

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES
Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung
Band: - (2000)
Heft: 3: Benzin frisst ewiges Eis : Andermatt mauert, Pontresina handelt

Artikel: Das grosse Geheul um 5 Rappen
Autor: Braunwalder, Armin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586726>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

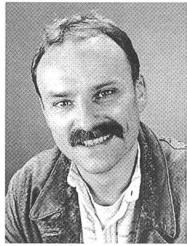
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 23.12.2024

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

Das grosse Geheul um 5 Rappen

Der Benzinpreis ist ein Politikum ersten Ranges. Das zeigt sich wieder einmal im Hinblick auf die ‚Energieabstimmungen vom Herbst. Die Aussicht auf eine maximale Preiserhöhung von 5 Rappen pro Liter bei Annahme des Solar-Rappens löst bei Wirtschaftsförderung und Vorort einen Sturm der Entrüstung aus. Sonderbar: Zwischen Januar 1999 und Mai 2000 stieg der Literpreis um rund 40 Rappen. Doch wo blieb da das grosse Geschrei?



Von Armin Braunwalder, Geschäftsführer der Schweizerischen Energie-Stiftung

Während NZZ oder Tagesanzeiger die Bocksprünge des Benzinpreises nüchtern vermeldeten, griff wenigstens der ‚Blick‘ zu den fetten und grossen Buchstaben. Als der Benzinpreis die Marke von 1.30 Franken überschritt, lautete eine der Schlagzeilen: «Benzinschock!». Das war Ende 1999. Im Mai 2000 kam noch dicker. Der Literpreis kletterte auf 1.50 Franken: «So viel kostete der Most bei uns noch nie», wusste der Blick. Die Reaktionen der Leserschaft blieben von einigen Ausnahmen abgesehen erstaunlich moderat. So polterte beispielsweise ein Leser aus Basel: «Von den Ölmultis bekommen wir immerhin einen realen Gegenwert - Benzin.

Doch was bekommen wir eigentlich vom Staat? Eine himmeltraurige Verkehrspolitik, Staus, Baustellen, zusätzliche Beschränkungen und so weiter». Die Ölscheichs als Wohltäter - der Staat als schamloser Abzocker. Als der irakische Diktator Saddam Hussein die Rohölverkäufe massiv steigerte, frohlockte der Blick anfangs Juni 2000: «Saddam sei Dank: Benzinpreise sinken». So einfach ist das.

Schon fast religiöse Züge

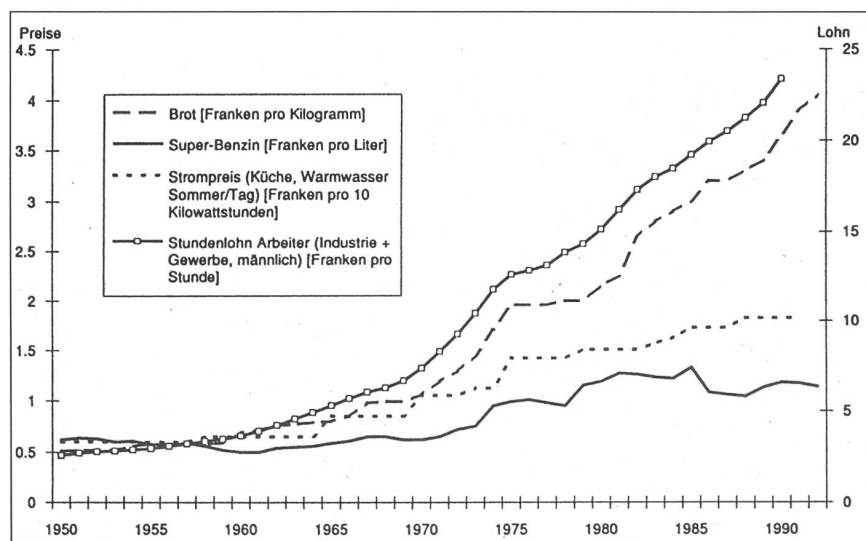
«Gewisse Wahrheiten kann man nicht genügend oft wiederholen», sagte Andres F. Leuenberger, Präsident des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins (Vorort) anfangs 1999, als der Vorort an einer Medienkonferenz die geplanten Energieabgaben frontal attackierte. Zu diesen Wahrheiten gehört auch Folgendes: Energie ist heute real billiger als vor der ersten Erdölkrise. Das Bundesamt für Energie (BFE) belegt das mit Zahlen: Teuerungs-

bereinigt war Benzin 1998 im Detailhandel 26 % billiger als 1973. Rechnet man die Teuerungsrate von rund 55 % über die letzten 20 Jahre ein, so müsste der Säulenpreis pro Liter Benzin heute 2.06 Franken betragen (Tagesanzeiger, 14. Juni 2000) – eine Differenz von rund 60 Rappen zum heutigen Literpreis. Mit der Einführung eines Solar-Rappens oder der Förderabgabe würde der Benzinpreis pro Liter um ganze 2,7 bzw. 4,5 Rappen erhöht. Das entspricht einem Bruchteil der Teuerungsanpassung. Selbst mit der Einführung der Umweltabgabe (max. +18 Rp./l), die über die Senkung der obligatorischen Lohnnebenkosten vollumfänglich zurückerstattet wird, würde lediglich ein Drittel der aufgelaufenen Teuerung wettgemacht.

Während Benzinpreiserhöhungen, die durch das Diktat von OPEC, Erdölmultis, Dollarkurs und Börsenspekulation zu erklären sind, mehr oder weniger achselzuckend hingenommen werden, nimmt das grosse Wehklagen gegen Energieabgaben, die einen Bruchteil davon ausmachen, schon fast religiöse Züge an. Das ist nicht neu. Ab den fünfziger Jahren wendete sich die anfänglich autfeindliche Grundstimmung in der Bevölkerung allmählich in eine wahre Euphorie. Mit der Folge, dass Fahrzeugbestand und Benzinverbrauch explodierten.

Benzin wurde seit 1950 fünfmal billiger

Das Terrain für diese höchst problematische Entwicklung haben die Automobilverbände vorbereitet. So schrieb der ACS 1940 in einem Mahnwort an die Schweizerbürger: «Jede weise Regierung der Gegenwart hat sich zum Ziel zu setzen, dass jeder Bürger, sei er Arbeiter oder Unternehmer, sein Auto besitze. Denn für den modernen Menschen macht das Auto das Leben erst so recht lebenswert. Was aber hat eine solche ‚weise Regierung‘ zu tun, um dieses Ziel zu verwirklichen? Die Autohaltung billiger, billiger und immer billiger zu gestalten!». Nachzulesen



Entwicklung von Löhnen, Konsum- und Energiepreisen in der Schweiz (nominal). Quelle: Pfister, Das 1950er Syndrom, 1995

¹ Das 1950er Syndrom, Der Weg in die Konsumgesellschaft, Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern, Hauptverlag, 1995

sind dieses Zitat und weitere spannende Geschichten rund um Mobilitäts- und Energiefragen in «Das 1950er Syndrom»¹. Mit seiner ultimativen Forderung hat der ACS leider Recht bekommen: Im Vergleich zu den übrigen Lebenshaltungskosten begann in den 50er Jahren ein beispielloser Sinkflug des Benzinpreises, der bis heute anhält. Das weisen die AutorInnen des 50er Syndroms eindrücklich nach:

- 1950 kostete ein Liter Benzin 62 Rappen, ein Kilo Schwarzbrot 51 Rappen. Ein Facharbeiter konnte sich mit seinem Stundenlohn gut vier Liter Benzin kaufen.
- 1990 kostete ein Kilo Brot dreimal soviel wie Benzin. Ein Facharbeiter konnte sich mit seinem Stundenlohn zwanzig Liter Benzin kaufen.
- Gemessen an den Löhnen ist Benzin also in den letzten fünfzig Jahren rund fünfmal billiger geworden.

Die Rechnung ist schnell gemacht: Wäre der Preis des Benzins nicht vom Trend der übrigen Lebenshaltungskosten abgekoppelt worden und im selben Ausmass angestiegen wie der Brotpreis, müsste ein Liter Benzin heute rund 5 Franken kosten.

Schweiz hat das billigste Benzin

Vor diesem Hintergrund nimmt sich die verlogene Opposition der Wirtschaftsförderung und des Vorort gegen die Energievorlagen geradezu lächerlich aus. Kommt hinzu, dass selbst nach Einführung von Solar-Rappen oder Förderabgabe und Umweltabgabe die SchweizerInnen immer noch billigeres Benzin tanken könnten als die AutomobilistInnen in unseren Nachbarländern Frankreich, Deutschland oder Italien.

«Wo der richtige Preis für Erdöl liegt, weiss niemand ganz genau. Er darf nicht zu tief, aber auch nicht zu hoch sein», schrieb die Automobil-Revue am 3. August 2000. Dass der Benzinpreis heute nicht zu hoch, sondern viel zu tief ist, ist hinreichend belegt. Es ist zu hoffen, dass die StimmbürgerInnen am 23. September 2000 etwas mehr Realitätssinn und Verantwortungsbewusstsein zeigen als die Promotoren der heuchlerischen 3xNein-Kampagne. Denn eines ist gewiss: Die Erdölvorräte sind begrenzt. Sie werden nicht ewig zu Dumpingpreisen sprudeln. Der nächste «Erdölschock» kommt bestimmt.

Einfach 700 Franken sparen

Die Erträge der Umweltabgabe werden zur Senkung der obligatorischen Lohnnebenkosten vollständig zurückerstattet. Darum ist die Umweltabgabe nicht Bestandteil der folgenden Berechnungen. Bei Förderabgabe oder Solar-Rappen entstehen für einen Durchschnittshaushalt Zusatzkosten von rund 70 bzw. 120 Franken pro Jahr (vgl. E&U 1/2000).

Diesen bescheidenen Kosten steht ein grosser Nutzen gegenüber: Die Umwelt wird spürbar entlastet und durch die verstärkte Förderung von Energieeffizienz und erneuerbaren Energien werden Tausende von neuen Arbeitsplätzen geschaffen. Dass sich mit klugen Investitionen und einfachen Massnahmen bedeutend mehr Geld für unnötigen Energieverbrauch sparen lässt, als durch Solar-Rappen oder Förderabgabe anfallen, zeigen die folgenden Zahlen. Sie wurden von der SES in Zusammenarbeit mit der Stiftung für Konsumentenschutz und dem Bundesamt für Energie erarbeitet.

Ersparnis beim Ersatz von üblichen Haushaltgeräten durch Geräte der Energieeffizienzklasse A pro Jahr:

- Waschmaschine - Fr. 56.-
- Geschirrspüler - Fr. 50.-
- Wäschetrockner - Fr. 30.-
- Kühlschrank - Fr. 36.-
- Beleuchtung - Fr. 56.-
- Tiefkühltruhe - Fr. 22.-
- Fernseher - Fr. 20.-
- Videorecorder - Fr. 19.-

Ersparnis pro Jahr Fr. 289.-

Ersparnis durch einfache Massnahmen:

- Vermeidung von unnötigem Standby-Verbrauch - Fr. 50.-
- Duschen statt baden - Fr. 140.- (Strom) oder Fr. 35.- (Öl)
- Besseres Lüften - Fr. 54.- (Ölheizung)
- 20°C statt 22°C Raumtemperatur - Fr. 150.- (Öl)
- Sparsamer Autofahren (Eco-Drive) - Fr. 140.-

Total Ersparnis pro Jahr Fr. 718.- bis 823.-

Wer auf das eigene Auto verzichtet und sich der Car-Sharing-Genossenschaft «Mobility» anschliesst, eine Fahrleistung von weniger als 15'000 km pro Jahr aufweist und «Mobility» mit dem ÖV kombiniert, spart pro Jahr bis zu 3000 Franken!

Der Verbrauch fossiler Ressourcen muss in den nächsten Jahrzehnten um 60 % reduziert werden. Nur so lässt sich die Klimaerwärmung aufhalten. Der Weg zu diesem Ziel führt über die massive Steigerung der Energieeffizienz und die Substitution fossiler durch erneuerbare



A-Klasse kaufen und viel Energie und Geld sparen.

Energien. Um diesen langfristigen Prozess endlich wirkungsvoll anzuschieben, braucht es heute klare Preissignale. Mit 3xJa zu den Energievorlagen machen wir den ersten kleinen Schritt in diese Richtung.