

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

**Herausgeber:** Schweizerische Energie-Stiftung

**Band:** - (2007)

**Heft:** 1: Fahren und Fliegen

**Vorwort:** Mit Vollgas ins Klimadebake

**Autor:** Stahel, Thomas

### **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:** 13.01.2026

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

# Mit Vollgas ins Klimadebake



**THOMAS STAHEL**

*Geschäftsleiter der verkehrspolitischen  
Umweltorganisation umverkehr*

Wenn im Februar, Mitten in den Winterferien, die ersten Velofahrer in kurzen Hosen durch Zürich radeln, dann stimmt irgendetwas mit dem Wetter nicht mehr. Der Handlungsbedarf in der Klimapolitik ist gross, das sehen unterdessen die meisten ein. Doch während der Verbrauch von

Brennstoffen zum Heizen in den letzten Jahren abgenommen hat (minus 6,2 Prozent zwischen 1990 und 2005), steigt der Treibstoffverbrauch zum Autofahren weiterhin an (plus 8,6 Prozent). Es wäre in diesem Sinne Aufgabe der Politik, dafür zu sorgen, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss auch bei der Mobilität reduziert wird. Doch ausgerechnet beim Verkehr hat der Bund auf eine Lenkungsabgabe verzichtet – die heilige Kuh Auto wird abermals vergoldet, und wir CO<sub>2</sub>-Sparsamen sind die Gehörnten.

Dass das Klimadebake zum Umsteigen nicht reicht, ist eine traurige Tatsache. Der Mensch – insbesondere der Autofahrer und die Autofahrerin – ist eine träge Spezies. Eine verkehrspolitische Wende ist insofern nur dann möglich, wenn

- Anreize übers Portemonnaie geschaffen werden,
- das Strassennetz nicht weiter ausgebaut wird,
- die Distanzen nicht immer weiter zunehmen
- und öffentlicher Verkehr, Fuss- und Velonetz attraktiver werden.

Die Verwirklichung dieser vier Punkte ist jedoch zurzeit fraglich, die Zeichen stehen auf Sturm: Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Benzin steht bis heute in den Sternen, die meisten Agglomerationen bauen nach wie vor neue Hochleistungsstrassen, unser Land wird rasend zersiedelt und viele S-Bahnen sind so voll, dass man sich wie eine Öl-Sardine in der Dose fühlt. Will die Schweiz im Klimaschutz und in der Verkehrsplanung nicht in die dritte Liga abrutschen, muss dringend eine Trendwende in die Wege geleitet werden.

Durch die dichte Besiedlung sind die Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrspolitik in den Agglomerationen des Mittellands ideal. Die Hälfte aller in der Schweiz mit dem Auto zurückgelegten Strecken betragen weniger als 5 Kilometer, jede achte Autofahrt endet schon nach einem Kilometer. Die Mehrheit dieser Strecken könnten ohne grosse Umstände zu Fuss, mit dem Velo oder öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Damit dies auch geschieht, braucht es einerseits gesellschaftlichen Druck und andererseits verkehrspolitische Massnahmen, welche die oben aufgeführten Probleme angehen. umverkehr plant aus diesem Notstand eine Städte-Initiative, die zum Ziel hat, dass der städtische Raum von den negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs entlastet wird. Der Aufschrei der Autolobby wird ohne Zweifel folgen. Doch: wenn nicht heute etwas ändern, wann dann? Die nächste Eiszeit wird uns nicht retten. <