

Bypass-Operation statt Pflästerli

Anlässlich seiner 56. Mitgliederversammlung, die am 19. Juni im Restaurant „Zum Äusseren Stand“ in Bern über die Bühne ging, hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags für den Agglomerationsverkehr nicht von vornherein abgelehnt. FRS-Präsident Claude Gay-Crosier knüpfte jedoch unmissverständliche Bedingungen an eine derartige Steuererhöhung. In seinem Gastreferat befasste sich UVEK-Generalsekretär Hans Werder mit der Verkehrspolitik im Spannungsfeld von wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Bedürfnissen.

In seiner Eröffnungsansprache hielt der Präsident des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS, Claude Gay-Crosier, mit aller Deutlichkeit fest, dass die schweizerische Verkehrspolitik keine „Pflästerli“, sondern eine „Bypass-Operation“ benötige. „Ein Infarktpatient“, damit sprach der FRS-Präsident insbesondere das Hochleistungsstrassennetz an, „kommt mittelfristig weder mit Ruhigstellung geschweige denn mit föderalistisch begründeten kleinen Hilfs-Bandagen wieder auf die Beine.“ Dazu brauche es mehr: zum Beispiel chirurgische Eingriffe, bei denen im Hinblick auf das prognostizierte grosse Verkehrswachstum der kommenden Jahre Bypässe eingesetzt würden.

„Die weitaus wirksamste Massnahme gegen Staus“, betonte Gay-Crosier, „ist die Bypass-Operation mit der von unseren Kreisen lancierten Eidgenössischen Volksinitiative ‚Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen‘.“ Dass dieses zukunftsweisende und auf das Gesamtinteresse der Schweiz fokussierte Initiativprojekt vom Bundesrat mit einem Gegenvorschlag auf die zweite Strassentunnelröhre am Gotthard reduziert werde, trage dem Hauptartikel von „Avanti“ keine Rechnung und verrate einmal mehr die „eindimensionale, kurzsichtige und engstirnige Optik der Landesregierung“. Damit verschliesse der Bundesrat bewusst Augen, Ohren und Mund vor der Wirklichkeit. Denn der Jahresstaubericht 2000 zeige deutlich, dass im vergangenen Jahr die Staustunden am Gotthardtunnel praktisch identisch mit jenen am Bareggunnel gewesen sind.

Finanzierung Agglomerationsverkehr

Handlungsbedarf machte Gay-Crosier auch bei der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs aus: Die Verkehrsprobleme der Agglomerationen liessen sich

ohne Engagement des Bundes kaum mehr bewältigen. Als Finanzierungsinstrument komme jedoch das Road Pricing, wie dies etwa der Neue Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen vorschlägt, auf gar keinen Fall in Frage. Der FRS-Präsident rückte zwei Finanzierungsquellen in den Vordergrund: Erstens soll die FinöV nachgebessert werden, indem die Mittel für die 2. Etappe Bahn 2000 schwergewichtig im Agglomerationsverkehr eingesetzt werden. Zweitens brauche es Mehreinnahmen wie beispielsweise die zur Debatte stehende Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um fünf Rappen pro Liter.

Die allfällige Unterstützung des FRS für solche Mehreinnahmen knüpfte Gay-Crosier unmissverständlich an mehrere Bedingungen. So sei z.B. die Rückstellung „Strassenverkehr“ in der Höhe von rund 3,5 Milliarden Franken für Strassenzwecke freizugeben, und es sei glaubwürdig aufzuzeigen, wie diese finanziellen Ressourcen ihrer Zweckbestimmung zugeführt werden sollen. Zudem sei die Finanzierung des Strassenwesens in einen Spezialfonds – idealerweise analog jenem zur Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) – überzuführen. In diesen neuen Fonds sei die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zu integrieren. „Die Nagelprobe bzw. der Tatbeweis, ob die Lösungsvorschläge der Expertengruppe ‚Finanzierung des Agglomerationsverkehrs‘ von allen Seiten ernst genommen werden, ist für uns die ‚Avanti‘-Initiative“, wandte sich Gay-Crosier an die Adresse der Vertreter des öffentlichen Verkehrs. Falls die „Avanti“-Initiative von dieser Seite bekämpft werde, werde der Strassenverkehrsverband FRS nicht zögern, eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ebenfalls zu bekämpfen. Wenn es soweit kommen sollte, dann sei „die gemeinsame Basis für eine lösungsorientierte Verkehrspolitik gestorben“.

Strasse auch in Zukunft funktionsfähig

In seinem Gastreferat mit dem Titel „Verkehrspolitik im Spannungsfeld von wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Bedürfnissen“ unterstrich UVEK-Generalsekretär Hans Werder, dass die schweizerische Verkehrspolitik auf klaren Beschlüssen von Parlament und Volk basiere. Einer der wesentlichen Grundsätze, nach denen sich diese Verkehrspolitik ausrichte, sei, dass „die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur auf Strasse, Schiene, Wasser und Luft so effizient und umweltschonend wie möglich abgedeckt werden sollen“. Die Strasse als wichtigster Verkehrsträger, führte Werder aus, müsse auch in Zukunft funktionsfähig bleiben. Sicherheit und ökologische Effizienz des Strassenverkehrs seien dabei weiter zu optimieren.