

**55. ordentliche Mitgliederversammlung
des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS
20. Juni 2000**

**Der private Strassenverkehr hat seine Leistungen
gewissenhaft erbracht – jetzt ist die Reihe am Bund**

Von Hans-Urs Merz, Präsident Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

„Wer schweigt, erweckt den Anschein, als stimme er zu“, sagt ein Sprichwort. Diesen Anschein hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS während meiner dreijährigen und heute zu Ende gehenden Präsidentschaft sicher nicht erweckt. Wir haben in den letzten Jahren nicht geschwiegen, sondern offene und ehrliche Sachpolitik betrieben – ohne Rücksichtnahme auf parteipolitische Befindlichkeiten. Es war uns klar, dass wir damit keine Lorbeeren ernten konnten. Dies war auch nicht unser Ziel. Schliesslich waren und sind wir einzig und allein den Interessen unserer Mitglieder verpflichtet. Es war und ist nicht unsere Aufgabe, primär staats- oder parteipolitische Aspekte zu berücksichtigen. Dadurch gerieten wir 1998 bei der LSVA- und der FinöV-Vorlage in Opposition zu Bundesrat und Parlament. Zuerst wurden wir zum Sündenbock der Nation gestempelt, um im nächsten Augenblick als brave Milchkuh für den öffentlichen Verkehr hinhalten zu können. Leider hat eine Mehrheit der Stimmenden dieses unsägliche Doppelspiel mitgespielt: In den Plebisziten unterlagen wir deutlich. Wir haben nicht gejammert. Wir haben das Verdikt von Volk und Ständen ohne Knurren akzeptiert.

Murren und Knurren liegen nicht in unserem Naturell. Dies tun jene, die sich in die Defensive gedrängt fühlen. Jene, die auf Gedeih und Verderb am Subventionstropf hängen. Jene auch, die häufig aus einer Position der Schwäche heraus operieren müssen. Rückblickend stellen sich folgende Fragen: Ist die Sache des privaten Strassenverkehrs vielleicht vielen zu stark geworden? Wurden wir zurückgebunden, weil mit der gestei-

gerten Leistungsfähigkeit der Strasse der Schienenverkehr teilweise zur Nebensächlich-
keit zu verkommen drohte?

Wenn dies der Fall war, dann hat wohl ein typisch direktdemokratischer Ausgleich- und
Kontrollmechanismus gespielt. Keineswegs interpretieren wir die Ergebnisse jedoch als
fundamentale Absage an unsere jederzeit offene und ehrliche Sachpolitik. Um der Bür-
gerin und dem Bürger in diesem Land Transparenz zu verschaffen, haben wir noch nie
ein Blatt vor den Mund genommen. Dies scheint nicht jedermanns Sache zu sein, wie
ich in der NZZ vom 13. Juni 2000 lesen konnte:

„Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass unter der Kuppel des Bundeshauses
allzu viele Parlamentarier vergessen haben, dass in einem Land mit direktdemokrati-
schen Institutionen der Sinn der Politik nicht das taktische Manöver zum Austricksen der
Bürger sein kann. Solches mag zwar viel intellektuelles Vergnügen bereiten – vor allem
auf der Linken –, verantwortungsbewusst ist es jedoch nicht.“ (Ende Zitat)

Wir sind uns unserer Verantwortung gegenüber dem Bürger bewusst. Darum haben wir
immer Klartext gesprochen. Gute Gewohnheiten soll man bekanntlich beibehalten –
auch in Präsidialansprachen.

Das abgelaufene Verbandsjahr haben wir vor allem dazu benutzt, unsere alten Kräfte
neu zu bündeln, uns auf unsere zahlreichen Stärken zu besinnen und unsere Positionen
noch deutlicher zu umreissen. Im Grundsatz aber ist unsere verkehrs- und gesell-
schaftspolitische Haltung dieselbe geblieben:

Ganz im Gegensatz zu den sattsam bekannten Verkehrsverhindern

- § betrachten wir die freie Wahl des Verkehrsmittels als oberstes Gebot;
- § drehen wir das Rad der Zeit vorwärts – nicht zurück;
- § glauben wir an das Individuum und dessen Eigenverantwortung – nicht an Kollekti-
vismus und dessen Gleichmacherei;
- § stehen wir ein für eine freiheitliche Verkehrspolitik – nicht für staatlichen Dirigismus,
Interventionismus und Protektionismus;
- § befürworten wir den wesensgerechten Einsatz aller Verkehrsmittel – nicht die Priori-
sierung einzelner Verkehrsträger;
- § sind wir pragmatisch und realistisch – nicht ideologisch, romantisch und fatalistisch;
- § sind wir bevölkerungs- und wirtschaftsorientiert – nicht dogmatisch ökologiefixiert;

- § sind wir wohlstandserhaltend – nicht wohlstandsmüde;
- § setzen wir voll und ganz auf die Karte „technologischer Fortschritt“ – nicht auf Verzicht und Beschränkung, die scheinbar sowieso niemand will.

Durch die eingangs erwähnten Volksabstimmungen haben sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den privaten Strassenverkehr stark verändert. Trotzdem oder gerade deswegen gibt es für uns keinen triftigen Grund, von unserem konsequenten und gradlinigen politischen Weg abzuweichen oder sogar unsere Prinzipien über den Haufen zu werfen.

Im Gegenteil. In den letzten Jahren haben wir die uns aufgetragenen Hausaufgaben zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft, aber auch zugunsten der Umwelt äusserst gewissenhaft erledigt. Wir haben zudem Jahr für Jahr einen beträchtlichen Beitrag in die Staatskasse sowie an das wirtschaftliche Wachstum der Schweiz geleistet. Allein im Jahr 1995 generierte der private Strassenverkehr einen volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen von 27 Milliarden Franken. Notabene vier Mal mehr als die externen Kosten, die er verursacht haben soll. Jetzt ist die Zeit gekommen, dass der Bund all diese ausgezeichneten Leistungen entsprechend würdigt und honoriert. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass wir vom Bund endlich die längst fälligen Gegenleistungen erwarten können?

Ich freue mich sehr, Sie heute im Namen des FRS-Zentralvorstands zur 55. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüssen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht dabei an die zahlreich erschienenen Gäste sowie an die Medienvertreter, welche der Einladung gefolgt sind.

Verkehrskollaps vorprogrammiert

Meine Damen und Herren, Sie wissen es: Die Camionneure treiben in Form der LSVA im Binnenverkehr ab 2001 für den Staat Steuern ein – und zwar nicht zu knapp. Jährlich 750 Millionen Franken bis 2004. Ab 2005 gemäss bundesrätlicher Wunschvorstellung sogar 1,5 Milliarden Franken pro Jahr. Wofür werden diese Fiskaleinnahmen verwendet? Hauptsächlich zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte. Der Schwerverkehr finanziert also grösstenteils die Milliardenlöcher am Lötschberg und Gotthard sowie die erste und zweite Etappe der Bahn 2000. Somit lagert er sich quasi auf eigene Rechnung auf die Schiene um. Der Bund nennt dieses Verfahren nachhaltige Verkehrsentwicklung oder nachhaltige Mobilität. Bundesrat Leuenberger hat die LSVA jüngst als marktwirtschaftliches Instrument gepriesen, das den Grundsatz der Kostenwahrheit konkretisiere.

Unter Marktwirtschaft verstehen der eidgenössische Verkehrsminister und ich in diesem Fall nicht dasselbe.

Für mich ist die LSVA nichts anderes als eine planwirtschaftliche und protektionistische Massnahme. Sozusagen staatlicher Interventionismus und Dirigismus in Reinkultur. Die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite soll kompensiert werden, indem der Bahngütertransport geschützt wird. Dies wiederum soll die Alpen vor der Transitlewade schützen. Alle Hoffnungen ruhen dabei auf der LSVA. Sie wird sozusagen zur neuen Beschützerin der Alpen und des Bahngütertransports emporstilisiert. Dadurch ist sie auch zum zentralen Pfeiler des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU geworden. Diese auf die LSVA abgestützte Verkehrspolitik des Bundes ist zum Scheitern verurteilt. Daran gibt es für mich keinen Zweifel. Warum? Weil die beschlossene Verlagerung des Alptransits durch die Schweiz nicht ausreichen wird, um die künftige Lastwageninvasion abzuwenden.

Ich kann dies mit einem Preisvergleich verdeutlichen. Ich berechne dazu die Kosten eines 40-Tönners, der von Karlsruhe nach Mailand fährt. Den Chauffeur-Lohn klammere ich bewusst aus. Fährt ein 40-Tönnler die 930 Kilometer lange Route durch den Mont-Blanc-Tunnel kostet dies 1'425 Franken. Nimmt er den 870 Kilometer langen Weg durch den Brenner macht dies rund 1'250 Franken. Die mit Abstand kürzeste Strecke durch den Gotthard, nämlich 536 Kilometer, beläuft sich auf lediglich 980 Franken – und zwar bei maximalem LSVA-Satz.

Es erscheint zwar logisch, dass die kürzeste Strecke auch am wenigsten kostet. Aber glauben Sie wirklich, meine Damen und Herren, es mache in Zukunft noch ein 40-Tönnler im Nord-Süd-Verkehr den Umweg durch den Mont-Blanc oder den Brenner, wenn die Schweiz billiger ist? Seien Sie versichert, die Fuhrhalter können rechnen! Wir sind uns wohl alle darin einig, dass mit einer massiven Rückverlagerung dieser Transporte auf die helvetischen Transitstrecken zu rechnen ist.

Ich bin überzeugt davon, dass die Schweiz im alpenquerenden Güterverkehr noch ihr blaues Wunder erleben wird – flankierende Massnahmen hin oder her. Die Lastwagenflut wird nicht nur über unser Land hereinbrechen. Nein: Sie wird es überrollen. Bereits heute passieren über 1,3 Millionen Camions einen der vier Schweizer Alpenübergänge. Nächstes Jahr werden es noch 400'000 Lastwagen mehr sein. Der Verkehrskollaps ist vorprogrammiert.

Zweite Röhre am Gotthard

Ein drohender Verkehrskollaps, meine Damen und Herren, ist dies nicht ein zu hoher Preis, den die Schweiz für den Abschluss des bilateralen Vertragspakets mit der EU bezahlt? Ein kollabierendes Schweizer Verkehrssystem darf nie und nimmer der Preis für die bilateralen Abkommen sein. Botschafter Bruno Spinner sieht dies offenbar ganz anders. Ich zitiere ihn aus einem Interview mit der Zeitung „Cash“ vom 28. April 2000: „Wenn die Schweiz verstopft ist, ist sie verstopft. Dann stehen sich die Camions vor unseren Tunneln selbst im Weg. Das wird sie schnell auf die Bahn treiben.“ (Ende Zitat)

Mit einer solch fatalistischen Einstellung sind Sie, Herr Botschafter, bei sogenannten Verkehrsexperten der SP zwar gut aufgehoben. Mit einer pragmatischen und realistischen Verkehrspolitik, wie wir sie betreiben, haben Ihre Aussagen jedoch rein gar nichts zu tun.

Ich stelle eine vernünftige und sachliche Diagnose: Durch verstopfte Autobahnen gerät das gut geölte Räderwerk unserer mobilen Gesellschaft ins Stocken. Zudem verursachen notorische Staus immense volkswirtschaftliche Kosten, belasten die Umwelt unnötig und verärgern zusehends die Bevölkerung. Statt dauernd die chronischen Verstopfungen akut mit „Bahnpillen“ zu behandeln, müssen die wichtigen Schweizer Transitstrecken endlich nachhaltig von ihrem Geschwür befreit werden.

Wir haben die richtige Remedur bereits verschrieben: nämlich die Mitte Januar dieses Jahres lancierte Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“. Was bezweckt die Initiative? „Avanti“ will die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen für Strasse und Schiene sowie die Werterhaltung des Nationalstrassennetzes sicherstellen. „Avanti“ will einen vernünftigen Ausbau dieses Nationalstrassennetzes ermöglichen – indem die bestehenden Engpässe zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie Erstfeld und Airolo beseitigt werden. „Avanti“ will schliesslich die Voraussetzung für den Bau der zweiten Gotthardtunnel-Röhre schaffen. Denn diese erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert den Verkehrsfluss. Ausserdem sinken die Lärm- und die Umweltbelastung dank den Euro-Normen erheblich.

Ich bin kein Prophet, wenn ich voraussage, dass in ein paar Jahren nicht einmal mehr das berühmte Kamel durch das Nadelöhr am Gotthard geht. Für die zweite Röhre ist mit einer 10jährigen Bauzeit zu rechnen. Darum müssen die Planungsarbeiten unverzüglich an die Hand genommen werden. Es stimmt mich sehr zuversichtlich, dass die Allianz, die den Bau einer zweiten Röhre fordert, laufend grösser wird.

Primär technologischer Fortschritt

Als Visionäre für eine bessere Welt, meine Damen und Herren, haben sich die romantischen Protagonisten der Verkehrshalbierungs-Initiative präsentiert. Als ideologische und dogmatische Neandertaler sind sie nach der Abstimmung im Regen gestanden. Mit einem Nein, das nichts an Deutlichkeit zu wünschen übrig lässt, hat der Souverän die rückwärtsgewandte Initiative bachab geschickt.

An dieser Stelle danke ich Ihnen allen recht herzlich für Ihre tatkräftige Unterstützung und Mitwirkung in den Abstimmungskämpfen der letzten drei Jahre. Sie alle haben sich redlich und getreu Ihrem Auftrag für die Sache des Motorfahrzeugverkehrs eingesetzt und strassenfeindliche, protektionistische sowie unrealistische Vorlagen bekämpft. Mit der klaren Ablehnung der Verkehrshalbierungs-Initiative sind wir auf die Siegerstrasse zurückgekehrt. Nehmen wir diesen Schwung mit! Gehen wir mit viel Elan in die Offensive! Agieren ist immer besser als reagieren.

Agieren ist umso mehr angesagt, als uns aus dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft aufschlussreiche Prognosen erreichen: Die Luftschadstoffemissionen werden im Jahr 2020 wieder auf den Stand von 1955 und darunter gesunken sein – dies bei gleichzeitigem Anstieg der Fahrleistung aller wichtigen Fahrzeugkategorien. Milliardeninvestitionen in die technologische Entwicklung und die Effizienzsteigerung im Motorenbereich machen dieses phänomenale Resultat möglich. Damit werden die Reduktionsziele des bundesrätlichen Luftreinhaltekonzepts, das noch auf der Waldsterben-Lüge beruht, beim Verkehr sogar übertroffen.

Welches Fazit ziehen wir daraus? Das gleiche, das wir seit jeher gezogen haben: Umweltschutz im privaten Strassenverkehr muss primär über den technologischen Fortschritt erfolgen. Lenkungsmaßnahmen, Verzicht und Beschränkung sind der falsche Weg. Technologisches Paradebeispiel ist der Katalysator, mit dem die Luftschadstoffemissionen um 90 Prozent reduziert worden sind. Mit den Euro-Normen werden die Emissionen nochmals drastisch sinken. Neueste Motorentechnologien sind der Garant dafür. Eine ernstzunehmende Langfrist-Alternative zum Verbrennungsmotor ist die Wasserstoff-Brennstoffzelle. Diese befindet sich im Endstadium der Entwicklung und knapp vor dem Durchbruch. Das emissionsfreie Fahrzeug für die Massenproduktion ist damit in Reichweite gerückt.

„Zweckartikel-Sucht“

In der laufenden Diskussion rund um die Kostenwahrheit, meine Damen und Herren, habe ich gefordert, dass das abgetakelte Vehikel „Kostenwahrheit“ aus dem politi-

schen Verkehr gezogen und auf dem Friedhof des politischen Unsinns verschrottet wird. Dies scheint nun tatsächlich zu geschehen. Sogar gewisse Jünger der Kostenwahrheit beginnen dieser abzuschwören. Seit geraumer Zeit huldigen sie dafür dem Zweckartikel (Artikel 2) in der neuen Bundesverfassung. Dort steht in Absatz 2 unter anderem, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft die nachhaltige Entwicklung fördert. In der Förderung der nachhaltigen Entwicklung haben die Anhänger der Kostenwahrheit offenbar ihr neues Leitmotiv gefunden. Jedenfalls werden sie nicht müde, sich bei jeder Gelegenheit auf diesen Passus zu berufen.

Bevor sie endgültig der „Zweckartikel-Sucht“ verfallen, möchte ich die Süchtigen mit einem Zitat aus der Botschaft über die neue Bundesverfassung aus ihrem Wahn reissen. Dort steht auf Seite 126: „Schliesslich ist die Gefahr nicht zu übersehen, dass die verschiedenen Schichten programmatischer Verfassungsbestimmungen in ein hierarchisches Verhältnis gestellt und entsprechend generalisierende wie spezialisierende Ableitungen vorgenommen werden, die sich aus Struktur und Funktion eigentlich verbieten. Die in Artikel 2 (...) umschriebenen Staatszwecke sind weder für den Bund kompetenzbegründend noch von den Bundesbehörden unmittelbar anwendbar. Die Bestimmung dient vielmehr dem besseren Verständnis der Bundesverfassung und kann als Auslegungshilfe herangezogen werden.“ Diesem Zitat ist nichts mehr beizufügen.

Leistungen des Strassenverkehrs

Wie eingangs erwähnt hat der private Strassenverkehr in der Schweiz allein im Jahr 1995 einen volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen von 27 Milliarden Franken generiert. Meine Damen und Herren, das entspricht im selben Jahr sage und schreibe acht Prozent des Bruttoinlandprodukts. Zieht man davon die vom Bund errechneten externen Kosten von 7 Milliarden ab, bleibt unter dem Strich ein Nettounutzen von 20 Milliarden Franken. Die These, wonach die Allgemeinheit den privaten motorisierten Strassenverkehr alimentiert, fällt damit wie ein Kartenhaus in sich zusammen. Das pure Gegenteil ist der Fall: Der private Strassenverkehr alimentiert die Allgemeinheit!

Im vergangenen Jahr haben die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs rund neun Milliarden Franken betragen. Davon haben Kantone und Gemeinden rund zwei, der Bund rund sieben Milliarden Franken einkassiert. Etwas mehr als die Hälfte dieser sieben Milliarden muss der Bund nach Verfassung und Gesetz für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden. Der Rest fliesst voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse. Auf diese Weise hilft der motorisierte Individualverkehr seit Jahren kräftig mit, den im Argen liegenden Bundeshaushalt zu entlasten.

Im Weiteren gibt der Bund seit 1995 weniger für das Strassenwesen aus, als er an zweckgebundenen Mitteln dafür einnimmt. Kein Wunder also, dass der Spezialfonds „Strassenverkehr“ fast aus den Nähten platzt. Er ist auf einen noch nie erreichten Betrag von fast 3 Milliarden Franken angewachsen.

Zählt man die seit 1991 kumulierten, aber nicht gutgeschriebenen Zinsen von 400 Millionen Franken hinzu, liegen sogar deutlich über 3 Milliarden Franken in der Strassenkasse brach. Dessen ungeachtet bezahlt der private Strassenverkehr nicht nur seine eigene Infrastruktur, sondern finanziert mit Milliardenbeträgen auch jene des öffentlichen Verkehrs. Ich erwähne die knapp 700 Millionen für den Vereina-Bahntunnel, die rund drei Milliarden zur Verbilligung der Trassenpreise und den Grossteil der rund 30 Milliarden Franken für die Eisenbahngrossprojekte.

Gegenleistungen des Bundes?

Sie sehen, ohne den privaten Strassenverkehr würde in der Schweiz auf der Schiene bald nichts mehr gehen. Es liegt mir fern, als Retter des öffentlichen Verkehrs aufzutreten. Vielmehr frage ich Sie: Ist es nicht legitim, dass jemand, der dem Bund soviel bezahlt und ihm sogar zinslose Darlehen gewährt, auch Forderungen stellt? Forderungen in Form von Gegenleistungen?

Ich bin der Meinung, das ist mehr als gerechtfertigt! Mit der „Avanti“-Initiative liegen unsere Forderungen klipp und klar auf dem Tisch. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, warum Bundesrat und Parlament auf diese berechtigten Forderungen nicht eingehen sollten. Der private Strassenverkehr hat seine Leistungen gewissenhaft erbracht – und teilweise auch jene des öffentlichen Verkehrs. Jetzt ist die Reihe am Bund, endlich „avanti“ zu machen, die Realitäten im Verkehrswesen anzuerkennen und seinen Verpflichtungen nachzukommen.

Damit erkläre ich die 55. ordentliche Mitgliederversammlung des Strassenverkehrsverbandes FRS für eröffnet.