

**57. ordentliche Mitgliederversammlung  
des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS****18. Juni 2002****AVANTI-Initiative: Es kann nicht wahr sein,  
was offiziell nicht wahr sein darf**

Von Claude Gay-Crosier, Präsident Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Vor gut einem Monat hat der Bundesrat die Botschaft zur AVANTI-Initiative verabschiedet. Ich habe diese zur Kenntnis genommen und weiss nun nicht, ob ich mich über den offenkundigen Argumentationsnotstand des Bundesrats freuen oder über die anhaltende Obstination im UVEK ärgern soll. Die AVANTI-Initiative ist bekanntlich schon lange vor Einreichung der Unterschriften auf schroffe Ablehnung und entschlossenen Widerstand seitens des Verkehrsministers gestossen. Sie wurde in der breiten Öffentlichkeit bewusst auf eine zukunftsfeindliche, kurzsichtige Röhreninitiative reduziert. Offensichtlich nahm man sich im UVEK nicht einmal die Mühe, den Initiativtext vollumfänglich zu lesen. Denn man ging davon aus, dass unser Volksbegehren nie und nimmer mehrheitsfähig werden würde. Welch magistraler Irrtum! – Ganz nach dem Motto: „Es kann nicht wahr sein, was offiziell nicht wahr sein darf.“

Wesentliche Aussagen der Botschaft zeugen von akutem Gedächtnisschwund gepaart mit selektivem Wahrnehmungsvermögen. Diese können und dürfen nicht unwidersprochen bleiben. Ich beschränke mich dabei auf einige zentrale Punkte:

1. Die Koordinierte Verkehrspolitik
2. Der Grundsatzartikel der AVANTI-Initiative
3. Das Engagement für den Agglomerationsverkehr
4. Die Finanzierung des Agglomerationsverkehr im Rahmen der NFA
5. Das integrierte Programm für die Nationalstrassen wie auch für den Agglomerationsverkehr

6. Die Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz (Folie)
7. Der zweite Strassentunnel durch den Gotthard
8. Der Investitionsfonds für den Strassenverkehr
9. Staupflege statt Bypass-Operation

Ich freue mich sehr, Sie heute im Namen des FRS-Zentralvorstands zur 57. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüßen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht an die zahlreich erschienenen Gäste sowie an die Medienvertreter, welche unserer Einladung gefolgt sind.

## **1. Die Koordinierte Verkehrspolitik**

Bekanntlich legt der Bundesrat dem Parlament mit seiner Botschaft zur AVANTI-Initiative einen Gegenvorschlag vor. Dessen Grundlage sei eine Koordinierte Verkehrspolitik. Diese beinhalte einen gut abgestimmten Ausbau von Strassen- und Schienennetz in jenen Bereichen, in denen es am dringlichsten sei und die Investitionen den grössten Nutzen brächten. Nur so lasse sich eine nachhaltige Mobilität erreichen.

Während in der Frage des Alpenschutzes bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit auf den entsprechenden Volksentscheid verwiesen wird, hat das UVEK die Ablehnung der Verfassungsgrundlage für eine Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) am 12. Juni 1988 nie verwunden. Nur so lässt es sich erklären, dass heute sogar in einer bundesrätlichen Botschaft unter Berufung auf den Volkswillen von einer Koordinierten Verkehrspolitik gesprochen werden kann. Das ist nicht nur Geschichtsklitterung, es ist vielmehr eine bewusste Provokation. Für die Strassenverkehrsverbände bedeutete die von Volk und Ständen verworfene KVP einen Sieg der Vernunft. Die Stimmbürger hatten damit der geplanten Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Kosten des Individualverkehrs eine klare Absage erteilt. Schuld daran trifft das UVEK. Denn dieses konnte es schon damals nicht unterlassen, die politisch austarierten Vorschläge der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) in entscheidenden Punkten einseitig abzuändern.

Auch uns ist klar, dass in der Verkehrspolitik verschiedene Bereiche aufeinander abgestimmt werden müssen. Wir haben in der Vergangenheit bei verschiedenen Abstimmungsvorlagen den Tatbeweis erbracht, dass die Strassenverkehrsverbände durchaus willens und in der Lage sind, über den Tellerrand kurzfristiger Eigeninteressen hinaus zu blicken. Diese Sachbezogenheit und Offenheit für systemübergreifende Gesamtlösungen hat uns oftmals in den eigenen Reihen erhebliche Kritik eingebracht. Leider vermissen wir beim federführenden UVEK in wichtigen Fragen diese sachliche Unvoreingenommenheit und Offenheit. Verkehrsinfrastrukturen dürfen

durch die öffentliche Hand nicht bloss verwaltet, sondern müssen auch bewirtschaftet werden. Es handelt sich um einen dynamischen Prozess, an dem viele Partner beteiligt sind.

Dazu gehört u.a. eine rollende Abstimmung mit der europäischen Politik. – Davon sind wir aber, bei Tageslicht betrachtet, noch immer weit entfernt. Die Verkehrsminister unserer Nachbarländer signalisieren zwar in regelmässigen Abständen viel Verständnis für unsere spezifischen Verkehrsprobleme und stimmen nicht selten im Grundsatz mit der bundesrätlichen Politik überein. Entsprechende Taten folgen diesen feierlichen Grundsatzklärungen jedoch kaum. Spätestens bei den Finanzierungsfragen werden die Reden kurzatmiger und unverbindlicher. Die Interessen der Nationalstaaten überlagern die guten Absichten nachhaltig.

## **2. Der Grundsatzartikel der AVANTI-Initiative**

Mit Genugtuung haben wir konstatiert, dass der Bundesrat in seinem Gegenvorschlag den Grundsatzartikel der AVANTI-Initiative buchstabengetreu übernommen hat. Die Behauptung, dass die neue Norm punkto Nationalstrassen gegenüber der geltenden Verfassung nichts Neues bringe und der bisherigen Politik des Bundesrats entspreche, kann nicht ernst genommen werden und gehört wohl eher in die Kategorie „Aprilscherz“. Der als Einschub in die bestehende Verkehrsverfassung vorgesehene allgemeine Artikel verlangt vom Bund, dass er sich für leistungsfähige Infrastrukturen einsetzen muss. Nach Annahme dieser Bestimmung liegt es nicht mehr im Ermessen des Bundes, ob er sich dafür verwenden will oder nicht. Er ist viel mehr gehalten, dies zu tun – angesichts der bisherigen Politik insbesondere beim Strassennetz.

Damit führt die Initiative wieder weg vom Modalsplit-Denken oder gar von einer Bevorzugung des einen oder anderen Verkehrsträgers. Die ohne verfassungsrechtliche Grundlage vorgenommene Bevorzugung der Schieneninfrastruktur bzw. die Vernachlässigung der Strasse verliert ihre Basis. Die Initiative orientiert sich damit klar am Wettbewerbsgedanken im Verkehr. Die Modalsplit-Frage, d.h. die Allokationsfrage muss über den Wettbewerb und damit über den Markt gelöst werden. Dass das UVEK damit grosse Mühe bekundet, erstaunt nicht, denn „die intellektuelle Nichtbewältigung der Allokationsfrage ist bekanntermassen die Hauptschwäche kollektivistischer Anschauungen“ (Prof. Eisenhut).

## **3. Das Engagement für den Agglomerationsverkehr**

Laut Botschaft zur AVANTI-Initiative will der Bundesrat das Engagement für den Agglomerationsverkehr verstärken. Ich gratuliere der Landesregierung, dass sie zu dieser richtigen, wenn auch späten Einsicht gelangt ist. Die Strassenverkehrsverbände haben bereits vor mehreren Jahren,

insbesondere vor und während der Diskussion zur FinöV-Vorlage klipp und klar auf die täglich wachsenden Probleme im Agglomerationsverkehr aufmerksam gemacht. Unser im Detail ausgearbeiteter Lösungsvorschlag, einen Investitionsfonds für den gesamten öV zu bilden, scheiterte aber am hartnäckigen Widerstand des Finanzdepartements. Das Ausklammern des Agglomerationsverkehrs war einer der Hauptgründe, warum wir dazumal die FinöV-Vorlage bekämpften. Der Vorwurf, die AVANTI-Initiative sei inhaltlich zu undifferenziert und gebe keine Antwort auf die grossen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen, trifft deshalb voll daneben. Ich muss ihn an den Absender retournieren.

Erstens haben wir die Probleme frühzeitig erkannt und den zuständigen Behörden – leider erfolglos – praktikable Lösungen präsentiert. Zweitens bedürfen die in der Übergangsbestimmung der AVANTI-Initiative genannten Nationalstrassenabschnitte am dringendsten einer Kapazitätsanpassung. Dies hat drittens den TCS dazu bewogen, gemeinsam mit den Organisationen des öffentlichen Verkehrs vom Bundesrat den Einsatz einer Expertenkommission zu verlangen. Der Bundesrat hat dem stattgegeben. Die eingesetzte Kommission unter der Leitung von Ständerat Peter Bieri (ZG) hat u.a. vernünftige Massnahmen zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs präsentiert.

Nun wird es pikant, ja peinlich: Das gleiche Departement, welches sich nun über ein Jahrzehnt lang prioritär am alpenquerenden Transitverkehr und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ausgerichtet und den Agglomerationsverkehr stets stiefmütterlich behandelt hat, wirft den AVANTI-Initianten, also uns, heute seine eigenen Unterlassungssünden vor. Sehr aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Konsultation der zum Credo erhobenen neuen Departementsstrategie des UVEK. Sie bezeichnet den Agglomerationsverkehr mit keinem Wort als die neue, alles entscheidende, verkehrspolitische Herausforderung.

Dies alles deutet auf einen massiv gestörten Realitätsverlust des UVEK hin. Es erschwert die sachliche Problemlösung und ergibt keine gute Basis für die dringend erforderliche partnerschaftliche Zusammenarbeit über den Abstimmungstermin der AVANTI-Initiative hinaus. Das UVEK hat sich ganz offensichtlich im Gemäuer der eigenen Ideologie einsperren lassen. Ein Lied davon kann Ihnen sicher auch die vom UVEK abgesetzte Expertengruppe zur Lösung der Schwerverkehrsprobleme auf der A2 singen.

#### **4. Die Finanzierung des Agglomerationsverkehr im Rahmen der NFA**

Wie die Zusammenarbeit seitens des Verkehrsdepartements verstanden wird, lässt sich anhand des Berichts der Expertenkommission Bieri bestens veranschaulichen: Aus dem Bericht der Ex-

pertenkommission Bieri, der einen konzisen Massnahmenkatalog zur künftigen Finanzierung des Agglomerationsverkehrs enthält, pflückte sich das Verkehrsdepartement die öV-seitigen Sofortmassnahmen heraus und setzte sie um. Die übrigen nicht opportunen Vorschläge wurden von einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe nochmals vertieft abgeklärt. Gestützt auf den Bericht dieser Arbeitsgruppe legte der Bundesrat das weitere Vorgehen im Agglomerationsverkehr fest. Nur: Von einem fundierten Bericht konnte keine Rede sein. Auf unsere Anfrage hin entpuppte sich dieser nämlich als simples, aber vertrauliches Wortprotokoll.

Immerhin trafen wir im UVEK einen wunden Punkt, wie die folgende Antwort zeigt: „Die Geschäftsleitung des Bundesamts für Raumentwicklung hat über Ihre Anfrage gesprochen und ist zum Schluss gekommen, dass es wohl am zweckdienlichsten wäre, einen kurzen Bericht über die Folgearbeiten und über die vom Bundesrat getroffenen Beschlüsse zu verfassen. Dieser Bericht wäre dann für alle Mitglieder der Gruppe Bieri bestimmt.“ So geht das also! Der Bundesrat entscheidet auf Grundlage eines Wortprotokolls. Dieses wird gegenüber der Öffentlichkeit als Bericht verkauft. Falls es jemand merkt und insistiert, liefert man halt kurzerhand einen Bericht nach.

Wie sieht nun besagtes bundesrätliches Vorgehen im Agglomerationsverkehr aus? Im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) will der Bundesrat eine neue Bestimmung in der Verfassung festschreiben. Auf deren Basis sollen von den jährlich maximal 350 Millionen Franken an Mineralölsteuererträgen rund ein Drittel zur Erhöhung der Investitionsmittel bei den Leistungsvereinbarungen mit Bahnen (z.B. SBB) sowie rund zwei Drittel schergewichtig für den öV eingesetzt werden. Die nachweisbaren Bedürfnisse und berechtigten Anliegen des privaten Strassenverkehrs werden quasi ausgeblendet. Dieses Zurechtbiegen des Bieri-Berichts zum Vorteil von öV-Projekten verurteile ich aufs schärfste. Die knappen finanziellen Ressourcen sind vielmehr dort anzulegen, wo sie den grössten Nutzen stiften. Dies ist in erster Linie bei der Verbesserung der Strasseninfrastruktur der Fall, auf der sich in den helvetischen Städten und Agglomerationen im Durchschnitt rund zwei Drittel des öffentlichen Verkehrs – Trambahnen, Trolley- und Autobusse – abwickeln.

Ich fordere den Bundesrat hiermit auf, die vom Strassenverkehr zugunsten des Agglomerationsverkehrs aufgebracht Gelder mindestens zur Hälfte auch den Infrastrukturen des Verkehrsträgers Strasse zukommen zu lassen. Um Schienengrossprojekte für den Agglomerationsverkehr zu realisieren, ist zur Deckung des Finanzmittelbedarfs auf den FinöV-Fonds zurückzugreifen. Ferner sind rein bahnspezifische Vorhaben weiterhin auf die entsprechende Eisenbahngesetzgebung abzustellen, denn: Der Bund darf finanzielle Mittel des Strassenverkehrs nach Artikel 86 der Bundesverfassung nur für Projekte im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr ausgeben. Dies muss an dieser Stelle einmal mehr dick unterstrichen werden.

Kein Ersatz für die Zweckerweiterung der Mineralölsteuer zugunsten des Agglomerationsverkehrs ist gemäss Bundesrat das Road Pricing. Trotzdem will er sich die Option von Strassenzöllen längerfristig offen halten. Eine ziemlich scheinheilige Aussage, wenn man weiss, dass der Bundesrat ebenfalls im Rahmen der NFA eine Norm verankern will, welche die Erhebung von Strassenzöllen in Agglomerationen ermöglicht. Wir lehnen eine derartige Abkehr vom heute bestehenden Grundsatz der Gebührenfreiheit öffentlicher Strassen kategorisch ab. Die Annahme dieser Verfassungsbestimmung würde für die Strassenverkehrsverbände den „Casus belli“ bedeuten.

## **5. Das integrierte Programm**

Gemäss den Schlussfolgerungen der AVANTI-Botschaft „merzt der Gegenvorschlag die Mängel der AVANTI-Initiative aus und schafft neu die Grundlagen für die Lösung der schwierigen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen“. Konkret bedeutet dies: Der Bundesrat verzichtet auf eine Modifizierung des Alpenschutzartikels und ersetzt die AVANTI-Übergangsbestimmung. Statt in einem ersten Schritt die Kapazitätsengpässe auf der A1 zwischen Genf und Lausanne bzw. zwischen Bern und Zürich sowie auf der A2 zwischen Erstfeld und Airolo zu beseitigen, soll die Übergangsbestimmung den Auftrag für ein so genannt integriertes Programm enthalten.

Dieses Programm, das der Bundesrat ein Jahr nach Annahme des Grundsatzartikels vorlegt, würde Kapazitätserweiterungen des Nationalstrassennetzes und Verbesserungen des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten beinhalten. In letzteren soll dabei schwergewichtig in Vorhaben des öffentlichen Verkehrs investiert werden. Nur ist ein Programm für die Verbesserungen des Verkehrsablaufs in den städtischen Gebieten reine Augenwischerei: Soweit davon nicht nationale Netze betroffen sind, hängt ein solches Programm nämlich voll und ganz von den Gemeinden und den Kantonen ab.

Mit seinem Gegenvorschlag hält der Bundesrat wie gesagt am geltenden Alpenschutzartikel fest. Es erscheint mir immerhin folgerichtig, dass er den A2-Abschnitt zwischen Erstfeld und Airolo daher nicht ausbauen will. Als materiell inkorrekt erachte ich es hingegen, dass der Bundesrat nun die Verbesserung des Agglomerationsverkehrs in die Übergangsbestimmung zum AVANTI-Grundsatzartikel (Art. 81 Abs. 2 BV) schreiben will. Wenn überhaupt, dann müsste er dies richtigerweise in einer Übergangsbestimmung zu Art. 86 BV tun. Es ist ja schliesslich dieser Artikel, mit dem er im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs (NFA) eine Zweckerweiterung zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs verfassungsmässig verankern will.

Eines ist sicher: Der Bundesrat hat nicht einen Gegenvorschlag gezimmert, um die AVANTI-Initiative zu unterstützen, sondern um diese zu bekämpfen. Schon allein deshalb ist es mit gröss-

ter Vorsicht zu geniessen, dass nun ein Anliegen der Strassenverkehrsverbände – nämlich das Lösen der Probleme im Agglomerationsverkehr – in diesem Gegenvorschlag Aufnahme gefunden hat. Wir sind einerseits zwar offen für einen konstruktiven Dialog. Andererseits müssen wir aufgrund einschlägiger Erfahrungen leider auch auf der Hut vor allfälligen Finten des UVEK sein.

## **6. Die Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz**

Im integrierten Programm will der Bundesrat nebst den Kapazitätsengpässen in den Agglomerationen auch jene auf dem Nationalstrassennetz bezeichnen. In der AVANTI-Botschaft gibt er jedoch lediglich „erste Anhaltspunkte über die Prioritäten sowie über die konkreten Strecken und Räume“, bei denen die Leistungsfähigkeit im Jahr 2020 nicht mehr garantiert ist (Folie). Sie sehen, es handelt sich in erster Linie um die Gebiete rund um Genf, Lausanne, Bern und Zürich, also die grossen Agglomerationsräume.

Die Verpflichtung des Bundes, sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen einzusetzen, setzt die Fertigstellung des geplanten Nationalstrassennetzes voraus. Netze sind nämlich nur dann leistungsfähig, wenn sie auch als solche funktionieren. Für uns war von Anfang an klar, dass die Priorität den nationalen Netzen und den internationalen Verbindungen zukommen muss. Nicht minder bedeutsam sind dabei die akuten und aufkommenden Engpässe im Einzugsbereich der Agglomerationen. Daraus nun einen Gegensatz zu konstruieren, ist intellektuell unehrlich.

Die erwähnte UVEK-Departementsstrategie sieht für die Nationalstrassen vor, „auf den Ausbau bestehender Autobahnabschnitte – abgesehen von einzelnen neuralgischen Punkten, wo sich Verbesserung im Interesse der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und der Verkehrssicherheit aufdrängen – bis zur Vollendung des beschlossenen Nationalstrassennetzes zu verzichten“. Mit zwei wissenschaftlichen Studien, die im Auftrag des AVANTI-Komitees verfasst wurden, konnte klar aufgezeigt werden, dass es so nicht geht. Die im Gegenvorschlag in Aussicht gestellten „Ausbuchungen“ lösen das Problem nicht. Deshalb ist an der AVANTI-Übergangsbestimmung festzuhalten.

## **7. Der zweite Strassentunnel durch den Gotthard**

Die von den bürgerlichen Bundesratsparteien betreffend den zweiten Strassentunnel durch den Gotthard wiederholt ausgesendeten Signale stimmen mich sehr optimistisch. Es ist wohl fest damit zu rechnen, dass das Parlament die zweite Röhre in den AVANTI-Gegenvorschlag hineinschreiben wird. Dies ist unbestritten ein Akt der Vernunft, wie ich anhand von drei Punkten bestätigen kann:

1. Die Strassenverkehrsverbände haben seit der Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels im Jahr 1980 immer wieder auf die Nachteile des Nadelöhrs auf der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung Europas zwischen Nordsee und Mittelmeer hingewiesen. Bereits in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden Stimmen laut, welche die Problematik der Verengung von je zwei richtungsgetrennten Spuren auf zwei Spuren mit Gegenverkehr im Gotthard-Strassentunnel aufzeigten. Diese Spurreduktion beidseits des Tunnels stellt einen Engpass dar und wirkt leistungsbegrenzend.
2. Im Jahr 2000 rollten mehr als 6,8 Millionen Vehikel im Gegenverkehr durch den Gotthard-Strassentunnel. Davon waren gut 1,2 Millionen Güterfahrzeuge. Von letzteren transitieren rund 50 Prozent die Schweiz von Grenze zu Grenze. Im Klartext: Längst hat der Tunnel seine Kapazitätslimite überschritten. Selbst wenn sich die gesamte Gütermenge morgen auf die Bahn verlagern liesse, durchqueren weiterhin über 5,6 Millionen Personalfahrzeuge pro Jahr die Röhre im Gegenverkehr. Das sind fast dreimal mehr, als in der Planungs- und Bauphase vorgesehen waren.
3. Die Betriebsstatistik der Gotthardtunnel-Betreiber weist im vergangenen Jahr für beide Richtungen zusammen 1'312 Stautunden (rund 55 Tage) auf. Das sind trotz zweimonatiger Tunnelsperrung 200 Stunden mehr als im Jahr 2000 und sowieso mehr als am Bareggunnel, wo momentan eine dritte Röhre erstellt wird. Allerdings sind Stautundenvergleiche nur bedingt aussagekräftig. Ein präziseres Bild vermittelt die Stauwartezeit pro Verkehrsteilnehmer. Hierbei schneidet der Gotthard-Strassentunnel äusserst schlecht ab. Während am Baregg ein durchschnittlicher Stau die Fahrzeit um fünf bis zehn Minuten verlängert, können am Gotthard ohne weiteres gegen vier bis fünf Stunden verloren gehen. Das bedeutet: Bei einer nur zehnpromzentigen Verkehrszunahme würde sich die mittlere Stauverlustzeit für den einzelnen Verkehrsteilnehmer auf acht Stunden erhöhen. Bei einem – eher wahrscheinlichen – Verkehrszuwachs von 30 Prozent auf der Nord-Süd-Achse müsste sich jeder Automobilist vor dem Gotthard-Strassentunnel bis zu 20 Stunden gedulden.

Die Ergebnisse der Stauuntersuchung im Auftrag der nationalrätlichen Verkehrskommission werden durch unsere eigene Studie bestätigt: Die ersten Resultate zeigen klar, dass sich die Verkehrszunahme aufgrund einer zweiten Röhre in engen Grenzen hält. Das vom UVEK gerne vorgebrachte Argument, der Stau verlagere sich in die Agglomerationen Luzern oder Lugano, wird auch durch regelmässiges Wiederholen nicht wahrer. Es ist eine Schutzbehauptung, die sich durch rein gar nichts belegen lässt.

Ich bin froh darüber, dass nun auch der Verkehrsminister erkannt hat, dass der Gotthard-Strassentunnel kein Mythos ist. Für uns ist er dies niemals gewesen, sondern schlicht die wich-



tigste wintersichere Strassenverbindung zwischen der deutschen und der italienischen Schweiz. Diese Auffassung teilt auch eine grosse Mehrheit der Schweizer Bevölkerung. Sie stimmt gemäss repräsentativen Umfragen einer zweiten Röhre deutlich zu. Unter den Befürwortern befinden sich auch alle Regionen sowie die Regierung des Kantons Tessin. Letztere kann laut Botschaftstext den AVANTI-Gegenvorschlag nur dann gutheissen, wenn der zweite Gotthardtunnel gebaut wird.

Diese Forderung ist verständlich und ergibt auch aus volkswirtschaftlicher Sicht Sinn. Wenn man die zu erwartenden Staustunden am Gotthard mit der üblichen Bewertungsmethode hochrechnet, dann liegen die volkswirtschaftlichen Kosten der Gotthard-Staus je nach Verkehrsentwicklung bei 15 bis 70 Millionen Franken jährlich. Künftig können sie im Extremfall sogar 270 Millionen Franken pro Jahr erreichen. Die heutigen Kosten für die Staus am Baregg werden mit rund 10 Millionen Franken beziffert; jene am Gotthard schlagen derzeit mit rund 30 Millionen Franken zu Buche. Der künstliche Engpass am Gotthard geht also gehörig ins Geld. Wer sich nur an die klaren Zahlen und Fakten hält, der gelangt zu einem deutlichen Schluss: Das unselige Nadelöhr ist endlich auszubauen.

## **8. Der Investitionsfonds für den Strassenverkehr**

Die immense Bedeutung des privaten Strassenverkehrs lässt sich daraus ersehen, dass dieser im Jahr 2000 in der Schweiz für rund 83,5 Milliarden Personenkilometer verantwortlich zeichnete. Das entsprach einer viermal grösseren Verkehrsleistung, als sie der öffentliche Verkehr auf Schiene und Strasse zusammen erbrachte. Allein dieses Faktum ist Legitimation genug dafür, dass die vorhandenen finanziellen Mittel in ausreichendem Mass für die nachweislichen Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs zur Verfügung gestellt werden. Der Bundesrat kommt in seiner AVANTI-Botschaft denn auch zum Schluss, dass „die durch die Initiative und den Gegenvorschlag verursachten Ausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr tragbar wären“. Mit Blick auf die Schuldenbremse zeichne sich jedoch eine „zusätzliche strukturelle Belastung der allgemeinen Bundesfinanzen“ ab, was die Ausgaben wiederum untragbar mache.

Offensichtlich befindet sich der Bundesrat in einem echten Dilemma. Wir können der Landesregierung aus der Klemme helfen. Die Lösung, die wir seit Jahren propagieren, ist einfach und heisst: Investitionsfonds für den Strassenverkehr. Die zweckgebundenen Einnahmen für den privaten Strassenverkehr sind sowohl aus ökonomischer als auch aus politischer Sicht sinnvoll. Um die nachhaltige Finanzierung des volkswirtschaftlich und gesellschaftlich bedeutsamen Strassenverkehrs in der Schweiz künftig zu fördern und zu garantieren, ist deshalb der Zeitpunkt gekommen, endlich einen Investitionsfonds für den Strassenverkehr zu schaffen, der zwingend von der überwiegend Konsumausgaben umfassenden Finanzrechnung des Bundes getrennt ist.

## **9. Staupflege statt Bypass-Operation**

Vor einem Jahr hat diese Versammlung vom Bundesrat in der Verkehrspolitik eine Neuorientierung aufgrund der Realitäten gefordert und im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen statt „Pflästerli“ eine eigentliche Bypass-Operation verlangt. Das UVEK hat die Überzeugungskraft der in der AVANTI-Initiative enthaltenen Vorschläge falsch eingeschätzt. „Avant de vaincre il faut convaincre“: Bevor man gewinnen kann, muss man überzeugen. Das haben wir getan.

AVANTI wird heute auch von massgebenden Kräften im Parlament als tauglicher Ansatz für die langfristige Verkehrspolitik akzeptiert. Wie die regelmässig durchgeführten repräsentativen Umfragen zeigen, finden sich unter den Wählerinnen und Wählern aller vier Bundesratsparteien zunehmend klarere Mehrheiten für die Ziele der AVANTI-Initiative. Das war nicht immer so. Die unhaltbaren Zustände am Gotthard belegen, dass mit künstlich erzeugten Staus keine Verbesserungen zu erzielen sind.

AVANTI-Initiative und Gegenvorschlag werden demnächst in den Eidgenössischen Räten beraten. Noch ist nichts gewonnen. Wir werden, wie bisher, mit Beharrlichkeit und Sachverstand weiter arbeiten. Es freut mich ganz besonders, dass wir dabei auf die tatkräftige Unterstützung aller FRS-Mitgliedverbände zählen dürfen. Dafür möchte ich mich aufrichtig bedanken. Aber, ich wiederhole es, wir sind noch lange nicht am Ziel. Sicher wird das UVEK mit uns Katz und Maus spielen wollen. Wir ziehen mit, bleiben hart, aber fair in der Sache. Wenn wir es richtig machen, dann haben wir morgen nicht nur die besseren Argumente, sondern auch die Mehrheiten in Parlament sowie in Volk und Ständen auf unserer Seite. Dafür lohnt es sich zu kämpfen.

Wir haben allen Grund, zuversichtlich zu sein. Es bleibt jedoch noch viel Arbeit zu leisten. In diesem Sinne erkläre ich die 57. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS für eröffnet.