

**62. ordentliche Mitgliederversammlung
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
12. Juni 2007**

Der Strassenverkehr im Spannungsfeld von Umwelt- und Finanzpolitik

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

(Es gilt das gesprochene Wort)

National- und Ständerat haben anlässlich der Herbstsession 2006 dem Infrastrukturfonds für das Nationalstrassennetz, die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sowie den Agglomerationsverkehr zugestimmt. Da das Referendum gegen die Vorlage nicht ergriffen worden ist, kann der Bundesrat den Fonds wie vorgesehen per 1. Januar 2008 in Kraft setzen.

Für die Beseitigung von Engpässen auf stark belasteten Verkehrsachsen werden mit dem neuen Fonds während 20 Jahren, also bis 2028, insgesamt 20,8 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Davon fliessen 14 Milliarden Franken ins Autobahnnetz – und zwar 8,5 Milliarden für dessen Fertigstellung sowie 5,5 Milliarden für dessen Ausbau bzw. die Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität. Weitere sechs Milliarden Franken werden für Strassen- und Schienenprojekte in Agglomerationen verwendet. Bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur wird notabene vorausgesetzt, dass Letztere zur Entlastung des Strassenverkehrs beiträgt.

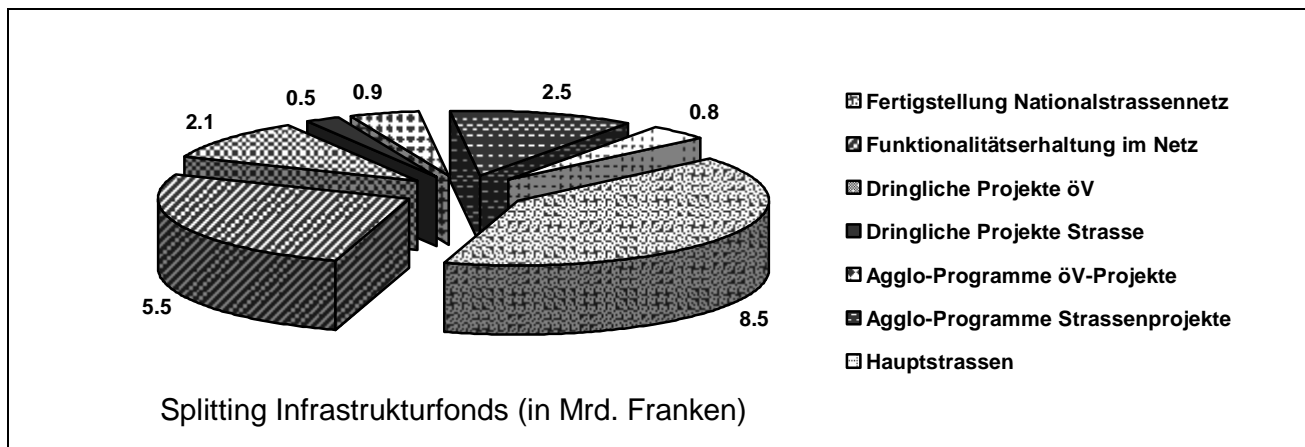
Vom Rest in der Höhe von 800 Millionen Franken profitieren Berggebiete und Randregionen beim Unterhalt ihres Hauptstrassennetzes.

Künftig wird es ausserdem – gegen unseren Willen – möglich sein, mit dem Geld aus dem Infrastrukturfonds spezielles Rollmaterial für die Bahn zu beschaffen und damit Kosten für neue Infrastrukturbauten einzusparen.

Finanziert wird der Infrastrukturfonds ausschliesslich über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Als Ersteinlage in den Fonds sind 2,6 Milliarden Franken aus der so genannten Strassenkasse vorgesehen. Diese war übrigens per Ende 2006 mit über 4,2 Milliarden Franken randvoll. Das bedeutet: Auch nach Abzug der Ersteinlage werden mehr als 1,5 Milliarden Franken in der „Strassenkasse“ verbleiben.

Von den erwähnten sechs Milliarden Franken für den Agglomerationsverkehr sind fast 2,6 Milliarden Franken für dringende und baureife Projekte vorgesehen – wovon mehr als 2,1 Milliarden Franken für Vorhaben des öffentlichen Verkehrs (öV) und rund 500 Millionen Franken für den Strassenbau. Die übrigen gut 3,4 Milliarden Franken werden ab 2010 an Agglomerationsprogramme ausbezahlt. Da sich der Bund maximal zur Hälfte an den Agglomerationsprogrammen beteiligt, resultiert daraus ein Investitionsvolumen von insgesamt knapp sieben Milliarden Franken.

Es würde an und für sich dem Gebot der Ausgewogenheit entsprechen, wenn via die Agglomerationsprogramme von den besagten 3,4 Milliarden Franken höchstens noch 900 Millionen an den öV und rund 2,5 Milliarden Franken an die Strasse ausgerichtet würden.



Der Infrastrukturfonds, der primär ein Strassenfonds ist, geht zurück auf eine Initiative von **strasseschweiz** (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS). Anlässlich der Neuregelung der Finanzierung der öV-Infrastrukturprojekte ist in den Jahren 1994/95 innerhalb unserer Dachorganisation intensiv nach neuen, gemeinsamen, sachgerechten und tragfähigen Lösungen zur Finanzierung des Verkehrssystems als Ganzes gesucht worden.

Dazumal wurde vorgeschlagen, einen öV-Investitionsfonds zu schaffen. Dies als Alternative einerseits zur vom Bundesrat beantragten Lockerung der Zweckgebundenheit der Strassengelder und andererseits zur einseitigen Erhöhung der Steuerbelastung des motorisierten Strassenverkehrs

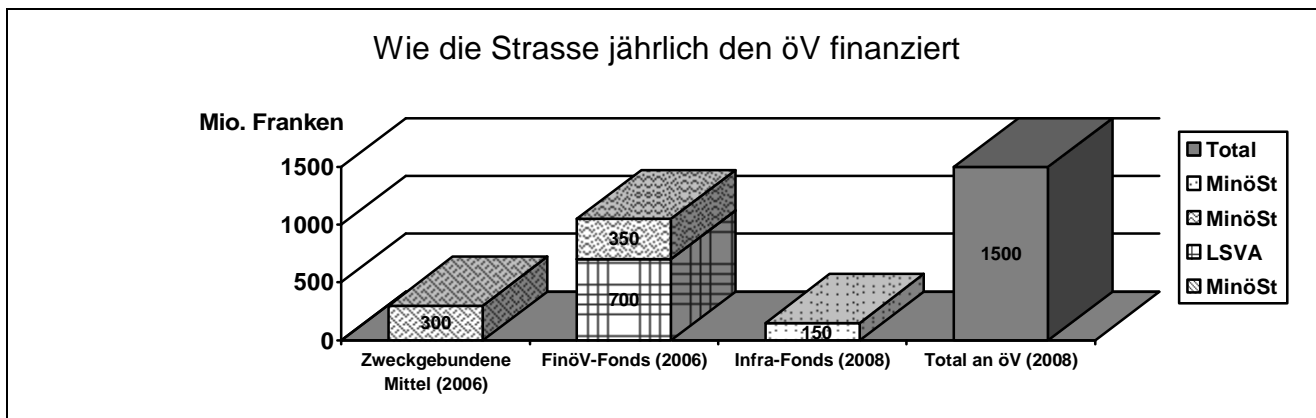
zwecks Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte. Gleichzeitig mit dem Vorschlag eines öV- Investitionsfonds wurde ein zweiter, gesonderter Fonds skizziert, über den die Strasseninfrastrukturen finanziert werden sollten.

Der Investitionsfonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte ist im Jahr 1998 unter dem Titel „FinöV“ realisiert worden; der Infrastrukturfonds für die Strasse wurde – wie eingangs erwähnt – nunmehr im vergangenen Jahr verwirklicht und kann Anfang des nächsten Jahres in Kraft treten.

Gestatten Sie mir, dass ich Ihnen in diesem Zusammenhang aufzeige, was die Strasse bereits heute an den öV bezahlt bzw. was sie in Zukunft an diesen ausrichten wird. Die Strasse alimentiert den öV und dabei insbesondere die Schiene auf Bundesebene via die zweckgebundene Mineralölsteuer, den FinöV-Fonds sowie den neuen Infrastrukturfonds.

Im Jahr 2006 hat der öV aus den Erträgen der Mineralölsteuer – wie bereits in den Jahren zuvor – gegen 300 Millionen Franken erhalten. Über den FinöV-Fonds flossen im vergangenen Jahr mehr als eine Milliarde Franken (LSVA: rund 700 Mio. / Mineralölsteuer: rund 350 Mio. Franken) an den Bau der Eisenbahngrossprojekte. Ab 2008 werden zudem jährlich mindestens 150 Millionen Franken aus den Mineralölsteuererträgen via den Infrastrukturfonds an öV-Vorhaben in Städten und Agglomerationen ausgeschüttet.

Summa summarum wird die Strasse den öV ab kommendem Jahr also im Minimum mit 1,5 Milliarden Franken pro Jahr (!) finanzieren.



Ein Viertel oder sechs Milliarden Franken der heute genannten effektiven Endkosten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) in der Höhe von rund 24 Milliarden Franken wird allein via die an und für sich zweckgebundene Mineralölsteuer berappt. Im FinöV-Abstimmungsbüchlein von 1998 war noch von drei Milliarden Franken die Rede gewesen.

Mit einer Änderung des FinöV-Reglements (Stichwort Finis) haben die eidgenössischen Räte im Jahr 2005 beschlossen, dass sich die Bahnen – unter endgültiger Verabschiedung vom Verursacherprinzip

– nicht mehr an der Finanzierung ihrer eigenen, im Rahmen der FinöV-Vorlage bereit gestellten Infrastrukturen beteiligen müssen.

Das bedeutet, dass dem privaten Strassenverkehr mittels Mineralölsteuer sowie leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gegen fünf Milliarden Franken mehr aufgebürdet wurden und er schliesslich für insgesamt fast 25 Milliarden Franken oder für über 75 Prozent des 1998 in der Abstimmung genannten FinöV-Gesamtkredits von 30,5 Milliarden Franken – ohne so genannt exogene Faktoren wie Teuerung, Bauzinsen und Mehrwertsteuer – aufzukommen hat.

Zudem darf nicht unerwähnt bleiben, dass gemäss Verfassung und Gesetz Jahr für Jahr rund 3,5 Milliarden Franken, die der private Strassenverkehr generiert, voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Der motorisierte Individualverkehr leistet somit einen echten Beitrag zur Entlastung der maroden Bundeskasse.

Lassen Sie mich in der Folge zwei Vorlagen beleuchten, die eine Gemeinsamkeit aufweisen: Beide haben mit einer nach offizieller Diktion schweizerischen Erfolgsgeschichte, nämlich der Verlagerungspolitik, zu tun. Die erste Vorlage betrifft das Güterverkehrsverlagerungsgesetz bzw. die Alpentransitbörse (ATB), die zweite die „Gesamtschau FinöV“ bzw. die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB).

Anfang Mai haben die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), für Strassen (Astra) und für Verkehr (BAV) den Schlussbericht „Alpentransitbörse: Untersuchung der Praxistauglichkeit“ veröffentlicht. Dieser Bericht kommt – welche Überraschung! – zum Schluss, dass eine ATB technisch, betrieblich und organisatorisch umsetzbar sei. Die ATB könne als neues marktwirtschaftliches Instrument das Erreichen des Verlagerungsziels im Güterverkehr gewährleisten.

Mit Marktwirtschaft hat die ATB allerdings ziemlich wenig am Hut, denn Kontingentierungen – welcher Art auch immer – sind per se nicht marktwirtschaftlich. Trotzdem soll jetzt, was in der Milchwirtschaft als zu starre, die Produktion verteuernde Massnahme angesehen und deshalb abgeschafft worden ist, beim alpenquerenden Strassengüterverkehr als neues Allheilmittel eingeführt werden. Es ist offensichtlich, dass die ATB eine staatliche Mengenbegrenzung à la ehemalige Milchkontingentierung und somit einen planwirtschaftlichen Eingriff erster Güte in den Güterkehrmarkt darstellt.

Zwar könnten die so genannten Alpentransiteinheiten (ATE) – zehn ATE entsprechen grundsätzlich einem Alpentransitrecht (ATR) – tatsächlich frei gehandelt werden; der Staat würde im Voraus allerdings die Anzahl der verfügbaren Durchfahrten bzw. der ATR festlegen (sprich kontingentieren) und daraus die Menge der ATE bestimmen, die herausgegeben werden. Mit anderen Worten: Die Obergrenze der ATR wird von der Bundesverwaltung bzw. vom Bundesrat interventionistisch angeordnet – und zwar ohne direkt Bezug auf die Nachfrage bzw. auf die tatsächlich existierenden Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zu nehmen.

Zudem würden Spekulanten bei der Einführung der ATB im wahrsten Sinne des Wortes auf den Plan gerufen. Wurde bei der Vermietung von Milchkontingenten diesbezüglich noch verniedlichend von „Sofamelkern“ gesprochen, würde sich im Zusammenhang mit der ATB wohl sehr rasch ein neuer passender Begriff wie z.B. jener des „Alpentransit-Börsenhais“ oder des „Alpentransitrecht-Jongleurs“ einbürgern.

Ferner bleibt die ATB – allen Beteuerungen der „Schreibtisch-Experten“ zum Trotz – in der Praxis der Transportwelt nicht nur ein untaugliches Instrument, sondern vielmehr auch ein realitätsfernes Hirngespinnst. Dass letztlich offenbar auch die Verfasser des neuesten Berichts ihrer Sache nicht wirklich trauen, kann aus ihrer abschliessenden Empfehlung abgeleitet werden:

„Wir empfehlen, die Durchführung eines ‚ATB-Planspiels‘ zu prüfen. Dieses böte die Gelegenheit, das ATB-System und dessen Funktionsweise vertieft kennen zu lernen. Als Teilnehmer kommen unseres Erachtens Vertreter aus der Bundesverwaltung, den Transportverbänden sowie weitere interessierte Kreise in Frage.“

Nun zur zweiten Vorlage, zur „Gesamtschau FinöV“ bzw. zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). Diese befindet sich gegenwärtig in der Vernehmlassung. Unser Dachverband hat dazu noch keine definitive Stellungnahme verfasst.

Trotzdem kann eines klar festgehalten werden: ZEB ist unbefriedigend. Es ist nicht die heute dringend notwendige, umfassende öV-Gesamtschau. So fehlen beispielsweise Angaben über die Nachfrageentwicklung oder über erwartete Engpässe im Schienennetz sowie Hinweise darauf, mit welchen betrieblichen Massnahmen diese Engpässe vorübergehend entschärft werden können.

Zudem zeigt die Vorlage nicht auf, wie der Regionalverkehr weiter entwickelt werden soll. Auch der Finanzierungsbedarf, der über FinöV hinausgeht, und somit die Grundsatzfrage „Wer in Zukunft eigentlich für den öV bezahlen soll“ werden in ZEB nicht beantwortet.

Für uns steht fest: Bevor nicht eine gesamthafte öV-Auslegeordnung präsentiert wird, ergibt es keinen Sinn, über konkrete Finanzierungsmöglichkeiten „post FinöV“ zu diskutieren. Neuen, einseitig auf den Strassenverkehr fokussierten „Schnellschuss-Ideen“ wie die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen, die zusätzliche Erweiterung der Zweckbindung oder Road Pricing zur künftigen öV-Finanzierung erteilen wir eine klare Absage.

strasseschweiz wird die ZEB-Vorlage vertieft analysieren und in den kommenden Tagen seine Stellungnahme – wie stets in sehr enger Abstimmung mit seinen Mitgliedverbänden – ausarbeiten.

Das soeben angesprochene Road Pricing hat derzeit wieder Hochkonjunktur. Dafür ist nicht zuletzt ein bundesrätlicher Bericht zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz verantwortlich. Dieser wird vermutlich noch im laufenden Jahr den zuständigen Kommissionen beider Räte zur Diskussion bzw. Kenntnisnahme vorgelegt.

Wir waren bass erstaunt, in besagtem Bericht der Landesregierung mit keiner Silbe die jüngsten Erkenntnisse aktueller Kosten/Nutzen-Studien der Bundesämter für Statistik (BFS), für Strassen (ASTRA) und für Raumentwicklung (ARE) vorzufinden.

Diese Studien belegen: Wenn die Konsumentenrente, d.h. die Ersparnis an Zeit und Geld für die Verkehrsteilnehmenden aufgrund des Ausbaus von Verkehrsinfrastrukturen (12 Milliarden Franken gemäss NFP 41 „Verkehr und Umwelt“) beim Nutzen mitgerechnet wird, sind die Gesamtnutzen des Strassen- und Schienenverkehrs grösser als die entsprechenden Gesamtkosten.

Mit anderen Worten: Der Verkehr deckt seine Kosten für die Infrastruktur, für die Fahrzeuge und deren Betrieb, für die Sicherheit sowie für die Zeitaufwendungen vollständig. Unter Berücksichtigung der Konsumentenrente, die der Verkehr gesamthaft den einzelnen Verkehrsteilnehmenden in Form von Zeit- und Geldersparnis „abwirft“, werden nicht nur die angeblich ungedeckten Kosten von fünf bis sechs Milliarden Franken (gemäss Transportkostenrechnung) getragen, sondern es resultiert per Saldo sogar ein Überschuss bzw. ein Nettonutzen von sechs bis sieben Milliarden Franken.

Deswegen steht für uns Road Pricing als Mittel zur so genannten Internalisierung von offenbar ungedeckten Kosten leichter Motorwagen – analog der Schwerverkehrsabgabe für Fahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht – ausser Diskussion. Wie gesagt: Die Kosten sind gedeckt. Auch der Einbezug von Road Pricing als Finanzierungsinstrument für den Bund ist daher grundsätzlich nicht angezeigt.

Weitere wesentliche Gründe, die gegen die Einführung von Road Pricing (RP) in der Schweiz sprechen, sind die folgenden:

- Verglichen mit dem Ausland bestehen in der Schweiz für RP kein ausreichender Problemdruck und somit auch kein Handlungsbedarf.
- Der Bericht macht keine Aussagen zu den Auswirkungen von RP auf Gewerbe und Wirtschaft.
- Der Bericht macht auch keine Aussagen darüber, ob der öV in Spitzenstunden überhaupt in der Lage wäre, aufgrund von RP umgestiegene Passagiere zu befördern.
- RP trägt zu einer weiteren Vertiefung des Stadt-Land-Grabens bei.
- Mit RP finanziert der Strassenbenützer die bereits bezahlte Infrastruktur ein zweites Mal.

Es ist unbestritten, dass bereits die Mineralölsteuer eine gewichtige leistungs- bzw. verbrauchsabhängige Komponente beinhaltet. Wir lehnen daher jüngst gemachte Vorschläge, die die Mineralölsteuer anheben wollen, nicht a priori ab. Unabdingbare Voraussetzung für eine solche Erhöhung wäre allerdings, dass im Gegenzug die Automobil-Importsteuer sowie die kantonalen Motorfahrzeugsteuern abgeschafft würden und die Anhebung insgesamt kostenneutral ausfallen würde.

Zu einem ganz anderen Thema, das Politik und Wirtschaft rund um den Globus seit geraumer Zeit beschäftigt: dem so genannten Klimawandel. Obschon auf dieser Erde grundsätzlich wohl nichts so konstant ist wie die Veränderung selbst bzw. alles und jeder einem steten Wandel unterworfen ist,

darf sich das Klima offensichtlich partout nicht verändern. Dabei werfen gewisse politische Kreise der hiesigen Bevölkerung und Wirtschaft nonstop vor, sie unternehme zu wenig gegen den angeblich drohenden Klimakollaps.

Erlauben Sie mir, Ihnen die heutigen Relationen noch einmal anschaulich vor Augen zu führen:

Wenn wir uns vorstellen, dass die gesamten globalen Kohlendioxidemissionen gleichbedeutend mit der Höhe des Matterhorns (rund 4'500 Meter) wären, so würde der von den Menschen weltweit verursachte CO₂-Ausstoss dem in Basel von Roche geplanten 160 Meter hohen Büroturm entsprechen. Von diesem Büroturm würde der Anteil der Schweiz die Grösse eines „Melchstuhls“ (30 Zentimeter) einnehmen und jener des hiesigen Strassenverkehrs die Höhe eines Halbschuhs (10 Zentimeter) ausmachen.



CO₂ weltweit, total

CO₂ durch den Menschen

weltweit



Schweiz



Schweiz Strassenverkehr



Trotz dieses äusserst geringen CO₂-Anteils, für den der Strassenverkehr in der Schweiz verantwortlich ist, haben die Erdölbranche und die Strassenverkehrsverbände in Form des freiwilligen Klimarappens vertraglich vereinbart, einen wesentlichen Beitrag an die durch die Schweiz eingegangenen Kyoto-Verpflichtungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen zwischen 2008 und 2012 zu leisten.

Von der jährlichen, durch den Bundesrat bestimmten Reduktionsvorgabe von (minus) 2,9 Millionen Tonnen CO₂ bestreitet der Klimarappen allein 1,8 Millionen Tonnen – wobei schon heute absehbar ist, dass diese Reduktionsmenge voraussichtlich übertroffen wird. Der Klimarappen funktioniert entgegen anderslautender Schlagzeilen also bestens. Die Verringerung der restlichen 1,1 Millionen

Tonnen Kohlendioxid kann mittels einer CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (minus 0,7 Mio. Tonnen) sowie der Förderung alternativer Treibstoffe (minus 0,4 Mio. Tonnen) erreicht werden.

Der grosse Vorteil des Erfolgsmodells „Klimarappen“ liegt darin, dass mit sehr grosser Effizienz unter anderem CO₂-mindernde Projekte im Ausland unterstützt werden können, während es sich bei der CO₂-Abgabe auf Treibstoffen in erster Linie um eine riesige Umverteilungsübung im Inland handelt, bei der keine Garantie auf Wirksamkeit besteht.

Oder bildhaft ausgedrückt: Der Klimarappen gleicht einem relativ günstigen Industriestaubsauger, der auf dem Erdball vor allem dort eingesetzt werden kann, wo grosse Mengen an CO₂-Emissionen anfallen, die es auszumerzen gilt. Eine CO₂-Abgabe hingegen ist ein vergoldetes Zahnbürstchen, mit dem versucht wird, die in der Schweiz noch verbleibenden, minimalen CO₂-Emissionen in mühseliger Kleinstarbeit zu eliminieren.

Mit anderen Worten: Die Schweiz hat ihre Hausaufgaben längst gemacht und ist ein Klima-Musterschüler, der kein schlechtes Gewissen zu haben braucht. Mit Sicherheit ist es nicht falsch, langfristig die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen zu reduzieren und neue Technologien, die einen hohen Standard aufweisen, zu fördern. Dies hat einen positiven Einfluss auf das Klima, macht aber auch aus wirtschaftlichen Überlegungen Sinn.

Wer nun allen Ernstes behauptet, die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft müssten aufgrund ihres heutigen CO₂-Ausstosses zusätzliche Sonderopfer, Verzicht und Verhaltensänderungen erbringen, missbraucht den Klimaschutz lediglich als Deckmantel, um darunter sein politisch motiviertes und ideologisch gefärbtes Süppchen zu kochen.

Steigen wir zum Schluss meiner Ansprache von der Weltbühne der Klimapolitik in die Niederungen der helvetischen Ozon- und Feinstaubproblematik hinab, mit der in der Regel die Forderung nach Tempobeschränkungen des privaten Motorfahrzeugverkehrs Hand in Hand geht.

Bereits während der langen Schönwetterperiode im vergangenen April wurden die Ozongrenzwerte in Teilen der Schweiz wieder überschritten. Wenigstens haben hinsichtlich dieses Sommersmogs Bund und Kantone unterdessen davon Abstand genommen, Tempolimiten (meist 80 Stundenkilometer auf Autobahnen) verfügen zu wollen.

Dies zu Recht. Denn es gibt in der Tat keine einzige Untersuchung, die bestätigen würde, dass sich mit Tempo 80 auf Autobahnen die Ozonbelastung reduzieren liesse. Hingegen existieren mehrere Untersuchungen, die belegen, dass Tempoabsenkungen zu keiner Reduktion der Ozonbelastung führen. Im Kampf gegen Ozon ist Tempo 80 wirkungslos!

Genau gleich verhält es sich mit Feinstaubperioden, die in der Regel im Winter aufgrund von so genannten Inversionslagen auftreten. Auch hier ist die von den Kantonen in ihrem Interventionskonzept vorgesehene Massnahme, die das Tempo auf Nationalstrassen bei über dem Grenzwert liegenden Feinstaubimmissionen auf 80 Stundenkilometer limitieren will, erwiesenermassen wirkungslos.

Eine Parlamentarische Initiative mit dem Titel „Keine wirkungslosen Tempolimiten auf unseren Nationalstrassen!“, die im kommenden Herbst in der Verkehrskommission des Nationalrats behandelt werden soll, will die Kantone dazu verpflichten, den Wirkungsnachweis für Massnahmen zu erbringen, die sie aufgrund zu hoher Feinstaubbelastung im Strassenverkehr anordnen.

Ich schätze mich äusserst glücklich, den Urheber dieser Parlamentarischen Initiative, Markus Hutter, FDP-Nationalrat und Präsident des Politischen Beirats „Verkehr + Automobil“ von **strasseschweiz** in unserer Mitte willkommen zu heissen. Nationalrat Markus Hutter wird sich im Anschluss an die Versammlung in seinem Gastreferat mit dem Titel „Was Parlamentarier von Verbänden erwarten“ Gedanken über die Lobby-Arbeit der Verbände machen und allenfalls auch noch ein paar Worte über seinen von mir erwähnten Vorstoss verlieren.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands von **strasseschweiz** zur 62. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüessen 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.