

04.07.2019 – 10:10 Uhr

## Vielschichtige Gründe für höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoss

*Bern (ots) -*

Wie das Bundesamt für Energie BFE mitteilt, hat der durchschnittliche Kohlendioxid-Ausstoss neuer Personenwagen in der Schweiz 2018 bei 137,8 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer gelegen. 2017 hatte er 134,1 Gramm betragen. Der leichte Anstieg um 2,8 Prozent ist nur teilweise auf das Plus beim Allradanteil um 1,6 Prozentpunkte zum Vorjahr zurückzuführen. Die Hauptgründe liegen vielmehr in der Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP und in Marktanteil-Verlusten des Dieselmotors sowie der daraus resultierenden höheren Nachfrage nach Benzinern. Mit ihrem «10/20»-Ziel hat auto-schweiz bereits vor knapp eineinhalb Jahren aufgezeigt, wie der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss neuer Personenwagen in der Schweiz gesenkt werden kann. Gefragt ist auch die Politik, Elektromobilität nicht nur zu fordern, sondern auch zu fördern.

Mit «10/20» verfolgt auto-schweiz das Ziel einer Stärkung der alternativen Antriebe. So sollen im kommenden Jahr 2020 Elektroautos und Plug-in-Hybride gemeinsam auf einen Anteil am Neuwagenmarkt von 10 Prozent kommen. Im ersten Halbjahr 2019 hat dieser Wert bei 4,8 Prozent gelegen. Nach 3,2 Prozent im gesamten Vorjahr ist hier bereits ein Schub spürbar, sowohl auf der Angebots-, als auch auf der Nachfrageseite. Doch das erfreuliche Wachstum sämtlicher alternativen Antriebe - 2018 verfügten 7,2 Prozent aller neuen Autos über einen Hybrid-, Elektro-, Gas- oder Brennstoffzellenantrieb - konnte die CO<sub>2</sub>-erhöhenden Faktoren nicht vollständig ausgleichen.

Zu grossen Teilen geht der Rückschlag beim Ziel von auto-schweiz, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss neuer Personenwagen zu senken, auf die Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP («Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure») zurück. Dieser gilt seit dem 1. September 2018 für sämtliche neuen Personenwagen, die in die Schweiz importiert werden. Durch strengere Testbedingungen liefert der WLTP höhere Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werte als der vorherige «Neue Europäische Fahrzyklus» NEFZ - und das nicht nur im direkten Vergleich, sondern bei vielen Modellen selbst nach einer komplizierten Rückrechnung in den sogenannten «NEFZ 2.0». Diese Berechnung ist nötig, da die CO<sub>2</sub>-Zielwerte in der Schweiz wie der Europäischen Union bis und mit 2020 als NEFZ-Wert definiert sind. Derzeit beträgt der Zielwert für Personenwagen durchschnittlich 130g/km, ab dem kommenden Jahr wird er auf 95g/km gesenkt.

auto-schweiz-Direktor Andreas Burgener erklärt die Problematik bei der Transformation von WLTP-Werten in den «NEFZ 2.0»: «Bei vielen Modellen, die in der Schweiz beliebt sind, ergeben sich trotz der Rückrechnung auf dem Papier höhere CO<sub>2</sub>-Werte. So kann dasselbe Fahrzeug mit der identischen Motorisierung und Ausstattung seit 2018 mit einigen Gramm CO<sub>2</sub> mehr in die Berechnung einfließen, als vor der Prüfzyklus-Umstellung. Dabei ändert sich aber der Verbrauch auf der Strasse, also der reelle CO<sub>2</sub>-Ausstoss, überhaupt nicht.» Ein weiterer CO<sub>2</sub>-Treiber ist der Rückgang des Diesel-Marktanteils, welcher 2018 noch 30 Prozent betrug, nach 36 Prozent im Vorjahr. Noch einmal Andreas Burgener: «Von den sechs Prozentpunkten, die beim Diesel-Marktanteil fehlen, sind gut vier zu den Benzinern gegangen, knapp zwei zu den alternativen Antrieben. Da ein Benziner rund 20 Prozent mehr CO<sub>2</sub> ausstösst als ein vergleichbarer Diesel, hat auch dieser Umstand zur Erhöhung des Durchschnittswerts beigetragen.»

Für die künftige Entwicklung ist auto-schweiz positiv gestimmt, auch wenn 2019 aufgrund der erstmals ganzjährigen Geltung des WLTP ein Übergangsjahr darstellt. «Spätestens im kommenden Jahr werden wir einen deutlichen Rückgang der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenwagen sehen», erläutert Andreas Burgener. «Die Erreichung unseres 10/20-Ziels würde einen grossen Beitrag dazu leisten. Hierfür ist es aber nötig, dass die Politik noch bessere Rahmenbedingungen für die Elektromobilität schafft. Neben einem weiteren Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Antriebe wäre es wichtig, dass die Kantone endlich die Erhebungsart ihrer Motorfahrzeugsteuern harmonisieren und CO<sub>2</sub>-arme Modelle bevorzugen.» Hier herrsche derzeit ein Flickenteppich, der es etwa Importeuren unmöglich mache, entsprechende Werbemassnahmen zu lancieren, so Burgener weiter. Um diese und weitere Fördermassnahmen zu unterstützen, hat auch auto-schweiz gemeinsam mit vielen Partnern die 2018 vom UVEK lancierte «Roadmap Elektromobilität» unterschrieben.

**Kontakt:**

Weitere Auskünfte:  
Andreas Burgener, Direktor  
T 079 474 21 04  
andreas.burgener@auto.swiss

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100003597/100829960> abgerufen werden.