

**59. ordentliche Mitgliederversammlung
des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS
23. Juni 2004**

Miteinander von Schiene und Strasse:

Wir halten Wort und bleiben auf Kurs

Von Claude Gay-Crosier, Präsident Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Am 8. Februar haben wir eine bittere Niederlage einstecken müssen: Der Souverän und sämtliche Stände haben den vernünftigen Gegenentwurf zu der von uns lancierten avanti-Initiative deutlich verworfen. Unsere herbe Enttäuschung ist zwar verständlich, aber wir akzeptieren den Volkswillen ohne Wenn und Aber. Wir wollen das Resultat nicht beschönigen. Bei allem Respekt vor dem klaren Nein des Souveräns zum avanti-Gegenentwurf des Parlamentes, müssen wir weiter feststellen, dass damit eine jahrzehntelange Arbeit zur Lösung unserer Verkehrsprobleme zunichte gemacht worden ist. Die FRS-Mitglieder haben in den letzten Jahren den Tatbeweis erbracht, dass unsere gemeinsame Organisation in der Lage ist, ohne jeden ideologischen Ballast zu handeln und übergeordnete Aspekte vor partikuläre Interessen zu stellen. Dies soll auch in Zukunft so bleiben.

Jetzt sind alle gefordert, am Neubeginn der verkehrspolitischen Problemlösungsarbeit mitzuwirken. Dabei geht es auch darum zu vermeiden, dass aus der Ablehnung der avanti-Vorlage ein Ja zu einer ausschliesslichen und einseitigen Förderung des öffentlichen und des Agglomerationsverkehrs abgeleitet wird. An solchen Versuchen mangelt es gewiss nicht.

avanti-Gegenvorschlagsabstimmung war nicht zu gewinnen

Aus der Rückblende muss objektiverweise festgestellt werden, dass die Volksabstimmung über den Gegenvorschlag des Parlamentes schlicht nicht zu gewinnen war. Die Vorlage geriet sehr früh in ein Minenfeld unterschiedlichster regionaler Interessen und kurzsichtiger Betrachtungsweisen. So haben beispielsweise periphere Gebiete der Schweiz befürchtet, dass die von der Vorlage freigesetzten neuen finanziellen Mittel ausschliesslich in den Schmelztiegel der grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich abfliessen und sie – offenbar einmal mehr – leer ausgehen würden. Solche Befürchtungen und Ängste sind nicht nur von den Abstimmungsgegnern sondern auch von vielen Kantons- und Stadtregierungen mit grosser Intensität gezielt geschürt worden.

Zeitgeist verhindert Gesamtlösungen

Heute leben wir in einer Zeit, in der breiteste Bevölkerungskreise nachhaltig verunsichert sind. Nicht nur traut man der jahrelang systematisch verunglimpften „classe politique“ nicht mehr über den Weg, sondern hört auf Schalmeienspieler, die vor allem das Handwerk der „terrible simplification“ virtuos beherrschen. So werden mit einfachsten, plakativen Schlagworten wie „Bschiss“ oder neuerdings „Pfuscher“ hoch komplizierte und in der Sache anforderungsreiche Abstimmungsvorlagen zu einem Brei von Scheinlösungen verdichtet und in den Boden gestampft. Es ist durchaus möglich, dass in der Zwischenzeit einigen Nein-Stimmenden klar geworden ist, wer hier eigentlich „bschissen“ hat und wer „bschissen“ worden ist. Aber eben, die späte Einsicht nützt nichts mehr. Der herrschende Zeitgeist wollte es anders.

Gute Sachargumente genügen nicht mehr

Das avanti-Komitee verfügte auf der Sachebene über wohl überlegte, seriös fundierte und daher kaum widerlegbare Argumente. Unsere Gegner haben sich damit wenig bis gar nicht auseinander gesetzt. Sie verharrten bewusst auf der emotionalen Ebene. Noch selten habe ich derart oberflächliche, unsauber recherchierte Zeitungsartikel gelesen. Die Autoren begnügten sich vielmehr damit, die in jeder Gesellschaft vorhandenen Neidreflexe zu aktivieren.

Entscheidend war zudem, dass es uns während der Kampagne nicht gelungen ist, die so genannte politische Mitte von den avanti-Anliegen zu überzeugen. Das politische Zentrum wurde vom Sog der Betroffenheitsdemokratie erfasst. So wurde in Randregionen – z.B. in der Ostschweiz oder in Westschweiz – offen erklärt, für die hoch sensible Gotthardproblematik keinerlei Interesse zu haben. Der von uns gewählte verkehrspolitisch ganzheitliche Ansatz wurde nicht erkannt und von unseren Gegnern zum Angriff auf legitime lokale Interessen erklärt.

Wo kein Kläger ist, ist kein Richter

Der wvf hat den Gegenvorschlag des Parlaments mit einer millionenschweren, durch Spendengelder finanzierten Eigenkampagne massiv bekämpft. Der Auftritt war – wie schon so oft – sehr plakativ, aber extrem vereinfachend und damit an der Grenze der Demagogie. Weshalb in der Öffentlichkeit noch niemand die Frage nach einer möglichen missbräuchlichen Verwendung von Spendengeldern für politische Abstimmungskampagnen (das Panda-Bärchen lässt grüssen) gestellt hat, weiss ich nicht. Wo kein Kläger ist, ist kein Richter. Weil nachweislich viele Redaktionen die avanti-Initiative seit ihrer Einreichung ohne seriöse Prüfung kollektiv ablehnten, bleibt diese Frage wohl noch lange ohne Antwort.

Disziplinierung, Einschüchterung wie bei „Väterchen Frost“

Die letzten Parlamentswahlen und vor allem die Bundesratswahlen vom 10. Dezember 2003 brachten eine nachhaltige Veränderung der bisherigen parteipolitischen Kräfteverhältnisse. Deshalb ging es für viele linke und gewerkschaftliche Kreise – wie sie selbst offen erklärten – am 8. Februar weniger um die Verkehrspolitik sondern vielmehr darum, dem aus ihrer Sicht „rechtsbürgerlichen“ Vormarsch Paroli zu bieten und ihn zu stoppen. Der Abstimmungssonntag anfangs Februar bot dazu erstmals Gelegenheit.

Für unsere Breitengrade völlig ungewöhnlich war aber die Art und Weise, wie unsere Abstimmungsgegner für Zucht und Ordnung in den eigenen Reihen gesorgt haben. Prominente Politikerinnen und Politiker oder Verbandspräsidenten wurden – weil sie sich nach Abwägung aller Aspekte zugunsten des „avanti-Gegenvorschlags“ entschieden hatten, regelrecht diszipliniert, öffentlich brutal zurückgepiffen oder mit einem faktischen Redeverbot belegt. So etwas habe ich in meiner ganzen politischen Karriere noch nicht erlebt. Hätten bürgerliche Kreise in den eigenen Reihen zu solchen undemokratischen Mitteln gegriffen, wäre ihnen mit Recht der Rückfall in „neustalinistische Methoden“ vorgeworfen worden, wie weiland bei „Väterchen Frost“.

Ab in die Büsche

Ich will und darf mich über die Zusammenarbeit innerhalb des FRS nicht beklagen. Sie hat, allen Schwierigkeiten zum Trotz, sehr gut geklappt. Dafür möchte ich Ihnen allen aufrichtig danken. Machen wir uns aber nichts vor: Eine rechtzeitige, überzeugendere Unterstützung aus dem wirtschaftlichen Umfeld, etwas mehr persönliches Engagement der für den Gegenvorschlag verantwortlichen Parlamentsmitglieder und auch etwas mehr inhaltliche Kohärenz in der Sache wären kein Luxus gewesen. In einzelnen Fällen war der Einsatz suboptimal. Dass einzelne politische Entscheidungsträger während der Kampagne klammheimlich abgetaucht sind oder sich seitwärts in die Büsche geschlagen haben, war für mich eine echte Überraschung. Denn im Monat September

ber 2003 fielen alle Umfrageergebnisse noch klar zugunsten von „avanti“ aus. Dies hat nicht nur unsere späteren Gegner mobilisiert, sondern vor allem viele Parlamentsmitglieder bewogen, sich spontan für die Mitwirkung im Unterstützungskomitee einzuschreiben.

Als dann gegen Ende Jahr die Umfrageergebnisse weniger günstig ausfielen, sank die Lust am eigenen Engagement für die selbst inszenierte Sache. Leider mussten wir auch in den eigenen Reihen vereinzelt „Ausreisser“ oder argumentative Irrlichter hinnehmen. Dass uns die Gegner damit „heimgezündet“ haben, kann ich ihnen nicht einmal übel nehmen.

Kein Grund zu Häme

Die von einem avanti-Befürworter, Parlamentsmitglied und Kommunikations-Profi, öffentlich an unsere Adresse vorgetragene Kampagnenschelte hat zwar das Abstimmungsergebnis nicht entscheidend beeinflusst. Dass derselbe Kommunikationsprofi als Kampagnenleiter bei der letzten Volksabstimmung vom 16. Mai 2004 eine millionenschwere Abfuhr in die Scheune gefahren hat, erwähne ich ohne Häme und nur der historischen Vollständigkeit halber.

Machen wir uns nichts vor: Unsere Mitgliedorganisationen sind sicher wirtschaftlich schlagkräftig und am Markt erfolgreich. Aber wir bekunden grosse Mühe, die eigene Basis für eine Abstimmung zu mobilisieren. Dies völlig im Gegensatz zu den Gegnern, die seit Jahren auf unzählige hochmotivierte Aktivisten zählen können. Damit müssen wir leben.

Wir halten Wort und bleiben auf Kurs

Soweit zur summarischen – durchaus auch selbstkritischen – Analyse der verlorenen avanti-Abstimmung. Es gilt jetzt, vorwärts zu schauen. Mit dem Nein zum avanti-Gegenentwurf ist kein einziges der drängenden Verkehrsprobleme gelöst worden. Doch wir werden jene enttäuschen, die geglaubt haben, dass unsere mehrfach signalisierte Bereitschaft zur konstruktiven Mitwirkung bei der Lösung dieser Probleme nur abstimmungstaktische Lippenbekenntnisse sind. Wir halten unser Wort und bleiben auf Kurs. Unsere früheren Aussagen zugunsten einer weiterführenden, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrspolitik nehmen wir nicht zurück. Diese Bereitschaft ist allerdings an glasklare, für alle Beteiligten geltende Spielregeln geknüpft.

Ich freue mich, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands zur 59. ordentlichen Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS begrüßen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht an die zahlreich erschienenen Gäste und an die Medienvertreter, welche unserer Einladung gefolgt sind.

N.N.

Sehr geehrte Gäste, liebe Mitglieder des Strassenverkehrsverbands FRS

Ich habe es bereits gesagt: Unser Land, unser politisches System leiden zunehmend unter den Auswüchsen der so genannten „Betroffenheitsdemokratie“. Das Verharren auf eigenen Positionen verhindert übergeordnete Lösungsansätze und Projekte. Nicht nur, aber insbesondere im Verkehrsbereich ergibt die Addition der Gruppen- und Einzelinteressen aber leider kein grösseres Ganzes. Die oft nur kurzfristigen und partikulären Interessen häufen sich zu einem Berg, der den Blick auf die längerfristig erforderlichen Ziele versperrt. Eine leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur für Strasse und Schiene ist die Hauptschlagader der Schweiz. Sie entscheidet über den Erfolg und die Weiterentwicklung unseres Landes.

Deshalb muss die Verkehrspolitik zum Wohl von Bevölkerung und Wirtschaft so rasch als möglich aus den Fängen von Besserwissern, Ideologen und Fundamentalisten befreit werden. Wir kämpfen nicht gegen Ideologen und ihre Ideologien. Das ist im Grunde reine Zeitverschwendung. Denn so wie ein Hund keinen Wurstvorrat anlegen kann, so sind Ideologen weder willens noch fähig, tragfähige Brücken zwischen den legitimen Ansprüchen einer ökologisch sensibilisierten, aber dennoch hochmobilen Gesellschaft und den politisch wie wirtschaftlich zu beachtenden Rahmenbedingungen zu schlagen.

Unsere täglichen Sorgen und Widersacher sind vielmehr:

- a) die anhaltende Distanz zwischen dem Handeln von Politik und Verwaltung und den erkannten, praxisgerechten Bedürfnissen jener, die zur Finanzierung der Systeme angehalten werden;**
- b) die zunehmende Polarisierung unter den politischen Entscheidungsträgern;**
- c) die wachsende Lust vieler Redaktionen, demokratische Meinungsbildungsprozesse in unserem Land mit so genanntem Kampagnenjournalismus mitzuprägen (ohne Wählerauftrag und aktive Legitimation, versteht sich)**

Sachlich vernünftige Lösungsvorschläge haben es so zunehmend schwerer, von der Bevölkerung verstanden und mitgetragen zu werden. Kommuniziert werden leider nur zu oft die extremen Interessengegensätze.

Autobahnen sind nicht Fussballstadien

Wer sich an fundamentalistischen Gegensätzen orientieren muss, verliert schnell den Blick für das Gemeinwohl. Wer ja sagt zum Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft, muss ja sagen zur wachsenden Mobilität und zur steigenden Verkehrsnachfrage. Es mag für ein Fussballstadion – wie das neue Wankdorf-Stadion in Bern – angehen, wenn das Angebot auf gut 30'000 Plätze beschränkt wird, damit die Plätze begehrter und attraktiver werden. Fussballspiele und andere Anlässe sollen vor vollen Rängen stattfinden. Für die schweizerische Strasseninfrastruktur, insbesondere für das Nationalstrassennetz, kann dies aber nicht das Ziel sein. Wir können die Strassenkapazität nicht einfach einfrieren oder plafonieren. Im Gegensatz zum Wankdorf-Stadion wird der Strassenraum durch knappe Kapazitäten nicht nur unattraktiv; die ständigen Staus und notorisch verstopften Verbindungen kosten die Schweizer Volkswirtschaft zudem jährlich Hunderte Millionen von Franken.

Die freie Verkehrsmittelwahl und die Bewegungsfreiheit sind verfassungsmässig abgestützte Grundrechte. Der Staat kann und darf nicht vorschreiben, wer wann, wo, wie, warum und wie viel unterwegs ist. Aus verkehrslenkenden werden nicht selten verkehrshindernde Massnahmen des Staates, denen wir kritisch entgegenreten müssen. Das Mitverfolgen eines Fussballmatches im neuen Wankdorf-Stadion hingegen ist kein solches Grundrecht. Hier soll es dem Veranstalter überlassen sein, welches Platzangebot er zur Verfügung stellen will. Anders verhält es sich bei der Strasseninfrastruktur: Hier steht der Staat in der Pflicht, den realen Anforderungen von Wirtschaft und Bevölkerung Rechnung zu tragen und die Infrastruktur-Kapazitäten angemessen darauf abzustimmen.

Der Staat muss dies auch nach Ablehnung des avanti-Gegenentwurfs tun. Dass er dazu in der Lage wäre, ist kürzlich bei der Wiedereröffnung des ältesten, vor 50 Jahren eingeweihten Autobahnteilstücks zwischen Kriens und Horw bei Luzern bewiesen worden. Vermutlich kam die Renovation gerade noch rechtzeitig, bevor dieser Autobahnabschnitt unter Denkmalschutz gestellt worden wäre. Solche Sanierungen samt Kapazitätsanpassungen sind aufgrund der geltenden Verfassung und Gesetze jederzeit möglich. Bis es jedoch zu derartigen Instandstellungen kommt, braucht es zum einen den grossen politischen Druck aus den betroffenen Kantonen und Regionen, zum andern dauert der gesamte Prozess viel zu lange. Dies macht es fast unmöglich, entsprechend der wachsenden Verkehrsnachfrage eine leistungsfähige und sichere Strasseninfrastruktur auch für kommende Generationen aufrecht zu erhalten.

Nur der pragmatische Weg führt zum Ziel

Wir durften nicht ohne Genugtuung zur Kenntnis nehmen, dass sowohl die ständerätliche als auch die nationalrätliche Verkehrskommission den Schwung des avanti-Gegenentwurfs ausnützen wollen. Der Reform- und Investitionsstau bei der Strasseninfrastruktur soll endlich beseitigt werden. Dabei wollen beide Kommissionen das Rad richtigerweise nicht nochmals neu erfinden. Ihre Vorschläge orientieren sich grösstenteils am Gegenentwurf zur avanti-Initiative. Ausserdem erwarten wir noch im laufenden Jahr die am Runden Tisch angekündigte Botschaft zum Agglomerationsverkehr aus dem Departement Leuenberger.

Beim Agglomerationsverkehr geht es auch, aber nicht nur um den öffentlichen Verkehr. Der öV in Agglomerationen ist auf die Zentren ausgerichtet. Damit kann er die Verkehrsbedürfnisse in den Agglomerationen aber nur teilweise befriedigen, weil der Agglomerationsverkehr zunehmend so genannter Tangentialverkehr zwischen den Quartieren von Städten und deren Vororten ist. Im Tangentialverkehr ist der Strassenverkehr prädestiniert und effizienter als der öV. Das heisst: Verbesserungen im Agglomerationsverkehr bedeutet den Einbezug des öV und des privaten Strassenverkehrs.

Eine ganzheitlich angelegte Verkehrspolitik muss den wesens- und bedarfsgerechten Ausbau der Schienen- und der Strasseninfrastruktur anstreben. Es geht also nicht um eine Entweder-oder-Entscheidung, sondern um eine Sowohl-als-auch-Lösung. Die Strassenverkehrsverbände betreiben seit Jahren diese ganzheitliche Betrachtungsweise. Mit der Lancierung der Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ beziehungsweise mit der Unterstützung des Gegenentwurfs haben wir unsere Fähigkeit bewiesen, über den eigenen Tellerrand hinauszuschauen. Wir haben uns dafür stark gemacht, dass sich der Bund für den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen des *Strassen- und Eisenbahnverkehrs* einsetzt.

Oder wir haben uns anlässlich der Arbeiten zum Entlastungsprogramm 2003 in einer gemeinsamen Plattform mit dem öffentlichen Verkehr, den Dachorganisationen der Gemeinden und Städte sowie weiteren Kreisen gegen die überaus harten Einsparungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur von *Schiene und Strasse*, wie sie das Entlastungsprogramm des Bundes 2003 vorsah, zur Wehr gesetzt. Das nächste Entlastungsprogramm steht bereits vor der Tür. Es wird dem Verkehrsbereich gemäss ersten Verlautbarungen erneut happige Abstriche bescheren. Wir werden wiederum im Schosse der gemeinsamen Plattform gegen diese Sparmassnahmen antreten. Die Verkehrsinfrastruktur muss endlich als wichtige volkswirtschaftliche Komponente anerkannt werden und darf nicht mehr stärker dem Rotstift zum Opfer fallen.

Weg mit den Scheuklappen, sie behindern die Sicht

Zum Wohl unseres Landes benötigen wir auch in Zukunft das Miteinander von Schiene und Strasse. Im Sinn einer komplementären Mobilität müssen beide Verkehrsträger in der Lage sein, ihren Auftrag auf lange Sicht zu erfüllen. Denn nur eine leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur ist im Interesse eines grösseren Ganzen und somit fähig, den steigenden Anforderungen und Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft gerecht zu werden. Was wir brauchen, ist eine Verkehrspolitik, die keine ideologischen Scheuklappen trägt, sondern einzig der Sache selbst verpflichtet ist.

CO₂-Prüfstein

Den sachpolitisch richtigen Weg glauben wir auch in der CO₂-Reduktionspolitik eingeschlagen zu haben. Zusammen mit der Erdöl-Vereinigung haben die Strassenverkehrs- und Automobilverbände die Idee des Klimarappens entwickelt. Mit dieser Massnahme sollen im In- und Ausland Projekte zur Verminderung der CO₂-Emissionen unterstützt und gefördert werden. Damit will unsere Branche auf freiwilliger Basis und gestützt auf das CO₂-Gesetz einen Beitrag an das CO₂-Reduktionsziel der Schweiz leisten.

Ein Expertenbericht des Bundes hat bestätigt, dass die CO₂-Ziele im Bereich der Treibstoffe mit einem Klimarappen am kostengünstigsten für die schweizerische Volkswirtschaft erreichbar sind. Auf Druck ideologischer Kreise, die mit dem Instrument der CO₂-Strafsteuer auf Treibstoffen erzieherisch auf die Automobilisten einwirken wollen, hat der Bundesrat nun beschlossen, die Idee des Klimarappens zusammen mit der CO₂-Abgabe in verschiedenen Varianten in die Vernehmlassung zu geben. Damit entsteht für unser Projekt vorerst eine Verzögerung, und die Zeit für die Einhaltung der Fristvorgaben gemäss CO₂-Gesetz wird dadurch knapp. Wir werden die Gelegenheit nutzen und aufzeigen, dass der freiwillige Klimarappen sowohl für die einheimische Wirtschaft wie für die Bevölkerung unseres Landes mit Blick auf die angestrebte Reduktion der CO₂-Emissionen vorteilhaft ist. Denn mit dem Klimarappen lässt sich auf ökonomisch effiziente Weise innert nützlicher Frist viel mehr CO₂-Ausstoss vermeiden als mit einer Lenkungsabgabe, die sich letztlich gegen die Mobilität und somit gegen eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität und das Wohlergehen von Land und Leuten richtet.

Zuerst kommt „das Fressen“ und dann... die späte Erkenntnis

Der Strassenverkehrsverband FRS vertritt Brancheninteressen und damit auch Arbeitsplätze. Seine Mitgliedorganisationen repräsentieren mehr als die Hälfte aller Verkehrsteilnehmenden. Es ist deshalb nicht nur unser Recht, sondern unsere gemeinsame Pflicht, in der Verkehrspolitik konkrete Vorschläge zu entwickeln oder zu unterstützen, die nicht nur zielführend und kosteneffizient, sondern die auch aus der Sicht des verkehrsteilnehmenden Konsumenten gerecht sind.

Die Erkenntnis, dass eine Einführung einer CO₂-Abgabe von 30 Rappen pro Liter dem Bund auf dem Gebiet des Strassenbaus, der NEAT und der allgemeinen Bundeskasse Einnahmehausfälle von 620 Millionen Franken verursacht, scheint noch nicht in alle Amtsstuben durchgedrungen zu sein. Die Idee des Klimarappens stört und provoziert jene, die eine staatliche Lenkung der Mobilität wollen. Die Bezahlung der Zeche für eine nicht zu Ende gedachte Massnahme würde einmal mehr dem Verbraucher zugemutet. Ob „das Fressen“ nicht vor der Moral sondern vor dieser Erkenntnis rangiert, werden wir in Bälde sehen. Die besseren Argumente haben wir jedenfalls auf unserer Seite. Ob das allein genügt? Wir freuen uns auf die öffentliche Diskussion.

In diesem Sinne erkläre ich die 59. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS für eröffnet.