

70. ordentliche Mitgliederversammlung
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
24. Juni 2015

Licht am Ende des Tunnels?

Von Niklaus Zürcher, Präsident **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS
(Es gilt das gesprochene Wort.)

Liebe Mitglieder, geschätzte Gäste

In den vergangenen Jahren hat sich einiges bewegt. Vieles zum Guten. Manches eher zum Schlechten. Und in einigen Bereichen kommt es einem so vor, als würde man wie bei ‚Eile mit Weile‘ oder – um bei den Rädern und Motoren zu bleiben – auf einer Formel-1-Strecke ewig im Kreis herumfahren. Auch das hat seinen Reiz! Das Üben an immer wieder denselben Hindernissen ist zudem ein harter und guter Lehrmeister, so dass letztlich in irgend einer Form doch ein Weiterkommen möglich und auch wahrscheinlich wird.

So oder so: Ich möchte meine Zeit bei der „Strassenlobby“ auch unter dem Gesichtspunkt einer Autofahrt sehen. Sicherlich kein Formel-1-Rennen. Aber eine soweit normale, manchmal zügige und gelegentlich auch etwas holprige Fahrt von A nach B:

- Mit einem freudigen Start.
- Manchmal viel Stau. Oder gar Unfällen.
- Umleitungen und Bremsmanövern.
- Am Ende jedoch (fast) am Ziel angekommen.

Nun werden Sie sagen, dass das mit dem Ziel doch etwas gar gutgläubig sei. Und doch: Wir haben durchaus Grund zu Optimismus.

Denn: In all den Jahren hat es zweifellos etwas grundsätzlich Positives gegeben, nämlich: dass die für Gesellschaft und Wirtschaft dermassen wichtige individuelle motorisierte Mobilität in den vergangenen Jahrzehnten sichergestellt und auch weiterentwickelt werden konnte. Trotz der weit verbreiteten ideologischen Verblendung und den dem Volk vorgegaukelten Horrorszenarien wie etwa desjenigen des Waldsterbens hat der motorisierte Individualverkehr nichts von seiner Bedeutung eingebüsst:

Die Strasse ist und bleibt der wichtigste Verkehrsträger! Die milliardenschweren Investitionen in den Schienenverkehr und Projekte wie Bahn 2000 und Neat konnten daran nichts ändern.

- 1980 zählten wir in der Schweiz 353 Autos (Personenwagen) auf 1'000 Einwohner und 50 Lastwagen oder Nutzfahrzeuge. Also insgesamt 403 Fahrzeuge.
- Heute (2014) haben wir 619 Fahrzeuge, wovon 534 Personenwagen und 85 Nutzfahrzeuge auf 1'000 Einwohner.

Das heisst: Die Mobilität konnte sich entwickeln, sie hat unzweifelhaft zugenommen.

Aber nicht nur die Anzahl der Fahrzeuge hat zugenommen. Noch viel beeindruckender ist die Zunahme der auf unseren Strassen abgewickelten Mobilität, die in den letzten 25 Jahren ein enormes Wachstum zu verzeichnen hatte. Allen Widerwärtigkeiten seit dem vermeintlichen Waldsterben und der Klimahysterie zum Trotz. Man könnte fast sagen, dass **strasse**-schweiz und die Mitgliedorganisationen glücklicherweise den Blick für die Realität nicht verloren und einen guten Job gemacht haben:

- Wurden 1980 noch 67'000 Mio. Personenkilometer auf der Strasse zurückgelegt, so waren es 2014 über 94'000 Mio. Personenkilometer. Also fast 50 Prozent mehr.
- Und noch frappanter ist die Zunahme beim Güterverkehr, wo die Verkehrsleistung von knapp 6'900 Mio. Tonnenkilometern (1980) auf 17'500 Mio. Tonnenkilometer (2014) gestiegen ist. Sie also nahezu verdreifacht hat. Trotz Verlagerungsideologien und entsprechender Investitionen.
- Über 5,8 Millionen Motorfahrzeuge wurden 2014 in der Schweiz gezählt: Vom Motorrad bis zum Sattelschlepper oder Gelenkbus für den öffentlichen Verkehr, bei dem 15 von 16 Haltestellen für Busse und Trams auf der Strasse sind. Alleine 2014 wurden in der Schweiz 396'588 motorisierte Strassenfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt.

Klar: diese Verkehrszunahme hat auch ihre Schattenseiten und Herausforderungen, die es zu lösen galt und weiterhin gilt. Dass wir nämlich immer mehr und länger im Stau stehen. Weil es in den vergangenen Jahrzehnten – wie manchmal auf der Autobahn – notorische „Linksfahrer“ gab, die einen Ausbau und damit ein angemessenes Fortkommen bewusst verhindert haben.

Auf unseren Autobahnen (sprich: Nationalstrassen), die 43 Prozent des Strassenverkehrs respektive 65 Prozent des Güterverkehrs bewältigen müssen, wurden alleine 2013 schon 20'596 Stautunden gezählt. Das waren gegenüber dem Vorjahr 3,4 Prozent mehr. Und eine Trendwende zeichnet sich nicht ab.

Und doch: Auch die „notorischen Linksfahrer“, die Staus bewusst in Kauf nehmen, können nicht leugnen, dass der Strassenverkehr in der gleichen Zeit nicht bloss mehr geleistet hat. Sondern vor allem auch ökologischer und sicherer geworden ist:

- Von 6,24 (2013) auf 6,11 Liter ist beispielsweise der durchschnittliche Treibstoffverbrauch aller im Jahr 2014 eingelösten neuen Personenwagen nach den Berechnungen des Bundesamtes für Energie (BFE) gesunken. Das entspricht einer Reduktion von 2,1 Prozent.
- Im gleichen Zeitraum sind auch die CO₂-Emissionen um 2,1 Prozent zurückgegangen, und zwar von 145 auf 142 g/km.
- Noch eklatanter fällt der Vergleich aus, wenn wir weiter zurückschauen: Allein seit 1996 sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen gemäss Bundesamt für Energie von 211 auf 142 g/km gesunken. Also um mehr als 32 Prozent.

Bei allen anderen Schadstoffen präsentiert sich ein ähnliches Bild.

Noch beeindruckender ist die Entwicklung bei der Verkehrssicherheit:

- 1980 verzeichneten wir auf unserem Strassennetz rund 1'200 Verkehrstote.
- Im letzten Jahr (also 2014) sind in der Schweiz noch 243 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen. Und dies erst noch trotz deutlich höherer Fahrleistung!

Klar: Das ist im Einzelfall immer noch sehr bedauerlich. Und trotzdem: In der Schweiz haben wir mittlerweile rund viermal mehr Suizide als Verkehrstote.

Liebe Mitglieder, geschätzte Gäste

Angesichts dieser durchaus positiven Fakten möchte ich meinen Blick nun nach vorne richten. Denn nach wie vor ist es so, dass die auf einer Autofahrt zu bewältigenden Gefahren und Hindernisse vor einem liegen und nicht im Rückspiegel zu finden sind.

Wobei ich unmittelbar drei Themenkreise oder Hindernisse sehe, die in naher Zukunft auch **strasseschweiz** beschäftigen werden.

- **Erstens:** die Strassenfinanzierung der Zukunft. In diesen Bereich gehören der NAF, die ‚Milchkuh-Initiative‘ und die Diskussionen um Mobility Pricing.
- **Zweitens:** der bedarfsgerechte Unterhalt und Ausbau unserer Infrastruktur, zu welchem auch die im NAF enthaltenen Projekte und die Sanierung des Gotthard-Tunnels gehören.
- **Drittens:** das Masshalten bei den Massnahmen zur Verkehrssicherheit und der entsprechenden Rechtsprechung.

Zur Strassenfinanzierung

Der sogenannte Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) soll dazu dienen, dass das Nationalstrassennetz fertig gestellt werden kann, Engpässe beseitigt werden und Projekte in den Agglomerationen verwirklicht werden können. Mit dem Fonds werden neben dem **Ausbau** neu auch **Betrieb** und **Unterhalt** finanziert.

Ich denke, ich verrate Ihnen nichts Neues, wenn ich festhalte, dass **strasseschweiz** und die Strassenverkehrsverbände mit dem aktuell vorliegenden Entwurf der NAF-Vorlage nicht zufrieden sind. Noch nicht zufrieden sein können.

Die Vorlage bedarf noch einiger Korrekturen und Verbesserungen:

- So ist es unabdingbar, dass der Strassenfonds effektiv dem BIF (also dem Bahn-Infrastruktur-Fonds) gleichgestellt wird. Und dies erreichen wir nur, wenn der NAF auf Verfassungsstufe tatsächlich verankert wird. Und zwar mit einem entsprechenden Zweckartikel auf Verfassungsstufe.
- Im Weiteren bedarf es der Zuweisung weiterer Mittel. Damit anschliessend auch effektiv geplant und vor allem auch rasch gebaut werden kann.
- Dass die den Agglomerationen aus dem NAF zufließenden Mittel für die Optimierung des Strassenverkehrs verwendet werden müssen, sollte unserer Ansicht nach auch klar sein. Hier besteht Nachholbedarf! Wie die Erfahrungen zeigen, können Zentren und Wohngebiete nur durch gute Ausweichmöglichkeiten vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Diese Chance gilt es zu nutzen.

Unter diesen Prämissen kann **strasseschweiz** – neben einigen Details – dem NAF am Ende wohl zustimmen. Denn so – und nur so! - wäre sicher gestellt, dass der NAF effektiv besser ist als die ‚Milchkuh-Initiative‘.

Es ist deshalb mehr als bedauerlich, dass es der Nationalrat nach dem Ständerat unlängst ebenfalls verpasst hat, die **„Milchkuh-Initiative“** als Gegenvorschlag mit dem NAF zu verknüpfen. Vor allem auch, weil man das Gleiche ja bei der VCS-Initiative und Fabi gemacht hatte.

Wir werden unter diesen Voraussetzungen nicht umhin kommen, die Milchkuh-Initiative, die eine faire (um nicht zu sagen: zumindest fairere) Verkehrsfinanzierung anstrebt, weiterhin mit vereinten Kräften zu unterstützen. Die Initiative vertritt ein Strassenanliegen. Und eine bessere Lösung liegt leider noch nicht auf dem Tisch.

Gleichzeitig möchte ich aber auch davor warnen, im Umfeld von NAF und Milchkuh-Initiative eines aus den Augen zu verlieren:

Dass nämlich der NAF im Grundsatz gar keine langfristige Finanzierungsvorlage ist. Sondern in erster Linie eine temporäre Übergangslösung, aufgrund welcher die in der Vorlage enthaltenen Projekte und Vorhaben angegangen, respektive gebaut werden können.

Die grossen Grundsatzdiskussionen werden wir nicht im NAF führen müssen. Sondern im Rahmen der anstehenden Diskussionen zum Konzeptbericht über **„Mobility Pricing“**.

Hier geht es um Grundsätzliches. Also passen wir auf! Glauben wir daran, dass über den Preis das Verkehrsaufkommen massgeblich beeinflusst werden kann? Wollen wir das? Sind wir der Ansicht, dass Mobility-Pricing eine gute Antwort auf die sinkenden Einnahmen aus den Abgaben auf Treibstoffen ist und diese letztlich ablösen könnte oder sollte?

Es darf sicher nicht sein, dass aus Mobility Pricing letztlich praktisch ein ausschliessliches Road-Pricing wird und einmal mehr nur die Automobilisten „gelenkt“ und zur Kasse gebeten werden. Leider kann ich mir aber aktuell noch nicht vorstellen, dass die Bereitschaft vorhanden ist, im öffentlichen Verkehr ein echtes, verursachergerechtes „Pricing“ einzuführen. Konsequenterweise wäre dies zum Beispiel auch das Ende von „Flatrate“-Angeboten, also dem von einer breiten Bevölkerungsschicht erschwinglichen Generalabonnement. Gleichzeitig ist es illusorisch zu glauben, dass sich die gemäss den Berichten des Bundesrates im Nationalstrassennetz auf uns zukommenden Engpässe und enormen Staustrecken mit Mobility-Pricing entschärfen lassen. Ich kenne keinen Automobilisten, der gerne im Stau steht. Die Faktoren, die ihn zu einer bestimmten Zeit seine Fahrt mit dem Auto antreten lassen, sind jedoch zwingend oder jedenfalls so stark, dass er den Stau in Kauf nimmt. Dies dürfte auch zutreffen für einen höheren Preis, der zu bestimmten Zeiten für das Befahren einer stark belasteten Strecke erhoben wird.

Schlagworte wie „pay as you use“ sind bestechend. Wenn aber der vom Bundesrat in die Anhörung gegebene Konzeptbericht davon ausgeht, dass mit Mobility-Pricing nicht die Infrastruktur und der Betrieb finanziert werden können und sollen, dann macht dieses System wenig Sinn. Es geht nicht darum, Staus besser zu verwalten. Die erforderliche Beseitigung lässt sich aber nur durch den Ausbau der Infrastruktur erreichen.

Damit bin ich beim zweiten Punkt: Wir müssen besorgt sein, dass unsere **„Strasseninfrastruktur“** in naher Zukunft effektiv ausgebaut und Instand gehalten werden kann. Und zwar rasch.

Dazu gehört wie erwähnt auch die Sanierung des **„Gotthard-Strassentunnels“**. Mit dem Bau einer Sanierungsröhre. Alles andere macht sowohl kurz- als auch langfristig keinen Sinn. Ohne die Sanierungsröhre wird der Ausweichverkehr auf schlechter ausgebauten Routen eine grosse Belastung darstellen und der Verkehrssicherheit nicht förderlich sein. Und wer die höheren Kosten für die Sanierungsröhre ins Feld führt, sollte ehrlicherweise erwähnen, dass beim Verzicht darauf der ganze Zirkus mit Verladeanlagen und den entsprechenden Kosten etwa alle dreissig Jahre wieder losgehen wird. Abgesehen davon, dass der Gotthard Basistunnel der NEAT in einigen Jahren – hoffentlich! – so ausgelastet sein wird, dass für die zusätzlich erforderlichen Autozüge kein Platz mehr vorhanden sein wird, stellt sich auch die

Frage nach der Akzeptanz für die Verladeanlagen. Die entsprechenden Anlagen für die Verbindung durch den Tunnel zwischen Frankreich und England sind Beispiele dafür, wie so etwas ungefähr aussehen würde.

strasseschweiz und die Mitgliedorganisationen werden sich mit allen Mitteln und Ressourcen hinter diese bevorstehende Auseinandersetzung um den Gotthard stellen müssen. Denn diese Abstimmung ist trotz der klaren und überzeugenden Fakten alles andere als gewonnen, wie unlängst auch die Bildung eines bürgerlichen Nein-Komitees gezeigt hat.

Immerhin: Sowohl beim NAF als auch bei der Gotthardfrage dürfen wir etwas erfreut zur Kenntnis nehmen: die Strassenlobby kann hier auf die ernst gemeinte Unterstützung des Bundesrates, respektive der zuständigen Bundesrätin zählen. Da hat sich in den vergangenen Jahren tatsächlich etwas bewegt. Ich würde sogar von einem Kulturwandel sprechen.

Wenngleich, und damit bin ich beim dritten Thema, im Rahmen dieses Kulturwandels sind noch einige Brems- und Schleuderspuren auszumachen.

Oder anders formuliert: Noch nicht alle in der Bundesverwaltung haben die Kehrtwende der Departementschefin mitgemacht.

Beispielsweise bei der Umsetzung von „**Via sicura**“ bedarf es durchaus noch gewisser Korrekturen. Hier schießt meines Erachtens manch einer mittlerweile doch gar stark übers Ziel hinaus. Fünfstellige Bussen für Verkehrsvergehen stehen ebenso im Widerspruch zu meinem Gerechtigkeitsempfinden wie die Behinderung von Rettungsdiensten.

Mass halten hat noch keinem geschadet! Das gilt nicht nur fürs Leben ganz allgemein oder im Verkehr. Sondern auch für die Regulierungswut der Verwaltung. Massiv einschränkende Vorschriften und drakonische Strafen führen nicht unbedingt zu mehr Verkehrssicherheit und weniger Unfällen. Es gibt Dinge, die sich nicht per Befehl verbessern lassen.

Massgebliche Fortschritte bei der Verkehrssicherheit können insbesondere durch die weiterentwickelte Sicherheitstechnik bei Fahrzeugen und Infrastruktur erreicht werden. Das haben wir in der Vergangenheit erfahren. Uns allen ist auch bekannt, was für Fortschritte die Fahrzeughersteller gerade heute in ihren Forschungs- und Entwicklungsabteilungen verzeichnen. In teureren Fahrzeugmodellen ist einiges davon bereits serienmässig umgesetzt! Konzentrieren wir uns doch darauf, in den bestehenden Gesetzen und Vorschriften die Voraussetzungen zu schaffen, damit die demnächst zu erwartenden, bahnbrechenden neuen Sicherheitskomponenten so rasch wie möglich in der Breite eingesetzt werden können. Das wird zu einem Quantensprung in der Verkehrssicherheit führen.

So: Und damit schliesse ich meine letzten Ausführungen als Präsident von **strasseschweiz**. So wie es sich für die Strassenlobby gehört, waren einzelne Seitenhiebe enthalten. Wobei ich Anwesende bitte, es nicht persönlich, aber durchaus ernst zu nehmen.

Ich denke, am Ende des Tunnels ist tatsächlich ein heller Schimmer auszumachen. Noch fehlen die klaren Konturen, die uns die objektive Sicht ermöglichen. Selbstverständlich sind wir bereit, uns konstruktiv an der Gestaltung der zukünftigen Mobilität zu beteiligen. Dazu brauchen wir aber noch mehr Konkretes und Verbindliches.

Liebe Mitglieder, geschätzte Gäste

Ich wünsche meinen Nachfolgern bei **strasseschweiz** viel Glück, Mut und Durchhaltewillen bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben. Die Fahrt geht weiter! Auch wenn in den vergangenen Monaten verschiedene Ampeln auf Grün geschaltet werden konnten und sich

eine absolut erfreuliche Dynamik entwickelt hat, sind wir noch weit entfernt von einer „grünen Welle“.

Ich möchte es an dieser Stelle nicht unterlassen, Ihnen, meine lieben Kollegen und Kolleginnen, recht herzlich für die gemeinsame Autofahrt in den vergangenen Jahren herzlich zu danken.

Ich wünsche Ihnen aber vor allem eines: stets gute und unfallfreie Fahrt und beste Gesundheit.

Herzlichen Dank, dass Sie mich auf diese Fahrt mitgenommen haben!