt fast nichts mehr aus über den Treibstoffverbrauch.

Ein VW Golf mit einem 1,9-Liter-Turbodiesel verursacht 39 Prozent weniger CO₂ als mit einem 2-Liter-Benzinmotor. Die Leistung sollte also kein Argument mehr sein.

Es ist eben ein Kaufverhalten bei einem sehr komplexen Produkt. Bei einem Autokauf stehen mir 6000 Modellvarianten zur Wahl. Selbst männliche Technik-Freaks können diesen Markt nicht mehr überblicken. Also beginnen sie mit Daumenregeln: Sie bleiben bei der gleichen Marke, um es sich zu vereinfachen, und sie bleiben beim gleichen Modell, um in diesem unüberschaubaren Markt zu einer befriedigenden Wahl zu kommen. Deshalb wechseln die Leute relativ selten den Treibstoff, die Marke oder das Modell und realisieren nicht, welches Potenzial an Energie-Effizienz dadurch verloren geht.

Der Marktanteil von Ecocars liegt heute bei kläglichem zwei Prozent aller Neuwagenkäufe. Liegt nicht mehr drin?

So, wie diese Ecocars definiert sind, wird der Marktanteil immer bei zwei bis vier Prozent bleiben. Ecocars sind die kompromisslosen Energiesparfahrzeuge. Das grosse Potenzial liegt in der Mitte: 80 Prozent aller Fahrzeuge könnten den Energieverbrauch um 40 Prozent senken, ohne dass irgendjemand etwas merkt im Alltag.

Ein Kamoo 500 Elektra sieht aus wie ein normaler Fiat 500, kostet aber 61 480 Franken. Ein happiger Preis? Das ist ein umgebauter Fiat 500. Und das kann natürlich nicht die Lösung für die breite Masse sein. Für die breite Masse kommt Elektromobilität erst in mehreren Jahren in Frage.

«Die Autoindustrie tut sehr viel für den Fortschritt»

Die Verkäufe von Hybridfahrzeugen sind 2009 um über 26 Prozent gestiegen. Ist das die Technologie der Zukunft?

Das ist eine von mehreren Technologien der Zukunft. Die Hybridtechnik wird auch in 20 bis 30 Jahren noch eine wesentliche Rolle spielen. Sie wird dann wirklich 30 oder 40 Prozent aller Antriebe ausmachen. Daneben wird es aber auch weiterhin optimierte Benzin- und Dieselfahrzeuge geben.

Porsche hat bereits 1896 ein Patent für einen elektrischen Radnabenmotor angemeldet. Was ist daraus geworden?

Ein Elektromotor ist eigentlich sehr gut, um ein Auto anzutreiben. Geseitert ist diese Innovation am Energiespeicher, an der Batterie. Auch 100 Jahre später ist das immer noch die Herausforderung. Für einen massenhaften Durchbruch des Elektroautos ist entscheidend, dass die Batterie deutlich besser wird und günstiger.

Toyota hatte 1977 einen Gasturbinen- und Elektrohybridantrieb entwickelt. Warum dauerte es 20 Jahre bis zum Durchbruch mit dem Prius?

Bei den meisten technischen Innovationen dauert es etwa 20 Jahre vom ersten Prototypen bis zum Durchbruch als massentaugliches Serienprodukt. Als Toyota begann, den Prius serienmässig zu bauen, mussten sie feststellen, dass es die Zulieferer gar nicht gab, welche diese Teile in genügender Qualität und zu vernünftigen Preisen liefern konnten. Toyota musste sich dann selbst zum grössten Elektromotorenbauer der Welt in dieser Grössenklasse emporarbeiten.

Tut die Autoindustrie genug für den technologischen Fortschritt?

Die Autoindustrie ist hoch kompetitiv. Es gibt kein Gerät, das für so wenig Geld so viel Technik bietet wie ein Auto. In diesem Sinne tut die Autoindustrie enorm viel für den technischen Fortschritt. Unter den zehn Firmen mit den weltweit höchsten Forschungsausgaben finden sich drei bis vier Autohersteller. Der Grund, weshalb die Autoindustrie als zögerlich beurteilt wird, ist klar: Als in den Neunzigerjahren der Ölpreis unter 20 Dollar pro Fass lag, wusste man zwar schon, dass das nicht gut gehen konnte und eigentlich Energie sparen angesagt wäre. Die Signale am Markt und in der Politik waren aber damals, dass der Verbrauch kein Thema sei.

Das geltende CO₂-Gesetz verlangt eine

Reduktion des CO₂-Ausstosses von 1990 bis 2010 um acht Prozent. Und? Anstatt einer Reduktion haben wir eine starke Zunahme von über elf Prozent.

Wer ein Gesetz nicht einhält, wird bestraft. Wer ist schuldig?

Wer in einem Gesetz ein solches Ziel vorschreibt, ohne gleichzeitig die nötigen Massnahmen zu ergreifen, ist selber schuld. Beziehungsweise: Die Massnahmen waren eben schlicht nicht mehrheitsfähig.

Wäre ein staatlicher Zuschuss für Hybridautos sinnvoll?

Es gibt ja in einigen Kantonen bereits die steuerliche Begünstigung. Anreize wie in anderen Ländern, wo Prämien 9000 Franken erreichen können, gibt es nicht. Solche Prämien sind grundsätzlich gut. Denn sie lenken die Debatte auf das grosse Potenzial beim Kauf neuer Autos.

Weist die Offroad-Initiative einen gangbaren Weg?

Gut an dieser Initiative ist, dass es tatsächlich sinnvoll sein kann, irgendwann einmal die schlechtesten Technologien staatlich zu verbieten. Solche Mindeststandards gibt es ja auch bei den Gebäuden oder bei den Glühlampen. Schlecht an der Initiative ist, dass all jene Leute, die keinen Offroad fahren, sich gut fühlen. Das ist fatal. Denn eigentlich ist es bei jedem Auto so, dass man beim nächsten Kauf den Verbrauch um mindestens 40 Prozent senken kann.

«Der Ball liegt beim Kunden»

Als Gegenvorschlag will der Bundesrat den CO₂-Ausstoss ab 2015 auf noch 130 g/km reduzieren. Ist das machbar? Das ist technisch ohne Weiteres machbar. Wir haben schon heute eine sehr grosse Palette an Autos im Bereich zwischen 80 bis 150 g/km, sodass die 130 g/km locker erreicht werden könnten, ohne die Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer einzuschränken. Es würde niemand ein kleineres Auto oder weniger fahren müssen. Ob allerdings die Leute fähig sind, ihr Kaufverhalten bis 2015 so zu ändern, ist die grössere Herausforderung. Also: Der Ball liegt nicht bei der Technik, der Ball liegt beim Kunden.

Zurzeit arbeiten Sie im Auftrag des Autogewerbeverbands an einer Studie über Garagisten. Müssen die umdenken?

Die Kunden sind am Umdenken. Deshalb wird sich auch das Autogewerbe den neuen Kunden stellen. Die Zeiten sind im Umbruch.



Fortschritt braucht Geduld: Peter de Haan von der Weg sagt, dass umweltfreundliche Technologien noch Zeit brauchen. Bild Tanja Demarmels/Ex-Press