

Initiativen zur Nachhaltigkeit

Autor(en): **Hollenstein, Pia**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(1998)**

Heft 2: **Verkehrszukunft der Schweiz**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Initiativen zur Nachhaltigkeit



*Pia Hollenstein, Nationalrätin,
Stiftungsrätin der SES*

Bauprojekte, Finanzierungsprobleme, Leistungsabhängige Schwerverkehrs-Abgabe und Bahnreform prägten die Diskussionen der letzten Jahre und Monate. Dabei kommen visionäre verkehrspolitische Projekte oft zu kurz. Die Versprechungen von Rio, als sich die Schweiz zu mehr Ökoeffizienz und Wachstumsdrosselung verpflichtete, sind bisher weitgehend tote Buchstaben geblieben. In der Botschaft vom 13. Mai zur Volksinitiative der Grünen "Für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern" zum Beispiel beteuert der Bundesrat zwar seinen Willen zur ökologischen Steuerreform. Solange diese aber nur als Mittel verwirklicht werden soll, um das Finanzloch zu stopfen, ist die Aufgabe nur halb getan. Mit vagen Versprechen und der Ablehnung der Initiative wird wenig in Bewegung geraten. Erst recht auf der Strecke bleibt das Ziel, durch eine Energiesteuer mit Lenkungswirkung den Faktor Arbeit zu entlasten. Damit hat der Bundesrat die Chance für eine wirkungsvolle, nachhaltige Entwicklung verpasst; das Parlament wird ihm voraussichtlich folgen. Hoffnungsträger bleibt das Stimmvolk.

Weil sich die offizielle Politik dauernd mit Einzelmassnahmen verzettelt, geht der Blick fürs Ganze verloren. Die grundsätzliche Frage nach der Reduktion des Gesamtverkehrs wird zu selten gestellt. Solange ein Verkehrswachstum als naturgegeben hingenommen wird, sind wir auf dem Holzweg. Die Verkehrshalberungs-Initiative könnte eine neue Sichtweise salonfähig machen. Sie stellt die radikale Frage, welche Verkehrszukunft wir wollen. In der Gesamtbeurteilung kommt der vom Dienst für Gesamtverkehrsfragen des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in Auftrag gegebene Grundlagenbericht zur Initiative zur Aussage: "Schliesslich zeigt die Initiative auch für den Verkehrsbereich auf, dass eine Steuerreform hin zum Prinzip Ökosteuer, das die negativen Belastungen besteuert und gleichzeitig den Faktor Arbeit verbilligt, als Baustein für ein nachhaltiges Verkehrssystem positiv zu würdigen ist."

Diese beiden Volksinitiativen sind zusätzlich zur Energie-Umwelt- und zur Solarinitiative für eine nachhaltige Entwicklung zukunftsweisend. Wir werden dann nicht mehr vorwiegend von technischen Massnahmen sprechen, sondern von einer neuen Verkehrskultur mit Langsamverkehr, mit kurzen Transportwegen, mit regionalen Wirtschaftskreisläufen, mit vollem Einbezug der externen Kosten. Wir werden von einer neuen Verkehrskultur sprechen, in der mehr Sicherheit und mehr Lebensqualität für alle spürbar werden.

□