

60. ordentliche FRS-Mitgliederversammlung vom 14. Juni 2005 in Bern

Verkehrspolitisches Patchwork muss ein Ende finden

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat die künftige Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung ins Zentrum seiner 60. Mitgliederversammlung, die im Zunftrestaurant Schmiedstube in Bern stattfand, gerückt. Diesbezüglich forderte FRS-Präsident Claude Gay-Crosier die Schaffung eines langfristigen und umfassenden Infrastrukturfonds, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere des Strassenbaus sowie der Substanz- und Werterhaltung – dauerhaft zu gewährleisten.

In seiner Eröffnungsansprache hielt der Präsident des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS, Claude Gay-Crosier, fest: „Dass in jüngster Zeit der Infrastrukturfonds vom Verkehrsdepartement wieder aufgenommen und via Vernehmlassungsverfahren in die Diskussion gebracht worden ist, erstaunt nur Aussenstehende, aber nicht uns.“ Die Strassenverkehrsverbände hätten schon vor Jahren erkannt, dass es ohne eine Fondslösung keinen Ausweg aus der verkehrs- und finanzpolitischen Sackgasse geben könne.

Als zentraler Punkt des vom Volk abgelehnten Avanti-Gegenentwurfs haben gemäss dem FRS-Präsidenten die Idee und das Prinzip eines Infrastrukturfonds die Abstimmungsniederlage vom Februar 2004 „überlebt“. Nur ein umfassender, langfristiger und ausgewogener Infrastrukturfonds werde für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, für die Lösung der Agglomerationsverkehrsprobleme sowie für die die Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität eine tragfähige und vor allem dauerhafte Planung wie auch Finanzierung sicherstellen.

Fehlende Kohärenz in der Verkehrspolitik

Die Bundesbehörden würden, hob Claude Gay-Crosier weiter hervor, die Verkehrspolitik seit Jahren zusehends auf dem Reissbrett entwerfen und gleichzeitig Beschwichtigungstherapie, Notfallmanagement sowie „Pflästerlipolitik“ betreiben. Bund und Parlament würden zudem einer Addition von regionalen Einzelinteressen hinterherhinken. Eine solche Addition von Gruppenegoismen habe noch nie zu einer tragfähigen Gesamtverkehrspolitik, sondern zum Verlust der Kohärenz in der Sache und der Glaubwürdigkeit der so Handelnden geführt.

Das kurzfristige verkehrspolitische „Hüst und Hott“ zeige sich insbesondere im unübersehbaren Gegensatz zwischen der angewandten Finanz- und der regionalen (Verkehrs-)Politik. Auf der einen Seite würden sich die Sparprogramme des Bundes auf dem Fuss folgen, und der deftige Spargummi radiere auch im Verkehrsbereich die Zahlen klein. Gleichzeitig brächten es selbst unermüdete Vertreter einer rigorosen Sparpolitik fertig, die guten Vorsätze dann über Bord zu kippen, wenn es um die eigene Region geht. Ein Anschauungsbeispiel fehlender Kohärenz von Reden und Handeln sei die nachträgliche Aufstockung des Verpflichtungskredits betreffend den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz von 665 Millionen auf rund 1,1 Milliarden Franken.

Resolution mit wesentlichsten Eckdaten verabschiedet

Laut Claude Gay-Crosier wird die Politik des Strassenverkehrsverbands FRS, der seit jeher einen gesamtheitlichen und realitätsbezogenen Ansatz pflege und diesen gegenüber all seinen verkehrspolitischen Partnern auch stets aktiv-konstruktiv kommuniziere und vertrete, von den Verfechtern partikulärer Interessen je länger, desto mehr in die Zange genommen. „Aber damit müssen und können wir leben – im Wissen darum, dass wir in der Lage sind, über den eigenen Tellerrand hinauszuschauen“, sagte der FRS-Präsident.

Um die Vorschläge zur Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung zu konkretisieren, hat die FRS-Mitgliederversammlung eine Resolution verabschiedet, die die wesentlichsten Eckdaten – insbesondere auch mit Blick auf die künftige Zusammenarbeit mit der verkehrsträgerübergreifenden Allianz Verkehr – beinhaltet. Damit bleibt der Strassenverkehrsverband FRS seiner konstruktiven Grundhaltung gegenüber allen Partnern auch in Zukunft treu, sofern die Spielregeln im Verlauf des Verfahrens nicht einseitig abgeändert werden. Claude Gay-Crosier unterstrich, dass an der Allianz Verkehr kein Weg vorbeiführe. Sollte die Allianz Verkehr allerdings scheitern, werde auch in Zukunft munter an der verkehrspolitischen Patchwork-Decke weitergestickt.

Bern, den 14. Juni 2005