

Jahres-Medienkonferenz 2025

Verkehrspolitik ist Klimapolitik

Referat von Thomas Ruckstuhl, Vizepräsident VCS Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Vor zehn Jahren wurde in Paris ein historisches Klimaabkommen geschlossen: Die Weltgemeinschaft verpflichtete sich, den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen, idealerweise auf 1,5 Grad. Doch wo stehen wir heute, ein Jahrzehnt später?

Es ist ernüchternd: Wir sind weit entfernt von den gesetzten Klimazielen. Besonders im Verkehr, einem der grössten Verursacher von CO₂-Emissionen, sind kaum Fortschritte auszumachen. Dabei ist für den VCS klar: Verkehrspolitik ist untrennbar mit Klimapolitik verbunden.

Die Schweiz hat sich im Rahmen des Pariser Abkommens verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 zu halbieren und bis 2050 auf netto null zu senken. Das Klimaschutz-Gesetz verlangt darum bis 2040 eine CO₂-Reduktion von 75 % gegenüber 1990.

Besonders im Verkehrssektor fehlt es jedoch an konsequenten Massnahmen. Dessen CO₂-Anteil liegt ohne internationalen Flugverkehr bei etwa einem Drittel der Gesamtemissionen, während andere Sektoren (z.B. Gebäudesektor, Industrie) Fortschritte machen – wenn auch schleppend.

CO₂-Reduktionen sind also nirgends dringender als im Strassenverkehr. Doch die Effizienzsteigerungen der Neuwagen sind in den letzten 30 Jahren durch zusätzlich gefahrene Kilometer und immer grössere und schwerere Autos fast vollständig zunichtegemacht worden.

Ein ganz besonderes Augenmerk ist auf den Freizeitverkehr zu legen: 27 % des Gesamtverkehrs geht auf dessen Konto. Ein weiteres Viertel wird zu Tourismuszwecken von in- und ausländischen Gästen gefahren. Dies geht aus einem neuen Bericht des Bundesrats hervor. Der Mikrozensus Mobilität des Bundesamts für Statistik besagt zudem, dass wir täglich im Schnitt 42 Minuten zu Freizeit Zwecken unterwegs sind. Sieben von zehn Strecken werden dabei mit dem Auto zurückgelegt. Zwischen 2015 und 2021 hat das Transportmittel Auto im Freizeitverkehr um 5 Prozentpunkte zugelegt, während die Bahn 4 % verloren hat.

Dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs diesem Trend entgegenwirkt, ist allgemeinverständlich. Das nützt auch dem Klima. Derweil hat aber der Strassenverkehr, statt den CO₂-Ausstoss ebenfalls zu reduzieren, in den letzten Jahren weiterhin stark auf fossile Energieträger gesetzt. Die Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ist nach wie vor hoch, und der Übergang zur Elektromobilität schreitet nur langsam voran. Die Erhebung einer neuen Steuer auf E-Autos ist aus Sicht des VCS zwar korrekt – sie wird den Trend aber eher noch verstärken, wenn sie von heute auf morgen in vollem Umfang eingeführt wird.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Immerhin gelten seit einigen Tagen ambitioniertere CO₂-Ziele für Autoimporteure. Dies ist ein weiterer Zwischenschritt auf dem Weg zu einer emissionsfreien Fahrzeugflotte. Der VCS begrüsst dies sehr. Allerdings sind die Importeure noch sehr weit von diesen Zwischenzielen entfernt und die Verkaufszahlen von Elektroautos blieben 2024 unter den Werten von 2023. Es braucht also grössere Anstrengungen der Autobranche, die beim Import viel konsequenter auf elektrische und verbrauchsarme Modelle setzen muss.

Der Verzug der Schweiz auf dem Weg zu netto null ist nicht nur eine Gefahr für die Umwelt, sondern auch eine Frage der Glaubwürdigkeit. Ohne ambitionierte Massnahmen im Verkehr werden wir unsere Klimaziele nicht erreichen – weder die nationalen noch die globalen.

Dabei sind die Lösungen hinlänglich bekannt. Der Ausstieg aus Benzin und Diesel im Verkehrssektor ist unverzichtbar. Die Elektrifizierung des Verkehrs – von Autos bis hin zu Bussen und LKW – bietet ein enormes Potenzial. Der VCS hat dazu den umfassenden «Masterplan fossilfreier Verkehr» ausgearbeitet und den Weg in eine Mobilität ohne Benzin und Diesel aufgezeigt. Die Technologien stehen nämlich bereits zur Verfügung, um den Verkehr weitgehend CO₂-neutral zu gestalten. Doch der Wandel muss beschleunigt werden. Zentral sind dabei drei Massnahmen:

- **Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr:** Mehr Investitionen in den Bahn- und Busverkehr sowie die Förderung von Fuss- und Radverkehr. Für den VCS steht dabei auch die Umsetzung des Veloweggesetzes im Zentrum. Diese muss nun endlich vorangetrieben werden, damit die Schweiz dem Ziel einer sicheren und durchgehenden Veloinfrastruktur einen guten Schritt näherkommt. Die Erhebung einer Velosteuer, über welche man im Uvek derzeit nachdenkt, wäre sicher der falsche Weg und der Zeitpunkt mehr als nur ungünstig. Vermutlich ist es ohnehin eine Trotzreaktion nach der Abstimmung über den Autobahn-Ausbau.
- **Menschen- und klimafreundliche Stadtplanung:** Städte, die den Menschen und nicht das Auto in den Mittelpunkt stellen, reduzieren Verkehr und Emissionen gleichermassen. Die Lebensqualität steigt; einst verkehrsbelastete und entsprechend lärmige Strassen und Quartiere werden aufgewertet. Hier schliesst sich der Kreis hinsichtlich unserer Anstrengungen zugunsten von Tempo 30 und weiteren Verkehrsberuhigungen, wie dies bereits Jelena Filipovic ausführte.
- **Förderung der Elektromobilität:** Wichtig für die Käuferinnen und Käufer von Elektroautos ist, dass sie zu Hause laden können. Im Mietverhältnis und im Stockwerkeigentum muss darum der Zugang zur Ladeinfrastruktur vereinfacht werden. Ferner soll die Mineralölsteuer-Ersatzabgabe, mit der sich auch die E-Autos an den Infrastruktur-Kosten beteiligen sollen, nicht zu früh eingeführt werden. Statt von Anfang an mit dem vollen Betrag soll die Abgabe zudem gestaffelt werden.

Die nächsten Jahre sind also entscheidend. 2025 darf nicht zum weiteren Meilenstein des Stillstands werden. Die Verkehrspolitik der Schweiz muss endlich zur Klimapolitik werden. Das bedeutet nicht nur, ambitionierte Ziele zu setzen, sondern den Weg auch mit mutigen Schritten zu gehen. Es ist buchstäblich höchste Eisenbahn.