

**Zeitschrift:** Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES  
**Band:** - (2012)  
**Heft:** 3: Energiestrategie 2050  
  
**Artikel:** Viel Hoffnung statt griffige Massnahmen  
**Autor:** Piller, Bernhard  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-586787>

### **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:** 06.10.2024

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

# Viel Hoffnung statt griffige Massnahmen

Die Energiestrategie 2050 hat den Anspruch, eine umfassende Strategie zu sein und beinhaltet auch unsere Mobilität, die einen Drittel des Energieverbrauchs ausmacht. Diese Wichtigkeit spiegelt sich aber in keiner Weise in den vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen. Für die SES ist klar: Es braucht mehr, viel mehr, um das Steuer im Mobilitätssektor herumzureisen.



Von **BERNHARD PILLER**  
SES-Projektleiter, [bernhard.pillar@energiestiftung.ch](mailto:bernhard.pillar@energiestiftung.ch)

Die Energiestrategie 2050 des Bundesrats ist eine Gesamtenergiestrategie, auch wenn oft nur über den Stromsektor, respektive den Atomausstieg diskutiert wird. Es sei einmal mehr erwähnt, dass sich der Gesamtenergieverbrauch aus drei Sektoren zusammensetzt:

Mobilität, Wärme (Heizen/Warmwasser), Strom. Dabei ist der Verbrauch im Mobilitätssektor höher als im Stromsektor.

## Ein Drittel Energie für die Mobilität

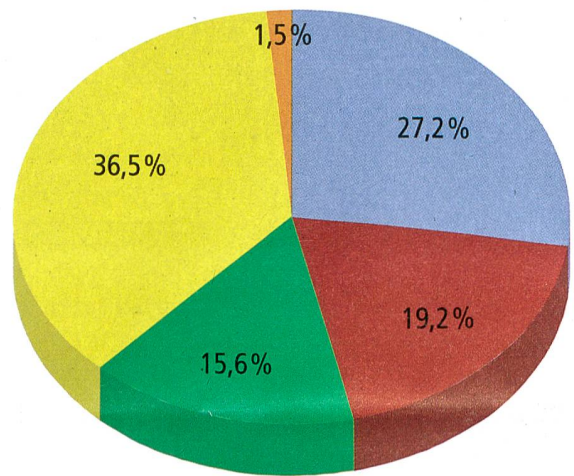
Der Verkehr ist heute in der Schweiz die grösste Energieverbrauchsgruppe. 311'090 TJ Energie wurde 2011 in der Schweiz im Verkehrssektor verbraucht. Das entspricht 86,4 TWh oder 36,5% des Endenergieverbrauchs. Knapp 96% des Energiebedarfs im Mobilitätssektor wird mit Erdölprodukten gedeckt. Dieser Anteil liegt seit 1970 konstant zwischen 95% und 97%. Die Mobilität ist für 60% des Erdölverbrauchs verantwortlich. Rechnet man noch die graue Energie mit ein, ist die für die Mobilität eingesetzte Energie noch viel höher.

## Unangetasteter Mobilitätssektor

Angesichts der hohen Relevanz des Mobilitätssektors am Gesamtenergieverbrauch sind die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen eindeutig zu schwach. Ihre Wirkung bewegt sich im kaum messbaren Bereich, zudem sind sie sehr oft auf der freiwilligen und auf der Informationsebene – sprich, sie setzen auf individuelle, freiwillige Verhaltensänderung und weniger auf harte, wirksame politische Massnahmen. Ein Teil der Massnahmen, welche unter dem Bereich Mobilität aufgeführt sind, gehört gar nicht dorthin, und es sind Massnahmen, deren Wirkung sich im Promillebereich bewegen. Massnahmen wie zum Beispiel Effizienzvorgaben für die Strassenbeleuchtung sind gut und auch richtig, haben aber mit der ungebremst wachsenden Mobilität wenig bis nichts zu tun. Sinn macht es auch, geeignete Flächen (Lärmschutzwände, Dächer) von Strassen für die Solarstromproduktion zu nutzen. Aber auch hier: Solche Massnahmen tragen nichts zur Problemlösung im Bereich Mobilität bei.

## Verbrauchsanteile 2011 in Prozenten

Ein Drittel der Energie wird vom Mobilitätssektor verbraucht.



Gesamtenergiestatistik 2011

- Haushalte
- Industrie
- Dienstleistungen
- Verkehr/Transport
- SD

SD Statistische Differenz inklusive Landwirtschaft

## Griffige Massnahmen fehlen

Wirklich griffige Massnahmen und Instrumente, wie eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe, ein umfassendes Mobility-Pricing oder etwa Massnahmen im Luftverkehrssektor, wie eine massive Ticketsteuer, sind nirgends zu finden.

Klar wurde eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe im Parlament schon mehr als einmal abgelehnt. Wird aber so wie jetzt eine neue Energiestrategie in Angriff genommen, ist es aus SES-Sicht zwingend notwendig, wirksame Massnahmen, auch wenn sie umstritten sind, wieder ins Massnahmenpaket aufzunehmen.

## Der richtige Weg

Das Ziel muss eine massive Reduktion des Energieverbrauchs im Mobilitätssektor sein. Dazu sind sechs Tugenden notwendig:



Foto: Paul Langrock/Greenpeace

Bleibt der motorisierte Individualverkehr (MIV) so unangetastet wie in der Energiestrategie 2050 vorgesehen, werden wir weiterhin über Jahrzehnte solche Bilder von vor allem autogerecht gebauter Verkehrsinfrastruktur haben.

### Tugend 1: Verkehrsvermeidung

Weniger Verkehr muss erste Priorität haben, sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr. Hierfür ist eine gezielte Strukturpolitik elementar. In einer Stadt in der westlichen Zivilisation verursacht eine Person pro Jahr gut 1200 Zielbewegungen. Diese Anzahl ist seit Jahren relativ konstant.

Was sich änderte, sind die Entfernungen. Längere Distanzen bei gleichbleibender Anzahl Wegstrecken hat mit der Zerstörung räumlicher Strukturen zu tun, sprich der Zersiedlung in der Fläche und mit einer im Verhältnis unglaublichen Verbilligung der motorisierten Mobilität. Die Strassenkapazitäten dürfen deshalb nicht weiter ausgebaut werden.

### Tugend 2: Förderung nichtmotorisierter Verkehr

Hierfür braucht es eine Raumpolitik der kurzen Wege. Nur so kann der Anteil der zu Fuss und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege deutlich erhöht werden.

### Tugend 3: Ausbau des öV, vor allem lokal

In den Städten muss der öffentliche Verkehr (öV) ausgebaut werden, vor allem Trams, die eine mehr als doppelt so hohe Beförderungskapazität wie die Busse haben. Ein isolierter öV-Ausbau ohne den motorisierten Individualverkehr (MIV) massiv zu reduzieren, ist dabei nicht zielführend. Dies führt lediglich zu mehr Gesamtmobilität.

### Tugend 4: autofreie Orte und Städte

Speziell verdichtete Orte, Städte und Stadtteile sind

prädestiniert für autofreie Zonen. Autos sind nicht für die Städte gemacht und Städte nicht für Autos gebaut.

### Tugend 5: Viel weniger Flugverkehr

Der Flugverkehr muss teurer und deutlich weniger werden. Die Einführung einer Kerosinsteuer ist längst überfällig. Ausserdem braucht es eine Sondersteuer auf Kurzstreckenflüge unter 1000 km Distanz.

### Tugend 6: Reduktion des Güterverkehrs

Der Güterverkehr muss massiv reduziert werden. Hierbei können hohe Energiesteuern und / oder eine ökologische Steuerreform hilfreich sein. Die LSWA muss massiv erhöht werden!

### SES-Forderungen

Aus diesen Tugenden ergeben sich für die SES folgende politische Forderungen:

- Mobilität muss – mittels einer hohen Treibstofflenkungsabgabe – teurer werden: sowohl auf der Strasse, als auch auf der Schiene und in der Luft.
- Der Ausbau des lokalen und überregionalen öV ist an einen gleichzeitigen Abbau der MIV-Kapazitäten zu koppeln.
- Forcierter Ausbau der Infrastruktur für den Langsamverkehr.
- Keine Subventionierung des MIV, ergo: auch keine Subventionierung von Elektrofahrzeugen. <