

Fossiles ins Museum – nicht in den Tank

Von Andreas Käsermann

Klimaziele im Verkehrssektor erreichen – geht das? Klar, sagt eine Mobilitätsstudie der Forschungsstelle Infrac. Ebenso klar zeigt die Untersuchung jedoch auf: Wir müssen uns gehörig sputen, um den Zug in Richtung Netto-Null nicht zu verpassen.

Auf Schweizer Strassen liegt wahrlich noch viel Potenzial, um den Ausstoss von Treibhausgasen zu reduzieren: Rund ein Drittel der jährlich 50 Tonnen in der Schweiz ausgestossenen klimaschädlichen Gase werden im Strassenverkehr verpufft. Offensichtlich: Es gibt dringenden Handlungsbedarf, um die CO₂-Emissionen auch im Verkehr zu senken.

Der VCS hat darum das unabhängige Zürcher Forschungsbüro Infrac mit der Berechnung von Verkehrsszenarien beauftragt. Die Fragestellung: «Welcher Massnahmen bedarf es, damit die Schweiz bis spätestens 2050 ohne Benzin und Diesel mobil ist – und damit

den Pariser Klimazielen gerecht wird?» Zu ebendiesem hat sich die Schweiz 2015 verpflichtet. Die Stimmbevölkerung hat dieses Klimaabkommen am 13. Juni mit dem Nein zum CO₂-Gesetz auch keineswegs infrage gestellt – bloss ein entsprechendes Massnahmenpaket. Und auch dies äusserst knapp.

Der steinige Weg

Fraglos wäre der Rückenwind des CO₂-Gesetzes hilfreich gewesen. Aber es geht auch ohne – wenn der politische Wille da ist. Die Grosswetterlage scheint allen Widerwärtigkeiten zum Trotz günstig: Vertraut man den gemässigt bürgerlichen Kräften im Bundeshaus und deren Leit-

medien, so lässt sich aus dem Trümmerfeld des versenkten CO₂-Gesetzes noch das eine oder andere retten. Auch das Modell einer Lenkungsabgabe scheint nicht abwegig – so sie denn vom zu äufnenden «Klimafonds» befreit wird, welcher liberalen Gemütern offe sichtlich suspekt war und allzu sehr nach diffussem Subventionstopf roch. Das wäre zumindest ein Anfang.

Alleine genommen genügt das Instrument jedoch nicht: Das Infrac-Autorenteam kommt denn auch zum Schluss: «Fossilfreier Verkehr in der Schweiz ist machbar – der Weg dahin ist allerdings sehr ambitioniert.» Ob er gelingt, wird auch eine Frage des Zeithorizonts sein.

DER VCS-MASTERPLAN «FOSSILFREIER VERKEHR»

Der VCS hat einen umfassenden Massnahmenkatalog zur Erreichung der Klimaziele ausgearbeitet. Als Masterplan «fossilfreier Verkehr» umfasst er einen Strauss von Massnahmen für einen Ausstieg aus der fossilen Mobilität der Schweiz. Es gibt dabei kein Instrument, das alleine zielführend ist – es braucht die Kombination verschiedener Massnahmen. Klar ist auch: Um den Verkehr fossilfrei zu gestalten, benötigt es zunächst eine Verhaltensänderung und ausserdem einen technologischen Schub. Und es braucht Massnahmen auf allen Staatsebenen.

Der VCS sieht in seinem Masterplan einen Beitrag zur Fragestellung, wie die Klimaziele im Bereich Verkehr erreicht werden können. Auf dem Bildstreifen in diesem Dossier präsentieren wir Ihnen eine kleine Auswahl von Massnahmen.

Von Stéphanie Penher und Martin Winder



Den vollständigen Masterplan «fossilfreier Verkehr» finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/fossilfrei.

Sportlicher Fahrplan

Im besten Fall gelänge der Ausstieg aus Benzin und Diesel bis ins Jahr 2030. Es ist aber unwahrscheinlich, dass die Erneuerung des Schweizer Fahrzeugparks rechtzeitig so viel Fahrt aufnimmt. Zudem bedingt ein derart sportliches Ziel gemäss Infrac-Studie, dass die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie beim Fuss- und Veloverkehr innerhalb von weniger als zehn Jahren verdoppelt wird. «Diese Kapazitäten kann die Infrastruktur insbesondere im ÖV in dieser kurzen Zeit nicht bereitstellen», sagt Studienautor Daniel Sutter. Ebenfalls illusorisch machen den Ausstieg bis 2030 die dafür benötigten Mengen an synthetischen Treibstoffe und der damit verbundene Energiebedarf.

Realistischer bewertet Sutter das Szenario, bis 2040 fossilfrei vorwärtszukommen. Ein Maibummel wird jedoch auch dies nicht: «Das ist technisch umsetzbar, bedarf aber einschneidender und rasch wirkender zusätzlicher Anstrengungen. Denn mit technologischer Entwicklung alleine wäre die Fossilfreiheit bis 2040 nicht zu erreichen.»

So müssten Benzin und Diesel stark verteuert oder verboten werden. «Parallel dazu müssten Strom und Energieträger wie etwa synthetische Treibstoffe in grossen Mengen bereitgestellt werden.» Dies bedürfe eines kräftigen Ausbaus der Produktionskapazitäten von erneuerba-

rem Strom, um genügend nichtfossilen Treibstoff im In- und Ausland herstellen zu können.

Die Vorwärtsstrategie des VCS

Die unabhängige Studie untermauert unmissverständlich: Weitermachen wie weiland geht nicht. Der VCS leitet aus den wissenschaftlichen Vorschlägen einen Masterplan ab, wie der fossilfreie Verkehr erreicht werden soll. Er enthält durchaus auch Massnahmen, welche im CO₂-Gesetz Schiffbruch erlitten, die aber das Potenzial zur Mehrheitsfähigkeit haben – sofern sie um besonders umstrittene Supplements erleichtert werden. Das Paradebeispiel hierfür ist die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe.

Daneben schlägt der Masterplan zahlreiche weitere Massnahmen vor. Auch Tempo 30 als Innerorts-Limit. «Dies fordert der VCS bereits seit Jahren», sagt Stéphanie Penher, Leiterin Verkehrspolitik beim VCS. «Tempo 30 wirkt indirekt auf das Klima, weil der Umstieg aufs Fahrrad attraktiver und der Veloverkehr sicherer wird.»

Zündstoff bergen indes einschneidende Massnahmen wie etwa jene eines Zulassungsstopps für neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Ein solches Immatrikulationsverbot wäre hochwirksam, meint Penher, man sei sich jedoch der Brisanz dieses Vorschlags gewahr:

«Knackpunkt dürfte dabei auch der Termin sein: Ein Verbot müsste ob der Langlebigkeit des Fahrzeugparks beizeiten in Kraft treten. Selbst dann sind noch jahrelang Benziner und Diesler auf Schweizer Strassen unterwegs.» Der VCS schlägt darum vor, die Zulassung neuer Verbrenner-PW ab 2030 zu verbieten.

Dass sich der VCS auch im Angesicht des versenkten CO₂-Gesetzes intensiv mit der Erfüllung der Klimaziele auseinandersetzt und sich auch an weniger populäre Massnahmen traut, zeugt nicht von Sturheit, sondern von Realitätssinn, meint Penher und positioniert den Verband als klaren Themenführer: «Mit dem Masterplan zeigen wir den Weg auf, wie ein fossilfreier Verkehr fristgerecht möglich ist und umgesetzt werden kann.»

Dabei stünden zwei Stossrichtungen im Vordergrund: «Erstens zielt der Masterplan auf die Verkehrsnachfrage, welche sich mit klug eingesetzten Instrumenten durchaus beeinflussen und steuern lässt, und zweitens müssen technologische Verbesserungen erreicht werden.» Das Gelingen hänge überdies stark von der Bereitschaft und vom guten Zusammenspiel aller staatspolitischen Ebenen ab: Der Bund steht ebenso in der Pflicht wie die Kantone und die Gemeinden. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

FREIZEITVERKEHR UMBAUEN

57 Prozent der im Inland zurückgelegten Distanzen entfallen auf den Freizeit- und Einkaufsverkehr. Für die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr muss das Angebot an Wochenenden und Feiertagen flexibler auf die Nachfrage ausgerichtet und ausgebaut werden. Ferner sollen die Kosten für Gepäcktransporte reduziert und mehr Platz für Velos, Kinderwagen und Gepäck geschaffen werden.



Fotos: Fabian Lütolf /setrunners.ch

KOMMENTAR

Kein Klimaschutz kommt uns teurer zu stehen



Anders Gautschi ist Geschäftsführer des VCS Schweiz.

Die Fakten sind bekannt: Der Verkehr ist die grösste Quelle der Treibhausgas-Emission der Schweiz. Die Schweiz hat sich zur Erreichung der Klimaziele verpflichtet. Diese können nur mit einem Verkehr ohne fossile Treibstoffe erreicht werden.

Nun hat die Mehrheit der Schweizer Stimmbewölkerung am 13. Juni das CO₂-Gesetz abgelehnt. Ein Nein zu diesem Gesetz, das betonen auch die Gegnerinnen und Gegner, ist aber kein Nein zu mehr Klimaschutz. Trotzdem: Es braucht jetzt Antworten, wie die Klimaziele nun erreicht werden sollen.

Der VCS zeigt mit einem Masterplan auf, wie ein fossilfreier Verkehr Realität werden kann. Die darin aufgelisteten Massnahmen basieren auf

Verkehrsszenarien, welche das unabhängige Beratungsbüro Infraberechnet hat.

Solche Vorschläge sind auch dringend nötig, denn die Schweizer Klimapolitik steht im Moment vor einem Scherbenhaufen. Ein Auto ist im Mittel in der Schweiz 18 Jahre zugelassen, noch länger dauert es, die Verkehrsinfrastruktur anzupassen. Damit Massnahmen rechtzeitig greifen können, müssen die politischen Weichen entsprechend rasch gestellt werden.

Mit dem Masterplan erfindet der VCS die Welt nicht neu. Wir haben aber mehr Klarheit, welche Ansätze wirkungsvoll sind und wie die Instrumente ausgestaltet werden müssen. Und wir zeigen, dass es einen breiten Massnahmenmix auf allen politischen Ebenen braucht.

Das Votum der Stimmbewölkerung zum CO₂-Gesetz nehmen wir dabei sehr ernst. Tatsache ist aber auch, dass knapp die Hälfte der Stimmenden sich für das Gesetz ausgesprochen hat, in einigen Städten fand es sogar eine Mehrheit.

Eine Lenkungsabgabe auf fossile Treibstoffe ist umstritten. Es ist aber auch so, dass diese Massnahme sehr wirksam ist. Die erzielten CO₂-Reduktionen im Gebäudesektor wären ohne CO₂-Abgabe auf Brennstoffe nicht denkbar gewesen. Der Schlüssel liegt in der Umsetzung: Die Massnahmen müssen so ausgestaltet sein, dass sie für die Bevölkerung – auch in ländlichen Gebieten – verträglich sind. Von einer vollständigen Rückverteilung an die Bevölkerung profitieren insbesondere Personen mit tieferen Einkommen und kinderreiche Familien.

Wir laufen Gefahr, bei all den Diskussionen um Details wie einzelne Benzinrappen das Wesentliche aus den Augen zu verlieren: Der Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen muss stattfinden, sowohl auf dem Land als auch in der Stadt. Ohne Preis wird mehr Klimaschutz nicht zu haben sein. Was der Preis fürs Nichthandeln ist, haben uns die Unwetter im Juli wieder einmal traurig vor Augen geführt. ■



TEMPO 30 INNERORTS

Im Siedlungsgebiet wird generell Tempo 30 eingeführt. Tempo 50 wird innerorts zur Ausnahme. Diese Massnahme steigert die Lebensqualität und unterstützt die Verlagerung vom Auto auf den Fuss- und Veloverkehr. Zusätzlich werden die Verkehrssicherheit verbessert und die Lärmemissionen reduziert.

Vier Fragen an Daniel Sutter, Studienautor und Geschäftsleiter Infrac

Fragen: Andreas Käsermann

Daniel Sutter, Sie arbeiteten als Co-Autor der Studie «fossilfreie Mobilität» und zeichnen ein recht genaues Bild der Verkehrszukunft. Wie lässt sich eine solche Prognose erstellen und wie exakt kann sie sein?

Vorab ist wichtig zu betonen, dass wir keine Prognose erstellt haben, sondern Szenarien – im Sinne von «Wenn-dann-Aussagen». Wir zeigen auf, wie die Verkehrszukunft aussehen könnte, wenn entsprechende Massnahmen ergriffen werden. Dabei stützen wir uns auch auf Erkenntnisse aus den Wirkungen anderer, schon umgesetzter Massnahmen sowie auf die Potenziale einzelner Massnahmen. Hierbei spielen die Grösse der potenziellen Zielgruppen sowie die Zeitachse eine wichtige Rolle.

Was war für Sie die überraschendste Erkenntnis aus der Studie?

Zwei Dinge waren für mich besonders eindrücklich: Erstens lässt sich das Ziel eines fossilfreien Verkehrs bis 2050 mit bekannten und bei Fachleuten breit akzeptierten Massnahmen gut erreichen, wenn schnell

und umfassend gehandelt wird. Es braucht dazu kein Notrecht. Zweitens wird aber auch sehr deutlich, dass technische Massnahmen – vor allem die Elektrifizierung – zwar eine zwingende Voraussetzung sind, aber alleine nicht ausreichen. Um 2050 einen fossilfreien Verkehr ökonomisch effizient zu erreichen, sind auch Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage notwendig. Andernfalls werden der Bedarf an teuren, synthetischen Treibstoffen sowie erneuerbarem Strom für den Verkehr enorm hoch.

In welchem Bereich erwarten Sie die grössten Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Massnahmen?

Die Erfahrung zeigt, dass die Akzeptanz preislicher Massnahmen im Bereich des motorisierten Personenverkehrs in der Vergangenheit teilweise kritisch war. Dennoch ist eine Verteuerung des fossilen Individualverkehrs eine zentrale Massnahme zur Zielerreichung. Damit wird einerseits beim Autokauf ein Signal gesetzt, das zu einer Verlagerung hin zu alternativen An-

trieben führt. Andererseits wird auch eine Verringerung der gefahrenen Kilometer mit den verbleibenden Verbrennerfahrzeugen erreicht.

Wie schätzen Sie den politischen Willen und die Bereitschaft ein, sich auf die Massnahmen einzulassen?

Wenn die Instrumente zur Umsetzung klar ausgestaltet sind, dürften auch politische Mehrheiten möglich sind. Dazu gehört beispielsweise, dass eine CO₂-Lenkungsabgabe vollständig zurückerstattet wird, was ökonomisch effizient und sozialpolitisch günstig ist. Generell ist wichtig zu betonen, dass die genannten Massnahmen insgesamt positive soziale Verteilungswirkungen haben: Am meisten betroffen sind nämlich immer Haushalte mit hohem Einkommen, weil diese im Mittel mehr PW-Kilometer mit verbrauchsstärkeren Fahrzeugen zurücklegen. Hier haben Fachleute und Politik gegenüber der Öffentlichkeit noch viel Informationsarbeit zu leisten. ■



© zvg

MOBILITY PRICING EINFÜHREN

Zwecks Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs wird Mobility Pricing eingeführt. Beim fossil angetriebenen Güterverkehr werden die variablen Kosten mit einer nach dem CO₂-Ausstoss bemessenen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht.

SUV- UND OFFROADER-TREND BRECHEN

Die Entwicklung hin zu immer schwereren und leistungsstärkeren Personenwagen wird begrenzt durch einen Gewichts- und Leistungsmalus.



Ein Leben ohne Benzin und Diesel

Von Camille Marion

Wie sieht eine Zukunft aus, in der die Mobilität von fossilen Energiequellen unabhängig geworden ist? Tauchen wir mit ein wenig Phantasie in den Alltag einer Schweizer Stadt im Jahr 2043 ein.

Vom Fenster der Wohnung im vierten Stock aus betrachtet Dominique die Velos, die vorbeiflitzen. Die Sonne ist an diesem Freitagmorgen eben aufgegangen, es ist für September noch ein wenig zu warm. Dominique organisiert gerade die Lieferungen der eigenen Kleiderfirma für die kommende Woche. Kleinbestellungen werden mit Lastenvelos ausgeliefert, grössere per Bahn. Der umweltschädliche Schwerverkehr ist teuer geworden und hat den Zugtransport konkurrenzfähiger gemacht.

Mit einem Blick aufs Telefon stellt Dominique fest, dass die App der Verkehrsbetriebe empfiehlt, gegen 10 Uhr loszufahren. Dann steht im Bus für den Weg ins Büro ein Sitzplatz zur Verfügung. Die Digitalisierung, Homeoffice und die Flexibilität der Unternehmen haben die Pendlerspitzen auf der Strasse und im öf-

fentlichen Verkehr geglättet. Doch heute ruft das Büro wegen eines Termins früher. Deshalb holt Dominique das Zweirad aus dem Veloparking und reiht sich mit ein paar Pedalumdrehungen in den Strom der Fahrräder ein.

Ein Dutzend Autos bewegen sich langsam über das Kopfsteinpflaster, beim auf 30 km/h beschränkten Tempo ist ihr Elektromotor kaum zu hören. Sie zirkulieren sowieso fast nur noch hier, der für Privatautos vorgesehene Raum im Stadtzentrum wurde nach und nach stark eingeschränkt. Entstanden sind stattdessen Velostrassen, Fussgängeralleen, Spielplätze, grosse Gartenrestaurants und Veloparkings. Ausserdem ist zur Bekämpfung der Hitzeinseln alles viel stärker begrünt.

Nach der Arbeit macht Dominique noch ein paar Einkäufe im Supermarkt.

Vor dem Grossverteiler stehen vier Jugendliche auf dem Carsharing-Parkplatz herum und warten auf jemanden, der sie aus der Stadt mitnimmt. Auf ein eigenes Auto haben viele Menschen längst verzichtet.

Für den Heimweg nimmt Dominique die Veloschnellstrasse, die kürzlich entlang der Eisenbahnlinie eingerichtet wurde. Schön macht sich die Betonpiste in der Landschaft nicht, aber sie ermöglicht flüssiges Vorwärtskommen beim Pendeln. Zehn Minuten tritt Dominique mit aller Kraft in die Pedale, auf den ruhigeren Strassen im Stadtzentrum wird die Geschwindigkeit dann gedrosselt. Die Gartenrestaurants sind heute Abend voll belegt und ein laues Lüftchen kündigt den nahenden Herbst an. ■



VELOVERKEHR GEZIELT FÖRDERN

Mit dem Veloweggesetz werden die Agglomerationen zur Planung und Umsetzung eines Velostrassennetzes verpflichtet. Entsprechend werden bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme die ökologischen Kriterien strikt angewendet, damit klimaschonende und platzsparende Verkehrsmittel bevorzugt werden. Bei Wohnüberbauungen, Fabriken und Bürogebäuden wird eine Erstellungspflicht für geschützte Veloabstellplätze durchgesetzt.

Autofahren ohne Auto

Von Hugo Caviola und Martin Reisigl

Täglich setzen wir uns in unzähligen Lebensbereichen sprachlich ans Steuer. Hugo Caviola erforscht mit Martin Reisigl und Andrea Sedlaczek, wie Sprache unsere Wahrnehmung prägt und unser Denken und Handeln anleitet.

Der sehr enge heutige Bezug der Gesellschaft zum Automobil hat soziale, materielle, wirtschaftliche und auch emotionale Gründe. Dies zeigt sich auch in der Art, wie sich das Autofahren in unserer Sprache eingemischt hat. Die folgenden Redewendungen – sie stammen aus der Medienberichterstattung – legen Zeugnis davon ab: «Die Grünen kommen in Fahrt.» «In den Ferien haben wir einfach mal einen Gang runtergeschaltet.» Oder: «Jetzt sind die Damen und Herren im Urlaub und tanken Energie.»

Diese Sätze haben gemeinsam, dass sie die Menschen in bildhaften Vergleichen als Automobilisten und Automobilistinnen darstellen. Die Metaphern und Analogien drücken alle hintergründig etwas aus, dessen wir uns vielleicht gar nicht bewusst sind, nämlich, wie tief eingebrennt in unserem Selbstverständnis die

Vorstellung ist, mit dem Auto unterwegs zu sein. Solche Metaphern setzen uns in unzähligen Lebensbereichen sprachlich ans Steuer. Sie bezeugen, welche grosse Bedeutung das Autofahren in unserer Gesellschaft hat.

Linguistisch gesprochen verbinden sie sich zu einer übergeordneten konzeptuellen Metapher «Der Mensch ist ein Automobilist» beziehungsweise «Leben ist Autofahren». Deren breite Anwendbarkeit macht deutlich, wie tief das Automobil und das Autofahren heute unsere Kultur durchdringen und nicht nur unser Denken, sondern auch unsere Gefühle prägen.

Das Wegzeitmass als Autostunde

Dass sich viele von uns wie selbstverständlich als Automobilisten und Automobilistinnen verstehen, zeigt sich auch

in Wendungen wie der folgenden aus einer Immobilienanzeige: «Die Entfernung in die Kantonshauptstadt Aarau beträgt rund vierzig Autominuten, nach Zürich etwas über eine Autostunde. Das alles trifft auf Ihr Interesse.»

Im «Duden» wird die Bedeutung des Wortes «Autostunde» wie folgt umrissen: «Zeitraum von etwa einer Stunde, in der ein Auto mit durchschnittlicher Geschwindigkeit eine bestimmte Strecke zurücklegen kann». Doch denken wir mit der Autostunde auch mit, welche Treibstoffmengen wir verbrauchen, während sie verstreicht, und welche Folgen sie für die Landschaft hat? Mit dem Begriff der Autostunde werden wir auch im Siedlungsbau kaum zu einem Massstab finden, der ressourcenschonend verfährt. Das Wegzeitmass der Autostunde setzt zudem stillschweigend voraus, dass

HOME-OFFICE STATT RUSH-HOUR

Der Pendelverkehr wird reduziert durch das Recht auf Home-Office – sofern die Arbeitstätigkeit dies erlaubt.

Die zwangsweise gemachten Erfahrungen aus der Corona-Pandemie haben gezeigt, dass Home-Office in vielen Bereichen gut funktioniert. Auch die Pflicht-Präsenzzeiten an Hochschulen werden reduziert.



die Fortbewegung stets staufrei erfolgt. Es blendet auch den zeitlichen Aufwand einer Parkplatzsuche in einem dicht besiedelten Gebiet aus. Zudem beruht das Mass auf einer unklaren Durchschnittsgeschwindigkeit. Insofern ist dieses Wegzeitmass ungenau und irreführend. Es setzt ganz falsche, nichtnachhaltige normative Prioritäten.

Wir können länger gehen

Im Vergleich zur «Auto-» und auch zur «Flugstunde», welche grosse Distanzen bemessen, kommen im «Duden» die Ausdrücke «Velostunde» und «Gehstunde» nicht vor. Die Gehminute hingegen ist darin verbucht. Diese Wortbildung bezeugt, dass es in unserer Kultur offenbar nicht üblich ist, länger als einige Minuten zu Fuss zu gehen, so dass sich diese Wegzeitmasse einbürgern könnten. Die Einträge in unseren Wörterbüchern verraten, dass wir uns in unserer Fortbewegung nur über kurze Zeiträume auf unsere eigenen Beine und die Muskelkraft verlassen und zur Fortbewegung die meiste Zeit auf externe Energiequellen (Treibstoffe) bauen.

Auch weitere ökologisch wertvollere Wegzeitmasse wie die «Zugstunde» und die «Busstunde» kommen im «Duden» nicht vor, obwohl beide Wörter – wenn gleich viel seltener als «Autostunde» – in alltäglichen Gebrauchstexten durchaus

verwendet werden. Dennoch ist die konzeptuelle Metapher «Der Mensch ist ein Zugreisender» nicht ganz abwesend in unserem Wortschatz. So sprechen wir etwa von einer Weichenstellung bei einer Entscheidung zwischen zwei Alternativen oder von einem Fahrplan, wenn etwas nach einem Ablaufplan organisiert ist. Bringen wir ein Vorhaben zum Laufen, so gleisen wir es auf. Nicht selten ziehen wir auch die Notbremse, wenn es gilt, ein Unglück zu verhindern.

Pannen in allen Lebenslagen

Auto und Eisenbahn sind nicht nur technische Transportmittel, sondern stehen symbolisch auch für Fortschritt, Freiheit und Komfort. Zu Kollektivsymbolen werden sie, indem sie Denken, Fühlen und Handeln der Menschen einer Epoche derart durchdringen, dass mit ihnen auch bestimmt wird, was als normal gilt. Zu dieser Normalität gehört, dass wir sie an der Oberfläche unseres Alltagshandelns meist gar nicht als normal erkennen – und auch nie begründen müssen.

Diese technisch-maschinelle Fortbewegungsnorm zeigt sich in metaphorischen Wendungen, die etwas Misslingendes oder Unangepasstes als abnormale Fahrt darstellen. Ein Beispiel ist das Wort



© Julia Weiss

Nur nicht ins Schleudern geraten: Gelingendes Leben ist geordnetes Fahren.

«Panne». Dieses bezeichnet gewöhnlich einen plötzlich auftretenden Schaden bei einem Fahrzeug während der Fahrt. Pannen können wir haben beim Kochen, in einer Theateraufführung oder in politischen Verhandlungen. Die Pannenmetapher setzt uns bei zahlreichen Tätigkeiten gleichsam ans Steuer eines imaginierten Fahrzeugs, verwandelt Tätigkeiten wie Kochen, Theaterspielen oder Verhandeln in Spielarten des Autofahrens. Kurz: Ein gelingendes Leben zeigt sich metaphorisch oft darin, dass wir nicht ins Schleudern geraten, die Bodenhaftung nicht verlieren, in vielen Dingen die Kurve kriegen, und all dies pannenfrei.

Automobil per Velo oder zu Fuss

Der Begriff «Automobil» wurde zunächst in Abgrenzung von Fahrzeugen gebildet, die von Pferden gezogen werden. Seine Herkunft – griechisch «auto» heisst «selbst» und lateinisch «mobilis» bedeutet «beweglich» – will uns weismachen,



VERBRENNERVERBOT

Ein Zulassungsverbot für neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ist eine zentrale Massnahme, um den Verbrauch fossiler Treibstoffe zu beenden. Das Verbot muss möglichst früh erfolgen, da es sehr lange dauert, bis der gesamte Bestand erneuert ist. Der VCS schlägt vor, Personenwagen mit Verbrennungsmotor ab 2030 zu verbieten, ebenso leichte Nutzfahrzeuge und Busse. Schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden ab 2035 nicht mehr zugelassen.



Energie tanken: Eine Metapher, die bezeugt, welche grosse Bedeutung das Auto in unserer Gesellschaft hat.

dass sich Autos von selbst bewegen. Tatsächlich ist die echte Automobilität aber die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Fahrrad, denn eine solche Fortbewegung erfolgt wirklich aus eigener Körperkraft.

Die Fortbewegung mit dem Auto ist dagegen in Wirklichkeit Heteromobilität, durch fremde Energie, das heisst (zumeist) durch fossile Brennstoffe angetriebene Mobilität. Über die irreführende Bezeichnung «Automobil» denken die meisten von uns kaum nach. Sie ist eine Fehlbezeichnung, weil sie den ökologisch so problematischen und für unser Klima so kritischen Ressourcenverbrauch verschweigt.

Lieber in die Pedale treten

Der kulturelle Wert der Automobilität wird heute zunehmend in Frage gestellt. Mehr und mehr werden Autos als Umweltbelastung erkannt. Die Autometaphorik hingegen zeigt sich blind für Fragen des Ressourcenverbrauchs und

der Umweltbelastung. Wer Gas gibt oder einen Gang hoch- oder runterschaltet, sieht sich vor allem am Steuerrad. Das Auto erscheint als Gerät der Selbstverwirklichung, nicht als Lärmquelle, Dreckschleuder und Gesundheitsgefahr. Die Metapher gibt vor, dass es selbstverständlich zum Leben

gehört, mit einem tonnenschweren Gefährt im Strassenverkehr unterwegs zu sein.

Welche Schlüsse lassen sich aus dieser Erkenntnis ziehen? Wer «grüne» Interessen vertritt und erklärt, er oder sie wolle in Sachen Klimaschutz Gas geben und in Fahrt kommen, vermittelt – selbstverräterisch – ein ambivalentes Selbstbild, das widersprüchliche, schwer zu vereinende,

aber augenscheinlich tiefsitzende Werte – wenngleich vielleicht auch nur unbewusst – hochhält. Er oder sie ist also gut beraten, die Autometaphorik zu reflektieren und zu vermeiden.

Wer mag, schwinge sich eher aufs Rad und trete in die Pedale. Auch Metaphern, die auf den menschlichen Körper statt auf ein Techno-Vehikel abstellen, bieten sich als «fossilfreie» sprachliche Alternativen an. So kann man einen Schritt in die richtige Richtung tun oder anderen um eine Nasenlänge voraus sein. ■

Hugo Caviola und Martin Reisinger gehen in ihrer Forschungsarbeit der Frage nach, wie sich der Sprachgebrauch auf das Denken und Handeln auswirkt. Beim abgedruckten Text handelt es sich um eine gekürzte Version des Beitrags «Der Mensch als Automobilist» auf www.sprachkompass.ch.

Das Projekt «Sprachkompass»

Der «Sprachkompass» ist ein Projekt des Zentrums für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern. Die Plattform befasst sich mit der Frage, wie Sprache unsere Wahrnehmung von Landschaft, Mobilität und Ernährung prägt und unser Denken und Handeln anleitet.

Weitere Infos, Beispiele und Illustrationen finden Sie unter www.sprachkompass.ch

Am 19. November 2021 führt das Team des Sprachkompasses an der Uni Bern eine Tagung durch: «Verkehrssprache – verkehrte Sprache? Wie der Sprachgebrauch unsere Mobilität mitprägt».

Infos und Anmeldung unter diktum.ch/tagung-sprachkompass/

PARKPLÄTZE REDUZIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN

Wer öffentlich zugängliche Parkplätze und Parkhäuser betreibt, wird verpflichtet, einen Teil der Parkplätze mit Ladestationen auszustatten. Öffentlich zugängliche Ladestationen verkaufen Strom mit ökologischen Mindestanforderungen.

CO₂-ABGABE AUF TREIBSTOFFE

Eine CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe muss genügend hoch sein, damit ein Effekt auf die Nachfrage nach fossilen Treibstoffen zu erwarten ist. Um Widerstände zu vermeiden, soll die Abgabe vollständig an die Bevölkerung und Unternehmen zurückverteilt werden.

