

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

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2007)

Heft: 1: Fahren und Fliegen

Artikel: Schöne Worte, viele Vorsätze : kaum Taten

Autor: Krebs, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-585995>

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

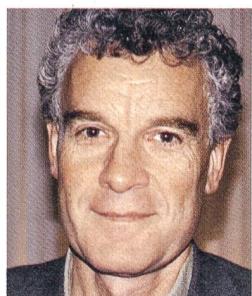
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schöne Worte, viele Vorsätze – kaum Taten

Alle reden vom Klimawandel. Die Zeit für Taten statt Worte ist auch in der Verkehrspolitik gekommen. Verbal und auf Papier geschieht viel – schon lange. Doch der Widerstand gegen verantwortungsbewusste Massnahmen bleibt gross. Einige Zusammenhänge, fünf Thesen und Vorschläge zur Schweizer Verkehrspolitik.



«Autobahnen sind Dinosaurier»: Die Schweiz ist nicht nur ein Bahnland, sondern vor allem auch ein Autobahnland, was viel Verkehr produziert. Autobahn A1 bei Bern.



Von PETER KREBS Journalist und Buchautor
p.krebs@vsonline.ch

Früher redeten alle vom Wetter. Jetzt reden plötzlich alle vom Klima. Vom Klimawandel. Sogar US-Präsident George W. Bush, nicht gerade als ein Vordenker unter den Mächtigen dieser Welt bekannt, tut es. Aber reden hilft nicht mehr. Es müsste wirklich auch etwas geschehen, wenn die Gletscher überleben, die flachen Küsten und Inseln nicht untergehen, die Migration aus Klimagründen eingedämmt, der Golfstrom und das Trinkwasser weiterströmen sollen.

Schöne Worte

So ist das zum Beispiel auch in der Schweiz, zum Beispiel in der Verkehrspolitik? Verbal geschieht auch hier viel, auf dem Papier tut sich einiges. Schon lange. So hat der Bundesrat vor ziemlich genau zehn Jahren, im April 1997, einen Bericht veröffentlicht, in dem er die nachhaltige Entwicklung als

Foto: Peter Krebs

Ziel seiner Regierungspolitik festlegte. Auf der Homepage von Bundesrat Leuenbergers Uvek ist zu lesen, wie das zu verstehen sei: Nachhaltig sei eine Entwicklung, «welche die heutigen Bedürfnisse deckt, ohne für künftige Generationen die Möglichkeit zu schmälen, ihre Bedürfnisse zu decken.»

Die schönen Grundsätze umzusetzen ist, man weiss es, schwieriger als sie zu formulieren. Gerade beim Verkehr. Nach jahrelangem Ringen ist es endlich gelungen, die Grundlagen für eine, wenn auch milde, CO₂-Abgabe zu schaffen, die 2008 eingeführt wird. Allerdings nur auf Brennstoffen: fürs Heizen, für die Industrie. Die Treibstoffe, also der Motorfahrzeugverkehr, bleiben verschont. Sachliche Gründe gibt es nicht, dafür umso mehr politische. Ursprünglich war eine umfassende CO₂-Abgabe vorgesehen, doch knickte der Bundesrat, knickte das Parlament vor der Macht der Strassenlobby ein. Also begnügte sich die Politik mit einer halben Sache.

Ein Sieg der Interessenvertreter. Die Autohändler wollen möglichst umsatzarstarke Autos verkaufen, die Tankstellenbesitzer möglichst viel Benzin und Diesel absetzen. Mit dem Strassenbau geht es ebenfalls am besten vorwärts, wenn die Strassen überlastet sind: So entsteht der nötige Druck, das liefert die Begründung. Eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe hätte dieser Fehlentwicklung entgegengewirkt. Sie hätte zum Beispiel auch jene Ritter der Landstrasse stärker zur Kasse gebeten, die mittels ihrer kräftigen Offroader-Motoren und dank schwerer Karosserien besonders happige Mengen von Sauer- und Treibstoff in Kohlendioxid und weitere Chemikalien umzuwandeln verstehen. Die Abgabe hätte den einen oder anderen ermuntert, beim Kauf eines Automobils stärker auf sparsamen

«Die Treibstoffe, also der Motorfahrzeugverkehr, bleiben von der CO₂-Abgabe verschont. Sachliche Gründe gibt es nicht, dafür umso mehr politische.»

Spritverbrauch zu achten. Sie hätte einige vielleicht auch dazu angehalten, den öffentlichen Verkehr (öV) in Betracht zu ziehen. Dieser hätte mit zusätzlichen Einnahmen rechnen dürfen. Jetzt wird statt des Autofahrens die Bahn teurer.

«Weit vom Zielwert entfernt»

Ist das nachhaltig? Mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls sowie dem CO₂-Gesetz hat sich die Schweiz verpflichtet, ihren CO₂-Ausstoss bis ins Jahr 2010, was schon bald ist, auf ein Niveau zu senken, das um 10 Prozent unter jenem von 1990 liegt. Das ist immer noch viel zu hoch für einen wirklichen Klimaschutz. Wenn nicht etwas Mutiges passiert, wird aber auch das misslingen. Wegen des Verkehrs. Wegen der Verkehrspolitik. Der schweizerische CO₂-Ausstoss sinkt kaum oder nur minim. Im Jahr 2005 lag er bei 99,5 Prozent des Werts von 1990: genauso hoch wie 2002. Aber es gab deutliche Verschiebungen. Während die Brennstoffe eine abnehmende Tendenz vorweisen, steigt der Treibstoffverbrauch ungebremst. Er liegt bei einem Index von 109 Prozent gegenüber 1990. Das sei «weit vom Zielwert entfernt», gibt das Uvek zu. Der Landverkehr ist nunmehr für ziemlich genau einen Drittel des CO₂-Ausstosses verantwortlich. Nimmt man den Flugverkehr dazu, sind es über 40 Prozent.

Die Schweiz verzichtet genau in jenem Bereich auf eine CO₂-Abgabe, in dem diese besonders nötig wäre. Aber selbstverständlich ist die fehlende Abgabe nicht das einzige Versäumnis auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit. Dieser Weg ist mit vielen guten Vorsätzen, aber wenigen Taten gepflastert. Immerhin: Nachdem im Oktober das britische Finanzministerium in einem Bericht vor den gewaltigen wirtschaftlichen Folgen der Klimaerwärmung warnte und im Februar der vierte Uno-Klimabericht nachdoppelte, scheint etwas Bewegung in die Politik zu kommen. Die ökologische Steuerreform wird wieder diskutiert, die Ausweitung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe gefordert, höhere Abgaben auf die Benzinschleudern unter den Personenwagen ins Auge gefasst. Ob dabei aller-

dings mehr als heisse Luft herausschaut, ist offen. Die Widerstände sind beträchtlich. Die Aufgabe ist für die Zukunft der Erde nicht weniger entscheidend als der Kampf gegen das Ozonloch. Die nötigen Massnahmen sind aber um ein Vielfaches schwieriger zu realisieren. Auch in der Schweiz.

Die Schweiz – ein Autobahnland

Die Schweiz steht zwar im Ruf, ein Bahnland zu sein und in gewisser Weise ist sie das auch. Aber sie ist eben noch viel mehr ein Autobahnland. 1800 Kilometer Autobahnen, eines der weltweit dichtesten Netze, haben das Gesicht des Landes innert eines halben Jahrhunderts von Grund auf verändert. Es war eine unangekündigte Revolution. 1950 besass erst jeder 25. Schweizer ein Automobil, heute jeder zweite. Über drei Millionen Personenwagen bevölkern immer mehr und immer leistungsfähigere Strassen. Damit verbunden sind gewaltige Veränderungen in der Raumord-

«Der Landverkehr ist nunmehr für ziemlich genau einen Drittel des CO₂-Ausstosses verantwortlich. Nimmt man den Flugverkehr dazu, sind es über 40 Prozent.»

nung. Wohnquartiere, Einkaufszentren, Freizeitorte, Arbeitsplätze liegen immer weiter auseinander. Solche Verhältnisse wurden durch die massenhafte Verbreitung des Autos überhaupt erst möglich. Und sie sind auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet, erst in zweiter Linie auf den öffentlichen Verkehr.

Das schafft in Beton gegossene Abhängigkeiten, die nur sehr schwer rückgängig zu machen sind. Um die weitläufigen Raumstrukturen zu benutzen, glauben sich und sind viele aufs Auto angewiesen. Dieses löst somit aus der Sicht der PendlerInnen und KonsumentInnen auf höchst komfortable Weise genau die Probleme, die es selber geschaffen hat und noch weiter schafft. Parallel dazu hat der Strassenverkehr eine wirtschaftliche und politische Macht erreicht, die jene des öffentlichen Verkehrs bei weitem übertrifft. Nebst der Autolobby unterstützen heute unter anderen auch der Tourismus oder der Detailhandel die freie Fahrt für freie KonsumentInnen: In die Berge, zu den Einkaufszentren mit Autobahnanschluss, zu Vergnügungs- und Arbeitsplätzen. Wodurch auch die Innenstädte unter Konkurrenzdruck stehen und ihrerseits günstige Bedingungen fürs Auto mit grossem Kofferraum fordern. So dreht die Spirale immer weiter, die Abhängigkeit vom Strassenverkehr nimmt zu: Von Freiheit keine Spur. Die neoliberalen Ideologien, die alles dem Markt überlassen und die staatlichen Regeln beispielsweise bei der Raumplanung oder beim Beschwerderecht beschneiden will, hat diesen Trend begleitet, unterstützt und verschärft.



Foto: Peter Krebs

«Klimaschutz muss sich lohnen»: Als Milchkuh der Nation wird das Auto oft bezeichnet. In Tat und Wahrheit ist es eher eine heilige Kuh.

Für eine umfassende Politik

Wer Klimapolitik betreiben will, kommt nicht an solchen Zusammenhängen vorbei. Und er kommt nicht darum herum, sie zu ändern. Eine Klimapolitik, die mehr ist als ein Lippenbekenntnis, muss umfassender sein, als die bisher diskutierten Ansätze. Sie muss alle politischen Ebenen erfassen; den Bund, die Kantone und die Gemeinden. Es braucht, da hat der französische Präsident Jacques Chirac Recht, eine Revolution des Denkens und Handelns. Es braucht vielleicht auch einen Klimarat, der die relevanten Vorlagen und Projekte auf ihre Nachhaltigkeit prüft. Sonst bleibt die Klimapolitik ebenso verlogen wie wirkungslos. Was nützen ein paar Hundert Fränkli Zusatzabgaben für «Offroader», wenn die Kantone gleichzeitig Verkehrsrichtpläne entwerfen, die eine Strassenbauorgie zur Folge haben, wie das unter

dem Grundnahrungsmittel ohne weiteres zumutet, lösen weit geringere Aufschläge auf dem Sprit Diskussionen aus, wobei jeweils das Märchen vom Auto als der Kuh der Nation erzählt wird. In Wirklichkeit ist es umgekehrt. So zahlt zum Beispiel jede Konsumentin, jeder Arbeitnehmer, die mit dem ÖV, zu Fuss, mit

«1800 Kilometer Autobahnen, eines der weltweit dichtesten Netze, haben das Gesicht des Landes innert eines halben Jahrhunderts von Grund auf verändert. Es war eine unangekündigte Revolution.»



Foto: Peter Krebs

«Klimapolitik ist Raumordnung»: Klimaschutz fängt bei der Raumordnung an, die heute immer mehr Mobilität verursacht. Im Westen von Bern entsteht ein riesiges Einkaufszentrum, eines von vielen.

anderen der Kanton Zürich tut? Was hilft das «Road-pricing» in den Städten, wenn vor ihren Toren weitere Einkaufszentren gebaut werden? Was soll das Be-kenntnis des Bundesrats zum Kyoto-Protokoll, wenn er den Autobahnausbau ankurbelt und die Verlagerung des Güterverkehrs immer weiter hinausschiebt? Eine wirksame Klimapolitik lässt sich nicht mit ein paar technischen Verbesserungen an den Verbrennungsmotoren erreichen. Sie ist durchaus realisierbar, aber einschneidend. Die Zeit der Worte ist vorbei.

Fünf Thesen und Vorschläge für Taten

Klimaschutz muss sich lohnen: In den Sechzigerjahren kostete ein Kilo Brot deutlich weniger als ein Liter Benzin. Heute ist es mehr als doppelt so teuer. Während man den Konsumenten den Aufschlag auf

dem Velo eine Wirtschaft, einen Sportplatz besuchen oder zur Arbeit fahren, die Graptopsplätze für die Autofahrer mit. Umweltfreundliches Verhalten wird auch bei den Steuerabzügen für Pendler bestraft, statt belohnt. Das muss sich ändern. Die ökologische Steuerreform ist das richtige Instrument. Sie führt dazu, dass es sich lohnt, in der Nähe einzukaufen, für den Weg zur Arbeit die Bahn zu nehmen oder das Velo.

Autobahnen sind Dinosaurier: Der Zustand des Klimas duldet keine Halbwheiten mehr. Der Verkehr auf den Strassen darf nicht weiter wachsen, er muss zurückgehen. Über kurz oder lang wird er das auch tun. Neue Autobahnen und der Ausbau der Strassen im Allgemeinen sind somit Fehlinvestitionen. Man gibt grosszügig Steuer-Milliarden für Dinosaurier aus. Das ist umweltpolitisch eine Katastrophe und finanzpolitisch verantwortungslos. Letzteres aus einem doppelten Grund: Erstens sind Strassenanbauten teuer, zweitens verschaffen sie dem Automobil und dem Schwerverkehr einen Vorteil gegenüber der Bahn. Diese verliert so Kundinnen, gerät in finanzielle Schwierigkeiten, muss mit weiteren öffentlichen Geldern gestützt werden. Deshalb ist bei den Investitionen, zum Beispiel im Infrastrukturfonds, dringend eine massive Korrektur zugunsten der Bahn und des Langsamverkehrs nötig. Nur so bleibt die Umwelt, bleiben die Finanzen auf lange Sicht im Gleichgewicht.

Klimapolitik ist Raumordnung: Einkaufszentren mit vielen Parkplätzen entlang der Autobahnen, Einfamilienhausquartiere auf dem Land mit schlechtem ÖV-Anschluss, verstreute Touristenorte in den Bergen: Sie zementieren die Energieverschwendungen auf lange Zeit. Hier muss die Raumordnung schweizweit für neue Mindeststandards sorgen, für strengere Massstäbe bezüglich der maximal erlaubten Parkplatzzahl, der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, der Überbauungsdichte. Autofreies Wohnen muss gefördert werden. In einzelnen Kantonen gibt es gute Ansätze. Aber es braucht neue. Wie wäre es mit einem Handel von Parkplatzrechten zum Beispiel

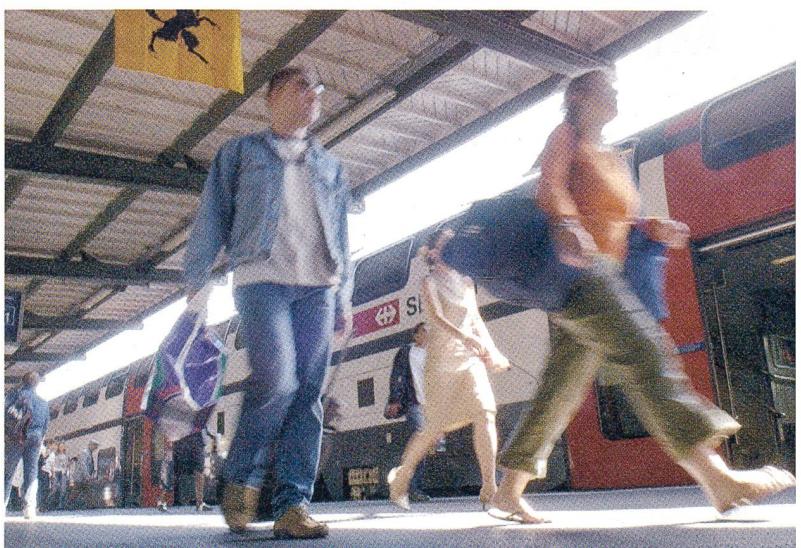
zwischen Shoppingcenters oder für Freizeitanlagen, wobei die Gesamtzahl der Parkplätze jedes Jahr etwas reduziert würde? Die Parkplätze würden entsprechend teurer und es würde ein Druck entstehen, die Kunden auf umweltfreundlichere Art zu transportieren.

Klimapolitik braucht Phantasie: Es gilt, den Schwung der Klimadiskussion für neue Ansätze zu nutzen. Dazu braucht es Phantasie, Mut und neue, mehrheitsfähige Vorschläge. Seit 1987 gibt es in der Schweiz das vergünstigte Halbtaxabonnement. Eine Folge der «Waldsterbendebatte» und eine Erfolgsgeschichte. Es hat dazu beigetragen, dass die Schweizer die fleissigsten Bahnfahrer Europas sind. Lässt sich das wiederholen, übertreffen? Wie wäre es damit: Jeder Haushalt erhält mit der Steuerrechnung, oder via Krankenkasse einen Bon von beispielsweise Fr. 500.– zugeschickt, den er ausschliesslich für den verbilligten Kauf eines Generalabonnements GA des öffentlichen Verkehrs einlösen kann. Die Kosten für den Gutschein würden der öV und der Bund (zum Beispiel aus dem Klimarappen) übernehmen. Wer möchte nicht von so etwas profitieren? Der Kauf von GAs (heute 300 000 in Umlauf, Normalpreis ist

«Was soll das Bekenntnis des Bundesrats zum Kyoto-Protokoll, wenn er den Autobahnausbau ankurbelt und die Verlagerung des Güterverkehrs immer weiter hinausschiebt?»

Fr. 2990.– in der 2. Klasse) würde in die Höhe schnellen. Wenn die Sache geschickt aufgebaut wird, gewinnen alle: Die Bahnen, Busse, Trams und die Schiffe

Foto: SBB

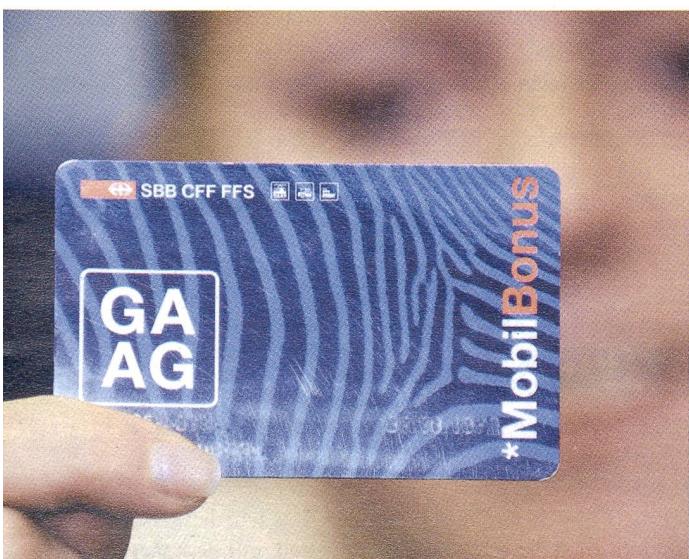


«Eine klimagerechte Verkehrspolitik ist machbar»: Tatsächlich wäre eine klimagerechte Verkehrspolitik technisch machbar und wirtschaftlich ohne weiteres zu verkraften. Das Problem ist einzig der politische Wille.

kriegen mehr KundInnen und mehr Einnahmen, der Bund muss weniger Defizite übernehmen. Natürlich muss der öV die zusätzlichen Fahrgäste auch aufnehmen können. Da und dort wird es eng werden. Aber das ist erwünscht. Denn so entsteht Druck, das Angebot weiter auszubauen: Auf der Schiene statt auf der Strasse. Das wäre nachhaltige Politik.

Eine klimagerechte Verkehrspolitik ist machbar. Die vergangenen Jahre und Jahrzehnte waren geprägt von einem zunehmenden Realitätsverlust, gefördert durch eine gigantische Ablenkungsindustrie. Wesentliche Fragen, wie die zur Zukunft des Planeten, blieben ausgeklammert, waren verpönt. Der Klimawandel zwingt zurück in die Wirklichkeit, «back to the future» sozusagen. Das muss nicht als Zwang erlebt werden. Im Gegenteil, es kann sehr befreiend sein, sich von alten Denkmustern zu lösen, sich vorzustellen, dass sich die Entwicklung beeinflussen lässt. Tatsächlich wäre eine klimagerechte Verkehrspolitik technisch machbar und wirtschaftlich ohne weiteres zu verkraften. Das Problem ist einzig der politische Wille. Einmal umgesetzt, würden sich die Leute noch so schnell und gern an die neuen Verhältnisse gewöhnen. Wer wünscht sich nicht attraktivere Städte mit deutlich weniger Staus und Parkplätzen, dafür aber mehr Raum für alles andere? Wer hält an jenem gesichtslosen Niemandsland in den Peripherien fest, wo es nichts gibt als Waschanlagen, Lagerhäuser, Einkaufszentren, Mc Drives und viel, viel Verkehr, der sich dann in die Städte und Dörfer ergiesst? Klimapolitik hat auch etwas mit Städtebau, mit Landschaftsschutz, mit Lebens- und anderen Qualitäten zu tun. <

Foto: SBB



«Klimapolitik braucht Phantasie»: Ein Bon von 500.– Franken für den Kauf eines Generalabonnements: Das könnte sich für alle Seiten auszahlen.