

59. ordentliche FRS-Mitgliederversammlung vom 23. Juni 2004 in Bern

Wir halten Wort und bleiben auf Kurs

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS will nach der verlorenen avanti-Abstimmung weiter an seiner verkehrsträgerübergreifenden und nachfrageorientierten Verkehrspolitik festhalten. Der Staat steht in der Pflicht, den realen Anforderungen von Wirtschaft und Bevölkerung im Verkehrsbereich Rechnung zu tragen und die Infrastruktur-Kapazitäten angemessen darauf abzustimmen. FRS-Präsident Claude Gay-Crosier plädierte an der 59. Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbands FRS in Bern für eine ganzheitlich angelegte Verkehrspolitik, die den wesen- und bedarfsgerechten Ausbau der Schienen- und Strasseninfrastruktur umfasst. Der Gastreferent Daniel Suter, Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, orientierte über die Umstrukturierungen und die neuen Projekte im Verkehrshaus in Luzern.

In seiner Eröffnungsansprache machte der Präsident des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS, Claude Gay-Crosier, keinen Hehl aus der herben Enttäuschung über die gescheiterte Volksabstimmung zum Gegenentwurf der avanti-Initiative. Bei allem Respekt vor dem klaren Nein des Souveräns müsse zwar festgestellt werden, dass damit eine jahrzehntelange Arbeit zur Lösung der schweizerischen Verkehrsprobleme zunichte gemacht worden sei. Der Strassenverkehrsverband FRS wolle jedoch vorwärts schauen und aktiv bei der Lösung der drängenden Verkehrsprobleme mitwirken. Claude Gay-Crosier: „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 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 geltenden Spielregeln geknüpft.“

Kein Wirtschaftswachstum ohne Verkehrswachstum

Gemäss Claude Gay-Crosier muss die Verkehrspolitik zum Wohl von Bevölkerung und Wirtschaft so rasch als möglich aus den Fängen von Besserwissern, Ideologen und Fundamentalisten befreit werden. Im Vordergrund steht jedoch nicht der Kampf gegen Ideologen und deren Ideologien. Tägliche Sorgen bereitet vielmehr

die anhaltende Distanz zwischen dem Handeln von Politik und Verwaltung und den erkannten, praxisgerechten Bedürfnissen jener, die zur Finanzierung des Systems angehalten werden. Die zunehmende Polarisierung unter den politischen Entscheidungsträgern und die wachsende Lust vieler Redaktionen, demokratische Meinungsbildungsprozesse in unserem Land mit so genanntem Kampagnenjournalismus mitzuprägen, erschweren ausserdem die konstruktive Lösungsfindung zusätzlich.

Wer ja sagt zum Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft, muss ja sagen zur wachsenden Mobilität und zur steigenden Verkehrsnachfrage. Für die schweizerische Strasseninfrastruktur, insbesondere für das Nationalstrassennetz, kann die Plafonierung der bestehenden Kapazitäten nicht das Ziel sein. Der Staat steht in der Pflicht, den realen Anforderungen von Wirtschaft und Bevölkerung im Verkehrsbereich Rechnung zu tragen und die Infrastruktur-Kapazitäten angemessen darauf abzustimmen.

Den Schwung des avanti-Gegenentwurfs ausnützen

Laut den Ausführungen von Gay-Crosier durfte mit Genugtuung zu Kenntnis genommen werden, dass sowohl die ständerätliche als auch die nationalrätliche Verkehrskommission den Schwung des avanti-Gegenentwurfs ausnützen will. Der Reform- und Investitionsstau bei der Strasseninfrastruktur soll endlich beseitigt werden. Dabei wollen beide Kommissionen das Rad richtigerweise nicht nochmals neu erfinden. Ausserdem wird noch im laufenden Jahr die am Runden Tisch angekündigte Botschaft zum Agglomerationsverkehr aus dem Departement Leuenberger erwartet.

Der Strassenverkehrsverband FRS erwartet von diesen Fortsetzungsarbeiten in der Verkehrspolitik den wesens- und bedarfsgerechten Ausbau der Schienen- und Strasseninfrastruktur. Es geht also nicht um eine Entweder-oder-Entscheidung, sondern um eine Sowohl-als-auch-Lösung. Dieses Prinzip gilt auch für den Agglomerationsverkehr, wo Verbesserungen sowohl beim öffentlichen Verkehr in die Zentren als auch beim Strassenverkehr, insbesondere zwischen den tangentialen Verbindungen zwischen den Quartieren von Städten und deren Vororten, notwendig sind.

Schliesslich bekräftigte Gay-Crosier die Bereitschaft des Strassenverkehrsverbandes FRS, die CO₂-Ziele im Bereich der Treibstoffe mit einem freiwilligen Klimarappen zu realisieren. Mit dem Klimarappen lasse 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.

Tragende Rolle des Strassenverkehrs im Verkehrshaus der Schweiz

In seinem Gastreferat orientierte der Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, Daniel Suter, die versammelten Mitglieder des Strassenverkehrsverbands FRS über die laufenden Umstrukturierungsarbeiten beim Verkehrshaus in Luzern. Der Verkehrsträger Strasse soll auch in Zukunft in all seinen Erscheinungsformen der Mobilität eine tragende Rolle im nationalen Verkehrsmuseum übernehmen. Mit dem Projekt einer neuen Strassenhalle soll die private Mobilität entsprechend deren überragenden Bedeutung im Verkehrswesen der Schweiz eine neue, nach modernen Grundsätzen gestaltete Plattform erhalten.

Bern, den 23. Juni 2004