

Bundesamt für Berufsbildung und
Technologie (BBT)
Ressort Grundlagen der Innovationspolitik
Konsultation Masterplan Cleantech Schweiz
Effingerstrasse 27
3003 Bern

Bern, 28. Februar 2011

Masterplan Cleantech Schweiz

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen der Konsultation zum Masterplan Cleantech Schweiz Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Bericht wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS begrüsst einen Masterplan Cleantech Schweiz, soweit sich dieser an den Grundsätzen einer liberalen Wirtschaftsordnung ausrichtet und mit möglichst minimalen Regelungseingriffen zulasten des Einzelnen alle Bereiche von Wirtschaft und Staat hinsichtlich Nutzung von Ressourcen, Emissionsreduktion sowie Nachhaltigkeit im ökonomischen, ökologischen und sozialen Sinne zu verbessern anstrebt. Als Interessenverband des privaten Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft in der Schweiz setzt sich strasseschweiz dafür ein, dass der motorisierte Individualverkehr in seiner Entfaltung weder behindert oder beschränkt noch mit neuen Steuern und Abgaben belastet wird. Zudem haben bei der Umsetzung der Zielvorgaben des Masterplans Cleantech Schweiz die Eigenverantwortung und die Freiwilligkeit der betroffenen Akteure an erster Stelle zu stehen.

Grundsätzlich bekennt sich **strasseschweiz** zu einer liberalen Wirtschaftsordnung mit möglichst minimalen Regelungseingriffen des Staates. Dies betrifft im Verkehrsbereich insbesondere sowohl die Energieversorgung als auch die Verwendung von Energie. Die Grundsätze einer freiheitlichen Ordnung der Marktwirtschaft müssen zwingend auch für eine so genannte Green Economy gelten. **strasseschweiz** begrüsst die Bestrebungen zum Energiesparen sowie zur Verminderung der Umweltbelastung im Gleichschritt mit den Massnahmen in den übrigen europäischen Ländern. Massnahmen im schweizerischen Alleingang sind zu vermeiden.

Energieeinsparungen und Emissionsreduktionen sind in erster Linie durch technische Verbesserungen anzustreben. Im Verkehrsbereich stehen dabei Anstrengungen zur Verbrauchsoptimierung der Antriebssysteme im Vordergrund. Auf dem Weg hin zu einer so genannt nachhaltigen Mobilität hat die Automobilbranche in der Schweiz seit jeher primär auf die Karte „technologischer Fortschritt“ sowie auf Freiwilligkeit und Eigenverantwortung gesetzt. Übertriebene staatliche Eingriffe sowie dirigistische oder gar ideologisch geprägte Massnahmen wurden und werden entschieden abgelehnt.

Gemäss Masterplan (S. 7) gelten Patentanmeldungen als ein Frühindikator für Innovationen. Diesbezüglich habe die Schweiz im vergangenen Jahrzehnt an Boden verloren. Ihr Anteil an den weltweiten Patentanmeldungen für Cleantech sei in diesem Zeitraum gesunken. Ein Grund für die besagte sinkende Tendenz könnte darin liegen, dass insbesondere kleinere im Mobilitätssektor tätige KMU sozusagen davor zurückschrecken, Patente anzumelden, weil dies mit zu grossem finanziellem sowie materiellem Aufwand verbunden ist.

Green Economy soll darauf ausgerichtet sein, alle Bereiche von Wirtschaft und Staat hinsichtlich Nutzung von Ressourcen, Emissionsreduktion und Nachhaltigkeit (ökonomisch, ökologisch und sozial) zu verbessern. Der Bereich der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs zeigt bei einer ausserordentlich hohen Leistungsfähigkeit deutlich, dass eine nachhaltige, ressourcenschonende und möglichst emissionsarme Entwicklung bei entsprechenden Rahmenbedingungen angestrebt wird und entsprechende Resultate auch vorgewiesen werden können. Sämtliche Indikatoren betreffend den Energieverbrauch und die Schadstoffemissionen weisen im Verkehrsbereich eine sinkende Entwicklung auf – dies notabene bei laufend wachsenden Verkehrsleistungen und ständig steigenden Konsumansprüchen.

Darüber hinaus tragen die Automobilwirtschaft und der private Strassenverkehr massgeblich zur Problemlösung bei, wie sie dies mit dem äusserst erfolgreichen freiwilligen Klimarappen, den sie zusammen mit der Erdölwirtschaft sowie den Wirtschaftsdachverbänden ins Leben riefen, bereits eindrücklich unter Beweis gestellt haben.

Aufgrund der im Masterplan Cleantech (S. 8) geschilderten Ausgangslage (insbesondere Klimadebatte) und Vision¹ könnte befürchtet werden, dass sich die nun zur Diskussion stehende Fokussierung auf den Cleantech-Bereich zulasten der Automobilwirtschaft in der Schweiz auswirkt. Dies muss verhindert werden. Die Automobilwirtschaft – insbesondere das Transportgewerbe, der Autoimportsektor sowie das Garage- und Carrosseriegewerbe, die schweizerischen Produktionsbetriebe für die internationale Automobilindustrie sowie die Benzingesellschaften und Tankstellen – stellen einen wesentlichen und unverzichtbaren Faktor der hiesigen Volkswirtschaft dar, und zwar bereits seit Jahrzehnten.²

Unter Berücksichtigung dieser Prämissen kann sich **strasseschweiz** mit dem von der Vision Cleantech Schweiz verfolgten übergeordneten Ziel einer Wirtschaftsweise, die mit weniger natürlichen Ressourcen auskommt und gleichzeitig die gesamtgesellschaftliche Wohlfahrt steigert, zwar einverstanden erklären. Dass Cleantech mit dieser Vision allerdings lediglich ein Pfeiler der

¹ „Die Schweiz verringert ihren Ressourcenverbrauch auf ein naturverträgliches Mass (Fussabdruck ,eins‘). (...)“

² Gemäss aktuellen Zahlen hat die Automobilwirtschaft in der Schweiz mit rund 227'000 Beschäftigten in knapp 20'900 Betrieben im Jahr 2009 einen Gesamtumsatz von fast 90 Milliarden Franken erwirtschaftet. Dies entsprach nahezu 6,5 Prozent aller Beschäftigten in der Schweiz sowie mit besagter Wertschöpfung einem Beitrag an das Bruttoinlandprodukt (BIP) von gegen 17 Prozent.

Umwelt- und Energiepolitik sein soll, greift u.E. zu kurz. Im Sinne einer richtig verstandenen Nachhaltigkeit, muss Cleantech auch die Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik umfassen. Das heisst: Cleantech darf sich weder gegen Bevölkerung noch Wirtschaft wenden, sondern muss von deren Akteuren vollumfänglich mitgetragen werden.

Aus diesem Grund lehnen wir insbesondere zwei Massnahmen, die im Handlungsfeld „Regulierung und marktorientierte Förderprogramme“ angeführt sind, aus heutiger Sicht ab.

1. Zum einen handelt es sich um das Prüfen von **Mobility Pricing**. Diesem langfristig angestrebten Systemwechsel bei der Strassenfinanzierung hin zu zeit- und streckenabhängigen Strassenbenützungsgebühren, wie sie in Gestalt der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits in Gebrauch sind, begegnen wir aus heutiger Sicht mit sehr grosser Skepsis. Die wichtigsten Gründe, die dagegen sprechen, sind: (Ländliche) Regionen ausserhalb der Kernstädte und Agglomerationen werden benachteiligt, weil dort die Distanzen grösser sowie die zurückgelegten Wege weiter und weil diese Regionen hauptsächlich auf den privaten Strassenverkehr angewiesen sind. Ausserdem ist der Verzicht auf die existierenden Strassenabgaben alles andere als sicher; es muss befürchtet werden, dass die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel von heute die Lenkungsabgaben (z.B. CO₂-Steuer) von morgen sind. Resultat von Road Pricing wäre somit eine massive Erhöhung der Fiskalbelastung des privaten Verkehrs. Nicht zuletzt wurde die Sozial- und Wirtschaftsverträglichkeit von Road Pricing u.E. viel zu wenig abgeklärt.

Derzeit existiert im Sinne einer „leistungsabhängigen Abgabe“ mit der besagten Mineralölsteuer bereits eine verursachergerechte sowie administrativ einfach und kostengünstig handhabbare Abgabe, die sich in der Vergangenheit bestens bewährt hat. Ohne wirkliche Not ist an diesem Erhebungssystem nicht zu rütteln. Im Moment besteht dazu kein Handlungsbedarf – auch deswegen nicht, weil sich in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) derzeit noch fast drei Milliarden Franken an Rückstellungen befinden. Am heutigen Strassenfinanzierungssystem ist also bis auf weiteres festzuhalten.


Ein allfälliger Systemwechsel würde sich erst dann aufdrängen, wenn die Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen nicht mehr gedeckt wären und sich ein Grossteil der Strassenbenützer systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligen würde. Im Gegensatz zum Austesten bzw. zur Einführung eines Mobility Pricing bei der Strasse ist dies bei der Schiene jederzeit ohne entsprechende Verfassungsänderung bzw. Volksabstimmung möglich.

1. Zum andern ist es die **Förderung schadstoffarmer und energieeffizienter Verkehrsmittel** durch regulatorische Massnahmen im Bereich der Städte. Das im Masterplan (S. 47) beispielhaft erwähnte Instrument der Zonen-, Abgas- oder Lärmbeschränkung stellt u.E. einen unverhältnismässigen Eingriff dar und wird zusammen mit einer Vielzahl von Partnern aus Wirtschaft und Gesellschaft als übertriebene Massnahme eingestuft. Die diskussionslose Ablehnung so genannter Umweltzonen in der entsprechenden Vernehmlassung und die darauf folgende schickliche Beerdigung dieser Massnahme durch den Bundesrat sprechen für sich.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller