

Mitgliederversammlung strasseschweiz vom 22. Juni 2016

Silberstreifen in der Verkehrspolitik

Referat von Rudolf Zumbühl, Präsident strasseschweiz

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gehofft haben wir alle, am Schluss aber wurde es doch noch einmal eng. Das JA zur Sanierungsröhre am Gotthard hat das vergangene verkehrspolitische Jahr geprägt.

Mit vereinten Kräften von Strassenverkehr und Wirtschaft, aber auch mit tatkräftiger Unterstützung der Verkehrsministerin, haben wir es geschafft, den Mythos Gotthard zu relativieren und den Bau einer Sanierungsröhre am Gotthard möglich zu machen.

Mit der Sanierung des Gotthardstrassentunnels ist die Verhinderungspolitik der politischen Gegner des motorisierten Strassenverkehrs nach über 20 Jahren nun endlich an ihre Grenzen gestossen. Rein ideologisch motiviert sollten die Strassenbenützer Sicherheitsrisiken ausgesetzt werden, die dem Bahnbenützer nicht zugemutet werden. Nicht zuletzt hätten all die präsentierten alternativen Lösungsvorschläge nur einfach eine Verschiebung der Problemfelder in andere Regionen bedeutet, ohne wirklich eine Alternative zu bieten.

Dass die Bäume trotz dieses wichtigen Erfolgs am Gotthard nicht in den Himmel wachsen, zeigte uns der Abstimmungssonntag vom 5. Juni. Die „Volksinitiative für eine faire Verkehrsinitiative“ ist an der Urne klar gescheitert. Nicht zuletzt auch deshalb, weil mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF dem Stimmvolk eine Alternative präsentiert worden ist.

Die Initiative hätte dem Strassenverkehr über die nächsten Jahre eine sichere Finanzierung gebracht. Auf der anderen Seite wurden neue Probleme an anderen Orten ausgemacht. Aber es ist müssig, hier im Nachhinein darüber zu spekulieren, was alles richtig war, und was falsch.

Sicher ist, dass die Volksinitiative den NAF in die richtige Richtung angestossen hat. Ohne die Initiative würden wir heute wohl nur über eine Mini-Lösung diskutieren:

Ein paar kleinere Anpassungen auf Gesetzesstufe hier, ein paar andere dort und etwas mehr Flexibilität für das ASTRA zwischen Infrastrukturfonds und Spezialfinanzierung. Bestimmt aber hätten wir einen reichlich bedachten Topf für den Agglomerationsverkehr.

Klare Trends in den letzten Jahren

Immerhin lassen sich in den vergangenen Jahren in der verkehrspolitischen Diskussion doch klare Trends in die richtige Richtung ausmachen.

Noch vor knapp 20 Jahren hatte der Bundesrat den Ausbau der A1 auf sechs Spuren mit der Begründung abgelehnt, zuerst müsse das Nationalstrassennetz fertiggestellt werden, was ca. 2012 der Fall sein werde. Gleichzeitig hat er daran erinnert, dass er im Rahmen des Luftreinhaltekonzepts auf den Ausbau bestehender Autobahnabschnitte bis zur Realisierung von „Bahn 2000“ verzichten wolle.

Vor diesem Hintergrund wurden nicht nur Ausbauprojekte blockiert, auch die Planungen wurden nicht vorangetrieben. Noch vor 10 Jahren verkündete das Verkehrsdepartement, dass mit Kapazitätsproblemen auf den Nationalstrassen höchstens punktuell innerhalb einzelner Agglomerationen zu rechnen sei.

Erst nachdem der Gegenvorschlag zur avanti-Initiative vom Tisch und der Infrastrukturfonds mit einem Rahmenkredit von 5.5 Mrd. CHF für die Engpassbeseitigung vom Parlament genehmigt waren, durfte das ASTRA Abschätzungen über die künftige Situation auf dem Nationalstrassennetz publik machen. Die vom ASTRA bezeichneten 400 Autobahnkilometer, auf denen es täglich Verkehrsüberlastungen geben werde, können wohl kaum mehr bloss als ein punktuelles Problem bezeichnet werden.

Die Rechnung für diese Art der Politik bezahlen wir heute in Form der 22'828 Stautunden pro Jahr auf dem Nationalstrassen: Ein Übel, das in der Zukunft noch weiter zunehmen und uns die Folgen aus den Versäumnissen der Verkehrspolitik der letzten Jahre schmerzlich spüren lassen wird.

Aktuelle verkehrspolitische Diskussion

Erst mit der Botschaft zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds konnte das festgefahrene verkehrspolitische Primat der Schiene durchbrochen werden.

Nach der NEAT-Eröffnung und dem Entscheid zum Bau der Sanierungsröhre am Gotthard-Strassentunnel muss sich die verkehrspolitische Aufmerksamkeit nun wieder dem Mittelland zuwenden. Die Politik ist gut beraten, wenn sie die Vielzahl der erforderlichen und erwünschten Verkehrsprojekte, die sich zu einem gigantischen Vorhaben summieren, mit Augenmass anpackt. Dabei dürfen wir die integrative Funktion der Verkehrsinfrastrukturen für unser Land nicht unterschätzen. Bei grossen verkehrspolitischen Vorhaben müssen die Bedürfnisse aller Regionen unseres Landes angemessen berücksichtigt werden.

Man kann deshalb vom Netzbeschluss 2012 halten, was man will und die fehlende Demokratie im Strassenbau bedauern. Seine Integration ist für die Mehrheitsfähigkeit des NAF im Volk und in den Ständen entscheidend.

Für den Strassenverkehr ist der NAF von zentraler Bedeutung, aber auch nicht zu jedem Preis. Noch sind bei der Finanzierung nicht ganz alle Stolpersteine weggeräumt. Der Nationalrat hat letzte Woche immerhin ein klares Zeichen gesetzt, dass trotz des Neins zur Milchkuhinitiative das Rad nicht mehr zurückgedreht werden soll.

Die Entscheide des Nationalrates sind für den Strassenverkehr eine gute Lösung und wir erwarten nun vom Parlament, dass es den NAF mit diesen Eckwerten verabschiedet.

Zukünftige Entwicklungen

Wenn wir über die NAF-Vorlage hinausschauen, so müssen wir uns nun im Rahmen von **strasseschweiz** darüber im Klaren sein, dass der Infrastrukturausbau in der Zukunft zwar eine Entlastung bringen dürfte. Bis dahin wird aber noch viel Zeit vergehen. Allein die Nordumfahrung Zürich wird erst 2025 fertiggestellt sein.

Die nächste verkehrspolitische „Geländekammer“, in welche sich die Organisationen des Strassenverkehrs hineinwagen müssen, ist das

Verkehrsmanagement. Die verstärkte Einwirkung auf den Verkehrsfluss und auf die Verkehrsmenge wird wohl die einzige Chance sein, kurzfristig etwas Entlastung in die permanente Staugefahr zu bringen. Aber auch hier steckt der Teufel wie immer im Detail.

Natürlich hat das Motto „Lieber langsam fahren als schnell stehen“ seine Berechtigung. Seine Umsetzung braucht aber Vertrauen. Vertrauen darauf, dass damit keine neuen verkehrspolitischen Massnahmen gegen den motorisierten Strassenverkehr geplant sind, sondern ein wirksames Paket von Instrumenten geschaffen wird, das mithelfen soll, die Staustunden markant zu reduzieren. Dazu gehören:

- Variable Temposignalisationen
- Dynamische Warnsignalisationen
- Pannestreifenbewirtschaftung
- Rampmetering (Pfortneranlagen)
- Lastwagenüberholverbot (ÜV-LW)

Auch wir gehen davon aus, dass diese Systeme Erleichterungen bringen werden, und wir können sie deshalb grundsätzlich unterstützen. Allerdings werden sie nicht mehr als kurzfristige Erleichterungen bringen. Verkehrsmanagement darf deshalb nicht dazu führen, die notwendigen Ausbauten zu verzögern oder gar zu unterlassen.

Mobilität im Umbruch

Wenn wir heute Silberstreifen am Horizont der Mobilitätspolitik wahrnehmen, so dürfen diese nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Mobilität selber im Umbruch befindet. Jörg Beckmann von der Mobilitätsakademie wird in seinem Referat am Ende der Veranstaltung noch vertiefter auf diesen Punkt eingehen.

Einmal mehr heisst der grosse Treiber dieses Umbruchs „Vernetzung“. Wie noch vor einem halben Jahrhundert der Anschluss an das Strassennetz allen den Zugang zum ganzen Netz ermöglichte, eröffnete der vernetzte Luftverkehr allen die gesamte Welt. „Mobilität für alle“ war das Stichwort.

„Vernetzte Fahrzeuge“, vernetzte Benutzer bringen nun zusammen eine neue Dimension in die Mobilität. Wenn ich hier diesen Umbruch in der Mobilität anspreche, dann natürlich deshalb, weil dies für uns alle die ganze grosse

Herausforderung sein wird. Je nach dem, in welchem Bereich wir tätig sind, wird uns dieser Umbruch unterschiedlich treffen. Aber er wird von enormer Tragweite sein.

Heute geht es mir darum zu unterstreichen, dass wir uns dieser Herausforderung gemeinsam stellen und nach Kräften versuchen wollen, diese neue mobile Zukunft mitzugestalten. Wir wollen die neuen notwendigen Regeln des Strassenverkehrsrechts gestalten und nicht blockieren. Wir wollen die Rahmenbedingungen mitdefinieren, an denen sich neue Angebote ausrichten müssen.

Dafür brauchen wir das professionelle Wissen all unserer Mitglieder. Es wird die herausfordernde Aufgabe für **strasseschweiz** sein, diese Aktivitäten zu koordinieren. Wir wollen ja nicht die Getriebenen sein, sondern die Gestalter.

Mehr Einfluss nehmen

Vor diesem Hintergrund haben wir uns im Rahmen eines Workshops gemeinsam mit den Präsidenten der Trägerorganisationen vertiefte Gedanken gemacht, in welche Richtung sich **strasseschweiz** entwickeln soll.

Wenn ich hier die Diskussion kurz zusammenfassen darf, dann soll **strasseschweiz** künftige Herausforderungen und Themen stärker antizipieren und ihre möglichen Auswirkungen auf den Strassenverkehr analysieren. Die Grundlagenarbeit, etwa im Rahmen von Vernehmlassungen sowie der Wissensaustausch zwischen den Mitgliedern sollen weitergeführt und intensiviert werden. Wir wollen die Synergien stärker nutzen, zum Beispiel beim politischen Monitoring, und nicht zuletzt soll **strasseschweiz** im politischen Entscheidungsprozess vermehrt Einfluss nehmen.

Geschätzte Mitglieder, wir stehen in der Schweiz vor einer wichtigen verkehrspolitischen Wende in der Strassenfinanzierung und im Ausbau unseres Strassennetzes. Schon bald werden wir uns darüber Gedanken machen müssen, wem dieses Netz gehören soll. Wer es betreibt und unterhält, wer noch darauf fahren soll und mit welchen Fahrzeugen. Die Silberstreifen am Horizont weisen uns die Richtung. Gehen wir gemeinsam diesen Weg in die Zukunft. In diesem Sinne erkläre ich die heutige Mitgliederversammlung für eröffnet.