

## COMMUNIQUE

Abschluss des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt“

# Überholt, ungütig und unglaubwürdig

**Trotz eindeutig widersprüchlicher Studien halten die NFP-41-Strategen weiterhin stur an ihrem Ziel fest, den privaten Strassenpersonenverkehr unter dem Deckmantel von Begriffen wie „Kostenwahrheit“, „Service public“ und „Fairness“ künftig zur Kasse zu bitten.**

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern: Das Nationale Forschungsprogramm NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ hat sich einzig und allein zum Ziel gesetzt, mittels einseitiger und unvollständiger wissenschaftlicher Studien der Politik Grundlagen in die Hände zu geben, um den privaten Strassenpersonenverkehr in Zukunft analog dem Strassengüterverkehr zusätzlich zur Kasse zur bitten. Im Visier haben die NFP-41-Umweltstrategen dabei insbesondere den Freizeitverkehr, der gemäss einer Untersuchung 60 Prozent aller Personenkilometer ausmachen soll. „Auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität“ (Originalton NFP 41) stehen zwei Instrumente im Vordergrund: zum einen die so genannte Kostenwahrheit und zum andern die Strassenverkehrstelematik bzw. das Road Pricing.

Getreu dem Motto „Was nicht sein darf, ist nicht“ negieren die NFP-41-Verantwortlichen in bezug auf die Kostenwahrheit konsequent und notorisch folgende Tatsache: In der Schweiz haben der Strassengüterverkehr und der produktionsorientierte Individualverkehr (ohne Freizeitverkehr) 1995 externe Nutzen in der Höhe von 27 Milliarden Franken bewirkt. Abzüglich der vom NFP 41 errechneten 7 Milliarden an externen ungedeckten Kosten bleibt unter dem Strich ein Netto-Nutzen von 20 Milliarden Franken. Zu diesem Ergebnis kommt die im März des Vorjahres von den Strassenverkehrsverbänden präsentierte wissenschaftliche Studie „Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Strassenverkehrs in der Schweiz“. Mit anderen Worten: Die Stärke der schweizerischen Volkswirtschaft hängt zu mehr als sieben Prozent von der Entwicklung des Strassenverkehrs ab. Der Strassenverkehr ist somit ein entscheidender Faktor für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Wohlfahrt in unserem Land.

### **Strassenverkehr entlastet Bundeshaushalt**

Unverfroren gehen die NFP-41-Protagonisten in ihrer subjektiven Logik noch einen Schritt weiter: Unter dem Deckmantel von Begriffen wie „Service public“ und „Fairness“ werden die ungedeckten Infrastrukturkosten des Schienenverkehrs kurzerhand in Bestellungen des Staates umdefiniert. Dies ist Bahnprotektionismus in Reinkultur. Der private Strassenverkehr hingegen deckt seine Infrastrukturkosten vollumfänglich. Mehr noch: Seit Jahren hilft der motorisierte Individualverkehr kräftig mit, den im argen liegenden Bundeshaushalt zu entlasten.

1999 hat der Bund vom motorisierten Strassenverkehr total rund 7 Milliarden Franken eingenommen. Dies entspricht pro Motorfahrzeug mehr als 1'500 Franken an Fiskalleistungen. Über 45 Prozent des erwähnten Gesamtbetrags – also rund 3,2 Milliarden Franken – flossen voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse.

Zur Thematik der so genannten Kostenwahrheit gehören unter anderem die Auswirkungen des privaten Strassenverkehrs auf die Umwelt. Auch hier kann der Strassenverkehr einen grossen Erfolg vermelden: Gemäss einem im Vorjahr publizierten Buwal-Bericht werden die Luftschadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz im Jahr 2020 wieder auf den Stand von 1955 und darunter gesunken sein. Dies, obwohl die Fahrleistungen aller Fahrzeugkategorien (ausser Mofas) seit 1950 kontinuierlich stark zugenommen haben und voraussichtlich weiter ansteigen. Milliardeninvestitionen in die technologische Entwicklung und die Effizienzsteigerung im Motorenbereich machen dieses phänomenale Resultat möglich.

### **Wesentlicher Glaubwürdigkeitsverlust**

Gemäss dem NFP 41 geht die Emission von Feinstaubpartikeln (PM10) hauptsächlich zu Lasten des privaten Strassenverkehrs. Diese PM10 sind in der Schweiz laut vom UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) in Auftrag gegebenen Untersuchungen für bis zu 2'000 Todesfälle jährlich verantwortlich. Der leichtfertige Urteilsspruch des NFP 41 punkto Strassenverkehr muss nun auf Grund einer aktuellen, im Auftrag des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) erstellten wissenschaftlichen Studie total revidiert werden. Diese Studie, die den Titel „Emissionsinventar für primäre Feinpartikel“ trägt, beweist klipp und klar, dass der Schienenverkehr in der Schweiz im Jahr 1995 rund einen Drittel (3'361 Tonnen) aller vom Verkehr verursachten PM10 emittiert hat. Demnach gehen die von so genannten Experten des Bundes ermittelten hohen externen Gesundheitskosten vor allem auch auf das Konto des Schienenverkehrs.

Auf Grund dieser neuen Erkenntnisse sind mehrere NFP-41-Studien, welche die externen Kosten des Schienenverkehrs mit Null beziffert haben, heute längst überholt sowie ungültig. Damit hat das NFP 41 wesentlich an Glaubwürdigkeit verloren. Ungeachtet dessen halten die NFP-41-Verantwortlichen weiterhin stur an der so genannten Kostenwahrheit fest und führen mit einer unglaublichen Ignoranz die Politik mit unvollständigen, einseitigen und falschen Untersuchungen vorsätzlich in die Irre.

Bern, den 29. Januar 2001