

Sachdokumentation:

Signatur: DS 5058

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/5058



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.

Jahres-Medienkonferenz 2025

Tempo 30 als wichtigster Schwerpunkt 2025

Das Jahr 2025 wartet mit einigen verkehrspolitischen Herausforderungen auf: Gleich in mehreren Kantonen fallen Volksentscheide zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Strasse – namentlich zu Tempo 30. Diskutiert werden überdies Sparprogramme und Verzichtspläne, welche auch den öffentlichen Verkehr und den Klimaschutz betreffen. Auf diese Themen legt der VCS Verkehrs-Club der Schweiz in den kommenden Monaten sein Hauptaugenmerk, wie das VCS-Präsidium an der Jahres-Medienkonferenz in Bern bekannt gab. Schliesslich ist mit dem Nein zum Autobahn-Ausbau die Verkehrswende eingeläutet. Ein «Weiter wie bisher» ist keine Option mehr.

Die Abstimmung über den Autobahn-Ausbau am 24. November vorigen Jahres markiert einen Wendepunkt in der Verkehrspolitik der Schweiz. Die Abstimmung zeigt deutlich, dass die Bevölkerung des ständig wachsenden Strassenverkehrs zunehmend überdrüssig ist. Stattdessen sind effiziente, sichere und umweltfreundliche Lösungen für die Mobilität gefragt. Das Verdikt vom 24. November ist ein Auftrag an die Politik, die Verkehrswende mit Nachdruck voranzutreiben.

30 ist das neue 50

Besonders hinsichtlich Tempo 30 gibt es aus Sicht des VCS im laufenden Jahr auf allen politischen Ebenen Handlungsbedarf. In Bundesbern ist ein Gesetzesentwurf in Arbeit, welcher die Einführung von Verkehrsreduktionen und insbesondere Tempo 30 erschweren will. Zudem laufen derzeit in verschiedenen Kantonen Initiativen zur Einschränkung von Tempo 30, so etwa in Zürich, Genf, Basel und Luzern.

Für VCS-Co-Präsidentin Jelena Filipovic ist klar: Diese Attacken müssen unbedingt abgewehrt werden. «Wir werden uns mit Verve für Tempo 30 engagieren, denn die momentanen Begehren und Angriffe gehen klar in die falsche Richtung. Sie gefährden wertvolle und essenzielle Errungenschaften für die Lebensqualität der Schweizer Bevölkerung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Tempo 30 ist ein Fortschritt, der nicht aufs Spiel gesetzt werden darf.»

Keine überstürzten Sparprogramme zulasten von ÖV und Klima

Sorge bereitet dem VCS die derzeitigen Sparanstrengungen und Verzichtspläne seitens Eidgenossenschaft. Insbesondere nach der Ablehnung der Autobahnprojekte in der Volksabstimmung vom 24. November und den Diskussionen in der Wintersession des Parlaments erwartet der VCS von Bund und Parlament echte Verpflichtungen im Bereich der nachhaltigen Mobilität.

VCS-Co-Präsident David Raedler meint: «Es gibt durchaus positive Signale: Die Eidgenössischen Räte haben sich gegenüber den bundesrätlichen Kürzungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs sehr skeptisch gezeigt – insbesondere beim Regionalverkehr. In der Budgetdebatte hat der Nationalrat wiederholt darauf bestanden, die Bahn- und Buslinien von

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

den Kürzungen auszunehmen. Dieses Signal müsste endlich auch bei der Landesregierung Gehör finden.»

Schwaches klimapolitisches Zwischenzeugnis

10 Jahre nach dem Klimaabkommen von Paris ortet der VCS ausserdem einen enormen Nachholbedarf hinsichtlich Klimaschutz – die Schweiz gerät weiter ins Hintertreffen. Besonders im Verkehrssektor fehlt es an konsequenten Massnahmen. Dessen CO₂-Anteil liegt ohne internationalen Flugverkehr bei etwa einem Drittel der Gesamtemissionen, während andere Sektoren Fortschritte machen.

VCS-Vize-Präsident Thomas Ruckstuhl zieht mit Blick auf den Weg zu netto null eine mehr als durchzogene Zwischenbilanz: «Es ist ernüchternd. Der Verzug der Schweiz 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 ist offensichtlich: Verkehrspolitik ist untrennbar mit Klimapolitik verbunden.»

Bei der anstehenden Besteuerung von Elektroautos zur Finanzierung der Infrastruktur wird der VCS darauf achten, dass deren Höhe die dringend überfällige Elektrifizierung des Strassenverkehrs nicht verzögert. Auch dürfen im Vergleich zur Reform von 2017 keine Zusatzeinnahmen für den Autobahn-Ausbau generiert werden. Der Bundesrat tut nach dem Nein vom 24. November gut daran, seine Pläne hinsichtlich Besteuerung von Elektroautos zu revidieren. Dem geringeren Geldbedarf für den Autobahn-Ausbau und dem stockenden Klimaschutz ist dabei unbedingt Rechnung zu tragen.

Das Präsidium des VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt die drei Jahres-Schwerpunkte ganz oben auf die Prioritätenliste. Nach dem äusserst erfolgreichen Politjahr 2024 wird sich der VCS weiterhin für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik einsetzen.

Für weitere Auskünfte stehen zur Verfügung:

- Jelena Filipovic, Co-Präsidentin VCS Schweiz, 079 289 06 41
- David Raedler, Co-Präsident VCS Schweiz, 079 220 45 23
- Thomas Ruckstuhl, Vizepräsident VCS Schweiz, 079 374 18 77
- Stéphanie Penher, VCS-Geschäftsführerin, 079 711 19 15
- Medienstelle VCS, 079 708 05 36, medien@verkehrsclub.ch

Jahres-Medienkonferenz 2025

Tempo 30 ist der Schlüssel zur Lebensqualität

Referat von Jelena Filipovic, Co-Präsidentin VCS Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Was ist Verkehr? Verkehr sind Velos, Busse und Trams. Autos sind Verkehr, ebenso Lieferwagen. Auch Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, sind Teil des Verkehrs. Diese Auffassung widerspricht sowohl den geläufigen Auffassungen als auch der aktuell gültigen Hierarchie auf der Strasse. Denn da steht in aller Regel der motorisierte Individualverkehr als Synonym für den Verkehr.

Für den VCS steht fest: Soll Verkehr menschen-, umwelt- und klimagerecht ausgestaltet sein, muss ein Umdenken stattfinden und es braucht entsprechende Massnahmen. Tempo 30 ist die Lösung für zahlreiche Herausforderungen – gewissermassen die «eierlegende Wollmilchsau». Aktuell droht dieser wirksamen und vergleichsweise kostengünstigen Massnahme allerdings allerlei Ungemach.

Eine Motion von FDP-Nationalrat Peter Schilliger will die Einführung von Tempo 30 erschweren. Sein Hauptargument ist die Einhaltung einer sogenannten «Strassenhierarchie», die Durchfahrtsstrassen als verkehrsorientiert und entsprechend Tempo-50-würdig definiert.

Jedoch ist die Strassenhierarchie bereits heute – und durchaus auch auf verkehrsreichen Strassen mit Tempo 30 – Realität. Dafür braucht es also keine neuen Gesetze. Zweitens ist aus Sicht des VCS eine solche Hierarchie ganz grundsätzlich zu überdenken: impliziert sie doch, dass der motorisierte Verkehr wichtiger ist als andere Verkehrsmittel und entsprechend auf diesen Strassen bevorzugt behandelt werden muss.

Die Motion Schilliger mündet in einen Auftrag an den Bundesrat. Es ergäbe sich eine nationale gesetzliche Regelung, welche die Einführung von Tempo 30 auf gewissen Strassen erschweren oder gar verunmöglichen würde – obwohl diese Strassen in die Zuständigkeit der Gemeinden oder Kantone fallen. Das würde die Autonomie der Gemeinden (und Kantone) empfindlich einschränken – überdies bei einem Thema, von dem nur sie direkt betroffen sind.

Obwohl ein solches Gesetz noch hängig ist, zeigen sich bereits erste Auswirkungen. So werden im Kanton Bern in vorauseilendem Gehorsam Tempo-30-Vorhaben mit Blick auf die Motion Schilliger gestoppt. Betrachtet man die grossartigen Errungenschaften einer simplen und günstigen Massnahme wie Tempo 30, ist ein solcher Entscheid fatal. Auch in verschiedenen Kantonen laufen derzeit Initiativen zur Einschränkung von Tempo 30, so etwa in Zürich, Genf, Basel und Luzern.

Für Lärmschutz und Sicherheit, ...

Gerne erläutere ich Ihnen die wichtigsten Effekte von Tempo 30:

Absolut zentral ist Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme. Über eine Million Menschen in der Schweiz sind von übermässigem Verkehrslärm betroffen. Das hat Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und verursacht hohe Kosten. Sind Autos mit Tempo 30 statt mit Tempo 50 unterwegs, nimmt der Lärm um rund 3 Dezibel ab. Das entspricht in der

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

akustischen Wahrnehmung einer Halbierung des Verkehrs. Zusätzlich nehmen die besonders störenden Lärmspitzen überproportional ab.

Ebenso wichtig ist Tempo 30 für die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit Tempo 30 lassen sich mindestens ein Drittel der schweren Verkehrsunfälle verhindern. Kommt es dennoch zu Kollisionen, sind sie oftmals weniger folgenschwer, weil sich der Anhalteweg gegenüber Tempo 50 halbiert. Am meisten profitieren von Tempo 30 die Fussgängerinnen und Fussgänger, Velo- und Motorradfahrende, Seniorinnen und Senioren sowie die Kinder auf ihren Schulwegen oder in der Freizeit. Besonders gross ist das Potenzial zur Verringerung der Opferzahlen auf Durchfahrtsstrassen.

... und als Anti-Stau-Massnahme

Tempo 30 unterstützt auch die dringend nötige Förderung des Veloverkehrs. Dass es ein Umdenken braucht, hat jüngst die Abstimmung über den masslosen Autobahn-Ausbau gezeigt: Das Velo ist ein probates Mittel gegen mit Autos verstopfte Quartiere. 63 % aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als 10 Kilometer, mehr als 4 von 10 Autofahrten sogar kürzer als 5 Kilometer. Und damit sind insbesondere letztere perfekt fürs Velo. Und man weiss wiederum, dass Temporeduktionen dazu beitragen, Menschen dazu zu ermutigen, (mehr) Velo zu fahren, da das (subjektive) Sicherheitsempfinden steigt.

Damit wird das Teilen der Strassen – für jede Art von Verkehr! – gefördert. Ebenso ist der Verkehr bei Tempo 30 flüssiger als bei Tempo 50 und wirkt dem Stauproblem entgegen. Die Wartezeiten bei Fussgängerquerungen nehmen ab; auch für Autolenkende. Tempo 30 bewährt sich deshalb ganz besonders auch auf Hauptstrassen und wirkt dort stauvermindernd.

Zudem: Mit jeder Autofahrt, die durch flächeneffizientere Fortbewegungsmittel (zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV) ersetzt wird, erhöht sich die Kapazität der Strasse. Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) hält in ihrem Forschungsbericht von 2019 fest: «Auf die Leistungsfähigkeit (maximale Anzahl Fahrzeuge pro Stunde) hat eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h meistens keinen massgeblichen Einfluss. (...) innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit üblicherweise bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h.»

Tempo 30 hat überdies das Potenzial, die sehr hohen externen Kosten des motorisierten Verkehrs zu senken. Dazu gehören Gesundheitskosten in Folge von Lärm oder Unfällen ebenso wie Umweltschäden. Tempo 30 hat also einen volkswirtschaftlichen Nutzen; aber auch einen ökonomischen Gewinn, etwa weil Wohnquartiere und Wohnanlagen entlang von Verkehrsachsen attraktiver werden. Ortszentren profitieren und der öffentliche Raum kann vielseitiger und intensiver genutzt werden. Und dies bei moderaten Kosten, da Tempo 30 nicht zwingend bauliche Massnahmen benötigt.

Aus Sicht des VCS besteht also hinsichtlich Tempo 30 im laufenden Jahr auf allen politischen Ebenen Handlungsbedarf. Wir werden uns allenthalben und mit Verve für Tempo 30 engagieren, denn die momentanen Begehren und Angriffe gehen klar in die falsche Richtung. Sie gefährden wertvolle und essenzielle Errungenschaften für die Lebensqualität der Schweizer Bevölkerung. Denn Tempo 30 – aber eigentlich jede Form der Tempobeschränkung – hat ausnahmslos positive Effekte.

Jahres-Medienkonferenz 2025

Für eine ambitionierte Verkehrspolitik

Referat von David Raedler, Co-Präsident VCS Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Das Signal, welches die Stimmenden mit dem NEIN zum Autobahn-Ausbau ausgesendet haben, ist klar: Sie wollen weg von einer Mobilitätsvision, die sich auf das Auto konzentriert. Die Bevölkerung weigert sich, sich ineffiziente und teure Projekte aufzwingen zu lassen, die der Natur, der Biodiversität und der Landschaft schaden. Vor diesem Hintergrund wird der VCS mit Engagement dafür sorgen, dass die Botschaft der Stimmenden gehört wird und konkrete Massnahmen zugunsten einer nachhaltigen Mobilität die Folge sind.

Dieses Engagement ist unter finanziellen Gesichtspunkten besonders wichtig. Die vom Bundesrat geplanten Sparmassnahmen dürfen die erforderliche Verkehrswende nicht gefährden. Dennoch scheint der Bundesrat deren Notwendigkeit noch immer zu leugnen. Das Parlament zeigte sich in den Budgetdiskussionen im Dezember gegenüber den geplanten Kürzungen für den öffentlichen Verkehr zumindest skeptisch. Der Nationalrat betonte mehrfach, dass Budgetkürzungen für den regionalen Personenverkehr nicht möglich seien. Der Bundesrat will aber den Deckungsgrad für die Kosten des öffentlichen Verkehrs anpassen und bestimmte Strecken, insbesondere in ländlichen Regionen, streichen. Dieses Vorgehen, mit dem 60 Millionen Schweizer Franken eingespart werden sollen, widerspricht dem politischen Konsens, der bislang hinsichtlich des öffentlichen Verkehrsnetzes galt. Man wollte sicherstellen, dass alle – unabhängig des Wohnorts – eine möglichst gute Verkehrsanbindung zur Verfügung zu haben. Die angestrebten Kürzungen bedeuteten den Tod von wichtigen Verbindungen, vor allem in ländlichen Gebieten oder Bergregionen. Der Kanton Waadt, aus dem ich komme, ist ein gutes Beispiel: Verbindungen wie die MBC (Morges – Bière – Cossonay) oder von Yverdon-les-Bains nach Sainte-Croix wären gefährdet. Ebenso Buslinien, die viele Dörfer mit den städtischen Zentren verbinden.

Der VCS lehnt diesen Vorschlag entschieden ab. Er ist unsinnig – besonders in einer Zeit, in der ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs für eine Optimierung des Modalsplits notwendig ist. Angesichts des Angriffs auf unser öffentliches Verkehrssystem und die Erreichbarkeit der Regionen ist davon auszugehen, dass sich viele Kantons- und Gemeindebehörden sowie Bürgerinnen und Bürger unserem Widerstand anschliessen werden.

Der Bundesrat darf die öffentlichen Verkehrsmittel im Rahmen seines Entlastungsprogramms nicht opfern. Die Kosteneinsparungen müssen auf der Strasse und beim Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) realisiert werden. Hierzu ist anzumerken, dass die Gaillard-Gruppe – bereits vor der Abstimmung über die Autobahnprojekte – jährliche Kürzungen in Höhe von CHF 117 Millionen in diesem Fonds vorgesehen hatte. Weil dieser nämlich ausreichend dotiert war, um die Realisierung der geplanten Grossprojekte zu gewährleisten. Gleichzeitig schlug die gleiche Gruppe jedoch jährliche Kürzungen von CHF 200 Millionen im ÖV-Fonds vor. Es ist nicht hinnehmbar, dass auf diese Weise mehr bei der Schiene als bei der Strasse gekürzt 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

Mit dem Nein zum Autobahn-Ausbau am 24. November sendeten die Stimmenden eine klare Botschaft an die Adresse des Bundesrats: Es will nicht 5 Milliarden für Autobahnausbauten ausgeben, die nicht funktionieren. Statt den Ausbau des Strassennetzes zu finanzieren, muss der NAF-Fonds vielmehr den Unterhalt der bestehenden Infrastrukturen und die Finanzierung von Agglomerationsprogrammen ermöglichen.

Unter dem Aspekt der Entwicklung der Finanzierung des NAF arbeitet der Bundesrat an einer Reform. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des Fahrzeugbestands der Schweiz gehen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und deren Überschuss, welche den Fonds teilweise speisen, tendenziell zurück. Um dem entgegenzuwirken, fordert Albert Rösti eine Steuer für Elektroautos, denn diese werden derzeit nur bei der Einfuhr besteuert.

Der VCS sieht die Beteiligung der Autofahrerinnen und -fahrer an der Finanzierung der Infrastrukturen positiv. Dennoch ist es notwendig, dass diese Änderung auf pragmatische Weise umgesetzt wird. Elektroautos sollten einer moderaten und progressiven Steuer unterliegen. Diese soll direkt von den Fortschritten bei der Elektrifizierung des Fahrzeugbestands abhängen. In einer Zeit, in der die Schweiz mehr denn je den notwendigen Wandel in der Verkehrspolitik herbeiführen muss, um das Ziel Netto-Null-Emissionen im Jahr 2050 zu erreichen, darf eine neue Steuer jene Autofahrerinnen und -fahrer nicht bremsen, die auf ein umweltfreundlicheres Modell umsteigen möchten.

In Bezug auf die Agglomerationsprogramme erwartet der VCS vom Bundesrat eine stärkere Zweckbindung der Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehrs und der Infrastruktur für Zufussgehende. Nachdem der Autobahn-Ausbau an der Urne abgelehnt wurde, erwartet die Bevölkerung Antworten, um den Verkehr und die damit einhergehenden Belästigungen in den Dörfern zu verringern. Damit Personen, welche die Autobahn nutzen, auch zuverlässig in die Stadtzentren gelangen können, muss ein grösserer Teil der Mittel für Agglomerationsprogramme ausgegeben werden. Diese entlasten die Innerortsstrassen, indem sie unter anderem wichtige Verbindungen zwischen den Autobahnen und den Stadtzentren anbieten. Aktuell werden ungefähr 11 % des NAF für die Agglomerationsprogramme verwendet – wir fordern 20 %.

Agglomerationsprogramme bieten echte Lösungen für die Mobilitätsprobleme des Alltags. Das Tram ist ein konkretes Beispiel: In den Stadtzentren bietet es insbesondere für Pendlerinnen und Pendlern eine effiziente Alternative zum Auto. Die Verringerung des Verkehrs bringt einen beträchtlichen Nutzen für die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner. Konkret wünscht sich der VCS, dass der Bund stärker zur Finanzierung von neuen Tramlinien beiträgt. Während er derzeit 100 % der Investitionen in das Bahnnetz finanziert, beteiligt er sich in der Regel nur zu 30 bis 45 % an den Tramprojekten. Wir fordern mindestens 70 %.

Zusammenfassend erwartet der VCS vom Bundesrat, dass er endlich die Notwendigkeit von grossen Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in die Agglomerationsprogramme erkennt. Die Qualität der heutigen Strassen- und Schieneninfrastruktur muss erhalten bleiben und die Wende hin zu einer Mobilität mit Zukunft muss gewährleistet werden.

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.