

Forum

Echter Klimaschutz dank autofreien Haushalten

Hohes Sparpotenzial für den Umwelthaushalt

Von Dieter Steiner*

Der Verfasser ist überzeugt, dass nur mit einer Reduktion der Verkehrsleistung eine rasche und nachhaltige Emissionsverminderung garantiert ist. Er plädiert deshalb für mehr autofreie Haushalte.

Dass das im CO₂-Gesetz festgelegte Reduktionsziel termingerecht erreicht werden könnte, scheint angesichts der bisherigen Entwicklung höchst illusorisch, jedenfalls, was den Sektor Verkehr betrifft. Hier sollte der CO₂-Ausstoss aus dem Verbrauch von Treibstoffen bis 2010 gegenüber dem Stand von 1990 um 8 Prozent vermindert werden. Bis 2007 hat dieser aber nicht ab-, sondern um 11 Prozent zugenommen. Dessen ungeachtet wird Optimismus verbreitet, und es werden schon die weit anspruchsvolleren Zukunftsziele von 20 bis 50 Prozent Reduktion genannt.

Es fällt auf, dass die Klimaschutz-Diskussion im Sektor Verkehr eine Infragestellung des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens offenbar als Tabu betrachtet. Das kommt am klarsten in der Klimapolitik zum Ausdruck, die einen grossen Teil der notwendigen Reduktionen mittels Projekten im Ausland und einem entsprechenden Erwerb von Zertifikaten erzielen möchte. Das erspart uns, unser eigenes Tun und Lassen in Augenschein nehmen zu müssen. Das neulich von Greenpeace, WWF und VCS vorgeschlagene marktwirtschaftliche Bonus-Malus-Modell spricht zwar das Verhalten an, aber nicht bei der Mobilitätsgestaltung, sondern beim Autokauf. Es würde sicherstellen, dass Neuwagen im Durchschnitt einen festgelegten (über die Jahre sinkenden) CO₂-Ausstoss pro Kilometer nicht überschreiten, aber keine Gewähr dafür bieten, dass Autoflotte und Verkehrsleistung nicht wachsen. Das ebenfalls vor kurzem von der Beratungsfirma McKinsey propagierte Modell suggeriert uns, dass wir alles mittels technischer Massnahmen - von verbesserten Motoren und verringertem Pneu widerstand über alternative Treibstoffe und Leichtbauweise bis zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen - in den Griff bekommen können.

Wohlverstanden, ich meine nicht, dass solche Lösungsvorschläge nichts taugen. Wir brauchen eine Kombination davon als Klimaschutz-Instrument. Nur dauert es viel zu lange, bis es zu einer namhaften Wirkung kommt. Zudem kann der Effekt leicht ins Gegenteil umschlagen, solange nicht übergeordnet die gesamthaft gefahrenen Kilometer begrenzt werden. Gerade mit Effizienzsteigerungen verknüpfte technische Verbesserungen können zum Anreiz für ein die Einsparungen ein- und überholendes Mengenwachstum werden. «Hypermobilität» ist hier das Stichwort.

Einzig eine Methode, die bei der Verkehrsleistung und ihrer Reduktion ansetzt, kann eine rasche Emissionsverminderung garantieren, und die sicherste dafür ist eine Förderung der Verbreitung autofreier Haushalte. Vergleichen wir dazu anhand von

Daten aus dem Mikrozensus Verkehrsverhalten das Mobilitätsverhalten von Personen aus autolosen Haushalten (A) mit dem von Personen aus Haushalten mit 1 Auto (B), mit 2 Autos (C) und mit 3 oder mehr Autos (D). A-Personen legen im Durchschnitt pro Jahr rund 2000 Auto-Personenkilometer zurück, während bei B-, C- und D-Personen die entsprechenden Verkehrsleistungen pro Kopf auf das Vier- bzw. das Sechs- bzw. das Achtfache ansteigen. Dank der im letzten Herbst erschienenen Publikation «Umweltindikatoren im Verkehr» (Michael Spielmann und Peter de Haan, Rüegger-Verlag 2008) können wir diese Daten auch mit den zugehörigen Umweltbelastungen, darunter den Treibhausgas-Emissionen, verknüpfen. - Nehmen wir als Beispiel an, es sei eine Reduktion der Emissionen im Autoverkehr von 30 Prozent (gegenüber 1990) bei sonst gleichbleibenden Verhältnissen angesagt. Dies erfordert bezüglich Verkehrsleistung eine Verkleinerung des gegenwärtigen Gesamtdurchschnittes von rund 8700 Kilometern pro Kopf auf 5500 Kilometer. Dieses Ziel ist realisierbar, wenn der Anteil der Personen in autofreien Haushalten (A) von jetzt 18 auf 51 Prozent anwächst und bei den übrigen Haushaltstypen die folgenden Anteilsveränderungen stattfinden: B von jetzt 50 auf 33 Prozent, C von jetzt 26 auf 16 Prozent und D von jetzt 6 auf 0 Prozent.

Solche modellhaften Überlegungen zeigen, dass die Forderung nach einer Unterstützung der Verbreitung autofreier Haushalte gerechtfertigt ist. Das kann weiter mit einem Blick auf die von den haushaltsspezifischen Mobilitätsarten verursachten externen Kosten untermauert werden. Dazu kombinieren wir die Mikrozensus-Daten mit Angaben aus dem Bericht «Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz» (Ecoplan und Infras 2008). Das Resultat: A-Personen verursachen rund 470 Franken externe Kosten pro Kopf und Jahr, B-Personen 910, C-Personen 1160 und D-Personen 1510 Franken. Mit der lange fälligen Einführung der Lenkungsabgabe auf Treibstoffen mit Rückvergütung könnte ein gewisser Ausgleich geschaffen werden. Indes setzt eine solche Abgabe nur bei der Fahrleistung an und noch nicht bei der massgebenden Ebene, auf der gegen oder für ein eigenes Auto entschieden wird.

Letztlich wäre es natürlich schön, wenn wir gar nicht auf solche Anstösse angewiesen wären. Als Menschen sind wir ja nicht nur ökonomisch denkende Wesen. Wir könnten von uns aus auf die Idee kommen, dass es angesichts der bedrohlichen Klimaentwicklung angezeigt ist, ein eigenes Auto von der Wunschliste zu streichen.

* Prof. em. ETH für quantitative Geografie und Humanökologie und Vizepräsident Club der autofreien Schweiz (CAS).