

Informationen

Energieeffizient fahren – Geld sparen

Was ist der Unterschied zwischen einem Plug-in-Hybrid und einem Range Extender? Wieso verbraucht mein Auto mehr als im Prospekt steht? Wozu dient die Energieetikette?

Sie müssen kein Ingenieur sein, um diese Fragen zu beantworten – ein Blick auf die folgenden Seiten genügt. Ergänzend dazu erfahren Sie topaktuelle Zahlen und Fakten zur Klimapolitik sowie viele wertvolle Tipps, die nicht nur Treibstoff, sondern bares Geld sparen helfen.

Informationen

Neue Technologien

Bedeutung des Automarktes in der Schweiz

Die Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil unseres Alltags. Sei es in der Freizeit oder während der Arbeit – die Menschen sind viel unterwegs. Auch auf den Energieverbrauch hat dies starke Auswirkungen: der Verkehr stellt – mit 36% des gesamten Energieverbrauchs – die grösste Energieverbraucher- gruppe dar, noch vor den Haushalten und der Industrie. Da der Verkehr seinen Energiebedarf zu 95% mit Erdölprodukten deckt, beträgt sein Anteil am gesamten Schweizer Erdölverbrauch gar 64%. Zu den unerwünschten Auswirkungen gehören unter anderem der Verbrauch knapper Energieressourcen sowie Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen. So lag der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen bei 32%.

Mehr Fahrzeuge

Der Fahrzeugbestand nahm in der Schweiz in den letzten Jahren stark zu. Lag er im Jahr 2000 noch bei 3.55 Millionen Personenwagen, erreichte er 2016 einen Höchststand von 4.52 Millionen. Dies entspricht einer Zunahme von 28%. Zum Vergleich: Die ständige Wohnbevölkerung wuchs in der gleichen Periode um 17%.

Wichtige Rolle für die Energiestrategie 2050

Die Zunahme der Anzahl Fahrzeuge und deren grosser Anteil an Emissionen zeigen die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs auf. Knapp 37 Kilometer legte 2015 jede Einwohnerin und jeder Einwohner im Schnitt pro Tag im Inland zurück, 5% mehr als im Jahr 2000. Der Grossteil der Distanzen entstand im motorisierten Individualverkehr (65% im Jahr 2015). Massnahmen in diesem Bereich sind daher besonders wichtig für die Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050.

Technischer Fortschritt

Die technische Entwicklung der letzten Jahre geht in die richtige Richtung und macht Hoffnung. So ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoss von 204 g/km im Jahr 2000 auf 134 g/km im Jahr 2016 zurückgegangen. Dies stellt einen Rückgang von 34% dar. Beim durchschnittlichen Verbrauch aller Treibstoffe (ausgedrückt in Benzinäquivalenten) zeichnet sich ein ähnliches Bild: Dieser verringerte sich in derselben Periode um 32%, von 8.47 l/100 km auf 5.79 l/100 km. Sowohl der sinkende Treibstoffverbrauch als auch der tiefere CO₂-Ausstoss der neuen Personenwagen sind u.a. auf die positive Entwicklung der konventionellen Antriebstechnologien zurückzuführen. Dank Downsizing, Turbotechnologie, Hybridisierung und weiteren Entwicklungen, wie etwa eine Start-Stopp-Automatik, ist der durchschnittliche Verbrauch von Benzin- und Dieselfahrzeugen in den letzten 10 Jahren stetig gesunken. Die Absenkung hat sich im letzten Jahr aber verlangsamt.

Alternative Antriebssysteme

Zudem werden jedes Jahr mehr alternativ betriebene Fahrzeuge neu zugelassen. 2016 waren es inkl. Hybrid-Fahrzeuge 14'750 derartige Fahrzeuge. Ihr Anteil von rund 4.8% an der jährlichen Neuwagenflotte hat bereits einen Einfluss auf die Verbrauchsreduktion und insbesondere auf die CO₂-Absenkung. Die Hersteller diversifizieren ihre Flotten laufend und bieten ihren Kundinnen und Kunden eine immer grössere Vielfalt von nicht-konventionell betriebenen Fahrzeugen, die sich wachsender Beliebtheit erfreuen.

Kaufverhalten massgebend

Gerade der Kunde spielt bei der Erreichung der Ziele der Energiestrategie eine zentrale Rolle. Er entscheidet am Schluss, welches Auto und welche Technologie er kauft. 2016 waren 44% der neu immatrikulierten Personenwagen mit Allradantrieb ausgestattet (2004: 21%). Die stärkere Durchdringung von Allradantrieben in den Modellpaletten der Hersteller scheint bei vielen Kunden ein Bedürfnis für diese Technologie geweckt zu haben, welche allerdings automatisch zu einem Mehrverbrauch führt. Eine der grössten Herausforderungen ist daher die Sensibilisierung der Autokäufer, damit diese Energieeffizienz bei der Kaufentscheidung stärker gewichten. Die Energieetikette ist dazu ein wichtiges Informationsinstrument welches hilft, die Kunden dafür zu sensibilisieren und verschiedene Fahrzeuge miteinander zu vergleichen.

CO₂-Vorschriften und Energiestrategie 2050

Ein wichtiges Instrument, um den Verbrauch und die CO₂-Emissionen zu lenken, sind die CO₂-Vorschriften für Autoimporteure. Analog zur EU hat die Schweiz per Juli 2012 CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen eingeführt. Die Schweizer Importeure sind verpflichtet, die CO₂-Emissionen der erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassenen Personenwagen bis 2015 im Durchschnitt auf 130 g/km zu senken. Im Rahmen des 1. Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050 – das vom Schweizer Stimmvolk am 21. Mai 2017 mit 58.2% angenommen wurde - wird dieser Wert bis 2020 auf 95 g/km sinken.