



28.06.2001 - 10:50 Uhr

Jahresmedienkonferenz TCS Betzholz: Ansprache von Jean Meyer, Zentralpräsident

Betzholz (ots) -

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren

Dass wir Sie dieses Jahr nicht nach Zürich sondern nach Betzholz bei Uster eingeladen haben, hat eine besondere Bewandnis. Gleich anschliessend an die Jahresmedienkonferenz findet der Spatenstich zum Bau des zweiten Verkehrssicherheitszentrums des TCS statt: Eine 19, 5 Mio. Investition für die Verkehrssicherheit!!!

In diesem Zusammenhang ist es für uns unverständlich, warum in der Debatte des Nationalrates vom 21. Juni soviel Neid und Missgunst gegenüber unserem Engagement auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit - ich denke an die Verkehrsinformationen und die Zweiphasenausbildung - aufblitzte. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass von privater Seite geleistete Anstrengungen bewusst kritisiert werden, damit staatliche Institutionen die Früchte unserer Arbeit ernten können. Was Staatsmonopole bewirken können, wenn sie in falsche Hände geraten, brauche ich an dieser Stelle nicht weiter auszuführen.

Das vergangene Jahr hat von unserem Club Einiges abverlangt. Die Entwicklung der Strategie einerseits und die damit verbundenen, notwendigen organisatorischen Veränderungen andererseits haben für Unruhe gesorgt. Die neuen Strukturen sind nun gefunden. Persönlich bin ich überzeugt, dass wir mit unserem neuen Generaldirektor Josef Andres und der neuen Geschäftsleitung die operative Führungscrew gefunden haben, die in der Lage ist, bei den Mitarbeitern, bei unseren Mitgliedern Vertrauen und Stabilität zu bringen.

Seit 105 Jahren erbringt der TCS Dienstleistungen für seine Mitglieder, die unterwegs sind. Mobilität ist kein Nischenprodukt in unserer Epoche, die durch das Reisen und den Austausch von Gütern geprägt ist. Daran ändern selbst die neuen Möglichkeiten der Kommunikation nichts.

So hat die Mobilität einen grösseren Stellenwert denn je. Die grossen gesellschaftlichen Trends haben auch in der Mobilität kraftvoll durchgeschlagen. Begriffe wie Multioptionsgesellschaft, Individualisierung sind längst keine theoretischen Konstruktionen mehr. Weshalb soll die Vielfalt der Möglichkeiten aus einem immer grösseren Angebot frei zu wählen, nur im Supermarkt, in der Kultur, in den Kleidervorschriften, ja auch im Zusammenleben von Lebenspartnern, nicht aber in der Mobilität gelten? So ist es kein Wunder, dass Volksinitiativen Schiffbruch erlitten haben, deren zentrale Zielsetzung darin bestand, in die Wahlfreiheit etwa durch die Halbierung des motorisierten Privatverkehrs einzugreifen oder diesen mit schikanösen Tempolimiten zu drosseln.

Und es ist ebenso wenig ein Wunder, dass Fragen der Mobilität, wie die freie Wahl des Verkehrsmittels, die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und der grenzüberschreitende Güterverkehr an oberster Stelle der verkehrspolitischen Traktandenliste stehen.

Zur Zeit sorgen Themen wie Stau, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, zweite Gotthardstrassentunnelröhre, AVANTI-Initiative sowie die von der Arbeitsgruppe Agglomerationsverkehr vorgebrachten Vorschläge zum Agglomerationsverkehr für Schlagzeilen.

Für den TCS sind leistungsfähige Infrastrukturen für Strasse und Schiene von zentraler Bedeutung. Immer mehr Kantone verlagern soviel Verkehr wie möglich auf das Hochleistungsstrassennetz. Diese Strategie hat grosse Vorteile: Sie entlastet erstens Städte und Dörfer vom Verkehr und zweitens verläuft der Verkehr auf den Hochleistungsstrassen sicherer.

Sie hat aber auch Konsequenzen: So werden die Leistungsgrenzen unserer Nationalstrassen viel rascher erreicht als geplant.

Eine entscheidende Entlastung ist nicht zu erwarten, weder von den neuen Technologien wie der Verkehrstelematik, noch vom Ausbau und der Modernisierung des Schienennetzes.

Agglomerationsverkehr

Der Ursprung der vom TCS mitinitiierten Arbeitsgruppe Agglomerationsverkehr liegt in einem der grösseren verkehrspolitischen Streitpunkte der letzten Jahre, der Finöv-Vorlage.

Der TCS hat damals eine Gesamtfinanzierung für den öffentlichen Verkehr unter Einbezug des Agglomerationsverkehrs verlangt. Der Bund wollte dies partout nicht haben. Unsere Haltung wurde damals in vielen Kreisen schlecht verstanden. Dass wir nun kurz nach dieser Abstimmung, die Probleme des Agglomerationsverkehrs endlich ernsthaft angehen müssen, zeigt wie berechtigt der Einwand war.

Was wurde von der Expertengruppe konkret vorgeschlagen:

1. Der Bund soll zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen finanziell beitragen.
2. Dieser Beitrag soll für Projekte des privaten und öffentlichen Verkehrs gehen.
3. Dazu soll eine verfassungsrechtliche Grundlage geschaffen werden.
4. Es braucht dazu entsprechende finanzielle Mittel. Einerseits sollen die Mittel aus Bahn 2000 2. Etappe prioritär für Verbesserungen in den Agglomerationen eingesetzt werden.
5. Zusätzlich wird vorgeschlagen, dass der Bund für den Agglomerationsverkehr einen Mineralölsteuerzuschlag von 5 Rappen pro Liter verlangt.

An diesem letzten Vorschlag hat sich eine grössere Diskussion entzündet. Um alle Missverständnisse, die in der Öffentlichkeit möglicherweise aufgetreten sind zu beseitigen, lege ich hier unsere Position nochmals dar.

1. Innerhalb des TCS war man schon vor Jahrzehnten klar der Auffassung, dass sich der Bund beim Agglomerationsverkehr engagieren sollte.
2. Wir haben immer auch die Auffassung vertreten, dass ein stärkeres Engagement auf der heutigen Verfassungsgrundlage zwar möglich wäre, aber für ein ausgedehnteres Engagement eine klare

Verfassungsgrundlage notwendig ist.

3. Ein solches Engagement muss immer den privaten und den öffentlichen Verkehr miteinschliessen.

4. Es war ebenfalls klar, dass die im Rahmen der Finöv vorgesehenen Mittel für Bahn 2000 2. Etappe auch im Hinblick auf den Agglomerationsverkehr zu verwenden sind.

5. Wenn zusätzliche Mittel verlangt werden, dann muss die Frage der Rückstellungen für das Strassenwesen des Bundes in der Grössenordnung von bald 3,5 Milliarden gelöst werden. Der Bericht weist auf dieses Problem hin. Der TCS hat klar gefordert, dass diese Mittel endlich ihrer Zweckbestimmung zugeführt werden. Aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit wird dies ohne einen echten Fonds analog dem Finöv-Fonds kaum machbar sein.

Die Vorschläge der Arbeitsgruppe zielen erstens auf die Bewältigung der zukünftigen Probleme durch Effizienzverbesserung. Zweitens zielen sie auf die Reduktion der nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs. Dies kann und darf Verbesserungen im Strassensystem nicht ausschliessen. Und diese sind auch nicht zwingend nur punktuell vorzunehmen, sondern sollten, wenn immer möglich in ein Gesamtkonzept eingebaut sein. Die Strategie Hochleistungsstrassennetz des Kantons Zürich zeigt dies geradezu exemplarisch auf.

Die politisch brisante Frage der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs werden wir definitiv erst beantworten können, wenn das ganze Paket auf dem Tisch liegt. Unsere Unterstützung werden und können wir nicht zu jedem Preis abgeben.

Staus auf der Transitstrecke

Die aktuelle Entwicklung des Gütertransitverkehrs entspricht den seit langem bekannten Prognosen. Dass aber die notwendigen Massnahmen nicht ebenfalls von langer Hand geplant wurden, ist für uns unverständlich. Unsere Nationalstrassen als Lastwagenparkplatz eine Horrorvision, die in den letzten Monaten immer öfter zur Realität wurde.

Kurzfristig wirksame Massnahmen gibt es nicht viele. Aber gar nichts tun und auf die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene hoffen, wie dies von einigen Vertretern des Bundes auch schon öffentlich verkündet wurde, ist auch keine Lösung. Zusammen mit anderen Vertretern der Wirtschaft und des Transportgewerbes haben wir beim Verkehrsminister interveniert, denn die Staus auf der A2 sind nicht nur ein Problem des Schwerverkehrs. Wegen der Verzögerungen in der Auslieferung der Güter und in der Versorgung unseres Landes verursachen sie der Wirtschaft Schäden. Der Ferienreiseverkehr wird zum Stocken gebracht, und mit parkierten Lastwagen auf der Autobahn wird die Gefahr von schweren Unfällen in Kauf genommen.

Der TCS hat sich vehement gegen eine Verkehrspolitik ausgesprochen, die Lastwagen als Mahnmahl benutzen will, und die in Anlehnung an die marxistische Verelendungstheorie mit einer Verkehrspolitik der Verelendung liebäugelt.

Wir haben nicht nur protestiert. Wir haben auch Lösungen vorgeschlagen und dazu vier Forderungen deponiert:

1. Oertlich auf die A2 und zeitlich bis zur Bereitstellung von Vorsortierräumen begrenzte Lockerung des Nachtfahrverbots zur Behebung von Krisensituationen, im Hinblick auf den Ferienreiseverkehr;

2. Unbürokratische Schaffung von Triageräumen (Trennung von zollfreiem und zu verzollendem Transitverkehr und Verkehr zur Versorgung der Bevölkerung unseres Landes) im Tessin und im Raum Basel;

3. Internationale Absprachen zur Erleichterung der Zollabfertigung mit Deutschland und Italien;

4. Verbesserung im Bahnangebots (attraktives Preisangebot und verbesserte Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs) und eine rasche Lösung der Linienführung im Kanton Uri.

In der mittleren und längeren Frist, werden aber Anpassungen an der Strasseninfrastruktur im Tessin und am Gotthard unumgänglich sein. An dieser Tatsache ändert auch die NEAT nichts.

Avanti-Initiative

Immer stärker setzt sich in breiten Kreisen der Bevölkerung die Erkenntnis durch, dass sich das unvollendete und an zentralen Stellen überlastete Nationalstrassennetz zur Achillesferse der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur entwickelt. Dieser Entwicklung will der TCS zusammen mit den anderen Strassenverkehrsorganisationen und dem Schweizerischen Gewerbeverband mit der im vergangenen November gemeinsam eingereichten Avanti-Initiative entgegenreten.

Unser Hauptanliegen besteht in der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen von Strasse und Schiene. Im Zusammenhang mit unserer Avanti-Initiative wurde seitens des Bundes der Öffentlichkeit suggeriert, die wahren Probleme liegen in den Agglomerationen und die Avanti-Initiative hätte dies verkannt und würde unter anderem mit der Forderung nach einer weiteren Strassentunnelröhre am Gotthard völlig falsche Prioritäten setzen.

Nun, wir haben bereits bei der Diskussion der Schienengrossprojekte immer wieder darauf hingewiesen, dass der Transitverkehr ein wichtiges und zu lösendes Problem ist. Aber bei weitem natürlich nicht das Einzige. Man hat uns damals ausgelacht und gar als Lügner hingestellt. Die heutige Entwicklung entspricht aber voll und ganz unseren damaligen Prognosen.

Angeichts der zunehmenden Staus auf dem Nationalstrassennetz gelangt die Avanti-Initiative immer öfters in die Schlagzeilen. Man kann es kleinreden wie man will, die Stauentwicklung auf unserem Nationalstrassennetz folgt den vom Bundesamt für Strassen bereits vor zwei Jahren gemachten Prognosen. Die Staus wegen Verkehrsüberlastung haben im vergangenen Jahr um 26% zugenommen.

Weil unser Verkehrsminister am Gotthard partout keine zweite Tunnelröhre will, wird dieses Problem verniedlicht. Man spricht von nur 750 Staustunden wegen Verkehrsüberlastung. 750 Staustunden meine Damen und Herren sind insgesamt 30 Tage lang während 24 Stunden Staus. Die Konfliktanalyse zum Gotthardstrassentunnel der ETH Zürich rechnet in den kommenden Jahren gar mit bis zu 3000 Stausstunden pro Jahr am Gotthard. Das heisst konkret, dass am Gotthard während vier Monaten pro Jahr Stau herrscht. Wenn das kein Problem mehr sein soll? Wir lassen aber die Avanti-Initiative auch nicht einfach auf die Übergangsbestimmungen reduzieren.

Kernpunkt der Volksinitiative Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" ist der Hauptartikel. Dieser erteilt dem Bundesrat den Auftrag, mit Blick auf ein funktionstüchtiges Gesamtsystem vorausschauend und verantwortungsbewusst zu handeln.

Gerne rufe ich die zentrale neue Verfassungsbestimmung von Avanti" dem Bund nochmals in Erinnerung: Er (der Bund) setzt sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen ein. Er fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr und trägt zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei."

Leider behaupten verschiedenste Kreise, dass durch die Avanti-Initiative andere Engpässe, als die in den Übergangsbestimmungen erwähnten, nicht abgedeckt seien. Solche Schutzbehauptungen sind weder ehrlich noch weiterführend. Sie generieren höchstens Abwehrreflexe der angeblich nicht bedachten Regionen. Die allgemeine Formulierung der Avanti-Initiative gibt dem Bund den klaren Auftrag zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem gesamten Netz beizutragen, sei dies nun am Gubrist, um Winterthur, Basel, Luzern oder Lugano. Selbstverständlich ist die Avanti-Initiative kein verkehrspolitisches Allheilmittel. Sie will ganz einfach die heutige verkehrspolitische Haltung der Bundesbehörden verändern, die sich vehement gegen jede Kapazitätsanpassung im Nationalstrassennetz stemmen.

Schluss

Ein Ende der Entwicklung der Mobilität von Gütern und Personen ist nicht in Sicht. Allein der Prozess der europäischen Integration, der zunehmend auch die osteuropäischen Staaten erfasst oder der wachsende Wohlstand und die Freizeitmöglichkeiten bringen neue Verkehrsströme bei den Gütern und mehr Freizeitmobilität bei den Personen.

Angesichts dieser Entwicklung sind leistungsfähige Verkehrswege von zentraler volkswirtschaftlicher und damit auch politischer Bedeutung. Dies gilt auch für die Schweiz, deren Volkswirtschaft auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist.

Dauerstaus sind weder ökologisch, noch wirtschaftlich geschweige denn sozial nachhaltig. Deshalb kann an Staus niemand ernsthaft ein Interesse haben.

Kontakt:

Stephan Müller, Mediensprecher TCS, Tel. +41 79 302 16 36.
[017]