

**66. ordentliche Mitgliederversammlung
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
14. Juni 2011**

Zukunft der Verkehrsinfrastrukturen – Schlaglöcher in Sicht

Von Rudolf Zumbühl, Präsident **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Strasse und Schiene stehen vor grossen Herausforderungen. Tagtäglich schliessen die Verkehrsmeldungen am Radio für die Strassenbenützenden mit dem Aufruf zur Geduld. Wer rechtzeitig ankommen will, tut gut daran, genügend Zeitreserve für Staus aufgrund von Verkehrsüberlastungen und Unfällen einzuplanen. Das Strassensystem wird immer weniger berechenbar. Die „Alternative“ Schiene, wenn es denn eine ist, stösst ebenfalls an ihre Grenzen. Keine Spur mehr vom stressfreien Reisen im Zug. Statt sitzend lesen oder arbeiten zu können, muss sich mancher mit einem Stehplatz begnügen.

Beinahe wöchentlich – pünktlich auf den Erscheinungstermin der Sonntagspresse hin – werden wir mit neuen Hiobsbotschaften zum Finanzbedarf der Bahnen eingedeckt, und zwar betreffend Pensionskasse, Unterhalt, Ausbau, Rollmaterial... – die Liste ist fast endlos. Neidlos müssen wir anerkennen, dass der Ausbau der Kommunikationsabteilungen und des politischen Lobbying der Bahnen Früchte trägt. Wir würden uns allerdings wünschen, von den entsprechenden Verkehrsunternehmen etwas mehr über Businesspläne als über Wunschkonzerte zu erfahren.

Und auf der Strasse? Objektiv gesehen, sind die Bedürfnisse angemeldet. In der Botschaft zur Beseitigung der Engpässe sind Infrastrukturbedarf und Kosten ausgewiesen. Aber kaum jemand spricht mehr darüber. Dem Ausbaubedarf der Schiene und dessen Finanzierung wird die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, der die Übernahme kantonaler Strassen durch den Bund mittels einer Preiserhöhung der Autobahnvignette finanzieren will, gegenübergestellt.

Der Zusammenhang zwischen der öV-Finanzierung, die via die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) erfolgt, und den künftigen Anpassungen der Mineralölsteuer wird auf diese Weise bei Seite gewischt.

Damit kommen wir zu unserer ersten klaren Forderung: Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (öV) und jene des Strassenverkehrs sind gleichzeitig voranzutreiben.

Es gibt keinen Grund, die öV-Finanzierung schwergewichtig basierend auf der SFSV ins Trockene zu bringen und dann den Strassenbenützerorganisationen die Aufgabe zu überlassen, die notwendigen Steuererhöhungen zur Schliessung der Finanzierungslücken hinsichtlich der Strasseninfrastruktur bei ihren Mitgliedern mehrheitsfähig zu machen.

Wir sind beim ersten Schlagloch angelangt, das den Weg zu einer nachhaltigen Verkehrsfinanzierung unbefahrbar macht. An der letztjährigen Mitgliederversammlung habe ich festgehalten, dass sich eine neue Gesamtsicht, wie die Infrastrukturen der Landverkehrsträger künftig finanziert werden sollen, keinesfalls im Motto „Die Strasse bezahlt alles und noch mehr“ erschöpfen kann und darf.

Die Aussagen der neuen Verkehrsministerin zu mehr Verursacherprinzip, zu mehr Nutzerfinanzierung und zu mehr Transparenz haben uns hoffen lassen. Die Realität des Gegenvorschlags zur VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“, der unter der Bezeichnung „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ läuft, ist aber ernüchternd. Initiative und Gegenvorschlag zielen im Grunde genommen in dieselbe Richtung. Ab dem Jahr 2029 kosten sie den Strassenverkehr praktisch gleich viel.

Die vorgeschlagenen neuen und zu modifizierenden Artikel der Bundesverfassung (BV) sind aufschlussreich. So soll in einem neuen Artikel 81a mit dem Titel „Öffentlicher Verkehr“ die Bestimmung verankert werden, wonach Bund und Kantone für ein ausreichendes öV-Angebot in allen Landesgegenden sorgen. Damit wird der letzte Funke marktwirtschaftlichen Denkens in der Verkehrspolitik ausgelöscht. Die Nachfrage, das Bedürfnis der Benützenden, spielt bei solchen Formulierungen keine Rolle mehr. Die bislang von Bundesseite stets zitierten komparativen Vorteile der Verkehrsträger und -arten sind hinfällig. Kostendeckung und Verursacherprinzip? – Alles toter Buchstabe! Die Kernfragen, welche Aufgabe dem Staat im Verkehrsbereich zukommt, was über allgemeine Steuermittel und was von den Benützenden zu bezahlen ist, werden nicht einmal aufgeworfen.

Warum auch sollten diese Fragen gestellt werden, genügt es doch, im Steinbruch der Strassenfinanzierung einige weitere Brocken herauszubrechen. Der erste Brocken soll mit der Zweckänderung von Artikel 85 BV herausgeschlagen werden, indem der Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA) künftig zur Deckung von Kosten im Zusammenhang mit dem Landverkehr und nicht mehr mit dem Strassenverkehr verwendet werden soll. Damit erfolgt eine nicht nachvollziehbare Ausdehnung der Zweckbindung; dem Verursacherprinzip und der so genannten Kostenwahrheit wird dabei keine Rechnung getragen.

Schwerwiegender ist die vorgeschlagene Änderung von Artikel 86 BV. Neu soll die Hälfte des Reinertrags aus Treibstoffen für Aufgaben und Aufwendungen ebenfalls im Zusammenhang mit dem

Landverkehr und nicht mehr allein mit dem Strassenverkehr verwendet werden. Als neuer Verwendungszweck werden auch Beiträge für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in der BV festgeschrieben. Dies kommt nicht nur einer Erweiterung der Zweckbindung gleich, sondern damit fallen auch alle Schranken, was die Quersubventionierung von der Strasse hin zur Schiene anbelangt. Trotz eigener ausgewiesener grosser Finanzierungsprobleme muss die Strasse massiv Gelder an die Schieneninfrastruktur abliefern. Mit anderen Worten: Der Strassenverkehr wird endgültig zum Steuereintreiber für den öV degradiert.

In einem neuen Artikel 87a BV schliesslich soll stipuliert werden, dass die Eisenbahninfrastruktur in Zukunft über einen Fonds (Bahninfrastrukturfonds; BIF) mit eigener Rechnung zu finanzieren ist. Vorgesehen ist, dass dieser BIF zwar den heutigen FinöV-Fonds, jedoch nicht den bestehenden Infrastrukturfonds (IF) ablöst. Dabei soll der BIF mit folgenden finanziellen Mitteln alimentiert werden:

1. höchstens zwei Drittel des LSVA-Ertrags (1'000 Mio. Franken pro Jahr);
2. neun Prozent des Reinertrags der zweckgebunden Verbrauchssteuer auf Treibstoffen (310 Mio. Franken pro Jahr, dem Bahnbauteuerungsindex folgend);
3. Ertrag aus der Erhöhung der Mehrwertsteuersätze 0,1 Prozentpunkte (300 Mio. Franken pro Jahr);
4. vier Prozent der Einnahmen des Bundes aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen (250 Mio. Franken pro Jahr mittels Reduktion und Pauschalierung des Fahrkostenabzugs für Pendler);
5. aus dem allgemeinen Bundeshaushalt ein Betrag von jährlich 2'200 Millionen Franken (dem Bahnbauteuerungsindex folgend);
6. angemessene Beteiligung der Kantone (300 Mio. Franken pro Jahr, dem Bahnbauteuerungsindex folgend).

Eine kurze Bewertung dieser Punkte ergibt folgendes Fazit:

- Hinsichtlich der Fondsstruktur ist die Finanzierung von Infrastruktur, Unterhalt und Betrieb fragwürdig; die bessere Lösung wäre eine Spezialfinanzierung.
- Das vermeintlich existierende Kostendach kann durch die Angebotsdefinition sowie die Teuerungsindexierung unterlaufen werden.
- Das NEAT-Viertel wird aufgestockt und an die Teuerung gekoppelt, womit laufende Anpassungen nach oben möglich sind.
- Die fixe und an die Teuerung gekoppelte jährliche Einlage aus der allgemeinen Bundeskasse erfolgt unabhängig von der Finanzlage des Bundes.
- Die Reduktion und Pauschalierung des Pendlerabzugs trifft primär die Automobilisten.
- Künftige Sparvorgaben des Bundes an die Departemente werden im UVEK nur noch auf dem Buckel des Bundesamts für Strassen (ASTRA) umgesetzt.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang der Vergleich zwischen dem Status quo, der VCS-Initiative und deren direkten Gegenvorschlag (FABI): Beim Status quo würde der Strassenverkehr den öV ab 2029 jährlich noch mit 250 Millionen Franken quersubventionieren; von 2029 bis 2040

wären dies insgesamt drei Milliarden Franken. Bei einer Annahme der VCS-Initiative würden die Transferzahlungen des Strassenverkehrs an den öV ab 2029 gut zwei Milliarden Franken pro Jahr betragen oder bis 2040 total rund 24,5 Milliarden Franken. Nur wenig darunter liegt die Quersubventionierung bei einer Realisierung von FABI – nämlich bei jährlich gut 1,8 Milliarden Franken ab 2029 oder bei total fast 22 Milliarden Franken bis 2040. Die Transferzahlungen, die durch FABI bzw. durch die VCS-Initiative resultierten, überstiegen den Status quo ab 2029 somit um das Sieben- bis Achtfache!

Deshalb ist unsere zweite klare Forderung nur verständlich: Wenn der öV finanzielle Mittel benötigt, dann soll er diese Mittel über die allgemeine Bundeskasse beschaffen, und wenn dies nicht reicht, über die Erhöhung allgemeiner Steuern von den Stimmbürgerinnen und -bürgern direkt einfordern. Es ist weder transparent noch ehrlich, den Mittelbedarf des öV von den Strassenbenützenden abzuverlangen.

Geradezu verlogen ist es, an die öV-Benützenden – und dies sind wir ja praktisch alle – das Signal auszusenden: „Euch kostet der Ausbau der Schienenverkehrswege nichts; wir holen die finanziellen Mittel bei der Strasse.“

Heisst das nun, dass die Strassenverkehrsorganisationen schlicht gegen alles sind? Sicher nicht! Immerhin hat der Bundesrat klar erkannt und kommuniziert, dass die VCS-Initiative keine taugliche Lösung bietet. Aus unserer Sicht könnte diese Initiative auch ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung gebracht werden.

Klar ist den Verbänden des privaten Strassenverkehrs, dass ein leistungsfähiger öV eine gesicherte Finanzierungsbasis braucht. Die von der Verkehrsministerin angekündigten Ansätze zu mehr Transparenz und zu mehr Verursacherprinzip begrüssen wir. Ein hochwertiges und leistungsfähiges öV-System, wie es die Schweiz besitzt, hat natürlich seinen Preis. Wir sind der Auffassung, dass Bau- und Unterhalt von leistungsfähigen öV-Infrastrukturen zu den allgemeinen Staatsaufgaben gehören. Ihre Finanzierung hat daher über allgemeine Bundesmittel zu erfolgen. Es ist wenig transparent, das Geld bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), die nicht einmal mehr für die Strasse selber reicht, zu holen.

Die Betriebskosten ihrerseits sind basierend auf dem Verursacherprinzip durch Benützerinnahmen zu decken. Konsequenterweise ist das NEAT-Viertel zu ersetzen, und zwar durch eine Anhebung des Anteils der zweckgebundenen Mittel der Mineralölsteuer von heute 50 auf künftig 60 Prozent, was rund 300 Millionen Franken entspricht. Der Anteil an der Mineralölsteuer muss prozentual und nicht fix sowie ohne Koppelung an die Teuerung festgelegt werden. Mit dieser Lösung braucht es auch keine generelle Öffnung der Zweckbindung, die wir in der vorgeschlagenen Form keinesfalls akzeptieren können. Sie wäre aufgrund der bisherigen politischen Erfahrungen mit solchen Vorhaben gleichbedeutend mit dem Tod der SFSV.

Was bedeutet dies nun im Endeffekt für das weitere Vorgehen? Die öV-Finanzierung darf zeitlich nicht vor der Klärung und Lösung der Strassenfinanzierung angegangen und somit ins Trockene gebracht werden. Vielmehr ist ein simultanes und synchrones Vorgehen zu initiieren. Das würde

auch die Gelegenheit dazu bieten, gleichzeitig mit der Schaffung eines unbefristeten öV-Fonds einen ebenfalls nicht befristeten Fonds für die Strasse zu errichten. Bisher sind wir mit letztgenannter Forderung immer an der Finanzverwaltung gescheitert – wahrscheinlich deswegen, weil diese Forderung vom „falschen“ Verkehrsträger gestellt wurde.

Was haben wir für Möglichkeiten? Zurzeit gibt es keine Anzeichen, dass die Verwaltung vom eingeschlagenen Pfad abrücken will. Damit bleibt uns nur der Weg über die Verweigerung der finanziellen Mittel. Solange verfassungsrechtlich nicht klar ist, wohin die zusätzlichen Einnahmen aus dem Strassenverkehr fliessen sollen, solange werden wir zu Mehreinnahmen nein sagen. Es ist dies ein konstruktives Nein, weil nur damit die Verantwortlichen dazu gebracht werden können, nochmals über die Bücher zu gehen.

Ein zweites grosses Schlagloch erwartet uns in der Umwelt- und Klimapolitik. Wohl hatte das laufende Jahr mit dem Verzicht auf die Einführung der Umweltzonen erfreulich begonnen. Damit hat der Bundesrat bewiesen, dass es durchaus möglich ist, eine mit Europa harmonisierte Politik zu betreiben, ohne dass in der Schweiz jede bürokratische Missgeburt übernommen werden muss. Erfreulich war im vergangenen Jahr auch die Nachricht, auf die neue Umweltetikette für Personewagen zu verzichten. Der Bundesrat beschloss – wie von den Strassenverkehrsverbänden stets gefordert – keine solche Umweltetikette einzuführen. Für Neufahrzeuge soll die bestehende Energieetikette beibehalten, aber verbessert werden. Künftig sollen CO₂-Ausstoss und Energieverbrauch deutlicher dargestellt werden. Mit den im Frühling dieses Jahres in die Anhörung gegebenen Vorschlägen waren wir nicht rundum einverstanden und haben aus unserer Sicht vernünftige Verbesserungsmöglichkeiten unterbreitet. Zu unserer Enttäuschung hat der Bundesrat von diesen allerdings nichts wissen wollen. Er hat in die entsprechenden Verordnungen verglichen mit den Anhörungsvorschlägen zum Teil sogar noch schärfere Regelungen aufgenommen. Für uns stellt sich deshalb schon die Frage, warum wir überhaupt noch konstruktiv mitwirken sollen, wenn unsere Meinung offenbar sowieso nicht zu interessieren scheint.

Wenig Erfreuliches gibt es aus der laufenden Klimadebatte zu berichten. Es ist nicht unsere Art überall den Teufel an die Wand zu malen; was aber in den letzten Tagen und Wochen, ja seit Fukushima, konzeptionslos an Ideen in die Runde geworfen wurde, stimmt bedenklich. Wie vermeintlich einfache Regelungen dann in der Praxis umgesetzt werden sollen, verdeutlicht der indirekte Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative.

Dieser hat es nämlich in sich. Er soll bereits am 1. Januar 2012 in Kraft treten. Ab diesem Datum gelten die vom Bundesamt für Energie (BFE) für die Automobilimporteure festgelegten Verbrauchsvorschriften für Neuwagen. Werden diese nicht eingehalten, wird gebüsst. Beim aktuellen Stand der Umsetzung ist es leider noch nicht möglich, potenziellen Autokäuferinnen und -käufern zu sagen, was ihr Fahrzeug ab kommendem Januar kosten wird.

Sowohl die Offroader-Initiative als auch deren Gegenvorschlag sind durchberaten. Es liegt nun am Bundesrat, mit der Ansetzung des Abstimmungsdatums dem üblen Spiel der Initianten punkto bedingten Rückzugs, Rückzugs oder Nichtrückzugs ihres Begehrens ein Ende zu setzen.

Ebenfalls äusserst unbefriedigend präsentiert sich die Situation betreffend die Klimainitiative bzw. deren indirekten Gegenentwurf. Nach einigen Irrungen und Wirrungen ist die Beratung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes aufgrund der jüngsten energie- und klimapolitischen Entwicklung (Stichworte Fukushima, Ausstieg aus der Atomenergie) momentan „sistiert“. Der gegenwärtige Stand der Dinge stimmt die Strassenverkehrsverbände allerdings gar nicht zuversichtlich:

Die Treibhausgasemissionen sollen bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 gesamthaft um 20 Prozent vermindert werden, und zwar ausschliesslich im Inland. Zudem soll es nicht mehr möglich sein, dass sich die Schweiz Emissionsvermindierungen im Ausland anrechnen lassen darf. Dafür ist vorgesehen, auf Treibstoffen eine CO₂-Abgabe von rund 30 Rappen pro Liter erheben zu können.

Bezüglich dieser Punkte ist aus unserer Sicht dringender Änderungsbedarf gegeben. Und wir werden alles daran setzen, dass die eidgenössischen Räte nochmals über die „Klimabücher“ gehen. Eine Denkpause wäre angebracht.

Wie dem auch sei. Eines ist für uns zum heutigen Zeitpunkt klar: Sollte die bislang vom Ständerat befürwortete CO₂-Abgabe auf Treibstoffen auch nach der Schlussabstimmung im revidierten CO₂-Gesetz verbleiben, wird **strasseschweiz** das von den Wirtschaftsdachverbänden und auch von den Mitgliedorganisationen in Aussicht gestellte Referendum unterstützen.

Es wird viel politische Kraft brauchen, den Sirenenklängen staatlicher Fördergelder, Subventionen und Umverteilungen zu widerstehen. Noch immer glauben viele, dass man – wenn man es denn richtig anstellt – aus dem Till-Eulenspiegel-Milchbottich mehr Milch schöpfen kann, als zuvor hineingeschüttet worden ist. Für **strasseschweiz** als Dachorganisation der Strassenverkehrswirtschaft und der Strassenverkehrsbenutzerorganisationen wird es eine grosse Herausforderung darstellen, zusammen mit den Partnerverbänden der Wirtschaft mitzuhelfen, dass die Regeln des Marktes und der Marktwirtschaft im Verkehr sowie in der Klimapolitik künftig nicht einfach weggefegt werden.

Ich schätze mich äusserst glücklich, Hanspeter Schneider, Geschäftsführer ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, in unserer Mitte willkommen zu heissen. Hanspeter Schneider wird sich im Anschluss an die Versammlung in seinem Gastreferat mit dem Titel „Die Verkehrsgeschichte und ihre aktuelle Bedeutung“ unter anderem Gedanken über den Stellenwert historischer Verkehrswege für Bevölkerung und Wirtschaft machen.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands von **strasseschweiz** zur 66. 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 heutige Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS für eröffnet.