



Projektleitung Home Office Day

Microsoft GmbH

Richtstrasse 3

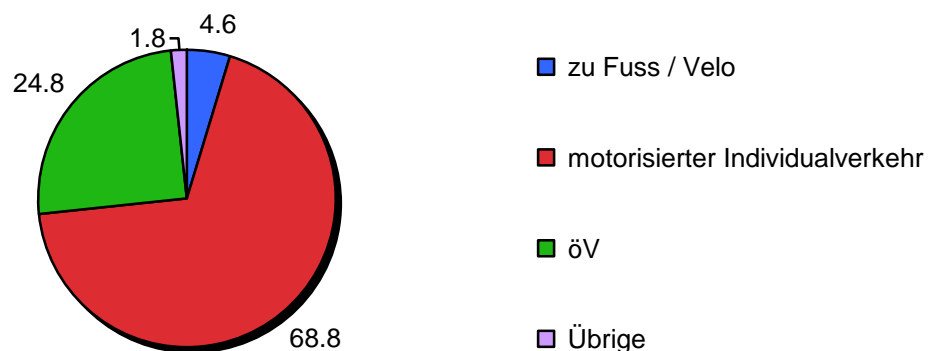
8304 Wallisellen

Presseanfragen: Barbara Josef
medien@homeofficeday.ch

CO₂-Einsparungen im Pendlerverkehr durch Homeoffice

Der Verkehr ist das Sorgenkind für einen griffigen Klimaschutz in der Schweiz. Die Schweiz hat sich im Kyoto-Protokoll verpflichtet, ihren Treibhausgasausstoss im Zeitraum von 2008 bis 2012 gegenüber 1990 um 8 Prozent zu verringern. Während die Schweiz in den Bereichen der Gebäude und Industrie auf gutem Weg ist, kriegt sie den Verkehr nicht in den Griff: die CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs wuchsen seit 1990 um 10.7% an (BAFU, 2009).

Eine Massnahme mit vielversprechendem Einsparpotential für den Verkehr wäre greifbar: die Vermeidung von Pendlerverkehr durch Homeoffice. Um zum Arbeitsplatz und zurück zu gelangen, wird viel Verkehr benötigt. Gemäss dem Mikrozensus Verkehrsverhalten der Bundesämter ARE und BFS, welche das Mobilitätsverhalten der SchweizerInnen detailliert untersuchte (BFS und ARE, 2007), beträgt ein Pendelweg im Durchschnitt rund 11.9 Kilometer. Dabei wird der überwiegende Anteil der Strecke per motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (68.8%, wovon 65.5% Auto). Die Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr teilt sich folgendermassen auf:



Verkehrsmittelwahl beim Arbeitsweg bezogen auf die zurückgelegte Distanz.

Zusammenfassung aus BFS/ARE (2007)

Der öffentliche Verkehr schneidet bezüglich Klimaverträglichkeit zwar um ein Vielfaches besser ab als der motorisierte Individualverkehr. Doch sind es genau die täglichen Pendlerspitzen morgens früh und nach Feierabend, welche die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs ausreizen und die SBB und Verkehrsverbünde zur Erhöhung der Kapazitäten bis hin zum Ausbau der Strecken zwingen. Auch eine Entlastung von öffentlichem Verkehr zu Spitzenzeiten ist deshalb erwünscht.

Das schweizweite Potential für einen wöchentlichen Homeoffice-Tag beträgt 450'000 Personen. Rund 4.5 Mio Autokilometer könnten dabei wöchentlich eingespart werden (wenn die durchschnittliche Auslastung der Schweiz von 1.6 Personen pro Auto zu Grunde gelegt wird), und 2.6 Mio Personenkilometer beim öffentlichen Verkehr.

Wenn beim Verkehr die klimawirksamen Emissionen berücksichtigt werden (nebst CO₂ auch andere klimawirksame Gase wie Methan oder Lachgas, die zu „CO₂-Äquivalenten“ zusammengefasst werden), die nicht nur durch die Verbrennung des Treibstoffs entstehen, sondern auch bei der Extraktion des Erdöls, der Produktion des Stroms für den öV, der Bereitstellung von Infrastruktur (die „Lebenszyklus“-Emissionen), resultieren beim Auto im Durchschnitt Emissionen von 311 g CO₂-Äquivalente pro Fahrzeugkilometer, bei der Bahn sind es noch 11 g und bei Tram/Bus durchschnittlich 25 g pro Personenkilometer. Quelle dieser Faktoren ist die Ökoinventardatenbank ecoinvent des Schweizerischen Zentrums für Ökoinventare (ETH, EMPA und PSI) (siehe www.mobitool.ch).

Damit könnten insgesamt wöchentlich rund 1400 Tonnen CO₂ oder 67'000 Tonnen CO₂ pro Jahr (bei 48 Arbeitswochen) eingespart werden, wovon 98% auf das Auto entfielen.

Quellen

BFS, ARE (2007), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern.

BAFU (2009), Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz nach ausgewählten Sektoren, Faktenblatt 1, 14. 12. 2009.