

61. ordentliche Mitgliederversammlung vom 9. Juni 2006 in Bern

Verkehrslabor Schweiz

Bern, 09.06.2006 – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat die Infrastrukturfonds-Vorlage, die sich gegenwärtig in der parlamentarischen Beratung befindet, ins Zentrum seiner 61. Mitgliederversammlung gerückt. Diesbezüglich machte Niklaus Zürcher, Präsident von strasseschweiz, keinen Hehl daraus, dass besagte Vorlage gemäss heutigem Stand der Dinge nach einem ziemlich faulen Kompromiss rieche.

In seiner Eröffnungsansprache hielt der Präsident von **strasseschweiz** im Weiteren fest, dass eine allfällige Ablehnung des Infrastrukturfonds mit Blick auf den Nationalstrassenbau denn auch keinem Scherbenhaufen gleich käme. Mit dem Status Quo, der die Strassenfinanzierung – trotz jährlicher Sparübungen – im Grundsatz weiterhin sicherstellen würde, liesse sich ebenfalls weiterleben.

strasseschweiz sei bei dieser Vorlage nicht mit Herzblut und heller Begeisterung mit von der Partie. „Es gibt politische Kreise, die mehr zu verlieren haben als wir“, betonte Niklaus Zürcher. Sollten diese Kreise letzten Endes sogar das Referendum gegen die Vorlage ergreifen, würden die Strassenverkehrsverbände dies vermutlich mit einem Schulterzucken und einem Lächeln auf den Stockzähnen quittieren. „So wie sich die Ausgangslage momentan präsentiert, würden wir im Vorfeld einer allfälligen Referendumsabstimmung – wenn überhaupt – nicht an vorderster Front für ein Ja an der Urne kämpfen“, sagte Niklaus Zürcher.

Neuer Vorschlag zur Finanzierung der S-Bahn-Projekte

Insbesondere erachtet **strasseschweiz** die vorgeschlagene Finanzierung reiner Schienenprojekte (z.B. S-Bahnen) in Agglomerationen durch zweckgebundene Strassengeländer als verfassungswidrig. Deshalb steht sie für **strasseschweiz** – getreu der an der letzten Mitgliederversammlung gefassten Resolution – weiterhin ausser Diskussion.

Im Sinne eines Kompromisses – und in Abweichung zur Resolution – würde **strasseschweiz** neu folgenden Vorschlag unterstützen: Aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr könnte eine Milliarde Franken als rückzahlbares

Darlehen zur Verfügung gestellt werden, um die Finanzierung der drei zur Diskussion stehenden S-Bahnprojekte (DML, CEVA, FMV) zu erleichtern.

Zudem müssen sich gemäss dem Präsidenten von **strasseschweiz** alle Beteiligten ehrlicherweise über Folgendes im Klaren sein: Um die Netzfunktionalität der Autobahnen allein im Bereich der Agglomerationen in den nächsten 20 Jahren aufrecht zu erhalten, wird ein weit höherer Betrag als die im Bundesbeschluss vorgesehenen 5,5 Milliarden Franken notwendig sein. **strasseschweiz** schlägt deshalb vor, durch eine Erhöhung der Ersteinlage die zur Sicherstellung der Netzfunktionalität vorgesehenen Finanzmittel um 1,1 auf 6,6 Milliarden Franken aufzustocken.

Laborergebnisse: Bittere Pillen ohne Placebo-Effekt

Niklaus Zürcher nahm zum Schluss seines Referats eine Aussage von EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot auf, der die Schweizer Verkehrspolitik mit einem Labor verglichen hatte: Was in der Schweiz in den vergangenen Jahrzehnten etwa unter den Forschungstiteln „Förderung des öffentlichen Verkehrs“, „Entlastung des Strassenverkehrs“, „Verlagerung des Alpen querenden Güterverkehrs“ oder „nachhaltige Mobilität“ im verkehrspolitischen Labor herumgetüftelt und „herumgedoktert“ worden sei, sagte Niklaus Zürcher, habe für den privaten Strassenverkehr bislang in der Regel nur zu bitteren Pillen geführt, die nicht einmal von einem Placebo-Effekt begleitet waren.

Praktisch alle Experimente würden dabei sozusagen am lebenden Objekt, namentlich dem Strassenverkehr – sowohl im Personen- wie insbesondere auch im Gütertransport – vorgenommen. Die einzige Forschungsfrage scheine dabei zu lauten: „Unter welchen Aspekten und mit welchen Mitteln kann ein privater, individueller, komfortabler, rentierender und mittlerweile auch ziemlich umweltschonender Verkehrsträger diszipliniert werden, um gleichzeitig einen kollektiven, öffentlichen, mehr oder weniger bequemen, vor allem aber nicht rentierenden Verkehrsträger zu subventionieren?“

Gastreferat zum aktuellen Stand der Stiftung Klimarappen

In seinem Gastreferat „Wie die Stiftung Klimarappen ihr CO₂-Reduktionsziel erreicht“ informierte Dr. Marco Berg, Geschäftsführer der Stiftung Klimarappen, aktuell und umfassend über den Stand der Stiftungsaktivitäten. Er ging dabei unter anderem auf die Doppelstrategie der Stiftung, die CO₂-Reduktionen im In- und Ausland vorsieht, sowie auf die Mittelallokation und deren entsprechende Wirkung ein. Ebenfalls erläuterte er, wie die Beschaffung von Kyoto-Zertifikaten vonstatten geht und woher diese Zertifikate stammen.

Ein Augenmerk legte Marco Berg auch auf die Förderprogramme und Projektarten im Inland. Diesbezüglich schilderte er insbesondere die Eckdaten des Gebäude-, des Auktions-, des Intermediär- und des Grossprojekte-Programms.