



# Zukunft der Verkehrsinfrastrukturen: Durchwursteln oder strategisches Handeln?

Rudolf Zumbühl, Präsident **strasseschweiz**

65. ordentliche Mitgliederversammlung  
von **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

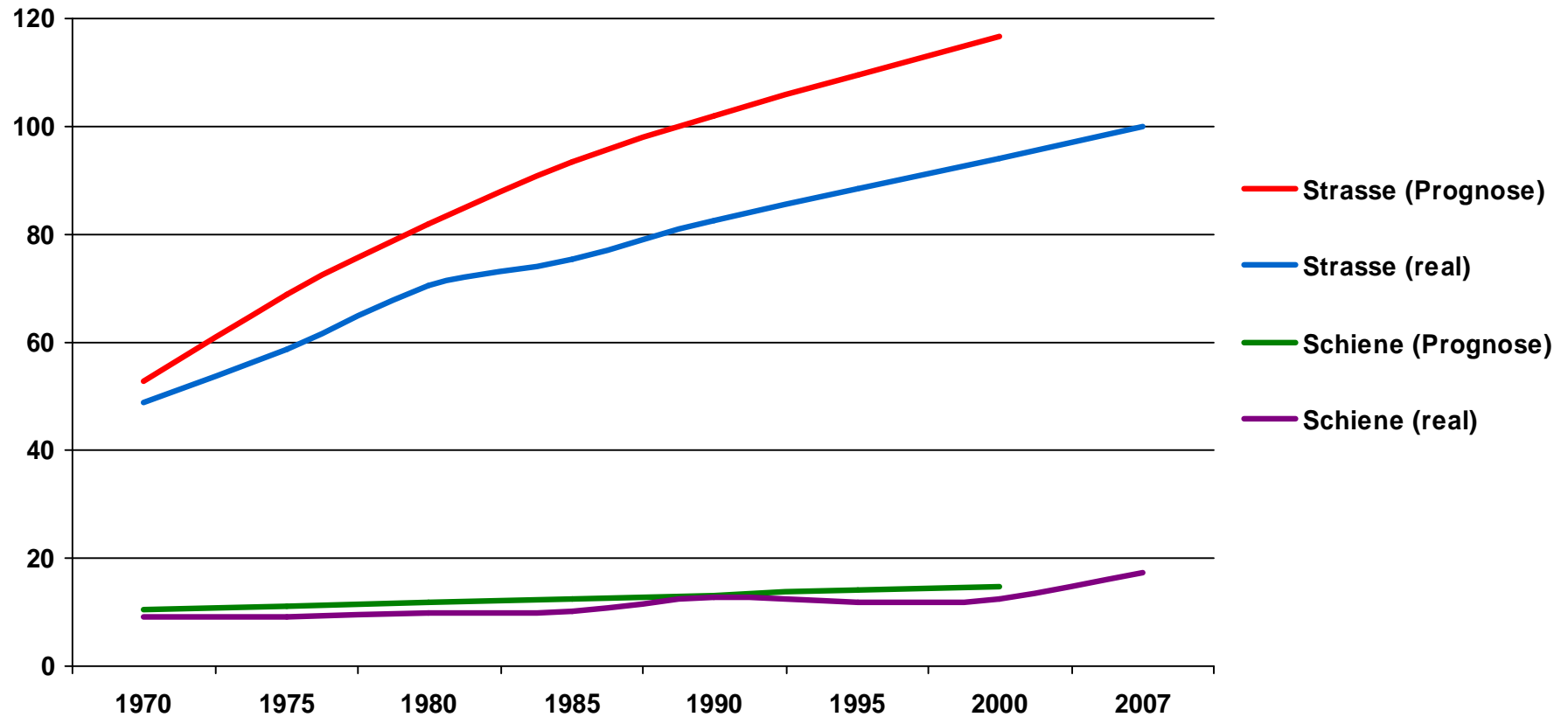
9. Juni 2010

# Perspektivstudien als Basis der Infrastrukturplanung

- Perspektivstudien aus dem Jahre 1972 haben über Jahrzehnte den Weg gewiesen.
- Planungsvorsprung ist heute praktisch aufgebraucht.

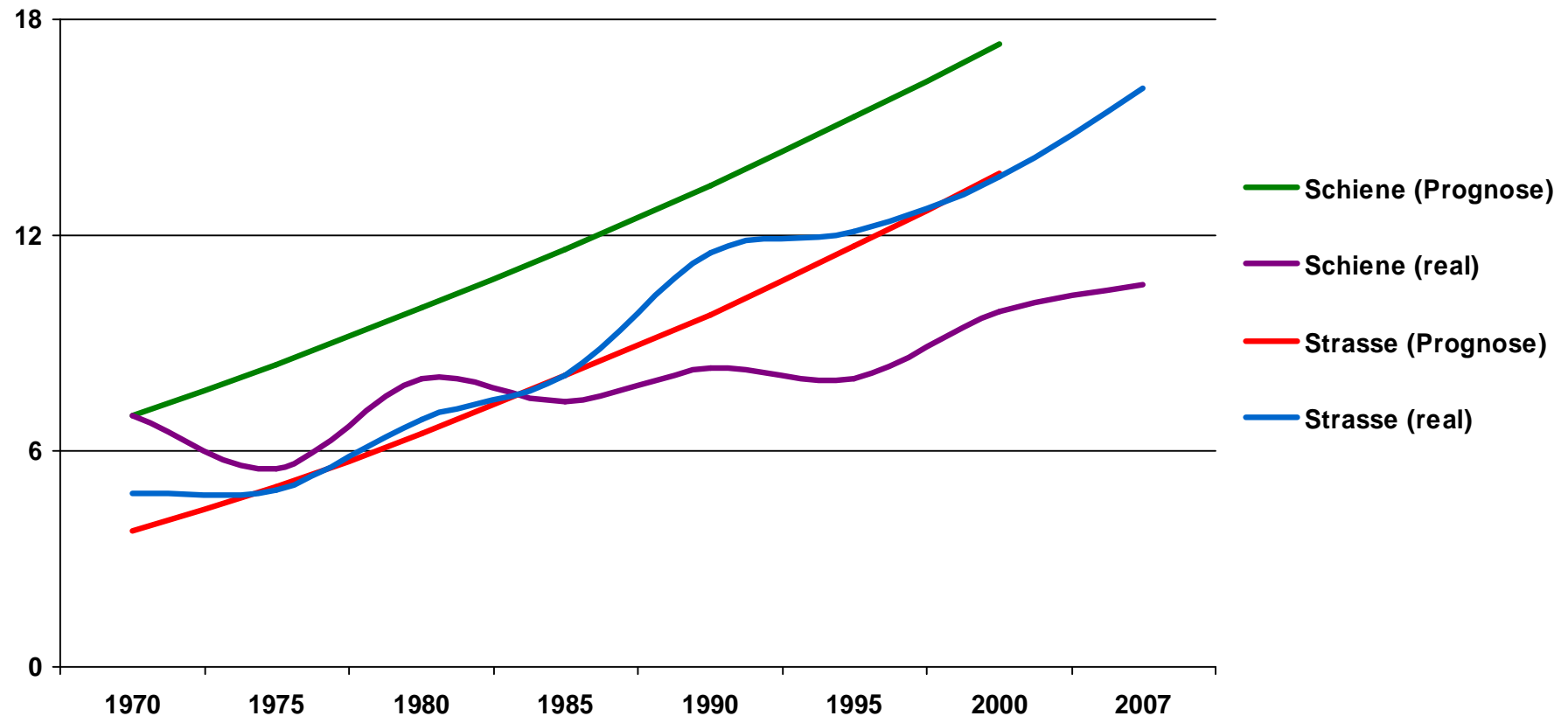
# Personenverkehr – prognostizierte und reale Entwicklung

in Mia.  
Personenkilometer



# Güterverkehr – prognostizierte und reale Entwicklung

in Mia.  
Tonnenkilometer



# Perspektiven für die Zukunft

- Die Wachstumstreiber beim Verkehr sind das Bevölkerungswachstum, das verfügbare Einkommen und die Freizeit.
- Die heutigen Infrastrukturen können das Verkehrswachstum weder auf der Strasse noch auf der Schiene bewältigen.

# Kein ausgewiesener Ausbaubedarf?



# Kein Kapazitätsproblem?



## ... und wann kommt die Verbesserung?

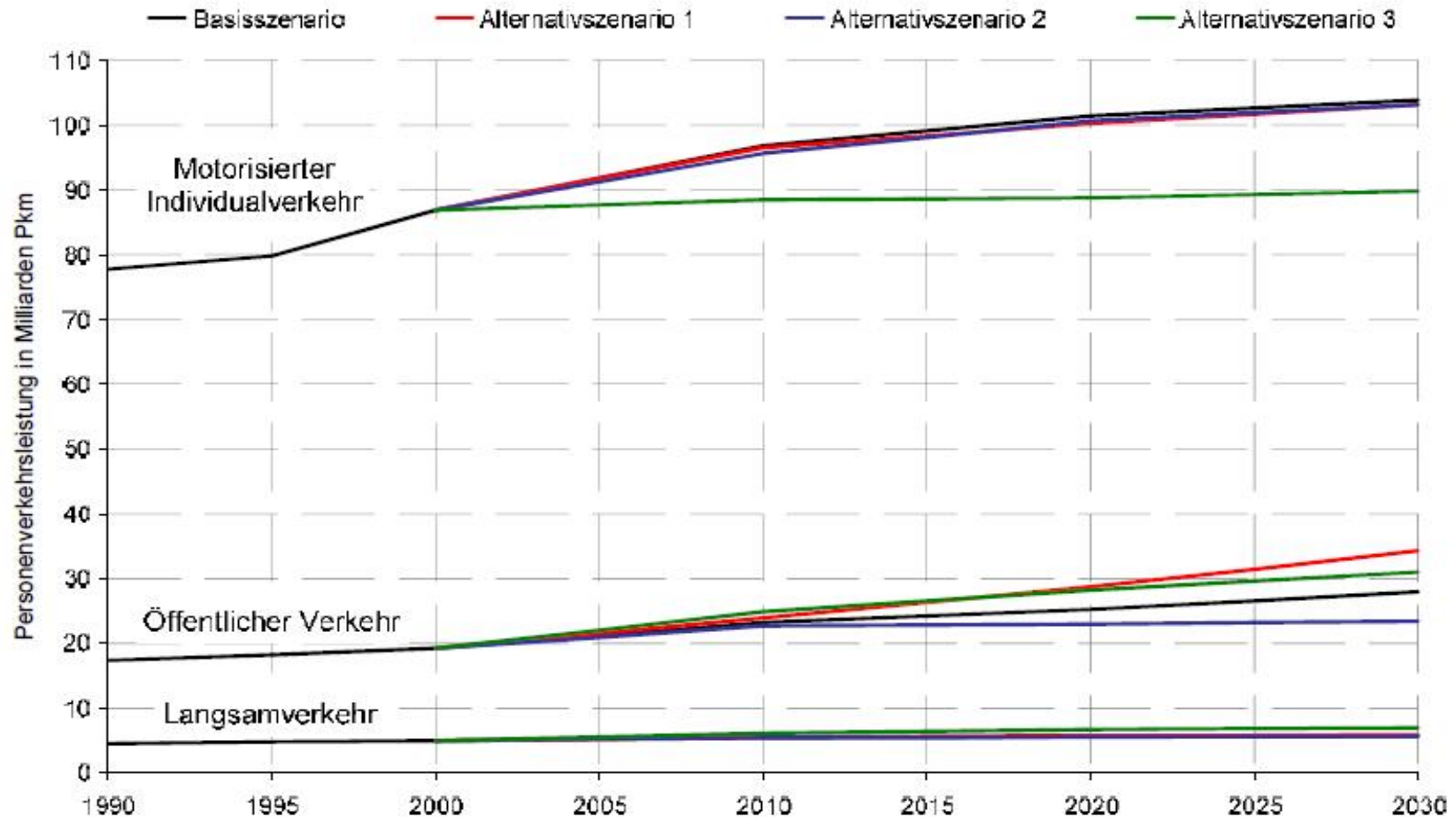




# Transportgesetz: Kein Anspruch auf Sitzplatz

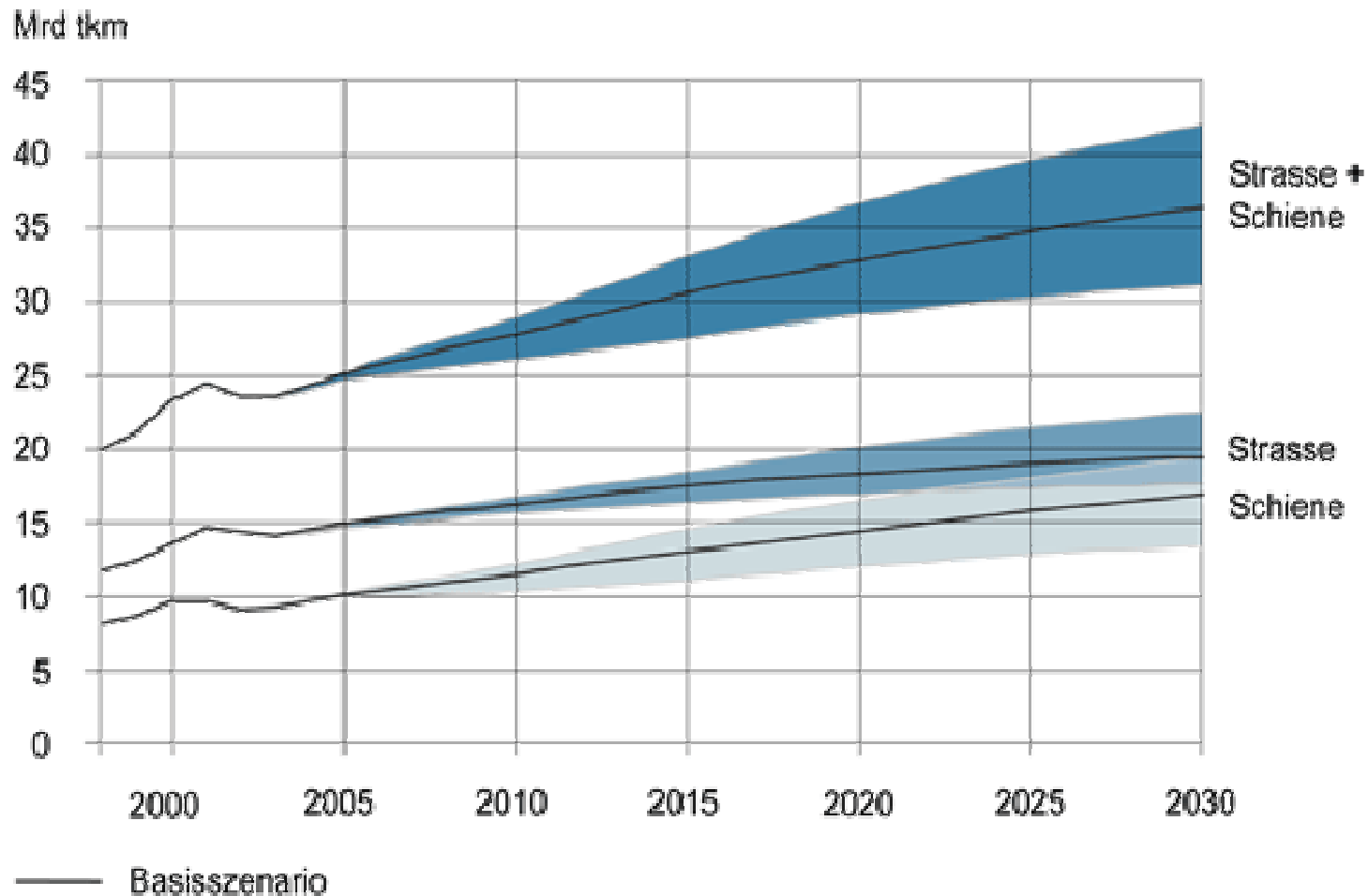


# Perspektiven Personenverkehr bis 2030



Quelle: ARE

# Perspektiven Güterverkehr bis 2030



Quelle: ARE

# Unterhalt gehört zur Infrastrukturplanung

- Verschiedene Kantone haben vor Inkrafttreten des Neuen Finanzausgleichs den Unterhalt ihrer Strassen vernachlässigt.
- Die finanziellen Folgen trägt nun der Bund, die Behinderungen und Störungen tragen die Benützer.

# Folgen der Einsparungen beim Unterhalt





# Aufwändige Reparaturen ...

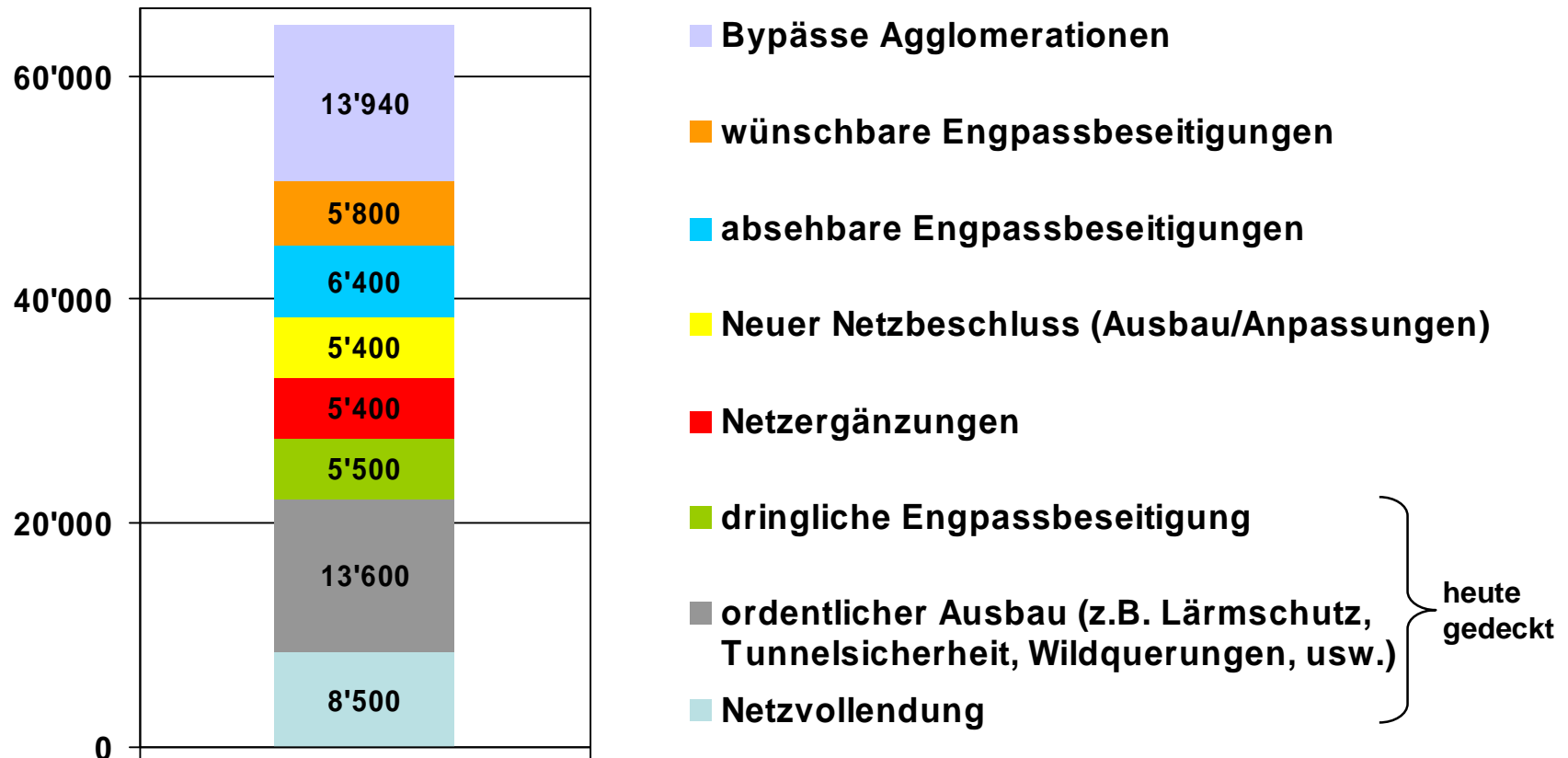


## ... mit Spurabbau und Behinderungen



# Investitionsbedarf Strasse bis 2030

in Mio. Franken



Quelle: UVEK, BBI 2009 8387

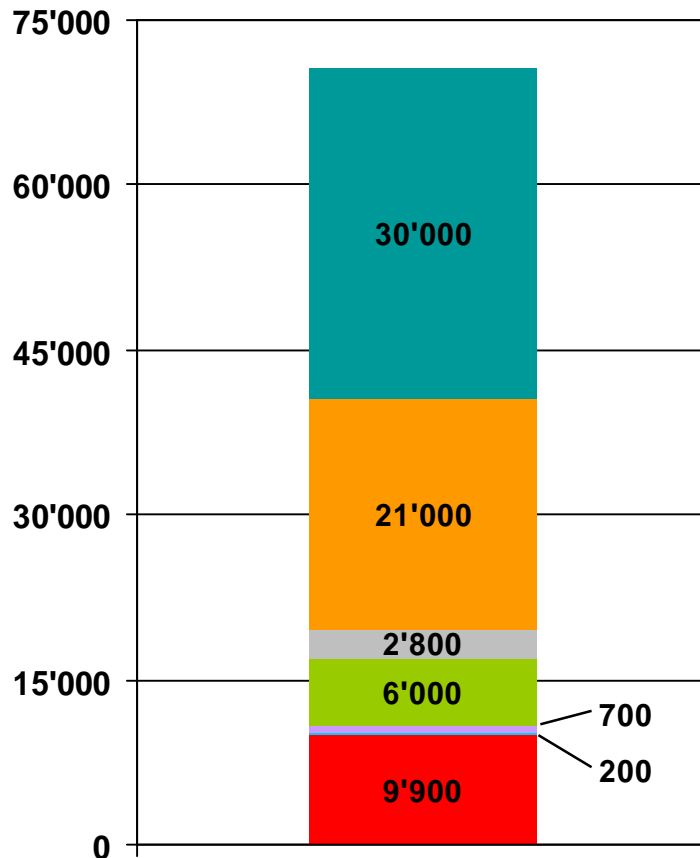


# Finanzbedarf Strasse (Bund)

Finanzbedarf Strassen 2010 - 2030	Kosten in Mio. CHF
Ordentliche Anpassungen	13'600
Fertigstellung	8'500
Engpassbeseitigung (Module 1 und 2)	5'500
Engpassbeseitigung Modul 3	6'400
Engpassbeseitigung Modul 4	5'800
Netzergänzung	5'400
Ausbaubeschluss	4'000
Anpassungsbeschluss	1'000-1'400
<b>Total Ausbau und Anpassung</b>	<b>50'200-50'600</b>
Unterhalt	19'000
<b>Total (inklusive Unterhalt)</b>	<b>69'200-69'600</b>

# Investitionsbedarf Schiene bis 2030

in Mio. Franken



- Investitionsbeiträge (SBB/Privatbahnen)
- Bahn 2030 (Maximalvariante)
- Agglomerationsprogramme
- ZEB
- HGV-Anschluss
- Bahn 2000 (1. Etappe)
- NEAT

heute  
gedeckt

Quelle: UVEK

# Finanzbedarf Bahn (Bund)

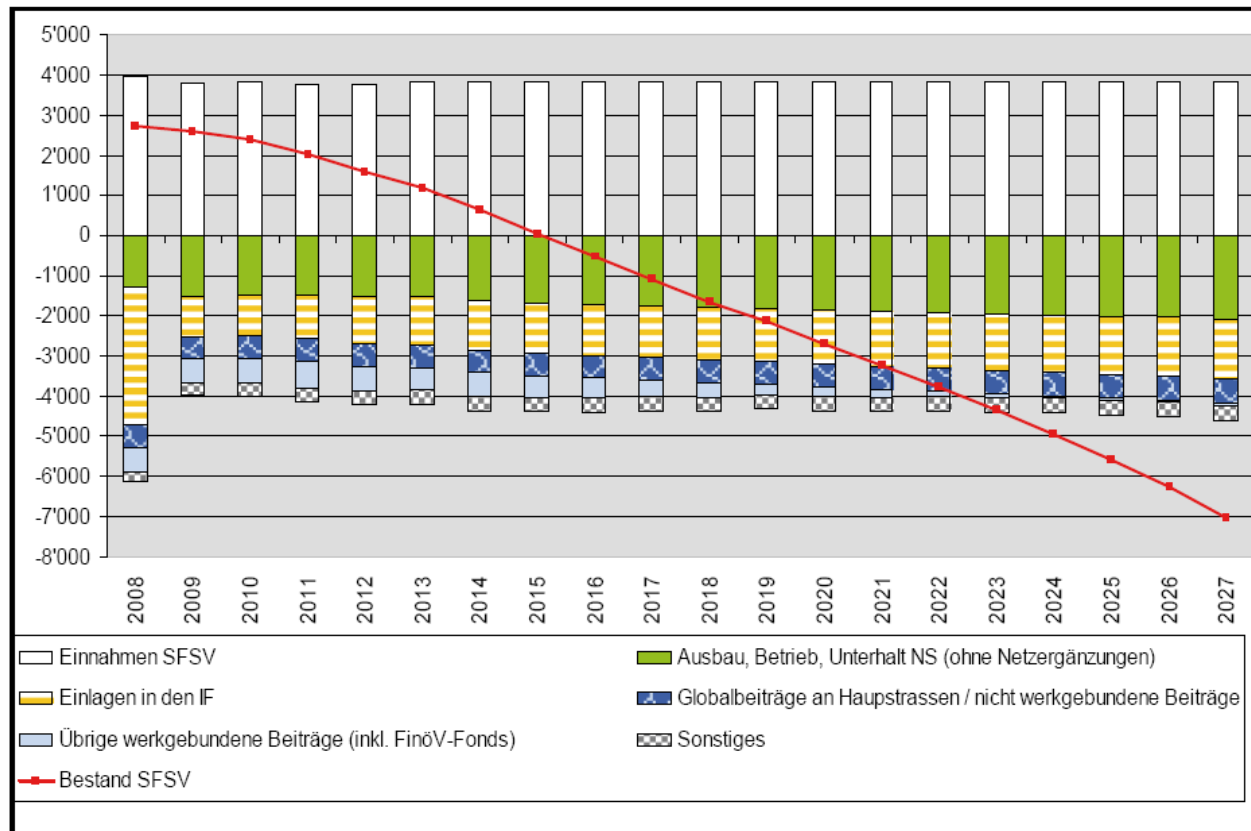
Finanzbedarf Schiene 2010 - 2030	Kosten in Mio. CHF
FinöV ab 2010	16'800
Agglomerationsprogramme ab 2010	2'800
Bahn 2030 Minimalvariante	12'000
Bahn 2030 Maximalvariante (zusätzlich)	9'000
Total Ausbau und Anpassung	40'600
Investitionsbeiträge (SBB und Privatbahnen)	30'000
Betriebsbeiträge (SBB und Privatbahnen)	13'000
<b>Total (inklusive Unterhalt)</b>	<b>83'600</b>

# Mittelfristige Aussichten Strasse

- **Phase 1 (bis 2015):** Sicherstellung der Liquidität Infrastrukturfonds, Vermeidung Aufschiebung dringlicher Projekte.
- **Phase 2 (ab 2016/17):** Sicherstellung der Einnahmen für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSSV), Sicherstellung Finanzierung Netzergänzung.

# Gesamtschau Strassenfinanzierung

Entwicklung der SFSV gemäss voraussichtlichem Bedarf.  
 Ohne Gegenmassnahmen wird die SFSV ab dem Jahre 2016 bereits  
 zur Deckung des ordentlichen Bedarfs einen negativen Saldo aufweisen  
 (Voranschlag 2010 / Finanzplan 2011–2013).

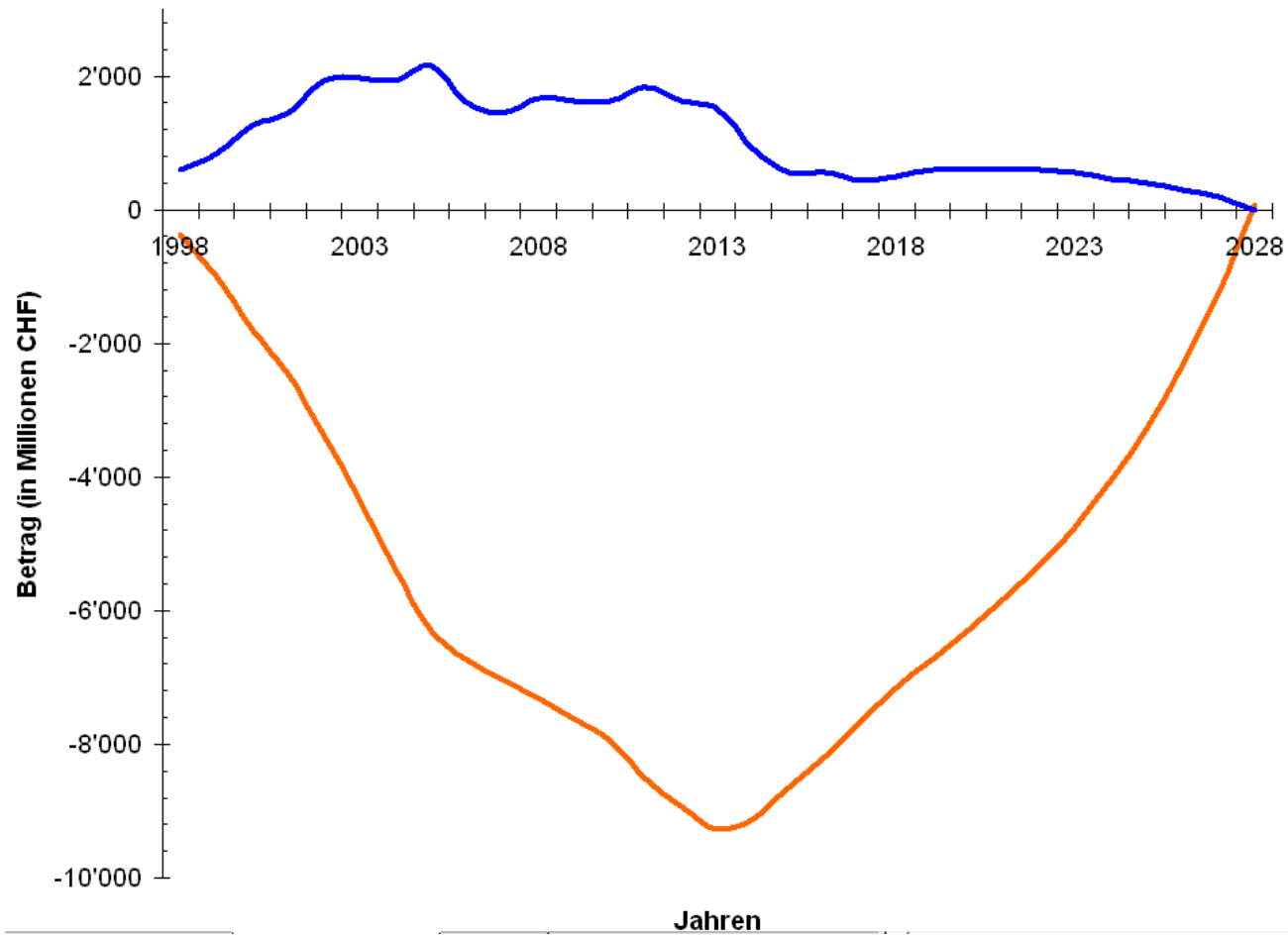


# Mittelfristige Aussichten Schiene

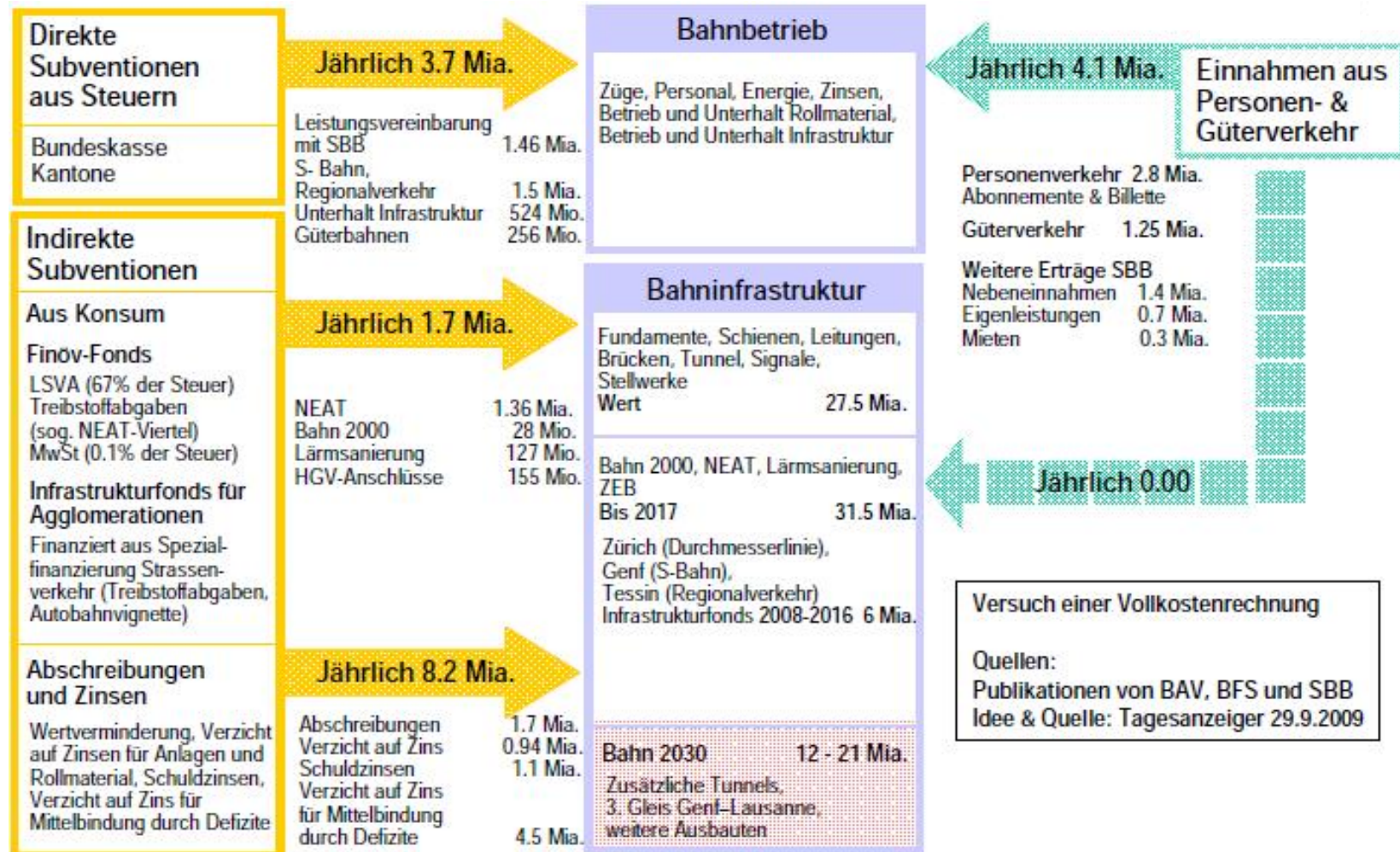
- **Phase 1:** Sicherstellung der Finanzierung der laufenden Aufgaben (Leistungsvereinbarung SBB, Rahmenkredit KTU, Unterhaltsbedarf, Pensionskassensanierung, etc.).
- **Phase 2 (??):** Finanzierung Bahn 2030, Betrieb und Unterhalt neuer Strecken.

# FinÖV-Fonds

FinÖv Fonds Simulation 1998-2028

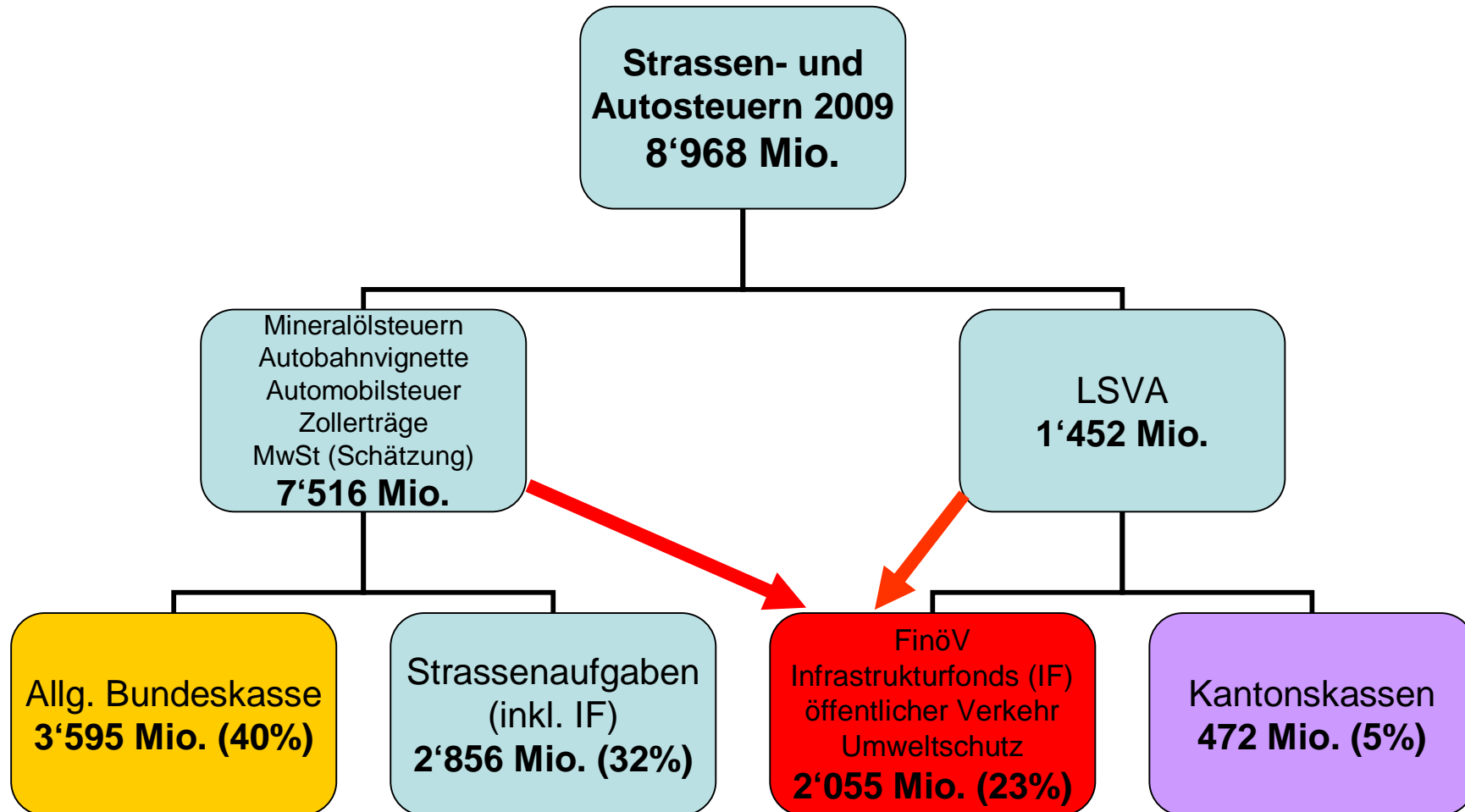


# Subventionierung der Eisenbahn: 13,6 Mia. pro Jahr





# Finanzierung des Strassenwesens auf Bundesebene



# Zwischenbilanz Strasse

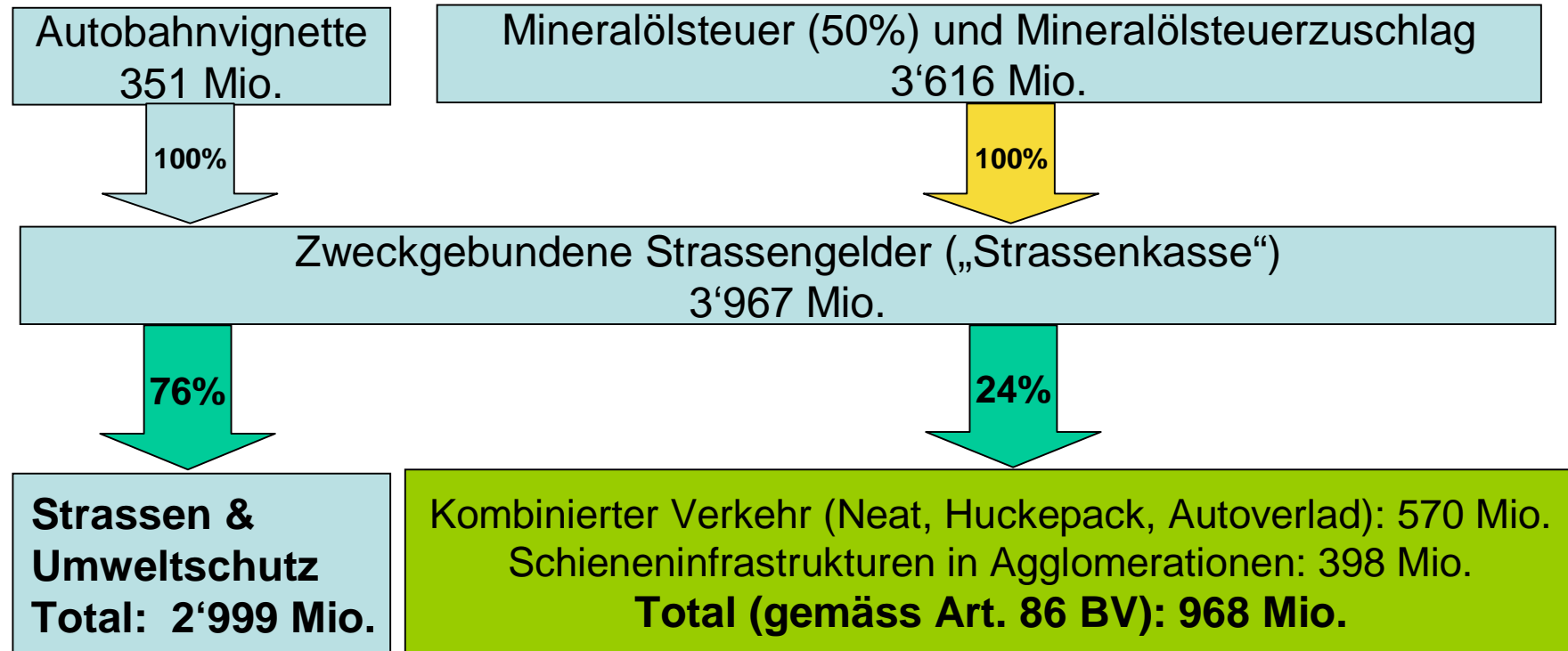
- Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SF SV) erlaubt keine «Zweckerweiterungen» mehr.
- Zusätzliche Mittel können von den Benützern erst dann eingefordert werden, wenn die Rückstellungen auf die Höhe einer Schwankungsreserve abgebaut sind.
- Finanzierung des Bedarfs durch die Benutzer möglich, weil Bedarf etappierbar.

# „Kreative Ideen“ öV-Finanzierung – Kosten für Strasse

<u>Vorschlag</u>	<u>Zusätzliche Steuern und Abgaben pro Jahr</u>
VCS-Initiative	1'800 Mio.
Reduktion Fahrkostenabzug	400 Mio.
CO <sub>2</sub> -Abgabe auf Benzin/Diesel	192 Mio.
Energieabgabe	520 Mio.
Infrastruktur-Rappen pro Pkm	933 Mio.
Nationales Road Pricing	1'200 Mio.
LSVA Lieferwagen und PW (über 2 Tonnen)	230 Mio.
<b>TOTAL</b>	<b>5'275 Mio.</b>

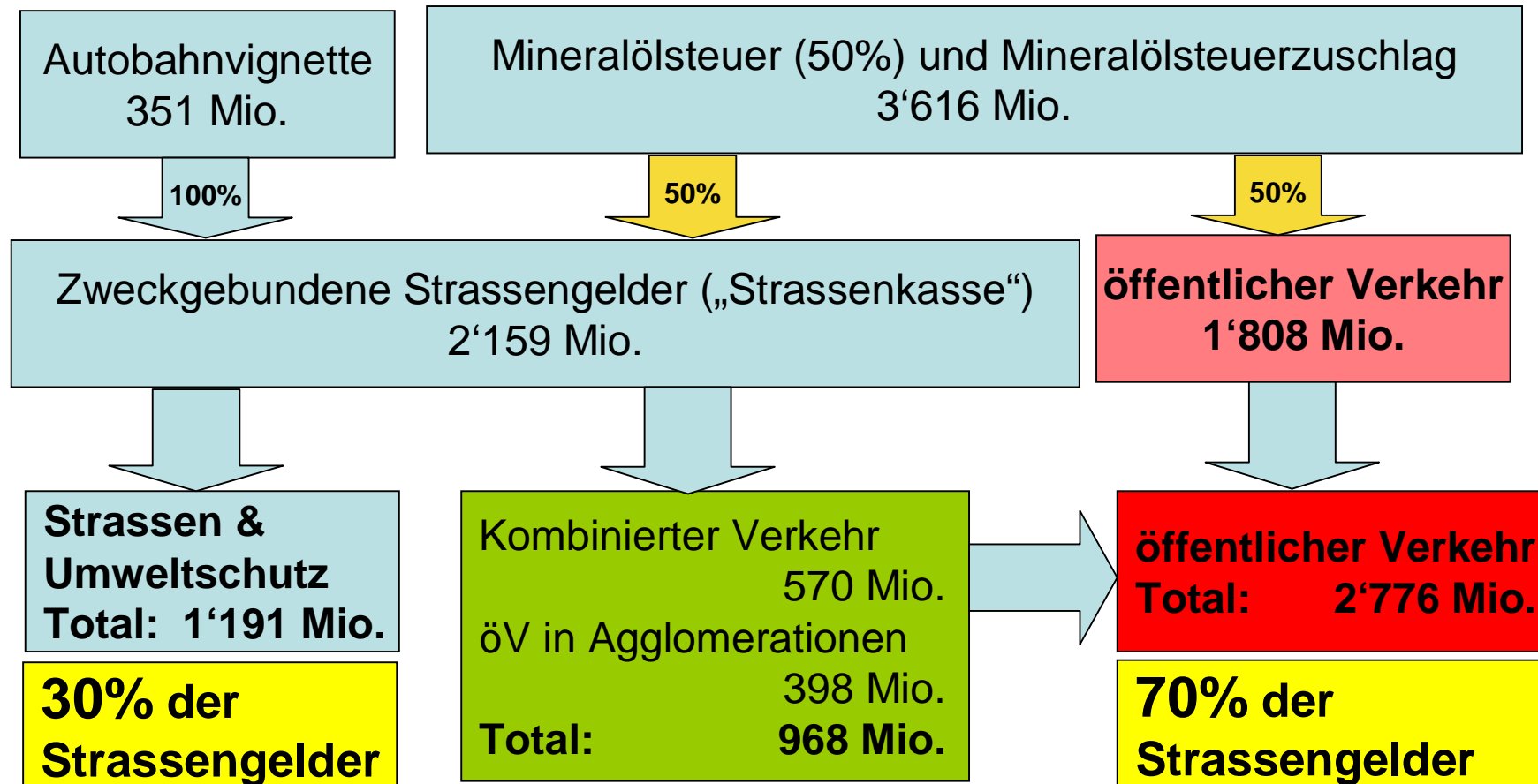
Quelle: VöV, **strasseschweiz**

# öV-Finanzierung aus der „Strassenkasse“ (ohne VCS-Initiative) Zahlen 2009



Quelle: EFD

# öV-Finanzierung aus der „Strassenkasse“ (mit VCS-Initiative) Zahlen 2009



Quelle: EFD

# Zwischenbilanz Schiene

- Finanzierungsvorschläge sind Flickwerk und kein durchdachtes Konzept.
- Vorgeschlagene Varianten von Bahn 2030 sind keine «echten» Varianten.
- Es fehlt die Transparenz hinsichtlich Bedarf, Unterhalts- und Betriebskosten.
- Vollständige Finanzierung über Benutzerbeiträge politisch chancenlos.

# Eckpunkte einer nachhaltigen Verkehrsfinanzierung

- Schiene und Strasse stehen vor riesigen finanziellen Herausforderungen.
- Nachhaltige Verkehrsfinanzierung heisst, dass wir unseren Nachkommen keine hoch verschuldeten Infrastrukturwerke hinterlassen dürfen, deren Betriebsertrag nicht einmal die Schuldzinsen deckt oder keine Amortisation zulässt.
- Das bedingt bei den Investitionen vollständige Transparenz bezüglich Bedarf, Netzwirkung, Unterhalts- und Betriebskosten.
- Infrastrukturausbau muss führbar bleiben: Modulares Vorgehen wie bei der Engpassbeseitigung.