

Interview mit Hans Koller



Hans Koller, lic. iur.*

■ Herr Koller, als Generalsekretär des Dachverbandes des Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft haben Sie ein grosses Feld zu bestellen. Wo setzen Sie die Schwerpunkte?

strasseschweiz beschäftigt sich mit den meist politischen Fragen in den Bereichen Verkehr, Energie, Umwelt und Finanzen. Stichworte zu den aktuellen Schwerpunkten in unseren Arbeiten sind die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes, der sparsame Umgang mit den Treibstoffen, die Bemühungen um die politischen Zielvorgaben zur CO₂-Reduktion sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Finanzierung des Strassenwesens.

■ Der Bundesrat hat mit seinem Bericht «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» ein strategisches Konzept zu Erhaltung, Ausbau und Finanzierung der Strassen- und Bahninfrastruktur vorgelegt. Sind Sie der Meinung, dass die Regierung damit grundsätzlich auf dem richtigen Weg ist?

Der Infrastrukturbericht des Bundesrates weist insbesondere zwei willkommene Merkmale auf: Er richtet das Augenmerk ganz besonders auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturen, namentlich auch von Strasse und Schiene, und stellt die Elemente des bundesrätlichen Massnahmenpakets zur Wachstumspolitik dar. Unternehmen und arbeitstätige Bevölkerung sollen

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS sieht die Problembewältigung der wachsenden Verkehrsströme im Bau von Hochleistungsstrassenverbindungen zwischen den Metropolitanräumen. Dafür müssen die nötigen Mittel bereitstehen; eine Umverteilung von mehr als der Hälfte der Strassengelder für den öV, wie es die VCS-Volksinitiative «zur Förderung des öV» verlangte, kann die Verkehrsprobleme nicht lösen. Hans Koller setzt sich dezidiert für das Verursacherprinzip ein.

auf eine leistungsfähige Infrastruktur zurückgreifen können. Damit soll der Wirtschaftsstandort Schweiz gestärkt werden, um die Voraussetzungen für mehr und bessere Arbeitsplätze zu schaffen. Die Verkehrsinfrastrukturen und die Mobilität zählen zu den wichtigsten Pfeilern einer Volkswirtschaft. Nicht umsonst heisst der Grundsatz: «Wohlstand kommt auf guten Strassen.»

■ Anschlussfrage: Wo orten Sie Schwachstellen, wo Stärken?

Der Infrastrukturbericht des Bundesrates suggeriert, dass mit der Verwirklichung des Nationalstrassennetzes gemäss Beschluss aus den 1950er Jahren die strassenseitigen Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz weitestgehend gebaut seien und nur noch punktuell den sich ändernden Bedingungen angepasst werden müssen.

Das sehe ich anders: Gefordert sind für die Zukunft neue Hochleistungsstrassenverbindungen für den Personen- und Güterverkehr zwischen den Metropolitanräumen der Schweiz, die vom Nationalstrassennetz weitgehend getrennt sind und ausschliesslich dem nationalen, dem grenzüberschreitenden sowie dem internationalen Fernverkehr zur Verfügung stehen. Wir werden es uns immer weniger leisten können, dass dieser überregionale Verkehr in der Nähe von Agglomeration und im Bereich von Kernstädten durch den lokalen und regionalen Verkehr auf Autobahnen blockiert und behindert wird.

Der Infrastrukturbericht listet in einem Überblick ziemlich detailliert den Mittelbedarf zur Finanzierung der strassen- und schienenseitigen Investitionen im Zeitraum der nächsten 20 Jahre auf. Die Zahlen sind sowohl für Strasse als auch für Schiene eindrücklich. Sie zeigen insbesondere – und dies ist eine Stärke des Infrastrukturberichts –, dass der Ausbau beider Verkehrsträger im Landverkehr auch in Zukunft grosse Geldsummen beanspruchen wird und die Finanzierung nur mit viel Fin-

* Generalsekretär strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS, routesuisse – Fédération routière suisse FRS.

gerspitzengefühl und politischer Überzeugungsarbeit ermöglicht werden kann.

Leider gibt es politische Kräfte in diesem Land, die wie der VCS mit der Brechstange die Finanzierung des notorisch unterfinanzierten öV durch den Strassenverkehr erzwingen wollen und dadurch ein lösungsorientiertes Vorgehen verhindern.

■ **Wie stehen die Chancen, den ideologischen Schützengräben zwischen Vertretern des Bahn- und Strassenverkehrs zuzuschütten und eine Entflechtung von Strassen- und Bahnfinanzierung nach dem Verursacherprinzip zu erreichen?**

In den letzten Jahren haben zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öV konstruktive Partnerschaften und Allianzen gebildet werden können. Resultat dieser Bemühungen zur Überwindung der ideologischen Schützengräben war die Verwirklichung des Infrastrukturfonds u.a. zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs aus zweckgebundenen Strassengeldern. Da lancierte der VCS seine Volksinitiative «zur Förderung des öV» und verlangte, dass künftig weit mehr als die Hälfte der Strassenerträge in den öV fliessen solle.

Damit würde die bewährte Strassenfinanzierung ausgehört, die Automobilisten müssten für die Kosten der Bahnreisenden aufkommen und selber dafür schauen, wie sie die künftigen Strasseninvestitionen finanzieren könnten.

So geht das nicht. Solange diese Initiative gegen das Verursacherprinzip nicht vom Tisch ist, können die massgeblichen Strassenverbände keine vertrauensvolle Partnerschaft mit dem öV eingehen.

■ **Anschlussfrage: Was verhindert eine Transparenzschaffende, konsequente Zweckbindung der Einnahmen an den jeweiligen Verkehrsträger?**

Die Finanzflüsse von und zu den Verkehrsträgern sind zwar vielfältig und komplex, jedoch punkto Zweckbindung relativ gut ersichtlich und über die Publikationen des Bundesamts für Statistik (bfs) auch gut belegt:

Zweckgebundene Abgaben gibt es nur für den individuellen Strassenverkehr. Die Strassenrechnung des bfs

zeigt auf, dass der Strassenverkehr seine sog. Wegekosten für Betrieb, Unterhalt und Bau der Strasseninfrastrukturen mit den Abgaben und Gebühren an Bund, Kantonen und Gemeinden zu weit über 100 Prozent deckt.

Der öffentliche Verkehr bezahlt hingegen in aller Regel keine Steuern oder öffentliche Abgaben, sondern er muss für seine Verkehrsleistungen von der öffentlichen Hand sogar abgegolten werden. Mit den Entgelten der Kunden für den Transport decken diese jedoch die Eisenbahnkosten laut bfs-Rechnung nicht einmal zu 50 Prozent.

■ **Für den Bereich Strassen sollen in zwei Stufen Mehreinnahmen u.a. durch die Verteuerung der Autobahnvignette von heute 40 auf bis zu 100 Franken sowie durch die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags generiert werden. Ist nicht zu befürchten, dass diese massiven Steuererhöhungen einen allgemeinen Teuerungsschub provozieren?**

Die Verteuerung der Autobahnvignette wird vom Bundesrat geplant, sobald die vorhandenen Reserven in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von 1 Milliarde Franken fällt. Dies dürfte nach aktuellen Hochrechnungen gegen Mitte des Jahrzehnts der Fall sein.

Beim Benzin und Diesel sind derzeit verschiedene Erhöhungen der Abgaben geplant und absehbar:

- 20 Rappen pro Liter Treibstoff aufgrund des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz
- eine CO₂-Lenkungsabgabe von rund 30 Rp/l
- 26 Rp/l als Kompensation der Querfinanzierungen an den öV aus der Strassenkasse sowie
- weitere 26 Rp/l, weil gemäss dem Mechanismus der VCS-Initiative stets die Hälfte dem öV zugutekäme.
- 7 Rp/l als Kompensation der Ausfälle infolge Wegfall des ausländischen Treibstofftourismus

Summa summarum ergäbe sich ein Treibstoffsteueraufschlag von rund 1.10 Franken. Dies entspräche mehr als einer Verdoppelung der heutigen Steuern und Abgaben auf Treibstoffen. Alle diese Steuererhöhungen zusammengezählt könnten den Zapfsäulenpreis (von gegenwärtig rund Fr. 1.90) innert kurzer Zeit auf drei Franken anheben und damit für den Wirtschaftsstandort Schweiz eine hemmende Wirkung entfalten. Gemäss dem österreichischen Prognoseinstitut Wifo bewirkt die Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen um 10 Cent einen Anstieg der Inflationsrate um 0,4 bis 0,5 Prozentpunkte.

■ **Die mit diesen Massnahmen erzielten zusätzlichen Einnahmen sollen in die «Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV» fliessen, wobei diese auch in erheblichem Umfang Eisenbahngrossprojekte mitfinanziert. Wie ist Ihre Haltung dazu?**



Die Fragen stellte
Prof. Edit Seidl, Herausgeberin

Aktuell werden pro Jahr rund 900 Mio. Franken von der Strassenkasse in den öV abgeführt; dies unter den Titeln: Alpentransversale Neat, Autoverlad oder Agglomerationsverkehr. Mit der VCS-Initiative wären es 2'400 Mio. Franken, die auf der Basis der aktuellen Zahlen jedes Jahr von der Strasse in den öV transferiert würden. Noch nicht berücksichtigt in diesen Zahlen sind die Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, die mit rund 1'000 Mio.

Franken pro Jahr den Bau der Grossprojekte des öV finanzieren, und dies mit der aktuellen FABI-Vorlage des Bundesrates auch in Zukunft tun würden.

Querfinanzierungen von der Strasse auf die Schiene verletzen das Verursacherprinzip. Ohne die Zahlungen an den öV könnte der Strassenverkehr seine Kosten auch in Zukunft ohne weitere Steuererhöhungen aus eigener Kraft decken. Dies sollte auch beim öV angestrebt werden.

Meiner Meinung nach müssten die Betriebskosten der Eisenbahnen vollumfänglich vom Verkehrsbenutzer bzw. -besteller bezahlt werden. Einzig bei den Infrastrukturkosten des öV soll die öffentliche Hand im Rahmen des von der Verkehrserschliessung erwarteten Nutzens zum Zug kommen. Aber es kann nicht sein, dass für die Infrastrukturkosten der Bahnen die Strassenverkehrsteilnehmenden aufkommen müssen.

■ **Ein weiteres viel diskutiertes Projekt auf Bundesebene ist «Via sicura». Sind die vorgeschlagenen Massnahmen aus Ihrer Sicht zielführend und umsetzbar?**

Mit dem Projekt «Via sicura» wollen Bundesrat und Parlament die Verkehrssicherheit weiter erheblich verbessern. Die Massnahmen umfassen die Einflussnahme auf die Verkehrsteilnehmenden, die Nutzung technischer Möglichkeiten an Fahrzeugen oder Optimierung der Strasseninfrastruktur sowie die Verstärkung des gesellschaftlichen Problembewusstseins für Strassenverkehrsunfälle.

Im Ganzen stehe ich der Vorlage «Via sicura» positiv gegenüber und unterstütze eine Vielzahl der vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Allerdings warnen die Strassenverbände vor einer überbordenden «Sicherheitshysterie», weshalb gewisse Massnahmen kritisch zu beurteilen sind.

Ich sehe zum Beispiel nicht ein, dass man bei krassen Geschwindigkeitsüberschreitungen das Motorfahrzeug des Täters oder der Täterin einziehen und verwerten lassen kann; das Motorfahrzeug ist vielleicht ausgeliehen, geleast oder gar entwendet worden und gehört somit einem Dritten. Oder warum soll in den Radios der Hinweis auf Polizeikontrollen verboten werden? – Das Ziel einer solchen Kontrolle ist es ja nicht, möglichst viele Bussen einheimsen zu können, sondern dass anständig und korrekt gefahren wird. Dies kann man auch über

das Radioprogramm propagieren, indem man auf eine aktuelle Verkehrskontrolle hinweist.

■ **In den Bereich Verkehrssicherheit gehört auch die «Section Control», die im Jahre 2012 vom Bund flächendeckend eingeführt werden soll. Seit Herbst letzten Jahres sind in Aristorf/BL und zwischen Aigle und Bex/VD Anlagen installiert. Sehen Sie diese Art von Geschwindigkeitskontrolle als einen wirksamen Beitrag, um die «Raser» zur Raison zu bringen?**

Die Strassenverkehrsverbände haben sich seinerzeit bei der Vernehmlassung 2007 zur «Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung» gegen Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (AGK) ausgesprochen. Man befürchtete aus der permanenten Radarüberwachung einen unzulässigen Eingriff in die Privatsphäre, ungünstige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss oder auch eine unbegründete Verschärfung des Sanktionssystems. Die gegenwärtigen Versuche des ASTRA mit AGK werden aufzeigen können, dass die Befürchtungen unbegründet sind. In Deutschland, Österreich, Holland und Italien hat sich das System offenbar bereits bewährt. Ob die «Raser» mit dieser Massnahme zur Vernunft gebracht werden können, ist zu bezweifeln; dazu brauchte es eine lückenlose, permanente Kontrolle auf allen Strassen.

■ **Z. Zt. ist die Totalrevision der Verkehrsregelnverordnung (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV) in Vernehmlassung. Wird damit der Schilderwald für die Verkehrsteilnehmer übersichtlicher?**

Sie sprechen das Projekt «VERVE» zum Abbau des Schilderwaldes und zur Entrümpelung bei den Verkehrsregeln an, wie es vom ASTRA im Januar 2011 vorgestellt worden ist. Meiner Meinung nach wird eine substanzielle Vereinfachung bzw. Verwesentlichung des Strassenverkehrsrechts mit den vorliegenden Entwürfen zu den neuen Verordnungen über die Strassenbenützung (StBV) und die behördliche Strassensignalisation (BSSV) nicht erreicht.

Ich anerkenne wohl den vom ASTRA betriebenen beträchtlichen Aufwand; ihm steht jedoch kein entsprechender erkennbarer Nutzen bzw. Mehrwert gegenüber. Plakativ ausgedrückt könnte man sagen, dass der Berg letztlich eine Maus geboren hat. Ich halte allerdings die Gefahr als existent, dass im Rahmen der Umsetzung der Vorschriften die Rechtssicherheit leidet und unerwünschte Resultate bewirkt werden.

■ **Eine weitere «Baustelle» für den Bund ist die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Kommt sie, die zweite Röhre?**

Ich bin der Ansicht, dass Planung, Projektierung und letztlich der Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard aus Gründen der Verkehrssicherheit so rasch als möglich in Angriff genommen werden müssen.

Im zweiseitig, nicht richtungstrennt geführten Gotthard-Strassentunnel werden durchschnittlich 285'000 Fahrzeugkilometer (Fzg/km) pro Tag zurückgelegt, was der zweithöchsten Kilometerleistung sämtlicher Tunnelanlagen unseres Landes entspricht. Einzig im vierspurigen, richtungstrennten Gubristtunnel ist die durchschnittliche Kilometerleistung pro Tag höher (327'000 Fzg/km pro Tag) als im fünfmal längeren Gotthard-Tunnel. Alle übrigen Strassentunnels der Schweiz weisen bedeutend geringere Kilometerleistungen auf.

Somit weist der nicht richtungstrennte Gotthard-Strassentunnel gemessen an den Verkehrsleistungen das grösste Gefahrenpotenzial aller Schweizer Nationalstrassentunnels aus. Erstaunlich, wie wenig sensibel die Politik auf diese Begebenheit reagiert.

■ **Welche Themen werden Sie in der Strassenverkehrspolitik in nächster Zeit am meisten beschäftigen?**

Wichtigstes Thema der Verkehrspolitik in nächster Zeit wird die Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen auf dem Hochleistungsstrassennetz unseres Landes sein. Bund und Kantone haben in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten die diesbezüglichen Anstrengungen zugunsten der Mobilitätsinfrastruktur in unverhältnismässiger Weise auf die Schiene konzentriert. Der Bau beziehungsweise der Ausbau und teilweise auch der Unterhalt der Strassen wurden permanent vernachlässigt oder verglichen mit der Schiene weit weniger forciert.

Weil die vorhandenen Strassen, auf denen immerhin 85 Prozent der Verkehrsleistungen abgewickelt werden, schon längst nicht mehr den Bedürfnissen einer ständig wachsenden Bevölkerung und deren Wirtschaft entsprechen, werden parallel zu den Ausbauten des ÖV die Versäumnisse der jüngsten Vergangenheit im Strassenwesen nachgeholt werden müssen. Dabei dürfte die Politik weniger die Finanzierung als vielmehr die Bereitschaft zum notwendigen Ausbau des Strassenverkehrs beschäftigen.

Den zweiten Schwerpunkt der Strassenverkehrspolitik sehe ich im Energiebereich. Die Bemühungen zum Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen werden im Mobilitätsbereich langanhaltend sein und auf intensive Weise erfolgen.

■ **Wie sieht Ihre Vision der «mobilen Schweiz» für die nächsten Jahrzehnte aus?**

Massgebend für die mobile Schweiz in den nächsten Jahrzehnten ist die mengenmässige Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft. Sie bestimmt die Fortschreibung oder Korrektur der bisherigen Mobilitätsnachfrage. Vision und Ziel des Handelns unserer Generation ist, dass der Schweiz die freie Wahl der Verkehrsmittel auch bei ständig wachsender Mobilitätsnachfrage erhalten bleibt.