

Bundesamt für Energie (BFE)  
Abteilung Recht  
Mühlestrasse 4  
3063 Ittigen

Bern, 30. März 2007

## Energieeffizienz-Strategie für eine nachhaltige Energiezukunft

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

---

Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Da die Energieeffizienz-Strategie für eine nachhaltige Energiezukunft alle unsere Mitglieder unmittelbar betrifft, erlauben wir uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen der entsprechenden Vernehmlassung Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Entwurf wie folgt:

**strasseschweiz lehnt die im vorliegenden Entwurf beschriebene Energieeffizienz-Strategie grundsätzlich und vehement ab.** Dies insbesondere deshalb, weil

- die Strategie der bisherigen Energie- sowie Klimapolitik des Bundesrats (Stichwort: Vier-Säulen-Politik) zuwiderläuft und neu auf obrigkeitlichen Interventionismus und staatliche Regulierungen statt auf das bewährte Vorgehen von Rahmenbedingungen und Zielen setzt – oder anders formuliert: Der Energie- und Klimasektor soll u.E. weiterhin privatwirtschaftlich organisiert bleiben und nicht praktisch vollständig verstaatlicht werden.
- die Strategie auf den äusserst dirigistischen bzw. planwirtschaftlichen Szenarien III „Neue Prioritäten“ und vor allem IV „Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft“ der Energieperspektiven 2035 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)<sup>1</sup> basiert;
- **strasseschweiz** zwar die Szenarien I „Weiter wie bisher“ und allenfalls auch II „Verstärkte Zusammenarbeit“ der Energieperspektiven 2035 befürworten kann, die Szenarien III und IV hingegen als wirtschaftliche und gesellschaftliche Rosskur sowie die ab 2015 geplante Energielenkungsabgabe als riesige bürokratische „Umverteilungsübung“ erachtet und daher entschieden zurückweist;
- die Idee der 2000-Watt-Gesellschaft eine radikale Vision darstellt, die weder in den besagten Energieperspektive-Arbeiten noch in der Politik bisher ernsthaft hinterfragt und diskutiert worden ist;
- diese Strategie einen energiepolitischen Paradigmenwechsel voraussetzt bzw. proklamiert, der nur mittels drastischer Vorschriften, umfangreicher finanzieller Förderungsmittel und marktwirtschaftlicher Instrumente in Form einer massiven Energielenkungsabgabe erreicht werden kann;
- **strasseschweiz** bereits in den Jahren 2000<sup>2</sup> und 2001<sup>3</sup> die damals propagierte Energie- wende, in deren Zentrum Energielenkungsabgaben standen, bekämpft hat und vom Souverän letztlich in seiner ablehnenden Haltung unterstützt worden ist.

Was sich schon wie ein roter Faden durch alle Szenarien der Energieperspektiven 2035 gezogen hat, kommt im Entwurf der Energieeffizienz-Strategie noch verstärkter zum Ausdruck: nämlich die Auffassung, dass der Markt zu einschneidenden Kurswechseln selber nicht fähig ist und dass es deshalb allein der Staat richten kann bzw. soll. Dies erstaunt umso mehr, als die Geschichte der Energiewirtschaft lehrt, dass die grossen Umwälzungen nicht aufgrund staatlich verordneter Energieprogramme, sondern stets wegen neuer Technologien, die punkto Kosten/Nutzen-Verhältnis das bisher Angewandte zu verdrängen vermochten, verursacht worden sind.

Die 2000-Watt-Gesellschaft, die mittels einer staatlichen Energieabgabe unter anderem ab dem Jahr 2015 einen Benzinpreis von Fr. 3.12<sup>4</sup> sowie für das Jahr 2050 bei den Personenwa-

---

<sup>1</sup> Die Energieperspektiven 2035 – Band 1 Synthese; Modellrechnungen, Vergleiche, Bewertungen und Herausforderungen; Bundesamt für Energie BFE; Bern, Januar 2007

<sup>2</sup> BBI **2001** 183; **Nein** zur Volksinitiative „für einen Solarrappen (Solar-Initiative)“ und zum Gegenentwurf (Verfassungsartikel über eine Förderabgabe für erneuerbare Energien) sowie **Nein** zum Verfassungsartikel über eine Energielenkungsabgabe für die Umwelt (Gegenentwurf zur zurückgezogenen „Energie-Umwelt-Initiative“)

<sup>3</sup> BBI **2002** 1209; **Nein** zur Volksinitiative „für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern!“

<sup>4</sup> Energieeffizienz-Strategie für eine nachhaltige Zukunft, Entwurf; EnergieSchweiz; Bern, 22. Januar 2007; S. 63

gen einen spezifischen Verbrauch von drei Litern fossiler Treibstoffe pro hundert Kilometer<sup>5</sup> anvisiert, wird ständig als erstrebenswertes Ziel deklariert. Dies, ohne dass die damit verbundenen volkswirtschaftlichen Kosten, d.h. die Auswirkungen auf Konsum, Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität der Schweiz klar wären. Es fehlen u.E. nach wie vor verlässliche und fundierte Angaben dazu, welche Auswirkungen die Umsetzung dieser extremen Vision auf die Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung haben würde.

Die hiervor erwähnten Szenarien III und IV der Energieperspektiven sind durch ein zwar unterschiedliches, aber relativ hohes Mass an staatlichen Eingriffen gekennzeichnet, die im vorliegenden Entwurf nun konkretisiert und etappiert werden. Diesbezüglich müsste allerdings zuerst einmal auf politischer Ebene darüber diskutiert werden, warum es diese massiven Veränderungen in der Angebots- und Nachfragestruktur überhaupt braucht und was diese die Schweizer Volkswirtschaft kosten.

Ebenso wie die Szenarien III und IV unterstellt auch das Energieeffizienz-Strategiepapier insgesamt positive Effekte künstlich erhöhter, will heissen von Staates wegen gestiegener Energiepreise. Bislang konnte jedoch noch kein in der Praxis erprobtes Beispiel nachgewiesen werden, bei dem durch den Staat angehobene Energiepreise zu insgesamt positiven Wohlfahrtseffekten geführt haben.

Mit anderen Worten: Der „Szenarien- und Strategiepapier-Welt“ steht die reale Welt entgegen. In Letzterer werden theoretisch perfekte und wohlfahrtsökonomisch begründete Mechanismen in der Regel verwässert und so zurechtgebogen, dass möglichst viele Interessengruppen profitieren können. Nicht nur die Energieperspektiven-Szenarien, sondern auch die im Entwurf vorliegende Energieeffizienz-Strategie laufen somit Gefahr, zur Begründung eines massiven – der früheren Landwirtschaftspolitik ebenbürtigen – Interventionismus missbraucht zu werden.

**strasseschweiz** unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich. Im Vordergrund stehen dabei freiwillige Massnahmen sowie insbesondere die technischen Massnahmen. Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit der Inkraftsetzung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO<sub>2</sub>-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs). Mit diesen Massnahmen sind bereits gute Erfolge erzielt worden. Insbesondere beim Klimarappen besteht die Aussicht, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Reduktion in den Jahren 2008-2012 – übertroffen werden können.

Die Optimierung der Verbrennungsmotoren wird fortgesetzt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren. Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen (wie z.B. eine Energielenkungsabgabe) beschlossen werden, die die Eidgenossenschaft international in Handel und Wettbewerb sowie die Konsumenten benachteiligen.

**strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber und unterstützt Massnahmen, die einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, usw.). Entsprechende Fördermassnahmen müssen für die Gesamtheit der Betroffenen allerdings kostenneutral sein.

---

<sup>5</sup> Vgl. a.a.O.; S. 61

Fazit: **strasseschweiz** teilt die im Energieeffizienz-Strategiepapier vorgenommene Beurteilung nicht, wonach die bisher umgesetzte Energieeffizienz-Politik bzw. die bestehenden Massnahmen nicht genügen würden und es deshalb eine langfristige Gesamtvision, eine integrale Sicht, verbindliche Ziele und griffige (sprich drastische und dirigistische) Massnahmen brauche.<sup>6</sup> Wenn man weiss, dass die Schweiz gerade mal 0,2 Prozent und der hiesige motorisierte Verkehr lediglich 0,06 Prozent der so genannt anthropogenen weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen, dann sind massive Eingriffe des Staates ebenso wenig angezeigt wie eine Veränderung der gesellschaftlichen Werthaltungen in Richtung Klimaschutz, Energieeffizienz und Abkehr von fossilen Energieträgern<sup>7</sup> oder wie die Einführung einer Energieabgabe als zentrales Instrument, um die langfristigen Energiereduktionsziele zu erreichen und den dazu erforderlichen Strukturwandel auszulösen.<sup>8</sup>

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller

---

<sup>6</sup> Vgl. a.a.O.; S. 23

<sup>7</sup> Vgl. a.a.O.; S. 26

<sup>8</sup> Vgl. a.a.O.; S. 29