

# 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

# Klimapolitik

## Internationale Klimapolitik

Mit der globalen Klimaerwärmung steht die internationale Staatengemeinschaft im 21. Jahrhundert vor einer riesigen Herausforderung. Verantwortlich für die Klimaerwärmung ist der sogenannte Treibhauseffekt. Darunter versteht man die Erwärmung der Erdatmosphäre, wenn verschiedene gasförmige Stoffe die Wärmeabstrahlung der Erde ins Weltall teilweise verhindern. Als wichtigste natürliche Treibhausgase wirken Wasserdampf und Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>).

Die vom Menschen verursachten Treibhausgasemissionen (Industrie, Verkehr, Heizung, Brandrodung usw.) verstärken den natürlichen Treibhauseffekt und beeinflussen damit das Klima. Verantwortlich dafür ist vor allem CO<sub>2</sub>, das beispielsweise bei allen Verbrennungsprozessen entsteht.

Die weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen sind immer noch im Steigen begriffen. In der Schweiz hingegen konnten trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum und zunehmender Wohnfläche die Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2015 insgesamt um 10% gesenkt werden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs nahmen hingegen auch in der Schweiz zu und stiegen von 1990 bis 2015 um 4%. Der Anteil des Verkehrs an den gesamten Treibhausgasemissionen in der Schweiz lag im Jahr 2015 bei rund 32%.

Nach jahrelangen Verhandlungen hat die internationale Gemeinschaft im Dezember 2015 das Klimaübereinkommen von Paris verabschiedet, welches an die zweite Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls anknüpft. Das Übereinkommen von Paris verpflichtet erstmals alle Staaten dazu, Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen zu ergreifen. Dies mit dem gemeinsamen Ziel, die globale Temperaturerwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen, wobei eine Begrenzung auf 1,5 Grad Celsius angestrebt wird. Um diese Temperaturziele zu erfüllen, soll das Maximum der globalen Emissionen sobald als möglich erreicht werden. In der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts ist dann ein Gleichgewicht zwischen Quellen und Senken (Netto-Null-Emissionen) anzustreben. Das Übereinkommen von Paris trat am 4. November 2016 in Kraft und wurde bisher von 170 Ländern, darunter der Schweiz, ratifiziert.

## Klimapolitik in der Schweiz

Zur Erreichung der im Kyoto-Protokoll definierten Ziele hat die Schweiz am 8. Oktober 1999 das CO<sub>2</sub>-Gesetz eingeführt. Ziel des Gesetzes war eine Reduktion der energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um durchschnittlich 10% gegenüber dem Ausgangsjahr 1990. Am 23. Dezember 2011 hat das Parlament einer Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zugestimmt, welche die gesetzliche Grundlage für die Weiterführung der Klimapolitik der Schweiz im Zeitraum von 2013 bis 2020 bildet. Die Treibhausgasemissionen im Inland sollen mit verschiedenen Massnahmen bis 2020 um 20% im Vergleich zu 1990 reduziert werden. Im Verkehrsbereich betrifft dies einerseits die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure: Importeure fossiler Treibstoffe müssen bis ins Jahr 2020 10% der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr im Inland kompensieren. Sie können eigene Projekte durchführen oder Bescheinigungen erwerben. Andererseits wurden CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Neuwagen eingeführt: Bereits im März 2011

wurde eine Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen verabschiedet. Diese Teilrevision orientierte sich an den CO<sub>2</sub>-Zielwerten der EU. Neue Personenwagen sollten bis 2015 durchschnittlich nicht mehr als 130g CO<sub>2</sub>/km ausstossen. Der Zielwert wird abhängig vom Fahrzeuggewicht für jeden Importeur individuell berechnet. Importeure haben die Möglichkeit, sich zu Emissionsgemeinschaften zusammenzuschliessen. Werden die Vorgaben nicht erreicht, muss der Importeur eine Sanktionsabgabe bezahlen. Die Teilrevision ist am 1. Mai 2012 in Kraft getreten. Mit dem Vollzug der Emissionsvorschriften, der in der CO<sub>2</sub>-Verordnung geregelt ist, wurde am 1. Juli 2012 gestartet.

Bundesrat und Parlament haben im Jahr 2011 den schrittweisen Ausstieg aus der Kernenergie beschlossen. Am 4. September 2013 hat der Bundesrat die Botschaft zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 verabschiedet. Dieses Paket wurde schliesslich am 30. September 2016 vom Parlament verabschiedet und am 21. Mai 2017 vom Schweizer Stimmvolk mit einem Ja-Anteil von 58.2% angenommen. Der Umbau des Energiesystems soll dabei im Einklang mit den klimapolitischen Zielen erfolgen. Das Massnahmenpaket enthält auch Massnahmen zu Mobilität und Verkehr. Im Fahrzeugbereich sind dies wiederum in Anlehnung an die EU eine weitere Absenkung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Personenwagen (95 g/km bis 2020) und die Einführung neuer CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (147 g/km bis 2020).

Am 1. Dezember 2017 hat der Bundesrat die Botschaft zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020 verabschiedet und dem Parlament unterbreitet. Damit sollen die klimapolitischen Ziele und Massnahmen von 2020 bis 2030 rechtlich verankert werden. Die Schweiz soll ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50% im Vergleich zu 1990 reduzieren; mindestens 60% dieser Verminderungen sollen gemäss Bundesrat mit Massnahmen im Inland erreicht werden. Im Verkehrsbereich sollen einerseits die geltenden Emissionsvorschriften weiterentwickelt werden. Der Bundesrat hat Zielwerte für die Zeit von 2021 bis 2024 vorgeschlagen: Die CO<sub>2</sub>-Vorschriften für Personenwagen sollen weiterhin 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer und für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper weiterhin 147 Gramm CO<sub>2</sub>

pro Kilometer betragen. Für die Zeit nach 2024 wird der Bundesrat der Bundesversammlung in Anlehnung an die EU-Regelung rechtzeitig weitergehende Zielwerte für Fahrzeuge vorschlagen. Weiter schlägt der Bundesrat im Verkehrsbereich vor, die Pflicht für Hersteller und Importeure fossiler (flüssiger und gasförmiger) Treibstoffe zur teilweisen Kompensation der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr auszubauen. Damit das Gesamtziel von 50% bis 2030 gegenüber 1990 erreicht werden kann, soll der prozentuale Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr, der kompensiert werden muss, neu innerhalb einer Bandbreite von 15 bis 90% (Kompensationssatz) liegen. Die Kompensationspflicht soll einerseits mit der Abgabe von nationalen und internationalen Bescheinigungen erfüllt werden. Andererseits sollen mindestens fünf Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr durch den Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen kompensiert werden.

Weiterführende Informationen zur Schweizer Klimapolitik und zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes finden Sie beim Bundesamt für Umwelt

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima.html>

<https://www.bafu.admin.ch/klimapolitik-nach-2020>

