

Sachdokumentation:

Signatur: DS 330

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/330



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Teurere Reisen und massive Einschränkungen der «Mobilität»

Am 25. September 2016 kommt die Initiative¹ «Für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Wirtschaft (Grüne Wirtschaft)» der Grünen zur Abstimmung. Diese will in der Verfassung eine rigorose Kreislaufwirtschaft festschreiben. Als langfristiges Ziel muss die Schweiz bis ins Jahr 2050 ihren Ressourcenverbrauch um mehr als 65 Prozent reduzieren. Bund, Kantone und Gemeinden sind dabei verpflichtet, noch nicht definierte Massnahmen zu ergreifen, um dieses radikale Ziel zu erreichen. Bundesrat² und Parlament erachten die Vorlage als «nicht umsetzbar» und lehnen sie deshalb ab.



Abb. 1: ökologischer Fussabdruck gemäss dem WWF

Mobilität und Freizeit verursachen einen Drittel der Umweltbelastung

Die «private Mobilität» ist für rund zwölf Prozent der Schweizer Umweltbelastung verantwortlich. Das zeigt ein vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) in Auftrag gegebener Studienbericht³. Andere Studien, die in ihren Analysen das gesamte Freizeitverhalten miteinbeziehen, gehen gar von einem Anteil von bis zu 33 Prozent aus. Damit ist die «Mobilität» bei Annahme der Vorlage neben der «Ernährung» und dem «Wohnen» einer der drei am stärksten betroffenen Lebensbereiche. Innerhalb des Bereichs «Mobilität» fällt der mit Abstand grösste Teil der Umweltverschmutzung beim motorisierten Individualverkehr mit dem Auto an. An zweiter Stelle folgen Reisen mit dem Flugzeug.

Weitreichende Folgen für Menschen und Unternehmen

Folglich ist es unausweichlich, dass jede Umsetzung der extremen Volksinitiative harte Einschränkungen für Privatpersonen und Unternehmen vorsieht. Erhebliche Lenkungsabgaben werden zum **«Ausstieg aus fossilen Treibstoffen»**⁴ zwingen und starke Anreize setzen, damit sich das allgemeine Mobilitätsverhalten massgeblich verändert. **Die Preise für das Reisen und den Transport von Waren werden steigen.** Demzufolge wird sich das Freizeitverhalten verändern – mit massiv negativen Auswirkungen auf die Tourismus- und Beherbergungsbranche.

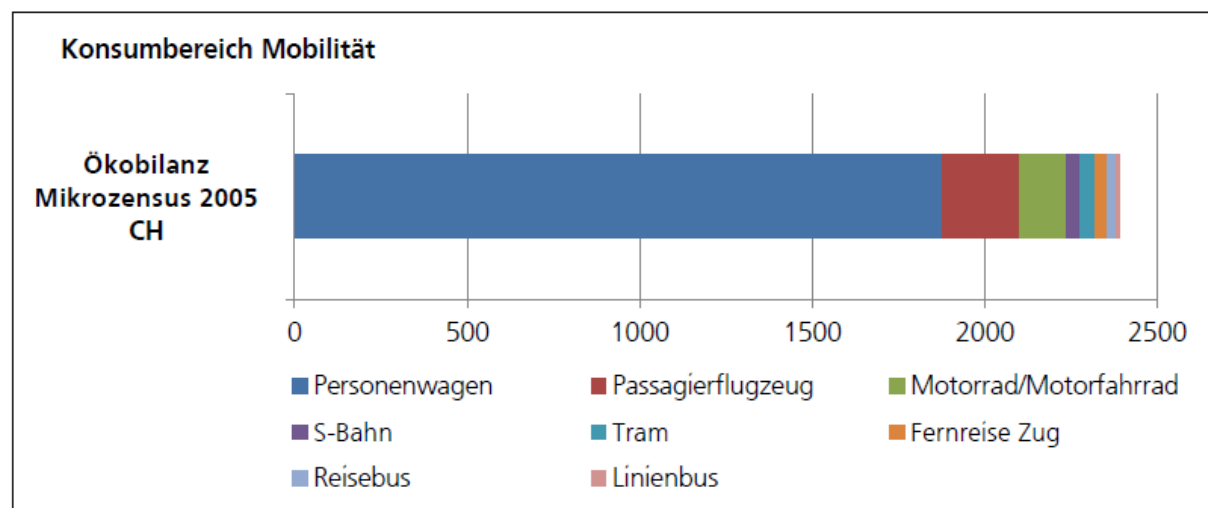


Abb. 2: Jährliche Umweltbelastung in 1000 Umweltbelastungspunkten pro Person für den Konsumbereich «Private Mobilität» aufgeteilt nach Verkehrsmittel (Jungbluth et al. 2012a)

¹ Initiativtext: <https://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis402t.html>

² Botschaft des Bundesrats: <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/1817.pdf>, Seite 1818.

³ Studie [RessourcenEFFizienz Schweiz REFF](https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/1817.pdf): Grundlagenbericht zur Ressourceneffizienz und Rohstoffnutzung

⁴ Botschaft des Bundesrats: <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/1817.pdf>, Seite 1837.

Abb. 1: https://assets.wwf.ch/downloads/fussabdruck_dossier_ab.pdf

Ausstieg aus fossilen Treibstoffen notwendig

Mit welchen konkreten Massnahmen die Volksinitiative umgesetzt wird, lässt der Initiativtext offen. Im Rahmen der Botschaft hat das BAFU die Studie «RessourcenEFFizienz Schweiz REFF»⁵ erstellt, welche die notwendigen regulatorischen Ansatzpunkte auflistet, um das radikale Ziel der Initiative zu erreichen.

Auszug einzelner Massnahmen im Handlungsfeld «Mobilität»	
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - leichtere und weniger motorisierte Fahrzeuge - Reduktion der Fahrleistung - Substitution fossiler Treibstoffe - etc.
Neue Instrumente	<ul style="list-style-type: none"> - Verteuerung der motorisierten Mobilität - Treibstoffabgabe - Eindämmen der Mobilität durch neue Strukturen (z.B. neue Arbeitsformen, Freizeitgestaltung) - Bonus/Malus-System bei mobilitätsbezogenen Abgaben (z.B. kantonale Fahrzeugsteuern) - etc.
Ausbau bestehender Instrumente	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure - Emissionsvorschriften für Luftschadstoffe - Anpassung CO₂-Grenzwerte an Stand der Technik (Ausweitung von PW auf andere Fahrzeugkategorien) - etc.
<p>Quelle: Studie RessourcenEFFizienz Schweiz REFF: Grundlagenbericht zur Ressourceneffizienz und Rohstoffnutzung, Bundesamt für Umwelt BAFU, 2013, Seite 48</p>	

Der

Bundesrat geht in seiner Botschaft⁶ gar einen Schritt weiter:

«Bei der Mobilität wäre ein Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen notwendig, was eine Verstärkung der Klimapolitik und der Energiestrategie und damit eine rasche Einführung der ökologischen Steuerreform bedingen würde.»

Persönlicher Verzicht und neue Zwangsmassnahmen unausweichlich

Jede und jeder muss sein Freizeitverhalten anpassen und künftig für das Reisen erheblich höhere Preise bezahlen. Denn ohne starken persönlichen Verzicht auf Lebensqualität und Komfort ist die Initiative nicht umzusetzen. Besonders betroffen sind alle, welche auf ein Auto angewiesen sind, einen langen Arbeitsweg haben oder in der Freizeit viel unterwegs sind. Die höheren Preise für Mobilität, Produkte und Dienstleistungen treffen dabei den Mittelstand und die Familien überdurchschnittlich. Flugreisen beispielsweise werden durch die Strafabgaben künftig wieder zu einem Luxus. Insgesamt führt die Initiative zu einer neuen Zweiklassengesellschaft.

Wie sind die Autofahrer betroffen?

Automobilisten sind mehrfach betroffen. Im Vordergrund stehen erhebliche Lenkungsabgaben auf Treibstoffe, die Benzin oder Diesel massiv verteuern. Nicht vergessen werden dürfen die Folgen durch die erzwungene Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Mittelfristig dürften Neuwagen nur noch mit Elektroantrieb oder Brennstoffzelle verkauft werden (Wahlfreiheit wird eingeschränkt). Generell wird über neue Anreize oder Verbote versucht, den Individualverkehr weiter einzuschränken und den öffentlichen Verkehr zu fördern.

⁵ Studie [RessourcenEFFizienz Schweiz REFF](#): Grundlagenbericht zur Ressourceneffizienz und Rohstoffnutzung

⁶ Botschaft des Bundesrats: <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/1817.pdf>, Seite 1837.

⁷ Studie [RessourcenEFFizienz Schweiz REFF](#): Grundlagenbericht zur Ressourceneffizienz und Rohstoffnutzung, Seite 48

Einkaufstourismus

Massiv höhere Benzinpreise führen zudem zu starkem Tanktourismus ins nahe Ausland. Das führt zu zusätzlichen Staus an der Grenze und fördert auch den Einkaufstourismus weiter. Leidtragende sind die Verkehrsteilnehmer und das lokale Gewerbe.

Transportbranche

Für Transportunternehmen sind die Konsequenzen weitreichend. Denn ein abrupter Strukturwandel ist unausweichlich. Die Transportwege (Logistik) werden durch die Initiative genauso in Frage gestellt wie Fahrzeugtypen und Antrieb. Der Wirtschaftszweig wäre in vielen Bereichen nicht mehr konkurrenzfähig. Auch die Automobilindustrie sieht sich vor grossen Herausforderungen. Die Branche muss mit einschneidenden Produktionsvorschriften, massiv höheren Treibstoffabgaben sowie Importbeschränkungen rechnen.

Tourismus

Die Verteuerung des Reisens trifft alle Anbieter von Freizeitaktivitäten (Ski-Resorts, Opernhäuser, Musikfestivals, Freizeit- und Fitnessparks). Besonders betroffen sind die Schweizer Hotellerie und die Gastronomie. Denn bei Annahme der Initiative wird die Destination Schweiz teurer, gleichzeitig wird das Angebot aber aufgrund von Ressourcensparmassnahmen eingeschränkt. Das führt dazu, dass Ferien im nahegelegenen Ausland weiter an Attraktivität gewinnen.



Exkurs zu den Handlungsmöglichkeiten

Ziel der Initiative ist der «ökologische Fussabdruck Eins» in der Schweiz. Dies entspricht einer Senkung des aktuellen Ressourcenverbrauchs um mindestens zwei Drittel. Gemäss Bundesrat ist aber bereits eine Reduktion des Ressourcenverbrauchs um 40 Prozent nur mit äusserst einschneidenden Massnahmen möglich (u.a. in der Energie-, Raumplanungs- oder Waldpolitik). Erschwerend kommt hinzu, dass diese Betrachtungsweise für die Zielsetzung statisch ist. Das heisst, dynamische Grössen wie Wirtschaftsentwicklung und der Bevölkerungszuwachs bis 2050 weltweit und in der Schweiz

fehlen in der Berechnung. Ebenfalls nicht berücksichtigt wird die Tatsache, dass die «Belastbarkeit der Erde»⁸ aufgrund anhaltender Umweltbelastungen weiter sinkt und wegen des Bevölkerungswachstums auch auf mehr Köpfe verteilt werden muss. Folglich muss bei Annahme der Initiative der Ressourcenverbrauch in der dynamischen Betrachtung um weit mehr als 65 Prozent sinken. Ausgeblendet wird ausserdem die Tatsache, dass über 60 Prozent der durch den Schweizer Konsum verursachten Umweltbelastung im Ausland anfallen. Das begrenzt die Handlungsmöglichkeiten in der Schweiz zusätzlich. Entsprechend fallen die Massnahmen im Inland noch radikaler aus.

VERZICHT AUF KONSUM & WOHLSTAND UNAUSWEICHLICH

	statische Perspektive	dynamische Perspektive
Reduktionsvorschrift durch Volksinitiative	~ 65 Prozent	erheblich grösser
Energiesparmassnahmen (Halbierung des Energieverbrauchs u.a.m.)	~ 20 Prozent	< 20 Prozent
Weitere Massnahmen (Landwirtschaft, Raumplanung, Waldpolitik u.a.m.)	~ 20 Prozent	< 20 Prozent
Nicht erreichbar durch «Effizienzmassnahmen»	~ 25 Prozent	erheblich grösser

Quelle: Studie «RessourcenEFFizienz Schweiz REFF» des Bundesamts für Umwelt BAFU, Seite IV

⁸ Der ökologische Fussabdruck hängt von der Biokapazität der Erde ab. Diese sinkt aufgrund des globalen Bevölkerungs- und Wohlstandszuwachses. Damit sinkt automatisch der zulässige ökologische Fussabdruck pro Kopf in der Schweiz. Botschaft des Bundesrats, <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/1817.pdf>, Seite 1836.

⁹ Studie [RessourcenEFFizienz Schweiz REFF](#): Grundlagenbericht zur Ressourceneffizienz und Rohstoffnutzung, Seite 13.



**Bald 5 Franken pro
Liter Benzin?**



Fazit: Eine Senkung des Schweizer Ressourcenverbrauchs um mehr als 65 Prozent ist in jedem Fall zu radikal. Die Folgen wären verheerend: Massive Einschränkungen der Mobilität und der persönlichen Freizeitgestaltung durch neue Vorschriften und erhebliche Lenkungsabgaben. Ein abrupter Strukturwandel gefährdet Unternehmen und Arbeitsplätze. Die volkswirtschaftlichen Kosten sind immens, die gesellschaftlichen Folgen (Zweiklassengesellschaft!) weitreichend. Die Initiative ist ein frontaler Angriff auf unser Portemonnaie und auf unsere persönliche Freiheit.

Ein deutliches NEIN am 25. September 2016 ist von eminenter Bedeutung für die Schweizer Tankstellenshop-Betreiber, für die Automobilisten, für die gesamte Transportbranche sowie für den Tourismus.



Wir brauchen Sie!

**Auch ein kleines Zeichen kann Grosses bewirken.
Machen Sie mit! Tragen Sie sich jetzt ein:**

www.gruener-zwang.ch

Volksabstimmung «Grüne Wirtschaft» vom 25. September 2016



Weitere Informationen gibt es auf www.gruener-zwang.ch oder unter team@gruener-zwang.ch.