

Roger Nordmann, Vizepräsident VCS

Macht die Verkehrspolitik die Bemühungen der neuen Energiestrategie zunichte?

(Es gilt das gesprochene Wort)

Als ich vor acht Jahren begann, auf Bundesebene zu politisieren, schien alles noch völlig klar zu sein: Die fossilen Brennstoffe, welche in Wohnungen und in der Industrie verbraucht wurden, stellten die grösste Quelle für CO₂-Emissionen dar. Die Mobilität spielte dagegen eine zweitrangige Rolle.

Die neuesten damals verfügbaren Zahlen datierten aus dem Jahr 2003. Sie zeigten, dass in der Schweiz 24,3 Millionen Tonnen (MT) CO₂ durch die Verbrennung von Brennstoffen entstanden. Auf Treibstoffe entfielen dagegen «nur» 19,9 MT – die Luftfahrt inbegriffen.

In der Zwischenzeit haben sich die Verhältnisse gekehrt: Auf Brennstoffe entfallen heute noch 20,8 MT CO₂. Unsere Mobilität ist dagegen für den Ausstoss von 21,4 MT an Klimagasen verantwortlich¹.

Im Bereich der fossilen Heizungen konnte also ein markanter Fortschritt erzielt werden (minus 14 Prozent innert acht Jahren). Die CO₂-Emissionen des Verkehrs verschlechterten sich dagegen im selben Zeitraum um drei Prozent.

Diese Entwicklung ist alles andere als zufällig. Sie spiegelt wieder, was sich in der Politik abspielt: Es werden grosse Anstrengungen unternommen, um die CO₂-Emissionen von Wohnungsheizungen und der Industrie zu senken. Im Verkehr dagegen fehlt eine zielgerichtete Politik.

Man könnte dem entgegen halten, dass externe Faktoren wie der Ölpreis diese Entwicklung verursacht und einzig die Renovation von Gebäuden gefördert haben. Doch diese These ist zu verwerfen: Die Energiepreise stiegen auch für den Strassenverkehr. Weiter könnte man einwenden, dass die Bevölkerung in den vergangenen acht Jahren um acht Prozent angewachsen ist. Doch auch diese These führt nicht weiter: Denn die neu eingewanderten Mitbürgerinnen und Mitbürger sind nicht nur mobil, sie leben auch in beheizten Wohnungen, deren Gesamtfläche deutlich zugenommen hat. Nein, es ist einzig und allein die unterschiedliche Politik in den beiden Bereichen, welche den Unterschied ausmacht.

Werfen wir einen Blick zurück: Auf Brennstoffen wird eine CO₂-Abgabe erhoben. Die Einnahmen aus dieser Abgabe werden teilweise für die Förderung von Gebäuderenovierungen verwendet. Unternehmen können sich von der Abgabe entbinden lassen, wenn sie entsprechende Bemühungen zur Reduktion ihrer Emissionen belegen. Schliesslich wurden auch die Bau- und Renovierungsnormen von den Kantonen verschärft. Dieses Massnahmenpaket wurde begleitet von einer fundierten Ausbildungs-, Informations- und Forschungspolitik. Die Früchte können sich sehen lassen. Dies umso mehr, als die richtungsweisenden Massnahmen erst im Verlauf des Zeitraums in Kraft gesetzt wurden, den wir hier betrachten. Sie werden künftig durch das neue CO₂-Gesetz verstärkt, welches vor wenigen Tagen in Kraft getreten ist.

Hingegen wurde im selben Zeitraum zwischen 2003 und 2011 kein einziger Entscheid gefällt, um die CO₂-Emissionen des Verkehrs zu senken. Ausser schönen Worten und freiwilligen Vereinbarungen, welche die Automobil-Importeure nicht einhielten, war nichts zu sehen. Kein Wunder also, wenn die

¹ Quelle: Bundesamt für Umwelt, <http://www.bafu.admin.ch/klima/09570/09574/index.html?lang=de> (Flugverkehr : Zahlen von 2010 verwendet ; die Zahlen von 2011 waren noch nicht verfügbar)

Schweizer Neuwagen im gesamteuropäischen Vergleich nach wie vor die Umwelt am stärksten belasten. Lediglich in Estland stiessen die Neuwagen 2011 noch mehr CO₂ aus.

Diese unterschiedliche Entwicklung des CO₂-Ausstosses bei den Brennstoffen und bei den Treibstoffen zeigt zweierlei:

- Es tut gut zu wissen, dass von der Politik verabschiedete Massnahmen substantielle Verbesserungen zur Folge haben – und dies erst noch innert relativ kurzer Zeit, wenn man die Lebensdauer von Gebäuden in Betracht zieht.
- Ohne den Willen etwas zu verändern und ohne griffige Massnahmen können keine Verbesserungen erzielt werden.

Künftig könnte sich diese Divergenz noch verschärfen. Das erste Paket der Energiestrategie 2050 umfasst vor allem Massnahmen zu Wärme und Elektrizität. Der Kontrast ist augenfällig: Während in diesen beiden Bereichen eine kohärente und kontinuierliche Politik verfolgt wird, enthält das erste Paket der Energiestrategie 2050 gerade mal eine einzige Massnahme aus dem Bereich Verkehr. Und dabei handelt es sich auch lediglich um den Nachvollzug von geplanten EU-Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen der Neuwagen.

Stattdessen müsste eine kohärente Politik verfolgt werden, welche sämtliche Bereiche der Energiepolitik umfasst. Insbesondere müssten klare Prioritäten beim Bau von Infrastrukturen gesetzt und der Treibstoffpreis respektive die fossile Mobilität verteuert werden.

In den vergangenen fünfzehn Jahren wurde der Akzent in der Verkehrspolitik klar darauf gesetzt, den Rückstand bei der Eisenbahn einzuholen und den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen auszubauen. Heute dagegen will der Bund sämtliche Infrastrukturen parallel zueinander ausbauen. Die Energie- und Umweltziele geraten dabei ins Hintertreffen. Neben dem Ausbau des Schienennetzes im Rahmen der Programme FABI und STEP, den der VCS begrüsst, droht nämlich eine drastische Offensive im Autobahnbau: am Gotthard, aber auch im Rahmen des Projekts FASI. Bei letzterem handelt es sich um ein umfassendes Programm zum Ausbau der Autobahnen, welches derzeit vom Departement Leuthard ausgearbeitet wird.

Der VCS hält eine solche Verkehrspolitik nicht für zukunftsweisend. Man weiss aus Erfahrung, dass zusätzliche Autobahnkapazitäten sofort von den Autofahrenden ausgenutzt werden und so Mehrverkehr verursachen. Ist eine Strasse hingegen überlastet, weichen die Verkehrsteilnehmenden auf den öffentlichen Verkehr aus oder verzichten auf gewisse Fahrten.

Die neue Doktrin des Ausbaus nach allen Seiten hin, stellt keine Lösung dar. Die Schweiz muss vielmehr ihre Verkehrspolitik nach den Anforderungen der Energiewende und der Klimapolitik ausrichten. Das Ziel muss darin bestehen, den Gesamtverkehr zu zügeln und die saubersten Mobilitätsformen zu fördern.

- Statt den öffentlichen Verkehr zu verteuern, müssen die Treibstoffpreise erhöht werden.
- Statt Gelder für den Ausbau von Autobahnen in den Agglomerationen anzuhäufen, müssen Trams gebaut werden.
- Statt regionale Bus- und Bahnlinien zu schliessen, müssen diese für die Kundschaft attraktiver gemacht werden.
- Statt Milliarden für eine zweite Strassenröhre am Gotthard auszugeben, muss der Lastwagenverkehr endlich auf die Schiene verlagert werden.

Geschieht dies nicht, macht die mangelhafte Verkehrspolitik die Anstrengungen der Energiestrategie 2050 zunichte.

Dem VCS wird es also auch künftig nicht an Arbeit mangeln. Zwar konnten wir mit unserer Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» einen Erfolg erringen und den Bundesrat bewegen, mit FABI einen substanziellen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Dies soll aber nicht den Blick darauf verstellen, welche grosse Herausforderungen uns in den nächsten Jahren erwarten, um eine kohärente Verkehrspolitik aufzugleisen. Der VCS und sein Engagement für die künftigen Generationen wird also noch einiges zu reden geben.