

**65. ordentliche Mitgliederversammlung
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
9. Juni 2010**

Zukunft der Verkehrsinfrastrukturen: Durchwursteln oder strategisches Handeln?

Von Rudolf Zumbühl, Präsident **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Heute möchte ich – wie es der Titel meiner Ansprache bereits verrät – in die Zukunft schauen, und mich dabei insbesondere auf die Zukunft der Verkehrsinfrastrukturen fokussieren. Um jedoch aufzeigen zu können, wohin der Weg diesbezüglich gehen muss, ist es unerlässlich, dass ich mit Ihnen zusammen zuerst einen kurzen Blick in die Vergangenheit werfe.

Im Rahmen von Verkehrsprognosen der Schweizer Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) hat eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des St. Galler Professors Francesco Kneschaurek im Jahr 1972 Perspektiven zum Schweizerischen Verkehrswesen bzw. zur Verkehrsentwicklung veröffentlicht. Darin wurden – nicht zuletzt basierend auf Zahlen und Daten der Jahre 1950-1970 – Vorhersagen für den Zeitraum von 1970 bis 2000 gemacht.

Hinsichtlich des Personenverkehrs wurde für das Jahr 2000 sowohl bei der Schiene als auch bei der Strasse eine höhere Verkehrsleistung prognostiziert, als dann tatsächlich eingetroffen ist. Allerdings ist dabei anzumerken, dass rückblickend bereits der Ausgangswert im Jahr 1970 für beide Verkehrsträger zu hoch veranschlagt worden war und sich dadurch logischerweise auch grössere Wachstumsraten ergaben. Verglichen mit den aktuellsten Zahlen aus dem Jahr 2008 liegt die Erfüllung der 1972 erstellten Voraussagen jedoch mittelfristig in Reichweite.

Betreffend die Verkehrsleistung im Güterverkehr sind die Prognosen für das Jahr 2000 punkto Strassenverkehr ziemlich genau eingetroffen; in Bezug auf den Schienenverkehr liegen diese hingegen um fast das Doppelte über der realen Entwicklung. Zum heutigen Zeitpunkt hat der Güterverkehr auf der Strasse die Voraussagen bereits deutlich übertroffen, während sich jener auf der Schiene rund sechs Milliarden Tonnenkilometer darunter befindet.

Im Rahmen von gesamtwirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven hat Prof. Kneschaurek im Jahr 1970 zudem eine Prognose für 2000 betreffend das Bruttosozialprodukt und den Bevölkerungsstand vorgenommen. Sowohl die Entwicklung des BSP als auch der Bevölkerungszunahme hat er dabei zu optimistisch eingeschätzt. Immerhin hat sich seine Vorhersage hinsichtlich der ständigen Wohnbevölkerung mit etwas Verspätung im Jahr 2007 doch noch bewahrheitet.

Zusammenfassend lässt sich damit sagen, dass die Entwicklungsperspektiven, die Prof. Kneschaurek vor 40 Jahren auf das Jahr 2000 ausgerichtet hat, zwar eher zu hoch gegriffen waren, sich unterdessen aber trotzdem erfüllt haben oder zumindest in Griffweite liegen. Die umfassenden Planungen und Massnahmen, welche die öffentliche Hand dazumal zur Bewältigung des prognostizierten Wachstums eingeleitet hat, sind heute erschöpft. Mit anderen Worten: Der damals geschaffene Vorsprung ist – insbesondere mit Blick auf die (Verkehrs-)Infrastrukturen – mehr oder weniger aufgebraucht.

Es ist zudem davon auszugehen, dass auch die Perspektiven bis 2030, was die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs, für die zum Teil massive Zuwachsraten prognostiziert werden, sowie die stete Zunahme der Bevölkerung angeht, nicht aus der Luft gegriffen bzw. so falsch nicht sind und plus/minus eintreffen werden.

Das heisst: Es reicht nicht mehr aus, ein bisschen an der Planungsschraube zu drehen. Das ASTRA-Programm zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz geht dabei in die richtige Richtung. Insbesondere die rollende Planung, also die Aufteilung in unterschiedliche Module und somit die vorgenommene Priorisierung, ist zu befürworten. Beim Schienennetz ist dies bislang leider nicht der Fall; hier herrscht noch immer ein „Jekami“ vor.

Dass der Vorsprung aufgebraucht ist und damit volkswirtschaftlich unerwünschte Konsequenzen einhergehen, ist nicht erst seit heute ersichtlich und bekannt: Es besteht dringender Handlungsbedarf bei den (Verkehrs-)Infrastrukturen – dies nicht zuletzt auch aus Sicherheitsgründen. Bestimmt ist es richtig, uneinsichtige Raser aus dem Verkehr zu ziehen; die Verkehrssicherheitsarbeit im Dreieck Infrastruktur, Fahrzeug und Mensch darf aber die Infrastruktur nicht vernachlässigen. Diesbezüglich Gegensteuer zu geben, verursacht allerdings hohe Kosten und ist daher politisch wenig attraktiv. Eines muss in diesem Zusammenhang indes klar festgehalten werden: Wer die Strassenverkehrsfinanzierung als Steinbruch betrachtet, in dem jeder ungestraft seinen Bedarf herausbrechen kann, lädt eine sehr grosse Verantwortung auf sich.

„Zürich ist gebaut“ lautete das verheerende Motto einer bekannten Zürcher Stadträtin. Damit hat sie die Stadtentwicklung über Jahre hinweg blockiert. Die Folgen davon sind heute teilweise noch sichtbar. Ähnlich tönt es gegenwärtig aus verschiedenen Kreisen, wenn von der Strasseninfrastruktur die Rede ist. Mit einer solchen Perspektive bzw. Perspektivlosigkeit wird unser Land im internationalen Wettbewerb auf Dauer jedoch kaum bestehen können.

Wo liegen nun die Herausforderungen?

Die Zusammenstellung für Strasse und Schiene veranschaulicht, mit welchen Investitionskosten zu rechnen ist, wenn wir die Verkehrsinfrastrukturen dem wachsenden Bedarf anpassen wollen. Sie zeigt auch, welche Investitionen mit den heutigen Quellen finanziert werden können. Nicht zu vernachlässigen sind dabei die Unterhalts- und bei der Schiene zusätzlich die Betriebskosten.

Der Unterhaltsbedarf ist schon heute immens. Und je länger die Netze werden, desto grösser wird er. Sanierungen wurden bzw. werden teilweise vernachlässigt und manchmal praktisch auf den St. Nimmerleinstag verschoben. Ausbauten, Erweiterungen und Ergänzungen – vor allem um das Strassennetz funktionstüchtig zu erhalten – sind lange tabuisiert worden und werden häufig noch immer äusserst zögerlich an die Hand genommen sowie in der Folge zudem meistens durch eine Vielzahl von Beschwerden belegt.

Kommt erschwerend hinzu, dass die finanziellen Realitäten uns heute einholen und wir sowohl bei der Schienen- als auch bei der Strasseninfrastruktur auf einen akuten Finanzierungsengpass zusteuern. Nicht nur, um die Infrastruktur in Schwung zu halten, sondern auch, um diese für die Zukunft fit zu trimmen, mangelt es an allen Ecken und Enden an pekuniären Mitteln. Eine neue Gesamtsicht, wie die Infrastrukturen der Landverkehrsträger künftig finanziert werden sollen, kann und darf sich keinesfalls im Motto „Die Strasse bezahlt alles und noch mehr“ erschöpfen.

Es ist verständlich, dass angesichts dieser riesigen Summen beim einen oder anderen Lobbyisten die Fantasie bei der Suche nach Finanzquellen durchgeht. Die einen suchen das Heil darin, die finanziellen Mittel ausschliesslich beim anderen Verkehrsträger zu holen (VCS-Initiative); andere möchten den Fahrkostenabzug bei den Steuern für Autopendler auf das Niveau des öffentlichen Verkehrs (öV) reduzieren. Im Weiteren soll eine CO₂-Abgabe oder eine Energieabgabe zweckgebunden für den öV eingesetzt werden. Nicht zuletzt soll dem tot geglaubten Gesamtverkehrsfonds der Koordinierten Verkehrspolitik wieder neues Leben eingehaucht werden.

Ein kurzer Kommentar zu diesen „fantasievollen“ Vorschlägen: Die VCS-Initiative bewirkt quasi eine Umkehr der bestehenden Aufteilung der zweckgebundenen Strassengelder (ein Viertel für den öV, drei Viertel für die Strasse). Neu würden dem öV jährlich 70 und der Strasse nur noch 30 Prozent aller Strassengelder zufließen. Die VCS-Initiative führte also zu einer Aushöhlung der „Strassenkasse“ und schuf damit grösste Probleme für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur, auf der weit über 80 Prozent der Verkehrsleistungen (privater und öffentlicher Personenverkehr, Güterverkehr)

abgewickelt werden. Um den Ausfall bei der Strassenfinanzierung zu kompensieren, müssten die Abgaben auf Benzin und Diesel gemäss aktuellen Grundlagen um 52 Rappen pro Liter erhöht werden.

Der heutige Fahrkostenabzug bei den Steuern ist nicht zuletzt deshalb legitim, weil die durchschnittlichen Kosten für einen Autokilometer rund das Sechsfache der mittleren Kosten eines Eisenbahnkilometers betragen. Bevor der Fahrkostenabzug des motorisierten Privatverkehrs auf das Niveau des öV reduziert würde, wären vielmehr die öV-Tarife merklich anzuheben, so dass auch bei der öV-Benützung ein höherer Fahrkostenabzug geltend gemacht werden könnte. Sowieso gilt schon heute der Grundsatz, dass Autokilometer nur dann abzugsberechtigt sind, wenn das öffentliche Verkehrsmittel nicht zumutbar ist. Diese mangelnde Zumutbarkeit ergibt sich durch längere Unterwegszeit, unregelmässige Arbeitszeit, die Notwendigkeit von Transporten oder die niedrige Frequenz beim öV.

Abgesehen davon, dass der Nationalrat jüngst die CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel ersatzlos aus dem CO₂-Gesetz gestrichen hat, verkäme diese Lenkungsabgabe bei einer Zweckbindung ihrer Erträge klarerweise zu einer neuen Steuer. Kommt hinzu, dass grundsätzlich – wie es die hohen Treibstoffpreise in der Vergangenheit bestätigt haben – mit keiner Verminderung der Verkehrsleistung im motorisierten Privatverkehr zu rechnen ist. Was bliebe, wäre allein dessen Verteuerung. Dies allerdings wäre wiederum nicht Sinn und Zweck einer CO₂-Abgabe und würde stark an die LSVA erinnern.

Eine auf dem gesamten Energieverbrauch, also auch auf der Elektrizität, erhobene zweckgebundene Abgabe von einem Rappen pro Kilowattstunde, die den motorisierten Privatverkehr stark treffen würde, wäre eindeutig eine neue Steuer, da der Lenkungseffekt bei durchschnittlich rund 130 Franken pro Auto und Jahr gleich null tendiert. Dasselbe gilt für einen so genannten Infrastruktur-Rappen, der pro Personenkilometer erhoben, zu vier Fünftel vom motorisierten Privatverkehr erbracht und zum heutigen Zeitpunkt eine Treibstoffpreiserhöhung von rund 20 Rappen pro Liter Benzin/Diesel bedeuten würde.

Hinter all diesen „kreativen Ideen“ steckt eine klare Strategie, die konsequent und beharrlich gegen den motorisierten Privatverkehr gerichtet ist. Finanzpolitisch betrachtet, ist das Ganze allerdings ein unverständliches Durchwursteln, welches unsere Nachkommen teuer zu stehen kommen wird.

Dabei sind Ansätze zu strategischem und weitsichtigem Handeln durchaus vorhanden – so etwa in der Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln. Darin werden Projekte, um Engpässe im Nationalstrassennetz zu beseitigen, programmatisch aufgelistet und zugleich priorisiert. Ausserdem wird aufgezeigt, wo zur Beseitigung von Engpässen der Bau neuer Netzelemente erforderlich ist. Schliesslich werden verschiedene Szenarien für die künftige Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) beschrieben.

Es gibt keinen Grund bei der Schienenentwicklung ein anderes Vorgehen (Bedarfsanalyse, Netz-
wirkung und Businessplan) zu wählen. Es ist an der Zeit, Transparenz zu schaffen. Die Aufteilung in
eine günstigere und eine teurere Variante für Bahn 2030 genügt den Ansprüchen an eine nachhal-
tige Verkehrspolitik bei weitem nicht mehr. Das BAV ist vielmehr aufgefordert, seine Führungsrolle
endlich wahrzunehmen und – sich am Vorbild der vorgenannten Botschaft orientierend – die künftigen
Schienenprojekte in einem Programm nach objektiven und nachvollziehbaren Kriterien aufzulisten
und zu priorisieren.

Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen bedürfen auch einer nachhaltigen Finanzierung. Angesichts der
immensen Investitionen, die auf den Verkehrsbereich zukommen, steht – nach der Griechenlandkrise
umso aktueller – die Frage im Raum, welchen Beitrag die heutige Generation und welchen künftige
Generationen an die Errichtung sowie den Unterhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen leisten
sollen. Oder anders gefragt: Wie viele Schulden können wir unseren Kindern überlassen? Um diese
Fragen beantworten zu können, ist anstelle eines finanziellen Durchwurstelns jetzt eine klare
Konzeption erforderlich.

In diesem Sinne ist ein umfassender Businessplan für die Bedarfsanalyse und die Netz-
wirkung zu erstellen; uneingeschränkte Transparenz muss zentrale Voraussetzung sein. In diesem Business-
plan ist genau festzuhalten, welche Erträge ein konkretes Projekt bzw. eine bestimmte Strecke ein-
bringen muss, um damit quasi eine minimale Verzinsung des eingesetzten Kapitals zu gewährleisten,
und welche finanziellen Mittel das Gemeinwesen als A-fonds-perdu-Beiträge einzuschiessen hat.
Der Finanzkraft der einzelnen Kantone ist dabei Rechnung zu tragen. Ist absehbar, dass bei einem
Projekt bzw. einer Strecke sogar der Betrieb defizitär sein wird, kann mit Sicherheit nicht von einer
nachhaltigen Finanzierung gesprochen werden, da die sich anhäufenden Schulden einfach nach-
kommenden Generationen übertragen werden.

Schiene und Strasse stehen vor riesigen finanziellen Herausforderungen. Beide brauchen klare
Leitlinien, wohin die Reise gehen soll. Es bedarf heute mehr denn je einer Auslegeordnung für beide
Landverkehrsträger, auf deren Basis verantwortungsvoll gehandelt werden kann, damit nicht weiterhin
„gewurstelt“ und „gemurkst“ wird. Tatsache ist, dass die Verkehrsinfrastrukturen und deren Benützung
in Zukunft hohe Kosten verursachen werden. Daran führt kein Weg vorbei. Eine gegenseitige
Blockierung durch die reziproke Mittelverweigerung oder das Sichstreitmachen der finanziellen
Mittel ist zwar einfach und bequem, aber mit Sicherheit nicht zielführend.

Ich schätze mich äusserst glücklich, Urs Näf, Klimaexperte bei economiesuisse, in unserer Mitte
willkommen zu heissen. Urs Näf wird sich im Anschluss an die Versammlung in seinem Gastreferat
mit dem Titel „Schweizer Klimapolitik im Alleingang?“ insbesondere Gedanken über die nationalen
und internationalen Klimaschutzanstrengungen machen und sicher auch ein paar Worte über die
aktuellen Ergebnisse der klimapolitischen Beratungen im Nationalrat von letzter Woche verlieren.

Aus unserer Sicht kann ich sagen, dass die Grosse Kammer im Rahmen der Debatte zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes unsere Forderungen weitgehend übernommen hat, ausser in einem wesentlichen Punkt: Das Reduktionsziel von 20 Prozent soll gänzlich im Inland erreicht werden. Daher sind die Entscheide des Nationalrats teilweise inkohärent. Es wird interessant sein, zu verfolgen, was der Ständerat aus der Vorlage der Grossen Kammer machen wird.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands von **strasseschweiz** zur 65. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüßen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht an die zahlreich erschienenen Gäste und an die Medienvertreter, die unserer Einladung gefolgt sind. Hiermit erkläre ich die heutige Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS für eröffnet.