

## Medienmitteilung

CO<sub>2</sub>-Reduktion des privaten Strassenverkehrs: Höchst erfreuliche Zwischenbilanz

# Von wegen Sündenbock

**Bern, 25.06.10 – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann mit Blick auf den Beitrag des privaten Strassenverkehrs zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Schweiz eine höchst erfreuliche Zwischenbilanz ziehen: Hauptsächlich dank der freiwilligen Massnahmen der Wirtschaft und des Strassenverkehrs wird die Schweiz den Kyoto-Verpflichtungen nachkommen können. Eine besondere Rolle übernimmt dabei der Klimarappen, der zu mehr als 50 Prozent an das Kyoto-Klimaziel beiträgt. Mit Blick auf die weiteren Beratungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz kann der motorisierte Privatverkehr zudem auch in Zukunft einen wesentlichen Anteil an die Erreichung des CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels beisteuern.**

In der breiten Öffentlichkeit wird der private Strassenverkehr im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Reduktion – wissentlich oder unwissentlich – leider fast immer nur als Sündenbock dargestellt, dessen CO<sub>2</sub>-Emissionen stetig im Steigen begriffen seien. Obwohl Letzteres nicht negiert werden soll, fehlt zur Vervollständigung des Bildes das weitaus wichtigere Puzzleteil: Dank des von den Strassenverkehrsverbänden und der (Erdöl-)Wirtschaft ins Leben gerufenen freiwilligen Klimarappens (1,5 Rappen pro Liter Benzin/Diesel) kann die Schweiz die Zielvorgabe des Kyoto-Protokolls laut Bundesamt für Umwelt (BAFU) mit grosser Wahrscheinlichkeit erreichen.

Allein die Stiftung Klimarappen, welche die Einnahmen des Klimarappens verwaltet und ihrer Zweckbestimmung zuführt, kann pro Jahr eine Menge von 2,5 Millionen Tonnen (t) CO<sub>2</sub> – davon zwei Millionen t im Ausland und 0,5 Millionen t im Inland – reduzieren. Hinzu kommen Anstrengungen der Energie-Agentur der Wirtschaft (minus 1 Mio. t CO<sub>2</sub>) und der Zementindustrie (minus 1,5 Mio. t CO<sub>2</sub>). Insgesamt leistet die Wirtschaft mit ihren freiwilligen Massnahmen somit einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Verminderung von fünf Millionen t pro Jahr. Dies kommt einer Übererfüllung der Kyoto-Vorgabe sowie der strengeren schweizerischen CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung gleich.

Mit Blick auf die weiteren Beratungen der Revisionsvorlage zum CO<sub>2</sub>-Gesetz im Ständerat in der kommenden Herbstsession wären die Erdölwirtschaft und der motorisierte Privatverkehr zudem in der Lage, auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag an das neue CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel zu leisten: Rund die Hälfte der künftigen Emissionsreduktionen (minus 5,8 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr) könnte bis ins Jahr 2020 vom Verkehrsbereich durch die beiden folgenden effektiven Massnahmen beigesteuert werden.

Zum einen wird der Treibstoffsektor durch das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz zur CO<sub>2</sub>-Kompensation verpflichtet (Artikel 23). Den Herstellern und Importeuren von fossilen Treibstoffen wird eine Kompensationspflicht auferlegt; sie müssen zwischen fünf und 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen kompensieren. Wie vom Bundesrat ursprünglich vorgesehen, sollte es allerdings möglich sein, diese Kompensation nicht ausschliesslich im Inland, sondern gänzlich mit ausländischen Emissionszertifikaten vorzunehmen, um damit die Zielvorgabe realistischerweise erreichen zu können. Der Anteil des Treibstoffsektors an der Zielvorgabe würde im Jahr 2020 somit schätzungsweise vier bis fünf Millionen t CO<sub>2</sub> betragen.

Zum andern müssen die Neufahrzeuge bis 2015 im Durchschnitt das Limit von 150 Gramm (g) CO<sub>2</sub> pro Kilometer (km) erreichen (Artikel 9). Dies bedeutet gegenüber heute eine Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund zehn Prozent (2009: 167 g CO<sub>2</sub>/km) und ergäbe im Jahr 2020 eine Einsparung von voraussichtlich 1,1 Millionen t CO<sub>2</sub>.