

Energiepolitik ist auch Verkehrspolitik

Autor(en): **Haudenschild, Rita**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 3: **Die Verkehrswende beginnt im Kopf**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

Energiepolitik ist auch Verkehrspolitik



Liebe Leserinnen und Leser

In den Sommerferien war ich am Radeln in Holland, in Amsterdam, Haarlem und auf einer Velotour ums IJsselmeer. Alles war flach. Meist blies der Gegenwind nicht allzu stark. Und wenn doch, hatte ich einen breiten Rücken vor mir. Das Schönste war aber zu erleben, mit welcher Selbstverständlichkeit das Velo gleichberechtigter Teil des holländischen Verkehrssystems ist. In den Städten und über Land fuhren wir meist auf eigenen Velowegen. War wenig Platz vorhanden, was in alten Städten wie Amsterdam oder Haarlem oft der Fall ist, teilten sich Velos und Autos den Platz hälftig. Die Autos mussten sich mit einer Kernfahrbahn begnügen. Rechts und links war genügend Platz für breite Velostreifen. Velos durften in Einbahnstrassen überall in Gegenrichtung fahren.

Beeindruckend war einerseits die schiere Menge an Velos, die unterwegs war. Andererseits fiel uns auf, dass die Velofahrenden auf grossen Velowegen, welche Hauptstrassen querten, Vortritt hatten. Zu Beginn wagten wir kaum, einfach so weiterzufahren. Wir bremsen, stoppten gar, schauten links, schauten rechts, wieder links und rechts, bis wir weiterfuhren. Innert Kürze hatten wir uns aber daran gewöhnt und nahmen uns gerne den Vortritt. Überhaupt schien uns das Zusammen«spiel» von Velos und Autos weniger von Rechthaberei und aggressivem Fahren (beiderseits...) geprägt, als von Gelassenheit und Zuversicht, dass man das Ziel schon erreiche.

Warum ist es bei uns so schwierig, solche Ansätze im Stadt- und stadtnahen Agglomerationsverkehr nur

schon zu testen? Wagen VerkehrsplanerInnen überhaupt den Blick über die Grenze? Wagen sie es, den Behörden zukunftsweisende Verkehrsmodelle vorzuschlagen? Und warum eigentlich beschäftigt sich die Schweizerische Energie-Stiftung heute vertieft mit dem Thema Verkehr und Mobilität?

Zur letzten Frage: Gemäss der Schweizerischen Gesamtenergie-Statistik 2017 verbraucht der Verkehr über einen Drittel der gesamten Endenergie in der Schweiz. Das ist mit Abstand der grösste Anteil (Haushalte 27,8%, Industrie 18,5%, Dienstleistungen 16,4%). Energiepolitik ist eben auch Verkehrspolitik und damit Klimapolitik. Grund genug, uns intensiver mit diesem vielfältigen Thema auseinander zu setzen. An der diesjährigen Fachtagung «Mobilität der Zukunft» suchen wir Antworten und zeigen Lösungswege auf. Und auch diese Ausgabe von «Energie und Umwelt» widmet den Themen-Schwerpunkt der Mobilität.

Meine Antwort auf die erste Frage: Die Verkehrswende beginnt zuerst im Kopf. Danach ist mutiges und unbequemes Handeln sowohl von Seiten der Politik als auch von jeder und jedem Einzelnen gefragt.

Rita Haudenschild, SES-Geschäftsleiterin

PS. Nach dem flachen Holland zurück in den bernischen Hügeln: Das Handeln wie auch das Radeln wurden wieder abrupt unbequemer...