



Jahresmedienkonferenz, Bern, 21. Juni 2007
Ansprache von Edgar Schorderet, Zentralpräsident

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich heisse Sie zur Jahresmedienkonferenz des TCS willkommen.
Mit über 1,6 Mio. Mitgliedern gestalten wir als grösste Interessenorganisation im Dienste der Mobilität die Verkehrs- und Umweltpolitik unseres Landes aktiv mit.
Ich möchte heute auf einige Themen zu sprechen kommen, die für den TCS relevant sind.

Öffentlicher Verkehr

Vor einer Woche ist mit der Einweihung des Lötschbergbasistunnels der erste Ast der NEAT fristgerecht vollendet worden. Die Inbetriebnahme der Gotthardachse hingegen dürfte frühestens in 10 Jahren erfolgen. Sorge bereiten die massiven Kostenüberschreitungen der NEAT. Noch ist unklar, wie viel das Jahrhundert-Bauwerk letztlich kosten wird.

Blenden wir zurück: 1998 hat das Schweizer Volk der Schaffung des FinöV-Fonds in der Höhe von 30,5 Milliarden Franken zugestimmt. Mit diesem Betrag wurde die Finanzierung von vier Grossprojekten sichergestellt, d.h. die Bahn 2000, die Neuen Alpentransversalen (NEAT), der Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz sowie Massnahmen gegen den Lärm.

Die Strasse leistet einen grossen Beitrag zur Finanzierung der NEAT: Ein Viertel der NEAT-Kosten wird aus Einnahmen der Mineralölsteuer finanziert. Zwei Drittel der Schwerverkehrsabgabe, d.h. rund 850 Millionen Franken pro Jahr fliessen in den FinöV-Fonds.

Eine weitere Finanzquelle für den öffentlichen Verkehr ist der letztes Jahr vom Parlament gutgeheissene Infrastrukturfonds. Dieser ist in der Tat ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur: 8,5 Milliarden Franken sind für die Fertigstellung des Autobahnnetzes, 5,5 Milliarden für den Ausbau überlasteter Autobahnabschnitte vorgesehen. Für die Projekte des privaten und öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen stellt der Bund in den kommenden Jahren rund 6 Milliarden Franken zu Verfügung. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser Bundesbeitrag mindestens ebenso hohe kantonale Investitionen auslösen wird.

Heute investieren Bund, Kantone und Gemeinden ebensoviel in die Schienen- wie in die Strasseninfrastruktur, nämlich 6 bis 7 Milliarden Franken pro Jahr. Allerdings bei grossen Differenzen in den Verkehrsleistungen.

Bei allem Verständnis für den Nachholbedarf in der Schieneninfrastruktur wird der TCS darauf achten, dass die Strasseninfrastruktur nicht vernachlässigt wird. Es geht hier nicht zuletzt auch um Fragen der Verkehrssicherheit. Zudem vergessen viele im ideologischen Eifer, dass die Strasse in den meisten Schweizer Agglomerationen auch für den öffentlichen Verkehr der wichtigste Verkehrsträger ist.

Service de Presse

Porte-parole: Sylvie Debons
Ch. de Blandonnet 4, CP 820
1214 Vernier / Genève
Tél.: 022 417 27 16
Fax: 022 417 27 22
E-mail: sdebons@tcs.ch
www.tcs.ch

Mediendienst

Mediensprecher: Stephan Müller
Maulbeerstrasse 10
3001 Bern
Tel.: 031 380 11 44
Fax: 031 380 11 46
E-mail: smueller@tcs.ch
www.tcs.ch

Insgesamt wurden mit Beschluss zum Infrastrukturfonds nun endlich auch politische Dogmen umgestossen, die seit Jahren die Verkehrspolitik blockiert haben. Erstens wird nun anerkannt, dass Kapazitätsanpassungen im Nationalstrassennetz notwendig sind, und dass damit nicht bis zum Abschluss der Arbeiten von Bahn 2000 gewartet werden kann. Wie bei der Bahn liegen die grossen Engpässe auf den Strecken zwischen den grossen Zentren und auf den Autobahnspangen in den Agglomerationen, wo lokaler, regionaler- und Transitverkehr zusammen treffen.

Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur ZEB

Die Finanzierung des Schienenverkehrs ist angesichts der stetig wachsenden Kosten für die NEAT aus dem Gleichgewicht geraten. Je mehr Mittel die NEAT vom FinöV-Gesamtkredit von 30,5 Milliarden Franken verschlingt, desto kleiner wird der Betrag, der für weitere ÖV-Projekte zur Verfügung steht. Die Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) verlangen deshalb, dass für die Begleichung der Mehrkosten der NEAT eine Zusatzfinanzierung auf die Beine gestellt wird. Ihre Forderung gipfelt darin, dass die im Rahmen der FinöV vorgesehenen CHF 13,4 Milliarden wie geplant für die Bahn 2000 und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur verwendet werden.

Was den TCS betrifft, möchte ich an dieser Stelle daran erinnern, dass wir bereits vor 10 Jahren von den Behörden eine Gesamtschau verlangt haben. Bis heute fehlt jedoch eine Übersicht über die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Auch die ZEB liefert gute Ansätze aber keine klare Antwort.

Der TCS erwartet nun vom Bund, dass er auf den Tisch legt, wo mit welchen Kapazitätsengpässen gerechnet werden muss. Mit welchen Massnahmen (betriebliche, technische oder infrastrukturelle) er diese Engpässe beseitigen will.

Unter dem Stichwort Nachhaltigkeit, hat die schweizerische Verkehrspolitik in den vergangenen Jahren den Ausbau der Schieneninfrastruktur vorangetrieben. Die ökologischen Träume werden nun zunehmend von den ökonomischen Realitäten eingeholt. Vor diesem Hintergrund bekommt die Gesamtschau umso grössere Bedeutung. Zusammengefasst können wir unsere Position wie folgt umreissen:

- *Die NEAT und ihre Zusatzkosten bremsen die vorgesehene Entwicklung der Bahninfrastruktur im Inland. Die Kostenexplosion bei der NEAT und weitere Ausbauwünsche bei Schiene dürfen das Kernangebot von Bahn 2000 nicht gefährden. Die Mehrkosten der NEAT sind durch die Fristverlängerung des FinöV-Fonds zu finanzieren und nicht durch neue Steuern oder weitere Zugriffe auf Strassengelder.*
- *Der Infrastrukturfonds trägt weitgehend zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs bei. Er erlaubt endlich den notwendigen Ausbau der regelmässig überlasteten Autobahnabschnitte zwischen den grossen Zentren und in den Agglomerationen. Prioritäten sind auch auf die Schnittstellen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr zu setzen und beide Systeme optimal aufeinander abzustimmen (Ko-Modalität).*

Road Pricing

Unter Hinweis auf die Städte London und Stockholm sind hierzulande Stimmen laut geworden, welche die Einführung des Road Pricing – zumindest versuchsweise – fordern. Bei näherer Betrachtung zeigt sich bald einmal, dass der finanzielle Aufwand für die Einrichtung eines Road-Pricing-Systems in der Schweiz in keinem vernünftigen Aufwand zum Ertrag steht. Die Diskussionen werden in der Regel von Jenen angeheizt, die direkte finanzielle Interessen an der Installation von Road-Pricing-Anlagen haben.

Road Pricing wird von vielen als verursachergerechtes, marktwirtschaftliches Instrument zur Durchsetzung der Kostenwahrheit gesehen. Dabei wird ausgeblendet, dass auch die neuesten Studien des Bundes klar aufzeigen, dass der Strassenverkehr der Kostenwahrheit näher liegt als der Schienenverkehr und der private näher als der öffentliche Verkehr. Absurderweise soll zudem noch die existierende Übernachtfrage im öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen und zwischen den grossen Zentren durch Einnahmen aus dem privaten Verkehr quersubventioniert werden. Das hat mit Ideologie viel, mit Marktwirtschaft sehr wenig zu tun.

Für die Verkehrsprobleme schweizerischer Grössenordnung überwiegen die Nachteile des Road Pricing gegenüber den möglichen positiven Effekten bei weitem. Die mit Road Pricing erzielten Verkehrsreduktionen in den städtischen Zentren können in der Schweiz weit kostengünstiger mit anderen Mitteln erzielt werden.

Der Aufwand für den Betrieb eines Road-Pricing-Systems wird vielerorts unterschätzt. In London beispielsweise verschlingt es 50% aller Einnahmen. Bei den bewährten Mineralölsteuern liegt der Erhebungsaufwand bei lediglich 1,5%. Ausserdem sind die Kosten für die Installation eines solchen Erfassungssystems sehr hoch. In Stockholm beliefen sie sich auf 600 Mio. Franken.

Man kann es drehen und wenden wie man will. Road Pricing, benachteiligt einkommensschwächere Schichten und verwehrt vielen den Zugang zur Mobilität. Der Fahrzeugpark in London City macht wohl jedermann deutlich, wer sich dort noch individuelle Mobilität leisten kann.

Der TCS begründet seine ablehnende Haltung zum Road Pricing wie folgt:

- *Angesichts der bewährten Finanzierungsmechanismen für die Strassen- und ÖV-Infrastruktur und der direkten Investitionen des Infrastrukturfonds zugunsten des Agglomerationsverkehrs, aber auch wegen des schlechten Kosten-Nutzen Verhältnisses von Road Pricing, lehnt der TCS die Einführung von Strassenzöllen klar ab.*

Nun möchte ich noch auf einige Umweltthemen eingehen, die immer wieder für Schlagzeilen sorgen.

Klimapolitik

Das dominante Umweltthema dieses Frühjahres war zweifellos die Diskussion über Klima und Klimaveränderungen. Dabei spielte das Kohlendioxid CO₂ eine wichtige Rolle, das u.a. auch bei der Verbrennung von fossilen Brenn- und Treibstoffen entsteht.

Im Rahmen der weltweiten Klimaschutzpolitik hat die Schweiz das Kyoto-Protokoll unterzeichnet und sich verpflichtet, ihren Ausstoss an Treibhausgasen zu reduzieren. Der TCS ist klar der Auffassung, dass solche Vereinbarungen einzuhalten sind. Die Schweiz wird dazu die im Kyoto-Protokoll vorgesehenen Instrumente nutzen. Gemäss Prognosen werden aber die CO₂-Emissionen statt der verlangten 4 Mio. Tonnen nur um 1,1 Mio. Tonnen unter jenen von 1990 liegen. Ohne weitere Massnahmen ergibt sich somit für die Schweiz eine Ziellücke von 2,9 Mio. Tonnen CO₂. Verantwortlich dafür ist hauptsächlich das Wachstum der Emissionen im Verkehrsbereich.

Mit der Stiftung Klimarappen verfügt die Schweiz über ein effizientes Instrument zur CO₂-Reduktion. Ihr Zweck besteht darin, einen glaubwürdigen und wirtschaftlich effizienten Beitrag zum Schliessen der genannten CO₂-Ziellücke zu leisten. Dazu investiert die Stiftung Klimarappen im In- und Ausland in treibhausgasmindernde Projekte. Die Emissionsminderungen werden nach national und international anerkannten Grundsätzen ermittelt und können von der Schweiz zur Erfüllung ihres Reduktionsziels angerechnet werden.

Die Stiftung wird Ende Juni dem Departement ihren definitiven Businessplan vorlegen. Wie Bundesrat Leuenberger in seinem Schreiben zum ersten Businessplan bereits erwähnte, lassen die bisherigen Arbeiten und Aktivitäten der Stiftung erhoffen, dass der definitive Businessplan nachvollziehbar darlegen kann, dass sie die gemeinsam vereinbarten Reduktionsziele erfüllen kann.

Stellungnahme des TCS betreffend CO2:

- *Die Stiftung Klimarappen ist ein effizientes Instrument für die CO2-Reduktion. Sie finanziert sich über eine Abgabe auf alle Benzin- und Dieselimporte in Höhe von 1,5 Rp. pro Liter. Damit werden jährlich rund 100 Mio. Franken zur Schliessung der CO2-Ziellücke frei. Eine CO2-Abgabe kommt für den TCS nicht in Frage!*

Weniger CO2 durch Treibstoffsparen

Treibstoffsparen heisst demnach auch weniger CO2 ausstossen. Seit eh und je plädiert der TCS für einen sparsamen Umgang mit Ressourcen und vor allem mit nicht erneuerbaren Energien wie Benzin und Diesel.

Zwecks Reduktion des Treibstoffverbrauchs führt der TCS in seinen Sektionen und Verkehrssicherheitszentren seit Jahrzehnten entsprechende Kurse durch, die heute unter dem Namen «Eco-Drive» bekannt sind. Eine wichtige Entscheidung bezüglich Treibstoffverbrauch findet bereits bei der Anschaffung des Fahrzeuges statt. Seit nunmehr 20 Jahren stellt der TCS dem Autokäufer jedes Jahr mit seinem Verbrauchskatalog eine wichtige Entscheidungsgrundlage zum Kauf einer sparsamen Modellversion zur Verfügung. Diese Broschüre wird seit 2003 in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Energie publiziert. In der Ausgabe 2007/2008 mit dem Vorwort von Bundesrat Moritz Leuenberger sind zahlreiche Informationen zu Klimapolitik, Energieetikette, Treibstoffen und Treibstoffverbrauch etc. zu finden. 34% der insgesamt 4'414 Modellvarianten sind Dieselsonnen. Besonders erfreulich ist, dass 85% davon mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind.

Das Kapitel mit den Top 10 pro Fahrzeugklasse widerspiegelt die Anstrengungen der Autohersteller zur Senkung des Treibstoffverbrauchs. So beträgt der Normverbrauch des sparsamsten Modells in der oberen Mittelklasse bloss noch 5.9 l Diesel auf 100 km. Der Verbrauchskatalog 2007/2008 kann in jeder Garage und TCS-Geschäftsstelle gratis bezogen oder im Internet unter www.tcs.ch bestellt bzw. konsultiert werden.

Verkehrssicherheit

Auch in der Verkehrssicherheit setzen wir wichtige Akzente. Die Unfallprävention ist eine zentrale Aufgabe des TCS, der grossen Wert auf Information, Verkehrserziehung sowie Aus- und Weiterbildung legt. Seit anderthalb Jahren bauen wir die Zweiphasenausbildung aus, welche die Theorie mit der Praxis sinnvoll verknüpft. Die sinkenden Unfallzahlen bestätigen, dass unsere Arbeit der vergangenen Jahre Früchte trägt.

Weniger Verständnis habe ich hingegen dafür, dass Fahrzeuglenker ab 70 Jahren in kurzen Zeitabständen den Beweis ihrer Fahrtüchtigkeit erbringen sollen, wie dies u.a. das Verkehrssicherheitsprogramm „Via Sicura“ vorsieht. Ältere Fahrzeuglenker stellen erwiesenermassen kein grösseres Unfallrisiko dar als jüngere Automobilisten.

EuroRAP

Wie vor einem Jahr angekündigt, hat der TCS im Sommer 2006 76 als risikoreich eingestufte Strassenabschnitte genauer überprüft. Ähnlich wie bei den EuroNCAP-Tests, welche die Sicherheit von Fahrzeugen überprüfen, hat der so genannte Road Protection Score zum Ziel, die passive Sicherheit von Strassen zu bewerten. Die Ergebnisse waren grundsätzlich befriedigend, den meisten Strassenabschnitten wird eine genügende, teilweise sogar eine gute Schutzwirkung attestiert. Verglichen mit anderen Europäischen Ländern befindet sich die Schweiz bei der Schutzwirkung im Falle eines Unfalls damit auf einem der vordersten Plätze. Auch wird damit ihre gute Stellung in der Statistik der schweren Unfälle bestätigt.

Ebenfalls vor einem Jahr hatten wir an dieser Stelle die neuste so genannte Risikokarte präsentiert, welche die rückblickende Auswertung schwerer Unfälle (Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten) für den Zeitraum 1997 bis 2002 auf den wichtigsten Schweizer Strassen zeigt. Zurzeit erstellen wir die gleiche Auswertung für den Zeitraum 2000 bis 2005. Dies wird es uns erlauben, eine Bilanz über die Entwicklung der Verkehrssicherheit auf unseren Strassen ziehen zu können. Zusammen mit den Kantonen werden wir versuchen herauszufinden, mit welchen Massnahmen die besten Verbesserungen erzielt wurden. In einem ersten Vergleich zu den Zahlen von 1997 bis 2002 zeigt sich eine Tendenz zu weniger schweren Unfällen auf Autobahnen, während die Unfälle auf Hauptstrassen ausserorts zugenommen haben.

Position des TCS zur Verkehrssicherheit:

- *Aufgrund unserer jahrzehntelangen Erfahrung wissen wir, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf das Zusammenspiel vieler Elemente über einen längeren Zeitraum zurückzuführen ist. Das Anordnen einiger obrigkeitlicher Massnahmen, wie es das Verkehrssicherheitsprogramm Via Sicura vorsieht, ist nach Auffassung des TCS der falsche Weg.*

TCS-Akademie

Der TCS will die führende Serviceorganisation für den mobilen Menschen sein. Wir stellen aber immer wieder fest, dass Mobilitätsthemen in der Schweiz eher isoliert betrachtet werden.

Unser Bestreben ist, die verschiedenen Facetten der Mobilität im Gesamtkontext zu beleuchten. Ab 2008 wird die TCS-Akademie ihren Betrieb aufnehmen. Vorerst wird ein Basispaket mit vier bis fünf verschiedenen Kursen zu Themen rund um die Mobilität angeboten. Mit Hilfe der Akademie können bestehende nationale und internationale Netzwerke intensiviert und vorhandenes Know-how genutzt werden.

Mit der TCS-Akademie verfolgt der TCS zwei Ziele: einerseits die Aus- und Weiterbildung seiner Kader in den Sektionen und andererseits wollen wir das Thema Mobilität im Rahmen von anerkannten Fachtagungen neu besetzen.

Zurzeit suchen wir aktiv den Geschäftsführer.