

Zeitschrift: Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie
Band: - (2017)
Heft: 5

Artikel: Energieetikette angepasst
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730850>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ENERGIEETIKETTE ANGEPASST

Seit Januar 2017 weist die Energieetikette für Personenwagen einen neuen Wert aus: die CO₂-Emissionen für die Bereitstellung verschiedener Treibstoffarten. Künftig wird es auch eine Energieetikette für Wasserstoff-Autos geben.

Die Energieetikette für Personenwagen dient dem Kunden als Entscheidungshilfe bei der Wahl des Fahrzeugmodells (siehe Seite 12). Sie enthält Angaben über den Verbrauch, die CO₂-Emissionen und die Energieeffizienz des Wagens.

Um Modelle, die mit unterschiedlichen Treibstoffarten oder Strom betrieben werden, miteinander vergleichen zu können, wird auf der Energieetikette zusätzlich das Benzinäquivalent angegeben. Benzin dient in diesem Fall als Referenztreibstoff.

CO₂-Emissionen berücksichtigt

Ein wichtiges Element der Energieetikette sind CO₂-Emissionswerte. Diese werden für den Fahrbetrieb angegeben. Aber nicht nur: Die Energieetikette für Elektrofahrzeuge enthält seit 2011 Angaben darüber, wie viel CO₂ bei der Strombereitstellung ausgestossen wird. «Diese Information ergänzten wir damals, weil es irreführend gewesen wäre, zu sagen, dass Elektroautos keine CO₂-Emissionen generieren. Wir wollten zeigen, dass auch bei der Bereitstellung von Strom für ein Elektroauto Kohlendioxid ausgestossen wird», erklärt Thomas Weiss von der Sektion Mobilität des BFE.

«Diese Information ergänzten wir damals, weil es irreführend gewesen wäre, zu sagen, dass Elektroautos keine CO₂-Emissionen generieren.»
Thomas Weiss, Fachspezialist Mobilität beim Bundesamt für Energie

Damit die Käufer die verschiedenen Antriebssysteme eins zu eins vergleichen

können, werden die CO₂-Emissionswerte der Strom- und Treibstoffbereitstellung seit diesem Jahr für alle Personenwagen ausgewiesen.

Komplexe Berechnung

«Diese Transparenz kann bei der Wahl des Fahrzeugs hilfreich sein», betont Thomas Weiss. Berücksichtigt werden dabei die CO₂-Emissionen aus der Bereitstellung und Herstellung der verschiedenen Energieträger wie Benzin, Diesel, Biogas und Erdgas. Dies beinhaltet den gesamten Prozess von der Förderung über den Transport bis

zur Bereitstellung an der Tankstelle.
«Diese Transparenz kann bei der Wahl des Fahrzeugs hilfreich sein.»
Thomas Weiss, Fachspezialist Mobilität beim Bundesamt für Energie

«Es werden sehr komplexe Berechnungen unter Berücksichtigung enorm vieler Faktoren durchgeführt. Letztendlich widerspiegelt der Wert den Mix der angebotenen Energieträger», erläutert der Fachspezialist. Das Ergebnis für den Stromwert etwa basiert auf dem Durchschnitt des Strom-Mix der Schweizer Lieferanten.

Die Berechnungen und Informationen der Energieetiketten für Personenwagen sind nicht in allen europäischen Ländern einheitlich. Die Schweizer Energieetikette schafft aufgrund der Berücksichtigung der Vorprozesse eine bessere Transparenz als die Etiketten der meisten europäischen Länder.

Erläuterungen im Video

In der Schweiz müssen die Energieeffizienz eines Fahrzeugs und die Auswir-

kungen auf die Umwelt auf einfache Weise ersichtlich sein. Ein BFE-Video erklärt, wie Familie Brunner ein neues Auto kauft und dabei mehr über die Energieetikette für Personenwagen lernt (siehe www.youtube.com/EnergieSchweiz). «Ein einfaches und visuelles Mittel, um die Informationen auf der Energieetikette anschaulich und spielerisch zu entdecken», sagt Thomas Weiss.

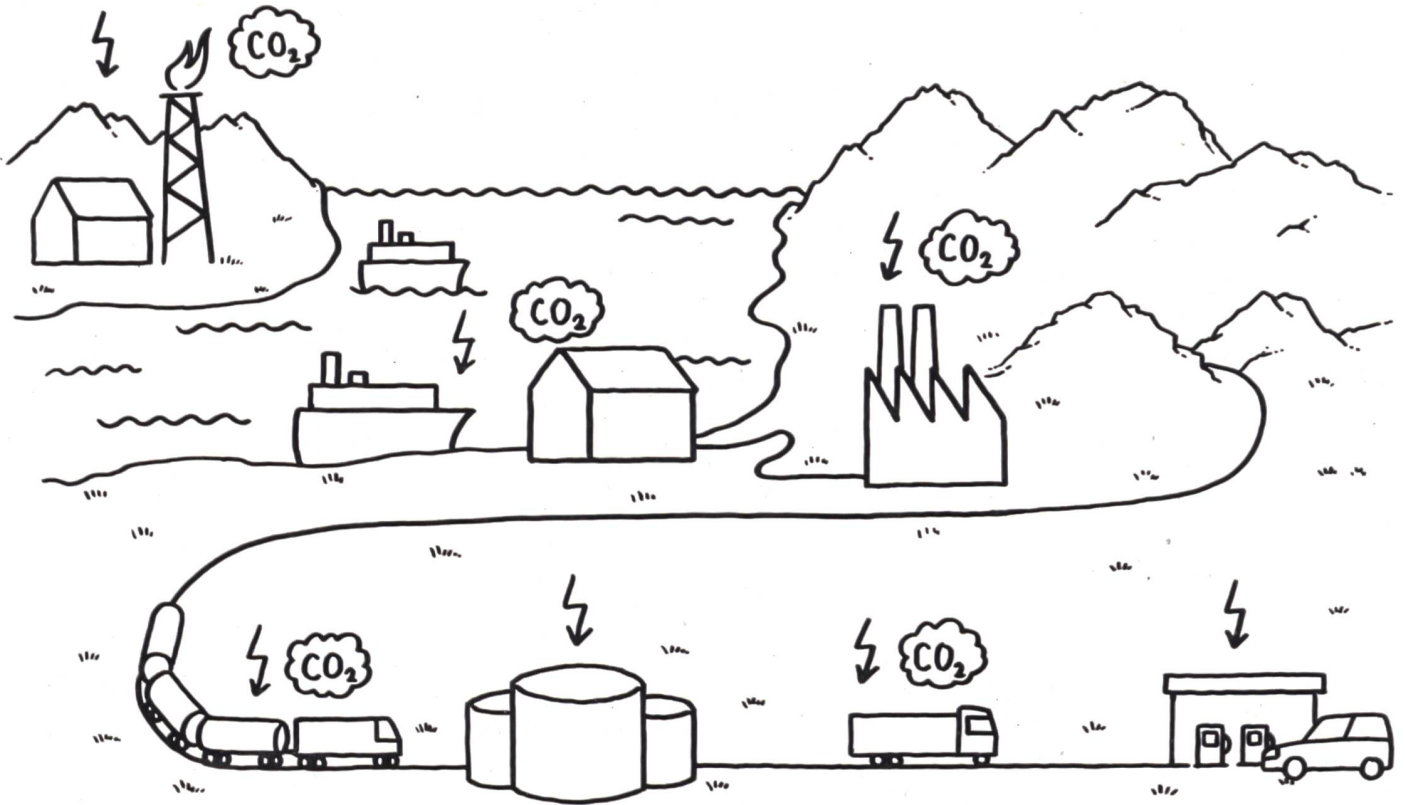
Auch für Wasserstoff-Autos

Ab 2018 gilt die Energieetikette auch für eine neue Art von Fahrzeugen: Personenwagen mit Wasserstoffantrieb. Die ersten Wasserstofffahrzeuge sind bereits zugelassen und erste Schweizer Wasserstofftankstellen eröffnet.

Wie Elektroautos stossen sie im Fahrbetrieb kein CO₂ aus, der Prozess der Treibstoffherstellung benötigt jedoch viel Strom: Für die Produktion von Wasserstoff bedarf es ungefähr zwei bis dreimal so viel Strom (50–60 kWh) wie für 100 Kilometer im Elektrofahrzeug (20 kWh).

«Es werden sehr komplexe Berechnungen unter Berücksichtigung enorm vieler Faktoren durchgeführt.»
Thomas Weiss, Fachspezialist Mobilität beim Bundesamt für Energie

Dank diesen neuen Informationen ermöglicht die Energieetikette künftig einen noch besseren Überblick über die Energieeffizienz aller auf dem Markt erhältlichen Personenwagen. (luf)



Bei der Bereitstellung von Diesel und Benzin entsteht CO₂, wie ein Erklärfilm des BFE zeigt. (Quelle: BFE)

Jährliche Anpassung der Energieeffizienzkategorien

Die Personenwagen werden entsprechend ihrer Energieeffizienz einer von sieben Kategorien zugeordnet (A bis G). Dabei werden sie mengenmässig gleichmässig verteilt. Das heisst, nur ein Siebtel aller angebotenen Neuwagenmodelle gehört zur besten Effizienzkategorie.

Doch die Technik im Automobilbereich macht rasche Fortschritte, die Effizienz der Fahrzeuge wird Jahr für Jahr besser, und ohne Unterlass kommen neue Modelle auf den Markt. Um zu vermeiden, dass der Anteil an Fahrzeugen in der Effizienzkategorie A ständig zunimmt, müssen daher die Werte jährlich angepasst werden, das nächste Mal per 1. Januar 2018.

«Die neue Einteilung gilt sowohl für Neuwagen wie auch für Gebrauchtwagen, die mit der neuen Energieetikette zu kennzeichnen sind», erklärt Thomas Weiss, Fachspezialist Mobilität beim BFE. Angesichts des technischen Fortschritts kann es also durchaus sein, dass ein Auto im Laufe der Zeit in eine andere Energieeffizienzkategorie wechselt.

Energieetikette 2017

Energieverbrauch

EU-Normverbrauch

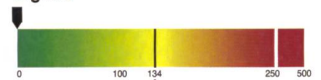
11.7 kWh / 100 km

Benzinäquivalent: 1.4 l / 100 km

CO₂-Emissionen

CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas.

0 g/km

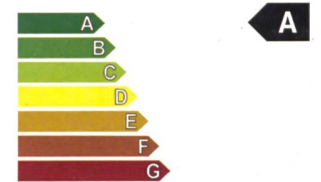


CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung

10 g / km

Energieeffizienz

Für die Einteilung in die Kategorien der Etikette sind zwei Grössen massgebend: Energieverbrauch und Gewicht.



Der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs sind auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig.

Informationen zum Energieverbrauch und zu den CO₂-Emissionen, inklusive einer Auflistung aller angebotenen Neuwagen, sind kostenlos an allen Verkaufsstellen erhältlich oder im Internet unter www.energieetikette.ch abrufbar. Gültig bis 31.12.2017 / 1VF277 (m1a)

