

**61. ordentliche Mitgliederversammlung  
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS  
9. Juni 2006**

# Verkehrslabor Schweiz

Von Niklaus Zürcher, Präsident **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS ist tot, es lebe **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS! Sie haben es spätestens aufgrund der Einladung zur heutigen Mitgliederversammlung bemerkt: Unsere Dachorganisation hat im April des laufenden Jahres ihren Namen und ihr Erscheinungsbild geändert. Sie hat sich damit im Alter von 60 Jahren erstmals einem umfangreicheren „Facelifting“ unterzogen und kommt nun nicht nur frischer, sondern auch farbiger daher. Ich hoffe, dass Ihnen unser modifizierter Name, unser neu gestaltetes Logo und auch unser modernisierter Internetauftritt gefallen. Ich jedenfalls habe Freude daran. Ich möchte es bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen, mich bei auto-schweiz für die im Rahmen des Verjüngungsprozesses geleistete finanzielle Unterstützung ganz herzlich zu bedanken.

Zwar hat sich unser Verband gewissermassen in eine neue Verpackung gehüllt; die Inhalte, mit denen er sich jahrein, jahraus beschäftigt, sind allerdings dieselben geblieben. Das bedeutet nun allerdings nicht, dass lediglich alter Wein in neue Schläuche abgefüllt worden wäre. **strasseschweiz** will sich vielmehr auf seine Wurzeln zurück besinnen, das heisst sich auf sein Kerngeschäft – die Wahrung der Interessen des privaten Strassenverkehrs – konzentrieren und dieses ausbauen. Mit dem regelmässigen elektronischen Versand der so genannten News **strasseschweiz**, der Bildung des politischen Beirats „Verkehr + Automobil“ – einer Plattform bestehend aus eidgenössischen

Parlamentariern der bürgerlichen Bundesratsparteien und Vertretern der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** – sowie dem Erstellen von Sessionsvorschauen für den Ständerat und den Nationalrat sind im abgelaufenen Verbandsjahr erste Schritte in diese Richtung unternommen worden.

Den Fokus hat **strasseschweiz** gegenwärtig auf das für den privaten Strassenverkehr im Vordergrund stehende Infrastrukturfonds-Geschäft gerichtet. Diese bundesrätliche Vorlage hat im März den Ständerat als Erstrat passiert. Die Verkehrskommission des Nationalrats begann im Mai mit der Behandlung des Geschäfts und wird damit voraussichtlich im August fertig sein, so dass die Grosse Kammer wahrscheinlich in der Herbstsession in Flims darüber befinden kann.

Die nationalrätliche Verkehrskommission ist bisher weitgehend den Beschlüssen des Ständerats gefolgt. So hat sie mit einer grossen Mehrheit die Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und ländlichen Regionen befürwortet. Sie hat sich zudem ohne Gegenstimme für die Mitfinanzierung von Eisenbahninfrastrukturen (S-Bahn-Projekte) im Agglomerationsverkehr ausgesprochen. Diese Mitfinanzierung soll allerdings nur dann möglich sein, wenn entsprechende Schienenprojekte die Strasse unmittelbar und erheblich entlasten.

Noch ausstehend und für die August-Sitzung vorgesehen sind die wichtigen Entscheide über die konkrete Höhe der für die einzelnen Infrastrukturbereiche Nationalstrassen, Hauptstrassen (ausserhalb von Agglomerationen), Agglomerationsverkehr (Strassen, Infrastrukturen für Eisenbahn- und Langsamverkehr) frei zu gebenden Mittel.

Grundsätzlich begrüsst **strasseschweiz** die Einrichtung eines umfassenden und längerfristig angelegten Infrastrukturfonds für das Nationalstrassennetz und die Infrastrukturprojekte des Agglomerationsverkehrs. Wir unterstützen insbesondere den Beschluss des Ständerats, wonach über den Infrastrukturfonds Strasse auch Beiträge an Hauptstrassen, die ausserhalb von Städten und Agglomerationen liegen, geleistet werden können. Damit unterstreicht der Ständerat – nicht zuletzt mit Blick auf die Verkehrssicherheit und den Service public – die Wichtigkeit des Verkehrsträgers Strasse für den ländlichen Raum.

Die etappenweise Freigabe der Kredittranchen befürwortet **strasseschweiz** ebenfalls (Art. 5 Abs. 2 Infrastrukturfondsgesetz IFG). Dies ermöglicht einerseits eine bessere, den sich ändernden Bedürfnissen angepasste Steuerung der Projekte und verhindert andererseits, dass zum heutigen Zeitpunkt ein Blankoscheck für die nächsten zwei Jahrzehnte ausgestellt wird.

Nicht einverstanden sind wir allerdings mit der ungenügenden Höhe

1. der Ersteinlage (2,6 Milliarden Franken; Art. 2 Abs. 1 Bst. a IFG) in den Infrastrukturfonds Strasse und

2. des Beitrags an die Gewährleistung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes (5,5 Milliarden Franken; Art. 2 Abs. 2 Bst. b Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds).

Alle Beteiligten müssen sich ehrlicherweise über Folgendes im Klaren sein: Um die Netzfunktionalität der Autobahnen allein im Bereich der Agglomerationen in den nächsten 20 Jahren aufrecht zu erhalten, wird ein weit höherer Betrag als die im Bundesbeschluss vorgesehenen 5,5 Milliarden Franken notwendig sein. Wir schlagen deshalb vor, durch eine Erhöhung der Ersteinlage die zur Sicherstellung der Netzfunktionalität vorgesehenen Finanzmittel um 1,1 auf 6,6 Milliarden Franken aufzustocken. Dies ist im Übrigen ganz im Sinne des Bundesrats, der in seiner Botschaft zur Staatsrechnung 2005 (S. 579) den Willen bekundet, die Spezialfinanzierung Strasse in den kommenden Jahren durch Ausgabenüberschüsse auf eine angemessene Ausgleichsreserve zurückzuführen.

Ebenfalls müssen wir uns grundsätzlich bewusst sein, dass es – wenn wir die bestehenden und absehbaren Kapazitätsengpässe auf dem Hochleistungsstrassennetz nicht bedarfs- und zeitgerecht beseitigen – in Zukunft zu örtlich und zeitlich nicht angestrebten Verlagerungen kommen könnte. So zum Beispiel hauptsächlich im Personenverkehr von den Autobahnen auf das untergeordnete Strassennetz oder etwa im Güterverkehr auf jene Nachtstunden, die derzeit noch mit einem Fahrverbot belegt sind.

Die vorgeschlagene Finanzierung reiner Schienenprojekte (z.B. S-Bahnen) in Agglomerationen durch zweckgebundene Strassengelder steht für **strasseschweiz** – getreu der an unserer letzten Mitgliederversammlung gefassten Resolution – weiterhin ausser Diskussion. Sie ist in dieser Form verfassungswidrig. Grundsätzlich plädiert **strasseschweiz** dafür, Investitionsbeiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr ausschliesslich über die Finanzierungsinstrumente nach Eisenbahngesetzgebung vorzunehmen (Art. 6 Abs. 6 IFG).

Im Sinne eines Kompromisses – und in Abweichung zu unserer Resolution aus dem Vorjahr – würde **strasseschweiz** neu folgenden Vorschlag unterstützen: Aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr könnte eine Milliarde Franken als rückzahlbares Darlehen zur Verfügung gestellt werden, um die Finanzierung der drei zur Diskussion stehenden S-Bahnprojekte (DML, CEVA, FMV) zu erleichtern.

Gesetzt den Fall, dass eine Mitfinanzierung von Eisenbahninfrastrukturen aus zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs gemäss ständerätlicher Version (Art. 6 Abs. 6 IFG letzter Satz) vorgesehen werden soll, unterstützen und fordern wir die Regelung, wonach die Mitfinanzierung von Eisenbahninfrastrukturen vom Nachweis der unmittelbaren und erheblichen Entlastungswirkung auf den Strassenverkehr abhängig gemacht wird.

Auf diesen Nachweis, dass bei einem gut ausgebauten Verkehrsnetz – wie es in unserem Land zur Verfügung steht – der Ausbau bestehender Eisenbahninfrastrukturen eine unmittelbare und mass-

gebliche Entlastung der Strasse zur Folge hat, haben wir bis heute vergeblich gewartet. Daher scheint es uns angezeigt, dass bei jedem einzelnen Projekt vorgängig wissenschaftlich fundierte Expertisen angefertigt werden.

Ich mache keinen Hehl daraus, dass für uns die Infrastrukturfonds-Vorlage gemäss heutigem Stand der Dinge nach einem ziemlich faulen Kompromiss riecht. Ihre Ablehnung käme unseres Erachtens mit Blick auf den Nationalstrassenbau denn auch keinem Scherbenhaufen gleich. Mit dem Status Quo, der die Strassenfinanzierung – trotz jährlicher Sparübungen – im Grundsatz weiterhin sicherstellen würde, liesse sich weiterleben.

Damit ist auch gesagt, dass wir bei dieser Vorlage nicht mit Herzblut und heller Begeisterung mit von der Partie sind. Es gibt politische Kreise, die mehr zu verlieren haben als wir. Sollten diese Kreise letzten Endes sogar das Referendum gegen die Vorlage ergreifen, werden wir das vermutlich mit einem Schulterzucken und einem Lächeln auf den Stockzähnen quittieren. So wie sich die Ausgangslage momentan präsentiert, würden wir im Vorfeld einer allfälligen Referendumsabstimmung – wenn überhaupt – nicht an vorderster Front für ein Ja an der Urne kämpfen.

Wechseln wir vom Infrastrukturfonds für die Strasse zu einer anderen, laut offizieller Diktion unübertroffenen, schweizerischen Erfolgsgeschichte, nämlich hin zur Güterverkehrs- bzw. Verlagerungspolitik. – Diesbezüglich warten wir darauf, dass das angekündigte Vernehmlassungsverfahren betreffend das Ausführungsgesetz zum Alpenschutzartikel der Bundesverfassung eröffnet wird. Einer der zentralen Punkte dieses Gesetzes, das spätestens per 1. Januar 2011 das heute geltende Verkehrsverlagerungsgesetz ablösen muss, soll die Einführung einer Alpentransitbörse sein. Diese Idee ist auch an einem Treffen von Bundespräsident Moritz Leuenberger und EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot Anfang Mai zur Sprache gekommen.

Dabei hat Jacques Barrot die Schweizer Verkehrspolitik vor den Medien offenbar mit einem „Labor“ verglichen. Damit trifft Monsieur Barrot den Nagel voll auf den Kopf und spricht mir aus dem Herzen: Was in der Schweiz in den vergangenen Jahrzehnten etwa unter den Forschungstiteln „Förderung des öffentlichen Verkehrs“, „Entlastung des Strassenverkehrs“, „Verlagerung des Alpen querenden Güterverkehrs“ oder „nachhaltige Mobilität“ im verkehrspolitischen Labor herumgetüftelt und „herumgedoktert“ worden ist, hat für uns bislang in der Regel nur zu bitteren Pillen geführt, die nicht einmal von einem Placebo-Effekt begleitet waren.

Praktisch alle Experimente wurden und werden dabei sozusagen am lebenden Objekt, namentlich dem Strassenverkehr – sowohl im Personen- wie insbesondere auch im Gütertransport – vorgenommen. Die einzige Forschungsfrage scheint dabei zu lauten: Unter welchen Aspekten und mit welchen Mitteln kann ein privater, individueller, komfortabler, rentierender und mittlerweile auch ziemlich umweltschonender Verkehrsträger diszipliniert werden, um gleichzeitig einen kollektiven,

öffentlichen, mehr oder weniger bequemen, vor allem aber nicht rentierenden Verkehrsträger zu subventionieren?

Diesbezüglich scheint der Erfindungsgeist der Laborverantwortlichen nicht nur, aber primär innerhalb des UVEK unerschöpflich zu sein. Ich muss es hier leider in dieser Deutlichkeit sagen: In diesem Labor sind offensichtlich ein paar Scharlatane am Werk. Eines ihrer beliebtesten Versuchskaninchen ist und bleibt der Strassengüterverkehr. Diesem soll nebst einer weiteren Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nun auch noch das höchst bedenkliche Serum „Alpentransitbörse“ eingimpft werden. Und das Wahnsinnige daran ist, dass dieses für unsere Volkswirtschaft erneut sehr kostspielige Experiment nur durchgeführt werden soll, um die Illusion der Verkehrsverlagerung noch ein paar Jahre künstlich am Leben zu erhalten.

Das ist doch kompletter Unfug: Es ist an der Zeit, derart teure, aussichtslose und unnütze Versuchsanlagen zu stoppen und sich dagegen zur Wehr zu setzen. Wir unterstützen deshalb den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG, eine unserer Trägerorganisationen, in seinem Kampf sowohl gegen die LSVA-Erhöhung als auch gegen die Einführung der Alpentransitbörse. Leidtragende wären nämlich einmal mehr der Binnentransport im Besonderen und die schweizerische Wirtschaft im Allgemeinen. Bezüglich der LSVA-Erhöhung hat die ASTAG eine Petition lanciert, die in gut einer Woche eingereicht werden soll. Ich bitte auch Sie – falls Sie dazu noch keine Gelegenheit erhalten haben – ihren Namen auf einen der Petitionsbögen zu setzen. Sie finden die Bögen auf dem Tisch vor dem Eingang. Für Ihren wertvollen „Support“ danke ich Ihnen bestens.

Die Weiterführung der für die Strasse restriktiven Verlagerungspolitik ist aber noch lange nicht alles, was sich gegenwärtig in den Reagenzgläsern des UVEK-Labors befindet: Das Strassenverkehrssicherheitsprogramm „Via sicura“, Road bzw. Mobility Pricing, die Transportkostenrechnung (Trakos), der Feinstaub-Aktionsplan, die Ökologisierung der Automobilsteuer – um nur ein paar Stichworte zu nennen – sind weitere entweder in Entwicklung begriffene oder vor dem Abschluss stehende Substanzen, die für uns ein gewisses Gefährdungspotenzial beinhalten.

Ich bin deshalb sehr froh, dass wir vorerst immerhin die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen in Form eines Klimarappens auf legale Art und Weise den Labor-Zauberlehrlingen entziehen und in die Hände eines profunden Kenners der Materie legen konnten: Dr. Marco Berg, Geschäftsführer der Stiftung Klimarappen wird Sie im Anschluss an die Versammlung umfassend und aktuell über den Stand der Stiftungsaktivitäten informieren.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands von **strasseschweiz** zur 61. 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 von **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS für eröffnet.