

# **Vom kriechenden Kleinkind zum reisenden Rentner – Mobilität ist der Sinn des ganzen Lebens**

Moritz Leuenberger

Ansprache an der 2. Mobilitätstagung des TCS Zürich

Zürich, 5. September 2023

## **Vorbemerkung**

Ich bin nicht Kandidat für den Ständerat hier ((Anm. später folgte eine Paneldiskussion mit Kandidierenden)) und parteipolitisch **total neutral**.

- Einerseits vertrete ich die Partei nicht, die am folgenden Podiumsgespräch nicht teilnimmt.
- Andererseits werde ich im Folgenden die **S**chweizerische **V**erkehrs **P**olitik immer wieder erwähnen, aber ich werde sie nie als Abkürzung verwenden. Man könnte mich sonst falsch einordnen wollen.

Ich wäre auch gar kein tauglicher Kandidat. Denn zum Wesen eines Kandidaten oder einer Kandidatin gehört es, den aktuellen Bundesrat zu kritisieren. Ich aber habe keinen Anlass, meinen Nach-, Nach-, Nachfolger zu kritisieren. Ich wüsste nichts zu bemängeln.

Die schweizerische Verkehrspolitik ist bemerkenswert konstant, und zwar übergreift Parteien und politische Generationen. Während meiner Zeit im Bundeshaus waren für den Verkehr zuständig: Willi Ritschard SP, - Leon Schlumpf SVP, - Adolf Ogi SVP, - ich SP, - Doris Leuthard CVP, - Sommaruga SP, - Albert Rösti SVP.

Wo ist ein Bruch in der Verkehrspolitik zu sehen? Nirgends.

- Die **LSVA** wurde über Jahrzehnte geschaffen:
  - o Früh als Prinzip der Kostenwahrheit in der BV festgehalten,
  - o später in Zusammenhang mit der NEAT und dem bilateralen Verkehrsabkommen konkret umgesetzt.
  
- die **NEAT mit der Netzvariante** Lötschberg und Gotthard
  - o Ogi hat sie als Vision angedacht
  - o Ich habe sie konkretisiert (gegen Widerstände der Partei, der Ogi angehörte)
  - o Doris Leuthard hat den Basistunnel eröffnet (im berühmt gewordenen Tunnelkleid)
  - o Albert Röst setzt den Vollausbau des Lötschberg fort.
  
- Auch die **2. Strassenröhre am Gotthard** folgt einer kontinuierlichen Entwicklung.
  - o Nach Brand im Gotthardtunnel 2001 betonte ich, dass zwei getrennte Röhren sicherer seien als eine mit Gegenverkehr.
  - o Die zweite Röhre wurde unter Doris Leuthard beschlossen.
  - o Nach ihrem Ausbau wird wohl eine Verfassungsänderung angestrebt, damit beide Röhren zweispurig befahren werden dürfen. Das ist keine Forderung von mir, sondern eine Prophezeiung.

Diese Konstanz ist ein Vorteil gegenüber den Verkehrsplanungen in Deutschland und Österreich. Dort werden getroffene Entscheide der Regierung stets wieder in Frage gestellt und verzögert, immer in der Hoffnung auf einen Regierungswechsel. So etwa die Maut unter Stolpe in Deutschland.

## **Diese Konstanz ist zurückzuführen**

### Einerseits auf das Regierungssystem

LSVA: BR hat die LSVA gesamthaft vertreten, also auch die freisinnigen Bundesräte und mit ihnen die FDP, die sonst neuen Abgaben gegenüber skeptisch ist. Deswegen der Erfolg in der Volksabstimmung.

### Vor allem aber auf die direkte Demokratie:

Alle wichtigen Vorlagen wurden in einer Volksabstimmung beschlossen,

- Das Gurtenobligatorium
- Die NEAT mit 5 Volksabstimmungen:
  - o *Grundsatzentscheid mit Streckenführung*
  - o *Finanzierung (FinöV, LSVA)*
  - o *Bilaterales Verkehrsabkommen mit der EU.*

Ein Volksentscheid führt zur **Akzeptanz** auch bei den Gegnern einer Vorlage: Die äusserst umstrittene LSVA war am Tag nach dem Volksentscheid auch von ihren Gegnern akzeptiert. Das ist bei einem Beschluss einer Regierung in einem System, mit Mehrheit und Opposition nicht so.

### Es gibt einen weiteren, tief verankerten Grund:

## **DER DRANG NACH MOBILITÄT**

Die Mobilität ist der eigentliche **Sinn des Lebens**.

Die Wurzel des Wortes Sinn ist „sent“ und heisst nichts anderes als gehen, eine Richtung nehmen, eine Fährte suchen.

- Das Wort „Fort - schritt“ entstammt einer Form der Mobilität, es wird von jugendlichen Kandidaten verwendet.

- Ebenfalls das Wort „Erfahrung“, es wird von weisen, weisen alten Magistraten verwendet.

Es beginnt beim krabbelnden Kleinkind, das kreischend kriecht und kriecht. Es setzt sich fort bis zu den rasenden Rentnern, die rastlos reisen und reisen.

- Wir wollen auskundschaften, suchen, auch ausserhalb der Erde.
- Wir wollen alle Waren der Welt postwendend bei uns haben. Gütertransporte sind eine Säule der Verkehrspolitik.

*Mobilität als treibende Kraft unseres Lebens bringt den meisten Menschen eigentliche Glücksgefühle. Zwar gibt es zu jedem Trend Gegenbewegungen. Den Ruf nach Stille und Einsamkeit kennen wir, doch den Mainstream stoppt er nicht, in einer Demokratie schon gar nicht.*

*Alle wissenschaftlichen Verkehrsprognosen haben etwas gemeinsam: Sie erwiesen sich als falsch. Stets ist die Zunahme der Mobilität grösser gewesen, als prognostiziert.*

- *Der Gotthard-Eisenbahntunnel hat ab Tag der Eröffnung viermal mehr Verkehr zu bewältigen gehabt, als prognostiziert war.*
- *Seit Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im Jahre 1980 hat sich die beförderte Gütermenge mehr als verfünffacht. (Obwohl Bundesrat Hürlimann bei der Eröffnung sagte: „Dies ist kein Tunnel für den Warenverkehr, sondern für den Personenverkehr.“ Es kam anders.)*
- *Dazu kommt unsere virtuelle Mobilität, also die online Präsenz, das Streaming, das Bedürfnis also, allüberall allgegenwärtig zu sein. Davon ist zwar TCS nicht direkt betroffen, aber virtuelle*

*Mobilität spielt bezüglich der Klima- und Energiepolitik eine Rolle: Der CO2-Verbrauch von iPhone, iPad etc. ist grösser als der gesamte Flugverkehr. Und für die Regelung ihrer Infrastrukturen wie Glasfaser und 5G-Antennen ist ebenfalls der Staat gefordert.*

Die Mobilität bringt nicht nur Glücksgefühle, sondern **auch wirtschaftliche Vorteile für alle:**

- auch für die, die niemals fliegen,
- auch für die, die sich dem Trend widersetzen und zuhause im Yogasitz meditieren.

Ich hatte es gut als Verkehrsminister:

- Budgetierung von Verkehrsvorlagen: Im Bundesrat liess ich mir alle Vorlagen ruhig kürzen, denn ich wusste: Im Parlament wird wieder aufgestockt und erweitert.

Meinem Nach-Nach-Nachfolger Röstli geht es auch gut:

- Zu Beginn sprach er von 6 Spuren Autobahn zwischen Aarau und Zürich. Das gab eine Kontroverse, ob nicht besser die Eisenbahn ausgebaut werden sollte?
- Sofort kam ein Kompromissvorschlag der steuersparbewussten NZZ: «Beides bauen!»
- Und so kommt es tatsächlich: Die Perspektive Bahnausbau 2050 bringt
  - o Vollausbau Lötschberg,
  - o Projekt Grimseltunnel
  - o Tunnels bei Morges und bei Brütten
  - o Ausbau Bahnhöfe Stadelhofen, Genf und Olten
  - o Dazu kommen: Cargo sous terrain, dritter Alpentunnel.

Kein Wunder, wollen alle dem UVEK vorstehen:

- **Sich frei zu bewegen ist ein Freiheitsrecht.**

**Ein Freiheitsrecht wird durch den Staat garantiert. So will es auch unsere Bundesverfassung.**

Deswegen ermöglicht ein demokratischer Staat die Mobilität **allen** und sorgt für die nötigen Infrastrukturen. Die Ansprüche an diese wachsen mit den technischen Entwicklungen.

- Werden die SUVs breiter, werden auch die Parkplätze breiter
- Werden Scooter auf den Markt geschleudert, werden separate Spuren für diese gefordert (in europäischen Grossstädten, weniger in Zürich).
- Fährt ein unaufmerksamer Automobilist auf der Axenstrasse durch die Leitplanken in den Vierwaldstättersee, müssen stärkere Leitplanken her.

**Aber**

- **Ein Freiheitsrecht gilt für alle, auch für die andern.**

Das tönt selbstverständlich, muss aber immer wieder in Erinnerung gerufen werden:

- Der Kanton GR wollte, als die Automobile aufkamen, diese nur für Bündner zulassen und den Ausserkantonalen verbieten.
- In den Verhandlungen um das bilaterale Verkehrsabkommen mit der EU wurde gefordert, nur LKWs aus der EU sollten mit der LSVA belegt werden. *Das würde umgekehrt bedeuten: Unsere LKW könnten in der EU mit Gebühren belegt werden, welche die EU LKW nicht hätten bezahlen müssten.*

Alle haben das Recht zu reisen.

- Demonstrierende Klimakleber dürfen nach Bali oder nach Mexiko in die Ferien fliegen. Ist ein Menschenrecht.
- Auch Touristen aus anderen Kontinenten dürfen in grossen Gruppen nach Europa reisen.

*Neue Fortbewegungsmittel, allerbilligste Flugreisen, Kreuzfahrten, die Globalisierung und der steigende Wohlstand in anderen Kontinenten ermöglichen es Millionen von Menschen, ihre Reiseträume zu verwirklichen.*

### **Das hat Folgen für den Tourismus**

*und führt zu Spannungen. Aggressionen, Anflüge von politisch subkorrekten Ausdrücken sind zu hören und zu lesen: «Ein Car voller Japaner entlud sich.»*

*Das führt zu Schwierigkeiten, nicht nur in Dubrovnik, Barcelona und Venedig, auch bei uns. Beschränkungen sind unumgänglich.*

- Schon zwanzig von TripAdvisor angestachelte Rucksacktouristen können einen Laden wie **Schwarzenbach**, Kolonialwaren, in der Zürcher Altstadt lahmlegen, ohne etwas zu kaufen.
- **AirBnB**, Vision Appartements (und Ähnliche) verschärfen die Wohnungsnot.
- Das **Restaurant Aescher** geriet dank Empfehlungen in social medias in existenzielle Bedrängnis. (Social medias und Geheimtipp = ?...)
- **Der Landungssteg in Iseltwald** taucht in einer koreanischen TV-Serie auf: jetzt gibt es eine Zugangsbeschränkung und der Eintrittsgebühr kostet 5 Franken.
- **Fraumünster:** Damit Einheimische, die Ruhe in der Kirche inmitten der Touristenströme finden, welche nur gerade die Chagall Fenster ansehen möchten, bevor sie zu Mona Lisa weiterreisen, wurde eine Andachtskarte, ähnlich einer Kreditkarte geschaffen. Ich habe eine solche, mit QR Code, der heilige Geist bucht sie direkt ab. Es gibt keine Kreditlimite.

## **DIE GRENZEN DER MOBILITÄT**

Wie alle Freiheitsrechte stösst die Mobilitätsfreiheit an Grenzen, wenn sie mit Freiheitsrechten Anderer kollidiert.

- *Es sind Verkehrsregeln nötig.*
- *es muss die Sicherheit garantiert werden,*
- *alle übergeordneten Rechtsgüter führen zu Beschränkungen der Mobilität: Anwohnerschutz, Luft und Lärm, Umwelt, Klimaschutz, Raumplanung.*

*Aber, und das muss für alle Einschränkungen immer wieder in Erinnerung gerufen werden, es sind Rechtsbeschränkungen und sie dürfen nicht einfach aus einer moralischen, demokratisch nicht abgesegneten Haltung erfolgen. Sogar demonstrierende Velofahrer müssen formale Bedingungen einhalten. Das sind die Grundsätze eines demokratischen Rechtsstaates.*

Zunächst: **Die verschiedenen Verkehrsmittel stehen in gegenseitigem Konflikt.**

- Velo gegen Fussgänger,
- Trottinette gegen Kinderwagen
- SUVs gegen alle zusammen.

**Deshalb Verkehrsregeln**

**Rechte der Anwohner**

- Schutz vor Lärm und Abgasen.
- Ansprüche gegenüber dem öffentlichen Raum:
- Wohnstrassen gegen Durchfahrtsstrassen.
- Strassen haben seit Jahrhunderten immer auch als sozialer Lebensraum gedient: Kommunikation, Flanieren, Demonstrationen, auf der Strasse leben, «Strassenkinder».
- Dann kam die zunehmende Motorisierung.



- Der heutige Kampf um Spielstrassen, „Brings uf d Strass“ etc. ist also eher eine Rückeroberung.

### **Deshalb Beschränkungen**

Aber es sind Einschränkungen. Diese sollten immer wieder auf ihre Berechtigung überprüft werden:

- Wenn das Motiv der Beschränkung die Ruhe war, so ändert sich dies mit leiseren Fahrzeugen, wie Elektrofahrzeugen.
- Das Nachtfahrverbot für Lastwagen wurde erlassen, bevor es Autobahnen gab und als die Lastwagen noch um einiges lauter waren. Die Frage, ob dieses Verbot neu überdenkt, werden müsse, gerade im Hinblick auf den Verkehrsfluss während des Tages, wird immer wieder gestellt.

### **WELCHE INSTRUMENTE FÜR DAS VERKEHRSRECHT?**

In einer Woche: 175 Jahre BV. Sie geht von drei Stufen aus, die in allen Bereichen das gesellschaftliche Verhalten regeln (also auch im Umweltrecht und im Finanzrecht):

- Die Achtsamkeit, Mitmenschlichkeit
- Moralische Regeln (ohne gesetzliche Sanktionen)
- Gesetzliche Regeln mit strafrechtlichen Sanktionen

### **Achtsamkeit**

Sie bei den Menschen zu verinnerlichen und zu schärfen, ist Aufgabe der Erziehung, der Kultur, der Religion (Jeremias Gotthelf).

Eigentlich bräuchte es keine Verkehrsregeln (ausser vielleicht noch, ob Links- oder Rechtsverkehr):

Vertrauen und Rücksichtnahme, Verantwortung gegenüber der Umwelt müsste eigentlich ohne Normen wahrgenommen werden.

Aber wir beobachten eher das Gegenteil, eine gewisse Verrohung

Roman Bucheli in NZZ: Im Individualverkehr zeige sich der absolute Egoismus, vor allem bei den Miet-Trottinets. Das sei mit dem Egoismus der CS-Manager zu vergleichen.

Ist also nicht aus einer antikapitalistischen Ecke, sondern von einem NZZ-Redaktor.

Deswegen erhebt sich zunächst der Ruf nach Anstandsregeln, also nach moralischen Regeln:

### **Moral**

Die Bundesverfassung hält moralische Regeln, auch Eigenverantwortung genannt, ausdrücklich fest.

Daher nimmt der Staat auf das moralische Verhalten Einfluss:

- Appelle in Aktionen: „Wer trinkt, fährt nicht, wer fährt, trinkt nicht!“
- Es wird bei Dorfeingängen die Geschwindigkeit gemessen und bewertet mit Smileys, die entweder grimmig rügen oder lobend lachen. Durch solche Appelle lässt sich konformes Verhalten eher bewirken statt mit Bussen. Denn Bussen bewirken nicht automatisch korrektes Verhalten, eher im Gegenteil sie führen zu einer Verhärtung und zu Widerstand

(Die psychologischen Erkenntnisse aus den Kitas werden also auf den Strassenverkehr übertragen: «brav hast du das gemacht!» und nicht: «Nein, das darfst du nicht, sonst musst du in die Ecke stehen!»)

Aber: Singapur: Machiavelli: Bürger werden nur durch Angst und Schrecken zu korrektem Verhalten konditioniert...

- Auch finanzielle Anreize wollen im Grunde genommen zu einem korrekten Verhalten verleiten

- (indirekt, über den Weg des Portemonnaies): *ethisch gesehen ist das zwar eine suboptimale und wenig verinnerlichte Moral:*

Solche Anreize sind:

- die CO2 Abgabe
- Road pricing, mobility pricing
- die Verbilligung der Elektromobilität

(Ich bin nicht der Meinung, dass politisch einzelne Technologien subventioniert werden sollten.)

- Den CO2 Ausstoss verbieten - ja. Eine einzige Technologie fördern – nein. Sonst hat Wasserstoff keine Chancen.
- Wieso sollen Elektromobile keine Strassenabgabe bezahlen? (Fonds ist bald leer)
- Warum sollen Ladestationen durch den Staat gefördert werden?

(Vergleich Asbest wurde von SUVA vorgeschrieben.)

### ***Gesetz und Moral oszillieren und beeinflussen sich gegenseitig***

*Zu beobachten im*

- *Finanzwesen (Ehrenkodex der Banken gegen Geldwäscherei),*
- *Zivil- und Strafrecht, häusliche Gewalt*

*Auch im Verkehrsverhalten:*

- *Rechts abbiegen bei rot: Gesetz wurde dem Verhalten angepasst.*
- *Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ): Durch real verhängte Gefängnisstrafen, wurde FiaZ nicht mehr als Kavaliersdelikt verstanden.*

*(Während in der Debatte um 0.5 Promille im Nationalrat noch ausdrücklich mit: «Ein Gläschen in Ehren kann niemand verwehren.» argumentiert wurde*

*Die physikalische Regel von Masse, Geschwindigkeit und energetischer Kraft erklärt uns die Gefahren der Mobilität auf der Strasse für Leib und Leben. Doch diese physikalischen Regeln hat niemand im Kopf oder gar im Herzen, wenn er am Steuer oder am Lenkrad sitzt, auch wenn er keinen Alkohol getrunken hat. Da ist keine Vernunft zu erwarten.*

### **Ultimo ratio: Gesetzliche Vorgaben**

Der Gesetzgeber muss sich immer nach den Unvernünftigsten richten. Am deutlichsten sehen wir das bei den Strassenverkehrsregeln. Sie werden erlassen zugunsten der

**Sicherheit im Strassenverkehr:** Die Regeln haben zugenommen. Das ist im Gegensatz zum Baurecht nicht nur eine Bürokratisierung, sondern auch ein Wandel in der Einstellung zum Verhältnis Risiko und Freiheit. Die Unfallstatistik zeigt, welches Risiko (Tote und Verletzte) wir gegenüber der Mobilität akzeptieren:

1971: 1800 Verkehrstote

2022: 241 Tote.

Die Entwicklung ist zurückzuführen auf

- Technische Fortschritte im Automobilbau
- Geschwindigkeitskontrollen und die entsprechende Ahndung
- Bauliche Massnahmen bei Infrastrukturen:
- Senkung Promillegrenze

### ***Darf der Staat die Verkehrsteilnehmer auch vor sich selbst schützen?***

- *Volksabstimmung sagte Ja zur Gurtenpflicht*
- *Ich wollte die Velohelmpflicht*

*Es geht um die Grundfrage:*

*Individuelle Freiheit gegen soziale Verantwortung (Familienpflicht, Steigerung Gesundheitskosten)*

- *hat ein Individuum das Recht, zum Sozialfall (Invalidität, schwere Verletzungen) zu werden, den alle anderen bezahlen?*
- *Rettungskräften, deren Leben, deren Kosten*

*Strassenverkehrsrecht*

- *Reduktion Alkoholgrenzwert auf 0,5 Promille*  
*Hat es das Recht, sich als aktives Mitglied der Gesellschaft auszuschalten? (Früher war Suizid verboten und strafbar, weil man sich als Steuerzahler ausschaltet.)*

## **Zunehmende Mobilität, zunehmende Bevölkerung: Droht der Verkehrskollaps?**

Im politischen Brennpunkt stehen aber die beiden Vektoren:

- Zunehmende Mobilität
- Zunehmende Bevölkerung

Sie sind die zentralen Faktoren für die gegenseitige Behinderung aller Verkehrsteilnehmer und für die Belastung von Umwelt, Raumordnung, Klimapolitik.

Die Verpflichtungen zum Klimaziel, welche die Schweiz in Paris eingegangen ist, zwingt zu radikalen Einschränkungen der Mobilität. Insbesondere den CO<sub>2</sub>-Ausstoss müssen wir massiv reduzieren, wenn wir die Ziele wirklich erreichen wollen.

- Stadt Zürich: (CO<sub>2</sub> Neutralität)
  - *Müsste für Klimaneutralität 90% des motorisierten Verkehrs einsparen, inklusive Elektromobilität.*
  - *Hauptverkehr in der Stadt Zürich ist aber derjenige auf dem kantonalen Netz. Der ist in KV (Art. 104) geschützt. Es müssten also kantonale Gesetze (KV) geändert werden.*

Wir beschlossen am 19. Juni 2023, bis 2050 klimaneutral werden zu wollen.

Zwei Jahre zuvor haben wir dasselbe Ziel wegen den konkreten Massnahmen aber abgelehnt. Autofahren, Heizen, Fliegen wären teurer geworden. Nun beschränkten wir uns auf ein Ziel.

Mit Ausnahme der Lastwagen sind die externen Kosten des Verkehrs bisher nicht internalisiert - die Mobilität ist somit zu billig. Wie schwierig die Umsetzung realpolitisch ist, zeigen die Proteste

- in London, wo der Versuch, schmutzige Autos vermehrt finanziell zur Rechenschaft zu ziehen, zu einem wüsten Aufstand führt (Sabotageakten von Gemeinden).
- im Zürcher Kantonsrat, die Internalisierung der externen Kosten wurde abgelehnt: Bürgerliche fürchteten für das Gewerbe Konkurrenz Nachteile, die SP (mehrheitlich) fürchtete um soziale Folgen bei ökonomisch schwächeren Schichten.

Bin froh, bin ich nicht auf dem Podium.

Vielleicht würde ich dort sagen: Internalisierung kann nicht in einem Schlag durchgeführt werden. Mehrfache Stufen sind nötig:

- Erster Teil war die LSVA.
- Fortsetzung auch in Stufen:
- Höhe der Kosten (vgl. Vignette: eine Verdoppelung ging nicht; mit zwei oder drei Stufen wäre das kein Problem gewesen)
- Objekte der Besteuerung: je nach Schadstoffausstoss oder anderer Belastungen (Unfallhäufigkeit, Grösse des Fahrzeuges etc.)
- Salami taktik ist nichts Negatives.

## RETTUNG DURCH NEUE TECHNOLOGIEN?

Gelegentlich beschleichen mich Zweifel, ob all die verschiedenen politischen Massnahmen rechtzeitig zu einer Lösung finden.

Mit diesen Zweifeln bin ich nicht allein. Deswegen sehnen sich viele nach DER Lösung anstehender Verkehrskollapse. Ich las in letzte Zeit einige Interviews mit wissenschaftlichen Verkehrsexperten. Jedes Mal wurden sie nach DER einen Lösung für alle Verkehrsprobleme gefragt.

Die Antworten hinterlassen bei einem ehemaligen Realpolitiker Fragezeichen:

- *die Verhaltensökonomie sei der ultimative Beitrag zur Lösung aller Verkehrsproblemen (sie sei nicht nice to have, sondern ein must)*

*Ob aber Verhaltensökonomie nicht einfach eine psychologische Variante der Wirtschaftswissenschaft ist, und weniger eine verkehrspolitische Lösung*

- Anfangs August: Ein Uni Professor im TA auf die Frage nach DER Lösung: «Die Städte neu denken, es müssten die Arbeitsplätze näher bei den Wohnorten organisiert werden und die Kulturangebote müssen so dezentralisiert werden, dass sie in der Nähe ihrer Besucherinnen und Besucher sind....» Da wedelt der Schwanz mit dem Hund. Wer ist denn die Infrastruktur von wem? Sollen wir die Stadtplanung dem Verkehr anpassen oder den Verkehr der Stadtplanung? (Falls es eine solche gibt.)
- Mitte August ein ETH-Professor in der NZZ auf dieselbe Frage: «Meiner Meinung nach müssen wir ein positives Bild einer neuen Welt zeichnen. Einer Welt, die zwar anders ist und im ersten

Moment anstrengender, aber doch positiv empfunden werden kann. Darum ist es so wichtig, dass eine Stadt eine Gesamtvision hat.»

Es gilt die Unschuldsvermutung.

Aber Utopien sind für einen Realpolitiker eben doch meist eine Flucht vor der Verantwortung.

In einer Demokratie gibt es keinen Herkules, der den gordischen Verkehrsknoten durchhauen könnte.

*Die Bundesverfassung garantiert die Freiheit der Bewegung und auch die der Innovation von neuen Fortbewegungsmitteln.*

*Es ist daher zwangsläufig, dass er diesem Freiheitsdrang, wenn er ihn zügeln muss, immer hinterherläuft.*

Es gibt nicht eine Lösung, sondern immer nur viele verschiedene Lösungen, die auch nicht überall angewendet werden können. Stadt und Land können nicht über einen Leisten geschlagen werden.

*Ich tröste mich dann damit, dass sich in der Geschichte der Verkehrspolitik immer wieder Lösungen fanden. So hatte ich zu Beginn der NEAT an meinen eigenen Projekten Zweifel.*

*LSVA, FinöV, Streckenbeschluss Netzvariante, bilaterales Abkommen: Können alle diese Vorlagen je einzeln vor Volksabstimmungen bestehen? Und siehe da: Es war tatsächlich möglich.*

Vielleicht sind es ja Technologien, die weiterhelfen. Anfangs des 19. Jahrhunderts fürchtete man, die Städte würden im Pferdemit ersticken. Gerade rechtzeitig wurde die elektrische Strassenbahn erfunden und brachte die Erlösung.



So könnten neue Treibstoffe, auch andere als Wasserstoff, einen Hoffnungsschimmer bedeuten. Die Digitalisierung kann Aufgaben des Verkehrsmanagement gegen den Stau berechnen, so wie seinerzeit das Tropfenzählersystem eine Lösung gegen den LKW-Stau am Gotthard brachte.

Welche Technologien einen Durchbruch schaffen, hängt auch von der gesellschaftlichen Diskussion ab. Sie treibt die Wissenschaft und die Wirtschaft voran.

In diesem Sinne hoffe ich auf die politische Diskussion der Ständeratskandidatinnen.