



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll
20. September 2022

Nr. 2022-602 R-750-10 Interpellation Adriano Prandi, Altdorf, zur Energie- und Klimapolitik im Verkehrsbereich; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 22. Mai 2019 reichte Landrat Adriano Prandi, Altdorf, als Erstunterzeichner eine Interpellation zur Energie- und Klimapolitik im Verkehrsbereich ein. Zusammen mit dem Zweitunterzeichner Landrat Raphael Walker, Altdorf, bittet er den Regierungsrat um Auskunft zu verschiedenen Fragestellungen zur Urner Energie- und Klimapolitik im Verkehrsbereich.

Wie der Interpellant und sein Mitunterzeichner ausführen, sind der Motorisierungsgrad der Schweizer Bevölkerung in den letzten zehn Jahren um 5 Prozent und derjenige der Urner Bevölkerung im gleichen Zeitraum gar um 17 Prozent angestiegen. Somit liegt der Urner Anstieg über dem schweizerischen Durchschnitt. Ebenfalls halten die Interpellanten fest, dass der Strassenverkehr heutzutage noch immer fast vollständig fossil angetrieben wird und gemäss Gesamtenergiestatistik rund ein Drittel des Endenergieverbrauchs im Strassenverkehr stattfindet. Es werden verschiedene Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und der Klimagasemissionen aufgezeigt, die in der Kompetenz der Kantone liegen würden. So werden unter anderem die Förderung des öffentlichen Verkehrs, Parkplatzbewirtschaftung, Tempolimiten, Ausbau des Rad- und Fusswegnetzes, Ausbau einer vorbildlichen Fahrzeugflotte beim Kanton sowie Anreize bei den Strassenverkehrssteuern vorgeschlagen. Die Interpellanten vermissen in der bestehenden Klimastrategie des Kantons solche Massnahmen.

Nach Ansicht der beiden Interpellanten zeigen die eingangs erwähnten Statistiken sowie die bestehenden Konzepte einen dringenden Handlungsbedarf auf. Dem Regierungsrat wurden im Zusammenhang mit der Gesamtenergiestrategie sechs Fragen gestellt, die nachstehend beantwortet werden.

II. Vorbemerkungen

1. Übersicht zur Gesamtenergiestrategie Uri

Die Gesamtenergiestrategie Uri wurde in den Jahren 2007/2008 durch die Energiepolitische Kommission Uri (EPU) in einem intensiven Prozess erarbeitet und vom Regierungsrat verabschiedet. Im Jahr 2008 wurde dem Landrat die Gesamtenergiestrategie 2008 des Kantons unterbreitet, der diese zur

Kenntnis nahm. Eine aktualisierte Version der Strategie wurde vom Landrat 2013 zur Kenntnis genommen.

In der Gesamtstrategie 2008 wird als langfristige Vision eine 2'000-Watt-Gesellschaft mit klimaneutraler Energieproduktion angestrebt, die bis 2050 erreicht werden soll. In Bezug auf die Urner Wasserkraftnutzung ist als Vision die marktgerechte Entschädigung deklariert. Als Zwischenziel wurden für das Jahr 2020 in den Teilstrategien verschiedene Meilensteine definiert. Die Evaluierung der Zielerreichung und der Umsetzungstand der Massnahmen fanden im letzten Jahr statt. Auf Basis dieser Evaluation wurden dem Landrat am 30. März 2022 die Resultate und Handlungsempfehlungen zur Kenntnis vorgelegt, der diese ohne Wertung zur Kenntnis nahm. Die überarbeitete und aktualisierte Gesamtenergiestrategie Uri 2030 nimmt diese Erkenntnisse aus der Überprüfung der bisherigen Massnahmen und Ziele auf, reagiert zudem auf die Entwicklungen im energiepolitischen Umfeld und ist auf die verschärften nationalen Zielsetzungen im Klimabereich ausgerichtet. Sie stellt sicher, dass in der Urner Energiepolitik weiterhin die richtigen Stossrichtungen mit konkreten Massnahmen verfolgt werden.

2. Übersicht zum Klimaschutz-Konzept Uri

Aufgrund des vom Bundesrat im Jahr 2019 beschlossenen «Netto-Null-Ziels» und der im Januar 2021 verabschiedeten langfristigen schweizerischen Klimastrategie mit entsprechenden Leitlinien für die Klimapolitik wurden Bund und Kantone erstmals mit planerischen Aktivitäten in allen klimarelevanten Bereichen beauftragt. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat im Rahmen der Legislaturziele 2020 bis 2024 beschlossen, zur Erreichung der Klimaneutralität im Kanton Uri ein kantonales Klimaschutz-Konzept zu erarbeiten. Mit einer entsprechenden Massnahmenplanung über verschiedene Bereiche soll aufgezeigt werden, wie die im Kanton Uri verursachten Treibhausgasemissionen bis spätestens 2050 auf Netto-Null gesenkt werden können. Zurzeit wird das Klimaschutz-Konzept in einem partizipativen Ansatz erarbeitet. Dabei findet sowohl auf der Ziel- wie auch auf der Massnahmenebene eine enge Koordination mit der aktualisierten Gesamtenergiestrategie Uri 2030 statt: Während auf der Zielebene die gleichen Oberziele verfolgt werden, liegt in der Gesamtenergiestrategie der Fokus auf den energetischen Massnahmen. Im Klimaschutz-Konzept stehen vorwiegend die nicht-energetischen Massnahmen im Vordergrund.

Inzwischen wurden durch die Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion (GSUD) die Treibhausgasemissionen für den Kanton Uri ermittelt. Dabei wurde das Territorialprinzip angewendet. Aufgrund dieser Bilanz macht der Verkehr 53 Prozent der kantonalen Treibhausgasemissionen aus. Im Klimaschutz-Konzept erhalten die Verkehrsmassnahmen entsprechend ihrem Anteil an den Treibhausgasemissionen ein grosses Gewicht. Diese sind eingebettet in die Klimastrategie der Schweiz, Sektor Verkehr.

3. Weitere kantonale Grundlagen und Konzepte

Weitere Grundsätze zur Verkehrspolitik werden im Richtplan sowie dem darauf abgestimmten kantonalen Verkehrsplan festgehalten. Unter dem Oberziel einer guten Erschliessung des Kantons nach aussen und innen werden Schwerpunkte auf den Ausbau des Öffentlichen Verkehr-Angebots (ÖV-

Angebots), verschiedene Verbesserungen für den Langsamverkehr sowie eine Entlastung von Siedlungsgebieten gelegt.

III. Antwort des Regierungsrats

1. Wo steht der Kanton bei der Erreichung seines 2'000-Watt-Ziels bzw. des 4'000-Watt-Zwischenziels?

Die Überprüfung der Gesamtenergiestrategie 2008 im Jahr 2022 zeigte, dass das vorgenommene Zwischenziel für 2020 von 4'000 Watt Leistung auf Stufe Primärenergie nicht ganz erreicht wurde. Das hat der Regierungsrat im März 2022 in einem Zwischenbericht aufgezeigt. Der Primärenergieverbrauch pro Person konnte gegenüber dem Ausgangswert im Jahr 2006 (5'600 Watt) zwar vermindert werden. Der angestrebte Zielwert von 4'000 Watt wurde jedoch noch nicht ganz erreicht; er liegt mit den erhobenen 4'600 Watt um rund 15 Prozent über dem angestrebten Meilenstein. Dabei gilt es zu beachten, dass dieser Wert auch hier auf Basis des Territorialprinzips ermittelt und ausgewiesen wird. Entsprechend enthalten die Angaben beispielsweise im Verkehr nicht nur den Treibstoffverbrauch von Urner Fahrzeugen, sondern auch von auswärtigen Fahrzeugen für Fahrleistungen auf kommunalen, kantonalen und Nationalstrassen im Kanton Uri. Somit umfasst der aktuelle Wert auch die Leistung des Transitverkehrs. Unter der vereinfachten Annahme, dass jeder gefahrene Strassenkilometer denselben Energieverbrauch aufweist, würde sich ohne Transitverkehr die konstant beanspruchte Leistung pro Kopf auf unter 4'000 Watt reduzieren. Es weist sich somit, dass die umgesetzten Massnahmen im Bereich der Energieeffizienz und beim Ausbau der erneuerbaren Energien erfolgreich waren und ihre Wirkung zeigten.

Klar ist allerdings auch, dass im Zuge der neuen Gesamtenergiestrategie Uri 2030 eine weitere wesentliche Senkung des Energieverbrauchs unumgänglich ist, um das Ziel der 2'000-Watt-Gesellschaft erreichen zu können. Die Reduktion auf Stufe Primärenergie muss dabei im Vergleich zur bisherigen Periode 2008 bis 2020 auch deutlich beschleunigt werden. In der Zeitperiode der letzten Strategie hat der Haushaltbereich mit -34 Prozent einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Primärenergieverbrauchs geleistet. Ebenfalls einen wichtigen Anteil hat die Wirtschaft mit -12 Prozent beigetragen. Die Leistung auf Stufe Primärenergie im Verkehr hat sich zwar auch vermindert (-5 Prozent), beansprucht aber in der Zwischenzeit mit rund 45 Prozent den grössten Leistungsanteil des gesamten Verbrauchs.

Der eingangs festgestellte Handlungsbedarf im Verkehr ist somit gegeben und muss mit verschiedenen Massnahmen - sei es in der Gesamtenergiestrategie oder im Klimaschutz-Konzept - angegangen werden.

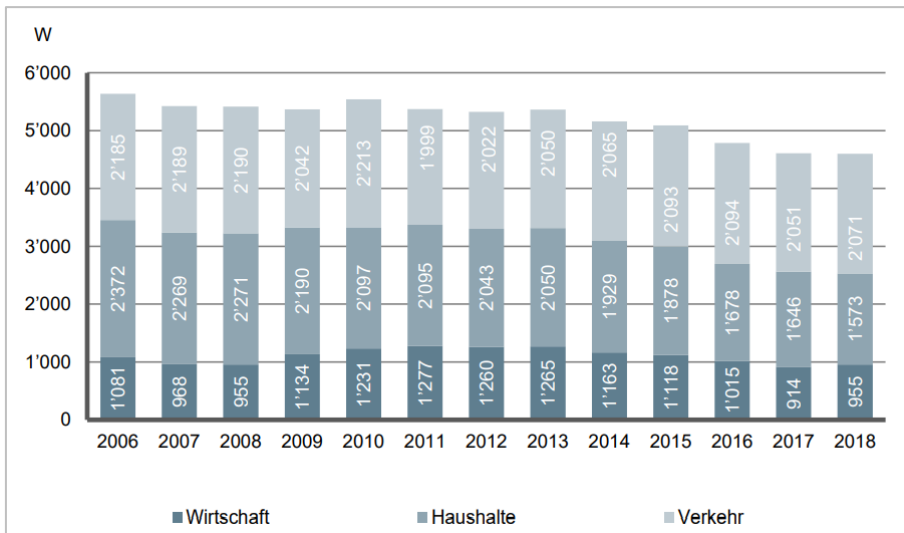


Abbildung 1: Primärenergieverbrauch in Uri (Quelle: Zielerreichung Gesamtenergiestrategie 2008)

2. Wie stark hat der motorisierte Privatverkehr an den Urner Verkehrszählstellen in den letzten Jahren zugenommen?

Eine genaue Auswertung zur Verkehrszunahme der Verkehrszählstellen ist schwierig und nur bedingt aussagekräftig. So führen beispielsweise Umleitungen oder Strassensperrungen sowie der Bau von neuen Erschliessungen oder Wohngebieten sowie Industrie- und Gewerbezentren zu Umlagerungen, die direkte Auswirkungen auf die einzelnen Zählstellen haben. Eine grobe Abschätzung, basierend auf den Verkehrszählern, ergibt aber eine Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs von etwa 1 Prozent pro Jahr.

Im Rahmen der Evaluation der Gesamtenergiestrategie Uri 2008 wurde deshalb auf die Auswertung des fossilen Treibstoffverbrauchs sowie auf die Daten der Firma Transoptima zum nationalen Personenverkehrsmodell abgestützt. Zudem wurden Daten aus dem Tool Ecospeed Region übernommen. Dabei zeigt sich folgendes Bild:

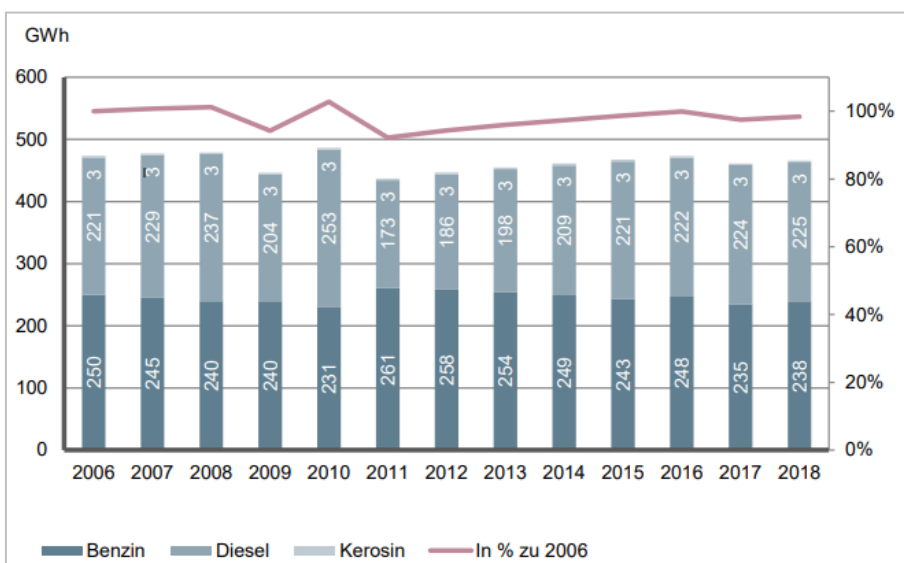


Abbildung 2: Gesamtverbrauch fossiler Treibstoffe (Quelle: Zielerreichung Gesamtenergiestrategie 2008)

Die Auswertung der letzten Jahre zeigt, dass der Energieverbrauch von fossilen Treibstoffen (ohne Kerosin) über die Zeit relativ konstant blieb und jeweils zwischen 434 GWh (2011) und 484 GWh (2010) betrug. Nur im Jahr 2011 betrug der Verbrauch 8 Prozent weniger als im Jahr 2006. Das Ziel der Gesamtenergiestrategie 2008, den Gesamtverbrauch fossiler Treibstoffe um 8 Prozent zu reduzieren, wurde im Kanton Uri nicht erreicht. Der grösste Teil des fossilen Treibstoffverbrauchs entfällt auf den Verkehrsbereich. In der folgenden Abbildung wird dieser nach den einzelnen Strassenkategorien differenziert:

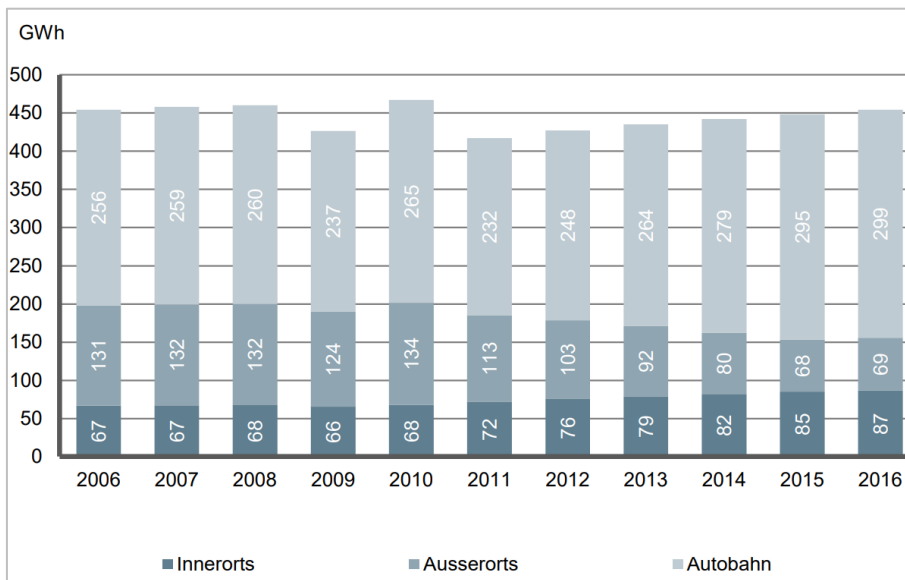


Abbildung 3: Fossiler Energieverbrauch nach Strassenkategorie (Quelle: Zielerreichung Gesamtenergiestrategie 2008)

Demnach ist der Verbrauch an fossilen Treibstoffen auf den Urner Autobahnen am höchsten. Tendenziell nimmt dieser auf der Autobahn und innerorts zu. Ausserorts nimmt er seit 2010 kontinuierlich ab, wobei dies gemäss den getroffenen Abklärungen in erster Linie den methodischen Anpassungen bei der Ermittlung der Fahrleistung und Zuordnung auf innerorts/ausserorts geschuldet ist. Zwar ist der durchschnittliche jährliche Energieverbrauch (in Liter Benzinäquivalent pro 100 Kilometer Fahrleistung) der Neuwagen in der Zeit zwischen 2006 und 2019 gemäss den Erhebungen des Bundesamts für Statistik (BFS) um rund 22 Prozent gesunken. Dieser positive Effekt bei den Neuwagen wurde aber durch das generelle Verkehrswachstum (um plus 21 Prozent in der Schweiz seit 2006) weitgehend konsumiert - ein klassischer «Rebound-Effekt».

Betrachtet man die Zuordnung der auf Urner Strassen verkehrenden Fahrzeuge, so fällt auf, dass beim Transitverkehr die schweren Fahrzeuge (Lastwagen sowie Last- und Sattelzüge) mit rund 14 Prozent vergleichsweise stark ins Gewicht fallen.

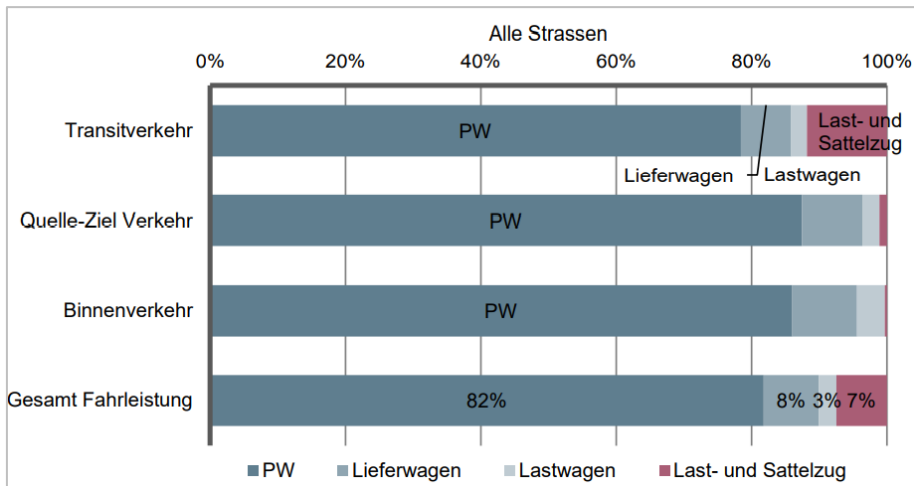


Abbildung 4: Anteile Fahrzeugarten nach Verkehrstyp auf Urner Strassen im 2017 (Quelle: Zielerreichung Gesamtenergiestrategie 2008)

Dies treibt folglich auch den Energieverbrauch und dementsprechend die damit verbundenen Treibhausgas-Emissionen in die Höhe. Diese Tatsache ist auch dem Umstand geschuldet, dass der Energieverbrauch des Verkehrs gemäss dem Territorialprinzip gerechnet wurde und deshalb der Anteil der Nationalstrasse und dessen Fahrzeugmix sehr prägend sind. Rund 60 Prozent aller gefahrenen Strassenkilometer haben gemäss den Transoptima-Erhebungen ihre Quelle oder ihr Ziel nicht im Kanton Uri (Transitverkehr). Unter der vereinfachten Annahme, dass jeder Strassenkilometer denselben Energieverbrauch aufweist, würde der Energieverbrauch des Transitverkehrs rund 275 GWh ausmachen. Der tatsächliche Urner Verkehr, also der Verkehr mit Ziel und/oder Quelle auf Urner Kantonsgebiet, hätte einen Verbrauch von rund 180 GWh.

3. *Welche Schritte hat der Regierungsrat seit der Aktualisierung der Gesamtenergiestrategie 2013 unternommen, um den Verkehrsbereich in seinen Energie- und Klimastrategie zu integrieren oder was ist in naher Zukunft geplant?*

Wie bereits erwähnt, wurde in der Gesamtenergiestrategie Uri 2008 im Zusammenhang mit dem fossilen Treibstoff eine Reduktion um 8 Prozent als Zielsetzung formuliert. Konkrete Massnahmen im Verkehrsbereich wurden dazumal jedoch nicht vorgesehen, da der Fokus auf den generellen Ausbau der erneuerbaren Energien, der Wasserkraft sowie der Energieeffizienz in Gebäuden gerichtet war. Im Rahmen der Überprüfung und der Aktualisierung der Gesamtenergiestrategie im 2013 wurde festgestellt, dass die Ausrichtung grundsätzlich stimmt und kein grundsätzlicher Bedarf für eine Überarbeitung oder Neuausrichtung der Urner Strategie besteht. Jedoch wurde festgehalten, dass es zu klären gilt, ob und wie der Verkehrsbereich neu in die Gesamtenergiestrategie aufgenommen werden kann. Ebenfalls steht fest, dass der Kanton im Verkehrsbereich nur beschränkt auf die Emissionen in der Mobilität einwirken kann.

Da die Relevanz der Reduktion der Treibhausgasemissionen unbestritten und notwendig ist, wird nun konkret bei der Erarbeitung der Gesamtenergiestrategie Uri 2030 und des Urner Klimaschutz-Konzept sowie im Kontext des kantonalen Zuständigkeitsbereichs dieses Thema angegangen. In beiden vorerwähnten Konzepten sind deshalb verschiedene Massnahmen im Bereich des Verkehrs vorgesehen.

In Ergänzung zur Gesamtenergiestrategie Uri 2030 werden im Rahmen des Klimaschutz-Konzepts zurzeit knapp 30 verschiedene Massnahmen im Bereich der Mobilität geprüft. Die Zielsetzungen dabei sind, dass der motorisierte Verkehr dekarbonisiert wird, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr weiter gestärkt werden und der motorisierte Individualverkehr weniger stark wächst als die Bevölkerung. Bei diesen spezifischen Massnahmen geht es unter anderem um Parkplatzbewirtschaftung, Prüfung von Tempo 30 innerorts, Förderung von Car-Sharing und Verkehrsdrehscheiben, Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Ausbau und Förderung von flexiblen Formen im ÖV-Angebot und Förderung von Velo- und Fussverkehr. Es werden aber auch Massnahmen zu Fahrzeugsteuern und Steuerabzüge diskutiert und im Bereich Raumplanung sind Massnahmen zur optimierten Siedlungsentwicklung geplant. Ebenfalls sind für die öffentliche Hand Massnahmen zur Dekarbonisierung der verwaltungseigenen Flotte sowie bei der Beschaffung im öffentlichen Verkehr vorgesehen. Um die Treibhausgasemissionen des Transitverkehrs zu reduzieren, werden mehrere politische Vorstösse auf Bundesebene vorgeschlagen. Diese Massnahmen stehen zurzeit im Rahmen der Erarbeitung des Klimaschutz-Konzepts zur Diskussion, der politische Entscheid ist jedoch noch ausstehend.

4. *In welchen Handlungsfeldern des Verkehrsbereichs sieht der Regierungsrat kurz- und mittelfristig am meisten Potential zur Reduktion von Energieverbrauch und Klimagas-Emissionen?*

Kurz- und mittelfristig wird durch den Umstieg auf die Elektromobilität bei den Treibhausgasemissionen mit einer sehr grossen Wirkung gerechnet. Allerdings steigt durch die Elektrifizierung der Fahrzeuge der Stromverbrauch. Dabei würde auch die Dekarbonisierung des Transitverkehrs eine grosse Rolle spielen, da dieser im Kanton Uri 30 Prozent der territorialen Treibhausgasemissionen ausmacht. Darauf kann der Kanton Uri jedoch nur begrenzt direkt Einfluss nehmen. Auch bei der Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wird ein grosses Potenzial gesehen. In der öffentlichen Vernehmlassungsvorlage zum Klimaschutz-Konzept sind folgende Handlungsfelder vorgesehen, die detaillierte Massnahmen enthalten:

Dekarbonisierung und Verminderung des Verkehrs

Gemeinsam mit den Instrumenten des Bundes erreicht der Kanton Uri, dass der Verkehr bis auf einzelne Ausnahmen (Spezialfahrzeuge) im Jahr 2050 keine Treibhausgase mehr verursacht.

Konkrete Teilziele bis 2030	
M-1	Der motorisierte Verkehr (Personen- und Güterverkehr) im Kanton Uri wächst im Vergleich zum Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum unterproportional und wird dekarbonisiert
M-2	Der öffentliche Verkehr wird soweit möglich dekarbonisiert und ausgebaut
M-3	Der Fuss- und Veloverkehr wird gestärkt
DV-1	Die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Kanton Uri wird ausgebaut
DV-2	Der Kanton schafft gute Rahmenbedingungen für fossilfreie Treibstoffe im Kanton Uri

Hinweis: Die heller hinterlegten Teilziele sind von der Gesamtenergiestrategie 2030 übernommen.
 Legende: M = Mobilität; DV = Dekarbonisierung des Verkehrs (Massnahmen aus der Gesamtenergiestrategie)

Abbildung 5: Teilziele 2030 Mobilität (Quelle: Klimaschutz-Konzept Kanton Uri, aktuell in öffentlicher Mitwirkung)

5. *Über welche Monitoring-Instrumente zur Beobachtung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal-Split-Entwicklung) verfügt der Kanton heute? Welche wären für eine Erfolgskontrolle der Gesamtenergiestrategie nötig?*

Unter dem Begriff «Modalsplit» wird die Aufteilung von Verkehrsleistungen (Distanzen, Wege, Etappen, Unterwegszeiten, Wegzeiten) auf verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen respektive Verkehrsmodi (LV, MIV, ÖV, andere Verkehrsmittel) verstanden. Die letzte Erhebung im nationalen Rahmen wurde 2015 vorgenommen. Dabei wurden folgende Daten für den Kanton Uri erhoben:

Langsamverkehr (LV)	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Andere
9,2 %	60,2 %	27,6 %	3,0 %

Aktuellere Zahlen sind derzeit nicht verfügbar, wobei auch deren Aussagekraft in Folge der Corona-Pandemie und der Auswirkungen auf die Verkehrsbewegungen (Lockdown, Maskenpflicht im ÖV, Home-Office usw.) fraglich ist. Kantonspezifische Erhebungen gibt es keine, da sie mit erheblichen personellen und finanziellen Aufwendungen verbunden wären.

Generell gilt es zu erwähnen, dass das ÖV-Angebot im Kanton Uri in jüngster Zeit deutlich ausgebaut wurde. Dazu können z. B. die zusätzlichen Verbindungen beim Tell- und Winkelriedbus sowie die neuen, auf den Kantonsbahnhof abgestimmten Busverbindungen erwähnt werden. Die dazu verfügbaren Hinweise zu den Fahrfrequenzen bei den entsprechenden Unternehmen lassen darauf schliessen, dass diese Angebote von der Bevölkerung positiv aufgenommen respektive genutzt werden.

Im Kanton Uri werden die Verkehrsflüsse des motorisierten Strassenverkehrs mit rund 50 automatischen Strassenverkehrszählern erfasst. Diese Daten sind grundsätzlich wertvoll und geben einen guten Einblick in die Verkehrsentwicklung. Leider ist die Qualität der automatischen Strassenverkehrszähler nicht immer ausreichend gegeben. Zudem kommt es durch die eingesetzte Methodik (Magnet-schleifen in der Fahrbahn) bei gewissen Fahrzeugkategorien zu grossen Fehlern bei der Erkennung.

Die automatischen Messungen werden im Rahmen von konkreten Projekten mit individuellen Messungen ergänzt. Zu anderen Verkehrsträgern, z. B. Velo- oder Fussgängerverkehr, liegt keine systematische Erfassung vor. Es sind lediglich einzelne händische Messungen verfügbar.

Um bessere Aussagen zur Verkehrsentwicklung (und damit zur Erfolgskontrolle im Bereich des Verkehrs) vornehmen zu können, wäre eine verbesserte Qualitätskontrolle nötig. Zudem müssten an relevanten Punkten permanente Zählstellen für Langsamverkehr eingerichtet werden. In dieser Richtung sind aber keine weiteren Massnahmen geplant.

6. *Wie hat sich in den letzten 20 Jahren das Gewicht der in Uri zugelassenen Personenwagen entwickelt und entspricht dies den Zielen der Gesamtenergiestrategie?*

2005 waren im Kanton Uri 16'617 Personenwagen mit einem durchschnittlichen Leergewicht von

1'617 kg pro Fahrzeug zugelassen. Demgegenüber waren im Jahr 2019 insgesamt 20'192 Personenwagen mit einem durchschnittlichen Leergewicht von 1'508 kg pro Fahrzeug immatrikuliert. Dies entspricht einer Gewichtsabnahme von 109 kg, was rund 7 Prozent pro Fahrzeug entspricht. Das zulässige Gesamtgewicht (d. h. das Leergewicht inklusive Nutzlast) pro Fahrzeug ist jedoch von 1'752 kg im Jahr 2005 auf 1'976 kg im Jahr 2019 angestiegen. Dies entspricht einer Zunahme der Nutzlast von 225 kg oder umgerechnet von 13 Prozent pro Fahrzeug. Da die Fahrzeuge heute energieeffizienter unterwegs sind, ist die erhöhte Nutzlast mit entsprechend geringerem Verbrauch als Erfolg zu werten.

Eindrücklich ist in diesem Zusammenhang, dass die Anzahl der Personenwagen im Kanton Uri ausgehend vom Jahr 2005 bis 2019 um beträchtliche 21,5 Prozent zugenommen hat.

Personenwagen Kanton Uri					
Jahr	Anzahl Fahrzeuge	Leergewicht	Gesamtgewicht	Leergewicht pro Fahrzeug	Gesamtgewicht pro Fahrzeug
	Stück	Kilogramm	Kilogramm	Kilogramm	Kilogramm
2005	16'617	26'867'505	29'110'788	1'617	1'752
2019	20'192	30'450'315	39'908'278	1'508	1'976
Differenz in Kilogramm		3'582'810	10'797'490	-109	225
Differenz in Prozent				-6.73%	12.82%

Zahlenquelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

Gemäss dem Bericht¹ des Bundesamts für Energie über den Energieverbrauch und der Energieeffizienz bei neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Jahr 2021 betrug das durchschnittliche Leergewicht der erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen im Jahr 2021 1'723 kg. Rund 70 Prozent der Fahrzeuge liegen zwischen 1'200 und 1'999 kg, etwa 13 Prozent weisen ein Leergewicht grösser als 2'200 kg auf.

Ein Vergleich mit Werten aus der Vergangenheit zeigt, dass das durchschnittliche Leergewicht der neuen Personenwagen zunehmend steigt.

¹ Bericht des Bundesamts für Energie über den Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2021 vom 23. Juni 2022

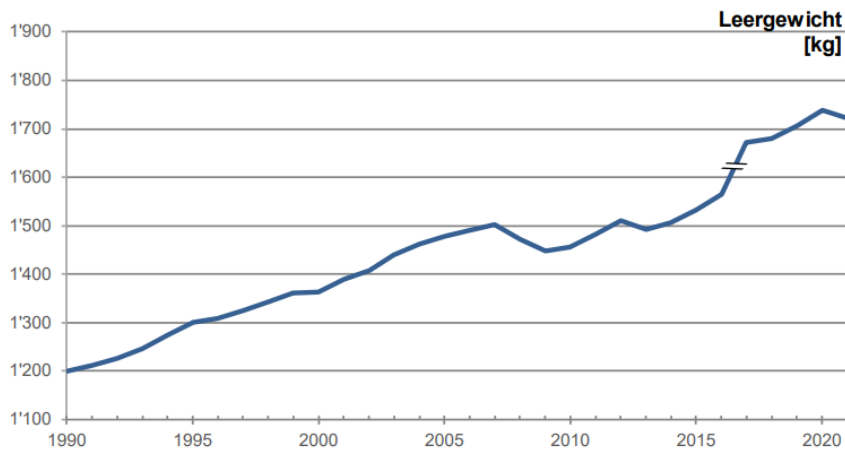


Abbildung 6: Leergewicht der in der Schweiz erstmals zugelassenen Personenwagen (Quelle: Bericht BFE über den Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2021 vom 23. Juni 2022)

Je nach Kanton differiert das durchschnittliche Leergewicht der erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen. Im Kanton Zug wurden mit durchschnittlich 1'901 kg die schwersten Personenwagen in Verkehr gesetzt. Die mit 1'627 kg leichteste Neuwagenflotte weist der Kanton Jura auf. Der Wert für den die 2021 im Kanton Uri erstmals zugelassenen Personenwagen liegt mit 1'732 kg leicht über dem schweizerischen Durchschnittswert.

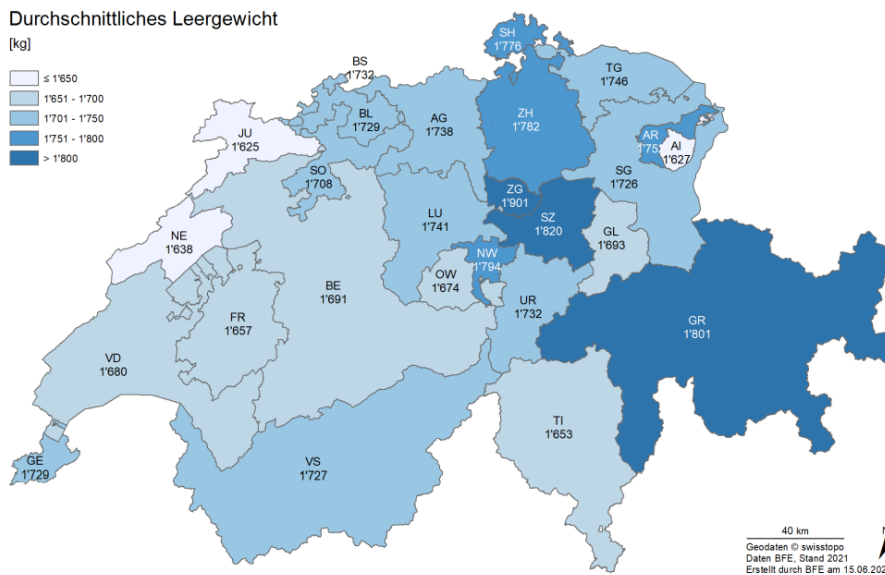


Abbildung 7: Durchschnittliches Leergewicht der neuen Personenwagen nach Kanton, Jahr 2021 (Quelle: Bericht BFE über den Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2021 vom 23. Juni 2022)

Der Anteil der Elektrofahrzeuge an den neu zugelassenen Personenwagen im Kanton Uri liegt im Jahr 2021 bei 21,3 Prozent. Unter diese Kategorie fallen sämtliche Fahrzeuge, die über das Stromnetz aufgeladen werden können. Unter diese «Steckerfahrzeuge» fallen namentlich rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV). Somit liegt Uri in diesem Bereich leicht unter dem schweizerischen Mittelwert von 22,5 Prozent. Trotzdem kann erwähnt werden, dass Uri mit diesem Anteil den Zielwert der Roadmap Elektromobilität 2022 des Bundes von 15 Prozent Steckerfahrzeugen bei den Neuzulassungen für das Jahr 2022 vorzeitig erreicht und übertroffen hat.

Der durchschnittliche Energieverbrauch - in Litern Benzinäquivalent pro 100 Kilometer (L BÄ/100 km) - der neuen Fahrzeuge im Jahr 2021 liegt im Kanton Uri bei rund 6,27 Litern. Mit diesem Wert liegt der Verbrauch der Urner Fahrzeugflotte im schweizweiten Vergleich an sechster Stelle und somit über dem Schweizer Mittelwert von 6,12 L BÄ/100 km.

Ergänzend kann darauf hingewiesen werden, dass das Gewicht von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu gleichwertigen Fahrzeugen mit fossilen Antrieben bis zu 20 Prozent höher ausfällt. Hauptgrund hierfür ist das Gewicht der Batterie, das mit steigender Speicherkapazität respektive Reichweite entsprechend zunimmt. Demgegenüber lässt sich festhalten, dass der spezifische Energieverbrauch aufgrund sehr tiefer Umwandlungsverluste bei den Elektromotoren nur rund ein Drittel eines herkömmlichen Antriebs beträgt und zudem die Möglichkeit besteht, z. B. bei Talfahren einen Teil der Energie zurückzugewinnen.

Die Gesamtenergiestrategie enthält keine expliziten Ziele respektive Vorgaben im Bereich der Fahrzeuggewichte. In der Vernehmlassungsvorlage zum Klimaschutz-Konzept wird mit Massnahme M-1e die Thematik über die Einführung einer ökologischen Motorfahrzeugsteuer, die Hubraum und Gewicht der Fahrzeuge berücksichtigt, aufgenommen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Mitglieder Kommission Energiepolitik Uri (EPU); Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Umweltschutz; Amt für Energie; Direktionssekretariat Baudirektion; Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

