

Der Zeitgeist steht dem Klimaschutz im Weg

Autor(en): **Schmidt, Valentin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 4: **Klimapolitik**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-586881>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

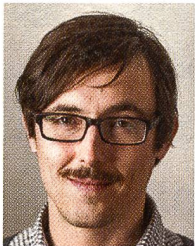
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Zeitgeist steht dem Klimaschutz im Weg

Der Verkehr – in erster Linie der private, motorisierte Personenverkehr – ist für einen Drittel der Treibhausgasemissionen der Schweiz verantwortlich. Will die Schweiz ihre Klimaziele erreichen, sind endlich Massnahmen notwendig, die greifen. Denn freiwillig wird in der Schweiz niemand klimaschonender fahren. So stehen die Zeichen der Zeit.



Von **VALENTIN SCHMIDT**
 SES-Leiter Politik & Kommunikation,
 valentin.schmidt@energiestiftung.ch

Gemäss dem CO₂-Gesetz, welches seit 2013 in Kraft ist, verfolgt die Schweiz das Ziel, die inländischen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 um 20% zu reduzieren.

Der Verkehr trägt mit 31% fast ein Drittel zu den Treibhausgasemissionen der Schweiz bei. Zum Sektor Verkehr zählt der Strassen-, Schiffs- und Schienenverkehr sowie inländische Flugverkehr. Der internationale Luftverkehr ist ausgeklammert. In erster Linie sind die Autofahrten, die Herr und Frau Schweizer täglich für den Arbeitsweg, zum Einkaufen oder in der Freizeit unternehmen, die Hauptverursacher der klimaschädlichen Emissionen: 98% der Treibhausgasemissionen des Sektors Verkehr gingen im Jahr 2010 auf das Konto des motorisierten Strassenverkehrs. Der Löwenanteil davon fällt auf Personenwagen.

Blick in den Rückspiegel

Im Gebäudebereich entfalten das nationale Gebäudeprogramm, die kantonalen Förderprogramme für effizientere Heizungssysteme, immer strengere Grenzwerte für den Wärme-Energieverbrauch (MuKEN) sowie auch die CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe offensichtlich ihre Wirkung. Die durch Öl- und Gasheizungen verursachten CO₂-Emissionen sind seit 1990

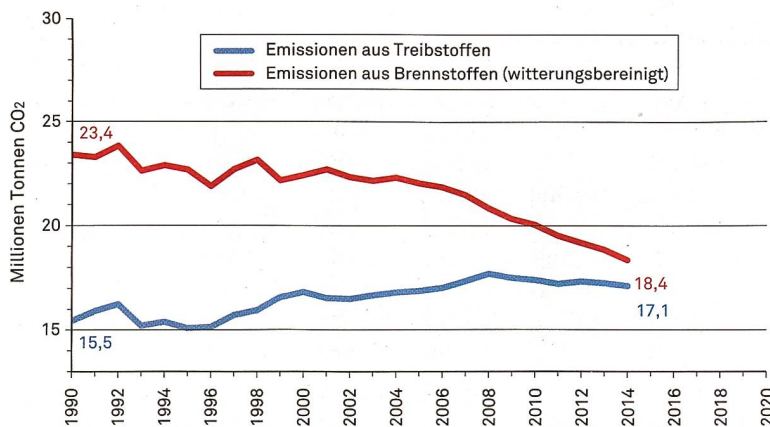
trotz Bevölkerungswachstum gesunken (vgl. Grafik). Bei den fossilen Treibstoffen zeichnet sich eine gegensätzliche Entwicklung ab. Obwohl Neuwagen immer effizienter werden, sind die Emissionen im Vergleich zu 1990 angestiegen. Griffige Massnahmen, die dem entgegenwirken, fehlen derzeit. Eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffe ist im 2. Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 (KELS) nur als Option vorgesehen.

Ein einzig Land von AutofahrerInnen

Wie lässt sich diese Zunahme erklären? Die Statistik zeigt, dass der Bestand an Autos und Motorrädern stetig ansteigt. Waren 1990 3,75 Millionen Fahrzeuge registriert, so waren es 2012 über 5 Millionen. Im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum nahm die Verkehrsleistung überproportional zu. Der Trend ist klar: Herr und Frau Schweizer fahren immer öfters mit dem Auto, was sich auf die CO₂-Emissionen entsprechend auswirkt.

Hier gilt es allerdings zu relativieren. Bis Ende der 90er-Jahre entsprach die Zunahme der CO₂-Emissionen in etwa dem Wachstum des Fahrzeugbestands. Ab 2000 stabilisieren sich die Emissionen und seit 2009 nehmen sie sogar leicht ab, obwohl der Fahrzeugbestand weiter ansteigt. Dies ist unter anderem auf effizientere Motoren und den vermehrten Einsatz von Diesel-Personenwagen zurückzuführen. Um eine markante CO₂-Reduktion beim Verkehr zu erreichen, genügt das bei weitem nicht.

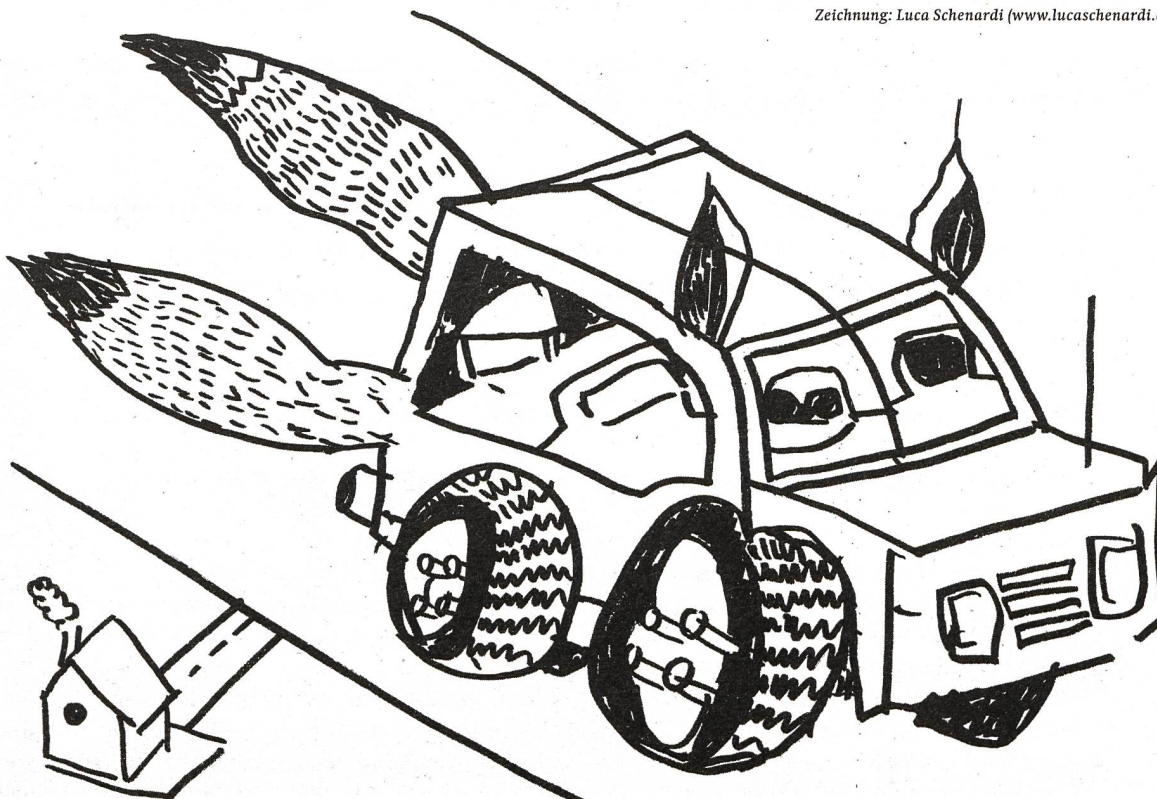
Schweizer CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen und Treibstoffen



Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU (2015), «Emissionen von Treibhausgasen nach revidiertem CO₂-Gesetz und Kyoto-Protokoll, 2. Verpflichtungsperiode (2013–2020)», S.7.

Sind effizientere Wagen die Lösung?

Mit dem Ersatz alter Autos durch effizientere und schadstoffärmere erneuert sich der Fahrzeugpark der Schweiz längerfristig. Das Parlament hat im CO₂-Gesetz einen Zielwert von 130 g CO₂ pro km verankert. Diesen Durchschnitt muss die Neuwagenflotte bis 2015 erreichen. Auto-Importeure, die ihre Zielvorgabe verfehlen, müssen eine Sanktion bezahlen. Die Vorgabe wird flankiert von einer angepassten Energieetikette, die den absoluten Treibstoffverbrauch bei der Kategorieinteilung stärker gewichtet als bisher. Gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) wurden denn auch die Emissionen der Neuwagen seit 2008 deutlich reduziert. Ein Trend in Richtung leichtere Fahrzeuge konnte jedoch nicht bestätigt werden. Obwohl die Kleinwagen und die untere Mittelklasse bei den verkauften Neuwagen das bedeutendste Segment darstel-



Die Politik will die heilige Kuh, den mobilisierten Individualverkehr, nicht antasten.

len, ist das durchschnittliche Gewicht der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen gestiegen.

Immer grösser, immer mehr

Offensichtlich entwickeln Herr und Frau Schweizer ein Flair für immer grössere und schwerere Fahrzeuge. Sinnbildlich hierfür steht das Sport Utility Vehicle (SUV). «Früher waren diese Fahrzeuge etwas für Aristokraten mit Haus in London und Hof im Engadin», so die Analyse von Autodesigner Paolo Tumminelli in der «Zeit»¹. «In der Boomphase der neunziger Jahre entdeckte das aufsteigende urbane Bürgertum plötzlich das SUV. Inzwischen ist die breite Masse fasziniert von dem Konzept, weil es ihr ermöglicht, zumindest in Gedanken dem Alltag zu entfliehen.»

Die Publikation «Schweizer Fahrzeugmarkt» 2015 zeigt den stetigen Trend hin zu grossen Autos mit stärkeren Motoren und einem hohen spezifischen Verbrauch. 2009 machten Geländewagen und SUV 14,4% der Neuwagenverkäufe aus. 2014 waren es bereits 22%. An der Spitze der Beliebtheitsskala standen Modelle wie der VW Tiguan, Ford Kuga, BMW X3 oder der Audi Q5 und Q3. Ihnen gemein sind die überdimensionierten Motoren und die – im Vergleich zum Gesamtgewicht des Fahrzeugs – tiefe Nutzlast.

Selbst wenn der CO₂-Grenzwert eingehalten wird, ist dies rein Ressourcen-technisch bedenklich. Oder wie es Prof. Anton Gunzinger auf den Punkt bringt: «Das ist, wie wenn man von einer teuren Flasche Wein nur einen Teelöffel trinken und den Rest in den Rinnstein

schütten würde.»² Der Verdacht liegt nahe: In der Schweiz werden alte und ineffiziente Fahrzeuge zunehmend durch neue, effiziente Treibstofffresser an der Obergrenze des gesetzlich Zulässigen ersetzt. So werden sich die CO₂-Emissionen nicht nach unten korrigieren lassen.

Mobilität von morgen

Die Senkung der Treibstoffemissionen durch Hybrid- oder Elektrofahrzeuge befindet sich noch im Pionierstadium. Solange die Energiewende schweiz- und europaweit nicht schneller voranschreitet, bleibt die Elektrifizierung des Personenverkehrs mit dem Problem des «Tankens» von Strom aus Atom- und Kohlekraftwerken behaftet. Was bleibt für die Mobilität von morgen? Es sind trübe Aussichten: Die Weltorganisation für Meteorologie (WMO) verkündet im jüngsten Jahresbericht, dass der Treibhausgas-Gehalt in der Atmosphäre neue Rekordwerte erreicht hat. Doch beim Autofahren scheint der Zeitgeist dem Klimaschutz entgegenzulaufen. Erst wenn das Benzin knapp und/oder viel teurer ist, ist eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens absehbar. Oder wenn alle Strassen verstopft und keine Parkplätze mehr frei sind. Denn die Politik will die heilige Kuh, den mobilisierten Individualverkehr, nicht antasten. Mit dieser bequemen und mutlosen Haltung verschieben wir das Klimaproblem einfach auf die kommenden Generationen. <

¹ Autodesigner Paolo Tumminelli in einem Interview in: Die Zeit, 24. Januar 2012.

² Anton Gunzinger (2015), «Kraftwerk Schweiz – Plädoyer für eine Energiewende mit Zukunft», Zytlogge Verlag. (S.53).