



Welchen Einfluss hat die Politik auf die Autobranche aus Sicht von **strasseschweiz**?

Referat von Hans Koller, **strasseschweiz** –
Verband des Strassenverkehrs FRS
Klausurtagung AGVS
24.04.08, Lausanne



Mehr Freiheit – weniger Staat ?

- Staatlich garantierter Wohlstand
- Soziale Sicherheit
- Anspruch auf eine Grundversorgung mit Verkehr
- Aufblähen des Staatsapparats
- Verschwendung von Steuergeldern
- Gigantische Bundesschulden
- Staatsquote 50 %

Wie erfahren wir heute den Staat?

- Der liberale (vielleicht konservative) Mensch sucht Freiheit und Eigenverantwortung, eben weniger Staat.
- Der moderne (eher links-orientierte) Mensch strebt nach staatlich garantiertem materiellen Wohlstand und sozialer Sicherheit, eben mehr Staat.
- Die Erwartungen an den Staat sind gewachsen. Die Staatstätigkeit hat expandiert.
- Der Sozialaufwand pro Kopf der Bevölkerung hat sich seit 1980 weit mehr als verdoppelt.
- Der Anteil der Sozialausgaben an den Gesamtausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden beträgt heute rund 28 Prozent des BIP.
- Subventionen führen zu Fehlanreizen. Man spricht vom „Kobra-Effekt“.
- Die Staatsquote ist in den 1990er-Jahren um 6,3 Prozent gewachsen; ein Wachstum, das nur von Japan übertroffen worden ist.
- Die Staatsquote steht heute bei 50 Prozent (inkl. oblig. Gebühren und Abgaben wie Krankenkassenprämien).
- Die Steuerbelastung ist in 40 Jahren von 21 Prozent auf 36 Prozent gestiegen.
- Die ersten 100 Tage im Kalenderjahr arbeitet der Schweizer allein für die direkten Steuern von Bund, Kanton und Gemeinde.



Rolle des Staates im Verkehrswesen

- Verantwortlich für Verkehrsinfrastruktur
Bau und Betrieb von Strassen / Eisenbahnen
- Setzt ökologische und raumplanerische Rahmenbedingungen für Verkehr
Umweltschutzgesetze / Richtplanung
- Erhebt Steuern und Gebühren im Verkehrsbereich
Gesicherte Finanzierung der Verkehrsträger

Der Staat spielt im Verkehrsbereich eine wichtige Rolle.

- Er ist verantwortlich für die Verkehrsinfrastruktur
- Er setzt ökologische und raumplanerische Rahmenbedingungen für den Verkehr und
- er erhebt auch Steuern und Gebühren im Verkehrsbereich



Erfolgsmarke „Schweizer Verkehr“

- Verkehrsinfrastruktur: Dichtes Strassen- und Eisenbahnnetz
Leistungsfähiges Angebot
Priorisierung öV
- ökologische und raumplanerische Rahmenbedingungen:
Tendenz zur Überregulierung
Kleine Distanzen / Hohe Verdichtung
- Steuern und Gebühren: Moderate Steuerbelastung
(ausser Lastwagen)

Nimmt der Staat seine Rolle als Verantwortlicher für den Verkehr richtig wahr?

- Die Schweiz hat ein dichtes Strassennetz von Total 71'305 km, mit
1'765,3 km Nationalstrassen
18'094 km Kantonsstrassen
51'446 km Gemeindestrassen
Auslastungsgrenzen werden vielerorts erreicht bzw. überschritten (11'496 Staustunden auf Autobahnen, davon 70% wegen Verkehrsüberlastung)
Schleppende Engpassbeseitigung (2. Röhre Gotthard, Avanti-Strecken)
- Das Eisenbahnnetz ist flächendeckend, operiert mit kundenfreundlichem Taktfahrplan, verdichtetes Angebot zwischen Städten, Grundangebot in der Fläche.
Allerdings: durchschnittliche Auslastung weniger als 20%.
Sehr kostenintensiv (Eigenwirtschaftlichkeit unter rund 40%)
Wird unter massivstem Kostenaufwand (24 Mrd. Fr) mit zwei Basistunnels durch die Alpen für den Güterverkehr (Alptransit) ausgebaut.
- Schweiz war in 1980er Jahren Vorreiter in Europa beim Umweltschutz (Einführung Katalysator)
heute eher zögernd und vollständig auf EU-Vorgaben abgestellt.
Trotzdem Tendenz zur Überregulierung: Smog-Tempomassnahmen, UVP, Verbandsbeschwerde
- Europaweit günstigste Treibstoffpreise (dank tiefer Steuerbelastung)
bescheidene Autobahngebühren
aber LSVA zur Umlagerung des Güterverkehrs von Strasse auf Schiene



Umwälzungen in der Autobranche

- Vergangenheit
 - Bilateralen Abkommen mit der EU
 - Gruppenfreistellungsverordnung 2005 in der Autobranche
 - geänderte Zulassungsvorschriften für Fahrzeuge
 - Gesellschaftlicher / staatlicher Druck zu Verhaltensänderungen bei Kunden
- Zukunft
 - Anpassung der Fahrzeuge als Reaktion auf Klimawandel
 - Verkehrswachstum

Welchen Einfluss hat die Politik auf die Autobranche in der Vergangenheit geübt?

- Ich spreche nicht über die geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen
 - aus konjunkturellen Schwankungen als Folge des Politikversagens
 - aus dem Anschluss der Schweiz an den Wirtschaftsraum der EU
 - aus den branchenspezifischen Lösungen der Gruppenfreistellungsverordnung
- Mit diesen Fragen hat sich der AGVS selber beschäftigt; hier besteht keine spezielle Sichtweise von auto-schweiz.
- Ich werde auch nicht auf die Umwälzungen in der Autobranche eingehen, die **in der Vergangenheit** beispielsweise mit der obligatorischen Abgaswartung, dem Katalysatorzwang, der Verschärfung der Abgasvorschriften nach Euro-Regelung usw. stattgefunden haben.
- Das kennen Sie alles viel besser als ich.
- Ich möchte eher auf die Projekte eingehen, die gegenwärtig oder in nächster Zeit von der Politik bearbeitet werden und die in Zukunft Einfluss auf die Autobranche haben werden.
- Ich unterteile die Vorlagen in die Bereiche Verkehr, Energie, Umwelt und Finanzen.



Verkehrs-Vorlagen (I)

Infrastrukturen für den Motorfahrzeugverkehr

- Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (Projekt angekündigt)

Zulassung / Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs

- Regionale Städteinitiative gegen den Autoverkehr (Projekt angekündigt)

Betriebsvorschriften für Motorfahrzeuge

- Produktesicherheitsgesetz (Vernehmlassung 15.06.06 erledigt)
- Ausrüstung von Lastwagen mit Reflektorbändern und Frontspiegeln (Inkraft ab 01.07.08)

- Das aktuelle Verkehrswachstum auf der Strasse beträgt rund 1 Prozent, auf den Autobahnen etwas mehr, auf den Hauptstrassen etwas weniger.
- Aufgrund von Bevölkerungswachstum (+ 50'000 jedes Jahr seit 2000) und Wirtschaftswachstum ist auch in Zukunft mit einem Verkehrswachstum zu rechnen.
- Die Prognosen gehen beim Personenverkehr in der Schweiz in den nächsten 20 Jahren von einer Zunahme um 20-30 Prozent aus (d.h. 1-1,5% pro Jahr).
- Der Güterverkehr soll sogar um 45 bis 95 Prozent wachsen.
- Verkehrswachstum bedeutet anhaltende Nachfrage nach zusätzlichen Strasseninfrastrukturen und nach Fahrzeugen. Von der (Ersatz)-Beschaffung der Fahrzeug sind auch die Garage-Betriebe betroffen.
- Die Politik wird dafür sorgen müssen, dass die infrastrukturseitigen Vorkehrungen zur Abwicklung des weiter wachsenden Motorfahrzeugverkehrs getroffen werden. – Die diesbezügliche Strategie mit Zeithorizont 2025 wird im UVEK vorbereitet und soll bis Ende 2009 vorliegen.
- Gleichzeitig werden für das laufende Jahr in den sechs Städten Basel, Genf, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich regionale Initiativen (um Verkehr) gegen den Autoverkehr vorbereitet.
- Die Garagenbetriebe werden direkt angesprochen
 - vom Produktsicherheitsgesetz im Zusammenhang mit der Regelung von Rückrufen von Fahrzeugen (zur Reparatur oder Mängelbehebung)
 - von der Revision der VO über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) betreffend Nachrüstung von Lastwagen mit Frontspiegeln (ab 2009). Weitere Vorschriften betreffen die Reflektorbänder bei LW (ab 2011), die Frontschutzsysteme (Kuhfänger) (ab 2010) und die Abgasnorm Euro 5 für PW (2009/11).



Verkehrs-Vorlagen (II)

Via sicura (Programm für mehr Sicherheit; Vernehmlassung Juni 08)

- Mögliche Sicherheitsmassnahmen mit Relevanz für Garagenbetriebe
 - Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefon (automatisierte Lokalisierung)
 - Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag (Nachrüsten mit Einschaltautomatik)
 - Neue Vorschriften für Fahrzeuggradumrüstungen (Einschr. der Änderungsmögl.)
 - Einbau von Unfalldaten-Aufzeichnungsgeräten („Black-Box“-Obligatorium)
 - Anreizsystem für sichere Fahrzeuge
 - Nachrüstung mit Sicherheitsgurten in Kleinbussen mit Längsbänken (bis 2010)
 - Ausbau der Verkehrsinformationssysteme
 - Einbau eines Unfallalarmierungs-Systems (autom. Notrufauslösung bei Neuwagen)



Energie-Vorlagen

Deklaration Treibstoffverbrauch

- Pa.IV. Teuscher: Energietransparenz in der Werbung (Projekt 22.03.07)
- Einführung Umweltetikette (Projekt vorliegend)

Förderung von Gas und Bio-Treibstoffen

- Steuersenkung auf Erd- und Flüssiggas, Steuerbefreiung von Bio-Treibstoffen (Inkrafttreten 01.07.08)

- Die Deklaration des Treibstoffverbrauchs ist für die Branche nichts Neues. Seit 1. Oktober 2002 wird die Energieetikette an die Neuwagen angebracht.
 - orientiert über Treibstoffverbrauch, CO₂-Ausstoss, Energieeffizienz (= Verhältnis zwischen Verbrauch und Leergewicht) und Partikelfilter.
- Die grünen Politiker fordern mehr: konsequente Deklaration von Energie- und Treibstoffverbrauch in der Werbung (TV-Spots, Inserate, Verkaufskataloge, usw.) für elektrische Geräte bzw. Motorfahrzeuge (Autos, Motorräder, usw.) Eine Pa.IV. Teuscher ist derzeit in Beratung der UREK-NR.
- Auch die Bundesverwaltung will mehr als die Energieetikette: Es soll eine Umweltetikette eingeführt werden (Ziel: 2010).
 - Diese berücksichtigt alle ökologisch und gesundheitlich relevanten Faktoren (Luft, Klima, Lärm): PM, NO_x, HC, CO, CO₂, Geräusch
 - Einschliesslich die Emissionen bei der Treibstoffherstellung
 - Klassierung unabhängig vom Fahrzeuggewicht
- Gas und Bio-Treibstoffe: Ab 1. Juli 2008 werden CO₂-günstige Treibstoffe bei der Mineralölsteuer begünstigt, was (vielleicht?) entsprechende Antriebskonzepte interessant macht:
 - Erd- und Flüssiggas: -40 Rp/l Benzinäquivalent
 - Bioethanol, Biodiesel, Biogas, Biomethanol, Biomethylether, usw.: Steuerbefreiung



Umwelt-Vorlagen (I)

Klimaschutz-Massnahmen

- Reduktion von Treibhausgasen um 20 % (Rev. CO₂-Gesetz projektiert, Vernehmlassung Herbst 2008)
- Reduktion von CO₂ um 30 % (Eidg. Volksinitiative „für ein gesundes Klima“; Zustandekommen 28.02.08)
- Vergünstigung für verbrauchsarme Fahrzeuge bei Importsteuer (KtIn Bern Zustimmung in UREK 05.09.06)
- Bonus/Malus bei Motorfahrzeugsteuern (versch. Projekte)

Klimapolitik

- 2012 läuft das Klimaschutzprogramm „Kyoto“ aus; für die Zeit danach werden neue Ziele und Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen gesucht:
 - Die Treibhausgase sollen bis 2020 um 20% gegenüber 1990 gesenkt werden.
 - Eine Initiative der Grünen will sogar eine Reduktion von 30%.
- Massnahmen (in der unmittelbaren Betroffenheit des Garagengewerbes):
 - Freiwillige: Energieetikette, Energieberatung
 - Ausnützung des techn. Potenzials: Vorgaben der EU an Hersteller: 130 g/km CO₂ im Durchschnitt der Neuwagen, alternative Antriebskonzepte (Diesel, Bio-Treibstoffe, Elektro)
 - raschen Wechsel auf neue Technologie (Kaufanreize, Bonus-Malus-System bei Importsteuer od. kant. Motorfahrzeugsteuer, Verschrottungsprämie)



Umwelt-Vorlagen (II)

Zulassungsbeschränkungen für Fahrzeuge

- Verbot von Offroadern (Eidg. Volksinitiative „für menschenfreundliche Fahrzeuge, Sammelfrist bis 27.08.08)
- Begrenzung von schweren Geländewagen (Palv Teuscher, abgelehnt 19.12.07)

Fahrverbote

- Die Initiative der Jungen Grünen für „menschenfreundlichere Fahrzeuge“ will
 - Zulassung von Fahrzeugen mit übermässigem Schadstoffausstoss (2,5 g PM 10 / km und 250 g CO₂/km), oder die Velofahrer / Fussgänger übermässig gefährden, verbieten.
 - Altfahrzeuge dürfen nicht schneller als 100 km/h fahren.
- Ähnliche Vorstösse konnten im Parlament bis jetzt verhindert werden.
- Entsprechende Verbote hätten einen unmittelbaren Einfluss auf den Handel mit Neu- bzw. Gebrauchtwagen.



Finanz-Vorlagen

Zweckentfremdung Strassengelder

- für Ausbau öV (Eidg. Volksinitiative betr. Treibstoffzölle für den öV; Projekt)
- für Ausbau Bahninfrastruktur in Ergänzung zu Grossprojekten des FinöV-Fonds; sog. „ZEB“ (Vernehmlassung 06.07.07)
- für Belange des Luftverkehrs (Änderung Art. 68 BV; im NR erledigt 19.03.08; Palv. Hegetschweiler im NR pendent)

Neue Steuern

- Road Pricing (Projekt auf Bundesebene beschlossen 07.12.07)

- Die Begehrlichkeiten gegenüber dem „Goldesel Strassenverkehr“ wird früher oder später zu einer Steuererhöhung führen.
- Die 30 Mrd. Franken für die Grossprojekte Neat, Bahn 2000, Anschluss an europäische Hochgeschwindigkeitsstrecken und Lärmschutz der Bahnen werden im FinöV-Fonds nicht für alle geplanten Vorhaben reichen. Allein die Neat wird nach heutigem Wissen weit über die Hälfte der Mittel beanspruchen. Diese kommen zur Hauptsache von der LSVA und von den Mineralölsteuern
- Der Ausbau der Bahninfrastrukturen in Ergänzung zu den Grossprojekten ist derzeit ein heisses Thema: Der Bundesrat will bis ins Jahr 2030 unter dem Titel „*Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)*“ rund fünf Milliarden Franken zusätzlich in den Ausbau des Schweizer Schienennetzes investieren (im Mechanismus des FinöV-Fonds).
- Die Grünen wollen demnächst eine Volksinitiative starten zur Umlagerung der Treibstoffzollerträge in den öffentlichen Verkehr.
- Derzeit wird in den Eidg. Räten die Vorlage zur Spezialfinanzierung des Luftverkehrs beraten. Die zweckgebundenen Mineralölsteuern aus Flugtreibstoffen sollen neu nicht mehr in den Strassenfonds, sondern direkt in den Luftverkehr fliessen. Es geht um rund 60 Mio. Franken pro Jahr

Road Pricing: Es ist ein Gesetz in Vorbereitung, das Versuch in den Städten während 10 Jahren zulässt. Ziel ist es, den Verkehr in den Städten zu reduzieren



Einfluss der Autobranche auf Politik

- Engagement und Beziehungspflege der einzelnen Unternehmen beim Politiker
- Interessenvertretung durch die Verbände (auch in politischen Belangen)
- Vernetzung mit Gleichgesinnten

Engagement und Beziehungspflege der einzelnen Unternehmer

- Politiker wollen Volksvertreter sein
- Politiker wollen Meinung des Volkes gerecht werden
- Politiker müssen Meinung der Vertretenen konkret kennen
- Politiker hören auf die Stimme des Volkes
- Der einzelne Unternehmer muss sich vernehmen lassen

Interessenvertretung durch die Verbände

- Sachverstand in politische Geschäfte einbringen
- Meinungsbildung bei den Mitgliedern betreiben
- Meinung der Mitglieder in die politischen Instanzen einbringen (Sprachrohr)

Vernetzung mit Gleichgesinnten

- Mit politisch gleichgesinnten Partnern absprechen, austauschen, koordinieren
- Keine Einzelaktionen, sondern Teamwork