

**56. ordentliche Mitgliederversammlung  
des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS  
19. Juni 2001**

**Die schweizerische Verkehrspolitik benötigt keine  
Pflästerli, sondern eine Bypass-Operation**

Von Claude Gay-Crosier, Präsident Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

In den vergangenen Wochen ist der alpenquerende Gütertransitverkehr auf der Strasse mehrmals zum Erliegen und dadurch einmal mehr in die Schlagzeilen gekommen. Im selben Zeitraum wurden wir von den Neat-Baustellen über die Inangriffnahme neuer Vortriebe informiert. Während wir also die Eisenbahntunnelkapazitäten im Alpenraum planmässig ausbauen, durchquert immer mehr Güterverkehr auf der Strasse unseren Alpenraum. Ganz so wohl ist es bei dieser Entwicklung niemandem mehr. Die Nervosität der Beteiligten zeigt sich nicht zuletzt auch an den gegenseitigen Beschuldigungen. Auf der einen Seite schlüpfte der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) in Windeseile mühelos in die Rolle des Berufsverbands „Les Routiers Suisses“ – notabene ein FRS-Mitglied – und setzte sich vehement für die Interessen der betroffenen Lastwagenchauffeure ein. Auf der anderen Seite hatten auch die Vertreter der Alpeninitiative die Schuldigen schnell ausgemacht: Es handelte sich zum einen vor allem um die SBB AG, die nicht in der Lage sei, subito die Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern; zum andern um die Transportwirtschaft, die den Kapitänen der Landstrasse für die Zeit im Stau keinen Lohn bezahle. Das Verkehrsdepartement seinerseits beruft sich permanent auf die Umsetzung des Alpenschutzartikels, auf das praxisfremde und sehr theoretische UVEK-Strategiepapier, das eine für die Umwelt nachhaltige Mobilität verlangt, sowie auf den Souverän, der ihm in den verkehrspolitischen Abstimmungen der letzten Jahre den Rücken gestärkt habe. Welcher Teil des Alpenschutzartikels dabei genau umgesetzt werden soll, ist wohl niemandem mehr klar. Die Bestimmung, dass der alpenquerende Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf der

Schiene zu erfolgen hat und dass die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zehn Jahre nach Annahme des Alpenschutzartikels, d.h. bis zum Jahre 2004, abgeschlossen sein muss – diese Bestimmung kann wohl kaum gemeint sein.

Dass sich zwischen schönen theoretischen Absichten und harter Alltagsrealität ein grosser Graben auftut, mussten in den vergangenen Wochen alle politischen Akteure zur Kenntnis nehmen. Auf der A2 herrschte dies- und jenseits des Gotthards das totale Chaos. Der von uns seit langem prophezeite Verkehrsinfarkt auf unserem Hochleistungsstrassennetz ist Tatsache geworden.

Auf jeden Fall ist es für uns absolut inakzeptabel, auf unseren Autobahnen Lastwagenparkplätze einzurichten, die

- o erstens in zunehmendem Mass die Versorgung unseres Landes ernsthaft gefährden,
- o zweitens die Sicherheit an Leib und Leben aller Fahrzeuglenkenden und Lastwagenchauffeure in Frage stellen und
- o drittens Arbeitnehmer Bedingungen aussetzen, die sogar gegen das Tierschutzgesetz verstossen.

Dass viele Gewerkschaften zu solchen Arbeitsbedingungen beredt schweigen, kann wohl nur aus Rücksichtnahme auf den für diese Zustände mitverantwortlichen Verkehrsminister erklärt werden. Vergessen wird geflissentlich, dass es sich hier um eine übergeordnete nationale Aufgabe handelt, bei der sich der Bund nicht hinter den Kantonen verstecken darf.

Eines möchte ich dazu festhalten: Die grossen Leidtragenden sind sowohl die betroffenen Kantone samt ihrer Bevölkerung und Wirtschaft als auch die Verkehrsteilnehmenden selber. Für diese Beteiligten herrscht gegenwärtig entlang und auf der A2 ein Notstand, der mit dringlichen Massnahmen beseitigt werden muss. Beschränkungen wie etwa ein Fahrverbot an Feiertagen, die Plafonierung der Abstellplätze, die Sperrung von Fahrspuren oder die Senkung der Gewichtslimiten für Ausweichrouten sind definitiv nicht geeignet, um die aktuelle und sich künftig verschärfende Misere zu meistern.

Denn weder die Pflasterlipolitik des Bundes noch die Therapievorhaben der Kantone und Gemeinden werden die gewünschte Heilung entfalten. Ein Infarktpatient kommt mittelfristig weder mit Ruhigstellung geschweige denn mit föderalistisch begründeten kleinen Hilfs-Bandagen wieder auf die Beine. Dazu braucht es mehr.

Zum Beispiel chirurgische Eingriffe, bei denen im Hinblick auf das prognostizierte grosse Verkehrswachstum der kommenden Jahre Bypässe eingesetzt werden. Die Verweigerung der Bundesbehörden, im Alpenraum den verkehrspolitischen Handlungsspielraum zurückzugewinnen ist die eine Seite, die aktuelle Abwicklung des Transitverkehrs die andere.

Ich freue mich sehr, Sie heute im Namen des FRS-Zentralvorstands zur 56. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüßen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht dabei an die zahlreich erschienenen Gäste sowie an die Medienvertreter, welche der Einladung gefolgt sind.

### **Vom Souverän abgelehnte Postulate sind umgesetzt**

Im Interesse einer das Gesamtwohl der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft berücksichtigenden Verkehrspolitik haben wir seit Jahren eindringlich vor dem jetzt erfolgten Verkehrsinfarkt gewarnt. Leider haben Bundesrat und Parlament diese Warnungen stets leichtfertig in den Wind geschlagen – und zwar unter dem Vorwand, die schweizerische Verkehrspolitik zur Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene dürfe nicht boykottiert werden. Es ist anzunehmen, dass nach dem Fiasko auf der A2 die mündigen Schweizer Bürgerinnen und Bürger folgende Tatsache realisiert haben: Eine ganzheitliche und nachhaltige sowie dem Gesamtinteresse verpflichtete Verkehrspolitik, wie wir sie immerzu postulierten und weiterhin anstreben, ist auf dem Altar der verschieden gearteten Partikularinteressen geopfert worden. Deswegen hat die jetzige Schweizer Verkehrspolitik definitiv Schiffbruch erlitten.

Wie konnte es überhaupt soweit kommen? Blenden wir zurück: In Abweichung von den in der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) postulierten Grundsätzen publizierte der Bundesrat 1982 die Botschaft für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP). Am 12. Juni 1988 verwarfen Volk und Stände den Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine KVP mit 54,5 Prozent Nein-Stimmen. Die Mehrheit der Stimmberechtigten hatte richtigerweise erkannt, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht über das Portemonnaie der Automobilisten gehen und eine ganzheitliche Verkehrspolitik nicht die Benachteiligung des privaten Verkehrs bedeuten dürfen. Die Strassenverkehrsverbände hatten in der Verwerfung der KVP einen Sieg der Vernunft und den ersten Schritt in Richtung einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik gesehen. Doch erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt: Am 20. Februar 1994 nahmen die Stimmbürgerinnen und -bürger mit rund 52 Prozent Ja-Stimmen überraschend die Eidgenössische Volksinitiative „zum Schutz des Alpengebiets vor dem Transitverkehr“ an. Gemäss dieser

hat der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen. Dass die weltfremde „Alpeninitiative“ gutgeheissen wurde, war nicht zuletzt ein Ergebnis der ständigen Bemühungen der Landesregierung, den Strassengüterverkehr punkto Luftverschmutzung sowie hinsichtlich der maroden Situation des Schienenverkehrs zum Sündenbock zu stempeln.

Die Annahme der „Alpeninitiative“ kam Bundesbern gelegen. Darin sah es das vom Volk legitimierte Vehikel, um den 1988 gescheiterten Zielen der KVP doch noch zum Durchbruch zu verhelfen. Tatsächlich sind heute drei zentrale KVP-Postulate umgesetzt: die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Finanzierung der Bahninfrastrukturen mittels zweckgebundener Einnahmen und die Möglichkeit, Abgaben auch für einen anderen Verkehrsträger zweckzubinden (Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs – FinöV). Dabei resultierte die flächendeckende Einführung der LSVA

- o aus den grossen und ungelösten Finanzierungsproblemen der Bahn 2000 und den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), die ein vorgezogenes Geschenk an Europa für den nachträglich vom Souverän abgelehnten EWR-Beitritt sind,
- o aus der Unmöglichkeit, die utopische „Alpeninitiative“ umzusetzen, ohne das Ausland zu diskriminieren
- o sowie aus der EU-Forderung, die 28-Tonnen-Limite für den Schwerverkehr aufzuheben.

Um diese Forderungen der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft schmackhaft zu machen, priesen sich als optimales Verkaufsargument die Vorzüge der bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union (EU) geradezu an. Das bekannte Prinzip, mit Hilfe der Aussenpolitik umstrittene innenpolitische Vorhaben letztlich dennoch durchzusetzen, schien solange von Erfolg gekrönt, bis sich die Schweiz eine viel zu tiefe Transitgebühr von der EU diktieren liess. Dieses fatale Eingeständnis der Landesregierung hebelte deren schöngestiges verkehrspolitisches Konstrukt mit einem Schlag aus. Daran werden in der Übergangszeit auch die – unseres Erachtens ungeeigneten – rund drei Milliarden teuren flankierenden Massnahmen nichts ändern.

Der Bundesrat hat – einmal mehr – die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Deshalb geht diese unter dem Strich nicht auf. Mit der unkoordinierten vorzeitigen Öffnung der Grenzen für den Transitverkehr ist der Schweiz ein verkehrspolitisches Kuckucksei ins Nest gelegt worden. Bewusst wird von oberster Stelle die Überschwemmung unserer Strassen mit Transitverkehr in Kauf genommen. Weder jetzt noch in Zukunft wird es

helfen, monoton die Umlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu beschwören. Auch nach Fertigstellung der NEAT (Lötschberg 2007 bzw. Gotthard 2014) und trotz höchst zulässigem LSVA-Abgabesatz bleibt die Gotthardroute die kürzeste sowie billigste Nord-Süd-Verbindung und damit für den Strassentransitverkehr durch die Schweiz äusserst attraktiv.

### **Vivre et mourir en beauté**

Ein paar Zahlen zur Verdeutlichung: Im letzten Jahr durchquerten rund 1,35 Millionen Lastwagen die Schweiz über die Alpen. Falls alle für das laufende Jahr bewilligten Kontingente für ausländische 40-Töner sowie Leer- und Leichtfahrten genutzt werden, werden Ende 2001 rund 1,8 Millionen unser Land passiert haben. Dies entspricht einer Zunahme von 38 Prozent gegenüber dem vergangenen Jahr. Wie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angesichts dieser Zahlen noch immer behaupten kann, das Landverkehrsabkommen und damit auch der LSVA-Transitpreis dürften nur in einem geringen Mass Ursache für das Schwerverkehrschaos sein, ist nicht nachvollziehbar. Für das Verkehrsdepartement gilt wohl: „Vivre et mourir en beauté.“ Die Rückverlagerung des Nutzfahrzeugverkehrs, der sich früher über Österreich und Frankreich abwickelte, findet statt. Dies umso mehr, als auf Grund der Kürzung des Ökopunkte-Kontingents für den Transit durch Österreich noch im laufenden Jahr mit einem Mehrverkehr durch die Schweiz gerechnet werden muss.

Dieser absehbaren Frequenzzunahme ist die inländische Infrastruktur kapazitätsmässig nicht mehr gewachsen. Die Problematik ist im Vorfeld der Abstimmungen über die LSVA- und FinöV-Vorlage sowie über die Vorlage betreffend das Landverkehrsabkommen Schweiz–EU von den Verbänden des privaten Strassenverkehrs erkannt und klar kommuniziert worden. An dieser Lagebeurteilung hat sich bis heute nichts geändert. Auch nicht nach der Vollendung der Autobahn A1. Nach wie vor harren die substanziellen Verkehrsprobleme der Schweiz einer nachhaltigen Lösung. Der Schlamassel auf der Nord-Süd-Transitachse hat schonungslos aufgedeckt, wohin uns kurzfristige Optiken und partikuläre Interessen von Bund und leider auch von gewissen Spitzenverbänden der Wirtschaft führen.

Auf den ersten Blick kommen die derzeit angeführten Argumente der verantwortlichen Bundesbehörden einer eigentlichen Bankrotterklärung gleich. Dies gilt insbesondere für das häufig verabreichte Trostpflaster, wenn die NEAT ihren Betrieb aufnehme, dann werde sich alles zum Guten wenden. Seit der Vereinbarung zwischen Bund und den A2-Anrainerkantonen über die Massnahmen gegen den Schwerverkehrsstau ist es offiziell:

Das Verkehrsdepartement betreibt bewusst ein „Management by Stau“. Dies nicht zuletzt mit der Absicht, die Verbände des Lastwagen- und PW-Verkehrs auseinander zu dividieren. Der FRS lässt sich aber nicht provozieren, und wir lassen uns auf keine „Schwarz-Peter-Spiele“ ein.

So wie sich die Situation heute präsentiert, ist es umso wichtiger, dass wir alle einmal mehr zusammenstehen. Ich benütze die Gelegenheit, Ihnen allen recht herzlich für Ihre tatkräftige Unterstützung und Mitwirkung in den Abstimmungskämpfen des vergangenen wie auch des laufenden Jahres zu danken. Sie alle haben sich redlich und getreu Ihrem Auftrag für die Sache des Motorfahrzeugverkehrs eingesetzt und strassenfeindliche, dirigistische sowie unrealistische Vorlagen bekämpft. Mit der klaren Ablehnung der Verkehrshalbwahl-Initiative, der drei Energievorlagen und der Tempo-30-Initiative hat unser Engagement Früchte getragen. Weitere verkehrspolitisch relevante Vorlagen befinden sich in der Pipeline: die Initiative „Energie statt Arbeit besteuern“, die „Sonntags-Initiative“ und – für uns selbstverständlich am bedeutendsten – die „Avanti“-Initiative. Wir können uns also nicht zurücklehnen, sondern müssen mit viel Elan die bevorstehenden Herausforderungen anpacken.

Durch den permanenten Stau der schweren Nutzfahrzeuge auf der A2 wird auch der LSVA-pflichtige Binnenverkehr arg in Mitleidenschaft gezogen. Fakt ist, dass allein ein reibungsloser Binnenverkehr Garant für eine funktionierende Güterversorgung im eigenen Land ist – oder in „Frühenglisch“: „Without trucks Switzerland stops!“ Wegen der kurzen Distanzen gibt es für den Gütertransport im Inland zum Verkehrsträger Strasse keine Alternative. Deshalb befürworten wir die Entlastung der helvetischen Strasseninfrastruktur vom Transitverkehr. Um diesen auf die Schiene zu verlagern, proklamiert das UVEK als einen seiner politischen Eckpfeiler repetitiv die Rollende Landstrasse (RoLa) am Lötschberg. In den höchsten Tönen wird diese als Alternative zum verstopften Gotthard gelobt. Besserung ist wohl erst dann zu erwarten, wenn statt politisch motivierter Bahnlösungen echte Logistklösungen – inklusive Lastwagen mit reduzierten Lärmimmissionen – angeboten werden. Das ist den schweizerischen Bahnen sehr wohl bewusst; nur hat sich diese Erkenntnis noch nicht bei allen durchgesetzt.

## **Funktionstüchtiges Gesamtsystem**

Stein des Anstosses ist gegenwärtig und in erster Linie die Nord-Süd-Transversale, insbesondere die Zollanlagen von Basel und Chiasso sowie der Gotthard-Strassentunnel. Statt ein bisschen zu desinfizieren und danach ein Pflasterli aufzutragen, ist es unseres Erachtens unabdingbar, sofort die folgenden Bypässe zu implantieren:

- Rechtzeitige Triage von Transit-, Export/Import- und Binnenverkehr;
- Verlängerung der Abfertigungszeiten am Zoll;
- Aufstockung des Zollpersonals;
- Bereitstellung von bedarfsgerechten Warteräumen ausserhalb der A2;
- Temporär beschränkte und örtlich begrenzte Lockerung des Nachtfahrverbots;
- Prüfung der Idee eines Inlandzollamts im Kanton Tessin;
- Aufnahme von Gesprächen mit Deutschland und Italien betreffend die vorgelagerte Zollabfertigung von Transitlastwagen.

Die weitaus wirksamste Massnahme gegen Staus ist u.a. die besagte Bypass-Operation mit der von unseren Kreisen lancierten Eidgenössischen Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“. Dass unser zukunftsweisendes und auf das Gesamtinteresse der Schweiz fokussiertes Initiativprojekt vom Bundesrat mit einem Gegenvorschlag auf die zweite Strassentunnelröhre am Gotthard reduziert wird, verrät einmal mehr die eindimensionale, kurzsichtige und engstirnige Optik der Landesregierung. Die „Avanti“-Initiative nennt zwar in den Übergangsbestimmungen unter jenen Engpässen, die prioritär erweitert werden müssen, auch den Nationalstrassenabschnitt zwischen Erstfeld und Airolo. Kernpunkt von „Avanti“ aber ist der Hauptartikel. Dieser erteilt dem Bundesrat den Auftrag, mit Blick auf ein funktionstüchtiges Gesamtsystem vorausschauend und verantwortungsbewusst zu handeln. Gerne rufe ich die zentrale neue Verfassungsbestimmung von „Avanti“ dem Bund nochmals in Erinnerung: „Er setzt sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen ein. Er fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr und trägt zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei.“ Auch wenn der Bund zur Zeit bewusst Augen, Ohren und Mund verschliesst, kann er nicht verhindern, dass der Engpass bzw. die Verkehrssituation am Gotthard bis 2010 immer prekärer wird. Dass dem so ist, hat 1999 eine wissenschaftliche Studie des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT) der ETH Zürich klipp und klar festgehalten. Der Jahresstaubericht 2000 konstatiert zudem, dass im vergangenen Jahr die Staustunden infolge Verkehrsüberlastung am Gotthardtunnel mit rund 750 Stunden praktisch identisch mit jenen am Bareggunnel (1'040 Stunden) waren.

Wir erwarten vom Staat, dass er – im Rahmen seines Zuständigkeitsbereichs – dazu beiträgt, die Voraussetzungen für eine ökologisch nachhaltige Mobilität auch unter dem Aspekt des wirtschaftlichen und sozialen Nutzens für jeden Einzelnen zu schaffen. Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur erhöhen den Treibstoffverbrauch und gleichzeitig den

CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Deshalb muss das Strassennetz ausgebaut und die Nadelöhre beseitigt werden. Wir sind überzeugt: Auf lange Frist erweist sich die Bereitstellung bedarfsge-rechter Strassen unter dem Blickwinkel der Nutzenwirkungen als nachhaltig richtig und vorteilhaft. Eine Nachhaltigkeit notabene, die ökologisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich ausgewogen ist.

Ausreichende, staufreie Verkehrsinfrastrukturen sind ein Aspekt der sozialen Nachhaltigkeit. Der Anschluss sämtlicher Regionen des Landes an das Hochleistungsstrassen-netz hat wirtschaftlichen und sozialen Forderungen Rechnung zu tragen. Mit der gleichen Begründung können auch Zentrumsagglomerationen und Städte verlangen, dass sie ihre wirtschaftlichen und sozialen Verkehrsbedürfnisse auf staufreien, funktionstüch-tigen Autobahnen befriedigen können. Der Verkehrsraum Strasse muss deshalb so or-ganisiert werden, dass es allen Verkehrsteilnehmenden möglich ist, ihre Ziele sicher und innert nützlicher Frist zu erreichen. Insbesondere gilt es, das Nationalstrassennetz als Rückgrat des schweizerischen Strassensystems auch in Zukunft funktionstüchtig zu er-halten. Dauerstaus auf dem Nationalstrassennetz sind weder ökologisch noch wirt-schaftlich geschweige denn sozial nachhaltig.

### **Apropos Agglomerationen**

Für den FRS kam und kommt eine Finanzierung des Agglomerationsverkehrs mittels Road Pricing, wie dies etwa der Neue Finanzausgleich (NFA) vorschlägt, auf gar keinen Fall in Frage. Wir haben bei der Diskussion der FinöV-Vorlage ganz klar auf die Proble-matik des Agglomerationsverkehrs aufmerksam gemacht. Die Nichtberücksichtigung dieser Probleme war damals unser Hauptgrund, warum wir diese Vorlage bekämpft ha-ben. Man hat uns damals ausgelacht und als Lügner hingestellt. Die Entwicklung hat uns heute Recht gegeben. Die Verkehrsprobleme in den grossen Agglomerationen lassen sich ohne Engagement des Bundes kaum mehr bewältigen. Die Vorschläge, die von einer Arbeitsgruppe vorgelegt wurden, zielen in zwei Richtungen: Erstens soll die FinöV endlich nachgebessert werden, indem die Mittel für die 2. Etappe Bahn 2000 schwergewichtig im Agglomerationsverkehr eingesetzt werden. Zweitens braucht es Mehreinnahmen. Um allfällige Missverständnisse, die auf Grund der Medienberichter-stattung entstanden sein könnten, zu beseitigen, erwähne ich nochmals klipp und klar unsere Bedingungen:

- Die Rückstellung „Strassenverkehr“ von rund 3,5 Milliarden Franken ist für Strassenzwecke freizugeben, und es ist glaubwürdig aufzuzeigen, wie diese finanziellen Ressourcen ihrer Zweckbestimmung zugeführt werden sollen.



- Die Finanzierung des Strassenwesens ist in einen Spezialfonds – idealerweise analog jenem zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (Fi-nöV) – überzuführen. In diesen neuen Fonds ist die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zu integrieren.
- Die Gelder des hievord verlangten separaten Strassenfonds sind nach marktüblichen Sätzen zu verzinsen.
- Die Beiträge an Infrastrukturprojekte des Agglomerationsverkehrs sind auf jährlich maximal 300 Millionen Franken zu limitieren.
- Von den hievord genannten Beiträgen müssen auch von Kantonen und Gemeinden postulierte Strassenprojekte profitieren.
- Der „Agglomerationsbatzen“ muss vollumfänglich von einer allfälligen CO<sub>2</sub>-Strafsteuer abgezogen werden.
- Auf das Road Pricing zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ist in Zukunft definitiv zu verzichten.
- Die vorgeschlagene Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ist als komplementär zur „Avanti“-Initiative zu betrachten und darf nicht gegen diese ausgespielt werden.

Die Nagelprobe bzw. der Tatbeweis, ob die Lösungsvorschläge der Expertengruppe von allen Seiten ernst genommen werden, ist für uns die „Avanti“-Initiative. Wenn Vertreter des öffentlichen Verkehrs glauben, man könne die „Avanti“-Initiative bekämpfen bzw. bekämpfen lassen und gleichzeitig verlangen, dass der private Strassenverkehr die Agglomerationsverkehrsprobleme bezahlt, dann müssen wir klar und deutlich festhalten, dass hier ein Irrtum vorliegt. In diesem Fall wird der Strassenverkehrsverband FRS nicht zögern, eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs zu bekämpfen. Dann ist die gemeinsame Basis für eine lösungsorientierte Verkehrspolitik gestorben. Wir werden auch nicht zögern aufzuzeigen, welche Ideologen mit dem Feuer gespielt haben.

### **CO<sub>2</sub>-Abgabe im Strassenverkehr ist entbehrlich**

Wie Sie wissen, schwebt die im CO<sub>2</sub>-Gesetz verankerte CO<sub>2</sub>-Abgabe wie ein Damoklesschwert über unseren Köpfen. Dennoch ist das CO<sub>2</sub>-Gesetz auf keinen Fall ein Freipass zur Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe, die meines Erachtens primär fiskalischen Charakter besitzt. Das Erreichen der achtprozentigen Reduktionsmarke ist politisch vielmehr als Zielvorgabe denn als polizeirechtliche Massnahme zu interpretieren. Zum einen macht die allfällige Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe nur im Verbund mit den umliegenden EU-Staaten Sinn; zum andern müssen zuerst alle technischen Massnahmen ausgeschöpft

werden. Diesbezüglich kommen starke Signale von der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (VSAI): Im vergangenen Jahr hat der spezifische Treibstoffnormverbrauch der Neuwagen gegenüber 1999 um 2,56 Prozent abgenommen. Damit ist gemäss VSAI letztes Jahr die Trendwende eingeleitet worden. Eine im Auftrag der VSAI erstellte wissenschaftliche Studie des Dynamic Test Center (DTC) prognostiziert zudem, dass im Jahr 2008 der durchschnittliche Flottenverbrauch der Neufahrzeuge bei 6,5 Liter pro 100 Kilometer liegen wird, was verglichen mit 1999 einer Reduktion von rund 20 Prozent entspricht. Diese Werte können laut DTC-Studie in erster Linie durch technische Weiterentwicklung sowie eine Zunahme der Dieselfahrzeuge erreicht werden. Ich danke der VSAI an dieser Stelle ganz herzlich für ihre hervorragende Initiative.

Dieselmotoren haben einen höheren Wirkungsgrad als Benzinmotoren und sind bei gleicher Leistung um bis zu 45 Prozent sparsamer. Für die gleiche Fahrleistung emittiert ein Dieselmotor bedeutend weniger CO<sub>2</sub> als ein Benzinmotor. In der Schweiz beträgt der Anteil Personenwagen mit Dieselmotoren lediglich vier Prozent (141'900 Fahrzeuge). Das ist eine bescheidene Zahl verglichen mit Österreich, Frankreich oder Deutschland. Um den Anteil Personenwagen mit Dieselmotoren zu erhöhen, kommt als Massnahme die Verbilligung des Dieseltreibstoffs auf ein Niveau deutlich unter dem Preis für Normal-Benzin in Frage. Dies kann erreicht werden, indem die Fiskalbelastung von Benzin und Diesel durch den Bund entsprechend korrigiert wird.

Für die beschleunigte Verbreitung von Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie stehen Massnahmen in Form von Kaufanreizen im Vordergrund. Dies können beispielsweise die Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichem Treibstoffverbrauch je Fahrzeugklasse oder Vergünstigungen für diese Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern sein. Denkbar ist aber auch eine Ausmerzaktion von verbrauchsungünstigen Altfahrzeugen mittels einer Art staatlicher „Verschrottungsprämie“. Sofern der Bund die entsprechenden Anreize zum beschleunigten Wechsel auf die Spar-Technologien schafft, kann das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Akteuren erreicht werden. Eine CO<sub>2</sub>-Abgabe im Sinne einer Strafaktion gegen die Automobilisten ist deshalb entbehrlich.

Damit erkläre ich die 56. ordentliche Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbands FRS für eröffnet.