

FREIE SICHT



Klaus W. Wellershoff
Ökonom bei Wellershoff & Partners

Zum Verkehr braucht es eine CO₂-Debatte

Bei aller Sorge um Freiheit, Sicherheit und Wohlstand auf der Welt: Der Klimawandel bleibt eine ernst zu nehmende Bedrohung. Entgegen der hysterischen Rhetorik der Menschen, die glauben, sie gehörten zur letzten Generation, die diesen Planeten beleben wird, ist es nicht das einzige Thema, das uns beschäftigen muss, aber ein Topthema.

Umso wichtiger, dass wir uns der Frage, was wir für eine Abmilderung der globalen Erwärmung tun können oder müssen, mit rationalen Argumenten und Fakten stellen. Da darf auch mal provoziert werden, wie jüngst hier durch den Kollegen Eichenberger. Wichtig bleibt aber die Diskussion der Fakten und der quantitativ bedeutenden Themen.

Verkehr ist ein wichtiges Thema, das mit dem Klimawandel eng verbunden ist. Der internationale Klimarat (IPCC) schätzt, dass über 20 Prozent der für die Erderwärmung wichtigen Treibhausgase aus dem Verkehr stammen. Wer eine

«Erstaunlich ist, dass wir den Verkehr weiter subventionieren.»

Senkung des Ausstosses von Klimagasen will, muss für die Reduktion des Ausstosses von Klimagasen im Verkehr sein. Wer irgendwann einmal eine Netto-null-Emission vor Augen hat, muss sich um den Verkehr verschärft kümmern.

Umso erstaunlicher, dass wir den Verkehr weiter subventionieren. Dabei reden wir noch nicht von den Umweltkosten, die immer noch nicht von den Verkehrsträgern getragen werden müssen. Nicht einmal die betriebswirtschaftlichen Kosten werden von den Nutzerinnen und Nutzern unserer Verkehrsmittel finanziert. Nimmt man die Kosten der Treibhausgasemissionen hinzu, wird das Bild noch unangenehmer. Kein einziges Verkehrsmittel deckt auch nur annähernd die Kosten, die es verursacht. Eine überwältigende Mehrheit der Bevölkerung steht hinter einer aktiven Klimapolitik.

Das Pariser Klimaabkommen wurde von 63 Prozent der Nationalräte abgesegnet. Sollten wir nicht zu dem Minimalkonsens in der Lage sein, aufzuhören, den Verkehr zu subventionieren?

Wer sich Sorgen um den ländlichen Raum macht oder befürchtet, dass dann nur noch die Reichen mobil sein werden, dem sei entgegengehalten, dass sich weder Treibstoff- noch Bahnpreise als Mittel der Sozial- oder Regionalpolitik eignen. Es gibt bessere Instrumente der Umverteilung und der Regionalförderung als die Subventionierung von Treibhausgasemissionen. Oder ganz einfach gesagt: Es ist egal, ob CO₂ von Bussen, Zügen, E-Autos oder Verbrennern stammt, jedes CO₂ ist schlecht. Ohne die Abschaffung der Subventionierung der Mobilität bleibt Klimapolitik auf Dauer unglaubwürdig.

In dieser Kolumne schreiben Isabel Martínez, Ökonomin an der Konjunkturforschungsstelle (KOF) der ETH Zürich, Reiner Eichenberger, Professor für Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg, Ökonom Klaus Wellershoff von Wellershoff & Partners sowie der «Handelszeitung»-Co-Chefredaktor Markus Diem Meier.