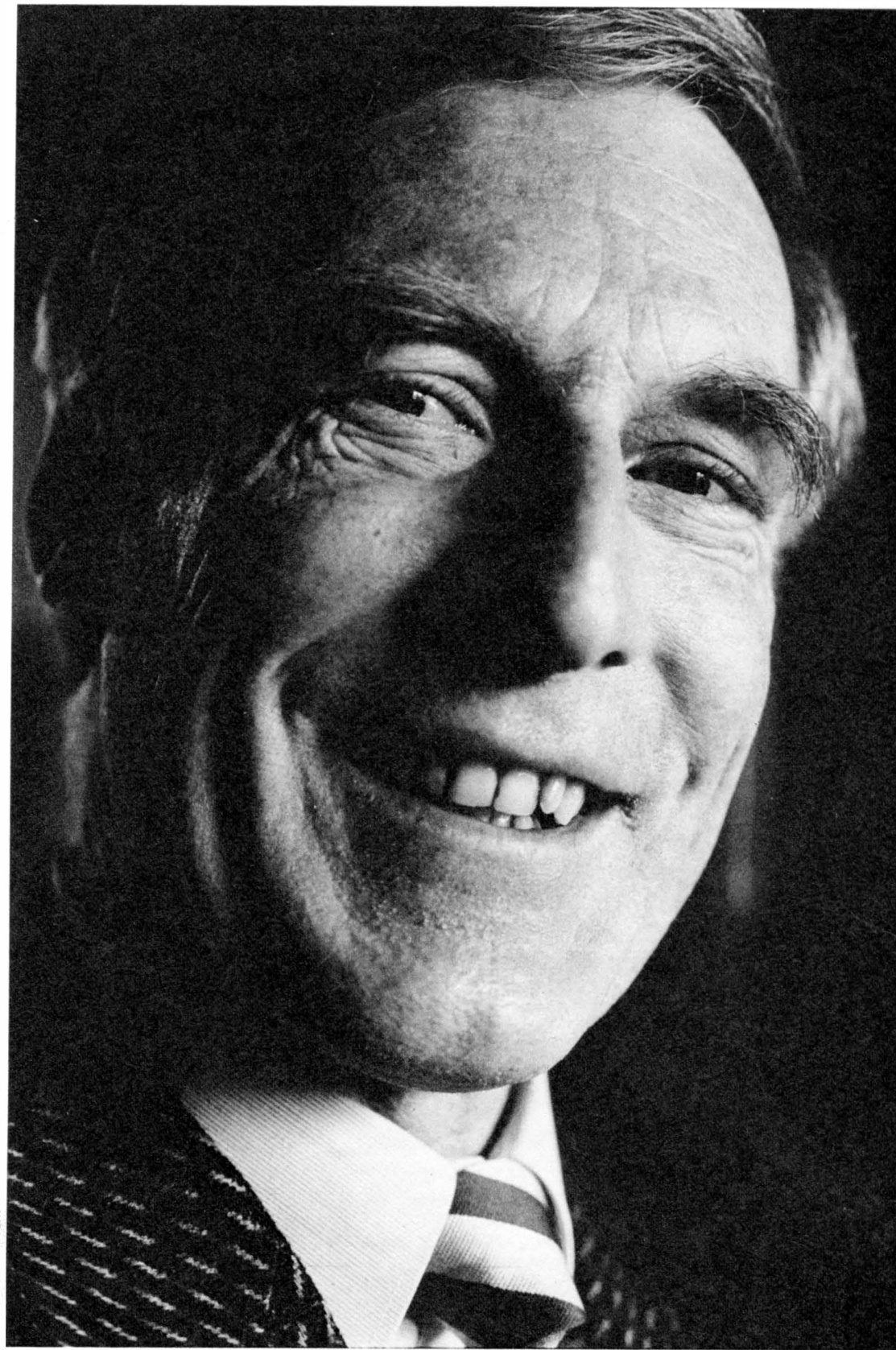


Ein neuer Begriff, Ökobonus, geistert durch die Umweltdiskussion. So forderte der Zürcher Stadtrat zu Beginn des Jahres die zuständige Nationalratskommission auf, die Einführung eines Ökobonussystems zu überprüfen. Der Nationalrat war dazu allerdings noch nicht bereit und lehnte am 16. März ein entsprechendes Postulat mit 90:76 Stimmen ab. Trotzdem wird der Ökobonus im Gespräch bleiben; weitere Vorstösse sind bereits geplant.

Doch was verbirgt sich überhaupt hinter dem Konzept Ökobonus, das vom Verkehrsclub der Schweiz (VCS) im Juni 1985 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist? Um darüber mehr zu erfahren, hat sich Willy Bär mit einem der Erfinder des Ökobonus, mit Georg Ziegler unterhalten. Ziegler, diplomierter Maschineningenieur ETH, leitet bei der Winterthurer Firma Sulzer eine Konstruktionsabteilung.

BILD: HANS-PETER SIFFERT



Herr Ziegler, wie sind Sie auf den Ökobonus gekommen?

Ich interessiere mich schon seit langer Zeit für Energie- und Verkehrsfragen, nicht zuletzt auch darum, weil ich auf dem Gebiet der Energieerzeugung und -umwandlung tätig bin. Das eigentlich auslösende Moment war die Walddemo im Frühling 1984. Diese Kundgebung fand ich einen fertigen Kabis. Für den Wald zu

demonstrieren, das bringt doch nichts; das kommt mir vor wie der Regentanz der Zulu-Neger. Es geht doch darum, zu sagen, wie man es besser machen kann. Man muss Änderungsvorschläge präsentieren. Immerhin bewirkte die Walddemo, dass ich mich am Kopf kratzte und überlegte: Wie kann man den Verkehr und damit den Benzinverbrauch reduzieren, ohne dass man zu Zwangsmassnahmen

greift und ohne dass man gleich alle Vorteile, die das Auto unbestrittenermassen mit sich bringt, abschafft? Oder grundsätzlicher gefragt: Wie kann man verhindern, dass sich unsere Gesellschaft immer mehr in eine Richtung entwickelt, wo man auf ein Auto angewiesen ist?

■ Sie haben dann ein Modell vorgelegt, das vom Verkehrsclub der

# «Für den Wald zu demonstrieren, ist doch ein fertiger Kabis»

Willy Bär sprach mit Georg Ziegler, einem der Väter des Ökobonus

Schweiz (VCS) freudig begrüsst und mit dem Namen Ökobonus versehen wurde. Ökonomieprofessor Henner Kleinewefers, der sich eingehend mit Massnahmen zur Treibstoffverbrauchsreduzierung auseinandergesetzt hat, meinte gar, Sie hätten damit das «Ei des Kolumbus» gefunden.

Das stimmt, doch die Idee lag offenbar in der Luft, denn gleichzeitig mit mir präsentierte Igor Marincek aus Bern den genau gleichen Vorschlag.

■ Weniger positiv reagierten die vielen Politiker und Politikerinnen, denen Sie Ihr Modell unterbreitet haben. Wie erklären Sie sich das?

Das hat verschiedene Gründe. Manche sind Neuem gegenüber prinzipiell skeptisch, anderen ist es zu «grün», zu «links» oder zu »systemverändernd«, obwohl der Ökobonus ein marktwirtschaftliches Konzept ist. Im Gespräch ist mir auch immer wieder aufgegangen, dass viele gar nicht kapiert haben, um was es eigentlich geht.

■ Also, worum geht es beim Ökobonus?

Zuerst muss ich allerdings etwas klarstellen: Der Ökobonus geht davon aus, dass man den Autoverkehr drosseln will. Dass dies nötig ist, das müssen die Leute selber merken. Es ist nicht meine Stärke, sie davon zu überzeugen. Wer also der Meinung ist: mein Auto fährt auch ohne Wald, wem es Wurst ist, dass der Schnee grau, die Luft vergiftet und voller Lärm ist, wen es nicht stört, dass wir pro Jahr tausend Verkehrstote haben, der kann hier aufhören mit Lesen, der verschwendet nur seine Zeit. Wer aber einen gangbaren Weg zur Verkehrsreduktion sucht, der soll unbedingt weiterlesen.

Das globale Prinzip, das hinter dem Ökobonus steht, stellt sich so dar: Jeder Bewohner der Schweiz ist ein Verkehrsteilnehmer, verschmutzt und verstinkt die Umwelt, benützt Verkehrswege, Strassen und Schienen, die Land

WILLY BÄR ist freier Journalist. Er lebt in Schaffhausen und schreibt regelmässig fürs TAM.

brauchen, er verursacht Lärm und gefährdet Menschen. Für alle diese negativen Einflüsse soll jeder Verkehrsteilnehmer eine Entschädigung zahlen. Da die meisten dieser Einflüsse proportional mit dem Benzinverbrauch zusammenhängen (je mehr Benzin verfahren wird, desto mehr leidet die Umwelt), geschieht das am besten durch eine Erhöhung des Benzinspreises. Auf der anderen Seite ist jeder Bewohner den eben geschilderten Auswirkungen des Verkehrs auch ausgesetzt. Dafür soll er entschädigt werden.

Konkret sieht das so aus: Der Benzinpreis wird markant angehoben, sagen wir einmal um zwei Franken pro Liter. Das Geld, das durch diesen Ökozuschlag zusammenkommt, wird anschliessend wieder an die Bewohner verteilt. Und zwar erhält jeder, ob Autofahrer oder nicht, ob Mann oder Frau, ob reich oder arm, den gleichen Betrag, eben den Ökobonus. Dadurch erreicht man folgendes: Durch die Erhöhung des Preises wird der Benzinverbrauch zurückgehen. Es wird weniger Auto gefahren werden, und es wird eine Verlagerung zu sparsameren Autos und zum öffentlichen Verkehr geben. Wer durchschnittlich viel fährt, kann mit dem Ökobonus genau die Mehrkosten, die durch die Benzinverteuerung entstehen, decken. Sparsame Verkehrsteilnehmer erhalten mehr, als dass sie zahlen; bei überdurchschnittlichen Benzinverbrauchern ist es umgekehrt. Jeder hat nach wie vor die Freiheit, dann zu fahren, wenn es ihm als gerechtfertigt erscheint. Aber: Viel fahren ist teuer!

■ Wie hoch wird der Ökobonus denn etwa ausfallen?

Das kommt ganz darauf an, wieviel Benzin verkauft wird. Je mehr Benzin verkauft wird, desto mehr Geld gibt es zum Verteilen. Den Benzinverkauf kann man wiederum durch die Höhe des Preisaufschlags steuern. Nehmen wir an, dass ein Zuschlag von 2 Franken pro Liter eine Verbrauchsreduktion von 50 Prozent bringt. Dann kämen fünf Milliarden Franken

zur Verteilung, das heisst, jeder erwachsene Schweizer erhielte jährlich einen Ökobonus von rund tausend Franken. Ob Kinder respektive deren Eltern die Hälfte bekommen oder analog zur Fahrpreisregelung bei den SBB bis sechs Jahre nichts, von sechs bis sechzehn Jahren die Hälfte und ab sechzehn Jahren den vollen Betrag, das überlasse ich den Politikern.

■ Wie viele Kilometer kann ich pro Jahr fahren, bis die Mehrausgaben für das Benzin den Ökobonus aufgefressen haben?

Wenn wir annehmen, dass eine Benzinpreiserhöhung um zwei Franken eine Verbrauchsreduktion von 50 Prozent erbringt, dann können Sie mit einem sparsamen Auto, das rund sieben Liter auf 100 Kilometer verbraucht, 7000 Kilometer fahren. Fahren Sie mehr, legen Sie gegenüber dem heutigen System drauf, bleiben Sie unter dieser Marke, machen Sie vorwärts. Eine Familie mit zwei Kindern hingegen, die zweimal den ganzen und zweimal den halben Ökobonus erhält und einen 10 Liter verbrennenden Mittelklassewagen benützt, erreicht die Schwelle, ab der sie mehr bezahlen muss, erst bei rund 14 000 Kilometer. Bescheidet sie sich mit knapp 10 000 Kilometer, kassiert sie einen Tausender, fährt sie 30 000 Kilometer, muss sie 3000 Franken mehr hinblättern. Blocht eine einzelner mit einem Wagen, der dreizehn Liter säuft, 30 000 Kilometer im Jahr, kostet ihn das fast 7000 Franken mehr als heute, er subventioniert also sieben Nichtfahrer.

■ Nun, das Ganze tönt nicht schlecht. Es freut mich auch, dass ich als gelegentlicher Töfffahrer und Sie, als velofahrender Vater von drei Kindern, vom Ökobonus profitieren würden, doch was ist mit den Leuten, die beruflich auf ein benzinverbrennendes Vehikel angewiesen sind? Haben Sie für solche Fälle eine Sonderregelung vorgesehen?

Nein, das ist einer der Vorteile des Konzeptes Ökobonus, dass praktisch keine Ausnahmen notwendig sind, auch nicht für die öffentlichen Verkehrsbetriebe. Ein solches Sy-

stem muss möglichst einfach sein. Sobald verschiedene Tankstellen oder Benzinpreise vorhanden sind, beginnen die Schwierigkeiten.

Am liebsten ist mir das Beispiel mit dem Taxihalter. Im ersten Moment denkt wohl jeder: Wenn der Most zwei Franken aufschlägt, wird das Taxifahren unerschwinglich, dann können die Taxihalter dichtmachen. Doch schaut man sich die Sache etwas genauer an, sieht alles ganz anders aus. Ein Taxikilometer kostet den Kunden heute etwa zwei Franken, davon macht das Benzin aber nur zehn Rappen aus, Löhne, Abschreibung und Unterhalt des Autos fallen viel stärker ins Gewicht. Die durch eine Benzinverteuerung verursachten Mehrkosten sind also relativ gering. Der Kilometerpreis steigt um zwanzig Rappen. Den Preis von 2.20 Franken kann jeder bezahlen; er bekommt ja den Ökobonus, um die teurer gewordenen Transporte zu bezahlen, nicht um reich zu werden. Das Taxigewerbe muss keineswegs um seine Existenz fürchten – im Gegenteil, ich behaupte sogar, dass es einen Boom erleben wird. Durch die Benzinverteuerung werden nämlich viele Leute vermehrt statt dem Auto die öffentlichen Verkehrsmittel benützen. Das Taxi ist aber der Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs. Je mehr Leute den Zug benützen, um so mehr benützen auch das Taxi. Die Zugfahrer, nicht die Automobilisten fahren Taxi.

Auch beim Gütertransport auf der Strasse würde die Benzinverteuerung eine Erhöhung der Gesamtkosten von etwa zehn Prozent bewirken. Dafür wird ein Transport wegen der weniger verstopften Strassen auch weniger lang dauern. Trotzdem dürfte es auf den langen Strecken zu einer Verschiebung zugunsten der Bahn kommen. Doch das ist ja genau das, was erreicht werden soll. Im Nahbereich, auf kürzeren Distanzen hingegen, behält der Lastwagen mangels Alternative seine Funktion. Zusätzlich eröffnet sich dem Transportgewerbe überall dort, wo es in direkter Konkurrenz mit den Personenzügen steht, eine neue Chan-

ce, weil es pro Person viel weniger Treibstoff braucht. Für den Skiausflug ins Bündnerland das Auto zu benutzen, wird teuer, und mit dem Zug ist es manchmal mühsam. Hier wird der Car wesentlich an Attraktivität gewinnen. Auch auf anderes Gewerbe wird der Ökobonus einen äusserst positiven Einfluss haben: die Quartierläden beispielsweise werden wieder vermehrt zum Zuge kommen, weil dann kaum einer mehr wegen jeder Ananashüchse ins Shopping-Center fährt.

■ *Bei den Leuten, die aus beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen sind, dachte ich eigentlich mehr an Handelsreisende, Landärzte, Tierärzte, Gemeindeschwester...*

Wenn Sie als Handelsreisender in St. Gallen wohnen und Ihre Produkte in der Westschweiz vertreiben und jeden Tag hin und her fahren, dann machen sie ökologisch gesehen einen Unsinn, so dass es nur richtig ist, wenn Sie zur Kasse gebeten werden. Vielleicht ist Ihr Produkt so gut, dass Sie die Zusatzkosten draufschlagen können, und Sie verkaufen es noch immer. Doch wahrscheinlich müssen Sie sich anders organisieren. Befohlen wird Ihnen nichts, aber Sie bekommen einen ganz klaren finanziellen Anreiz beziehungsweise «Abreiz», weniger Auto zu fahren. Man kann sagen, traurig, dass immer alles übers Geld laufen muss, aber im Gegensatz zu frommen Appellen taugt es tatsächlich als Motivationsmittel.

Der Service des Tierarztes oder der Gemeindeschwester wird teurer. Doch die behinderte Frau, die jetzt mehr bezahlen muss für die motorisierte Pflegerin oder die Haushalthilfe, die dreimal in der Woche eine Stunde vorbeikommt, erhält ja den Ökobonus und kann damit diese Mehrkosten bezahlen.

■ *Wie steht es mit dem Bergler oder anderen Bewohnern von abgelegenen, durch den öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Regionen?*

Ja, die Bergler, die werden ständig als Alibi vorgeschoben. Die Bergler, die ich kenne, die hätten nach der Einführung des Ökobonus mehr Geld im Sack als heute, die brauchen bedeutend weniger Benzin als der durchschnittliche Zürcher. Und der Walliser, der Tag für Tag nach Chippis zur Arbeit fährt, sagen wir, er hat eine Frau und zwei Kinder, fährt einen kleinen, sparsamen Wagen, was sich bei den engen Strassen sowieso empfiehlt, der kann im Jahr 20 000,

also pro Tag rund 60 Kilometer fahren, bis er gegenüber dem heutigen System benachteiligt ist.

■ *Aber es schleckt doch keine Geiss die Tatsache weg, dass es Ihnen als Bewohner des flachen Winterthur leichterfällt, auf das Velo und die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen, als einem anderen, der hinten in einem abgelegenen, stotzigen Krachen wohnt. Könnte man den Ökobonus nicht je nach der Erschlossenheit durch den öffentlichen Verkehr variieren? Der Steuerfuss ist auch nicht in jeder Gemeinde gleich hoch.*

Das wäre zu überlegen. Vielleicht gar keine schlechte Idee. Ich erhebe ja nicht den Anspruch, für alle Einzelheiten bereits die optimale Lösung gefunden zu haben.

■ *Was wollen Sie vorkehren, damit nicht alle Schweizer, die in der Nähe der Grenze leben, Ihr System unterlaufen und ennet der Grenze billig tanken?*

Das ist der heikelste Punkt meines Konzeptes, das gebe ich zu. Allerdings hat auch die Benzinrationierung dieses Problem. Ich glaube, dass es sich mit flankierenden Massnahmen am Zoll lösen lässt.

■ *Wie sollen diese Massnahmen aussehen?*

Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Eine davon ist in der VCS-Broschüre<sup>1</sup> beschrieben: Jeder ausreisende Schweizer Automobilist erhält an der Grenze aus einem Automaten eine Stempelkarte mit Ausreisedatum und -zeit, auf die der Zöllner die Wagennummer notiert. Bei der Wiedereinreise wird die Karte eingezogen. Ist das Fahrzeug länger als 24 Stunden im Ausland gewesen, darf der volle Benzintank abgabefrei eingeführt werden. Beträgt die Aufenthaltsdauer weniger als 24 Stunden, muss für den Tankinhalt der Ökozuschlag entrichtet werden, bei einer Freigrenze von vielleicht zehn Litern. Wie bei allen Zollkontrollen genügt eine Selbstdeklaration des Autoführers, die stichprobenweise überprüft und im Betrugsfall streng geahndet wird.

■ *Der Vorschlag überzeugt mich nicht, denn wenn einer mit einem fast vollen Tank wenige Kilometer ennet der Grenze irgend etwas erledigt – was nicht allzu selten vorkommt – hat er bei der Rückreise noch immer einen fast vollen Tank, müsste also den Ökozuschlag zum zweitenmal bezahlen. Vielleicht müsste man die Zöllner fragen, wie man das Problem löst. Wie schätzen Sie eigentlich den gesamten administrativen Aufwand des von Ihnen vorgeschlagenen Modells ein? Der Einzug des Ökozuschlages dürfte kaum Mehrkosten verursa-*

chen, da bereits jetzt ein Zuschlag erhoben wird, ob das nun 40 Rappen oder zwei Franken sind, spielt vom Aufwand her keine Rolle. Auch die Auszahlung des Ökobonus ist einfach, man kann sie beispielsweise über die Steuerrechnung regeln. Einzig die Massnahmen am Zoll, die werden einiges kosten. Doch auch wenn dafür einige Millionen aufgewendet werden müssen, so ist das in Anbetracht der Waldschäden, die damit verhindert werden können, ein kleiner Betrag. Bei allen anderen zur Verfügung stehenden Massnahmen mit ähnlich grossem Nutzeffekt ist der administrative Aufwand bedeutend grösser. Denken Sie nur an das bei einer Benzinrationierung notwendige Märkli-System, den Älteren aus dem Krieg noch wohlbekannt.

■ *Ausländische Automobilisten werden nach der Realisierung des Ökobonusmodells wohl einen Bogen um die Schweiz machen. Der Wald und die Nationale Aktion werden Ihnen nicht böse sein, die Tourismusbranche schon eher.* Wenn, dann völlig zu Unrecht. Die Schweiz ist ein kleines Land. Hier kann man nicht Tausende von Kilometern blochen wie in Amerika. Nachdem der Tourist vor der Grenze noch den Tank gefüllt hat, fährt er ins Bündnerland, ins Wallis oder ins Berner Oberland und macht vielleicht ein paar Ausflüge. Dafür genügt eine zusätzliche Tankfüllung vollständig. Diese vierzig oder fünfzig Liter kosten auch den Ausländer mehr, da würde ich keine Ausnahme machen. Andererseits müsste man die unsinnige Autobahnvignette, die jeden Autobahnbenutzer, ob umweltbewusst oder nicht, gleich behandelt, sofort wieder abschaffen. Statt der Vignette zahlt der Tourist also den Ökozuschlag auf eine Tankfüllung, deswegen bleibt kaum einer zu Hause. Zudem, wenn sich in Holland und im Ruhrgebiet herumsppricht, dass in der Schweiz die Luft noch einigermaßen sauber ist, dass es hier noch Bäume, dafür kaum Verkehrsstaus gibt, dann wird die Attraktivität der Schweiz zunehmen. Dass die Touristen, die zwei-, dreitausend Kilometer abspulen, nicht mehr kommen, darüber kann man ja nur froh sein.

■ *Ein Unternehmer, mit dem ich über den Ökobonus gesprochen habe, meinte: Das bringt überhaupt nichts. Durch die Benzinverteuerung steigt der Lebenskostenindex, folglich müssen wir die Löhne nach oben anpassen. Der Ökobonus bewirkt also nicht, dass die Leute weniger Auto fahren, sondern er heizt nur die Teuerung an.*

Das tönt einleuchtend, aber es ist Mumpitz, und zwar aus einem ein-

fachen Grund: Der Ökobonus hat nämlich überhaupt keinen Einfluss auf den Index, da sich das Leben für den Durchschnittsschweizer gar nicht verteuert, der Ökozuschlag wird ja wieder verteilt.

Wenn man etwas Neues vorschlägt, wird auch immer mit dem Verlust von Arbeitsplätzen gedroht, obwohl auch dieses Argument einer genaueren Überprüfung nicht standhält. Überlegen wir uns doch, was eine Verlagerung vom privaten zum öffentlichen Verkehr für Folgen hat: Sicher, Reparatur und Unterhalt der öffentlichen Verkehrsmittel sind weniger arbeitsintensiv als beim privaten Verkehr. Hier gehen Arbeitsplätze verloren. Das Führen eines privaten Wagens hingegen gibt keinen Arbeitsplatz, das Chauffieren eines Taxis, Kleinbusses oder Cars dagegen sehr wohl. Autos werden im Ausland hergestellt, öffentliche Fahrzeuge wie Eisenbahn- und Tramwagen, Trolleybusse, auch Velos, kommen zum grossen Teil aus der Schweiz. Auch das Benzin, die Antriebsenergie des Privatverkehrs muss importiert werden, während der Strom, mit dem ein grosser Teil der öffentlichen Verkehrsmittel betrieben wird, aus der Schweiz stammt. Durch den reduzierten Benzinverbrauch würden Milliardenbeträge, die heute ins Ausland, in die Taschen der Erdölkonzerne und nach Arabien fliessen, frei für die Investition im Inland. Überhaupt würde die Schweizer Industrie von einem hohen Treibstoffpreis profitieren, denn wir leben ja nicht vom Verkauf von Erdöl, viel eher vom Verkauf von Apparaten, die helfen Energie zu sparen. Diese Überlegung war einer der Anstösse zur Entwicklung des Ökobonusmodells.

Durch die Einführung des Ökobonus könnte sich in der Schweiz ein Heimmarkt für energiesparende Transportsysteme entwickeln, der es der Schweizer Industrie erlauben würde, später, wenn das Benzin infolge Knappheit überall teurer wird, mit einem Vorsprung an Know-how und Erfahrung auf den Weltmarkt zu kommen. Das ist kein Furz. Solche Prozesse sind in der Geschichte der Industrie immer wieder abgelaufen, etwa vor achtzig Jahren mit den Wasserturbinen in der Schweiz, einem Gebiet, auf dem die Schweiz heute noch stark ist. Das gleiche hat sich in Japan mit den Rauchgasentschwefelungsanlagen abgespielt. Vor zwanzig Jahren hatte es in Japan so stark gestunken, dass etwas unternommen werden musste. Heute sind die Japaner diejenigen, die am meisten über die Abgasentgiftung wissen. Der Ökobonus könnte also Akzente setzen, Impulse geben, die mithelfen, dass die schweizerische Industrie ihre Leistungsfähigkeit auch in Zukunft behält.

<sup>1</sup> Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) hat zum Thema Ökobonus eine Broschüre herausgegeben, die unter folgender Adresse gratis bezogen werden kann: VCS, Bahnhofstrasse 8, 3360 Herzogenbuchsee, Tel. (063) 61 51 51