

**64. ordentliche Mitgliederversammlung
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
16. Juni 2009**

Der Strassenverkehr rollt im Dienst von Wirtschaft und Gesellschaft

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

(Es gilt das gesprochene Wort)

Vielleicht erinnern Sie sich noch an das niedliche Kätzchen auf Rädern (Abb. 1), das ursprünglich zum „Leiser Fahren“ aufforderte, mit der Zeit jedoch quasi zum inoffiziellen Symbol für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS mutierte. Unser „Büsi“ ist in den vergangenen Jahren immer mehr zum Goldesel (Abb. 2) für den Bund bzw. den öffentlichen Verkehr (öV) geworden – will heissen: Die Zweckbindung der Strassengelder wurde – basierend auf primär politischen Beschlüssen und wirtschaftlich nicht wirklich begründbaren Entscheiden – nach und nach ausgehöhlt.

Sowohl bei der Strassen- als auch bei der Schieneninfrastruktur stehen in den kommenden Jahren gemäss Bundesangaben Investitionen im Umfang dutzender Milliarden Franken an. Ganz zu schweigen von den immensen Kosten für Unterhalt und Betrieb der bestehenden, sich in Bau befindenden sowie geplanten Verkehrsinfrastrukturen. Dessen ungeachtet hat der Bundesrat im Rahmen der Aufgabenüberprüfung beschlossen, das mittlere Wachstum des Aufgabenbereichs Verkehr bis ins Jahr 2015 auf zwei Prozent zu beschränken. Dies bedeutet eine Einsparung von jährlich rund einer Milliarde Franken gegenüber den heutigen Ausgaben.

Vor diesem Hintergrund ist unlängst die Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ lanciert worden. Geht es nach diesem Volksbegehren, so soll der Goldesel endgültig zur öV-Schlachtbank geführt und eine saftige Schlachtprämie eingestrichen werden. Bereits hat sich

allerdings der Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), alt SP-Nationalrat Peter Vollmer, entschieden gegen diese Initiative ausgesprochen. Er hält nichts von einer weiteren Öffnung der Zweckbindung. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sich die Verkehrsträger Strasse und Schiene nicht gegenseitig das Wasser abgraben, sondern sich gemeinsam gegen die übrigen Aufgabengebiete des Bundes wie z.B. Soziale Wohlfahrt, Finanzen und Steuern, Bildung und Forschung, etc. stark machen sollten.

Nach eigenen Angaben wollen die Urheber der besagten Volksinitiative eine Neuverteilung der für den Strassenverkehr zweckgebundenen Mineralölsteuern anstreben. Heute erhalte der öV aus diesen finanziellen Mitteln einen und der Strassenverkehr drei Viertel. In Zukunft soll die eine Hälfte für den Schienenverkehr und die andere Hälfte für den Strassenverkehr eingesetzt werden. Dabei reden die Initianten von rund 800 Millionen Franken die pro Jahr „umgelagert“ werden sollen. Halbe, halbe, das sei gut und logisch, sagen sie.

Im Sinne einer Verkehrsträger übergreifenden und ganzheitlichen Sicht der Dinge sowie mit Blick auf die Wahrung unserer Interessen ist dies – wie ich noch erläutern werde – natürlich weder gut noch logisch. Kommt hinzu, dass die Initianten ein wesentliches Element ihres Begehrens unterschlagen, wenn nicht sogar bewusst verschweigen: Mit dem Rest der Mineralölsteuermittel, der dem Bund künftig für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr noch zur Verfügung stehen soll, sind laut Initiativtext auch weiterhin alle bereits heute zugunsten des öV finanzierten Massnahmen zu bezahlen. In Tat und Wahrheit soll also eine Umkehr der bestehenden Verteilung der zweckgebundenen Mineralölsteuern erreicht werden: Künftig bekommt der Strassenverkehr noch einen, der Schienenverkehr hingegen drei Viertel dieser Strassengelder (Abb. 3).

Es geht also – anhand der Zahlen der Initianten ausgedrückt – nicht um eine Umwidmung von „nur“ 800 Millionen, sondern von jährlich rund 1'700 Millionen Franken. Der öV und insbesondere der Schienenverkehr würden demnach aus Mineralölsteuermitteln total gegen 2,6 Milliarden und der Strassenverkehr lediglich rund 850 Millionen Franken pro Jahr erhalten. Zusammen mit den gut 300 Millionen Franken an Einnahmen aus der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) stünden für den Strassenverkehr letztlich nur noch rund 1,15 Milliarden Franken zur Verfügung.

Da sich die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ derzeit im Stadium der Unterschriftensammlung befindet, scheint es mir umso wichtiger, dass die soeben erläuterte Richtigstellung einer breiten Öffentlichkeit klipp und klar kommuniziert wird. Bei der Verbreitung dieses Sachverhalts hoffe ich natürlich auch auf die tatkräftige Unterstützung durch die Medien. So wie die Initianten derzeit ihr Volksbegehren unter die Leute bringen bzw. „verkaufen“, kann und muss dieses mit Fug und Recht als Mogelpackung und Etikettenschwindel oder – um das Vokabular der Initianten, die mehrheitlich auch Gegner des Avanti-Gegenvorschlags waren, zu verwenden – als „Bschiss“ bezeichnet werden.

Es gibt ferner auch eine ganze Reihe sachlicher und stichhaltiger Argumente, die für eine deutliche Ablehnung – und zwar ohne jeglichen Gegenvorschlag – der Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ sprechen. Die wichtigsten sind meines Erachtens die folgenden:

- § Gemäss Staatsrechnung wurde im letzten Jahr der öV und der Schienenverkehr mit gut zwei Milliarden Franken, die aus zweckgebundenen Strassengeldern stammen, quersubventioniert. Dieser Betrag entsprach nahezu 21 Prozent der gesamten Einnahmen aus Strassen- und Auto-steuern, die dem Bund 2008 zur Verfügung standen (Abb. 4).
- § Der Bund hat sich in den vergangenen rund 30 Jahren hauptsächlich auf die Förderung des öV – insbesondere jenes auf der Schiene – konzentriert bzw. fokussiert und stellte zu diesem Zweck die entsprechenden Finanzmittel bereit: Während sich die Ausgaben des Bundes für Strassen (Nationalstrassen, Hauptstrassen, Kantonalstrassen) bezogen auf hundert erbrachte Leistungskilometer (Personen und Güter) von 1970 bis 2007 fast nicht veränderten bzw. sogar leicht rückläufig waren, haben die Ausgaben des Bundes für den öV in der gleichen Periode um rund 2'300 Prozent (!) zugelegt. Konkret gab der Bund im Jahr 2007 pro hundert Leistungskilometer für den öV knapp Fr. 13.60 und für Strassen gut Fr. 2.40 aus (Abb. 5).
- § Von einem ausgewogenen Verhältnis der Investitionen in die Schienen- und Strasseninfrastrukturen bzw. von gleich langen Spiessen kann keine Rede sein. Eine auf absoluten Zahlen basierende Darstellung der Infrastrukturinvestitionen blendet die vom Verkehrsträger Schiene bzw. Strasse tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung und somit deren unterschiedlich grosse Bedeutung sowohl für die Wirtschaft als auch für die Gesellschaft aus. Seit 1980 hat die Strasse konstant rund vier Fünftel aller in der Schweiz (inklusive Transit) zurückgelegten Personen- und Tonnenkilometer übernommen und damit den so genannten Modalsplit deutlich dominiert (Abb. 6).
- § Gemäss den definitiven Resultaten der Schweizerischen Strassenrechnung für das Jahr 2006 kommt der private Strassenverkehr seit 1995 ohne Unterbruch für seine direkten Kosten auf; das heisst, sein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad liegt über hundert Prozent. Mit anderen Worten: Bereits elf Jahre lang sind nicht nur die laufenden Ausgaben durch die Strassenbenützer, sondern auch der Wertverzehr der Infrastruktur vollständig gedeckt. Die Selbstfinanzierung der Strassen ist seit 1998 realisiert; das heisst, die jährlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für das Strassenwesen sind komplett bezahlt bzw. sie können aus den laufenden Einnahmen der Strassenbenützer finanziert werden, ohne dass der Staat eigene Mittel dafür zur Verfügung stellen muss (Abb. 7).

Mit anderen Worten: Die Benützerinnen und Benützer der schweizerischen Strassen kommen für die Kosten, die sie verursachen, vollständig auf. – Dies, obschon bei weitem nicht alle Abgaben

in die Rechnung des BFS eingeflossen sind. So bleiben z.B. wesentliche Anteile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – 925 Millionen Franken im Jahr 2006 –, die zur Deckung so genannt externer Kosten verwendet wurden, in der Strassenrechnung ausgeklammert. Zudem wird mit 118 Millionen Franken nur ein Bruchteil jener Mehrwertsteuereinnahmen angerechnet, die **strasseschweiz** für das Jahr 2006 auf total gut 1'700 Millionen Franken geschätzt hat.

- § Gerade umgekehrt verhält es sich beim Schienenverkehr: Gemäss den definitiven Resultaten der Schweizerischen (volkswirtschaftlichen) Eisenbahnrechnung für das Jahr 2007 haben die Eisenbahnen einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von insgesamt gerade einmal gut 46 Prozent ausgewiesen. Im Klartext: Die Benützerinnen und Benützer kommen nicht einmal zur Hälfte für die effektiven Kosten der Bahnen auf. – Oder etwas plakativer ausgedrückt: Bei mehr als jeder zweiten mit den Bahnen zurückgelegten Strecke übernimmt nicht der Benützende, sondern der Staat die anfallenden Kosten (Abb. 8).

Augenfällig ist vor allem, dass die besonders kostenintensive Sparte „Infrastruktur“ seit 2001 bei einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von nur etwa 40 Prozent und einem Kostendeckungsgrad (ohne Beiträge) von lediglich rund 60 Prozent vor sich hin dümpelt. Das bedeutet konkret nichts anderes, als dass der Staat primär in die Eisenbahninfrastruktur, aber auch in den Eisenbahnbetrieb Jahr für Jahr Milliarden von Steuerfranken stecken muss. Der Grund dafür ist offensichtlich: Ganz im Gegensatz zum Verkehrsträger Strasse werden die Kosten, welche durch die Bahnbenützer verursacht werden, von diesen bei weitem nicht eigenständig gedeckt. Statt nun – unter grober Verletzung des Verursacherprinzips – noch einmal massiv mehr Geld von der Strasse in die Schiene pumpen zu wollen, ist zunächst der Kostendeckungsgrad der Eisenbahnen signifikant zu erhöhen.

- § Laut der jüngst vom Bundesamt für Statistik (BFS) publizierten Verkehrsträger übergreifenden Transportrechnung für das Jahr 2005 lag der Kostendeckungsgrad der Strasse bei 92 und jener der Schiene bei 93 Prozent. Unter Berücksichtigung der Abgeltungen für so genannt gemeinwirtschaftliche Leistungen betrug der Kostendeckungsgrad für die Strasse 90 und für die Schiene 66 Prozent (Abb. 9). Trotzdem oder gerade deshalb kostete der Personenkilometer auf der Strasse (Personenwagen) 54 Rappen und jener auf der Schiene nur 40 Rappen (Abb. 10). Viel markanter präsentierte sich die Differenz im Güterverkehr: Während der Tonnenkilometer auf der Strasse (Lastwagen) 57 Rappen kostete, war er auf der Schiene für 24 Rappen zu haben (Abb. 11). Angesichts dieser Fakten und Zahlen stellt sich die berechtigte Frage: Warum ändert sich praktisch nichts am Modalsplit zwischen den Verkehrsträgern, obwohl die Schiene den Personen- und Tonnenkilometer um einiges billiger produzieren kann als die Strasse? Oder anders gefragt: Lassen sich Infrastruktur- und Betriebsbeiträge sowie Subventionen im Umfang

von mehreren Milliarden Franken jährlich zugunsten des Schienenverkehrs überhaupt noch rechtfertigen, wenn sich am Modalsplit doch fast nichts ändert?

- § Die direkte Wertschöpfung im Strassen- und Schienenverkehr belief sich gemäss aktuellsten verfügbaren Zahlen des Bundes für das Jahr 2001 auf knapp 33 Milliarden Franken. Wird die indirekte Wertschöpfung – also die Produktion der Vorleistungen wie z.B. Versicherungen und Garagen – einbezogen, so ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung von rund 52 Milliarden Franken, was zwölf Prozent des Bruttoinlandprodukts (BIP) entspricht. Davon entfallen 46 Milliarden Franken auf den Strassenverkehr und rund sechs Milliarden Franken auf den Schienenverkehr. Oder anders ausgedrückt: Die Wertschöpfung des Strassenverkehrs ist mehr als sieben Mal höher als jene des Schienenverkehrs. Am stärksten gewichtet dabei der nicht gewerbliche Personenverkehr, der den Hauptanteil des Privatverkehrs ausmacht.
- § Gestützt auf die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse des Bundes zu den Transportkosten und zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs ist die Investitionspraxis in die Schienen- und Strasseninfrastrukturen grundsätzlich zu hinterfragen bzw. zu überdenken. Dabei müsste der Nachweis des vielfältigen Nutzens des Verkehrs – insbesondere jenes des privaten Strassenverkehrs – künftig wegweisend für den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastrukturen sein. Dank der Nutzenstudien des Bundes ist bekannt, dass die Wertschöpfung pro investierten Franken beim Strassenverkehr dem Faktor elf und beim Schienenverkehr lediglich dem Faktor zwei entspricht (Abb. 12). Mit anderen Worten: Aus dem Strassenverkehr erhält die Schweizer Volkswirtschaft fünfmal mehr zurück als aus dem Schienenverkehr. Diesbezüglich drängt sich unweigerlich die Frage auf, weshalb bei den Investitionsentscheidungen und der Finanzmittelzuteilung dem unterschiedlichen Wertschöpfungspotenzial der Verkehrsträger Schiene und Strasse nicht stärker Rechnung getragen wird.
- § Laut dem bundesrätlichen Bericht zum Engpassbeseitigungsprogramm für die Nationalstrassen beziffern sich die heute bekannten Investitionskosten für die kommenden 20 Jahre auf über 42 Milliarden Franken. Zusammen mit den laufenden Aufwendungen für die übrige Strasseninfrastruktur – Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, Beiträge an die Kantone sowie übrige werkgebundene Beiträge –, welche die Eidgenossenschaft via die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert, würden die jährlichen Bundesausgaben für das Strassenwesen von heute 3,7 Milliarden Franken (Stand 2008) bis ins Jahr 2020 auf deutlich über fünf Milliarden Franken anwachsen. Deswegen und weil spätestens im Jahr 2015 die laufenden Einnahmen aus den Abgaben auf Treibstoffen sowie aus der Autobahnvignette die erwarteten Strassenkosten des Bundes nicht mehr vollständig decken sollen, hat der Bundesrat eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund 20 Rappen pro Liter Benzin und Diesel vorgeschlagen.

Vor dem Hintergrund dieser glasklaren, von Seiten des Bundes und des Informationsdiensts für den öffentlichen Verkehr (Litra) belegten Fakten kann ich folgende Schlüsse ziehen:

1. Wer Verkehrsleistungen abseits der Verkehrsnachfrage, das heisst, nicht bedarfsorientiert produziert, kommt auf keinen grünen Zweig. Entsprechend ist eine Verkehrspolitik, die sich um die Verkehrsnachfrage foutiert, bzw. ein Verkehrssystem, das nicht dem Bedarf entspricht, früher oder später zum Scheitern verurteilt.
2. Die viele Milliarden Franken schwere Subventionierung und Bevorzugung des öV, insbesondere jene der Schiene, vermögen die Verkehrsbedürfnisse der Schweiz in Zukunft allein nicht zu befriedigen. Ein massgeblicher Teil des künftigen Verkehrswachstums wird weiterhin auf die Strasse drängen und dort für zusätzliche Staus sorgen.
3. Die Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ ist nicht nur trügerisch, sondern vor allem auch unredlich. Sie gibt vor, das Problem der Schieneninfrastruktur-Finanzierung lösen zu können – und zwar ohne neue Steuern oder zusätzliche Abgaben für die Automobilisten sowie ohne höhere Billettpreise im öV. Dies ist – bei ganzheitlicher Betrachtung der künftigen Bedürfnisse von Strasse und Schiene – völlig unmöglich.
4. Der Strassenverkehr dient nicht dem Selbstzweck, sondern ist ein entscheidender Faktor der ökonomischen und sozialen Entwicklung. Er beeinflusst massgeblich die Grösse und Funktionsfähigkeit der Märkte und damit die Lebenschancen sowie den Wohlstand der Bevölkerung. Mit anderen Worten: Der Strassenverkehr rollt im Dienst von Wirtschaft und Gesellschaft. Aufgrund der Notwendigkeit einer fortgesetzten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung unseres Landes ist der Strassenverkehr aus der politischen Umklammerung und Beengung zu befreien und – entsprechend seiner dominierenden Bedeutung für die Volkswirtschaft unseres Landes – innert nützlicher Frist seiner optimalen Entfaltung zuzuführen.

Abschliessend gilt es festzuhalten, dass der Bund nicht mit zusätzlichen finanziellen Mitteln rechnen kann, solange einer weiteren Zweckentfremdung von Strassengeldern Tür und Tor geöffnet wird. Die Strassenkasse ist definitiv kein Selbstbedienungsladen mehr; sie hat als Goldesel für nicht strassenspezifische Zwecke endgültig ausgedient!

Ich schätze mich äusserst glücklich, Dr. Patrik Schellenbauer, Projektleiter bei Avenir Suisse, in unserer Mitte willkommen zu heissen. Dr. Patrik Schellenbauer wird uns im Anschluss an die Versammlung in seinem Gastreferat mit dem Titel „Die Schweizer Autobranche und die Finanzkrise“ seine Gedanken über die aktuelle Marktsituation vermitteln.

Noch ein kurzes Wort in eigener Sache

Während vier Jahren haben Sie mich mit dem Präsidentenamt betraut. Im natürlichen Spannungsfeld der in **strasseschweiz** vertretenen legitimen unterschiedlichen Auffassungen und Interessen habe ich versucht, einen Beitrag zum Brückenbau und zur weitsichtigen Konzeption unserer Arbeit zu leisten. Ich hoffe, dass mir dies gelungen ist, und danke allen für das mir in meiner Präsidentschaft entgegengebrachte Vertrauen sowie für die erhaltene tatkräftige Unterstützung.

strasseschweiz, seinen Mitgliedverbänden und meinem designierten Nachfolger in der Verantwortung, wünsche ich die notwendige Übersicht und Gelassenheit sowie eine zielsichere und ruhige Hand beim Führen unserer gemeinsamen Dachorganisation. Ich selber werde sozusagen ins Glied zurücktreten und mich als Vertreter des ACS im Direktionsausschuss sowie im Zentralvorstand von **strasseschweiz** gewohnt konstruktiv einbringen.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands von **strasseschweiz** zur 64. 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.

Anhang mit den in der Ansprache erwähnten Abbildungen



Abb. 1



Abb. 2

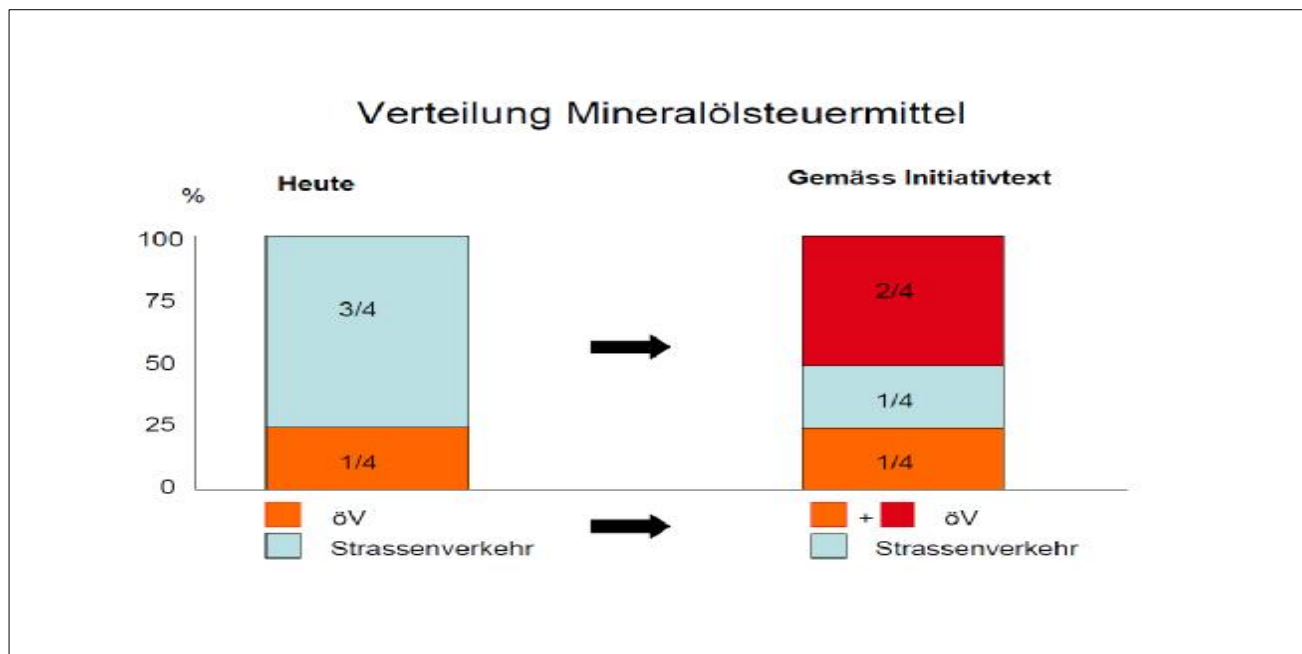


Abb. 3

(Quelle: **strasseschweiz**)

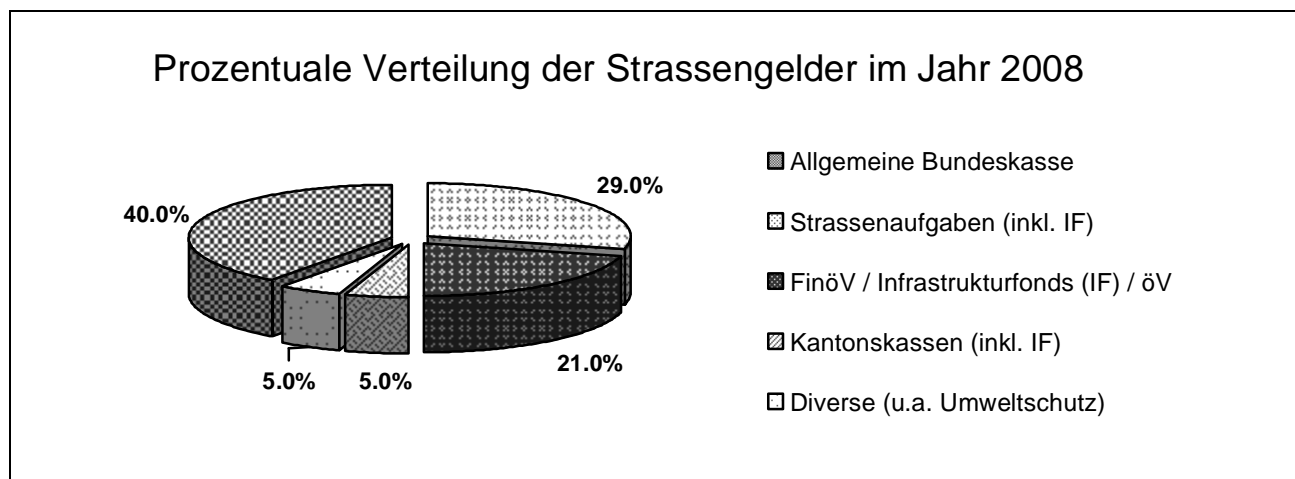


Abb. 4

(Quelle: EFD / **strasseschweiz**)

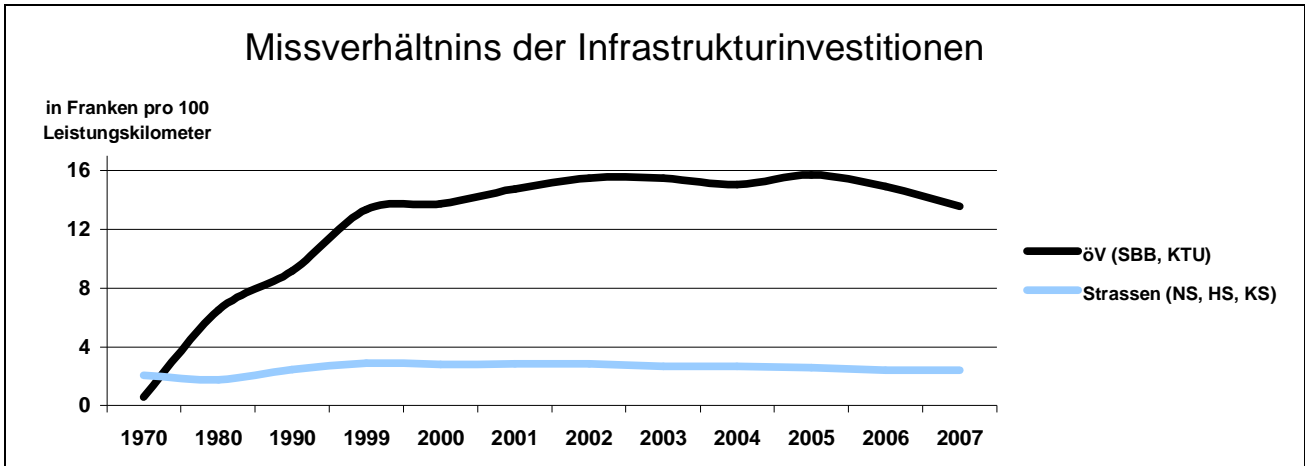


Abb. 5

(Quelle: EFD / Litra-Verkehrszahlen `08)

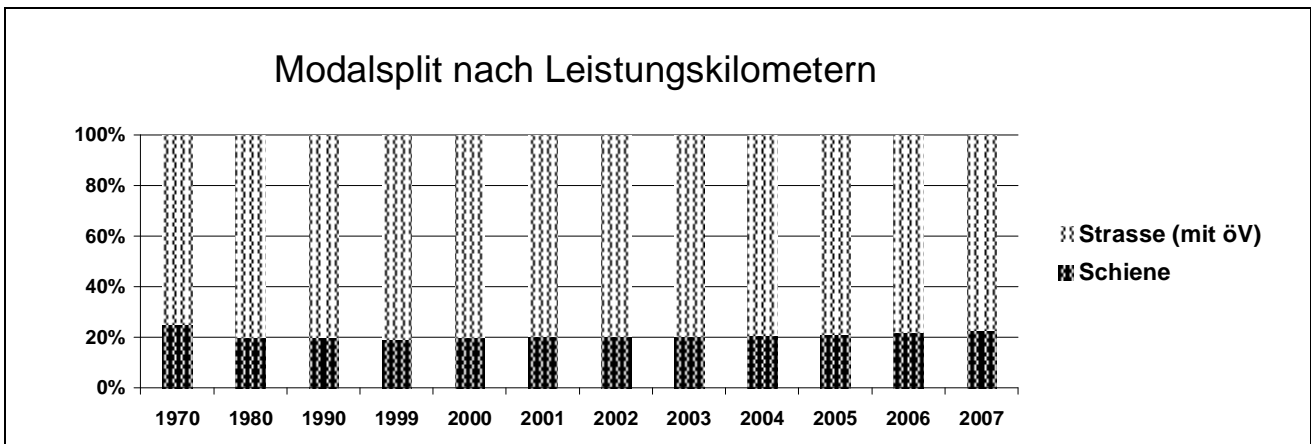


Abb. 6

(Quelle: Litra-Verkehrszahlen `08)

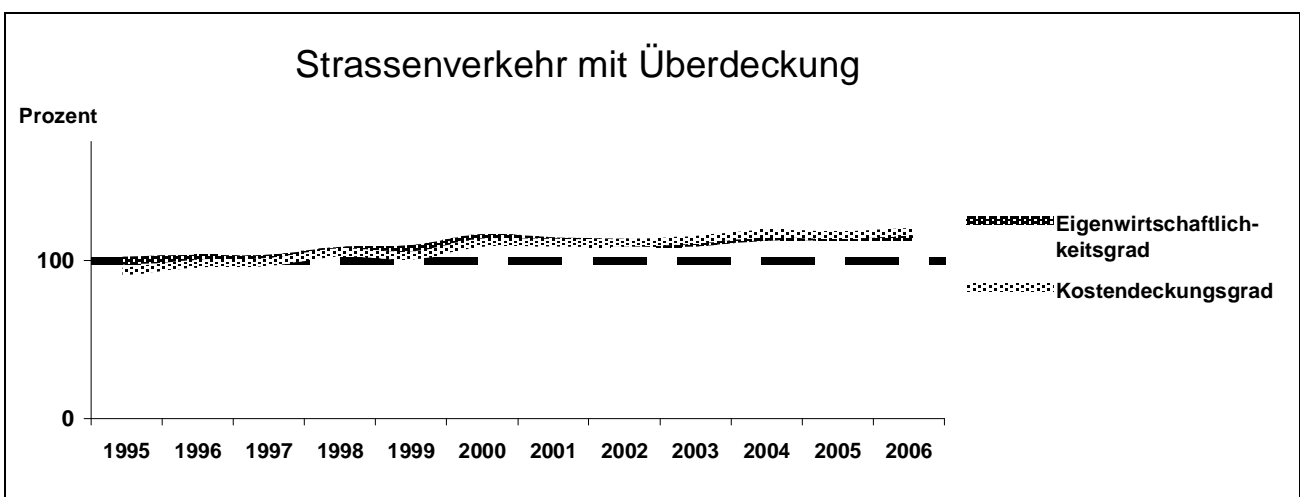


Abb. 7

(Quelle: BFS)

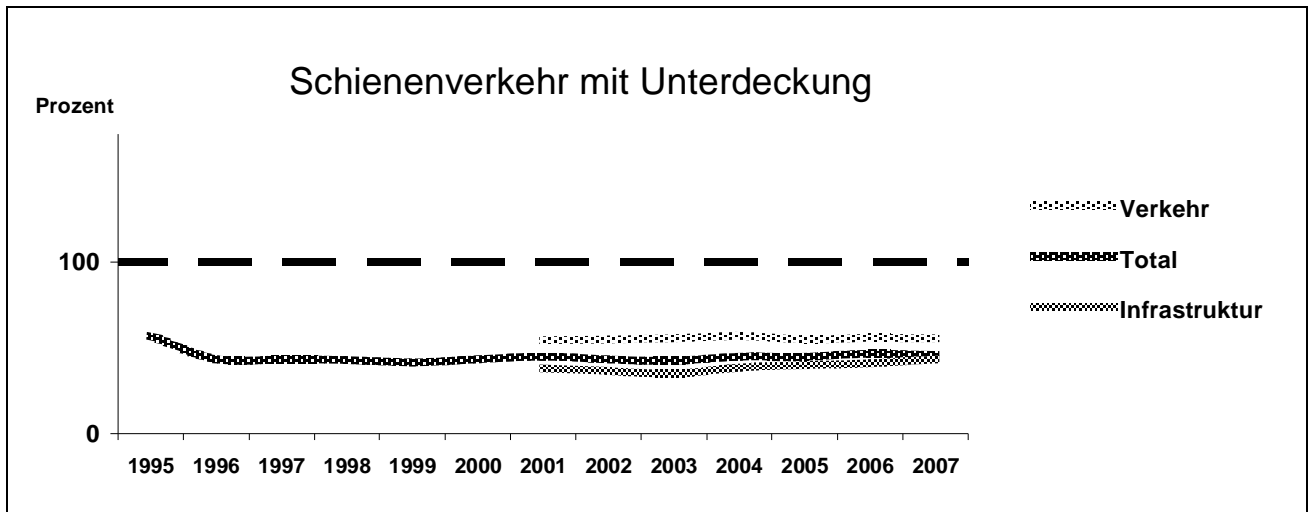


Abb. 8

(Quelle: BFS)

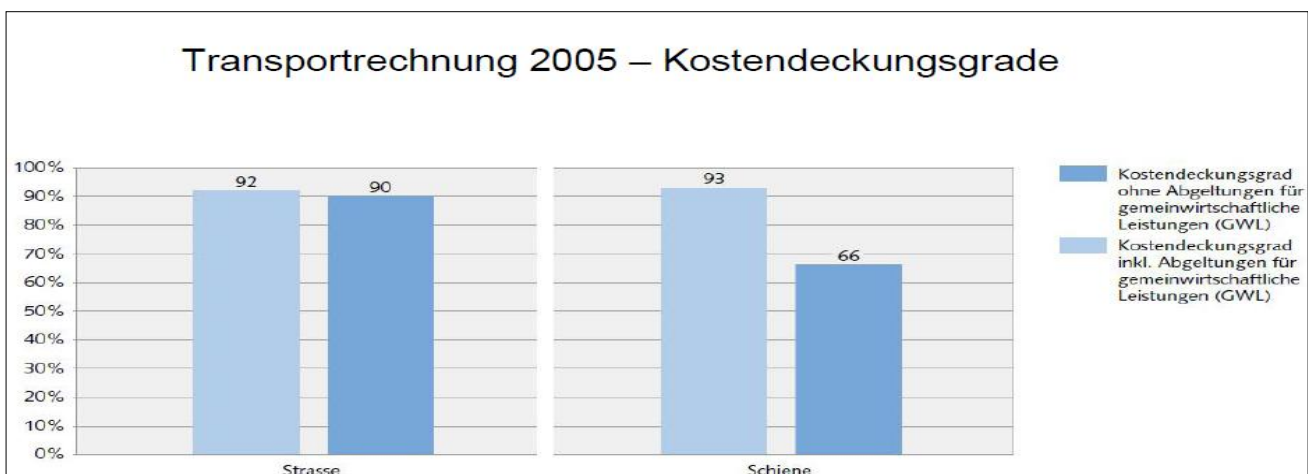


Abb. 9

(Quelle: BFS)

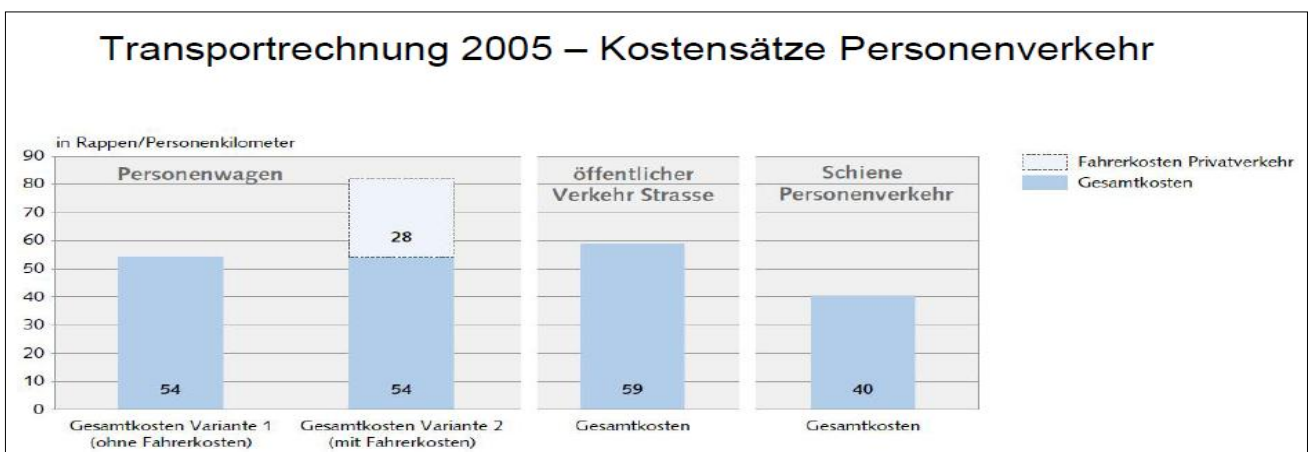


Abb. 10

(Quelle: BFS)

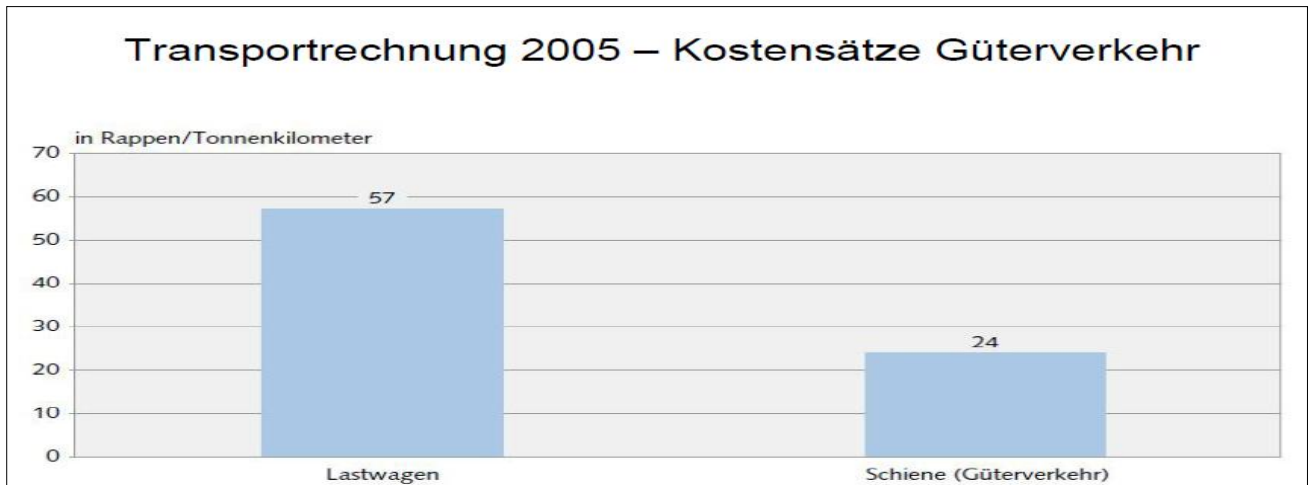


Abb. 11

(Quelle: BFS)

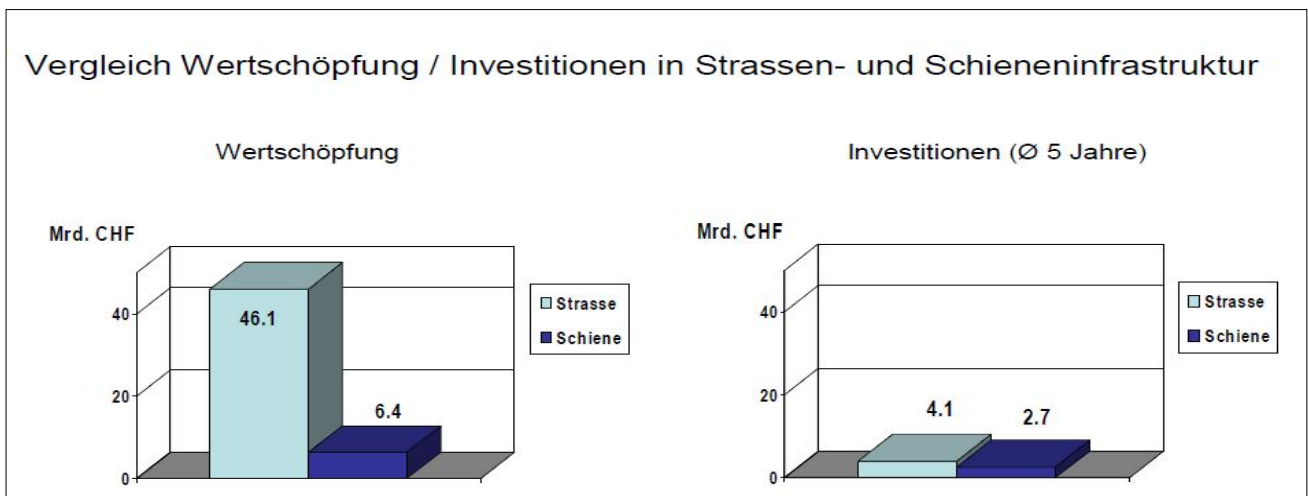


Abb. 12

(Quelle: ARE / ASTRA / Litra)