

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

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (1998)

Heft: 2: Verkehrszukunft der Schweiz

Artikel: Wer keinen Kopf hat, der hat Beine

Autor: Meienberg, François

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586216>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wer keinen Kopf hat, der hat Beine

Selbst wenn es uns gelingt das Wachstum des Güterverkehrs konsequent von der Strasse auf die Schiene umzulagern, werden wir in Zukunft an ökologische Grenzen stossen. Ökobilanzen zeigen, dass auch die Bahn aus Umweltsicht kein unschuldiges Lamm ist. Wenn es aber den ökologisch wie auch wirtschaftlich tragbaren Verkehrsträger schlachtweg nicht gibt, bleibt uns nur eines: Die Reduktion des gesamten Güterverkehrs.



Von François
Meienberg,
Stiftungsrat der
SES

Der Güterverkehr hat in den letzten Jahren im gesamten europäischen Raum stetig zugenommen. Insbesondere das Wachstum des Strassen-güterverkehrs sowie der Luftfracht sind mit unhaltbaren ökologischen Auswirkungen verbunden. Versuche das Güterverkehrswachstum konsequent auf die Bahn umzulagern führen zu einer immensen Belastung des Staatshaushaltes. So sind für die Bahninvestitionen der nächsten Jahre, alleine in der Schweiz, rund 30 Milliarden Franken budgetiert.

Ziel der Verkehr- wie auch der Wirtschaftspolitik muss es sein, die Verkehrseffizienz unserer Volkswirtschaften zu verbessern. Das heisst, wir müssen unsere täglichen Bedürfnisse sowie die Produktion und Verteilung der Güter mit weniger Verkehr bewerkstelligen.

Unter den europäischen Ländern gibt es diesbezüglich gewaltige Unterschiede: Für die Erarbeitung ihres Bruttosozialproduktes brauchen die einen viel mehr Güterverkehr als die anderen.

Die Transportintensität hängt mit der Raumstruktur der Ökonomie (Verteilung und Grösse der Wirtschaftszentren sowie Grösse der einzelnen Betriebe), der Bedeutung des Dienstleistungssektors sowie dem Anteil der Niedriglohn- und Lowtechprodukte zusammen.

Eine verkehrseffiziente Volkswirtschaft wird das Wirtschaftswachstum

und das Verkehrswachstum entkopeln. Im Energiebereich (Stromverbrauch, Raumheizung) schien das Wachstum ein Naturgesetz zu sein und untrennbar mit dem wirtschaftlichen Fortschritt verflochten. Dass dem nicht so ist, haben in den letzten Jahren diverse OECD-Länder bewiesen. Im Verkehr müssen wir den selben Weg gehen. Ein Mittel könnte dabei das im Energiesektor entwickelte „least cost planning“ sein: Bevor man die Infrastruktur ausbaut, soll geprüft werden, ob effizienzsteigernde Massnahmen nicht billiger und sinnvoller sind.

Massnahmen für eine verkehrseffiziente Wirtschaft

Die Vermeidung von Güterverkehr ist eine bereichsübergreifende, langfrist-orientierte Aufgabe. Sie ist Teil unternehmerischer Standortentscheidungen, Teil staatlicher Wettbewerbspolitik, Raumordnungs- und regionaler Wirtschaftspolitik, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik sowie auch privater Konsumententscheidungen.

Die wichtigste Massnahme, um all die obenerwähnten Bereiche zu beeinflussen, ist eine Verteuerung der Transporte. Nur mit einem kostbaren

Ja zur LSVA, ja zu einem ökologischeren Güterverkehr



Ein Ja zur Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA ermöglicht die Umsetzung der Alpeninitiative, den Ausbau der Bahninfrastruktur und des Lärmschutzes, die Anlastung der externen Kosten an den Verursacher sowie das Überleben des Binnengüterverkehrs auf der Schiene. Die LSVA ist das geeignete Mittel, um unser Verkehrssystem ökologischer zu gestalten. Deshalb unterstützt die SES die Einführung der LSVA, über die am 27. September abgestimmt wird. Weitere Informationen: www.lsva.ch oder beim Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe, Pf 186, 3000 Bern 16.

Unsinniger Güterverkehr: Wien–Budapest via Brüssel!

Die grösste Joghurtfabrik Europas steht in Griechenland. Sie produziert nicht nur Joghurt, sondern auch Verkehr. Denn in Griechenland ist schlichtweg nicht genug Milch vorhanden, um die riesige Produktionsanlage in Schwung zu halten. So muss für die Produktion deutsche Milch über 2000 Kilometer nach Griechenland gefahren werden. Der Dieselverbrauch für die Fahrt Bayern - Athen - Bayern beträgt rund 2000 Liter Diesel.

Regionale Wirtschaftskreisläufe

Einen gegenläufigen Weg, eine konsequente Orientierung an regionalen Wirtschaftskreisläufen, versucht man im Biosphärenreservat Rhön in Deutschland einzuschlagen. Mit ersten Erfolgen. So konnte der Einsatz von regionalen Produkten in den Gaststätten (mit rund 2.15 Mio. Mahlzeiten pro Jahr) zwischen 1992 und 1997 von 4% auf 10% erhöht werden. Dies bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Energiebilanz der Mahlzeiten. So muss z.B. für ein Stück Lammfleisch aus Neuseeland für Produktion und Transport rund 4.5 mal mehr Energie aufgewendet werden als für inländisches Lammfleisch (6.7 Liter Erdöl für ein Kilogramm Lammfleisch aus Neuseeland, 1.5 Liter für Lammfleisch aus regionaler Produktion).

Doch der Import von Früchten, Gemüsen und Fleisch aus fernen Ländern könnte in naher Zukunft noch drastisch zunehmen. In der Schweiz ist z.B. durch das sogenannte 3-Phasensystem die inländische Produktion vor ausländischer Konkurrenz geschützt. So lange z.B. noch Schweizer Äpfel erhältlich sind, ist der Import von Äpfeln begrenzt. Ähnliche Regelungen gibt es auch beim Gemüse und beim Fleisch. Diese Regelungen sind jedoch nicht GATT-konform und werden in den nächsten Jahren verschwinden müssen. Da in der Schweiz teurer produziert wird als im Ausland, und der Transportpreis keine Rolle spielt, wird sich die Importware auf dem Schweizer Markt durchsetzen. Das Resultat: Ein markan-

ter Anstieg des Güterverkehrs. Eingesetzt hat dieser Mechanismus bereits beim Mineralwasser. Je länger je mehr wird Wasser über Hunderte von Kilometern zum Konsumenten gefahren, obwohl in allen Regionen der Schweiz Mineralquellen vorhanden sind. Eine führende Position im Mineralwassertourismus nimmt dabei San Pellegrino ein. Innert vier Jahren haben sich die Mineralwasserimporte der Schweiz aus Italien, auf 70 Mio Liter pro Jahr, mehr als verdreifacht. Jeder vierte Liter Mineralwasser wird mittlerweile importiert.

Sinnlose Umwege

Dass sich Umwege lohnen können, zeigt das Beispiel der DHL, der weltweit grössten Express-Versandfirma. Der gesamte innereuropäische Verkehr wird in der Nacht via dem Flughafen in Brüssel abgewickelt. Konkret bedeutet dies, dass ein Ersatzteil, welches von Wien nach Budapest muss, zuerst nach Brüssel geflogen wird, wo das Umschlagzentrum, der Hub der Firma liegt. Das schnelle Wachstum dieser Branche lässt sich unter anderem mit der wachsenden Nachfrage nach einer "Just in Time"-Belieferung erklären. Mit diesem System lassen sich Produzenten oder Handelsfirmen Halbfabrikate oder Ersatzteile nicht mehr in grossen Mengen auf Vorrat anliefern, sondern in immer kleineren Mengen und aus oft wachsenden Entfernung exakt dann, wenn sie gebraucht werden.

Doch „Just in time“ in Reinkultur könnte auch verkehrs-mindernd wirken. Den Anspruch an eine überaus pünktliche, montagesynchrone Lieferung funktioniert nämlich am einfachsten, wenn sich die Zulieferer in räumlicher Nähe zur Endmontage befinden. Die Produktion des Smart in Hambach (F) ist dafür ein Paradebeispiel. Der überwiegende Teil der Zulieferbetriebe (Systempartner) habt sich in unmittelbarer Nähe der Montagehallen angesiedelt. Güterverkehr vom Zulieferer zum Produzenten fällt auf diese Weise weg.

Gut wird haushälterisch umgegangen. Eine Verteuerung der Transporte wird der Wirtschaft einen Anreiz liefern, verkehrseffiziente Lösungen zu suchen. Geht es um Reduktion der Produktionskosten, kann man von der Wirtschaft innovative Lösungen erwarten. Sie hatte bis jetzt nur keine Motivation verkehrseffizient zu denken.

Auf welche Weise der Verkehr verteilt wird, ist offen. Es kann über eine leistungsabhängige Schwerverkehrs-abgabe geschehen, wie dies in der Schweiz vorgesehen ist (siehe Kas-ten), über polizeiliche Massnahmen wie Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Tonnagebeschränkungen oder Geschwindigkeitslimiten, oder über eine Verbesserung der arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen für Fernfahrer (Ruhezeiten etc.). Auch ein Stop beim

Bau der Strasseninfrastruktur wirkt auf den Preis. Je länger die Lastwagen für eine Strecke bestimmte brauchen oder im Stau stehen desto teurer der Transport. Bei zu teuren Transportpreisen wird die Logistik geändert..

Schlussfolgerung

Längerfristig sollten alle verkehrsfördernden Subventionen gestrichen werden. In einem 2. Schritt auch beim Bahngüterverkehr.

Letztendlich möchte ich jedoch auch den Konsumenten und die Konsumentin in ihre Verantwortung ziehen. Durch den Kauf von langlebigen, wenig materialintensiven Gütern und den Konsum von regionalen Produkten kann jeder von uns zu weniger Güterverkehr beitragen. Bedingung

für ein solches Verhalten ist eine klare Deklaration der Produkte.

Wollen wir unseren Güterverkehr nachhaltig gestalten, dürfen wir nicht blass versuchen, das ungeheure Wachstum auf umweltverträglichere Verkehrsträger umzulagern, sondern wir müssen versuchen den Verkehr als Ganzes zu Reduzieren. Es wäre eine krasse Überforderung alternativer Energieträger (Sonne, Wind, Biomasse), wenn wir den heutigen Energieverbrauch mit ihnen befriedigen möchten. Nur wenn wir den Energieverbrauch reduzieren, werden saubere Technologien einen entscheidenden Teil des Marktes übernehmen können. Für den Verkehrssektor bedeutet dies: Nur wenn der Güterverkehr abnimmt, können wir ihn nachhaltig gestalten.