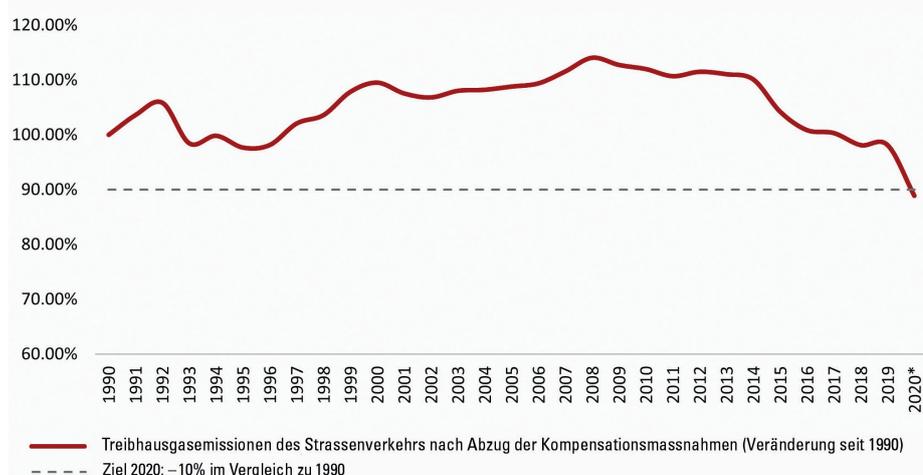


Auswirkungen der Pandemie

Starker Rückgang der CO₂-Emissionen aus dem Strassenverkehr

Laut Strasseschweiz hat der Strassenverkehr sein Ziel zur Reduktion der CO₂-Emissionen für das Jahr 2020 wahrscheinlich erreicht. Allerdings hat die Pandemie die Mobilität der Menschen in den Jahren 2020 und 2021 stark eingeschränkt; sie hat daher auch zum Rückgang der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beigetragen. Jetzt sind erstmals Zahlen dazu bekannt. **Reinhard Kronenberg**



Seit 2014 entwickelt sich der Schadstoffausstoss des motorisierten Individualverkehrs in der Schweiz stark rückläufig und liegt 2020 gegenüber 1990 unter den geforderten 10 Prozent. Grafiken: Strasseschweiz

Jedes Jahr veröffentlicht Strasseschweiz, der Verband des Strassenverkehrs, die wichtigsten Zahlen zum privaten Strassenverkehr in einer statistischen Sammlung. Die Jahre 2020 und 2021 stellen für die Schätzung der Schadstoffemissionen des Strassenverkehrs eine besondere Herausforderung dar: «Einerseits wurden weniger Reisen unternommen, andererseits sind die Fahrzeugverkäufe um fast ein Drittel gesunken», erklärt Olivier Fantino, der Direktor von Strasseschweiz, «aber die Verkäufe von emissionsarmen Fahrzeugen sind sprunghaft angestiegen und machen nun mehr als jedes fünfte neue Auto aus». Es sei daher schwierig, die Auswirkungen dieser beiden Effekte auf die gesamten CO₂-Emissionen vorausszusagen: «Auf der einen Seite wird der Fahrzeugbestand langsamer erneuert. Das verlangsamt den Rückgang der CO₂-Emissionen, da die älteren Fahrzeuge auf den Strassen bleiben, anstatt durch neue, effizientere Fahrzeuge ersetzt zu werden», erklärt Olivier Fantino. Andererseits führe der steigende Anteil an Fahrzeugen mit niedrigem CO₂-Ausstoss aber tendenziell zu einem stärkeren Rückgang der Gesamtemissionen.

Für das Jahr 2020 schätzt das Bundesamt für Statistik (BFS) den Rückgang der motorisierten individuellen Mobilität auf über 15 Prozent (im Vergleich zu 2019). Die Berechnungsmethode basiert auf den Veränderungen, die an den Zählstellen des Bundesamts für Strassen (Astra) auf den Autobahnen beobachtet werden. «Betrachtet man aber die Entwicklung der Treibstoffverkäufe, beträgt der Rückgang des Verbrauchs rund 7,5 Prozent», erklärt Olivier Fantino. Und er fügt hinzu: «Man kann sich vorstellen, dass die Leute während des Lockdowns die Autobahn nicht brauchten, um ihre Einkäufe zu erledigen.» Um die Ver-

Treibhausgasemissionen des privaten Strassenverkehrs

in Tonnen CO ₂ -Äquivalent	1990	2000	2010	2015	2019	2020*
CO ₂ -Emissionen des Strassenverkehrs <small>Quelle: BAFU</small>	14,41	15,77	16,13	15,13	14,71	13,54
Kompensationspflicht				2%	8%	10%
CO ₂ -Emissionen des Strassenverkehrs – nach Abzug der Kompensationsmassnahmen	14,41	15,77	16,13	15,01	14,14	12,80

Verkehrsleistungen Strasse

	Privater Personenverkehr: Mio. Personenkilometer
2015	96'847
2016	98'923
2017	100'778
2018	102'034
2019	103'072
2020*	85'220

Quelle: BFS
 *Schätzungen

kehrleistung der Strasse im Jahr 2020 abzuschätzen, stützte sich Strasseschweiz auf eine Studie, die während der Pandemie von der ETH Zürich, der Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOV) und dem Kanton Zürich durchgeführt wurde. Die Ergebnisse zeigen einen durchschnittlichen Rückgang der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Tagesdistanz um rund 8 Prozent.

Während es unbestritten ist, dass sich der pandemiebedingte Rückgang der Fahrten direkt auf die Umweltbilanz des privaten Strassenverkehrs auswirkt, gehen die Interpretationen bei den obligatorischen Kompensationen auseinander. Diese Zahlen sind für die Berechnung der CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs relevant. Das CO₂-Gesetz sieht nämlich die Verpflichtung vor, einen Teil der CO₂-Emissionen aus Kraftstoffen zu kompensieren. Derzeit liegt die obligatorische Kompensationsrate bei 12 Prozent. Ein Teil dieser obligatorischen Kompensation wird durch die

Beimischung von Biokraftstoffen erfüllt, der andere Teil durch Kompensationsmassnahmen, die durch einen Zusatz von einigen Rappen pro Liter Kraftstoff finanziert wird.

Nur: «Bei der Berechnung der sektoralen Ziele berücksichtigt das BAFU nur die Biokraftstoffe, aber nicht die Kompensationsmassnahmen, die durch den Zusatz an der Zapfsäule finanziert werden», erklärt Olivier Fantino. Wenn mit dem Geld der Strassenutzer ein Fernwärmeprojekt finanziert wird, wird die entsprechende Abnahme im Treibhausgasinventar nicht dem Verkehrssektor zugeschrieben und wird deshalb auch nicht in den Zahlen berücksichtigt. <

Weitere Infos unter:
strasseschweiz.ch



Olivier Fantino, Geschäftsführer Strasseschweiz.

«Eine bemerkenswerte Leistung»

Olivier Fantino, der motorisierte Individualverkehr wird von den Behörden regelmässig beschuldigt, die Ziele für CO₂-Emissionen nicht zu erreichen. Ist dies korrekt?

Olivier Fantino: Die CO₂-Emissionen pro Fahrzeugkilometer sind zwischen 1990 und 2020 um etwa ein Drittel gesunken. Das ist eine bemerkenswerte Leistung, die häufiger erwähnt werden könnte. Unsere Schätzungen zeigen, dass sich dieser Trend fortsetzt. Den Berechnungen zufolge sollte der Strassenverkehr sein Ziel für 2020 um minus 10 Prozent im Vergleich zu 1990 erreicht haben. Es ist jedoch zu beachten, dass die Pandemie auch eine bedeutende Rolle spielt, da sie dazu beigetragen hat, die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen um etwa 7,5 Prozent zu senken.

Es gibt eine Meinungsverschiedenheit mit dem Bundesamt für Umwelt (Bafu) bezüglich der Kompensationsmassnahmen ...

Leider rechnet das Bafu bei der Berechnung der sektoralen CO₂-Ziele nur die Biotreibstoffe als Reduktionsmassnahme im Verkehrssektor an. Es ignoriert aber die gesetzlich vorgeschriebenen und von den Verkehrsteilnehmern finanzierten CO₂-Kompensationsmassnahmen. Folglich verzerrt die Berechnungsmethode des Bafu das Bild des Strassenverkehrs. Unseren Schätzungen zufolge hat der Strassenverkehr, wenn die vorgeschriebenen Kompensationsmassnahmen vollständig berücksichtigt werden, sein Ziel für 2020 höchstwahrscheinlich erreicht. Wir warten aber noch auf die offiziellen Zahlen, die in diesem Frühjahr veröffentlicht werden.

Letztlich ist die neue Ausgabe des Vademecums von Strasseschweiz erschienen. Was war Ihre grösste Herausforderung in Bezug auf die Zahlen?

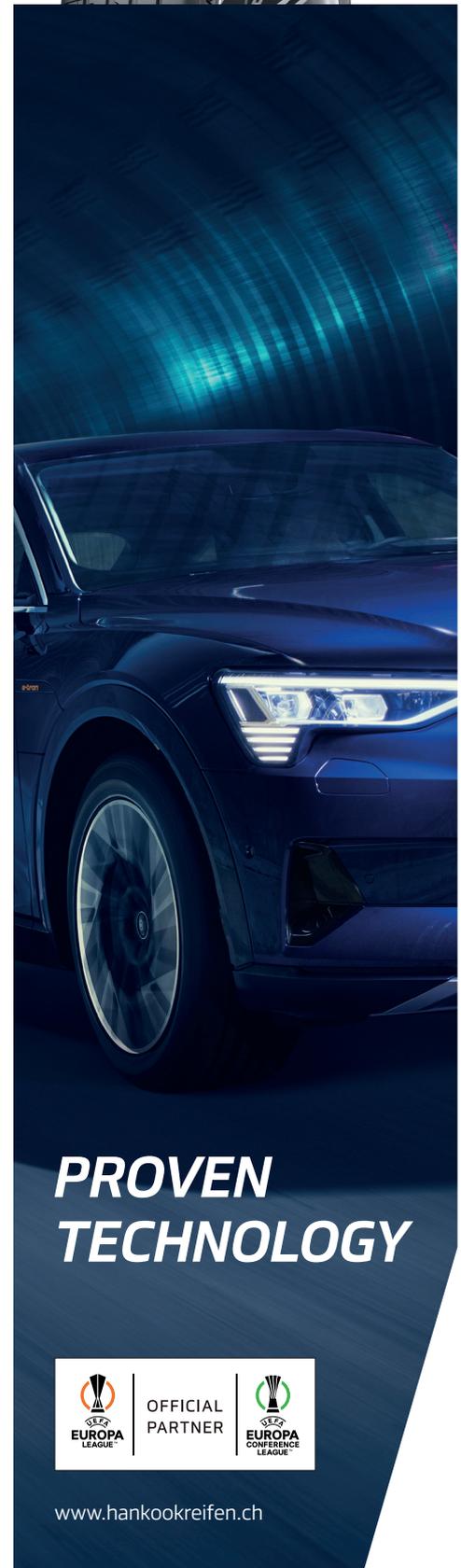
Es war nicht einfach, die zur Verfügung stehenden Daten mit denjenigen der Vorjahre zu vergleichen, da in den Berechnungsmethoden zahlreiche Korrekturen vorgenommen wurden, um den Auswirkungen der Pandemie auf den privaten Verkehr Rechnung zu tragen. Dennoch ist es uns gelungen, möglichst vergleichbare und genaue Daten in unserem Vademecum zu veröffentlichen.



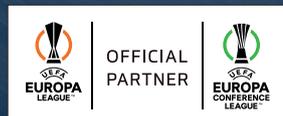
Das neue Vademecum von Strasseschweiz kann hier heruntergeladen werden.

Die gedruckte Version kann ebenfalls kostenlos bestellt werden, indem Sie eine E-Mail an info@strasseschweiz.ch schreiben (max. 1000 Exemplare pro Bestellung).

ventus
S1evo³ EV



**PROVEN
TECHNOLOGY**



www.hankookreifen.ch