

**58. ordentliche Mitgliederversammlung
des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS
12. Juni 2003**

Substanzerhaltung und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur als primäres Erfordernis

Von Claude Gay-Crosier, Präsident Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Mobilität und ein hochentwickeltes, leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem sind im 21. Jahrhundert die wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftlichen Wohlstand. Nur ein Infrastruktursystem, das einem wesensgerechten, fairen Wettbewerb unter den Leistungsanbietern ausgesetzt ist, garantiert längerfristig eine effiziente Mobilität.

Zudem muss es in der Lage sein, bestehende wie auch künftige Verkehrszuwächse so reibungslos, sicher und umweltschonend wie möglich zu bewältigen. Die Leistungsfähigkeit setzt genügende Mittel für Unterhalt und Investitionen voraus. Die Bürgerinnen und Bürger, die als Benützer des Gesamtverkehrssystems viel Geld bezahlen, erwarten und verlangen von der Politik zu Recht Lösungen für die bestehenden und kommenden Mobilitätsprobleme.

Unter Druck spart der Staat nur zu oft bei den Investitionen statt bei den laufenden Konsumausgaben. Die Folgewirkungen sind bekannt. Die Herausforderungen sind gross. Es gilt, heute die Weichen zu stellen, damit die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz auch in Zukunft den steigenden Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft auf einer ökologisch tragfähigen Basis gerecht werden kann.

Ich freue mich sehr, Sie heute im Namen des FRS-Zentralvorstands zur 58. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüssen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht an die zahlreich erschienenen Gäste sowie an die Medienvertreter, welche unserer Einladung gefolgt sind.

Sparrunde mit Nebenwirkungen

Mit dem vom Bundesrat präsentierten Entlastungsprogramm von rund 3,4 Milliarden in drei Jahren hat die Diskussion über die künftige Verkehrsinfrastruktur eine zusätzliche Dimension erhalten: jene des finanziellen Sachzwangs.

Nur wenige Bereiche wurden von der Landesregierung von substanziellen Kürzungen ausgenommen. Es ist hier nicht der Ort, um über Sinn oder Unsinn von linearen Sparmassnahmen in einem Staatshaushalt zu reflektieren. Auch liegt es nicht an uns, die von den betroffenen Kreisen vorgebrachten Argumente gegen die geplanten Kürzungen zu werten und auf ihre Stichhaltigkeit hin zu prüfen. Alle haben ihre partikuläre Sicht der Dinge. Wir machen da keine Ausnahme. Unter dem blossen Gesichtspunkt der Opfersymmetrie müsste die Lastenverteilung im Interesse des lädierten Finanzhaushalts hingenommen werden.

Nur – und das ist das Entscheidende – führt diese nationale Sparrunde im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen zu substanziellen, ja kontraproduktiven Nebenwirkungen. Ich erwähne der Kürze zuliebe nur jene, die den Verkehrssektor betreffen:

- Langfristige Infrastrukturprogramme, wie sie im Verkehrsbereich gegenwärtig im Gang sind, müssen mit der grösstmöglichen Kontinuität verlaufen. Auf kurzfristige Budgetbewegungen sollte bei den Investitionen deshalb verzichtet werden.
- Die Mobilität und die Verkehrsüberlastung nehmen trotz Sparmassnahmen weiter zu. Die wachsenden Stautunden belasten nicht nur die Umwelt, sondern aufgrund steigender Kosten auch die Volkswirtschaft. Da die Investitionen in den Randgebieten weiter abnehmen, verschärfen sich insbesondere in bevölkerungsstarken Gebieten der Siedlungsdruck und damit die Verkehrsüberlastung.
- Die zeitliche Koordination der Grossprojekte von Schiene und Strasse wird in Frage gestellt. Daraus resultiert in den kommenden Jahren möglicherweise der Ruf nach staatlichen Investitionssp(r)itzen. Dies kostet die öffentliche Hand viel Geld und ist volkswirtschaftlich unsinnig.
- Mit den Sparmassnahmen kann der sachlich belegte Erneuerungsbedarf nicht mehr sichergestellt werden. Aufgeschobene Erhaltungsinvestitionen führen langfristig jedoch – die Vergangenheit beweist es – zu einem noch höheren Unterhaltsbedarf.
- Im Bereich der Umwelt- und Verkehrssicherheitspolitik verliert der Staat an Glaubwürdigkeit. Dies trifft insbesondere auf die Lärmschutzsanierung und die Sanierung von Gefahrenstellen zu, die permanent zurückgestellt werden.

Keine verantwortliche Regierung, kein vernünftiges Parlament dieser Welt würde bestreiten, dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem für jede gesellschaftliche und vor allem wirtschaftliche Entwicklung einer Region, eines Landes nötig und damit unverzichtbar ist.

Wachstumskräfte nicht abwürgen

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur setzt positive Signale für einen starken Wirtschaftsstandort, für Produktivität, Wachstum und Beschäftigung. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, müssen wir bei den Stärken unseres Landes ansetzen. Wir müssen sie weiter entwickeln und für die Zukunft festigen. Zu diesen Stärken gehören nicht nur die Qualifikation der Menschen oder die Qualität ihrer Arbeit, sondern auch die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit unserer modernen und gut ausgebauten Infrastruktur. Zentraler Faktor dabei ist die Verlässlichkeit in Fragen der Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung.

Deshalb sind Sparprogramme im Verkehrsinfrastrukturbereich so zu gestalten, dass sie die bitter benötigten Wachstumskräfte nicht abwürgen. Daraus leiten wir folgendes ab:

- Die Sparmassnahmen dürfen die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems heute und in Zukunft nicht gefährden. Die knappen finanziellen Mittel sind hauptsächlich dort einzusetzen, wo die Funktionsfähigkeit des gesamten Netzes in Frage gestellt wird.
- Das Aufrechterhalten der Leistungsfähigkeit bedingt einen effizienten Mitteleinsatz. Sparmassnahmen müssen vor allem bei den laufenden Ausgaben und nicht nur bei den Investitionen ansetzen. Im Bereich der Strasseninfrastruktur beispielweise ist die Überprüfung der Standards im Nationalstrassenbau bereits vorgenommen worden. Die entsprechenden Empfehlungen sind nun auf allen Stufen rasch umzusetzen, Überflüssiges ist zu streichen.
- Das Leistungsangebot darf nicht so ausgedünnt werden, dass die Angebotsqualität und die Erschliessung der Randregionen bedroht sind.
- Die Investitionspolitik bei Verkehrsinfrastrukturen muss stet sein. Künftigen Generationen darf kein übermässiger Nachholbedarf hinterlassen werden.

Aufbau und Unterhalt einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur gehören zu den klassischen Aufgaben des Staates. Die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur sichern die Lebensqualität sowohl in den Städten und Agglomerationen als auch in den peripheren Regionen der Schweiz. Sie schaffen die Grundlage für die wachsende Mobilität in der Gesellschaft.

Die Analyse der Verkehrsleistung aller Verkehrsträger verdeutlicht, dass die seit Jahren verfolgte Strategie der Verkehrsvermeidung und -verlagerung realitätsfern und nicht zielführend war. Auch künftig werden die grössten Wachstumspotenziale beim Strassenverkehr liegen. Dringend notwendig ist deshalb ein Kurswechsel in der Verkehrspolitik: Ideologisch motivierte Strategien der Verkehrsvermeidung und -verlagerung müssen – sofern von Bevölkerung und Wirtschaft nicht explizit bestätigt und mitgetragen – endlich aufgegeben werden.

Nicht zuletzt rächt es sich heute, dass es das zuständige Departement seit Jahren versäumt, ja aus ideologischen Gründen konsequent unterlassen bzw. geradezu abgelehnt hat, endlich auch den Nutzen des privaten Strassenverkehrs zu erfassen und auszuweisen. Vielmehr beschränkte man sich darauf, wiederholt und vor allem einseitig mit dem Finger auf dessen negative Begleiterscheinungen zu zeigen, um daraus fiskalische oder gesellschaftspolitische Kompensationen abzuleiten.

Gemeinsame Plattform von öV und MIV

Im Gegensatz zu dem, was uns gewisse Politstrategen in der Bundesverwaltung gerne unterstellen wollen, pflegt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS und seine Mitgliedverbände seit Jahren ein konstruktives und unverkrampftes Verhältnis zum öffentlichen Verkehr. **Dies wird auch in Zukunft so bleiben.** Die Komplementarität der Verkehrsträger war und ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Aus diesem Grund haben wir stets die Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern und Organisationen des öffentlichen Verkehrs gesucht. Im Hinblick auf die konsultative Vernehmlassung zum Entlastungsprogramm 2003 des Bundes werden wir Finanzierungslösungen vorschlagen. Wir arbeiten deshalb aktiv mit beim Entwurf einer tragfähigen, gemeinsamen Plattform des privaten Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Motiviert und zusammengeführt hat uns die Sorge um den Erhalt der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsystems, also aller Verkehrsträger.

Auf einen kurzen Nenner gebracht, lautet der Zweck dieser gemeinsamen Plattform wie folgt: Sowohl beim Individual- als auch beim öffentlichen Verkehr muss der Bund den Wert der Infrastruktur erhalten – das heisst, er muss gezielt investieren und die Konjunktur stützen. Der Bund darf keinesfalls bei der Substanz und somit bei der Zukunft der Infrastruktur Abstriche machen.

Was den privaten Strassenverkehr anbelangt, sollen in der jetzigen Sparrunde die zweckgebundenen Einnahmen einmal mehr zur Sanierung des Bundeshaushalts beigezogen werden. Bereits in den 1990-er Jahren hatte der motorisierte Privatverkehr mitgeholfen, dem Bund jährliche Mehreinnahmen in der Grössenordnung von 1,3 Milliarden Franken zu beschaffen. Die nun geplanten Kürzungen von 507 Millionen Franken können wir daher nicht vorbehaltlos hinnehmen. Um den Ausbau und Unterhalt des Strassenbaus längerfristig sicherzustellen, ist die Bildung eines Infrastrukturfonds zwingend notwendig. Diese Auffassung teilt auch die Mehrheit des Parlaments; sie hat den Infrastrukturfonds im AVANTI-Gegenvorschlag verankert. Die in der Plattform vereinten Akteure machen die Zustimmung zu akzeptablen Kürzungen von rund 237 Millionen Franken beim Strassenverkehr von der raschen Umsetzung dieses separaten Infrastrukturfonds abhängig.

Beim öffentlichen Verkehr wird der Bund seinen eigenen Zielen untreu. Er spart nämlich zu einem überwiegenden Teil im Investitionsbereich. Dies wirkt sich direkt und längerfristig

auf die Substanz und das Wachstum des öffentlichen Verkehrs aus. Die Zweckentfremdung von LSVA-Geldern beispielsweise ist eine Mogelpackung und kommt faktisch einer Steuererhöhung gleich. Einschliesslich früherer Sparrunden kommt das so genannte Entlastungsprogramm bei der Infrastruktur der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und des Regionalverkehrs einem realen Abbau gleich. Die an der Plattform beteiligten Akteure können deshalb auch die Kürzungen im öffentlichen Verkehr nur teilweise gutheissen.

Verkehrswege sind Schlüsselfaktoren für die inter- wie auch intranationale Wettbewerbsfähigkeit und wichtige Produktionsfaktoren in der Volkswirtschaft. Sie zu erhalten und zu erweitern ist eine übergreifende Aufgabe. Diese muss kontinuierlich und ohne die Zufälligkeiten der gerade herrschenden Haushaltssituation sichergestellt werden. Ohne leistungsfähige Verkehrsadern werden die positiven Impulse des europäischen Binnenmarkts an der Schweiz vorbeigehen. Die Wachstumskräfte, die durch die bessere Anbindung und Erreichbarkeit neuer Märkte wie etwa jener der neuen EU-Mitgliedstaaten entstehen, müssen heute mehr denn je mit höchster Priorität angegangen werden.

Gegenseitiges Vertrauen: Grundlage jeder Partnerschaft

An der ersten Schweizer Mobilitätskonferenz, die am 21. Mai 2003 im Flughafen Zürich stattfand, haben der Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), Max Friedli, und der heute als Gast anwesende Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA), Rudolf Dieterle, bemerkens- und bedenkenswerte Äusserungen zur Mobilität gemacht. **Aus diesen Äusserungen wird zumindest der Zwiespalt ersichtlich, dem die verantwortlichen Direktoren in ihrer täglichen Arbeit ausgesetzt sind.**

Zur Frage, welche Mobilitätsbedürfnisse der Mensch denn befriedigt haben möchte, sagte Max Friedli (Zitat): *Entscheidend ist die Einsicht, dass diese Fragen nicht von der Politik beantwortet werden können, sondern von der Gesellschaft, oder noch genauer: von jedem von uns ganz persönlich. Es kann nicht Aufgabe der Politik sein, hier irgendwelche Vorschriften zu machen* (Zitatende). Aufgabe der Politik sei es vielmehr, die unterschiedlichen Bedürfnisse zu gewichten, sie nach Massgabe der ökonomischen und ökologischen Vernunft auszutarieren, die Infrastrukturen zu planen und die Rahmenbedingungen zu definieren. Dieses Angebot stecke den Rahmen ab, innerhalb dessen die Menschen ihre Freiheiten ausleben und ihre Bedürfnisse befriedigen können.

Weniger philosophisch, dafür pragmatischer forschte Rudolf Dieterle nach Antworten auf die Fragen nach einer angebotsorientierten, verkehrsträgerübergreifenden oder nachfrageorientierten Infrastrukturplanung und einer Nachfragebeeinflussung. Er stellte fest (Zitat):

- *Wir können es uns nicht mehr leisten – und auch nicht mehr unserer Umwelt zumuten –, überall und zu jedem Zeitpunkt die nachgefragte Kapazität vorzuhalten.*
- *Wir müssen die bestehenden Infrastrukturen möglichst optimal auslasten (analog Privatwirtschaft: Lager / Stauräume / Warteräume optimieren über gesamten Wertschöpfungsprozess inkl. Transportleistungen).*
- *Anpassungen an Infrastrukturen: Projekte dort realisieren, wo die Kriterien der Nachhaltigkeit erfüllt sind.*
- *Wir müssen die Stärken der Verkehrsträger miteinander kombinieren. (Zitatende)*

Das tönt zwar alles sehr vernünftig und sieht auf dem Papier attraktiv aus. Nur, die Verkehrspolitik der vergangenen Jahre hat uns eines Besseren belehrt. Wie heisst es so schön: Bei allem, was du tust, bedenke das Ende. Entscheidend ist immer der Ausgangspunkt solcher Aussagen. Ist der Ansatz ein objektiv-konstruktiver und politisch unvoreingenommener, können wir uns damit auseinandersetzen und auf einer sachlichen Basis eigene Lösungsvorschläge erarbeiten. Den Sachverstand darf man von uns voraussetzen und auch erwarten.

Leider ist die erlebte Wirklichkeit im Umgang mit den für Gesamtverkehrsfragen zuständigen Bundesämtern nicht selten eine andere. Ein Beispiel zur Illustration: Ende Februar haben auto-schweiz, AGVS (Autogewerbe-Verband der Schweiz) und TCS zusammen mit dem UVEK-Departementsvorsteher, Bundesrat Moritz Leuenberger, im Rahmen einer nationalen Medienkonferenz die Energieverbrauch-Etikette für Neuwagen präsentiert. Sowohl die Etikette als auch die Verbrauchsbroschüre sind das Konsensergebnis langer Diskussionen mit und unter den verschiedenen Partnern. Die Etikette ist jetzt an der Front. Auf Wunsch bzw. im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE) werden auto-schweiz, AGVS und TCS die Anwendung der Etikette fachlich begleiten. Mit der Ausführung ist der TCS betraut worden. Sie sehen, wir stehen ganz am Anfang und nicht etwa am Ende des Prozesses.

Ungeachtet dessen sind einzelne Bundesämter (ASTRA, BUWAL, ARE und BFE) bereits wieder auf der Suche nach neuen Kriterien, um saubere Autos zu definieren. Es werden neue Elemente ins Spiel gebracht. Nur – und das ist bezeichnend – spielen die Sicherheitsaspekte dabei – wie schon so oft – gar keine Rolle. Die Sehnsucht nach neuen Klebern und Listen grassiert in gewissen Köpfen. Wer eigentlich gibt im UVEK den Takt vor?

Solche Initiativen einzelner Bundesämter oder Beamter relativieren und unterlaufen Vereinbarungen, die der Departement-Chef des UVEK offiziell verkündet hat. Gegen solche Vorgehensweisen werden wir uns zu wehren wissen. So geht eine der wichtigsten Voraussetzung für jede zielorientierte und erfolgreiche Zusammenarbeit verloren: das gegenseitige Vertrauen. Jede Partnerschaft muss darauf aufbauen. Wir sind nach wie vor zur problemlösenden Zusammenarbeit bereit. Als blosse Pausencloowns und Statisten eignen wir uns definitiv nicht.

Postulat der „nachhaltigen Mobilität“ führt ins Uferlose

Ein weiteres aktuelles Beispiel ist der Sachplan Strasse, der die Grundsätze für eine nachhaltige Planung und Nutzung der Verkehrsinfrastruktur definiert.

Im Rahmen dieses strategischen Überbaus auf Ebene Gesamtverkehr sind unter anderem die Erarbeitung der Leitbilder Langsamverkehr, Strassenverkehrstelematik, nachhaltige Mobilität sowie die Erarbeitung eines Konzepts zum Freizeitverkehr und einer Strassenverkehrssicherheitspolitik enthalten. Die Zielbestandteile der „nachhaltigen Mobilität“ sprechen die ganze Palette von individuellen und kollektiven Bedürfnissen und Präferenzen an, die mit dem Erscheinungsfeld des Verkehrs in Beziehung stehen. Das Postulat der „nachhaltigen Mobilität“ führt deshalb ins Uferlose und trotz jeder Abgrenzung. Oder anders ausgedrückt: Vom Begriff „Nachhaltigkeit“ lässt sich alles und jedes ableiten und damit auch disziplinieren.

„Nachhaltige Mobilität“ stellt eine Sammeldefinition dar, die in beliebiger Weise nach jeder Seite offen, aber auch irreführend ist. Irreführend vor allem bei der Interpretation „des Ökonomischen“ als Zielebene. Die Forderung nach Ökonomie in der Verkehrspolitik bezieht sich nämlich nicht nur auf ein spezielles Segment wie z.B. die Wirtschaft, wirtschaftliche Interessen oder Kommerz. Das ökonomische Prinzip verlangt im Verkehr vielmehr, dass gemäss den vorhandenen individuellen und politischen Präferenzen die privaten und öffentlichen Güter bereit gestellt werden. Der Staat schafft die entsprechenden Rahmenbedingungen, die das Markt- und Wettbewerbssystem funktionstüchtig erhalten. Greift die politische Willensbildung in die Rahmenbedingungen ein, so sollten diese Eingriffe marktkonform sein und den Wettbewerb zwischen Unternehmen, Verkehrszweigen und Regionen nicht verfälschen.

Gewisse politische Kreise werden jetzt vielleicht einwenden, die Verkehrswege hätten aufgrund ihrer besonderen, multifunktionalen Bedeutung für das Wirtschafts- und Gesellschaftssystem einem breiten Bündel politischer Zwecke zu dienen. So etwa den Zielen der Regional- und Umweltpolitik, aber auch der Förderung einer politisch gewollten Umschichtung in der Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse. Diese Umschichtung jedoch steht zum einen der marktwirtschaftlichen Ordnung entgegen; zum andern trägt sie der Souverän – ausser im alpenquerenden Gütertransitverkehr auf der Strasse – nicht mit. Dies bestätigen die Volksabstimmungen der letzten 15 Jahre über verkehrs- und energiepolitische Vorlagen. Noch aber ist nicht sicher, ob wirklich a l l e diese Signale des Souveräns richtig verstanden haben.

Der Verkehr ist kein Sonderbereich, der den Regeln des Wettbewerbs und der Marktsteuerung zu entziehen und einem Regulierungssystem zu unterwerfen ist. Ein Regulierungssystem notabene, das die „optimale Aufgabenteilung“ zwischen Schiene und Strasse bezweckt. Es ist auch nicht so, dass der Verkehr nur mit straffen Bindungen und staatspolitischen Vorgaben am besten zur Leistungsfähigkeit der „übrigen“, marktwirtschaftlich geordneten Volkswirtschaft beitragen kann. Spätestens mit der Deregulierung der Verkehrsmärkte und mit den Privatisierungs-

schritten im Eisenbahnbereich sollten solche Vorstellungen definitiv aus der politischen Agenda gestrichen worden sein. Heute ist das primäre Erfordernis die Substanzerhaltung und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Bedarfsentwicklung. Dies muss ohne ideologische Scheuklappen geschehen.

Max Friedli selber hat es in seinen vorhin erwähnten Ausführungen festgehalten: Die Menschen sind durchaus fähig, vernünftige und verantwortbare Lösungen mitzutragen. Ideologie ist kein Ersatz für Selbstverantwortung; Lenkung und Steuerung sind kein Ersatz für vernünftiges Handeln.

Eine auf den Markt gerichtete, nachfrageorientierte und prognosegestützte Investitionsplanung bezüglich der Verkehrsinfrastruktur einerseits und das Festhalten an der staatlichen Infrastrukturverantwortung andererseits: Dazwischen besteht kein Widerspruch.

Weichen die Infrastrukturinvestitionen des Staates allerdings von einer Nachfragerorientierung ab, führt dies zu volkswirtschaftlichen Produktivitätseinbussen und Mehrkosten. Solche Abweichungen schaffen oder konservieren Fehlallokationen. Genau dies will die AVANTI-Initiative in Zukunft vermeiden. Über den aktuellen Stand der Initiative wird Sie unser Projektleiter Rudolf Zumbühl unter Traktandum zehn unterrichten.

Es freut mich ganz besonders, dass der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS beim Zukunftsprojekt AVANTI auf die tatkräftige Unterstützung aller seiner Mitglieder zählen darf. Dafür möchte ich mich aufrichtig bedanken. Die Volksinitiative AVANTI hat – das dürfen wir ohne Eigenlob behaupten – die verkehrspolitische Diskussion nicht nur völlig neu belebt, sondern geradezu elektrisiert.

Es liegt an uns, dafür zu sorgen, dass der Schwung erhalten bleibt und die Anliegen nicht versanden. Wir sind noch lange nicht am Ziel. Wenn es uns heute gelingt, den lösungsorientierten und zukunftsfähigen Weg aufzuzeigen, dann haben wir morgen nicht nur die besseren Argumente, sondern auch die Mehrheiten in Volk und Ständen auf unserer Seite. Dafür lohnt es sich zu kämpfen.

Wir haben allen Grund, zuversichtlich zu sein. Es bleibt jedoch noch viel (Überzeugungs-)Arbeit zu leisten. In diesem Sinne erkläre ich die 58. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS für eröffnet.