

**63. ordentliche Mitgliederversammlung  
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS  
18. Juni 2008**

# **Keine neuen Steuern und Abgaben für den privaten Strassenverkehr!**

Von Niklaus Zürcher, Präsident **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Zusammen mit der Erdöl-Vereinigung (EV) sowie den Dachverbänden der Wirtschaft (economie-suisse und SGV) haben die Strassenverkehrsverbände Anfang dieses Jahrtausends die Initiative ergriffen und nach rasch umsetzbaren sowie wirkungsvollen Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses gesucht. So wurde der Klimarappen ins Leben gerufen, der als freiwillige Massnahme die Vorgaben des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vollumfänglich erfüllt und ein innovatives sowie effizientes Instrument darstellt. Dank diesem kann der motorisierte Strassenverkehr an den im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehenen Konzepten und Mechanismen partizipieren, ohne dass mit jedem einzelnen Konsumenten eine Vereinbarung zur Befreiung von einer potenziellen CO<sub>2</sub>-Abgabe abgeschlossen werden müsste. Der entsprechende Rahmenvertrag zwischen der Stiftung Klimarappen und dem Bund wurde am 30. August 2005 unterzeichnet; am 28. Juli 2007 hat der Bundesrat den Businessplan der Stiftung genehmigt.

Heute lässt sich, ohne zu übertreiben oder überschwänglich zu werden, sagen, dass sich der Klimarappen auf der ganzen Linie bewährt. Er hilft, wirksam und zielgerichtet Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) zu verringern, und kann – insbesondere aufgrund von Projekten hoher Qualität im Ausland – seine Soll-Reduktionsvorgabe von jährlich 1,8 Millionen Tonnen sogar um rund 40 Prozent übertreffen. Damit hat sich einmal mehr bestätigt, dass freiwillige Massnahmen der Wirtschaft offensichtlich viel

effizienter und rascher umsetzbar sind als staatlich verordnete Vorhaben wie etwa die Förderung von Biotreibstoffen oder das Bonus-Malus-System bei neuen Personenwagen (PW).

Im Jahr 2005 wurde zur Erreichung der Ziele gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz eine Lücke von 2,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> geschätzt. Zur Schliessung dieser Ziellücke beschloss der Bundesrat vier Massnahmen (CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen, Klimarappen auf Benzin und Diesel, Förderung von Erdgas- und biogenen Treibstoffen, Anreize über die Automobilsteuer). Da diese Massnahmen nur teilweise und in veränderter Form umgesetzt worden sind, tragen sie weniger zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei als im Jahr 2005 angenommen. Als Konsequenz würde das vorgegebene Reduktionsziel eigentlich um 0,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr verfehlt.

Zum Glück gibt es den freiwilligen Klimarappen! Erhoben in unveränderter Höhe von 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel, ist er problemlos in der Lage, auch diese Ziellücke von 0,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> noch zu schliessen. Wir haben uns natürlich sehr darüber gefreut, dass der Bundesrat diese Auffassung ebenfalls teilt und am 21. Februar des laufenden Jahres zur Schliessung der erwähnten Ziellücke dem Klimarappen erneut sein Vertrauen ausgesprochen hat.

Damit weist der Klimarappen für die schweizerische Klimapolitik exemplarisch den richtigen Weg, der nach Abschluss der ersten Kyoto-Verpflichtungsperiode (2008 bis 2012) zu beschreiten ist: Da die Schweiz eine ausgesprochen geringe Treibhausgasintensität aufweist und weil die Emissionen von energieintensiven Produkten, die heute grösstenteils importiert werden, im Ausland anfallen, muss die hiesige Klimapolitik in Zukunft vermehrt auf wirksame Massnahmen im Ausland setzen. In diesem Sinne garantiert der Klimarappen weiterhin Erfolg; er ist mit Blick auf die langfristige Zielsetzung einer klimaneutralen Schweiz entsprechend auszubauen.

Gemäss Bundesamt für Umwelt (Bafu) wird die Schweiz die Kyoto-Ziele (Reduktion der Treibhausgasemissionen um acht Prozent, Ausgangsjahr 1990) bis 2012 – unter Einbezug der Waldsenkenleistung sowie der zugekauften Emissionszertifikate – erreichen können. Allein mit den im Inland vorgesehenen Massnahmen allerdings würde das Kyoto-Ziel verfehlt; das Engagement im Ausland, das im Inland zu Recht angerechnet werden kann, ist unerlässlich.

Auch im Rahmen der Schweizer Klimapolitik nach 2012 ist auf eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen zu verzichten, und zwar insbesondere aus den folgenden drei Gründen:

- Ø Im Gegensatz zum Klimarappen, mit dem gezielt in klimarelevante Reduktionsmassnahmen investiert wird, besteht bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe keine Aussicht auf Erfolg. Diese Erkenntnis hat die internationale Staatengemeinschaft dazu bewogen, auf Energie- und CO<sub>2</sub>-Abgaben zu verzichten. Selbst der 2007 veröffentlichte vierte IPCC-Bericht zum klimapolitischen Instrumentarium stuft Energie- und CO<sub>2</sub>-Abgaben als ungeeignet ein, weil deren Wirkung und Kosteneffizienz als gering beurteilt werden.
- Ø Lenkungsmassnahmen beim Motorfahrzeugverkehr setzen Substitutionsmöglichkeiten voraus. Wo keine – in jeder Hinsicht – gleichwertigen Angebote (alternative Verkehrsträger oder Fahrzeuge) bestehen, sind Lenkungsabgaben wirkungslos. Wo hingegen echte Alternativen vorhanden

sind (z.B. neue Dieselmotortechnologie, Erdgasfahrzeuge und so genannte „green cars“), vermögen Anreizmassnahmen das Marktverhalten zu beeinflussen. Aus diesem Grund setzt **strasseschweiz** auf entsprechende Massnahmen zur Förderung von emissionsarmen und energieeffizienten Fahrzeugen.

- Ø Wegen der geografischen Kleinräumigkeit der Schweiz sind einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen enge Grenzen gesetzt. Die Verteuerung von Benzin und Diesel würde zum Versiegen bzw. zu einer Umkehr des Tanktourismus', der gegenwärtig aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz erfolgt und pro Jahr immerhin rund 600 Millionen Franken in die Bundeskasse spült, führen. Damit würden dem Bund erhebliche Einnahmen aus den Mineralölsteuern entgehen, und die Finanzierung des Verkehrswesens in der Schweiz würde gefährdet.

Im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird – nicht zuletzt aufgrund eines hängigen parlamentarischen Vorstosses – intensiv an einem Bonus-Malus-System für neue PW gearbeitet. Ziel ist es, das Bonus-Malus-System bereits im Jahr 2010 in Kraft zu setzen. Als Grundlage soll eine neue Umweltetikette für PW dienen. Diese lehnen wir in der heute geplanten Ausgestaltung ab – und zwar insbesondere deshalb, weil mit grossem bürokratischen Aufwand kostspielige komplexe und theoretische Berechnungen erstellt werden, die letztlich zu den praktisch gleichen Ergebnissen führen, wie sie die bestens akzeptierte und praxiserprobte Energieetikette für neue PW heute bereits liefert.

Konkret vorgesehen ist beim Bonus-Malus-System offenbar, dass der Käufer mittels eines Bonus' – finanziert über die Erhöhung der Automobilsteuer – einen Anreiz erhalten soll, damit er einen energie- und umwelteffizienten PW erwirbt. Ein sparsameres Auto würde auf diese Weise einen Rabatt (Bonus) von 3'000 bis 4'000 Franken erhalten. Da der Grossteil der neu zugelassenen Fahrzeuge bereits heute den beiden umweltfreundlichsten Kategorien A und B zuzuordnen ist und damit das Gesamtsystem kostenneutral ausgestaltet werden könnte, müsste das „durstigere“ Fahrzeugmodell allerdings mit einem Malus in der Höhe von 10'000 bis 20'000 Franken bestraft werden. Dass wir diesem Vorhaben nicht zustimmen können, liegt wohl auf der Hand.

Vielmehr verlangt und unterstützt **strasseschweiz** Fördermassnahmen (z.B. Kaufanreize wie die Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, usw.), um einen beschleunigten Wechsel der Flotte hin zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie zu erreichen. Entsprechende Massnahmen sollen auf einfache, praxistaugliche Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein. Die Anliegen der Wirtschaft betreffend Ersatzbeschaffungen sind dabei in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Ferner ist die Optimierung der Verbrennungsmotoren mittels entsprechender gesetzlicher Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren, fortzusetzen. Die Schweiz muss diesbezüglich allerdings überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sind keine Massnahmen zu beschliessen,

die unser Land international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. Einer Übernahme der erneuerten EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge steht **strasseschweiz** zwar positiv gegenüber, weist – angesichts der spezifischen Marktbedürfnisse in der Schweiz – eine Begrenzung der durchschnittlichen Emissionen aller neuimmatrikulierten PW in Anlehnung an entsprechende Durchschnittswerte in der Europäischen Union (EU) aber zurück.

Wenn Sie in den vergangenen Wochen und Monaten die Berichterstattung in den Medien und insbesondere die Ständeratsdebatte im Rahmen der Sommersession zur Gesamtschau FinöV bzw. zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) verfolgt haben, dann mag es Sie vermutlich wenig erstaunen, dass ich nicht umhin komme, einen guten Teil meiner Ausführungen – nicht zum ersten und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch nicht zum letzten Mal – dem öffentlichen Verkehr (öV) zu widmen.

Bereits in den Vernehmlassungsunterlagen und schliesslich auch in der Botschaft zur Gesamtschau FinöV (ZEB), die sich – wie erwähnt – gegenwärtig in der parlamentarischen Beratung befindet, ist deutlich zum Ausdruck gekommen, dass

1. das System des FinöV-Fonds schon heute am Anschlag ist und sozusagen auf dem Zahnfleisch läuft und
2. der Investitionsbedarf für ZEB (Kernangebot: fast 5,5 Mia. Franken) und „ZEB-Plus“ bzw. ZEB 2 (alle Erweiterungsoptionen: rund 15 Mia. Franken) total mindestens 20 Milliarden Franken beträgt.

Während das ZEB-Kernangebot via den FinöV-Fonds finanziert werden soll und gemäss dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) offenbar auch finanziert werden kann, ohne dass der FinöV-Fonds vollends kollabiert, kursieren betreffend die Finanzierung von ZEB 2 bzw. aller Erweiterungsoptionen nicht nur Gerüchte, sondern bereits etliche konkrete Ideen und Vorschläge. Die meisten davon zielen – wie könnte es anders sein – auf weitere Belastungen des motorisierten Individualverkehrs ab.

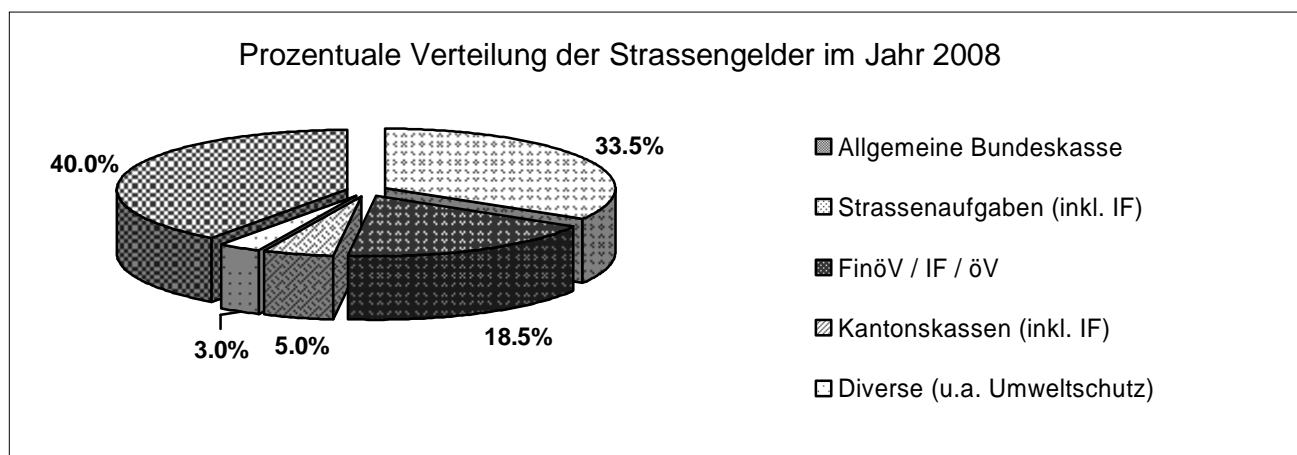
Die Rede war und ist z.B. von einer Erhöhung der Mineralölsteuer oder der Nationalstrassenabgabe, von der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen und deren Teilzweckbindung zugunsten des öV oder von Road Pricing sowie von einer eidgenössischen Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“, mit der die Hälfte der Treibstoffzölle für die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene eingesetzt werden soll.

Gegen letztgenanntes Volksbegehren, das übrigens morgen vorgestellt und über dessen Lancierung schon am kommenden Wochenende befunden werden soll, hätten wir möglicherweise nicht einmal allzu viel einzuwenden, wenn damit jene rund 1,5 Milliarden Franken aus Mineralölsteuermitteln anvisiert würden, die heute gemäss geltendem Recht voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Dem Vernehmen nach steht der Initiativtext noch nicht definitiv fest. Falls der Wille dazu vorhanden wäre, könnte unser gutgemeinter Tipp also noch aufgenommen werden.

Leider wird dies voraussichtlich aber nicht geschehen. Vielmehr ist zu befürchten, dass es die Initianten explizit auf die heute zweckgebundenen Strassengelder abgesehen haben, da ihnen der private Strassenverkehr seit jeher ein Dorn im (ideologischen) Auge ist.

Bereits vor einem Jahr habe ich an gleicher Stelle konstatiert, dass die Strasse den öV ab 2008 im Minimum mit 1,5 Milliarden Franken pro Jahr (!) finanzieren wird. **strasseschweiz** hat kürzlich aufgrund der Budgetzahlen des Bundes für das laufende Jahr Folgendes errechnet: Vom Total aller Strassengelder, die dem Bund im Jahr 2008 voraussichtlich zur Verfügung stehen, werden rund 1,77 Milliarden Franken (etwa 18,5 Prozent) zum grössten Teil für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) – Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz – verwendet sowie zu einem kleineren Teil via Infrastrukturfonds (IF) in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen investiert.

Gut 40 Prozent des Totals aller Strassengelder von fast 9,6 Milliarden Franken werden im laufenden Jahr voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Rund 33,5 Prozent sind für Strassenaufgaben wie z.B. den Unterhalt, Betrieb und Ausbau von Nationalstrassen vorgesehen. Weitere knapp fünf Prozent gehen primär in Form von LSVA-Erträgen an die Kantone.



Zusammenfassend lässt sich demnach Folgendes festhalten: Die motorisierten Strassenbenützer finanzieren nicht nur die eigentliche Strasseninfrastruktur, sondern leisten darüber hinaus einen erheblichen Beitrag an die Bereitstellung der neuen Eisenbahninfrastruktur. Ein grosser Teil der Strassen- und Autosteuer des Bundes ist gemäss Verfassung und Gesetz allerdings nicht zweckgebunden. Die Strassenbenützer tragen deshalb auch im Jahr 2008 in beträchtlichem Ausmass dazu bei, den Bundeshaushalt zu entlasten.

Im Rahmen des neuen Netzbeschlusses (NEB) – also der Zuteilung von Strassenabschnitten zum Nationalstrassennetz –, der demnächst in die Vernehmlassung gehen soll, müssen offenbar rund

400 Kilometer Strasse neu durch den Bund finanziert werden. Für diesen ergibt sich dadurch eine Mehrbelastung von rund 350 Millionen Franken pro Jahr für den Betrieb und Unterhalt dieser Strecken.

Nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass insbesondere für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (u.a. Engpassbeseitigung) die finanziellen Mittel in Zukunft immer knapper werden und sich finanzielle Engpässe bereits am Horizont abzeichnen, sowie vor dem Hintergrund, dass im internationalen Vergleich kein anderes Land – auch keines, das Hochgeschwindigkeitslinien baut – pro Kopf nur annähernd so viel in die Schieneninfrastrukturen investiert wie die Schweiz, nimmt **strasseschweiz** hinsichtlich der Finanzierung von ZEB und vor allem von ZEB 2 eine dezidierte Haltung ein.

Für **strasseschweiz** stehen die folgenden Grundsätze im Vordergrund:

- Ø Zur Finanzierung von Eisenbahn(gross)projekten sind keine neuen Steuern und Abgaben – insbesondere nicht zulasten des privaten Strassenverkehrs – zu kreieren und zu erheben.
- Ø Die Nutzer sollten zumindest in der Grössenordnung des in der ZEB-Botschaft aufgeführten Nutzens zur Finanzierung der Infrastrukturen beigezogen werden. Wir sehen nicht ein, weshalb Bahnbenützer für ihren zusätzlichen Nutzen – z.B. für die Zeitersparnisse in der Grössenordnung von 240 Millionen Franken pro Jahr – nichts bezahlen sollen. Auch Ulrich Weidmann, Professor für Transportsysteme an der ETH Zürich, hat betont, dass bei der heutigen Finanzierung die Endnutzer praktisch nichts beisteuern. Er fordert deshalb, dass die Nutzer des Systems, also die Fahrgäste, in Form einer Tarifierhöhung ebenfalls ihren Obolus an die Investitionen leisten.
- Ø Für den Ausbau des Eisenbahnnetzes sind die gleichen Massstäbe anzuwenden wie für den Ausbau des Nationalstrassennetzes. Konkret bedeutet dies: Alle Projekte und Forderungen sind durch den Bund einer umfassenden Analyse zu unterziehen, wie er dies auch für neue Strasseninfrastrukturen verlangt. Bevor ein Ausbau ins Auge gefasst wird, sind alle betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen und auszuschöpfen. Dazu gehört auch die im Rahmen der Bahnreform 2 vorgesehene Liberalisierung des Bahnbetriebs; diese ist teuren und subventionsbedürftigen Infrastrukturerweiterungen vorzuziehen.
- Ø Weitere Neat- bzw. ZEB-2-Projekte (Erweiterungsoptionen, etc.) sind solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung sichergestellt ist.
- Ø Das ZEB-Kernangebot ist, um die Netzfunktionalität der Eisenbahnen aufrecht zu erhalten, prioritär zu realisieren.
- Ø Die Funktionalität der Neat-Bauten, in die bereits Milliarden von Franken investiert worden sind, ist insofern zu gewährleisten, als die Kapazitäten der Zufahrtsstrecken entsprechend der Verkehrsnachfrage sicherzustellen sind (insbesondere dritter Juradurchstich). Die grundsätzliche Priorisierung des Personenverkehrs auf der Schiene steht klar im Widerspruch zur Güterverlagerungspolitik; deshalb ist diese Priorisierung mittelfristig fallen zu lassen.

Der Ständerat hat vor wenigen Tagen mit deutlichem Mehr beschlossen, dass für das ZEB-Kernangebot fast 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt werden sollen. Der FinöV-Gesamtkredit erhöht sich damit um rund eine Milliarde auf 31,5 Milliarden Franken.

Zudem hat die Kleine Kammer im Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) einen Passus verankert, wonach dem FinöV-Fonds zusätzliche Finanzmittel zuzuführen sind. Allerdings schweigt sich dieser Absatz darüber aus, wem diese Finanzlast aufgebürdet werden soll. Das zu konkretisieren, überlässt die „Chambre de réflexion“ bequemerweise dem Bundesrat, der bis 2010 eine Folgebotschaft zu ZEB 2 ausarbeiten und darin neue Finanzierungsquellen aufzeigen soll. Wir hoffen und erwarten, dass der Nationalrat diesbezüglich nochmals über die Bücher geht und mit Blick auf die erwähnte Botschaft diese Quellen schon heute beim Namen nennt. Wir sind der Auffassung, dass die Karten bereits jetzt – und nicht erst in etwa zwei Jahren – offen auf den Tisch gelegt werden müssen.

Während vor allem der Bund versucht, beim öffentlichen Verkehr die Nutzen vollständig zu internalisieren und die Kosten zu externalisieren, wird beim privaten Strassenverkehr quasi das Umgekehrte unternommen: Letzterem werden alle seine so genannten externen Kosten basierend auf theoretischen Berechnungen vollumfänglich angelastet, also internalisiert. Externe Nutzen bewirkt der Strassenverkehr laut Experten des Bundes praktisch keine.

Jüngst hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die so genannten externen Kosten des gesamten Strassen- und Schienenverkehrs erneut akribisch und auf die Kommastelle genau für das Jahr 2005 aufdatiert. Seit dem Jahr 2000 sind diese Kosten gemäss ARE um einen Viertel gestiegen. Was dabei allerdings geflissentlich ausgeblendet wird, ist die Tatsache, dass zwischen 2000 und 2005 auch die Nutzen angewachsen sind. So haben unter anderem gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) das Bruttoinlandprodukt (BIP) im selben Zeitraum um fast zehn Prozent zugelegt und laut auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, der Umsatz der Automobil- und Transportwirtschaft in der Schweiz um fast acht Prozent von 74,46 Milliarden (2000) auf 80,41 Milliarden Franken (2005) zugenommen.

Im Rahmen einer erstmaligen Kosten-Nutzen-Gesamtsicht des Landverkehrs hat das ARE Ende Oktober 2006 einen Synthesebericht betreffend die Nutzen des Verkehrs veröffentlicht. Aus diesem Bericht geht eindeutig hervor, dass die Gesamtnutzen des Strassen- und Schienenverkehrs grösser sind als dessen Gesamtkosten (inklusive der so genannten externen Kosten aus dem Jahr 2000). Aus dem Strassen- und Schienenverkehr resultiert laut ARE demnach ein positiver Nettonutzen von sechs bis sieben Milliarden Franken. Es wäre nichts anderes als konsequent, wenn das ARE und das BFS im Rahmen der in Aussicht gestellten Aktualisierung der Transportkostenrechnung (Trakos) die (externen) Nutzen dieser beiden Verkehrsträger im Sinne der Gesamtsicht ebenfalls für das Jahr 2005 erneuern und den Kosten gegenüberstellen würden.

Einen ersten wegweisenden Schritt in diese Richtung hat das Prognosen- und Strategieberatungsunternehmen ProgTrans AG mit einem wissenschaftlichen Gutachten, das im Auftrag des Schwei-

zerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag) erstellt wurde, gemacht. Die besagte ProgTrans-Studie gelangt zum Schluss, dass der Lastwagen sämtliche Kosten (inklusive externe) bereits im Jahr 2005 gedeckt hat (Kostendeckungsgrad von gut 101%) und der gesamte Schwerverkehr auf der Strasse diese Kosten im laufenden Jahr deckt (Kostendeckungsgrad von 102%).

Einen politischen Erfolg konnten wir am 3. Juni 2008 zur Kenntnis nehmen: An diesem Tag ist der Nationalrat nämlich mit deutlichem Mehr dem Ständerat gefolgt und hat das Schaffen von Voraussetzungen für Road-Pricing-Versuche in städtischen Gebieten ersatzlos aus der Legislaturplanung 2007-2011 des Bundesrats gestrichen.

Wir begrüßen diesen Entscheid der eidgenössischen Räte, der unseres Erachtens einem politischen Tod für jegliche Vorhaben, die in der Schweiz wieder mittelalterliche Strassenzölle einführen wollen, gleichkommt. Wir haben stets darauf hingewiesen, dass der finanzielle Aufwand hinsichtlich der Einführung und des Versuchsbetriebs von Road Pricing enorm gross ist.

In Stockholm beispielsweise sind dafür rund 600 Millionen Franken ausgegeben worden. Diese Investitionen stehen in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen, der im Erlangen neuer Erkenntnisse zu Road Pricing liegen soll. Wenn erst einmal für teures Geld ein komplexes technisches System um eine Stadt herum erstellt worden ist, wird kaum jemand mehr die Verantwortung dafür übernehmen wollen, den Versuch als gescheitert zu erklären.

Wir lehnen Road Pricing zudem ab, weil diese Massnahme keine Verbesserung der Verkehrssituation bewirkt. Ferner haben die Strassenverkehrsverbände den von der Bundesversammlung beschlossenen Infrastrukturfonds für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen – unter anderem in Städten und Agglomerationen – nicht zuletzt wegen der Zusicherung mitunterstützt, dass dieser Fonds ohne neue Steuern oder Abgaben realisiert werden kann.

Es ist für uns unverständlich, dass das UVEK offenbar noch immer keine Veranlassung sieht, das eingeschlagene Vorgehen bezüglich Road-Pricing-Versuche zu ändern. Wir erwarten, dass der Bundesrat das klare Verdikt des Parlaments respektiert und die Vorarbeiten für ein befristetes Bundesgesetz zur Durchführung von Road-Pricing-Versuchen in Städten und Agglomerationen umgehend einstellt bzw. den eingeleiteten Denkprozess stoppt. Falls der Bundesrat wider Erwarten weiterhin an Road-Pricing-Vorhaben festhalten sollte, fordern wir ihn dazu auf, dem Souverän eine Verfassungsänderung zu unterbreiten, statt mit einem Gesetz das doppelte Mehr von Volk und Ständen zu umgehen.

Ein Thema, das derzeit praktisch die gesamte Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft bewegt, ist die Preishausse beim Benzin und Diesel. Die ganze Wirtschaft, insbesondere aber die Strassentransportunternehmen und alle jene, die auf den PW angewiesen sind, ächzen unter den hohen Treibstoffpreisen. Der Liter Benzin (Bleifrei 95) und Diesel haben Rekordhöhen erreicht und kosten gemäss Angaben der Erdöl-Vereinigung (EV) an der Zapfsäule gegenwärtig rund Fr. 1.95 (davon gut 87 Rappen bzw. fast 45% an Fiskalabgaben) bzw. gegen Fr. 2.30 (davon gut 93 Rappen bzw. fast 41% an Fiskalabgaben). Nicht nur **strasseschweiz** geht davon aus, dass die Treibstoffpreise weiterhin mehr oder weniger rasant ansteigen werden.

Wir werden uns im Rahmen der heutigen Mitgliederversammlung mit diesem Thema noch eingehender beschäftigen. Ich will an dieser Stelle nicht vorgreifen, muss aber trotzdem in aller Deutlichkeit festhalten: Angesichts der hohen Treibstoffpreise sowie der Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, die per Ende 2008 rund zwei Milliarden Franken betragen werden, sind neue Steuern und Abgaben zulasten des privaten Strassenverkehrs absolut tabu. Dies gilt auch für die bereits ziemlich ausgereiften Vorstellungen hinsichtlich der Finanzierung des neuen nationalen Verkehrssicherheitsprogramms „Via sicura“ mittels einer Prämienhöhung bei der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung sowie die zusätzliche Mittelbeschaffung für die künftige Verlagerungspolitik des Bundes via die Einführung einer planwirtschaftlichen Alpentransitbörse (ATB).

Ich schätze mich nun äusserst glücklich, den Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), Dr. Rudolf Dieterle, in unserer Mitte willkommen zu heissen. Er wird im Anschluss an die Versammlung im Rahmen seines Gastreferats mit dem Titel „Aktuelle Herausforderungen beim Bundesamt für Strassen“ insbesondere über die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes sowie dessen künftige Finanzierung sprechen und möglicherweise auch noch ein paar Worte über den einen oder anderen von mir aufgeworfenen Punkt verlieren.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands von **strasseschweiz** zur 63. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüßen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht an die zahlreich erschienenen Gäste und an die Medienvertreter, die unserer Einladung gefolgt sind. Hiermit erkläre ich die Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS für eröffnet.