

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

**Herausgeber:** Schweizerische Energie-Stiftung

**Band:** - (2015)

**Heft:** 4: Klimapolitik

**Artikel:** Der Zeitgeist steht dem Klimaschutz im Weg

**Autor:** Schmidt, Valentin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-586881>

#### **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**

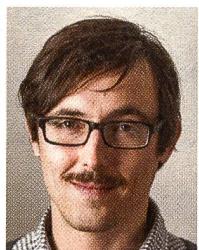
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

**Download PDF:** 14.12.2025

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

# Der Zeitgeist steht dem Klimaschutz im Weg

**Der Verkehr – in erster Linie der private, motorisierte Personenverkehr – ist für einen Drittels 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 CO<sub>2</sub>-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 einen Drittels 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 CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe offensichtlich ihre Wirkung. Die durch Öl- und Gasheizungen verursachten CO<sub>2</sub>-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 einig Land von AutofahrerInnen

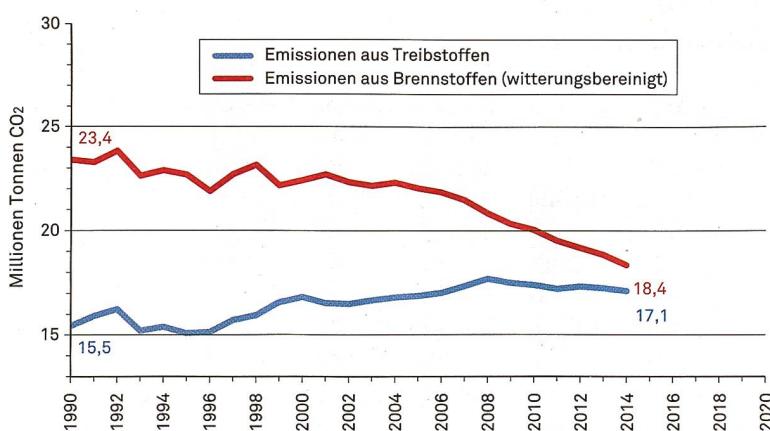
Wie lässt sich diese Zunahme erklären? Die Statistik zeigt, dass der Bestand an Autos und Motorrädern stetig ansteigt. Waren 1990 3,75 Millionen Fahrzeuge registriert, so waren es 2012 über 5 Millionen. Im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum nahm die Verkehrsleistung überproportional zu. Der Trend ist klar: Herr und Frau Schweizer fahren immer öfters mit dem Auto, was sich auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend auswirkt.

Hier gilt es allerdings zu relativieren. Bis Ende der 90er-Jahre entsprach die Zunahme der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Reduktion beim Verkehr zu erreichen, genügt das bei weitem nicht.

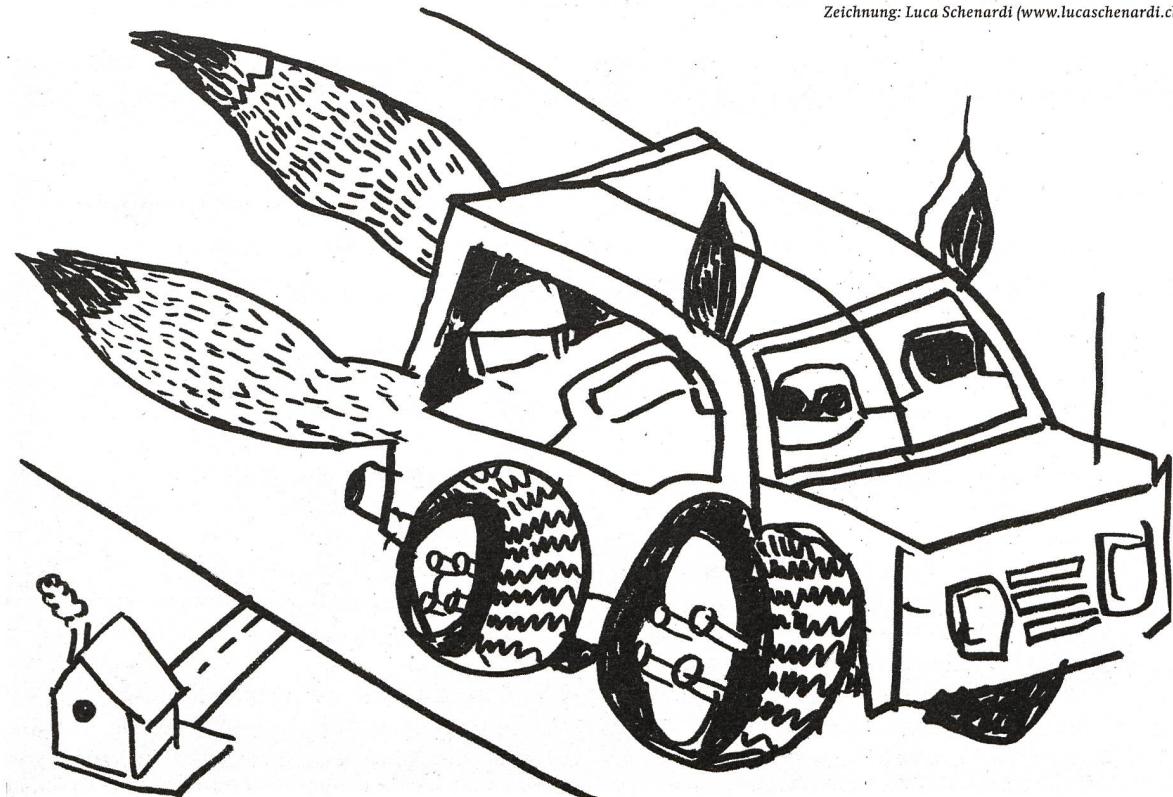
## Sind effizientere Wagen die Lösung?

Mit dem Ersatz alter Autos durch effizientere und schadstoffärmere erneuert sich der Fahrzeugpark der Schweiz längerfristig. Das Parlament hat im CO<sub>2</sub>-Gesetz einen Zielwert von 130 g CO<sub>2</sub> pro km verankert. Diesen Durchschnitt muss die Neuwagenflotte bis 2015 erreichen. Auto-Importeure, die ihre Zielvorgabe verfehlten, müssen eine Sanktion bezahlen. Die Vorgabe wird flankiert von einer angepassten Energieetikette, die den absoluten Treibstoffverbrauch bei der Kategorieninteilung 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 darstellen

## Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossilen Brenn- und Treibstoffen



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



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»<sup>1</sup>. «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 CO<sub>2</sub>-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.»<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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», Zytglogge Verlag. (S.53).