

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

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2010)

Heft: 4: Unsere Abhängigkeit von Erdöl

Artikel: Weichen stellen für eine intelligente Verkehrspolitik

Autor: Krebs, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586684>

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: 22.01.2025

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

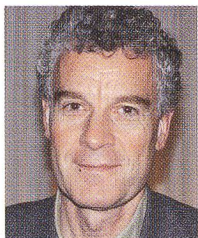
Weichen stellen für eine intelligente Verkehrspolitik

Das Erdöl wird knapp, der Boden und das Geld ebenfalls. Die Schweiz braucht eine neue Verkehrspolitik. Ein bisschen mehr Lebensqualität wäre auch nicht schlecht.



Foto: dreamstime.com

Der öffentliche Verkehr nutzt Energie wesentlich effizienter, als Beispiel: Ein volles Tram ersetzt in der Stosszeit eine stehende Autokolonne von 700 Metern Länge. Ausserdem schaffen staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur zwei Drittel mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen.



Von **PETER KREBS**
Chefredaktor VCS-Magazin, redaktion@verkehrsclub.ch

Die weltweiten, leicht förderbaren Erdölvorräte werden knapp, Treibstoff wird zukünftig einiges teurer. Und auch sonst wird es eng: In der Eidgenossenschaft verbaut man heute jede Sekunde einen Quadratmeter Land. Auch das hat mit Verkehr zu tun.

Und dann sind da die Finanzen. Allein in den Bau und den Unterhalt der Strassen und Schienen steckt die öffentliche Hand jedes Jahr 8 Milliarden Franken. Die privaten Haushalte geben fast ebenso viel Geld für

den Kauf von Fahrzeugen und Fahrkarten aus, wie fürs Essen und Trinken. Doch die Mobilität stösst an die Grenzen des Wachstums, der Vernunft, der Naturgesetze. Es braucht also neue Ansätze.

Verkehr ist beeinflussbar

Verkehr ist kein Naturereignis. Die heutige Mobilität ist das Resultat vergangener Entscheide, und über die Mobilität von morgen bestimmt das Stimmvolk heute mit. Das gilt besonders für die Frage, mit welchen Transportmitteln sich Passagiere und Güter bewegen werden. Am wichtigsten sind dabei die Investitionen in die Infrastrukturen. 1950, am Anfang der grossen Autobeachtung, hatte der öffentliche Verkehr ei-

nen Anteil von 57 Prozent an den zurückgelegten Personenkilometern. Bis im Jahr 2000 sank dieser Wert auf 20 Prozent. Zwischen 1965 und 1980 investierten Bund, Kantone und Gemeinden rund fünfmal mehr Geld in die Strassen als in die Bahn. Erst in den 90er-Jahren, mit dem Bau der Bahn 2000 und der neuen Alpentransversalen, hat sich das Verhältnis ausgeglichen.

Seither haben sich die Werte der Bahn und des übrigen öffentlichen Verkehrs etwas erholt: auf 23 Prozent. Dieser Zusammenhang zwischen Investitionen und Verkehrsanteilen gilt auch für die nicht motorisierte Mobilität. Seit die PlanerInnen wieder an Radwege und Radstreifen denken, wird das Velo mehr benutzt.

Der Strassenbau als teurer Fehler

Die Bahn erzeugt in der Schweiz für die gleiche Transportleistung 20-mal weniger CO₂ als der Strassenverkehr. Gleichzeitig lässt sich so auch die Abhängigkeit vom Erdöl reduzieren und Energie sparen, da die Bahn die Kraft effizienter nutzt. Die Schiene geht zudem mit dem Raum sparsamer um. Fast 90 Prozent aller Verkehrsflächen dienen dem Strassenverkehr, die Bahn begnügt sich mit weniger als 10 Prozent. Das fällt in den Agglomerationen besonders ins Gewicht. Ein volles Tram ersetzt in der Stosszeit eine stehende Autokolonne von 700 Metern Länge.

Eine effiziente, Platz sparende, staufreie und umweltfreundliche Mobilität lässt sich nur organisieren, wenn der Anteil des öffentlichen Verkehrs wächst. Langfristig müssen Bahn, Busse und Trams wieder mindestens einen Drittel, besser noch die Hälfte der Passagiere übernehmen. Dazu braucht es die Verlagerung der Investitionen von der Strasse auf die Schiene. Das macht auch wirtschaftlich Sinn. Wegen des Rückgangs der Erdölreserven werden sich die Strassenausbauten über kurz oder lang als teure Fehler erweisen. Ausserdem schaffen staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur zwei Drittel mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen, wie Berechnungen der Technischen Universität TU Wien nachweisen.

Die Zersiedelung muss gestoppt werden

Die Zersiedelung des Mittellands, aber auch der touristischen Zentren in den Bergen, schreitet scheinbar unaufhaltsam voran. Es gibt zwar ein eidgenössisches Raumplanungsgesetz, das den «haushälterischen» Umgang mit dem Boden fordert. Aber es ist zahllos. Die Mobilität ist die treibende Kraft. Durch den Bau schneller Verkehrswege und Verkehrsmittel wurde es möglich, Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitbeschäftigungen örtlich weit zu trennen. Doch die Bahn ist als Massenverkehrsmittel auf eine minimale Bevölkerungsdichte angewiesen. Abgelegene Einfamiliensiedlungen kann der öffentliche Verkehr nur mit grossem Aufwand erschliessen.

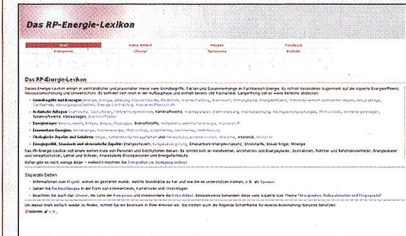
Deshalb ist die Bahn das richtige Verkehrsmittel, um eine haushälterische Raumordnung zu unterstützen, bei der sich die Entwicklung auf die bereits überbauten Gebiete konzentriert und diese verdichtet. Die Aufgabe der Raumplanung ist es, die Bautätigkeit so weit wie möglich auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Zonen in der Nähe von Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen zu lenken. Das steigert gleichzeitig den Benutzungsgrad des öffentlichen Verkehrs, spart Boden, Energie und reduziert die Staus.

Mobilität ist zu billig

Die Bahn steht im Wettbewerb mit Flugzeug, Auto und Lastwagen. Der Preis ist ein wichtiges Kriterium bei der Auswahl der Transportart. Wird die Bahn verhältnismässig teurer, verliert sie Kundinnen und Kunden. Die kaufen dann kein Generalabonnement, kein Halbtax und kein Billett mehr. Also büsst die Bahn Einnahmen ein, und die Rechnung der Preistreiber geht nicht auf.

Nicht der öffentliche Verkehr ist zu billig, sondern die ganze Mobilität. Eine kluge staatliche Preispolitik berücksichtigt diese Zusammenhänge. Man kann zwar die Preise für die Bahn erhöhen, aber erst dann, wenn auch die Kosten für den Strassen- und den Luftverkehr steigen. Nur so lässt sich das Mobilitätswachstum wirklich drosseln und der Kostendeckungsgrad verbessern.

Von A wie Abgas bis Z wie Zentralheizung



Das neue Energie-Lexikon des Physikers Dr. Rüdiger Paschotta (RP-Energie-Lexikon) erklärt in verständlicher und praxisnaher Sprache Grundbegriffe, Fakten und Zusammenhänge im Fachbereich Energie. Es richtet besonderes Augenmerk auf die Aspekte Energieeffizienz, Ressourcenschonung und Umweltschutz. Das RP-Energie-Lexikon soll einem weiten Kreis von Personen und Institutionen Nutzen bringen und richtet sich deshalb an Handwerker, ArchitektenInnen, Energieplaner und JournalistInnen genauso wie an Politiker und Behördenvertreter, LehrerInnen und Schüler.

Bei der Aufbereitung der Themen stand die Nützlichkeit für die Leserschaft an vorderster Stelle. Dazu gehört neben der Ausgewogenheit natürlich auch die Korrektheit. Der Autor betont auf der Website, dass «ein grosser Teil der Energie-Informationen, die sonst im Internet und anderswo verfügbar sind, von wirtschaftlich interessierten Kreisen in Umlauf gebracht werden und häufig entsprechend einseitig sind, in vielen Fällen sogar grob irreführend». So habe beispielsweise die schweizerische Erdölvereinigung noch 2007 mit dem Spruch «Heizen mit Öl – für mehr Klimaschutz» geworben, was von der Lauterkeitskommission als unlautere Werbung verurteilt wurde. Ähnlich wird für Wärmepumpen und sogar für Elektroheizungen mit sehr fragwürdigen Argumenten geworben.

Im Online-Lexikon werden Verständlichkeit, Klarheit und Übersichtlichkeit besonders angestrebt, ebenso eine grösstmögliche Praxisnähe. Das Lexikon versteht sich nicht als wissenschaftliches Werk – NutzerInnen werden von ellenlangen Quellennachweisen verschont. Trotzdem richtet es sich aber stark nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Das Online-Lexikon befindet sich noch im Aufbau und enthält bereits 190 Fachartikel.

www.energie-lexikon.info