

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: [8]: Schweizer Zukünfte "Mapping Switzerland2"

Artikel: Energie : Benzin für den halben Durst
Autor: Summermatter, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122962>

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: 16.02.2026

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

Benzin für den halben Durst

Text: Walter Summermatter

Der Jurist Walter Summermatter aus Unterlunkhofen ist seit langer Zeit Beamter des Bundesamtes für Benzinrationierung, heute als Sektionschef (Bedürfnisnachweis). Er hat wesentlich dazu beigetragen, dass trotz der Rationierung die Schweiz nahezu normal funktioniert. Summermatter erzählt vom Zusammenbruch der Ölversorgung und den Folgen für die Schweiz.

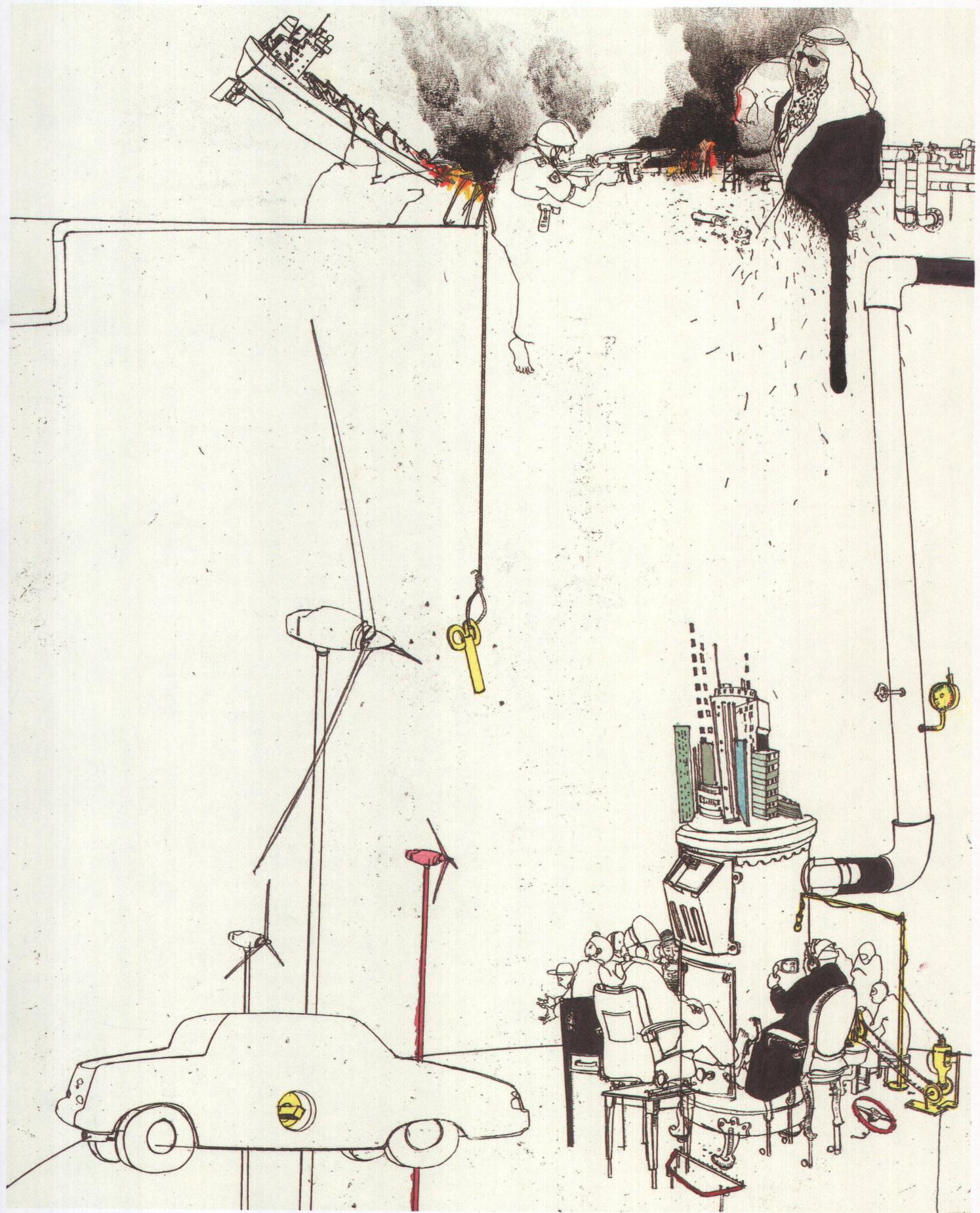
Walter Summermatter nimmt einen Schluck Beaujolais und sinniert: «Wein gibt's unterdessen doppelt so viel, Benzin nur noch die Hälfte. Niemand ahnte im Herbst 2006, dass der Sturz des Saudiischen Königshauses eine so einschneidende Wirkung haben würde. Ich erinnere mich an die Bilder mit den über 200 aufgehängten Prinzen. Ich hatte kein Mitleid mit denen, ich gebe es zu. Schon einen Monat später brach die zweite Ölkrise aus. Die erste war so um 1974 herum. Das Benzin wurde knapp, doch reagierten die Leute gelassen, das kommt schon wieder, dachten alle. Das Sonntagsfahrverbot artete in Volksfeste aus, es gab eine allgemeine Fussgängerfröhlichkeit. Auch ich habe mir damals ein Paar Rollschuhe gekauft. Alle waren wir überzeugt, dass uns das Öl von Gott oder dem Schicksal zusteht, wir hatten ein Anrecht darauf. Nur am Persischen Golf herrschte Anarchie und Bürgerkrieg, die Ölindustrie wurde zu neunzig Prozent zerstört. Die saudischen Fördermengen fielen aus, später auch die von Katar, Kuwait und Bahrain. Der Irak war von jeder Stabilität immer noch weit entfernt. Der Westen war erst gelähmt, dann reagierten die Amerikaner. An der Ölkonferenz von San Francisco im Sommer 2007 wurden die Quoten ausgehandelt, die die einzelnen Länder noch kriegen. Der Löwenanteil ging an die USA, was dem Kräfteverhältnis auf dieser Welt entsprach. Die Amerikaner verteilen, was sie nicht brauchten, nach ihren politischen Interessen. Der Schweiz als sogenanntem Drittstaat wurde ein (Equal Share) zugeteilt. (Equal Share), ein Witz! Uns blieb noch die Hälfte des Konsums von 2005! Wir staunten erst ungläubig, doch dann setzte der Verzikampf ein. Es ist grundsätzlich ungerecht, wenn nur die reichen Leute Auto fahren und heizen können, also wurden Benzin und Heizöl ab dem 15. Oktober 2007 rationiert. Jeder Bewohner des Landes hatte Anrecht auf seine Ration. Beim Heizöl reichte sie zum Frieren ohne Erfrier-

ren. Die milden Winter und die Klimaerwärmung waren ein wahrer Segen. Holzsammeln und -hacken wurden zum Volkssport, das Kanonenöfeli zum vielgepriesenen Designerobjekt. Die Wärmeversorgung der Bevölkerung, stellte der Bundesrat nach dem ersten Winter fest, war knapp, aber ausreichend. Am bittersten froren die Leute in den Einfamilienhäusern. Je höher der Fassaden- und Dachanteil pro Bewohner, desto tiefer die Betriebstemperatur. Das Isolationsgewerbe florierte wie noch nie. In nur fünf Jahren wurden rund vierzig Prozent der Heizwärme von 2005 durch Nachrüsten eingespart. Man hatte sich schlotternd eingerichtet. Ich heizte jeweils nur das Wohnzimmer.

Fahrleistungspunkte und Bedarfsquoten
Heizen mussten alle, mussten aber alle auch Auto fahren? Pro Nase die gleiche Ration Heizöl, das war gerecht, doch gleich viel Benzin für alle? Man erfand die Bedarfsgerechtigkeit. Zuerst unterschied man zwischen Berufsverkehr und Freizeitverkehr. Der eine war notwendig, der andere Luxusgut. Damit war zwar das Autofahren als Menschenrecht anerkannt, aber nur das wirtschaftlich notwendige. Wer zu jung war, kriegt nichts, denn schliesslich darf man erst ab 18 Jahren Auto fahren. Pro Haushalt gab es nur eine Ration, die Zweitwagen verschwanden. Mein Peugeot steht seit Jahren aufgebockt in der Garage, für den Alltag habe ich einen der neuen Benzinspar Plus. Ein ausgeklügeltes Punktesystem, das die Art des Gewerbes und die Notwendigkeit des Fahrens erfasste, teilte die Rationen im Berufsverkehr zu. Vom Lastwagen über das Geschäftsauto bis zum Taxi, jedes gewerbliche Fahrzeug hatte seine Fahrdienstpunkte (FDP), die über die Benzinzuweisung entschieden. Ich wechselte damals vom Konsumverein zum Bundesamt für Benzinrationierung und war an der Ausarbeitung des FDP-Systems beteiligt. Selbstverständlich waren föderalistische Rücksichten nötig. Nach dem Vorbild des Finanzausgleichs wurde der Standortausgleich eingeführt, der dafür sorgte, dass die Randregionen, die weit weg vom öffentlichen Verkehr lagen, höhere Rationen kriegen. Gleich lange Spiesse war die Begründung. Ich sagte dem die Einheimischenprämie. Am Anfang verlegten viele Leute ihren Wohnsitz zu ihren Zweitwohnungen, das Mehr an Benzin war ihnen die höheren Steuern wert. Später verebbte das. Zum Standortausgleich kam noch die individuelle Angewiesenheitsquote (IAO). Wer nachweisen konnte, dass er persönlich und beruflich auf das Auto angewiesen war, der erhielt Sonderzulagen. Die Pendler allerdings kriegten nichts. Die Leute im Aussendienst, von den Vertretern bis zu den Hausärzten, die mit den späten oder frühen Arbeitszeiten, kurz, das Gerangel um die IAO war zäh und die Zuteiler so gerecht wie die Steuerkommissäre. Ich weiß, wovon ich rede.

Substitution heisst Ersatz

Administrativ war die Benzin- und Heizölrationierung ein Erfolg. Wir haben das sauber organisiert. Doch was geschah wirklich? Der motorisierte Individualverkehr schrumpfte auf einen Drittel. Zwar nahm die Transportleistung im Pendlerverkehr nur bescheiden ab, die Fahrten aber drastisch. Jetzt sassen statt einer Person jeweils vier im kleineren, weniger durstigen Auto. Der Freizeitverkehr hingegen kam beinahe zum Erliegen, nur noch etwa zehn Prozent der früheren Fahrten blieben übrig. Ein wilder Handel mit Benzingutscheinen kam in Schwung, mit Auswüchsen, doch legal. Wer Geld hatte, hatte auch Benzin. →



→ Den Fehler, den Handel zu verbieten, den haben wir zum Glück nicht gemacht, Schwarzhandel und Delinquenz wären unweigerlich die Folgen gewesen.

Das Lösungswort hieß nun Alternativenergie. Fahre mit Raps, heize mit der Sonne, füll die Batterie mit Wind! Es zeigte sich aber bald, dass sämtliche Energiekosten massiv stiegen, nicht bloss das Benzin. Energiesparen wurde selbstverständlich, da es sich auszahlte. Der Strassenbau kam zum Erliegen, da es ihn nicht mehr brauchte. Der Stau, diese Geissel der Menschheit, löste sich endgültig auf. Die leeren Autobahnen verschafften echten Spass am Fahren. Ich freute mich auf jede Dienstfahrt. Substitution, das alte eidgenössische Zauberwort, bekam einen neuen Sinn: Ersatz. Hybrid-, Wasserstoff- oder Elektromotor an Stelle des Viertakters, eine wilde Erfinderwelle ging durch das Land. Allerdings milderten diese neuen Antriebe den Benzinschock nur langsam.

Selbstverständlich gab es rasch umfangreiche Bundesprogramme zur Förderung der Alternativenergie inklusive Steuererleichterungen plus Subventionen. Der öffentliche Verkehr war am Anfang kaum in der Lage, den Ansturm zu bewältigen. Sein Ausbau brauchte Zeit, doch mit schweizerischer Gründlichkeit ging es vorwärts.

Die Wiedergeburt des linearen Musters

Landesplanung ist Verkehrsplanung, diese Wahrheit zeigte sich nun im Umkehrschluss. Das Sinken der Mobilität führte zu einer Umwertung der Standorte. Die berühmten Entwicklungsschwerpunkte (ESP) an den Knoten des öffentlichen Verkehrs entwickelten sich nun nicht bloss auf dem Papier. Die Shopping Center und die Fachmärkte hingegen standen leer. Der Speckgürtel magerte ab, die Autogegenden verloren an Attraktivität, Einfamilienhäuser im Grünen sanken im Wert, Zweitwohnungen an minderen Lagen waren unverkäuflich. Der Tourismus ächzte.

Die viel gelobte Renaissance der Städte war bei genauerem Hinsehen die Wiedergeburt der linearen Muster. An den Adern des öffentlichen Verkehrs entstanden an den Haltepunkten die neuen Wohnungen und Arbeitsplätze. Die Organisation war nicht länger konzentrisch, sondern polyzentrisch. Nicht mehr allein auf die Kernstädte ausgerichtet, sondern mit neuen Tangentialverbindungen zu einem dichten Netz ausgebaut. Denn Stadt im traditionellen Sinn war das nicht mehr, es war die Siedlungsdecke. Die schon vorhandene Agglomeration verdichtete sich an ihren Knoten. Die dunklen Flecken des Leopardenfells wurden größer und schwärzer, dazwischen und an den Rändern nahm das Gelbe zu. Die Schweiz zog sich im Mittelland zusammen. Es gab in den letzten Jahren einen tief greifenden Umbau des Landes. Die Entwicklung in die Fläche hat einer Konzentration Platz gemacht. Die alten Postulate vom haushälterischen Umgang mit der nicht vermehrbarer Ressource Boden und die Forderung, nach innen zu verdichten, haben sich durchgesetzt. Allerdings keineswegs aus Einsicht und Vernunft, sondern einzig und allein der Not gehorchend. Man muss heute nicht den Raumplanern und noch weniger den Politikern dankbar sein, sondern eher den 200 aufgehängten Prinzen.

Unterdessen gibt es eine neue Normalität. Die Schweiz kriegt heute auch bei halbem Durst genug. Der Verkehr läuft, vielerorts besser als vorher. Mit der Hälfte betreiben wir heute das Ganze. Man redet vom Abschaffen der Benzinrationierung. Hoffentlich erst nach meiner Pensionierung. Dann werde ich meinen Peugeot wieder abbocken.» •



Michael Braungart, Hamburg

Halb so viel Benzin und Heizöl, damit immer noch etwa 20 mal mehr als den Menschen in Äthiopien bleibt. Das Szenario ist zu freundlich, die Dinge werden sich weit stärker ändern. Autobahnen werden überbaut werden, weil man die Fläche braucht, um Treibstoff anzubauen. Wahrscheinlich wird jedem Menschen eine CO₂-Emissionsmenge zugestanden, die man dann handeln kann, wenn man weniger schläft und weniger atmet. Statt etwa 20 Tonnen CO₂, wie die Schweizer sie etwa brauchen, würde ein Faktor 10 (2 Tonnen) völlig ausreichend sein. Eine entsprechende Ökodiktatur wird die Bezugscheine ausgeben. Gleichzeitig wird ein Maximalgewicht vorgeschrieben, bei dem Menschen noch einen Transportanspruch haben. Vor jedem Transport muss eine Abfuhrtablette genommen werden, um Gewicht zu sparen.

Der Energiebereich ist realistisch beschrieben, doch der Materialbereich ist viel dramatischer. Phosphor ist viel begrenzter als Öl. Die Biomasse der Ameisen und ihr Kalorienverbrauch sind weit höher als die der Menschen, und sie sind kein Umweltproblem, weil sie alle Materialien wieder in Nährstoffkreisläufe zurückbringen. So könnten wir die Menschenrechte in Afrika zurückgewinnen und uns gleichzeitig noch neue Schauergeschichten ausdenken.

Prof. Dr. Michael Braungart, Chemiker, Professor an der Universität Lüneburg, Gründer und wissenschaftlicher Leiter des Hamburger Umweltinstituts



Willy Germann, Winterthur

200 Ölprinzen am Galgen würden bloss eine Revolution beschleunigen, die bereits eingesetzt hat. Nicht eine ausgeklügelte Rationierung, sondern der Markt wird es richten. Allerdings an der Politik vorbei, die noch lange so tun wird, als wären Energie und Boden unerschöpflich. Einer Politik, die weiterhin nachfrageorientiert im Grünen einzont sowie Straßen und Parkraum für den Zielverkehr baut. Treibstoffe und Heizöl werden nicht um einen läppischen (Klima-)Rappen teurer, sondern um einen oder zwei Franken. Erst dann tut es weh. Erst dann richtet es der Markt. Erst dann korrigiert sich die Siedlungsentwicklung in die Breite von selbst. Erst dann lässt die Politik bei den Knoten des öffentlichen Verkehrs weit höhere Dichten zu. Erst dann wird in unseren dörflichen Städten die Höhe besser genutzt. Erst dann werden Ziel-



parkplätze pro Zone plafoniert und unter dem Plafond handelbar. Erst dann hinterfragen die Wohlstandsmenschen ihren energieintensiven (und Wachstum fördernden) Selbstverwirklichungswahn. Aber dauert es bis zu dieser Selbstregulierung nicht zu lange? Vielleicht wäre eine globale Beschleunigung der marktwirtschaftlichen Revolution doch heilsam. Allerdings ohne Galgen.

Willy Germann, Primarlehrer, Kantonsrat Stadt Winterthur, CVR, Mitglied Kommission Energie, Umwelt, Verkehr

Walter Steinmann, Bern

Unter der Leitung des Bundesamtes für Energie (BFE) erarbeiten derzeit Experten Energieperspektiven bis zum Jahr 2035 und eine «Energievision» 2050. Vier Szenarien zeigen mögliche Entwicklungen von Energienachfrage und -angebot auf. Auch wenn sich keines der Szenarien mit der Tätigkeit und den Befürchtungen von Herrn Summermatter deckt, beschäftigen uns Fragen und Überlegungen, die in eine ähnliche Richtung gehen: Wie können wir Versorgungssicherheit unter allen Umständen gewährleisten? Mit welchen Massnahmen erreichen wir unsere CO₂-Ziele? Effizientere Geräte, Fahrzeuge und Gebäude leisten zwar auf dem Weg in eine 2000-Watt-Gesellschaft einen wesentlichen Beitrag, das wachsende Bedürfnis nach Mobilität, Raum und Individualität belastet jedoch diese Vision. Der anhaltenden Zersiedelung unseres Landes müssen Bund, Kantone und Gemeinden mit vermehrter Koordination und Professionalisierung entgegenwirken. Dabei könnte die Raumplanung eine «Leaderrolle» übernehmen. Ich bin gespannt, ob sich die Raumplanung dieser Herausforderung stellt oder ob sie überall ein wenig mitmischen und koordinieren wird. Sicher ist: Auch ohne 200 tote Prinzen können wir den Anteil an fossilen Energien von heute 3000 Watt pro Person halbieren.

Dr. Walter Steinmann, Direktor Bundesamt für Energie

Armin Binz, Muttenz

Aarolingen, als jüngster Verdichtungspunkt der Metropole Nordschweiz, wird zum Prototypen der Siedlungsentwicklung werden. Es wird das Leben in überschaubaren Siedlungen mit hohem Freizeitwert und urbanen Kultur- und Einkaufsmöglichkeiten gesucht. Allerdings ist unklar, ob die politische Reife vorhanden ist, die Gefahren abzuwenden. Mit dem hohen Ölpreis wird die Erschliessung neuer Energiequellen



zum Milliardenmarkt. Kohle wird im grossen Stil gefördert, verflüssigt, verheizt, verstromt ... Die Landwirtschaft wird zur Energiewirtschaft: <Heizen mit Weizen> lässt die Hungernden dieser Welt weiterhin vernachlässigt.

Prof. Armin Binz, dipl. Arch. ETH/SIA, Leiter des Instituts Energie am Bau, Fachhochschule Nordwestschweiz

Ruedi Widmer, Zürich

Interessanterweise ist es in diesem Szenario die Welt, die vernünftig wird. Nicht dass Einsicht in den Köpfen Einzug hält und sich in freien planerischen Entscheidungen äussern würde: Das Mittel Öl, das dafür sorgte, dass sich die gebaute Zivilisation in der Gegend regelrecht verschmierte, geht aus, macht Platz für Landschaft werdende, Gestalt annehmende Vernunft.

Die Menschen, genötigt durch ihre wiedergewonnene ursprüngliche Verkehrs-Untüchtigkeit, konzentrieren ihre Kreise, verdichten ihre Räume. Ein Muster [Leopardenfellmuster], das an die reale Entwicklung in Kubas <periodo especial> gemahnt. Auch dort war es ein Hahn (der sowjetische Geld-, Ölhahn), der abgestellt wurde und so dafür sorgte, dass beispielsweise die Autobahn – als Bauprojekt wie als projektiert Verkehrsfluss – schlicht abrach.

Ruedi Widmer, Leiter Studienbereich Industrial Design, Hochschule für Gestaltung und Kunst Zürich



Thomas Sieverts, Bonn

Ich halte die Schweizer für noch beweglicher, als sie in dieser Geschichte skizziert werden. Neben den Konzentrationen an den öffentlichen Nahverkehrsstrecken und Bahnhöfen werden die klugen, disziplinierten Schweizer noch andere Wege finden, mit weniger Autofahrten auszukommen und trotzdem ihre geliebte Anglo-Lebensweise fortzusetzen. Sie werden zum Beispiel mehr zu Hause arbeiten und nur noch einmal in der Woche im Büro auftauchen, und diese wenigen Fahrten werden sie in Fahrgemeinschaften organisieren. Alle Strecken bis zu zehn Kilometern werden sie mit dem Fahrrad bewältigen. Anstelle von räumlich konzentrierten Dienstleistungen, die viele lange Einzelfahrten erfordern, werden Dienstleistungen wieder mobil werden und zu ihren Kunden kommen. Es werden für medizinische Angebote, für die Schule, für die Verwaltung und für den Handel Dienstleistungszentralen mit mobilen Außenstellen entstehen. Die rationierte, fossile Heizenergie



Erich Willi, Brugg

Es spricht kaum etwas dagegen, dass sich das Projekt «Zubau Schweiz» nur dank einer drastischen Energieverknappung stoppen lässt. Die im Szenario skizzierte Idylle mit geringerem Bodenverbrauch, saniertem Luft, weniger Strassenlärm, sichererem Verkehr und wirtlichen Städten lässt jedes Raumplanerherz vor Freude hüpfen! Nur: Die lästige Begleiterscheinung einer tiefgreifenden Wirtschaftskrise darf dabei nicht vergessen werden. Energieverknappung heißt Rückzug aus der Fläche. Wichtigste Aufgabe der Raumplanung ist es darum, die Gebiete, wo die öffentliche Hand die Infrastruktur und den «Service public» unter schwersten Bedingungen gewährleistet, von denjenigen zu trennen, wo dies in Zukunft nicht mehr der Fall sein wird. Diese Trennung führt einerseits dazu, dass die öffentliche Hand ihre Aufgaben in den definierten Gebieten überhaupt noch erfüllen kann. Andererseits pflügen die Südhängebewohner ihre Straßen selber, fahren die Kinder von Zwischenbäch im privaten Schulbus zur Schule und finanzieren die Leute von Kleinwil ihre Kanalisation aus eigenen Mitteln. Solche Verhältnisse rufen nach einer Umorientierung bei Verkehr- und Siedlungsentwicklung. Dies heisst: Es sind alle geplanten Verkehrswege aus den Richtplänen zu streichen. Sämtliche nicht mehr dringend benötigten Verkehrswege werden aufgegeben, rückgebaut. Und dort, wo Privatpersonen Siedlungsgebiet aufgeben, müssen sie renaturieren. Die Schweiz lernt rasch zwei neue Tugenden: Konzentration und Beschränkung.

Erich Willi, dipl. Geograf, Verkehrsplaner/SVI