

## **Wahltag ist Zahntag – auto-schweiz wünscht ein autofreundlicheres Parlament**

Max Nötzli, Präsident auto-schweiz

Es gilt das gesprochene Wort

In letzter Zeit war viel von Mobilitätskosten und vom Verursacherprinzip die Rede, aber auch von Pendeln mit der Bahn oder mit dem Auto und wieviel man dafür bezahlen muss. Beziehungsweise wieviel man dafür in der Steuererklärung abziehen kann.

Das sind interessante Themen, zweifellos, und es ist der neuen UVEK-Vorsteherin, Frau Bundesrätin Doris Leuthard, hoch anzurechnen, dass sie die Diskussion unter neuen Vorzeichen wieder angestossen hat. Ihr Vorgänger hat ja nie einen Hehl daraus gemacht, dass sein Herz für die Bahn und den öffentlichen Verkehr schlägt. Frau Leuthard dagegen hat sich zum Verursacherprinzip bekannt. Das heisst, jeder soll für die von ihm verursachten Kosten aufkommen, egal, ob er die Eisenbahn benützt oder die Strasse. Oder ob er den sich auf der Strasse abspielenden öffentlichen Verkehr in Anspruch nimmt.

Mit ihren Gedanken zur Raumplanung zeigt Frau Bundesrätin Leuthard aber auch, dass sie die Verkehrsprobleme endlich von der richtigen Seite her anpacken will. So kommen plötzlich Begriffe wie beispielsweise das Bevölkerungswachstum auf den Tisch. Die neue Departementschefin denkt ganz offensichtlich ganzheitlich und ideologiefrei.

Und das ist nach unserer Meinung der richtige Ansatz. Seit Jahr und Tag sagen wir: Die Wahl des Verkehrsmittels ist keine Glaubensfrage, sondern eine situative Entscheidung, die sich an den jeweils herrschenden Verhältnissen und Bedürfnissen orientiert. Das Publikum, also der Markt, hat diesen Entscheidung längst getroffen. 85 Prozent der Verkehrsleistungen, gemessen in Personen- und Tonnenkilometern, werden in der Schweiz vom motorisierten Individualverkehr erbracht.

Frau Leuthard scheint die Dinge pragmatisch zu sehen, und darüber freuen wir uns. Wir – die Schweizer Auto-Importeure, aber auch die im AGVS zusammengeschlossenen rund 4000 Markenvertretungen und Garagen - verbinden damit die Hoffnung auf eine gerechtere Verkehrspolitik. Gerechter bei der Verteilung der Lasten, aber auch gerechter gegenüber der Wirklichkeit.

Mit ihrem Entscheid in Sachen Umweltzonen in Städten hat Frau Bundesrätin Leuthard jedenfalls einen ersten markanten Pflock eingeschlagen. Sie hätte es sich leicht machen können und das vom Astra auf Geheiss ihres Vorgängers ausgearbeitete Projekt in den Bundesrat zur Abstimmung bringen können. Frau Bundesrätin Leuthard jedoch beerdigte die Umweltzonen-Pläne kurzerhand auf Departementsebene. Das war mutig, und wir haben uns natürlich sehr darüber gefreut.

Aber wir wissen alle, dass ein neuer Kopf an der Spitze eines Departements die Politik nicht fundamental verändern kann. Zwar kann ein Bundesrat als Mitglied der Exekutive mit entsprechendem Agenda Setting die präferierte Marschrichtung vorgeben, wie das Moritz Leu-

enberger gemacht und damit der Verkehrspolitik eine eindeutig grüne Färbung verpasst hat. Aber wirklich massgebend ist die Legislative, also das gesetzgebende Parlament - ausser natürlich bei Geschäften, die dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden wie beispielsweise die Offroader- oder die VCS-Initiative. Und das Parlament hat sich in der Vergangenheit oft, wir meinen zu oft, zugunsten des öffentlichen Verkehrs und zulasten des Privatverkehrs ausgesprochen.

Das ist nach unserer Meinung umso stossender, als es in der Schweiz über 4 Millionen Personenwagen gibt und das Automobil die weitaus grösste Verkehrsleistung erbringt. Rufen wir uns nochmals den Marktanteil des motorisierten Individualverkehrs in Erinnerung: 85 Prozent! Ohne das Auto – und selbstverständlich auch ohne das Nutzfahrzeug – ginge buchstäblich gar nichts mehr in unserem Land. Mit anderen Worten: Würde die seit Jahren intensiv betriebene Umsteige-Kampagne wirken, hätte der öffentliche Verkehr ein unlösbares Kapazitätsproblem. Oder noch deutlicher: er wäre längst kollabiert.

Diese Wirklichkeit wird von vielen Politikerinnen und Politikern immer wieder ausgeblendet. Einem der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren der Schweiz wird ohne Not permanent das Leben schwergemacht.

Wir fragen: Müssen es sich die Automobilisten tatsächlich gefallen lassen, dass sie weiterhin so vorgeführt werden? Dass die Kosten kontinuierlich weiter in die Höhe getrieben werden und die schikanösen Reglementierungen zunehmen? Mit einer zusätzlichen Abgabe da und einer weiteren Steuer dort? Stichworte dazu sind: Bonus-Malus-System auf Bundesebene, teurere Autobahnvignette, CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen, Road-Pricing. Fakt ist: wenn alle politischen Beutezüge Erfolg haben, bezahlen wir fürs Autofahren bald das Doppelte – auch bei vernünftigem Verkehrsverhalten und sparsamer Fahrweise.

Das ist eindeutig zuviel. Zumal die Autofahrerinnen und Autofahrer schon heute vollumfänglich für die Kosten der Strasse aufkommen und ausserdem schon heute rund ein Viertel der Strassengelder für den öffentlichen Verkehr abgezweigt werden. Und dies, obwohl man uns seinerzeit die zusätzlichen Belastungen mit dem Versprechen „zweckgebunden für die Strasse“ schmackhaft gemacht hatte. Zählt man die LSWA dazu, fliesst die Hälfte der von der Strasse generierten Gelder in den öffentlichen Verkehr.

Jetzt ist genug. Der private Motorfahrzeugverkehr will nicht mehr länger die Milchkuh und der Selbstbedienungsladen der Nation sein. Dies umso weniger, als sich – zumindest virtuell - in der Strassenkasse noch immer 2,8 Milliarden Franken befinden – das ist Stand Ende 2009 -, für die der Bund, wie praktisch, noch nicht einmal Zinsen zu bezahlen hat. Erst wenn dieses Geld tatsächlich für den Strassenbau aufgebraucht und erst wenn die Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse gestoppt ist, kann man, so meinen wir, über neue Belastungen sprechen.

Die schweizerische Automobilbranche ist es leid, zuschauen zu müssen, wie immer neue Begehrlichkeiten ausgeheckt werden. Wir von auto-schweiz haben uns deshalb entschieden, Gegensteuer zu geben und die Thematik von einer anderen Seite her anzupacken. Konkret: wir wollen aktiv mit dazu beitragen, dass die Zusammensetzung des Parlaments generell autofreundlicher wird. Das Wahljahr 2011 gibt uns dazu die Möglichkeit.

Ende Oktober wird das eidgenössische Parlament neu bestellt, die Schweizer wählen ihre Vertrauensleute in den National- und Ständerat. Diese Wahlen sind die Gelegenheit, die Weichen für die nächste Legislaturperiode neu zu stellen. auto-schweiz wird sich mit einer breit angelegten Informationskampagne in die bevorstehenden Gesamterneuerungswahlen einbringen. Die Importeurenvereinigung setzt sich dafür ein, dass vermehrt Kandidatinnen und Kandidaten in die beiden Kammern gewählt werden, die sich in verkehrspolitischen Vorlagen offen zum motorisierten Individualverkehr bekennen. Wir wollen eine Gesamtschau, und wir wollen wissen, wer von den Kandidierenden bereit ist, die Interessen der motorisierten Konsumentinnen und Konsumenten zu vertreten – nochmals: nicht einseitig und stur, sondern im Sinne einer gerechten, einer fairen Verkehrspolitik.

Die heutige Pressekonferenz ist der Startschuss für unsere Informationskampagne. Diese hat einerseits zum Ziel, die Automobilisten über die Gesamtheit der heutigen und der möglichen künftigen Belastung aufzuklären. Dies wird mittels Informationsinseraten in den einschlägigen Medien passieren; die ersten Inserate werden bereits am kommenden Wochenende in der Sonntagspresse geschaltet. Selbstverständlich werden darüber hinaus auch alle denkbaren Online-Plattformen eingebunden, inklusive Social Media.

Das zweite Ziel der Kampagne, wir haben es schon erwähnt: Rechtzeitig vor den Wahlen werden wir den Stimmenden eine klare Wahlempfehlung zur Verfügung stellen. Und zwar in Form einer Liste, in der – nach Kantonen geordnet – die Kandidatinnen und Kandidaten für den National- und den Ständerat stehen, die wir für wählbar erachten, für die wir quasi grünes Licht geben. Bisherige und neu antretende Politikerinnen und Politiker, die – in Führungsstrichen – „verkehrstauglich“ sind. Wir sind überzeugt, sehr vielen Leuten damit einen grossen Dienst zu erweisen, Leuten, die sich von den jetzigen Parlamentariern nicht oder nur ungenügend vertreten fühlen.

Und wir sind ebenso überzeugt, dass wir mit unserer Aktion Erfolg haben werden. Denn manche Abstimmungen in den eidgenössischen Räten sind in jüngerer Vergangenheit ausgesprochen knapp ausgefallen; ein paar Parlamentarier mehr, die für die Sache des Individualverkehrs stimmen, und das eine oder andere Geschäft wäre anders herausgekommen.

Nicht nur anders, sondern auch besser. Wir meinen nämlich, dass es das Automobil tatsächlich verdient hat, in ein besseres Licht gerückt zu werden. Die fortwährenden Diskussionen um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss verstellen leider den Blick auf Verbesserungen und Fortschritte, die in der Tat enorm sind. Ich würde gar behaupten, dass kein anderer Industrie- und Wirtschaftszweig da mithalten kann.

Rufen wir doch nur in Erinnerung, dass der durchschnittliche Verbrauch der Neuwagen – und damit automatisch auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen - innerhalb des vergangenen Jahrzehnts um ein ganzes Viertel zurückgegangen sind. Oder denken wir an die Schadstoffemissionen: Wurden die schädlichen Anteile der Auspuffgase früher noch in Gramm pro Kilometer gemessen, bewegt man sich heute im Mikrogrammbereich. Einige Komponenten, z.B. Partikel, konnten sogar so stark abgesenkt werden, dass sie messtechnisch kaum mehr nachgewiesen werden können. Und schliesslich: Die in zahlreichen Einzelschritten über die Jahre erfolgte technische Verbesserung der aktiven und der passiven Sicherheit der Autos hat auch massgeblich zur Senkung der Unfall- und Opferzahlen beigetragen. 1970 waren noch knapp 1700 Verkehrstote zu beklagen, 2009 waren es – notabene bei einem zweieinhalbmal höhe-

ren Fahrzeugbestand – noch 348! So etwas nennen wir echten Fortschritt. Ein Fortschritt, der allen was bringt.

Angesichts dieser erfreulichen Entwicklung akzeptieren wir es nicht, wenn uns gewisse Kreise permanent in die Sünderecke zurückdrängen wollen. Im Gegenteil, wir sind mit Fug und Recht stolz auf die erzielten Fortschritte auch im ökologischen Bereich, und wir erwarten folglich, dass dem motorisierten Individualverkehr mit dem nötigen Respekt begegnet wird. Denn eins ist sicher: das sich ständig verbessernde Automobil ist kein Auslaufmodell, sondern wird auch in Zukunft der mit Abstand grösste und wichtigste Verkehrsträger bleiben.

Ich komme zum Schluss und sage Ihnen: Der Automobilist, die Automobilistin haben genug von Diskriminierung, Geringschätzung und Abzockerei. Sie sind es leid, für alles und jedes bezahlen zu müssen. Die Milchkuh der Nation zu sein und sich dabei obendrein noch dauernd von Linksrün als Prügelknaben und Umweltschädlinge beschimpfen zu lassen. Wir fordern eine gerechte Verkehrspolitik und ein Ende der Salamtaktik, der Nadelstiche und der Drohgebärden. Die Freiheit und die Flexibilität des Einzelnen sowie der Unternehmen dürfen nicht weiter beeinträchtigt werden. Der motorisierte, strassengebundene Personen- und Güterverkehr ist auch in Zukunft unentbehrlich. Deshalb ist das lückenhafte Strassennetz auszubauen, und auf Überregulierung im Strassenverkehr ist ebenso zu verzichten wie auf die Verbannung des motorisierten Verkehrs aus bestimmten Gebieten, auf Verkaufsverbote für bestimmte Automarken und –modelle und auf ausufernde finanzielle Belastungen.

Wir sind uns bewusst: Nur Parlamentarierinnen und Parlamentarier, die dem motorisierten Individualverkehr wohlwollend gegenüber stehen, sind imstande, dem Stakkato von linksgrünen Begehrlichkeiten und Regulierungsvorhaben wirksam entgegenzutreten. Aber zuerst müssen diese gewählt werden. Und genau das ist das Ziel unserer Aufklärungskampagne.