

**60. ordentliche Mitgliederversammlung  
des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS  
14. Juni 2005**

# **Verkehrspolitisches Patchwork muss ein Ende finden**

Von Claude Gay-Crosier, Präsident Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS feiert heuer seinen 60. Geburtstag. Gerne hätte ich Ihnen einen Rückblick über die ebenso inhaltvolle wie spannende Geschichte unserer Organisation gegeben. Nur hat die gegenwärtige verkehrspolitische Aktualität wie immer Vorrang vor dem nostalgischen Rundgang durch die Vergangenheit.

Wer, wie wir, als lösungsorientierte, aber nicht ideologisch ausgerichtete Organisation die verkehrspolitische Zukunft in diesem Land mitgestalten will, muss seine Herkunft und vor allem die eigene Erfolgsbilanz kennen. Erlauben Sie mir deshalb trotzdem einen kurzen Ausflug ins Reich der Erinnerungen.

Am 1. Januar 1945 hat der Strassenverkehrsverband FRS das Licht der Welt erblickt. Er entstand aus dem Zusammenschluss der VIA VITA (der Schweizerischen Zentralstelle für Erhebungen und Studien zur Förderung und Rationalisierung des Strassenverkehrs) und der Schweizerischen Strassenliga (der Dachorganisation der kantonalen Strassenligen). Hauptzweck der neuen Dachorganisation war es, die Interessen des privaten Strassenverkehrs zu wahren. Als Dachverband sollte er dort aktiv werden, wo nach Ansicht seiner Mitgliedorganisationen ein gemeinsames Vorgehen erwünscht war. Der allgemeine Zweckartikel in den FRS-Statuten ist – auch nach 60 Jahren – unverändert aktuell.

Der Leistungsausweis lässt sich sehen. Ich erwähne nur zwei, dafür aber gewichtige Beispiele:

- 1954 haben die Strassenverkehrsverbände unter der FRS-Ägide die Planung der Nationalstrassen initiiert und deren Realisierung mit einer Volksinitiative beschleunigt.
- Seit den 1950er Jahren ist unter dem FRS-Banner der Verkehrsunterricht in den Schulen zur Selbstverständlichkeit geworden.

Zwei Highlights stammen aus dem abgelaufenen Verbandsjahr:

Das erste betrifft die Aussprache einer FRS-Delegation mit dem Vorsteher des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (EVD), Bundesrat Joseph Deiss. Unser Ziel war es, die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs darzulegen. Mit gegen 300'000 Arbeitsplätzen vertreten wir einen von den Bundesbehörden zu oft unterschätzten, bedeutenden Pfeiler der Schweizer Volkswirtschaft. Bundesrat Joseph Deiss hat dies nicht nur anerkannt, sondern er hat uns zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit Professor Brunetti auch einen kompetenten und direkten Ansprechpartner zur Verfügung gestellt.

Das zweite Highlight betrifft die – nach langem Zögern – erfolgte Anerkennung des Klimarappens auf Treibstoffen durch den Bundesrat. Zwar wurde dieser Erfolg dadurch getrübt, dass der Bundesrat den Klimarappen nicht auch auf Brennstoffen einführen wollte. Wir sind jedoch davon überzeugt und werden uns auch nach Kräften dafür einsetzen, dass der Klimarappen die vorgegebenen Ziele erreicht. Es gilt jetzt auf Seiten der Kritiker, die mentalen Vorbehalte gegenüber dem Klimarappen abzulegen und ihm keine Steine mehr in den Weg zu legen. Hat der Klimarappen auf Treibstoffen nämlich erst einmal seine Tauglichkeit unter Beweis gestellt, dürfte er auch für den Brennstoffbereich wieder aktuell werden.

Nun zur Zukunft:

Wie Sie, geschätzte Damen und Herren, alle wissen, steht die schweizerische Verkehrspolitik noch immer vor drängenden Fragen und Problemen, die es zu beantworten und zu lösen gilt. Mit dem Avanti-Gegenentwurf hätten vernünftige, intelligente und zukunftsgerichtete Problemlösungen vorgelegen. Diese sachlich wegweisenden Vorschläge wurden jedoch zum Spielball einseitiger und damit sehr kurzsichtiger Interessen. Der Souverän hat in der Folge dem Gegenvorschlag des Parlaments aus regional unterschiedlichen Gründen die Zustimmung verweigert.

An der grundsätzlichen Problematik hat sich seither nichts verändert: Nach wie vor drehen sich die Vorschläge und die Diskussionen primär – wie könnte es anders sein – um die Finanzierung unserer Mobilitätssysteme. Die Forderungsspirale dreht sich munter weiter, ungeachtet dessen, dass die Geldmittel nicht beliebig verfügbar sind.

Als zentraler Punkt des vom Volk abgelehnten Avanti-Gegenentwurfs haben die Idee und das Prinzip eines Infrastrukturfonds die Abstimmungsniederlage „überlebt“. Denn nur ein Infrastrukturfonds wird

- für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes,
- für die Lösung der Agglomerationsverkehrsprobleme sowie
- für die die Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität

eine tragfähige und vor allem dauerhafte Planung und Finanzierung sicherstellen.

Vergessen wir nicht: Wir waren es, die die Schaffung eines Infrastrukturfonds gefordert hatten. Nur stiessen wir dabei immer wieder – sowohl beim UVEK als auch beim Finanzdepartement – auf massive Ablehnung.

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. Wir hatten schon vor Jahren erkannt, dass es ohne eine Fondslösung keinen Ausweg aus der verkehrs- und finanzpolitischen Sackgasse geben kann. Deshalb fordern wir seit über zehn Jahren mit Nachdruck die Schaffung eines langfristigen und umfassenden Infrastrukturfonds, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere des Strassenbaus sowie der Substanz- und Werterhaltung – dauerhaft zu gewährleisten.

In diesem Zusammenhang gilt es, auch eine grundsätzliche Bemerkung anzubringen: Es ist für uns zwar noch tolerierbar, dass insbesondere das UVEK unsere sachlich hieb- und stichfesten sowie realistischen Vorschläge abkupfert und als seine eigenen verkauft. Unannehmbar ist es hingegen, dass unsere pragmatischen und konstruktiven Lösungsansätze durch einzelne Verwaltungsbereiche ideologisch eingefärbt und praktisch ins Gegenteil verdreht werden. Eine objektiv ungenügende Strassenbeschaffenheit lässt sich auch nicht durch das Aufstellen neuer Signale verändern. Das Umpolen und Zurechtbiegen von praxis- und zukunftsorientierten Lösungsvorschlägen sowie das andauernde Ändern der Spielregeln während des Spiels ziehen sich wie ein roter Faden durch die verkehrspolitische Diskussion. Aktuelle Beispiele sind die demokratisch höchst bedenklichen Modifikationen beim Finanzierungsmechanismus der Eisenbahngrossprojekte oder das unsägliche Schwarzpeter-Spiel bei der Verkehrsverlagerung, das mit dem angekündigten Güterverkehrsgesetz in eine neue Runde geht.

Die Bundesbehörden entwerfen die Verkehrspolitik seit Jahren zusehends auf dem Reissbrett. Gleichzeitig betreiben sie Beschwichtigungstherapie, Notfallmanagement und „Pflasterlipolitik“. Bund und Parlament hinken zudem einer Addition von regionalen Einzelinteressen hinterher. Eine solche Addition von Gruppenegoismen hat noch nie zu einer tragfähigen Gesamtverkehrspolitik geführt. Im Gegenteil: Sie generiert nur noch Gewinner und Verlierer. Und Letztere erwarten bei der nächsten Gelegenheit eine Kompensation (siehe Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz). Solches führt unausweichlich zum Verlust der Kohärenz in der Sache und der Glaubwürdigkeit der so Handelnden. Damit wird der – auch vom

UVEK viel beschworene – Versuch, gemeinsam mit allen interessierten Kreisen eine übergeordnete und ganzheitlich angelegte Verkehrspolitik zu entwickeln, ernsthaft gefährdet.

Das kurzsichtige verkehrspolitische „Hüst und Hott“ zeigt sich insbesondere im unübersehbaren Gegensatz zwischen der angewandten Finanz- und der regionalen (Verkehrs-)Politik. Auf der einen Seite folgen sich die Sparprogramme des Bundes auf dem Fuss, und der deftige Spargummi radiert auch im Verkehrsbereich die Zahlen klein. Gleichzeitig bringen 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 ist die nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits betreffend den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz von 665 Millionen auf rund 1,1 Milliarden Franken. Wasser predigen und Wein trinken? Aber nicht doch, verehrte Damen und Herren.

Die Politik des Strassenverkehrsverbands FRS, der seit jeher einen gesamtheitlichen und realitätsbezogenen Ansatz pflegt und ihn gegenüber all seinen verkehrspolitischen Partnern auch stets aktiv-konstruktiv kommuniziert und vertritt, wird von den Verfechtern partikulärer Interessen je länger, desto mehr in die Zange genommen. Auch damit müssen und können wir leben – im Wissen darum, dass wir in der Lage sind, über den eigenen Tellerrand hinauszuschauen.

Zur Konkretisierung unserer Vorschläge wird die heutige Mitgliederversammlung unter dem Traktandum 9b über einen Resolutionstext befinden, der die wesentlichsten Eckdaten unserer künftigen Zusammenarbeit mit der Allianz Verkehr beinhaltet. Dabei bleibt der Strassenverkehrsverband FRS seiner konstruktiven Grundhaltung gegenüber allen anderen Partnern treu. Dies allerdings unter der Voraussetzung, dass die Spielregeln im Verlauf des Verfahrens nicht einseitig abgeändert werden. Tatsache ist für uns, dass an der Allianz Verkehr kein Weg vorbeiführt. Sollte die Allianz Verkehr allerdings scheitern, wird auch in Zukunft munter an der verkehrspolitischen Patchwork-Decke weitergestickt.

### **Noch ein kurzes Wort in eigener Sache**

Seit 14 Jahren habe ich als Vertreter des Touring Club Schweiz TCS in den Gremien des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS mitarbeiten dürfen. Während acht Jahren haben Sie mich mit dem Präsidentenamt betraut. Im natürlichen Spannungsfeld der im Strassenverkehrsverband FRS vertretenen legitimen unterschiedlichen Auffassungen und Interessen habe ich versucht, zum Brückenbau und zur weitsichtigen Konzeption unserer Arbeit beizutragen. «Servir et disparaître» ist auch meine Devise.

Ich danke allen für das mir in dieser langen Zeit erwiesene Vertrauen und die erhaltene tatkräftige Unterstützung. Dem Strassenverkehrsverband FRS, seinen Mitgliedverbänden und meinen Nachfolgern in der Verantwortung wünsche ich die notwendige Übersicht und Gelassenheit sowie eine zielsichere, ruhige Hand beim Führen unserer gemeinsamen Dachorganisation.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des FRS-Zentralvorstands zur 60. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüßen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht an die zahlreich erschienenen Gäste und an die Medienvertreter, die unserer Einladung gefolgt sind. Hiermit erkläre ich die Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS für eröffnet.