



22

CHAOSPOLITIK

TEXT: JÜRIG WICK FOTOS: JÜRIG WICK

Die globalisierte Weltpolitik agiert momentan chaotisch, das gilt in zivilisierten Ländern bis hinunter ins Detailfach «Verkehr».

Als Automobilisten sind wir es gewohnt, den Gasfuss zurück nehmen zu müssen, sobald irgendwelche Gruppierungen ein neues gesellschaftliches Problem auf das Parkett bringen. Wir sind ein finanzwirtschaftlich gesteuertes und kein von Ölressourcen oder

von Autoherstellern abhängiges Land. Dass schweizerische Produktionsbetriebe jährlich rund neun Milliarden Franken umsetzen und etwa 24 000 Mitarbeiter beschäftigen sei am Rande jedoch erwähnt. Nun erleben wir anderswo Attacken auf das Automobil, welche über den Gasfuss

hinausreichen, bis hin zu Fahrverboten für einst staatlich zugelassene Neuwagen.

Beispiel Norwegen

Bis 2006 wurden in unserem EFTA-Partnerland explizit Dieselmotoren gefördert. Dann rückte man davon ab und subventioniert nun die

Elektromodelle. Wegen überlasteten öffentlichen Ladestationen mussten einige Privilegien deshalb wieder zurückgenommen werden. Für Verbrenner gelten schon seit längerer Zeit Fahrverbote in Oslo. Ab 2025 sollen Diesel und Benziner im ganzen Land neu nicht mehr zugelassen werden. Norwegen ist



Schizoide geht es kaum: Von A nach B mit einem neuen Pw oder mit einem älteren Diesel-Pw wegen situativer Fahrverbote.



Die Politiker haben es noch nicht begriffen: Zum Shoppingcenter fahren, statt zu Fuss im Dorf einkaufen, das ist das hauptsächlichste Verkehrs-Problem.



Freie-Fahrt-Tafel auf der A4 bei Goldau 2006: Schikanen wegen Ozonwerten hatten wir schon.



Häufig ideologisch motiviert: Schleichverkehrszone haben manchmal ihre Berechtigung.

stark in der Ölförderung engagiert, will aber per 2030 klimaneutral werden. Wertpapiere von Unternehmen, welche Kohle fördern oder verkaufen, erwirbt der berühmte norwegische Staatsfonds nicht mehr und das geförderte Erdöl wird im eigenen Land nicht mehr für die Stromversorgung eingesetzt.

Beispiel Frankreich und Spanien

In Paris gelten bereits Fahrverbote für ältere Diesel und Benzin, zeitnah sollen Verbrenner generell aus dem Stadtgebiet verbannt werden. Auch in anderen Städten diskutiert man solche Verbote. Nach elektrischen Automobilen werden seit März 2017 auch Elektrofahräder mit Kaufprämien gefördert. Im Hexagon ist rund die Hälfte des Eisenbahnnetzes nicht elektrifiziert. Nachbar Spanien erwägt ein Verkaufsverbot für Diesel- und Benzinfahrzeuge ab 2040, um dem Klimawandel entgegenzuwirken. Im Dezember 2016 hat Madrid erstmals ein Fahrverbot für Pws in der Innenstadt verordnet und dehnt dieses 2019 erheblich aus.

Beispiel Grossbritannien

Im Vereinigten Königreich sind Verkaufsverbote für Autos mit Verbrennungsmotoren angekündigt, für London Zufahrtsverbote dafür schon definiert. Seit Jahren ist die Innenstadt mit einer Strassen-Maut belegt, wovon Elektro- und Hybridfahrzeuge befreit sind.

Grossbritannien gehört zu den grössten Herstellern von Verbrennungsmotoren in Europa und ist ebenfalls ziemlich «ölexportlastig». Ein grosser Teil des schottischen Eisenbahnnetzes wird mit Diesellocks frequentiert.

Beispiel Österreich

Unser östliches Nachbarland erlaubt Fahrern von Elektrofahrzeugen auf Autobahnen künftig höhere Geschwindigkeiten, als jenen mit Diesel- oder Benzinmotoren. 1991 wurde in Österreich die Normverbrauchsabgabe NoVa zu Gunsten verbrauchsarmer Fahrzeuge eingeführt und 2008 verschärft. Der Anteil neu immatrikulierter Pw mit Dieselmotor stieg in Folge auf über 80 Prozent. Seit 2016 entwickelt er sich wegen der bekannten Diskussionen im benachbarten Deutschland zurück, liegt nun wieder bei unter 50 Prozent.

Beispiel Deutschland

In der Bundesrepublik «...treibt der Verein Deutsche Umwelthilfe DUH die Autobranche in der Diesel-Debatte vor sich her», schreibt das Magazin «Der Spiegel». Ihren vorerst grössten Erfolg feierte die DUH, als das Bundesverwaltungsgericht auf ihren Vorstoss Diesel-Fahrverbote in Städten möglich machte. Der Verein zählt weniger als 300 Mitglieder. Was derzeit im «Autoland» abgeht, dürften die meisten hierzulande mitbekommen haben. Es reicht bis zu Fahrverboten für Dieselfahrzeuge unterhalb Euro5 auf einem Autobahnabschnitt im Ruhrgebiet.

Deutschland-FDP-Chef Christian Lindner stellte die Grenzwerte für Luftqualität infrage. Sein Argument: Wer im Büro arbeite, dürfe viel mehr Stickoxid einatmen, als auf der Strasse erlaubt sei. Lindner: «Das zeigt, dass solche Grenzwerte keine Religion und keine Wahrheit sind, sondern politische Entscheidungen.» Um die Elektromobilität

anzuschieben, hatte die Regierung davor ein kräftiges Subventionsprogramm lanciert. Davon konnten auch Tesla-Käufer profitieren. Das ging zu weit, nun fordert man die Tesla-Subventionen zurück, was von einem Gericht als Rechts bestätigt worden ist.

Inzwischen haben Messungen der Hamburger Luft nach Auswertung von Monatergebnissen aufgezeigt, dass die Luftbelastung durch die Diesel-Beschränkungen in zwei Strassen nicht gesunken, sondern teilweise gestiegen ist, ausserdem sind gewisse Messstandorte als zu nahe an Strassen in Frage gestellt worden. Ein Politiker lässt sich wie folgt zitieren: «Die Stickoxidbelastung in einer 50-Quadratmeter-Wohnung durch einen Adventskranz mit vier Kerzen ist spätestens nach einer halben Stunde höher als an den höchstbelasteten Messestellen in Deutschland.»

Lokale Sofortmassnahmen sind nur Augenscherelei.

Und die Schweiz?

Schizoide Regelungen zu Gunsten besserer Luft hat die Eidgenossenschaft hinter sich. In den 1980er Jahren stand das Parlament wegen dem so genannten Waldsterben kurz davor, auf Autobahnen Tempo 100 einführen zu wollen. Dann registrierte man, dass sich dies nicht durchsetzen lassen würde, als freudeidgenössischer Kompromiss wurde daraus

das Tempo 80/120 Regime, Sonntagsfahrverbote wurden versenkt. Wegen hoher Ozonwerte startete der VCS 2006 erneut einen Versuch für tiefere Geschwindigkeitslimiten und Fahrverbote, was bei gewissen Winterlagen zu interimistischen Tempo 80-Beschränkungen führte.

«Wegen grossräumiger Ozonverfrachtungen fehlt bei Tempo 80 ein messbarer Effekt», meinte dazu der für die Lufthygiene im Kanton Zürich zuständige Hansjörg Sommer. Und der Atmosphärenphysiker Albrecht Neftel von Agroscope Reckenholz-Tänikon ergänzte: «Lokale und kurzzeitige Sofortmassnahmen sind Augenscherelei oder Beruhigungsmittel.»

Damit war das Zielobjekt Privatverkehr als Allheilmittel für Klimaschutz und Ozonwerte vom Tisch. Temporeduktionen eignen sich nur noch als ideologisches Kampfmittel. Der Bundesrat beschloss, dass es keinen Masterplan zur Entwicklung der Elektromobilität brauche. Zudem ist 2020 eine Pauschalbesteuerung für Elektrofahrzeuge geplant. Auch ohne Mineralsteuer sollen sie die Strassen mitfinanzieren. Ein vernünftiger Ansatz, sich von der Chaospolitik zu distanzieren. Bedeutet aber noch lange nicht, dass man alles, was hierzulande zum Thema Klimaschutz in die Wege geleitet worden ist, gut heissen kann. ■

WAS MEINEN SIE DAZU?
SCHREIBEN SIE UNS IHRE MEINUNG ...
 entweder per E-Mail:
 redaktion@auto-illustrierte.ch oder
 per Post: auto-illustrierte,
 Alte St. Wolfgangstrasse 5,
 6331 Hünenberg