

«Wir hinken der internationalen Entwicklung nicht nach – im Gegenteil»

- 03.06.2022
- agvs-upsa.ch/de / Auto Gewerbe Verband Schweiz

Doppelinterview «Wir hinken der internationalen Entwicklung nicht nach – im Gegenteil» 3. Juni 2022 agvs-upsa.ch – Die Zunahme des Strassenverkehrs kann nur bedingt durch einen weiteren Ausbau bewältigt werden. Nebst dem punktuellen Ausbau der Infrastruktur liegt das Rezept in einem intelligenten Verkehrsmanagement. Darin sind sich Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen und AGVS-Zentralpräsident Thomas Hurter genauso einig, wie bei der Gewissheit, dass das Thema Energie in Zukunft eine der grössten Herausforderungen für Politik und Gesellschaft wird.

Am vergangenen «Tag der Schweizer Garagisten» kam von Ihnen beiden zum Ausdruck, dass man in Zukunft noch enger zusammenarbeiten möchte. Wo ziehen das Bundesamt für Strassen und der AGVS überall am selben Strick?

Thomas Hurter: Die Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Organisationen ist sehr gut, wir finden ein offenes Ohr beim ASTRA und wir erreichen die Leute. Das ist das Wichtigste, denn nur dann haben wir auch eine Chance uns bei jenen Themen, bei denen wir in dieselbe Richtung ziehen, gegenseitig zu unterstützen.

Jürg Röthlisberger: Der AGVS und das ASTRA haben unterschiedliche Rollen, das soll auch so sein. Aber wir haben dieselben Kundengruppen. Schliesslich geht es um Menschen, und darum sind wir daran interessiert, gut zusammen zu arbeiten. Wir steuern auf eine 10-Millionen-Schweiz zu. Der Bund rechnet aufgrund des Bevölkerungswachstums bis 2040 mit einer Zunahme des Personenverkehrs um 25 Prozent, im Güterverkehr gar um 37 Prozent.

Wie soll das mit der bestehenden Infrastruktur bewältigt werden?

Thomas Hurter: Wir können allein schon aufgrund der Platzverhältnisse in der Schweiz nicht einfach immer weiter ausbauen. Das zentrale Thema lautet – neben Engpassbeseitigungen – Verkehrsmanagement und damit die sinnvolle und effiziente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Die ist heute noch nicht im nötigen Ausmass vorhanden. In der Konsequenz heisst das, dass wir die bereits heute zur Verfügung stehenden Technologien besser nutzen sollten, namentlich zum Beispiel 5G.

Jürg Röthlisberger: Wir gehen davon aus, dass mit konstanter Geschwindigkeit – zum Beispiel 80 Stundenkilometer zu Spitzenzeiten auf den Stammachsen – grosso modo noch 10 Prozent zusätzliche Kapazität drin liegt. Das grössere Potenzial sehen wir beim automatisierten Fahren, wo sich die Abstände zwischen den Fahrzeugen verringern lassen. Und dann natürlich bei dem Thema, das Thomas Hurter eben erwähnt hat: bei der Schnittstellenfrage. Trotz dieses politischen Dauerdrucks, dem das Auto ausgesetzt ist: Das Verhältnis der Personenkilometer verändert sich auch und gerade aufgrund der Beliebtheit des motorisierten Individualverkehrs laufend weiter zugunsten der Strasse. Aktuell liegt der Anteil des privaten Strassenverkehrs inkl. Velo und Fussgänger bei 80 Prozent.

Ab welchem Verhältnis wird das bezogen auf die Infrastruktur zu einem ernsthaften Problem?

Jürg Röthlisberger: Zuerst muss man festhalten, dass das Verhältnis zwischen privaten und öffentlichen Verkehr seit bald 40 Jahren relativ stabil ist. Aber um Ihre Frage konkret zu beantworten: Es existiert kein fixes Verhältnis, bei dem man festhalten müsste, dass es zum Problem wird. Es ist aber eine der Herausforderungen für die Politik und anschliessend für die Verwaltung, in der Umsetzung die nötigen Massnahmen zu formulieren, um mit der steigenden Verkehrsnachfrage umzugehen.

Die Preise für Benzin und Diesel sind in den vergangenen Monaten stark angestiegen.

Was spricht dagegen, dass der Bund durch eine temporäre Senkung der Treibstoffzölle korrigierend einwirkt?

Thomas Hurter: Ich finde, es spricht nichts dagegen, auch wenn sich die Situation momentan etwas entschärft hat, weil sich die Treibstoffpreise stabilisieren. Unschön ist, dass man mittlerweile auch Mehrwertsteuer auf diese Erhöhungen zahlt, also eine Steuer auf die Steuer. Hier müsste man aus unserer Sicht abbauen.

Jürg Röthlisberger: Die Diskussion Steuer auf Steuer läuft momentan, diesen Punkt sehe ich auch. Persönlich finde ich es allerdings heikel, wenn man via Subventionen direkt in einen Markt eingreift, weil dann die Gefahr besteht, dass das den Markt verzerrt. Seit 1990 ist der Treibstoff einen Drittel teurer geworden, aber gleichzeitig wurde das Auto einen Drittel günstiger im Verbrauch. Bei einem Literpreis von rund zwei Franken ist unter dem Strich der Kilometerpreis also gleich teuer geblieben. Betreffend Ladeinfrastruktur hinken wir der dynamischen Entwicklung an der Verkaufsfreundlichkeit hinterher und verlieren laut Auto-Schweiz sogar laufend an Boden.

Was konkret können Sie beide in Ihrer jeweiligen Funktion als Chef des ASTRA und als Verkehrspolitiker dagegen unternehmen?

Jürg Röthlisberger: Ich bin nicht der Meinung, dass wir der internationalen Entwicklung hinterherhinken. Im Gegenteil. Wir haben heute schon mehr elektrische Ladepunkte als Säulen mit Flüssigtreibstoff, aber dass man dort häufig keine optimale Abrechnungslösung hat und man – übertrieben gesagt – sieben verschiedene Karten im Portemonnaie haben muss, ist tatsächlich nicht kundenfreundlich. Allerdings sind wir hier in einem Wandel, der auch für Investoren eine Herausforderung ist. An der Ladesäule Strom zu verkaufen, ist erst sehr bedingt ein Geschäftsmodell. Aber es wird eines werden. Es entstehen laufend neue Ladepunkte. Bald sind sie im Schnitt nicht weiter als 1,5 bis 2 Kilometer entfernt. Die Frage aber bleibt, ob der jeweilige Ladepunkt für mich verfügbar- und nutzbar ist – und dort haben wir noch Potenzial.

Thomas Hurter: Wenn wir nicht stärker in die Ladeinfrastruktur investieren, laufen wir für eine Förderung der Elektromobilität in die falsche Richtung. Andererseits können und wollen wir den Hauseigentümern auch nicht vorschreiben, was sie genau einbauen müssen. Weltweit wird aktuell die Diskussion über Versorgungssicherheit geführt. In der Abfolge der Prioritäten steht sie an erster Stelle, noch vor Klima- und Naturschutz.

Führt uns die aktuelle politische Lage das nicht gerade dramatisch vor Augen?

Jürg Röthlisberger: Die aktuelle Situation wird die Diskussion in Politik und Gesellschaft mit Sicherheit verändern. Was das Resultat genau sein wird, kann ich nicht sagen, aber es wird die Diskussion auf Stufe Thomas Hurter beeinflussen, basierend auf der Erkenntnis, dass wir in eine Energieknappheit und eine damit verbundene Strom Lücke geraten könnten.

Thomas Hurter: Ja, das zeichnet sich ab. Die Diskussion darüber wurde in den vergangenen zwei Jahren unter anderem auch durch die Pandemie überdeckt, aber dass es soweit kommen wird, daran besteht kein Zweifel.

Jürg Röthlisberger: Die Energiewende ist für uns im Westen die grösste Herausforderung seit dem zweiten Weltkrieg. Wir leben heute zu einem sehr grossen Teil von einer leicht verfügbaren, günstigen, sowie gut lager- und transportierbaren Energieform, nämlich der fossilen. Und dort wollen und müssen wir raus. Das wird zwangsläufig zu Verwerfungen führen. Wir sprechen vom Schweizer Energiebedarf von 230 Terrawattstunden pro Jahr. Dabei geht es nicht nur um eine Stromlücke an sich, sondern auch um die Preisfrage. Wieviel kostet die Energie für welche Kundengruppe? Diese Diskussion kommt auf die Politik und auf die Gesellschaft zu, und dieser Diskussion werden wir uns stellen müssen. Dabei gibt es keine einfachen Rezepte. Ich kann nur dafür plädieren, dass man bisher liebgewonnene Wahrheiten temporär auch mal in Frage stellt und dass wir aufhören, rechthaberisch dem anderen seine Idee und sein Konzept schlecht zu reden. Wir sollten vielmehr einander unterstützen und parallel verschiedene Ansätze fahren.

Lesen Sie den ersten Teil des Interviews jetzt in der Juni-Ausgabe von AUTOINSIDE.