

58. ordentliche FRS-Mitgliederversammlung vom 12. Juni 2003 in Bern

Bitter benötigte Wachstumskräfte nicht abwürgen

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat die Sparmassnahmen des Bundes im Verkehrsbereich ins Zentrum seiner 58. Mitgliederversammlung, die im Hotel Schweizerhof in Bern stattfand, gerückt. Diesbezüglich muss gemäss FRS-Präsident Claude Gay-Crosier die Substanzerhaltung und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Bedarfsentwicklung im Vordergrund stehen. Der Gastreferent Hans-Urs Merz hat den Versuch unternommen, eine ideologiefreie Transitverkehrspolitik zu formulieren.

In seiner Eröffnungsansprache unterstrich der Präsident des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS, Claude Gay-Crosier, dass „Mobilität und ein hochentwickeltes, leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem im 21. Jahrhundert die wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftlichen Wohlstand sind“. Keine verantwortliche Regierung, kein vernünftiges Parlament der Welt würde dies bestreiten. Das vom Bundesrat präsentierte Sparprogramm im Verkehrsinfrastrukturbereich sei deshalb so zu gestalten, dass es in Zeiten konjunktureller Kraftlosigkeit „die bitter benötigten Wachstumskräfte nicht abwürge“.

Gemäss dem FRS-Präsidenten dürfen die Sparmassnahmen die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems heute und in Zukunft nicht gefährden; sie müssen vor allem bei den laufenden Ausgaben und nicht nur bei den Investitionen ansetzen. Zudem dürfe das Leistungsangebot nicht so ausgedünnt werden, dass die Angebotsqualität und die Erschliessung der Randregionen bedroht seien. „Die Investitionspolitik bei der Verkehrsinfrastruktur muss stet sein; künftigen Generationen darf kein übermässiger Nachholbedarf hinterlassen werden“, sagte Gay-Crosier.

Verkehr nicht den Regeln des Wettbewerbs entziehen

Im weiteren kritisierte der FRS-Präsident die im Sachplan Strasse definierten Grundsätze für eine nachhaltige Planung und Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Die Zielbestandteile der „nachhaltigen Mobilität“ würden die ganze Palette von individuellen und kollektiven Bedürfnissen und Präferenzen ansprechen, die mit dem Erscheinungsfeld des Verkehrs in Beziehung stehen. Das Postulat der „nachhaltigen Mobilität“ führe deshalb ins Uferlose und trotz jeder Abgrenzung. „Vom Begriff ‚Nachhaltigkeit‘ lässt sich alles und jedes ableiten und damit auch disziplinieren“, brachte es Gay-Crosier auf den Punkt.

Der Verkehr sei kein Sonderbereich, der den Regeln des Wettbewerbs und der Marktsteuerung zu entziehen und einem Regulierungssystem zu unterwerfen sei, hielt der FRS-Präsident fest. Ein Regulierungssystem notabene, das die „optimale Aufgabenteilung“ zwischen Schiene und Strasse bezwecke. Spätestens mit der Deregulierung der Verkehrsmärkte und mit den Privatisierungsschritten im Eisenbahnbereich sollten solche Vorstellungen definitiv aus der politischen Agenda gestrichen worden sein. Heute sei das primäre Erfordernis die Substanzerhaltung und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Bedarfsentwicklung. Dies müsse ohne ideologische Scheuklappen geschehen.

Die Analyse der Verkehrsleistung aller Verkehrsträger mache es deutlich: Die seit Jahren verfolgte Strategie der Verkehrsvermeidung und -verlagerung sei realitätsfern und nicht zielführend gewesen. Auch künftig würden die grössten Wachstumspotenziale beim Strassenverkehr liegen. Dringend notwendig sei deshalb ein Kurswechsel in der offiziellen Verkehrspolitik. Gay-Crosier: „Ideologisch motivierte Strategien der Verkehrsvermeidung und -verlagerung müssen – sofern von Bevölkerung und Wirtschaft nicht explizit bestätigt und mitgetragen – endlich aufgegeben werden.“

Realitäten im Verkehr klar darstellen und publik machen

In seinem Gastreferat mit dem Titel „FIT – Formulierung einer ideologiefreien Transitverkehrspolitik“ äusserte sich FIT-Projektleiter Hans-Urs Merz zur Zoll-, Verlagerungs- und Strasseninfrastrukturproblematik sowie zur Problematik einer Kontingentierung und zu einer zeitlichen Güterverkehrsbeschränkung.

Merz stellte zusammenfassend fest, dass der Verkehr auf Schiene und Strasse ein gesamteuropäisches Problem sei und durch die Schweiz weder allein gelöst noch geregelt oder kontrolliert werden könne. Der Güterverkehr stehe mit dem Wirtschaftswachstum in einer Abhängigkeit: Wachstum der Wirtschaft bedeute auch Zunahme des Güterverkehrs. Ohne eine einschneidende wirtschaftliche Rezession sei mit einem Wachstum des Güterverkehrs um über zwei Prozent pro Jahr zu rechnen. Die Verkehrsinfrastruktur von Schiene und Strasse sei der zu erwartenden Verkehrszunahme nicht gewachsen und müsse daher ausgebaut werden.

Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist gemäss Merz ohne Ausbau der bestehenden Infrastruktur nur in einem beschränkten Umfang möglich. Die Strasseninfrastruktur in der Ebene bestimme langfristig die Leistungsfähigkeit des Netzes. Mit einem zweiten Strassentunnel am Gotthard werde der Verkehr verflüssigt und kaum zusätzlicher generiert. Sicherheit, Unterhalt, Umweltschutz und vor allem eine angemessene Verbindung mit einem ganzen Landesteil und Sprachgebiet seien die Gründe für den Bau einer zweiten Röhre. Nicht zuletzt forderte Merz, dass die Politik die Realitäten im Verkehr klar darstellen und publik machen müsse.