

Interview mit Hans Koller, strasseschweiz, zum Thema Klimaschutz und Mobilität

# Mobilität darf nicht eingeschränkt werden

*Würde man den Zukunftsthese der Umweltkreise absoluten Glauben schenken, müsste die heutige Mobilität und mit ihr die volkswirtschaftliche Leistung und der Wohlstand unserer Gesellschaft drastisch eingeschränkt werden. Wenn die Energieproblematik jedoch pragmatisch angegangen wird, sieht man relativ rasch, dass wohl Handlungsbedarf besteht, jedoch in einer wirkungsvollen Form, die die Mobilität, die Ader der Volkswirtschaft, kaum beeinträchtigen wird. AUTOINSIDE hat mit Hans Koller, Generalsekretär von strasseschweiz, ein Gespräch geführt.*

Hans Habegger, Chefredaktor

■ **Kaum ein Thema hat sich in allen Kreisen der Wirtschaft, Gesellschaft und Politik weltweit dermassen fazettenreich in die Agenden eingenistet, wie die Klimadebatte. Hans Koller, welches ist Ihre Haltung, respektive die Haltung der Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs, strasseschweiz?**

Hans Koller: Wir sind uns bewusst, dass der durch die Menschheit verursachte CO<sub>2</sub>-Ausstoss in Laufe der Industrialisierung zugenommen hat und dass zwischen der CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre und dem Treibhauseffekt ein direkter Zusammenhang besteht. Wir sind uns aber auch bewusst, dass ohne Treibhauseffekt auf unserer Erde kaum Leben möglich wäre. Eine weitere, für das Erarbeiten von Massnahmen gegen die Klimaveränderung sehr wichtige Tatsache ist, dass lediglich zwei bis drei Prozent der Treibhausgase durch den Menschen verursacht werden. Trotzdem und obwohl der Strassenverkehr mit nur einem Drittel an den antropogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen beteiligt ist, wehrt sich strasseschweiz nicht gegen die Aussage, dass die Klimaerwärmung von den Menschen beeinflusst wird. Deshalb wollen wir uns dahingehend orientieren, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, obwohl die Zahlen zeigen, dass unsere Bestrebungen eigentlich nur eine marginale Wirkung auf die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre haben können.

Wir sind uns aber auch bewusst, dass ohne Treibhauseffekt auf unserer Erde kaum Leben möglich wäre. Eine weitere, für das Erarbeiten von Massnahmen gegen die Klimaveränderung sehr wichtige Tatsache ist, dass lediglich zwei bis drei Prozent der Treibhausgase durch den Menschen verursacht werden. Trotzdem und obwohl der Strassenverkehr mit nur einem Drittel an den antropogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen beteiligt ist, wehrt sich strasseschweiz nicht gegen die Aussage, dass die Klimaerwärmung von den Menschen beeinflusst wird. Deshalb wollen wir uns dahingehend orientieren, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, obwohl die Zahlen zeigen, dass unsere Bestrebungen eigentlich nur eine marginale Wirkung auf die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre haben können.

**Wo sehen Sie denn die Massnahmen, die CO<sub>2</sub> reduzieren können?**

Der erste Appell richtet sich an die Freiwilligkeit. Mit geeigneter Fahrweise (ECO-Drive)

kann der Treibstoffverbrauch reduziert werden. Die Energieetikette informiert die Käuferschaft darüber, welche Autos einen geringeren spezifischen Verbrauch aufweisen und somit auch wirtschaftlicher sind. Mit dem Klimarappen konnte zudem ein Instrument geschaffen werden, das die Effizienz der Emissionsreduktion wesentlich steigert, indem die Massnahmen in Gebieten (Schwellenländern) mit hohem Reduktionspotenzial umgesetzt werden. Die Entwicklung der Fahrzeugtechnik bietet ein weiteres Reduktionspotenzial. Die Automobilindustrie hat diesbezüglich in den letzten zwanzig Jahren bereits viel erreicht und der Antrieb, energieeffiziente und emissionsminimierte Technologie zu entwickeln, ist nach wie vor enorm.

**Von Vorschriften, Verboten und fiskalischen Verteuerungen halten Sie nicht viel?**

Eines ist klar, ein schweizerischer Alleingang mit Verboten und Verteuerungen steht für strasseschweiz nicht zur Diskussion. Die Anbindung an die EU-Vorschriften jedoch erachten wir als sinnvoll. Denn nur so kann von den weltweiten technischen Entwicklungen profitiert werden. Im Gegensatz zu Verboten und Verteuerungen unterstützen wir allerdings die Politik der Anreize, zum Beispiel für die Ökologisierung der Motorfahrzeug- und Mineralölsteuern zur Förderung neuer Technologien und Energieträger. Ein weiterer Punkt sind die guten Rah-

menbedingungen für einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte. Es sollen Anreize geschaffen werden, dass Fahrzeuge mit «alter» Technologie durch moderne Motorfahrzeuge ersetzt werden, die energieeffizient und emissionsarm sind. Ein ebenfalls wichtiger Aspekt ist die Anordnung und Regelung der Verkehrssysteme. Heute verfügen wir von Staates wegen über verbrauchsintensive Verkehrsführungen. Insbesondere in Agglomerationen haben wir praktisch nur noch «stop and go»-Verkehr, weil beispielsweise die Bushaltestellen auf die Fahrbahnen verlegt werden, der Verkehrsfluss durch sinnlose Inseln und untaugliche Ampelsteuerungen behindert wird. Ein weiteres Verkehrsbehinderungspotenzial sind die mehr oder weniger absoluten Bevorzugung des ö.V., sowie des Velo- und Fussgängerverkehrs, was im Sinne optimierter Anordnungen der Verkehrssysteme zweifellos zu Gunsten eines flüssigeren Verkehrs für Motorfahrzeuge verbessert werden könnte.

**Kommen sich die Bedeutung der Mobilität und der Klimaschutz in die Quere?**

Wenn man von der emotional geführten Klimadebatte ausgeht, dann sind Mobilität und Umweltschutz nicht vereinbar. Wenn wir Ihre Frage unter Einbezug von sachlichen Argumenten beantworten wollen, dann sieht es schon etwas anders aus. Sinnvoll eingesetzte Mobilität im Raster aller Verkehrsträger ist absolut vereinbar mit der Umwelt, respektive mit dem Klimaschutz. Schauen Sie, seit über 30 Jahren beträgt der Anteil des Verkehrsträgers Strasse bei der Zahl der beförderten Personen weit über 90%, der Schienenverkehr jedoch lediglich 4-5%. In Zahlen: Jährlich werden 5,7 Mrd. Personen-Fahrten mit privaten Verkehrsmitteln auf der Strasse un-

**«Lediglich 2–3% der Treibhausgase werden durch den Menschen verursacht»**

genommen. Dazu kommen etwa 1,14 Mrd. Personen-Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Strasse. Die Zahl der gefahrenen Kilometer pro Person auf der Strasse (Verkehrsleistung) ist von 83,1% im Jahr 1970 auf 86% im Jahr 2005 angestiegen. Der Anteil der Schiene ist entsprechend gesunken. Diese Zahlen zeigen, dass die Bedeutung des Stras-



Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz

senverkehrs in der Schweiz bei sinkender Umweltbelastung ständig gewachsen ist, obwohl der ö.V. immer wieder unverhältnismässig gefördert wird.

**Sie sagen, die Bedeutung der Strasse wächst. Wird dieser Tatsache in der Verkehrspolitik Rechnung getragen?**

Leider viel zu wenig. Die Verkehrspolitik ist eine Angelegenheit, die sich langfristig entwickelt und deren Auswirkungen entsprechend nachhaltig sind, seien diese nun positiv oder negativ. In der Vergangenheit sind viel Versäumnisse geschehen und Schwerpunkte wurden falsch gesetzt. Das heisst, dem Ausbau des Verkehrsträgers Schiene wurde in den letzten Jahren politisch eine viel zu hohe Bedeutung beigemessen und die finanziellen Mittel sind auch entsprechend geflossen und fliessen weiter (NEAT, Bahn 2000, Infrastrukturfonds), ohne dass damit die Kapazitätsprobleme auf den Strassen beseitigt worden wären. Das hat natürlich längerfristige Auswirkungen auf den Wirtschafts-

standort Schweiz. Die Bedeutung der Aussenwirtschaft ist für die Schweiz sehr wichtig, erfordert aber entsprechende, leistungsfähige Verkehrswege. Zudem wächst die Wohnbevölkerung ständig und der Anspruch an Mobilität steigt entsprechend, sei es im Personen- wie im Güterverkehr. Mit der Globalisierung und mit dem europäischen Binnenmarkt nimmt die Bedeutung der Verkehrsnetze laufend zu. Leistungsfähige Verkehrsnetze und eine optimale Erreichbarkeit sind unabdingbare Voraussetzungen im Standortwettbewerb der Länder und Regionen. Werden die Verkehrsempässe nicht rechtzeitig beseitigt, besteht die Gefahr für die Schweiz, den «Anschluss» zu verlieren. Das heisst, Verkehrsempässe können zu Wachstumsempässen führen. Zwischen dem Ausbau des Agglomerationsverkehrs und der Engpassbeseitigung auf Nationalstrassen besteht ein enger Zusammenhang und wurde vom UVEK auch als solches erkannt. Der bewilligte Betrag von 5,5 Mrd. zur Erhaltung der Netzfunktionalität

**«Ohne Ausbau der A1 werden sich die Stautunden vervielfachen»**

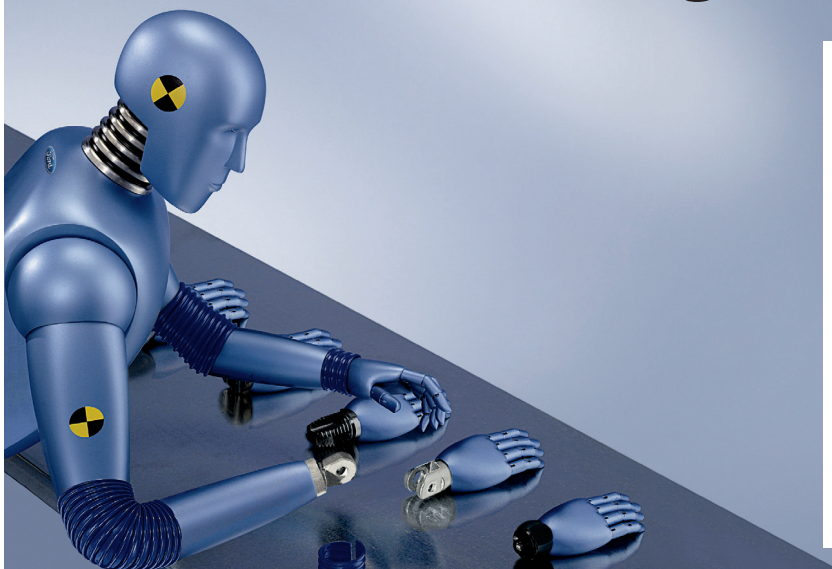
der Autobahnen für die nächsten 20 Jahre muss deshalb aufgestockt werden. In den letzten 12 Jahren haben sich die Stautunden mehr als verdreifacht. Ohne Ausbau der A1 werden sich die Stautunden gemäss der Studie Abey und Meier (2001) innert 20 Jahren vervielfachen und volkswirtschaftlichen Schaden anrichten.

**Wird das bisherige Investitionsverhalten weiterverfolgt?**

Seit 20 Jahren sind die Infrastrukturinvestitionen zwischen Strasse und Schiene nicht mehr ausgewogen, das heisst, bezogen auf die Verkehrsleistung werden die Strassen stark benachteiligt. 2005 flossen fast 4,5 Mrd. in die Schieneninfrastruktur; die Strasse wurde gleichzeitig mit 4,2 Mrd. beglückt, obwohl diese 2005 gegen 80% der Verkehrsleistungen erbracht hat. Die Strasseninvestitionen blieben seit 1970 pro 100 zurückgelegten Strassenkilometern etwa konstant. Es ist unabdingbar, dass die zukünftige Strassenverkehrspolitik des Bundes entsprechend den Bedürfnissen umgesetzt wird. <

 [www.strasseschweiz.ch](http://www.strasseschweiz.ch)

# Passgenauigkeit ist nicht der einzige Vorteil.



## Ford Originalteile

- Faire Preise und Top Einkaufskonditionen
- Tägliche Belieferung von Handelskunden
- Geprüfte Sicherheit nach Ford Standards
- Präzision in Form und Verarbeitung und damit kürzestmögliche Einbauzeiten
- Wiederherstellung des Originalzustands
- Umfangreiche Ersatzteilgarantie

FordService

Feel the difference



Ihre Ford Ersatzteihändler beraten Sie gerne:

Th. Willy AG, Bem, 031 998 25 11 | Garage du Jura SA, Biel, 032 344 29 59 | Grenz Garage Gloten, Bronschhofen, 071 913 85 85 | Garage Degen AG, Bubendorf, 061 935 95 35 | Autocenter Tribolet AG, Chur, 081 286 48 48 | Otto Rupp AG, Dübendorf, 044 802 88 88 | RG automobiles S.A., Granges-Paccot, 026 460 28 28 | Frenken-Garage, Pratteln, 061 826 25 25 | Garage Helbling AG, Rapperswil-Jona, 055 220 88 11 | Auto Götte AG, Reinach, 061 717 94 45 | Hansrudolf Moor AG, Rothrist, 062 785 20 70 | Fibag, Safenwil, 062 788 88 22 | AutomaxX AG, Schaffhausen, 052 644 01 01 | Th. Willy AG, Schlieren, 044 738 34 11 | Bächli Automobile AG, Siggenthal-Station, 056 297 10 20 | Auto-Center AG, St. Margrethen, 071 888 22 77 | Emil Geissmann AG, Wohlen, 056 618 40 10 | Garage Felix Hediger AG, Zuchwil, 032 686 21 21 | A. Huber AG, Zug, 041 766 15 15

oder bestellen Sie Ihre benötigten Ford Originalteile direkt über [www.partslink24.ch](http://www.partslink24.ch) 