

# Die Zürcher müssen verzichten lernen

Die Stadt Zürich will bis 2050 zur 2000-Watt-Gesellschaft reifen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Zürcher Bevölkerung ihren Lebensstil ändern - auch bei der Mobilität. *Von Stefan Häne*

Zürich - In der Stadt Zürich droht ein Verkehrskollaps: Vor diesem Szenario warnt die Umweltorganisation Umverkehr eindringlich - und mit Erfolg. Ihre sogenannte Städte-Initiative ist in Zürich zustande gekommen. In St. Gallen ist sie bereits zur Abstimmung gelangt: Dort haben 59 Prozent der Stimmenden die Stadt am 7. März darauf verpflichtet, das Verkehrswachstum künftig mit öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr aufzufangen.

In Zürich soll innerhalb von zehn Jahren der prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt steigen, von 64 Prozent auf deren 74, unter anderem dank Fahrplanverdichtungen beim ÖV und mehr Velowegen. Gleichzeitig soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 26 Prozent sinken - ein Ausbau des Strassennetzes wäre künftig tabu. Thomas Stahel, Geschäftsleiter bei Umverkehr, hält das Ziel für ambitioniert, aber realisierbar.

Die Initiative birgt neben konkreten Zielen auch Symbolkraft: In Stahels Augen ist sie ein erster wichtiger Schritt zur 2000-Watt-Gesellschaft, welche die Stadt Zürich bis 2050 realisieren will - mit dem Segen der Stimmbevölkerung, die das Projekt im November 2008 mit überwältigender Mehrheit (76 Prozent Ja-Stimmen) gutgeheissen hat.

## Zwist im rot-grünen Lager

Unterstützung findet die Städte-Initiative in Zürich bei der SP, den Grünen und Grünliberalen. Dem - ebenfalls rot-grünen - Stadtrat gehen die ausformulierten Reduktionsziele jedoch zu weit. Er empfiehlt dem Gemeinderat daher, das Ansinnen zu verwerfen und als Gegenvorschlag deren zentrales Anliegen - die Förderung des ÖV und Langsamverkehrs - in der Gemeindeordnung explizit zu verankern. Umverkehr kritisiert dies: Ohne konkrete Massnahmen und Plafonierung der Strassenkapazität werde der Gegenvorschlag ein gut gemeinter Wunsch bleiben, sagt Stahel. «Seltsam» findet er, dass der Stadtrat die Initiative als unrealistisch abqualifiziere, zugleich aber das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft verfolge. Stahel: «Wir müssen jetzt Nägel mit Köpfen machen.» Ansonsten bleibe die 2000-Watt-Gesellschaft eine Vision.

## Mehr Verbote, neue Gesetze?

Die skizzierte Dissonanz im rot-grünen Lager lässt erahnen, was die Stadt Zürich und ihre Bevölkerung in den nächsten 40 Jahren erwartet, sofern die 2000-Watt-Gesellschaft nicht als Schlagwort in der politisch-gesellschaftlichen Debatte verenden soll. Zentral ist



Zürich im Winter: Weniger heizen und besser isolieren ist das eine Ziel, eine Einschränkung bei Mobilität und Auslandsferien das andere. Foto: Sophie Stieger

die Frage, ob sich der Energieverbrauch einer Wohlstandsgesellschaft drastisch verringern lässt, ohne die Lebensqualität zu mindern. Simple Antworten auf diese Schlüsselfrage gibt es nicht. Genügend Appelle ans ökologische Gewissen? Braucht es verstärkt finanzielle Anreize, um das Umweltverhalten der Zürcher zu steuern? Sind neue Gesetze nötig? Drastische Verbote?

## «Das will niemand gerne hören»

Worin heute Einigkeit herrscht: In einer 2000-Watt-Gesellschaft muss alles besser werden, die Technik (maximale Effizienz), die Häuser (optimierte Isolation), die Fahrzeuge (kleiner, leichter, energieeffizienter), die Energieträger (erneuerbar). Doch damit ist es nicht getan. «Es braucht bedeutende Einschränkungen von jedem Einzelnen, auch im Mobilitätsverhalten», sagt Bernhard Piller, grüner Gemeinderat in Zürich und Projektleiter bei der Schweizerischen Energie-Stiftung (SES). Rund ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs gehe heute auf das Konto des motorisierten

Verkehrs. Ohne Änderung des Lebensstils lässt sich laut Piller die 2000-Watt-Gesellschaft in Zürich nicht umsetzen. «Das will niemand gerne hören, aber es ist so.» Die Stadt Zürich sieht dies anders. Das Gesundheits- und Umwartment etwa schreibt auf seiner Homepage, die 2000-Watt-Gesellschaft sei realisierbar, «ohne dabei auf wesentliche Annehmlichkeiten zu verzichten». Skeptisch äussert sich auch Rolf Hartl, Geschäftsführer der Erdöl-Vereinigung mit Sitz in Zürich. Anlässlich eines Branchenkunde-Kurses hat er jüngst KV-Lehrlinge auf einer Homepage testen lassen, ob sie 2000-Watt-konform leben. Dabei erreichte niemand die Zielsetzung, selbst diejenigen nicht, die Veganer sind, in einer kleinen Mietwohnung leben und aufs Auto ebenso verzichten wie auf Fernreisen. Hartl spricht von ernüchternden Resultaten: «Sie lassen grosse Fragezeichen an der Behauptung aufkommen, die 2000-Watt-Gesellschaft sei ohne Verzicht und Komforteinbussen möglich.»

## Abstriche beim Fliegen

Rechenbeispiele zeigen, dass man in einer 2000-Watt-Gesellschaft schnell auf zu grossem Fuss lebt - beim Autofahren ebenso wie beim Fliegen oder Zugpendeln (siehe Kasten). «Die individuellen Mobilitätsbedürfnisse dürfen nicht massiv weitersteigen», sagt denn auch Veronika Sutter von Novatlantis, einem ETH-Programm, das Städte wie Zürich dabei unterstützt, sich in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft zu entwickeln. «Wir müssen vermehrt den Nutzen dem Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss gegenüberstellen.»

Beim Fliegen etwa drohen Abstriche: Ein Teil der Fachleute hält den heutigen durchschnittlichen Konsum von Flugreisen nicht für 2000-Watt-tauglich, selbst mit effizienteren Flugzeugen nicht. Sutter sagt vorsichtig, der Konsum von Flugreisen sei zu überdenken. Kurzstreckenflüge seien, wann immer möglich, durch Bahnreisen zu ersetzen. Gemäss Novatlantis muss dies aber

nicht negativ sein. «Angepasste Lebensgewohnheiten bedeuten keine Reduktion der Lebensqualität und dürfen damit auch nicht verwechselt werden», sagt Sutter. Die Schweizerische Energie-Stiftung spricht von einer «neuen Lust am Zuhausebleiben».

## Selbstkritische Grüne

Ob Reduktion oder gar Verzicht freiwillig erfolgen wird, ist fraglich. «Sobald umweltfreundliches Verhalten den gewohnten Lebensstil zu stark verändert, tun sich Herr und Frau Schweizer schwer damit», sagt WWF-Sprecher Fredi Lüthi. Er verweist auf eine Untersuchung, in welcher der Umweltverband 2009 die «beliebtesten Ökohandlungen» erforscht hat. Fazit: Nur ein kleiner Teil der Befragten ist bereit, ein Mobility-Auto zu benutzen oder seine Feriengewohnheiten umzustellen.

2000-Watt-tauglich ist heute kaum einer. In der industrialisierten Welt schon gar nicht, wie Stadträtin Ruth Genner (Grüne Partei) sagt. «Weil das heute noch niemand sein kann.» Genner selber bemüht sich, möglichst wenig Energie zu verbrauchen, wie sie versichert. Ein Auto hat sie nicht, sie benutzt konsequent den ÖV und das Velo. Flugreisen hat aber auch sie schon unternommen, nicht nur beruflich, sondern auch privat. Der grüne Gemeinderat Balthasar Glättli räumt ebenfalls ein, noch Verbesserungspotenzial zu haben. Letztes Jahr reiste er nach Amsterdam - mit dem Flugzeug. Durchschnittlich fliegt er null bis einmal pro Jahr. Heuer plant er Ferien in der Schweiz und allenfalls im nahen Ausland - ohne Flugzeug. Glättli kann sich eine 2000-Watt-Gesellschaft ohne Verzicht und Änderung des Lebensstils nicht vorstellen. Dieses Faktum müsse nun «breit debattiert und politisch ausgehandelt» werden.

## Nahes Wohnen und Arbeiten

Zur Debatte stehen Probleme, die weit über die Stadt Zürich hinausgehen. In einer 2000-Watt-Gesellschaft darf beispielsweise eine weitere Zersiedelung

keine Zukunft haben, wie Sutter von Novatlantis sagt: «Wohnen und Arbeiten sollen nicht mehr x Kilometer weit auseinanderliegen.» Fraglich ist, wie und ob überhaupt sich dieser Ansatz der geschlossenen kleinen Lebensräume realisieren lässt.

Ein zweites Musterchen ist Roadpricing. Dieses System zur Verkehrssteuerung ist in Zürich bereits vor dem Start ausgebremst worden. Stadt und Kanton haben eine gemeinsame Arbeitsgruppe für Roadpricing-Modelle vorzeitig aufgelöst. Bürgerliche Politiker stemmen sich vehement gegen die «Strassenzölle». Und auch die Zürcher stehen Zufahrtsgebühren ins Stadtzentrum skeptisch gegenüber, wie letztes Jahr eine Umfrage des Bundes gezeigt hat.

## Kanton glaubt nicht daran

Für Kritiker der 2000-Watt-Gesellschaft sind die skizzierten Beispiele Beleg für die faktische Unvereinbarkeit von Anspruch und Realität. Baudirektor Markus Kägi (SVP) und seine Fachleute in der Baudirektion halten das 2000-Watt-Ziel bis 2050 für nicht realistisch. Erreichbar wäre es höchstens mit massiven staatlichen Interventionen wie Mobilitäts- und Konsumbeschränkungen, sagt Kägi.

«Dies wäre aber staatspolitisch äusserst fragwürdig und hätte schwerwiegende Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung», so Kägi. Das 2000-Watt-Ziel taxiert der Baudirektor aus grundsätzlichen Überlegungen als nicht zweckmässig. Nicht die Energieleistung, sondern die Umweltbelastung durch die Energienutzung müsse minimiert werden. Der Kanton setze sich deshalb kein Watt-, sondern ein Klimaziel: Pro Jahr soll eine Person 2050 noch 2,2 Tonnen CO<sub>2</sub> statt wie heute deren 6 verbrauchen. (Die Stadt will den Konsum auf 1 Tonne CO<sub>2</sub> reduzieren.)

Ganz abschreiben will Baudirektor Kägi die 2000-Watt-Gesellschaft aber nicht: Mithilfe neuer, heute noch nicht bekannter Technologien liesse sie sich vielleicht realisieren - bis 2150.