

# Energetisches aus der Schweiz

Das Wirtschaftswachstum über dem europäischen Durchschnitt, so gut wie keine Inflation, solide öffentliche Finanzen und dazu eine deutlich unaufgeregttere Debatte zur Energiewende. Ein Blick über die Grenze lohnt sich, denn in der Schweiz ticken die Uhren etwas anders.

**D**as energiepolitische Jahr 2024 stand im Zeichen einer Normalisierung. Von einer Energiekrise war kaum noch die Rede, die Zeit der großen Klimaproteste dürfte sich mehr und mehr dem Ende zuneigen. Die politische Debatte zu diesem Thema wurde ebenfalls weniger schrill.

## Mehr Strom und weniger Aufregtheit

Aus Sicht der Mineralölbranche kann man 2024 mit dem Satz „Zurück zur Normalität“ umschreiben. Die Auswirkungen des Ukrainekriegs waren nicht mehr ganz so offensichtlich spürbar wie noch in den Jahren zuvor; die internationalen Märkte beruhigten sich und die Preise für Mineralölprodukte pendelten sich auf einem durchschnittlichen Niveau ein.

An der Urne traf die Schweizer Bevölkerung eine weitsichtige Entscheidung für den Ausbau der erneuerbaren Stromproduktion. Mit dem sogenannten Energie-Mantelerlass soll der Ausbau erneuerbarer Energieformen – konkret heißt das Wind- und Solar-Energie – künftig deutlich schneller voranstehen.

## Energieverbrauch

Der gesamte Endenergieverbrauch der Schweiz ist 2024 gegenüber dem Vorjahr um 1 Prozent gestiegen. Hauptgründe dafür sind die im Vergleich zum Vorjahr kältere Witterung und der Anstieg beim Absatz von Flugtreibstoffen. Die Anzahl Heizgradtage, ein wichtiger Indikator für den Energieverbrauch, nahm gegenüber dem Vor-



jahr um 0,5 Prozent zu. Zugenommen haben auch andere Faktoren, welche den langfristigen Wachstumstrend des Energieverbrauches bestimmen: das Bruttoinlandsprodukt, die ständige Wohnbevölkerung, der Motorfahrzeugbestand und der Wohnungsbestand weisen jeweils ein Plus von rund 1 Prozent auf.

## Wenig Veränderung beim Treibstoff

Nach dem Vorjahresplus nahm der Absatz bei flüssigen Treibstoffen im Jahr 2024 wieder leicht ab. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr knapp 6,1 Milliarden Liter Treibstoffe für den Straßenverkehr in Umlauf gebracht. Der Rückgang beim Benzinabsatz fiel mit 0,9 Prozent etwas geringer aus als beim Diesel mit 1,3 Prozent. Roland Bilang, Geschäftsführer von Avenenergy Suisse, dem Schweizer Interessensverband der Importeure flüssiger Brennstoffe und Treibstoffe, konstatiert eine stabile Situation beim Straßentreibstoff. „Die Absatzzahlen bei den Straßentreibstoffen bewegen sich seit Jahren auf einem konstant hohen Niveau. Eine bemerkenswerte Feststellung, die im Widerspruch zum medial verbreiteten Narrativ steht, die Elektromobilität würde

den Verbrennermotor mehr und mehr verdrängen.“

## Starkes Plus bei BioTreibstoffen

Bei den Biotreibstoffen gab es mit einem Plus von 21,1 Prozent wiederum einen kräftigen Zuwachs. Das Plus beim Biodiesel von 32,8 Prozent im Vorjahresvergleich ist vor allem auf gestiegene HVO-Mengen zurückzuführen; der Benzin-Zusatz Bioethanol konnte um 3,3 Prozent zulegen. Die



Roland Bilang, Geschäftsführer Avenenergy Suisse: „Die Mitglieder von Avenenergy Suisse bieten Jahr für Jahr mehr alternative Energien für den Straßenverkehr an.“



Peter Lehmann, Präsident pro Pellets: „Der Pelletabsatz in der Schweiz stieg in 2024 gegenüber dem Vorjahr und fast 10 Prozent.“

### Herr Werner, wie ist das Jahr 2024 aus Ihrer Sicht als Präsident von Biofuels Schweiz gelaufen?

2024 war ein sehr gutes Jahr für die Schweizer Biotreibstoffindustrie. Es ist uns gelungen mehr wie 650.000 Tonnen CO<sub>2</sub> einzusparen und das, im Gegensatz zu Deutschland oder Österreich, ohne Beimischpflicht. Bei allen Produkten, Biodiesel, Ethanol und HVO konnten die Absätze gesteigert werden. Vor allem die Absätze beim HVO mit rund 58 Mio. Liter sind massiv gestiegen. Insofern haben sich die positiven Prognosen vom letzten Jahr bestätigt und wurden sogar noch übertraffen.

### Geht da noch mehr – oder wo sind aktuell die Hindernisse?

Bei den Rahmenbedingungen für Biotreibstoffe gibt es in der Schweiz akuten Handlungsbedarf. Spannend ist: Eine Verdopplung der CO<sub>2</sub>-Einsparung mit Biotreibstoffen wäre einfach möglich, wenn die Rahmenbedingungen stimmen würden! Leider wird aber die Elektromobilität weiterhin einseitig gefördert – auch in der Schweiz. So bezahlen Elektroautofahrer immer noch keine Mineralölsteuer und nutzen unsere Autobahnen gratis. Denn in der Schweiz ist die Mineralölsteuer zweckgebunden für die Finanzierung der Autobahnen. Bei den E-Lkw fällt die Schwerverkehrsabgabe LSVA weg. Das kann bis zu 90.000 Franken im Jahr ausmachen. Damit rechnen sich die viel teureren E-Lkw, während Lkw mit HVO oder Biotreibstoffen die vollen Schwerverkehrsabgaben bezahlen. Diese Ungleichbehandlung hilft dem Klima natürlich nicht.

### Wo sehen Sie darüber hinaus weitere Möglichkeiten für Biotreibstoffe bei der Defossilisierung im Verkehrsbereich?

„Da sehe ich sehr viel weiteres Ausbaupotential bei flüssigen, CO<sub>2</sub>-verbesserten Produkten: Biodiesel, HVO und Ethanol sind verfügbar. Weitere Produkte wie Synfuels auf Basis von Methanol werden folgen. Damit können wir nicht nur im

## 5 Fragen an

**Ramon Werner,  
CEO von Volenergy  
und Präsident von  
Biofuels Schweiz,  
Verband der Schweizer  
Biotreibstoffindustrie**



Verkehrs-, sondern auch im Wärmebereich mit geringen Investitionen kurzfristig weiter dekarbonisieren. Wir von Biofuels Schweiz setzen uns weiterhin mit aller Kraft für verbesserte Rahmenbedingungen ein.

### Thema E-Mobilität und Ladeinfrastruktur, wie ist die Schweiz da unterwegs?

In der Schweiz gibt es zurzeit rund 15.000 öffentlich zugängliche Elektroladepunkte. Davon sind rund 2.500 mit einer Leistung von mehr als 50 kWh bis maximal 350 kWh ausgestattet. Das ist, auch im Vergleich zu anderen Ländern wie Italien, schon sehr stark. Die Elektrifizierung stockt aber weiterhin. Der Grund sind jedoch nicht die fehlenden öffentlichen Ladepunkte, sondern viel mehr die fehlende Ladeinfrastruktur zu Hause und am Arbeitsplatz. Da wäre das Laden einfacher, angenehmer und oftmals auch günstiger. Zudem sind

die Reichweiten der Fahrzeuge zum Teil noch zu gering – gerade für Vielfahrer – und die relativ teureren Elektrofahrzeuge verlieren noch zu sehr an Wert.

Zu guter Letzt ist auch eine große Unsicherheit zu spüren: Viele fragen sich, welcher Antrieb sich durchsetzt? Ein Verbrenner mit CO<sub>2</sub>-armen Treibstoffen oder das in Bezug auf CO<sub>2</sub> vergleichbare Batteriekonzept?

### Abschließend noch eine Frage zum „klassischen“ Tankstellengeschäft, wie läuft es da?

Auf Stufe der Tankstellen gehen die Volumina teilweise deutlich zurück. Auch die Margen kommen durch Günstiganbieter, die nicht immer mit den vollen Kosten rechnen, immer mehr unter Druck. Gerade kleinere Betriebe haben es oftmals schwer, all die Investitionen in die Zukunft zu tätigen. Ich gehe deshalb von einer Konsolidierung des Marktes mit weniger Anbietern und weniger Tankstellen aus. Dabei könnten in den nächsten 10 Jahren viele Tankstellen unrentabel werden und schließen müssen.

Entwicklung macht deutlich: Im Bereich der flüssigen Energieträger sind biogene und erneuerbare Treibstoffe im Trend. Der Bio-Anteil am gesamten Absatz von Benzin und Diesel lag zuletzt bei 4,8 Prozent.

Der Trend zu Bio-Treibstoffen dürfte also jetzt auch in der Schweiz an Schwung gewinnen. Lange Zeit war man ja kein Vorreiter, und Nachholbedarf besteht immer noch: In Deutschland lag der Vergleichswert für den Anteil biogener Kraftstoffe bezogen

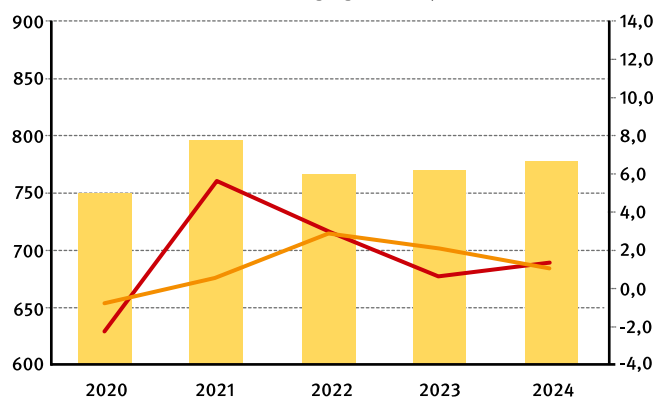
auf den Energiegehalt zuletzt bei 5,4 Prozent, in Österreich waren es 7,4 Prozent.

### HKN-System geht live

In Deutschland heißt es Nabisy, in Österreich e1Na, und in der Schweiz ist es das HKN. Die Rede ist vom Herkunftsnachweissystems für erneuerbare Treib- und Brennstoffe, und das wurde mit Jahresbeginn 2025 in Kraft gesetzt. Aus Sicht der Schweizer Bran-



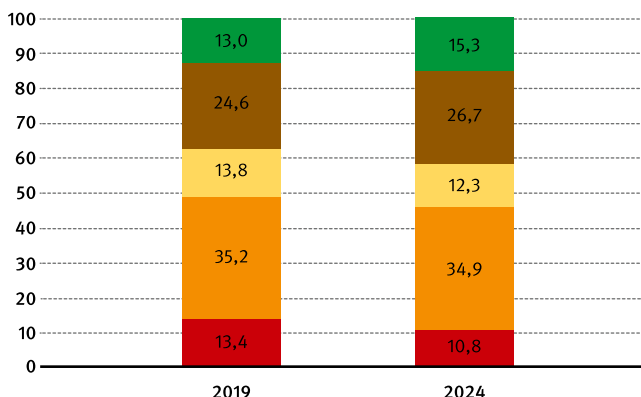
### Endenergieverbrauch / BIP und Inflation in Peta Joule / in Prozent gegen Vorjahr



■ Endenergieverbrauch in Peta Joule ■ BIP real – in % gegen Vorjahr  
■ Inflation

Quelle: BFE, BFS, Grafik: UNITI Services GmbH

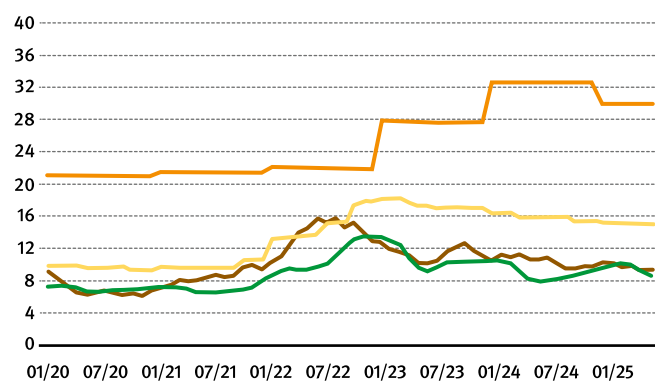
### Energiemix Schweiz in Prozent



■ Rest ■ Elektrizität ■ Gas ■ Erdöl Treibstoff  
■ Erdöl Brennstoff

Quelle: BFE, Grafik: UNITI Services GmbH

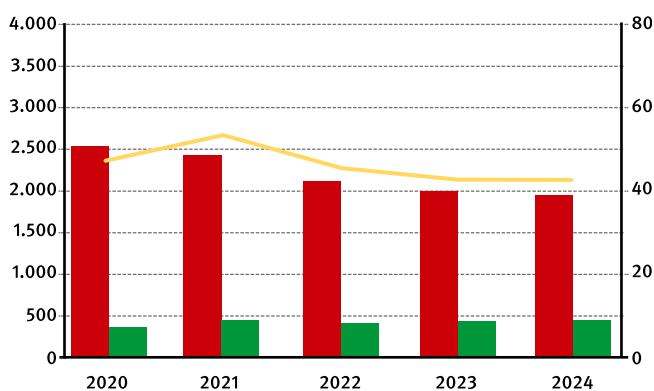
### Preisentwicklung Preise in Rappen je kWh



■ Elektrizität ■ Gas ■ Heizöl ■ Pellets

Quelle: BFS, Grafik: UNITI Services GmbH

### Wärmemarkt: Verbrauch Hauptprodukte in 1.00 Tonnen / in Peta Joule



■ Heizöl Extra leicht ■ Pellets ■ Erdgas in PJ

Quelle: BFE, Avenenergy Suisse, proPellets, Grafik: UNITI Services GmbH

chenverbände erscheint das System als unausgereift. Eine Testphase gab es jedenfalls nicht. Auch sorgt die Tendenz der Behörden, Regulierungen und Systeme immer kurzfristiger einzuführen, in der Branche für wachsende Bedenken. Besonders im Klimabereich werden Verordnungen teilweise mit nur wenigen Wochen Vorlaufzeit oder gar rückwirkend in Kraft gesetzt. Die Einführung von neuen Regulativen nach dem „Trial and Error“-Prinzip wird als schädlich für Wirtschaft und Gesellschaft bezeichnet.

### Minus beim Heizöl

Weiterhin nach unten zeigt die Absatzkurve bei den flüssigen Brennstoffen,

wenn auch nicht mehr so steil wie in den Vorjahren: 2024 wurden 2,3 Milliarden Liter Heizöl abgesetzt, ein Minus von 2,2 Prozent. Heizöl ist aber nach wie vor der bedeutendste Energieträger im Gebäudebereich. Laut neuesten Zahlen leben 3,3 Millionen Menschen in der Schweiz in einer Wohnung, die mit Öl beheizt wird und 35 Prozent der Wohngebäude haben eine Ölheizung im Keller.

### Einschränkungen für die Ölheizung

In den meisten Kantonen wurden in den letzten Jahren Vorschriften erlassen, um die Nutzung der fossilen Energieträger Heizöl und Gas einzuschränken.

Verschärfungen beim Heizungsersatz sind heute Standard. Nur noch in wenigen Kantonen lässt sich eine Heizung gänzlich ohne Auflagen ersetzen. Dennoch ist die Installation neuer Ölheizungen unter Auflagen in den allermeisten Kantonen nach wie vor erlaubt.

Die Verunsicherung unter den Hausbesitzern ist allerdings groß. Avenenergy Suisse hat aus diesem Grund eine eigene Informationsstelle ins Leben gerufen, wo Experten bei Informationsveranstaltungen in allen Landesteilen unter dem Motto „Heizen mit Öl“ über die Herausforderungen beim Heizungsersatz aufklären. So verweist etwa das Kundenmagazin des schweizerischen Brennstoffhandels „INFOIL“ auf die Möglichkeit, mit Bio-Heizöl aus

# 3 Fragen an

Edgar Bachmann, CEO  
SOCAR Energy Switzerland



**Herr Bachmann, viele Tankstellenbetreiber fragen sich, in welche Technologie sie investieren sollen – Schnellladen, Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe oder doch Convenience-Angebote. Wie schaffen Sie bei SOCAR Klarheit in einem so komplexen Umfeld?**

Ehrlich gesagt gibt es keine Patentlösung und wir versuchen, pragmatisch an die Sache heranzugehen.

Um konkret zu werden: Bei Convenience-Angeboten sind wir seit 2012 mit migrolino als Partner gut aufgestellt und bauen das kontinuierlich aus. Beim Schnellladen haben wir 2014 eine der ersten Elektro-Ladestationen an Autobahnen gebaut und vor kurzem eine State of the Art-E-Lkw-Station in Kölliken eröffnet.

Wasserstoff war für uns ein Lernprozess: 2023 haben wir die erste Wasserstoff-Tankstelle an einer Autobahnraststätte eröffnet, mussten aber feststellen, dass sich der Markt viel langsamer entwickelt als gedacht. Deshalb haben wir unsere Investitionen entsprechend angepasst.

Synthetische Kraftstoffe beobachten wir genau, aber die sind derzeit noch zu teuer für den Massenmarkt. Da warten wir ab, bis die Kosten sinken.

Das Wichtigste ist, nicht alles auf eine Karte zu setzen und standortspezifisch zu denken – was an der Autobahn funktioniert, muss in der Stadt nicht die richtige Lösung sein.

**Tankstellen werden zunehmend als multifunktionale Standorte verstanden – mit Shop, Gastronomie, Paketdiensten oder Ladeinfrastruktur. Ist das noch Nebengeschäft oder bereits Kernmodell?**

Das ist definitiv Teil des Kerngeschäft geworden. Convenience und Services sind entscheidend für die künftige Wettbewerbsfähigkeit von Tankstellen. Gleichzeitig verändert sich mit der Elektromobilität das Nutzungsverhalten: längere Aufenthaltszeiten, andere Bedürfnisse.

Unsere erfolgreiche Partnerschaft mit migrolino seit 2012 zeigt das deutlich: Mit unserem starken Shop-Konzept bieten

wir ein breites Sortiment frischer Produkte zu Supermarktpreisen, das von den Kunden gut angenommen wird. Je nach Standortgröße arbeiten wir auch mit Gastro-Partnern wie Marché oder McDonald's zusammen. 2025 kommt in Seuzach eine Station mit vapialino dazu.

Treibstoffe bleiben natürlich wichtig – aber das Angebot wird komplexer. So führen wir gerade schrittweise HVO100 ein und bereiten uns auf synthetische Treibstoffe vor, auch wenn die derzeit noch viel zu teuer sind. Bei der Ladeinfrastruktur setzen wir mittlerweile – wo immer möglich – auf Solaranlagen und Batteriespeicher, um das Netz nicht zu überlasten.

Unser Ziel ist, den Kunden alles zu bieten, was sie brauchen – an den richtigen Standorten und so, dass es sich für alle rechnet.

**Die Schweiz ist ein anspruchsvoller Markt, was Bewilligungen, Flächennutzung und Wirtschaftlichkeit betrifft. Welche Rahmenbedingungen wären nötig, damit Innovation schneller ankommt?**

Das größte Problem ist die Unsicherheit. Bei großen Investitionen brauchen wir verlässliche Rahmenbedingungen über mehrere Jahre hinweg. Unser Wasserstoff-Beispiel zeigt das deutlich: Wir waren anfangs optimistisch, aber ohne stabile politische Unterstützung dümpelt der Markt vor sich hin – heute fahren in der Schweiz nur etwa 40 Wasserstoff-Nutzfahrzeuge statt der erwarteten 1.500.

Bei der E-Lkw-Ladeinfrastruktur ist es ähnlich: Die LSVA-Befreiung für Elektro-Lastwagen bis 2030 ist ein guter Anreiz, aber wir brauchen Klarheit, wie es danach weitergeht. Außerdem sind die Bewilligungsverfahren zwischen Kantonen und Gemeinden sehr unterschiedlich – das macht die Planung kompliziert und teuer.

Was wirklich helfen würde: Weniger ideologische Diskussionen, mehr Technologieoffenheit und vor allem Planungssicherheit. Dann haben Unternehmen das nötige Vertrauen, um langfristige Investitionen zu planen und tätigen.

pflanzlichen Abfällen klimafreundlich heizen zu können.

## Pelletmarkt

Auch am Schweizer Pelletmarkt kehrte 2024 wieder mehr Normalität ein. Die Verkaufszahlen geben jedenfalls Anlass zu Optimismus. So kann Peter Lehmann, Präsident von proPellets, der Interessensvertretung der Schweizer Holzpelletbranche, eine erfreuliche Bilanz ziehen: „Die Verkaufszahlen für

2024 werden auf 460.000 Tonnen geschätzt. Dies bedeutet nach dem Rückgang von 2023 eine Zunahme um fast 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr.“

Bei Inlandsproduzenten gab es gegen Jahresende wegen Zwischenfällen Betriebsunterbrechungen. Dank Lagerbeständen, dem Ausbau der Produktion bei anderen Produzenten und höheren Importen konnte dies jedoch aufgefangen werden. Der Importanteil hat sich aufgrund der Preisunterschiede zum nahen Ausland auf ca. 25 Pro-

zent erhöht. Die Pellets stammen fast ausschließlich aus den benachbarten Ländern Deutschland, Österreich und Frankreich.

Im 1. Halbjahr 2025 konnte wieder deutlich mehr produziert werden als im Vergleichszeitraum. Der Markt verlangt es auch, denn die Lager müssen für den kommenden Winter zur Versorgungssicherheit der Kunden wieder gefüllt werden. Bei ProPellets Schweiz sieht man die Marktlage optimistisch. —

Johann Pinter