

Herr
Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern

Bern, 12. Februar 2010

Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Bundesrat

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Der vorliegende Entwurf eines Berichts zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz (nachfolgend Infrastrukturbericht genannt) tangiert die Interessen des privaten Strassenverkehrs, sowohl was den Personen- als auch den Gütertransport anbelangt, in beträchtlichem Ausmass. Daher bedanken wir uns für die Einladung, im Rahmen des entsprechenden Anhörungsverfahrens zum Infrastrukturbericht Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

Im Grundsatz begrüsst und befürwortet strasseschweiz das erstmalige Erstellen eines Infrastrukturberichts. Dies vor allem deshalb, weil der Infrastrukturbericht erstens das Augenmerk ganz besonders auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturen richtet¹ und zweitens ein Element des bundesrätlichen Massnahmenpakets zur Wachstums-

¹ Gemäss Infrastrukturbericht (S. 1) wurde der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Infrastrukturen nebst den finanziellen, raumplanerischen und ökologischen Aspekten bisher vergleichsweise wenig Beachtung geschenkt.

politik 2008-2011 darstellt². Trotz positiver Grundhaltung hat strasseschweiz nach vertiefter Prüfung des Infrastrukturberichts Verbesserungspotenzial geortet. Die folgenden Punkte und Aspekte sind u.E. dabei zentral und müssen bei der Bereinigung des Infrastrukturberichts gebührend berücksichtigt werden.

- § Die Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz sind – wie es der Infrastrukturbericht zu suggerieren scheint – nicht gebaut. Die Engpässe auf der Strasse sind für den überregionalen Verkehr zu beseitigen, und zwar indem das Schwergewicht auf leistungsfähige Strassenverbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen gelegt wird. Mittelfristig müssen weiträumige Umfahrungen von Agglomerationen bereit gestellt werden. Das Bevölkerungsszenario „Hoch“ mit dem entsprechenden Wirtschaftswachstum bedingt diese Anpassung der Strasseninfrastrukturen; ausserdem darf in diesem Zusammenhang auch der Einflussfaktor „Europa“ nicht unterschätzt werden.
- § Angesichts der beschränkten Finanzmittel drängen sich Grenzkostenüberlegungen beim weiteren Ausbau des Strassen- und Bahnangebots auf. Ausserdem müssen die Opportunitätskosten – volkswirtschaftliche Kosten, die entstehen, wenn ein Projekt nicht realisiert wird – in die Überlegungen mit einbezogen werden: Grenz- und Opportunitätskosten sprechen für den konsequenten Ausbau der Strassenkapazitäten.
- § Nicht nur die externen Kosten, sondern auch die volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs sind in die Beurteilung der Verkehrsträger zu inkludieren.
- § Die bislang praktisch nicht vorhandene Wirkung der Ausbauten im öffentlichen Verkehr (öV) auf den Modalsplit ist bei der Beurteilung der Verkehrsträger zu berücksichtigen: Aufgrund der Erfahrungen mit Bahn 2000 und NEAT wurde die Strasse durch den Ausbau des Bahnverkehrs kaum entlastet. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.
- § Mobility Pricing für die Strasse wird abgelehnt. Am heutigen Finanzierungssystem ist festzuhalten. Ein allfälliger Systemwechsel bei der Strassenfinanzierung drängt sich erst dann auf, wenn die Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen nicht mehr gedeckt wären und ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligte. Im Gegensatz zur Strasse ist beim öV ein Wechsel hin zu einem Finanzierungssystem à la Mobility Pricing jederzeit ohne Verfassungsänderung möglich.
- § Es ist zu befürchten, dass in der politischen Realität bei einem Wechsel des Strassenfinanzierungssystems die bisherigen Abgaben nicht gekürzt, sondern zu einer Lenkungsabgabe (z.B. CO₂-Steuer) umfunktioniert würden.
- § Der FinöV-Fonds könnte weitergeführt werden, sofern sich die Nutzniesser des öV (Bahnbenützer, Kantone, Regionen) in angemessener Weise an dessen Äufnung beteiligen.
- § Im Schienenverkehr sind Infrastruktur und Betrieb rechtlich vollständig voneinander zu trennen.
- § Das Postulat, wonach der Systemvorteil des Schienenverkehrs punkto Sicherheit und Umweltverträglichkeit erhalten bleiben soll, wird abgelehnt.

² Bericht des Bundesrats „Wachstumspolitik 2008-2011: Massnahmen zur weiteren Stärkung des Schweizer Wirtschaftswachstums“ vom 2. April 2008

I. Ausgangslage

1.1 Einbettung des Berichts

Gemäss Prof. Dr. Aymo Brunetti, Leiter der Direktion Wirtschaftspolitik im Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO), ist eine Fortsetzung der bereits vor einigen Jahren eingeleiteten Wachstumspolitik vor allem deshalb wichtig, weil zwei grosse langfristige Herausforderungen den Reformdruck auf die Wirtschaftspolitik aufrecht erhalten: die sich beschleunigende Globalisierung und die demografische Alterung.³

Der Infrastrukturbericht stellt – wie hiavor bereits erwähnt – ein Element des vom Bundesrat Anfang April 2008 gutgeheissenen Berichts für die Wachstumspolitik 2008-2011 dar. Letztere kennt drei grundsätzliche Stossrichtungen: Erstens soll das hohe Kostenniveau mit verstärkter Konkurrenz im Inland und vom Ausland gesenkt werden; zweitens soll der Unternehmensstandort Schweiz noch attraktiver werden; und drittens soll sich Arbeit in der Schweiz lohnen.⁴

Mit Blick auf die zweite Stossrichtung „Unternehmensstandort aufwerten“ geht es darum, die Schweiz noch stärker zu einem Standort zu machen, an dem es sich lohnt, die anspruchsvollsten und ertragsreichsten Glieder der Wertschöpfungskette anzusiedeln. Um dies zu erreichen, stehen Massnahmen unter anderem in folgendem Bereich im Vordergrund: Unternehmen sollen auf eine leistungsfähige Infrastruktur zurückgreifen können.⁵

Zudem sollen im Rahmen der zweiten Stossrichtung „Unternehmensstandort aufwerten“ Massnahmen ergriffen werden, die zu einem guten Preis-/Leistungsverhältnis bei den Infrastrukturen führen.⁶ Im Weiteren beinhaltet die Stossrichtung unter anderem auch den Aspekt „Infrastruktursektor reformieren“. Unter diesem Aspekt figuriert die Infrastrukturstrategie des Bundesrats,⁷ die nun Gegenstand der vorliegenden Anhörung ist.

In den Zielen des Bundesrats (Band I) für das Jahr 2010 ist der Bericht über die Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz unter dem Ziel 4 „Leistungsfähigkeit und Nutzung der Infrastruktur optimieren“ subsumiert.⁸ Dieses Ziel 4 ist dem Schwerpunkt 1 „Den Wirtschaftsstandort Schweiz stärken, um die Voraussetzungen für mehr und bessere Arbeitsplätze zu schaffen“, untergeordnet.

1.2 Standortbestimmung

Der vorliegende Infrastrukturbericht beschäftigt sich mit der Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz. Wer allerdings einen Blick in die Zukunft wagt, sollte bekanntlich zuerst die Vergangenheit und die Gegenwart kennen bzw. eine Standortbestimmung vornehmen. Diesbezüglich präsentieren sich mit Blick auf die Strassen-, aber auch auf die Schieneninfrastruktur die wesentlichen Fakten wie folgt:

§ Das Nationalstrassennetz wurde Anfang der 1960er-Jahre beschlossen. Die Schweiz hatte damals rund 5,5 Millionen Einwohner/innen, wobei auf deren tausend 200 Motorwagen kamen.

³ Die Volkswirtschaft – Das Magazin für Wirtschaftspolitik, 4-2008, 81. Jahrgang, Sonderdruck „Monatsthema – Wachstumspolitik 2008-2011“, Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (EVD), Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO), S. 6

⁴ Bericht des Bundesrats „Wachstumspolitik 2008-2011: Massnahmen zur weiteren Stärkung des Schweizer Wirtschaftswachstums“ vom 2. April 2008., S. 12

⁵ a.a.O., S. 13 und 30

⁶ a.a.O., S. 29

⁷ a.a.O., S. 13 f.

⁸ Die Ziele des Bundesrats im Jahr 2010, Bundesratsbeschluss vom 4. November 2009, S. 15

- § Im Jahr 2008 lebten 7,6 Millionen Einwohner in der Schweiz; pro tausend Einwohner gab es über 600 Motorwagen, also dreimal mehr als 1960.
- § Zwischen 1960 und 2008 hat sich die Verkehrsleistung allein im motorisierten Individualverkehr von rund 18'600 auf 88'500 Millionen Personenkilometer (Pkm) nahezu verfünffacht.
- § Das Nationalstrassennetz, welches das Rückgrat des schweizerischen Strassennetzes bildet, ist auch fast 50 Jahre, nachdem es vom eidgenössischen Parlament beschlossen wurde, noch immer nicht fertig gestellt. Heute sind bereits gut 70 Prozent der Nationalstrassen älter als 30 Jahre, was eine Zunahme der Aufwendungen für den Substanzerhalt nach sich zieht.
- § Autobahnen sind in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts dicht an Agglomerations-Zentren geplant und gebaut worden. Heute haben diese Autobahnen im Personenverkehr zunehmend die Funktion lokaler und regionaler Strassen übernommen. Dadurch wird der überregionale Verkehr vielfach behindert, wenn nicht sogar blockiert.
- § Das Nationalstrassennetz, dessen Umfang lediglich rund drei Prozent des gesamten schweizerischen Strassennetzes ausmacht, bewältigt sage und schreibe knapp 38 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens, das sich in unserem Land auf der Strasse abwickelt.⁹
- § Auf dem Nationalstrassennetz machen die rund 8'000 Stautunden, welche auf Verkehrsüberlastung zurückzuführen sind, drei Viertel der gesamten Stautunden aus.
- § Alle Staus auf der Strasse zusammen verursachen der Volkswirtschaft jährlich wiederkehrende Kosten im Umfang von insgesamt rund 1,5 Milliarden Franken.
- § Während die Investitionen in die Strasseninfrastruktur pro hundert Leistungskilometer seit 1970 in etwa konstant geblieben sind, sind jene für die Schieneninfrastruktur ab 1980 förmlich explodiert; zu diesem rasanten Anstieg trugen und tragen zu einem guten Teil auch die Investitionen in die Eisenbahngrossprojekte wie z.B. Bahn 2000, die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), die Anschlüsse an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV) oder insbesondere die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) bei.
- § Während sich die – nicht inflationsbereinigten – Ausgaben des Bundes für Strassen (Nationalstrassen, Hauptstrassen, Kantonsstrassen) bezogen auf hundert erbrachte Leistungskilometer (Personen und Güter) von 1970 bis 2007 fast nicht veränderten bzw. sogar leicht rückläufig waren, haben die Ausgaben des Bundes für den öV in der gleichen Periode um rund 2'300 Prozent (!) zugelegt. Konkret gab der Bund im Jahr 2007 pro hundert Leistungskilometer für den öV knapp Fr. 13.60 und für Strassen gut Fr. 2.40 aus.
- § Die direkte und indirekte Wertschöpfung des Personen- und Güterverkehrs auf der Strasse an der gesamten Wertschöpfung in der Schweiz wies im Referenzjahr 2001 einen Anteil von rund elf Prozent auf und belief sich auf rund 46 Milliarden Franken, womit sie rund sieben Mal höher war als jene des Schienenverkehrs. Die Wertschöpfung des Güterverkehrs auf der Strasse betrug gut sechs Milliarden Franken, jene des Güterverkehrs auf der Schiene rund eine Milliarde Franken.¹⁰

⁹ „Die Verkehrsleistung auf der Nationalstrasse hat kontinuierlich zugenommen und beläuft sich im 2007 auf 22,4 Milliarden Fahrzeugkilometer, rund 30,9 Milliarden Personenkilometer und 20,2 Milliarden Tonnenkilometer (...). Dies entspricht 37,8 Prozent der Verkehrsleistung des gesamten schweizerischen Strassennetzes und rund 30 Prozent des gesamten Landverkehrsleistung der Schweiz“: Dr. Rudolf Dieterle, Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA), in: Dokumentation zur Infra-Tagung „Planen und Bauen von Infrastrukturen: Geht's auch schneller?“ vom 21. Januar 2010, Fachverband Infra, S. 9

¹⁰ Protrans (2006), Die wirtschaftliche Bedeutung des Nutzfahrzeugverkehrs für die Schweiz, die Schweizer und die Wirtschaft, S. 35

- § Trotz Investitionen und Subventionen in den öV (insbesondere in die Schiene) in der Höhe von zig Milliarden Franken während der letzten 20-30 Jahre hat sich der Modalsplit zwischen privatem und öffentlichem Verkehr kaum verändert.
- § Zwar zeichnet sich seit 2000 eine leichte Trendwende – gemessen an den Verkehrsleistungen im Personenverkehr – hin zur Schiene ab; mit Blick auf den heute gegebenen Modalsplit Strasse/Schiene¹¹ sind die (relativen) Wachstumsraten des öV – ausgedrückt in absoluten Zahlen – aber eher marginal.
- § Nicht zuletzt wälzen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) heute einen riesigen Schuldenberg in der Höhe von rund 15 Milliarden Franken vor sich her.¹²

II. Grundsätzliche Bemerkungen

2.1 Nachfragegerechte Verkehrsinfrastrukturen

Das Vorhaben des Bundesrats, eine nationale Infrastrukturstrategie zu entwickeln, begrüssen und befürworten wir ausdrücklich. Der Wirtschaftsstandort Schweiz steht verglichen mit anderen Industrie- und Schwellenländern in einem harten Wettbewerb, der sich aufgrund der rasant fortschreitenden Globalisierung weiter akzentuiert. In diesem Wettbewerb mit Ländern wie z.B. China, Südkorea oder Indien, die allesamt in forschem Tempo neue Infrastrukturen erstellen, muss es der Schweiz gelingen, mithalten zu können.

Das bedeutet konkret: Die Schweizerische Eidgenossenschaft muss sich nicht nur vorbehaltlos zu nachfragegerechten Verkehrsinfrastrukturen bekennen, sondern diese auch dementsprechend fördern. Die hiesigen Infrastrukturen sind deshalb so zu erneuern und auszubauen, dass sie der steigenden Nachfrage aufgrund der stetig wachsenden Bevölkerung genügen und mit Blick auf das Angebot die Leistungsfähigkeit sowie die Kosteneffizienz der führenden Konkurrenzländer übertreffen.

Zur effizienten Abdeckung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft bedarf es primär einer leistungsfähigen und sicheren Verkehrsinfrastruktur. Dabei hat sich die Bereitstellung der grossen und wichtigen helvetischen Infrastrukturnetze am Raumkonzept Schweiz, das gegenwärtig von Bund, Kantonen und Gemeinden gemeinsam ausgearbeitet bzw. umgesetzt wird, zu orientieren. Richtschnur muss das Zukunftsbild einer polyzentrischen Schweiz, in der sich grossen Metropolitanräume Arc Lémanique, Basel und Zürich sowie die Bundesstadtregion Bern mit den kleineren regionalen Zentren zu einem „Städtenetz Schweiz“ verbinden, sein.

Diese Grossräume für Arbeiten und Wohnen sind untereinander optimal zu verknüpfen. Die Verkehrsverbindung hat zugleich über die Strasse und die Schiene zu erfolgen. Für die Schiene ist das Bahn-2000-Konzept – eine Stunde Wegstrecke zwischen den Destinationen – zielkonform. Vergleichbares soll auch für die Strasse gelten, bei der aufgrund der grossen Dichte von

¹¹ Der Modalsplit Strasse/Schiene liegt derzeit bei 86/14; das heisst: 14 Prozent der Personenkilometer (Pkm) wird auf der Schiene zurückgelegt, während der Strassenverkehr – umfassend MIV (76%), sog. Langsamverkehr bzw. NMIV (6%) und strassengebundener öV (4%) – einen Anteil von rund 86 Prozent an den Pkm übernimmt. Mit Blick auf die Anzahl beförderter Personen beträgt der Anteil des Schienenverkehrs bescheidene fünf Prozent, während sich 95 Prozent der Verkehrsteilnehmenden auf der Strasse fortbewegen. Dabei macht der Anteil des strassengebundenen öV gemessen an der Anzahl transportierter Personen 16 Prozent aus.

¹² NZZ, 3. April 2009

Autobahnanschlüssen¹³ die lokalen und regionalen Verkehrsströme jene mit überregionalem Charakter nicht nur behindern, sondern sogar blockieren. Entsprechende Kalamitäten sind sowohl im Einzugsgebiet von Städten und Agglomerationen als auch praktisch im gesamten Schweizer Mittelland auf der A1 zwischen Winterthur und Genf sowie auf der A2 im Raum Basel und Innerschweiz, aber auch im Tessin zwischen Bellinzona und Chiasso auszumachen.

Gefordert sind deshalb Hochleistungsstrassenverbindungen für den Personen- und Güterverkehr zwischen den Metropolitanräumen der Schweiz, die vom Nationalstrassennetz, das in Agglomerationsnähe und im Bereich von Kernstädten der lokalen und regionalen Verkehrsversorgung dient, weitgehend getrennt sind und ausschliesslich dem nationalen, dem grenzüberschreitenden sowie dem internationalen Fernverkehr zur Verfügung stehen. Dieses schweizerische Fernstrassennetz wäre an verschiedenen Punkten an das trans-europäische Strassennetz (TERN) und an das Nationalstrassennetz anzuknüpfen.

Nicht zuletzt drängen sich auch in den Agglomerationen sowie auf den Hauptachsen ausserhalb des Nationalstrassennetzes (insbesondere auf dem Hauptstrassennetz) angebotsseitige Massnahmen auf, um die steigende Verkehrsnachfrage bewältigen zu können.

Erforderlich ist in diesem Zusammenhang auch die Errichtung zusätzlicher Ausstellplätze für den Strassenschwerverkehr entlang der Nationalstrassen und im urbanen Raum.¹⁴ Das Angebot ist heute mangelhaft, wodurch die Disposition der Strassentransporte erheblich erschwert wird, da die Chauffeure einerseits die Lenk- und Ruhezeitvorschriften einhalten und die Unternehmer andererseits die Fracht termingerecht an ihre Kunden ausliefern müssen.

2.2 Potenzial des öffentlichen Verkehrs

Zwar trägt ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem zur Entlastung der Strasse bei; es wird für die Befriedigung der Gesamtverkehrsnachfrage auch vorausgesetzt und kann durch den Individualverkehr in Spitzenzeiten oder auf bestimmten Strecken, auf denen gleichzeitig viele Personen und Güter transportiert werden, nicht ersetzt werden. Ferner wird möglicherweise auch der Anteil des öV an der wachsenden Gesamtmobilität weiter steigen. Trotzdem ist es eine Illusion anzunehmen, der öV würde bedeutende Anteile des künftigen Verkehrswachstums übernehmen und dadurch den Ausbau des Strassensystems überflüssig machen.

Erst seit der Jahrtausendwende zeichnet sich – gemessen an den Verkehrsleistungen im Personenverkehr – durch die Eröffnung von Bahn 2000 ein Trend hin zur Schiene ab: Der Schienenverkehr wächst um durchschnittlich 4,6 Prozent pro Jahr, während der Strassenverkehr jedes Jahr um 0,8 Prozent zunimmt. Mit Blick auf den heute gegebenen Modalsplit Strasse/Schiene¹⁵ sind die (relativen) Wachstumsraten des öV – ausgedrückt in absoluten Zahlen – allerdings eher marginal.

Eine eigentliche Trendwende bei der Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Nationalstrassen vermochte die Förderung des öV nicht herbeizuführen. Die Belastung der Nationalstrassen ist trotz der schrittweisen Inbetriebnahme von Angebotsverbesser-

¹³ „Die Nationalstrassen in der Schweiz müsste man eher als eine zusammenhängende Ortsumfahrung bezeichnen. Wir haben auf einer Länge von 1'800 Kilometer 420 Anschlüsse, also im Durchschnitt alle vier Kilometer einen Anschluss. Als das Netz 1960 beschlossen wurde, waren 230 Anschlüsse vorgesehen, nun haben wir fast das Doppelte“: Jürg Röthlisberger, Vizedirektor des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und Abteilungsleiter Strasseninfrastruktur, in: Strassenverkehr Schweiz 2010 / 2. Jahrgang (ISBN 978-3-9523593-0-3), S. 13

¹⁴ Vgl. Postulat Büttiker (09.3102) – Mehr Lastwagenausstellplätze entlang der Nationalstrassen und im urbanen Raum

¹⁵ Vgl. Fussnote 9 hiervoor

rungen durch Bahn 2000, den Lötschberg-Basistunnel der NEAT und verschiedene S-Bahnsysteme ungebrochen angewachsen.¹⁶

Gemäss Untersuchungen, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der ZEB-Vorlage durchgeführt hat, konkurrenzieren sich Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastruktur gegenseitig höchstens kurz- bis mittelfristig, und sie eignen sich nur bedingt dazu, sich gegenseitig zu substituieren.¹⁷ Bisherige Erfahrungen zeigen, dass die Effekte von Verbesserungen des Nationalstrassennetzes im Sinne einer Konkurrenzierung des öV gering sind. Für eine starke Beeinflussung sind die Bedürfnisse der Benutzer/innen des öV und jene der Benutzer/innen der Nationalstrassen zu unterschiedlich.¹⁸

Müssten die Bahnen die angenommene Steigerung im Landverkehr von jährlich durchschnittlich einem Prozent absorbieren, so würde dies innert zwölf Jahren eine Verdoppelung des Schienenverkehrsangebots bedingen. Der vorliegende Infrastrukturbericht (S. 53) geht jedoch davon aus, dass das Schweizer Schienennetz gemäss vorsichtigen Schätzungen im Jahr 2030 mindestens 50 Prozent mehr Verkehr zu bewältigen hat als heute.

2.3 Potenzial von Lenkungsmassnahmen

Das Potenzial des Verkehrsmanagements, um die Kapazitätsprobleme auf den Nationalstrassen zu lösen, darf nicht überschätzt werden. Mittel- bis langfristig sind verkehrsbeeinflussende Massnahmen keine Alternative zur baulichen Beseitigung der Engpässe.¹⁹

Gleiches gilt für den Schienenverkehr, bei dem die durchschnittliche Auslastung im Fernverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahr 2008 gut 30 Prozent und im Regionalverkehr lediglich rund 19 Prozent betragen hat. Änderungen im Verkehrsverhalten sind weniger von Informationen, Lenkungsabgaben oder anderen Eingriffen abhängig als vielmehr vom „Korsett des Lebens“, in das die Mobilität eingeschnürt ist: Bestimmende Faktoren sind dabei Termine von Veranstaltungen, der Arbeitsbeginn, der Wechsel von Tag und Nacht, die Arbeits- und Freizeit, Festtage, Wetterverhältnisse, usw.

Erfahrungsgemäss reagiert die Verkehrsnachfrage beim motorisierten Strassenverkehr auf Preisänderungen nur in geringem Umfang. Trotz erheblicher Treibstoffpreisschocks in der Vergangenheit blieb das Nachlassen bei der Verkehrsnachfrage, das auf Kosten des Komforts und der Bequemlichkeit ging, im Bereich der privaten Haushalte stets nur während einer kurzen Zeitspanne erhalten und hatte damit lediglich vorübergehenden Charakter. Das bedeutet, dass die Preiselastizität im Strassenverkehr gering ist.

Lenkungsabgaben zur Beeinflussung des (Verkehrs-)Verhaltens machen nur dann Sinn, wenn Substitutionsmöglichkeiten vorhanden sind. Entscheidend ist, ob jener, der die Abgabe letzten Endes bezahlt, auch die Wahlmöglichkeit hat, diese zumindest teilweise zu vermeiden. Ein leistungsabhängiges Gebührensystem zur Beeinflussung der Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen setzt alternative Verkehrswege bzw. alternative Transportmöglichkeiten voraus. Eine Verlagerung des Verkehrs auf weniger belastete Strecken oder auf die Eisenbahn sowie damit einhergehend ein Abbau von Überlastungen und Staus, von Unfallrisiken und Umweltauswirkungen kann nur erfolgen, wenn alternative Strassenverbindungen vorhanden sind.

¹⁶ BBI 2009 8402 (Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln, 11. November 2009)

¹⁷ BBI 2009 8441 (a.a.O.)

¹⁸ BBI 2009 8440 (a.a.O.)

¹⁹ BBI 2009 8406 (a.a.O.)

Massnahmen, die dem Zweck dienen, den Verkehr zu lenken (z.B. Road Pricing), verlangen nach leistungsfähigen Alternativen. Eine Verlagerungsstrategie, die auf Lenkungsabgaben basiert, erfordert daher zunächst einmal Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Denn nur das bessere Mobilitätsangebot und nicht -behinderungen, Reglementierungen oder Verbote sowie willkürliche Verteuerungen führen zu einer Verhaltensänderung.

Nicht nur von Seiten der Infrastruktur kann ein Beitrag an die Verflüssigung des Strassenverkehrs geleistet werden, sondern auch Verkehrsmanagement-Massnahmen, die Hindernisse oder Behinderungen für den fliessenden Verkehr (z.B. die Beseitigung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn oder von Schwellen) aus dem Weg räumen, haben günstige Auswirkungen auf Emissions- und Verbrauchsverhalten der Fahrzeuge. Die flüssige und gleichmässige Fahrweise bewirkt gegenüber Fahrten im „Stopp-and-go“-Verkehr auf gleichen Strecken eine Treibstoffeinsparung von ein Viertel bis zur Hälfte (Personenwagen) sowie von ein bis zwei Drittel (Lastwagen).

2.4 Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

Die langfristig gesicherte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen stellt die Schweiz vor eine grosse Herausforderung. Auf längere Sicht wird ein Systemwechsel hin zu Road Pricing bzw. zu einem Abgabesystem, um den Strassenverkehr zu finanzieren, gemäss dem „Pay-for-use“-Prinzip angestrebt. Ein solcher Systemwechsel, der zu einer Abgabe nach Massgabe der zurückgelegten Wegstrecke bzw. Kilometer führt, wird den Verkehr in peripheren Regionen gegenüber den verkehrstechnisch bestens erschlossenen Regionen (vor allem Städte und Agglomerationen) benachteiligen. Zudem ist die Möglichkeit, lenkend auf das Verkehrsverhalten Einfluss zu nehmen, problematisch. Den Behörden würde damit die Erlaubnis erteilt, in die Verkehrs- und Reisefreiheit einzugreifen. Für einen Systemwechsel würde hingegen die konsequente Durchsetzung des Verursacherprinzips sprechen. Letzteres hätte allerdings für alle Verkehrsträger in gleichem Mass und Umfang zu gelten.

Die Gefährdung der Finanzierungssicherheit infolge sinkenden Treibstoffverbrauchs und somit abnehmender Erträge aus der Mineralölsteuer – die zu einem bestimmten Zeitpunkt allenfalls eine Anpassung der Strassenfinanzierung in Form eines Systemwechsels notwendig machen – dürfte nach übereinstimmenden Aussagen von Experten bis auf weiteres nicht akut sein. Gerade in der Übergangsphase der Umstellung auf sparsame und alternative Antriebssysteme, die einen hohen Wirkungsgrad aufweisen, bietet die Mineralölbesteuerung dank der Steuerentlastung einen Förderungsvorteil.

Wichtig ist, die bereits bestehenden Finanzierungssysteme – insbesondere die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) mit ihrer klar abgegrenzten Zweckbindung betreffend die Erträge aus der Mineralbesteuerung und der Strassenbenützung (Autobahnvignette) – in Zukunft nicht nur zu erhalten, sondern sogar zu stärken. Die VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ läuft dieser Forderung diametral entgegen! Die Erträge aus den Strassenabgaben müssen im Sinne einer konsequenten Zweckbindung wieder die Strasseninfrastruktur finanzieren. Zugleich sollen beim Schienenverkehr jene, die von dessen Ausbau profitieren, künftig mehr zur Kasse gebeten werden. Gemeint sind nebst den Bahnbenützern insbesondere auch Kantone und Gemeinden, die unter Berücksichtigung regionaler Nutzen ebenfalls einen entsprechenden Finanzierungsbeitrag zu leisten haben.

2.5 Bedingungen für neue Strassenabgaben

Im Hinblick auf die – mittelfristige sowie allfällige – Erhebung neuer Strassenabgaben wird zwingend vorausgesetzt, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- § Bevor eine Erhöhung bestehender Abgaben erfolgt, müssen die Rückstellungen in der SFSV zugunsten der Strasseninfrastruktur aufgelöst werden.²⁰
- § Bevor eine Erhöhung bestehender Abgaben erfolgt, ist der Bund die entsprechenden Zahlungsverpflichtungen punkto Bauprogramme verbindlich eingegangen.
- § Der Bund verzichtet auf sämtliche neuen Abgaben aus dem Strassenverkehr, soweit diese nicht für Strassenzwecke vorgesehen sind.
- § Der Bund wendet sich gegen jeglichen Versuch, der zweckgebundene Gelder aus der Strassenrechnung umlenken will.
- § Sofern sich die Nutzniesser des öV (Bahnbenützer, Kantone, Regionen) in angemessener Weise an der Äufnung des FinöV-Fonds beteiligen, könnte dieser weitergeführt werden.

III. Detailbemerkungen

3.1 Einführung bzw. Ausgangslage (S. 1-3)

Erstmals präsentiert der Bundesrat mit dem Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze (kurz: Infrastrukturbericht) eine Strategie für alle nationalen Infrastrukturnetze. Das Augenmerk richte sich dabei ganz besonders auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturen. Dieser Bedeutung sei bisher nebst finanziellen, raumplanerischen und ökologischen Aspekten vergleichsweise wenig Beachtung geschenkt worden. Der Infrastrukturbericht stelle denn auch ein Element des bundesrätlichen Massnahmenpakets zur Wachstumspolitik 2008-2011 dar. Für **strasseschweiz** ist das Herausstreichen der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Infrastrukturnetze grundsätzlich sehr begrüssenswert. Dadurch bekommt der Pfeiler „Ökonomie“ der Nachhaltigkeit schärfere Konturen.

Gemäss Infrastrukturbericht (S. 1) drohen mit Blick auf die zunehmende Belastung der Infrastrukturen, die aufgrund räumlicher, ökologischer und finanzieller Knappheiten nicht beliebig erweitert werden könnten, ohne Gegenmassnahmen vermehrt Verkehrsstaus, Stromausfälle oder Datenverluste, die mit hohen volkswirtschaftlichen Kosten verbunden sind. Die Anpassung der Infrastruktur an künftige Anforderung sei deshalb hinsichtlich Lebensqualität, Standortattraktivität und internationale Wettbewerbsfähigkeit unerlässlich. Diese Schlussfolgerung ist u.E. völlig richtig und wird von uns vollumfänglich unterstützt. Hingegen machen wir Vorbehalte zur Aussage, wonach die Infrastrukturen nicht beliebig erweitert werden können. Diesbezüglich sind die Nachfrage und die Zahlungsbereitschaft der Benutzer entscheidend. Es kann nicht Aufgabe des Staates sein, vorzuschreiben, welche Infrastrukturen in welchem Umfang erweitert werden können und dürfen. Entscheidend sind die Nachfrage und die Zahlungsbereitschaft. Es gilt zudem die freie Wahl des Verkehrsmittels, die sowohl im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) als auch im Sachplan Verkehr des Bundes verankert ist.

Laut Infrastrukturbericht (S. 1) wird es auf absehbare Zeit hinaus keine grundlegend neuen Infrastrukturnetze in der Schweiz geben. Es gehe deshalb darum, das Bestehende in der Substanz zu erhalten, laufend zu modernisieren, gezielt zu ergänzen und optimal zu nutzen. Die Aussage können wir in dieser absoluten Form (vor allem der erste Teil) nicht unterstützen. Zudem erscheint uns fraglich, ob z.B. Aus- und Neubauten im Nationalstrassennetz oder auch im Schienennetz (etwa „Bahn 2030“) tatsächlich nur unter „gezielte Ergänzungen“ fallen. Darüber

²⁰ Gemäss der Staatsrechnung 2008 betrug der Stand der SFSV per Ende 2008 rund 2,7 Milliarden Franken.

hinaus erachten wir den Bedarf bzw. Bau von leistungsfähigen Strassenverbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen, die ausschliesslich für den überregionalen Verkehr reserviert sind, in Zukunft als ausgewiesen.

Die Infrastrukturstrategie versteht sich als Komplement zur Strategie Nachhaltige Entwicklung. Auf die nationalen Infrastrukturnetze gemünzt, würden wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ziele verfolgt (S. 2). Durch dieses Vorgehen wird u.E. das Vorhaben, wonach der Infrastrukturbericht insbesondere die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturen zur Geltung bringen soll (S. 1), geschmälert – und zwar insofern, als die anderen beiden Aspekte („Gesellschaft“ und „Ökologie“) der Nachhaltigkeit ins Spiel gebracht werden. Es ist offensichtlich, dass hier Zielkonflikte be- bzw. entstehen und dass je nach politischer Couleur oder Interessensbindung die eine oder andere Optik in den Vordergrund geschoben wird. Mit anderen Worten: Der Infrastrukturbericht hat – wenn schon – so als Komplement zur Nachhaltigkeitsstrategie zu dienen, dass er allein die ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit stärkt und diese nicht im Voraus bereits wieder „zersplittert“ wird.

Die besagte „Zersplitterung“ der Nachhaltigkeit gipfelt quasi darin, dass der Infrastrukturbericht als einen der Schwerpunkte definiert (S. 65), bestehende Wettbewerbsvorteile der Bahn seien bezüglich Zuverlässigkeit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit zu erhalten. Dass für die Eisenbahn in Zukunft Wettbewerbsvorteile gegenüber dem privaten Strassenverkehr postuliert werden, ist unserer Meinung nach nicht nur bar jeder ökonomischen Vernunft, sondern wird auch mit immensen Kostenfolgen für die Allgemeinheit verbunden sein, da die konsequente Umsetzung des Verursacherprinzips weiterhin auf der Strecke bleibt.

Gemäss Infrastrukturbericht (S. 2 f.) zeichnet sich heute schon in recht scharfen Umrissen ab, über welche Strassen- und Schieneninfrastrukturen die Schweiz in zwei Jahrzehnten verfügen wird. Diese Aussage tönt unserer Meinung nach nicht nur nach vorgefasster Meinung, sondern scheint uns auch ziemlich gewagt. Diesbezüglich stehen noch viele Unwägbarkeiten und (Heraus-)Forderungen vor der Tür.

3.2 Die nationalen Infrastrukturnetze (S. 4-9)

Der Infrastrukturbericht betont (S. 4), dass Infrastrukturnetze langlebige technische Anlagen seien, die der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit grundlegenden Gütern wie Mobilität, Energie oder Kommunikation dienen. Solche Güter würden sich dadurch auszeichnen, dass sie nicht nur für den Endkonsum, sondern auch für die Herstellung sämtlicher Produkte und Dienstleistungen einer Volkswirtschaft unerlässlich sind. Dieser Definition können wir zustimmen. Als richtig erachten wir es ferner, dass im Rahmen der Definition die Infrastrukturnetze in einzelne Sektoren (Strasse, Schiene, Luftfahrt, Strom, Gas, Telekom) eingeteilt werden (S. 5).

Der Infrastrukturbericht weist darauf hin (S. 6), dass die Funktionalität von Infrastrukturnetzen nicht allein durch die Netzarchitektur, sondern auch von der Wechselwirkung zwischen Netz und Prozess bestimmt wird. Während das Verkehrsaufkommen auf der Strasse das Resultat unzähliger individueller Entscheidungen der einzelnen Fahrzeuglenker sei und darum nie genau vorhergesagt werden könne, sei der Bahnverkehr durch einen fixen Fahrplan genau geregelt. Solange genügend freie Kapazitäten im Netz vorhanden seien, spielten diese Unterschiede der Prozesssteuerung keine Rolle. Um bei maximaler Belastungsgrenze den kritischen „Kipp-Punkt“ des Systems möglichst weit hinauszuschieben, müssten darum die dezentralen Entscheidungsprozesse punktuell durch zentrale Koordination übersteuert werden.

Der Unterschied zwischen individuellem und kollektivem Verkehr wird anschaulich erläutert. Eine zentrale Steuerung bzw. Lenkung, die der Verflüssigung und nicht der Verhinderung bzw.

Beschränkung des Individualverkehrs dient, könnte **strasseschweiz** allenfalls noch befürworten. Letztlich kommt man um einen Ausbau der Strasseninfrastruktur allerdings nicht herum.

Der Infrastrukturbericht konstatiert ferner (Fussnote 13, S. 6): Werde die Kapazitätsgrenze erreicht, stehe in der Regel ein sprunghafter Anstieg der Grenz- und Durchschnittskosten an, weil die Infrastruktur durch meist aufwändige Ausbauten erweitert werden muss. Das stimmt. Deshalb spielen Überlegungen zu den Grenz- und Durchschnittskosten für den Ausbau der Schienen- bzw. Strasseninfrastruktur künftig eine zentrale Rolle. Denn: Nicht nur Grenzkosten, sondern auch Opportunitätskosten (vgl. S. 14 hiernach) sprechen für den konsequenten Ausbau der Strassenkapazitäten.

Der Infrastrukturbericht hält fest (S. 8), dass in der Schweiz die Infrastrukturen grundsätzlich durch die Nutzer finanziert werden. Einzige Ausnahme sei die Eisenbahn, wo der allgemeine Staatshaushalt – also die Steuerzahler – sowohl die Infrastruktur als auch gewisse Dienstleistungen (Regionalverkehr, kombinierter Verkehr) mitfinanzieren. Diese Tatsache kann u.E. nicht laut und oft genug wiederholt werden. Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen sind durch ihre Benützer bezahlt. Beim Schienenverkehr leisten die Benützer praktisch keinen Beitrag an die Erstellung und den Unterhalt der Infrastrukturen, und der Eisenbahnbetrieb wird von ihnen nur knapp zur Hälfte finanziert. In der Tabelle (S. 9) fehlt zudem unter den Kostenträgern der Schiene der Strassenverkehr, der vor allem im Rahmen von FinöV- und Infrastruktur-Fonds aus ursprünglich zweckgebundenen Strassengeldern die Schiene – unter Verletzung des Verursacherprinzips – mit rund zwei Milliarden Franken pro Jahr quersubventioniert.

3.3 Wirtschaftliche Bedeutung (S. 10-13)

Die wirtschaftliche Bedeutung der nationalen Infrastrukturnetze wird eingangs dieses Kapitels u.E. sehr gut zusammengefasst (S. 10). In den Tabellen 1 und 2 (S. 10/11) sind die Schiene und die Strasse im Zusammenhang mit der direkten bzw. indirekten Beschäftigung und Wertschöpfung in den Infrastruktursektoren aggregiert worden. Dies ist insofern zu ändern, als Strasse und Schiene hier separat darzustellen bzw. anzugeben sind, was einer konsequenten Fortschreibung der Definition der Infrastrukturnetze, bei der Strasse und Schiene als eigenständige Sektoren aufgeführt sind (S. 5), entspricht. Ferner ist der nichtgewerbliche Nutzen der Infrastrukturen durch den privaten Strassenverkehr mit einzubeziehen. Gemäss Schätzungen würde die Berücksichtigung des nichtgewerblichen Verkehrs den Anteil des Landverkehrs an der direkten und indirekten Wertschöpfung der Schweiz beinahe verdoppeln (Fussnote 19, S. 10).

Unter dem Zwischentitel „Infrastrukturen sind eine Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung“ macht der Infrastrukturbericht (S. 11) sehr begrüßenswerte Aussagen zur Wichtigkeit von leistungsfähigen und zuverlässigen Infrastrukturen – dies nicht zuletzt auch bezogen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit und die unaufhaltsam voranschreitende Globalisierung (S. 12). Wo allerdings bereits eine gut ausgebaute Infrastruktur vorhanden sei, dort generiere deren Ausbau nicht mehr automatisch mehr Wachstum (S. 12). Diesbezüglich gilt es u.E., in Zukunft vermehrt ein Augenmerk auf die Grenznutzen und -kosten neuer Verkehrsinfrastrukturen zu legen (vgl. auch Fussnote 26, S. 12).

Unter dem Titel „Infrastrukturnetze verursachen Kosten“ (S. 13) wird ein Exkurs über die externen Kosten des Verkehrs unternommen. Die vom Bund bzw. vom UVEK bereits einmal belegten Nutzen des Verkehrs werden dabei geflissentlich unterschlagen.²¹ Der betreffende Absatz ist in

²¹ Im Jahr 2001 waren gemäss aktuellsten verfügbaren Angaben des Bundes die Gesamtnutzen des Verkehrs grösser als die Gesamtkosten. Die Überschüsse lagen bei knapp drei bis acht Milliarden Franken pro Jahr. Insbesondere betrug 2001 die direkte Wertschöpfung des Strassenverkehrs knapp 28,5 Mia. Franken. Wird auch die indirekte Wertschöpfung – die Produktion von Vorleistungen wie z.B. Versicherungen, Garagen oder

dieser Form deshalb weder vollständig noch akzeptabel und muss entsprechend ergänzt werden. Allein das Programm Engpassbeseitigung bestätigt, dass dessen Nutzen die entstehenden Kosten deutlich übersteigt.²²

3.4 Stand der nationalen Infrastrukturnetze (S. 14-34)

Die Strasseninfrastruktur (National- und Hauptstrassennetz) wird im Grossen und Ganzen gut erfasst (S. 14-17). Bei der prozentualen Angabe des Personenverkehrs ist nicht auf die mittlere Tagesdistanz, sondern auf die tatsächlich geleisteten Personenkilometer Bezug zu nehmen (S. 14). Es fehlen zudem Karten – analog jenen beim Schienenverkehr (S. 19) – zu den Personen- und Güterverkehrsströmen auf der Strasse (in Mio. Personen und Tonnen pro Jahr). Diese sind zu ergänzen.

Hervorstreichen ist, dass auf dem Schweizer Nationalstrassennetz jährlich zwischen 7'000 bis 8'000 Stautunden allein infolge Verkehrsüberlastung registriert werden. Das sind drei Viertel aller Stautunden. Die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Staus im Strassenverkehr belaufen sich auf knapp 1,5 Milliarden Franken. Diese Staus und Kosten beruhen nicht zuletzt darauf, dass auf dem Nationalstrassennetz fehlende Redundanzen (keine gleichwertigen Ausweichrouten) zu verzeichnen sind – z.B. auf den Abschnitten Luterbach–Härkingen–Wiggertal, Baden–Zürich–Winterthur oder Genf–Lausanne (S. 16).

Im Jahr 2020 wird das Nationalstrassennetz knapp 1'900 Kilometer umfassen. Von diesen werden rund 405 Kilometer oder mehr als ein Fünftel regelmässig überlastet sein. Davon entfallen rund 143 Kilometer auf die Problemstufe I, rund 182 Kilometer auf die Problemstufe II und rund 81 Kilometer auf die Problemstufe III.²³ Trotz vollständiger Umsetzung des Programms Engpassbeseitigung (Projekte in den Modulen 1 und 2) sowie der Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme und der beschlossenen Weiterentwicklung des öV werden im Jahr 2020 rund 340 Kilometer oder knapp 18 Prozent des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein.²⁴

Auch betreffend die Schiene ist bei der prozentualen Angabe des Personenverkehrs nicht auf die mittlere Tagesdistanz, sondern auf die tatsächlich geleisteten Personenkilometer Bezug zu nehmen (S. 17). Dass der Trassenpreis nur etwa ein Viertel der tatsächlichen Netzkosten deckt (S. 21), ist für **strasseschweiz** unhaltbar. Dieser Deckungsgrad muss deutlich erhöht werden.

eingesetzte Transportfahrzeuge – mit einbezogen, ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung von gut 46 Mia. Franken, was 2001 fast elf Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) entsprach. Am meisten ins Gewicht fiel dabei der nicht gewerbliche Personenstrassenverkehr, der mit rund 27,8 Mia. Franken (rund 6,6% des BIP) den Löwenanteil ausmachte. Wird zu dieser Gesamtwertschöpfung noch die induzierte Wertschöpfung (rund 80 Mia. Franken) hinzugerechnet, dann belief sich die Bruttowertschöpfung des privaten Strassenverkehrs im Jahr 2001 auf über 126 Mia. Franken oder fast 30 Prozent des BIP.

²² BBI 2009 8440 (Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln, 11. November 2009)

²³ BBI 2009 8409 (a.a.O.); auf einem Abschnitt der Problemstufe I übersteigt die Verkehrsbelastung die verfügbare Kapazität um 0-10 Prozent, bei Problemstufe II beträgt die Überlastung 10-20 Prozent, und Strecken mit der Problemstufe III sind um mindestens 20 Prozent überlastet. Diesbezüglich besteht im Übrigen eine Diskrepanz zum Infrastrukturbericht (S. 52), der lediglich 81 Kilometer der Problemstufe II zuordnet.

²⁴ BBI 2009 8390 (a.a.O.)

3.5 Einflussfaktoren und Entwicklungstrends (S. 35-43)

3.5.1 Einflussfaktoren (S. 36-41)

In Bezug auf die Einflussfaktoren – Bevölkerung, Wirtschaft, Raum, Umwelt, Rohstoffe, Technologie, Europa und Öffentliche Finanzen – sticht vor allem ins Auge, dass sich die Bevölkerungsentwicklung in der Schweiz voraussichtlich am Szenario „Hoch“, das gemäss Prognose im Jahr 2030 eine Bevölkerung von rund neun Millionen Einwohnern voraussagt (S. 36), orientieren wird. Dementsprechend muss und wird auch das Wirtschaftswachstum ausfallen.

Der Ausstoss toxischer Gase und Mikro-Partikel durch Fahrzeuge stellt dank hoch effizienter Abgasreinigungssysteme zur Erfüllung der Euro-5-Norm ab 2009 bzw. der Euro-6-Norm ab 2014 für Personenwagen kein wesentliches Umweltproblem mehr dar. Das Gleiche gilt für Nutzfahrzeuge. Ohne technischen Fortschritt wären die Verbesserungen im Bereich der Lufthygiene in den letzten Jahrzehnten undenkbar gewesen. Das Potenzial des technischen Fortschritts zur Lockerung oder gar Auflösung ökonomischer und ökologischer Restriktionen bei der Entwicklung der Infrastrukturnetze sollte nicht unterschätzt werden (S. 40).

Im Zusammenhang mit dem Einflussfaktor „Europa“ ist festgehalten, dass bis ins Jahr 2030 sämtliche Infrastrukturnetze weitgehend europäisiert sein würden (S. 40). Dies führt nicht zuletzt zu folgender Forderung: Es bedarf Hochleistungsstrassenverbindungen für den Personen- und Güterverkehr zwischen den Metropolitanräumen der Schweiz, die vom Nationalstrassennetz, das der regionalen und lokalen Verkehrsversorgung dient, weitgehend getrennt sind und ausschliesslich dem nationalen, dem grenzüberschreitenden sowie dem internationalen Fernverkehr zur Verfügung stehen. Dieses schweizerische Fernstrassennetz wäre an verschiedenen Punkten an das transeuropäische Strassennetz (TERN) und an das Nationalstrassennetz anzuknüpfen.

Für die durch öffentliche Gelder finanzierten Infrastrukturnetze des Landverkehrs (Strasse und Schiene) wird die ausreichende Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln den entscheidenden Faktor darstellen. Diesbezüglich befinden sich die Strassenbenützer an und für sich in einer sehr komfortablen Situation, da sie in der Lage sind, ihre Infrastruktur vollumfänglich selber zu finanzieren – dies jedoch unter der Voraussetzung, dass die Erträge aus den entsprechenden Steuern nicht über das heutige Mass hinaus zweckentfremdet verwendet werden.

3.5.2 Entwicklungstrends (S. 41-43)

Bei der prognostizierten Verkehrszunahme (S. 41) darf nicht vergessen werden, dass in den letzten rund 20-30 Jahren – grösstenteils unter grober Verletzung des Verursacherprinzips – Milliarden von Franken in den Schienenverkehr (insbesondere auch für dessen Infrastrukturausbau) gesteckt worden sind. Trotzdem kann bis heute praktisch keine Veränderung des Modalsplit Schiene/Strasse verzeichnet werden. Vielmehr haben durch die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur deren Kapazitätsprobleme stetig und dauerhaft zugenommen sowie auf gewissen National- und Hauptstrassenabschnitten zu notorischen Überlastungen und anhaltenden Staus (mit entsprechenden Kostenfolgen für die Volkswirtschaft) geführt.

Die prognostizierte Verkehrszunahme suggeriert nicht nur eine Fortschreibung, sondern sogar eine Verstärkung dieser Milliarden Franken teuren Investitions- und Subventionspolitik, die in der Vergangenheit bezogen auf den Modalsplit zu lediglich marginalen Ergebnissen geführt hat. Diese Politik ist grundsätzlich zu hinterfragen und neu auszurichten. Auch der effiziente und effektive Einsatz jedes einzelnen Steuerfrankens ist ein Gebot der Nachhaltigkeit. Es kann und darf nicht sein, dass aufgrund letztlich nur ideologisch messbarer Kriterien weiterhin Unmengen von Steuergeldern fast wirkungslos im Schienenverkehr verpuffen. In diesem Zusammenhang sind unbedingt nachvollziehbare Grenzkostenbetrachtungen beim Bau von Infrastrukturen für

alle Verkehrsträger anzustellen. Dazu gehört nicht zuletzt der Hinweis auf die unterschiedliche Wertschöpfung beim Ausbau der Strassen- bzw. Schieneninfrastruktur: Die Wertschöpfung des Strassenverkehrs ist über sieben Mal höher als jene des Schienenverkehrs, und pro investierten Franken resultiert aus dem Strassenverkehr verglichen mit dem Schienenverkehr eine rund fünf Mal grössere Wertschöpfung.²⁵

Zwar mag eine bessere Auslastung der Fahrzeuge sowohl im Schienen- als auch im Strassenverkehr begrüssenswert sein (S. 42), dennoch dürfen vor dem Hintergrund der frei wählbaren Mobilität keine Vorschriften und/oder diskriminierende Massnahmen (auch in Form von Anreizsystemen) ergriffen werden. Das individuelle Erfassen und situationsgerechte Leiten jeder Fahrzeugbewegung (S. 41) greift in die Privatsphäre und in die individuelle Bewegungsfreiheit ein. Solche „Big-brother-is-watching-you“-Massnahmen werden grundsätzlich abgelehnt.

Hinsichtlich des Einsatzes grösserer Fahrzeuge und deren besserer Auslastung beim motorisierten Strassenverkehr gilt sich vor Augen zu halten, dass der Besetzungsgrad eines Personwagens heute bei 1,6 Personen oder 32 Prozent bei einem Auto mit fünf Plätzen liegt. Der durchschnittliche Auslastungsgrad im Schienenverkehr liegt heute unter 30 Prozent.

Zudem können wir die Aussage, wonach die Verkehrssysteme der Zukunft grundsätzlich auf den heute bestehenden Infrastrukturnetzen basierten, die punktuell erweitert, technisch modernisierte und betrieblich „intelligenter“ organisiert würden, aber durch keine gänzlich neuen Infrastrukturnetze ergänzt oder ersetzt würden (S. 42), nicht ganz nachvollziehen. Ob z.B. Infrastrukturgrossprojekte wie der Gotthard-Basistunnel der NEAT oder auch „Bahn 2030“ unter „punktuelle Erweiterungen“ fallen, scheint uns zumindest fraglich. Die vorgenannte Aussage steht u.E. auch im Widerspruch dazu, dass die Schweizer Verkehrsinfrastrukturen besser mit den europäischen verknüpft bzw. weitgehend in diese integriert sein werden (S. 40).

3.6 Herausforderungen (S. 44-59)

3.6.1 Sektorübergreifend (S. 44-51)

Die Aussage, wonach das Gebot der Zukunft ein integraler Ansatz der Infrastrukturentwicklung sei (S. 44), wagen wir kritisch zu hinterfragen. Erfahrungen aus dem Infrastrukturfonds lehren, dass mit Blick auf den Agglomerationsverkehr keine ausgewogene Verteilung der Finanzmittel erfolgt, sondern häufig aufgrund politischer und ideologischer Vorgaben Gelder gesprochen werden.

Das Konzept der so genannten Opportunitätskosten – also die volkswirtschaftlichen Kosten, die entstünden, wenn ein Projekt nicht realisiert würde – (S. 45, auch Fussnote 105) ist für **strasseschweiz** nebst den Grenzkostenüberlegungen nicht nur lediglich hilfreich, sondern muss für die Zukunft sogar wegweisend sein.

Die angesprochene Bündelung der Infrastrukturnetze in speziell dafür reservierten Korridoren in den Sach- und Richtplänen sowie das frühzeitige Ausscheiden und langfristige Offenhalten entsprechender Trassen (S. 47, auch Fussnote 107) scheint uns für die Zukunft tatsächlich ein vielversprechender Ansatz zu sein. Dass die Raumplanung künftig auch die vertikale Dimension stärker berücksichtigen soll, erachten wir als sinnvoll.

Der verkehrsträgerübergreifenden Koordination der Mobilität, die zum Ziel hat, möglichst viel Verkehr auf der Schiene abzuwickeln, um die Strasse zu entlasten (S. 49), können wir nicht uneingeschränkt zustimmen. In der Tat trägt ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem zur Entlastung der Strasse bei. Es wird denn auch für die Befriedigung der Gesamtverkehrsnachfrage

²⁵ ARE/ASTRA 2006; Verkehrsnutzen 2001

vorausgesetzt und kann durch den Individualverkehr in Spitzenzeiten (z.B. „Rush hours“) oder auf bestimmten Strecken – wo gleichzeitig viele Personen oder Güter transportiert werden wollen – nicht ersetzt werden.

Dennoch lehrt die Vergangenheit, dass trotz massiver Subventionierung der Schiene eine wirkliche Entlastung der Strassen – mit Ausnahme des Verkehrs in die Kernstädte – nicht stattgefunden hat. Vielmehr wurde dem Strassenverkehr durch die so genannt koordinierte Verkehrspolitik Milliarden von Franken, die er selber gut hätte gebrauchen können, entzogen. Die drei Voraussetzungen (leistungsfähige Schnittstellen, lückenlose Transportketten und preisliche Anreize), die erfüllt sein müssen, damit die Verkehrsteilnehmer ihre Verkehrsmittelwahl tatsächlich nach den so genannt komparativen Vorteilen der Verkehrsträger ausrichten können (S. 49), sprechen Bände und zielen letztlich darauf ab, einseitig den Schienenverkehr zu fördern.

Bei der Planung der Verkehrswege sowie bei den konkreten Investitionsentscheidungen des Staates sei stets abzuwägen, welcher Verkehrsträger das geforderte Mobilitätsangebot am effizientesten bereitstellen kann (S. 49). Als Beispiel dazu wird unter anderem angeführt, dass dank des Lötschberg-Basistunnels der NEAT auf die Rawil-Autobahn A6 verzichtet werden konnte (S. 49, Fussnote 112). Das stimmt in dieser absoluten Form auf gar keinen Fall und ist zu korrigieren. Gäbe es nämlich keinen Autoverlad durch den Lötschberg-Scheiteltunnel (Bergstrecke), würde die Verkehrsverbindung zwischen den Kantonen Bern und Wallis arg in Frage gestellt.

Dass durch das künftig noch zu entwickelnde Modell der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nebst dem Finanzierungs- auch ein Lenkungsziel erreicht werden soll (S. 50), lehnen wir grundsätzlich ab.

3.6.2 Strasse (S. 51-53)

Festgehalten wird u.E. zu Recht, dass das Nationalstrassennetz in Zukunft einer noch viel stärkeren Belastung, als dies heute bereits der Fall ist, ausgesetzt sein wird (S. 52). Das Potenzial des Aufbaus eines wirkungsvollen Verkehrsmanagements sowie die Stärkung des öV dort, wo dieser effektiv zur Entlastung der Strasse beitragen kann, darf zur Lösung der Kapazitätsprobleme auf den Nationalstrassen nicht überschätzt werden. Es ist eine Illusion anzunehmen, der öV werde bedeutende Anteile des künftigen Verkehrswachstums bewältigen. Die Beseitigung der (kritischsten) Engpässe auf dem Nationalstrassennetz und der weitere Ausbau der Strassen sind daher unumgänglich.

Ob ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem zur effektiven Entlastung der Strasse beiträgt, ist – wie die Vergangenheit gezeigt hat – zumindest äusserst fraglich. Trotz Infrastrukturinvestitionen und Subventionen in Milliardenhöhe zugunsten des öV in den vergangenen 20-30 Jahren ist die Strasse kaum entlastet worden. Im Gegenteil: Die Funktionsstörungen haben zugenommen und heute fehlt das Geld, um alle bedarfsgerechten Neu- und Ausbauten vornehmen zu können, an allen Ecken und Enden. Dies wird auch durch die Aussage untermauert, wonach für die nachhaltige Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes zusätzliche Finanzmittel erforderlich sind (S. 53).

Auch nach Fertigstellung des Nationalstrassennetzes wird der Mittelbedarf für die Strasseninfrastruktur nicht abnehmen. Zum einen bedingt die Beseitigung von Kapazitätsengpässen – inklusive Sicherstellung leistungsfähiger Strassenverbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen – hohe Investitionen; zum andern steigt mit zunehmendem Alter, Dichte und Komplexität des Netzes der Unterhaltsaufwand (S. 53). In diesem Zusammenhang kann **strasseschweiz** einer mittelfristigen Anpassung (will heissen Erhöhung) der Treibstoffabgaben nur unter der Voraussetzung zustimmen, dass sämtliche Rückstellungen in der SFSV abgebaut

und dass verbindliche Zusagen betreffend den Aus- und Neubau von neuralgischen Strassenstrecken gemacht werden.

Dem langfristig angestrebten Systemwechsel bei der Strassenfinanzierung hin zu zeit- und streckenabhängigen Strassenbenützungsgebühren, wie sie in Gestalt der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bereits in Gebrauch sind, begegnen wir aus heutiger Sicht mit sehr grosser Skepsis. Wichtigste Gründe, die dagegen sprechen, sind: So genannte Rand- und Bergregionen werden benachteiligt, da sie fast ausschliesslich auf den privaten Strassenverkehr angewiesen sind. Der Verzicht auf die existierenden Strassenabgaben ist alles andere als sicher; es muss befürchtet werden, dass die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel von heute die Lenkungsabgaben (z.B. CO₂-Steuer) von morgen sind. Nicht zuletzt wurde die Sozial- und Wirtschaftsverträglichkeit von Road Pricing u.E. viel zu wenig abgeklärt.

Derzeit existiert im Sinne eines Road Pricing mit der besagten Mineralölsteuer bereits eine verursachergerechte sowie administrativ einfach und kostengünstig handhabbare Abgabe, die sich in der Vergangenheit bestens bewährt hat. Ohne wirkliche Not ist an diesem Erhebungssystem keinesfalls zu rütteln. Im Moment besteht dazu kein Handlungsbedarf – auch deswegen nicht, weil sich in der SFSV derzeit noch fast drei Milliarden Franken an Rückstellungen befinden. Am heutigen Strassenfinanzierungssystem ist also bis auf weiteres festzuhalten.

Ein allfälliger Systemwechsel würde sich erst dann aufdrängen, wenn die Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen nicht mehr gedeckt wären und sich ein Grossteil der Strassenbenützer systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligen würde. Im Gegensatz zum Austesten bzw. zur Einführung eines Mobility Pricing bei der Strasse ist dies bei der Schiene jederzeit ohne entsprechende Verfassungsänderung bzw. Volksabstimmung möglich.

3.6.3 Schiene (S. 53-55)

Die Aussage, wonach der Anteil der Schiene an der Mobilität weiter steigen wird (S. 53), gilt es zu relativieren. Trotz Investitionen und Subventionen in den öV (insbesondere die Schiene) in der Höhe von Milliarden von Franken während der letzten 20-30 Jahre hat sich der Modalsplit zwischen privatem und öffentlichem Verkehr kaum verändert. Zwar zeichnet sich seit 2000 eine leichte Trendwende – gemessen an den Verkehrsleistungen im Personenverkehr – hin zur Schiene ab: Der Schienenverkehr wächst um durchschnittlich 4,6 Prozent pro Jahr, während der Strassenverkehr jedes Jahr im Mittel um 0,8 Prozent zunimmt. Mit Blick auf den heute gegebenen Modalsplit Strasse/Schiene²⁶ sind die (relativen) Wachstumsraten des öV – ausgedrückt in absoluten Zahlen – allerdings eher marginal. Das würde also bedeuten, dass für eine weitere Steigerung des Schienenanteils im Minimum die gleichen Summen wie bis anhin investiert werden müssten. Wir hegen die grössten Bedenken, dass diese Rechnung aus volkswirtschaftlicher Sicht aufgehen wird.

Derweil die laufenden und beschlossenen Ausbauten des Bahnnetzes offenbar nicht ausreichen werden, um den für nach 2030 zu erwartenden Mehrverkehr zu absorbieren (S. 53), ist die Strasse bereits heute am Anschlag: Aufgrund der Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur kommt es auf gewissen Strecken zu bestimmten Zeiten praktisch täglich zu anhaltenden Stausituationen.

In Zukunft müssen auch die Nutzer des öV stärker und in dauerhafter Weise zur Infrastrukturfinanzierung herangezogen werden. Das Mass dafür darf allerdings keinesfalls der Anstieg der Kosten der individuellen Mobilität sein, sondern schlicht ein für die Infrastrukturkosten angestrebter Deckungsgrad. Dieser liegt heute bei lediglich rund 60 Prozent und der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad sogar bei nur 40 Prozent. Um Kosteneinsparungen vornehmen und transparenter

²⁶ Vgl. Fussnote 9 hiervor

machen zu können, ist zudem die rechtlich vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr umzusetzen. Mittelfristig ist demnach ein selbständiges, von den Eisenbahnverkehrsunternehmen autarkes Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu etablieren.

Aus heutiger Sicht kann das Instrument des FinöV-Fonds (S. 49), der gegenwärtig primär durch Strassenabgaben (LSVA und Mineralölsteuer) gespiesen wird, weitergeführt werden. Dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sich die Nutzniesser des öV (Bahnbenutzer, Kantone, Regionen) künftig in angemessener Weise an dessen Äufnung beteiligen.

Nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr hat der massive Ausbau der Bahninfrastruktur (insbesondere NEAT und Bahn 2000) kaum Entlastungswirkung auf die Strasse ausgeübt. Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) beträgt das durchschnittliche Wachstum des Güterverkehrs seit der Jahrtausendwende auf der Schiene 1,4 Prozent pro Jahr; auf der Strasse sind es im Mittel 2,2 Prozent jährlich.

Das heisst, die zig Milliarden Franken teuren öV-Ausbauten sind für den Modalsplit bislang praktisch bedeutungslos geblieben. So ist z.B. der Kapazitätseffekt des Lötschberg-Basistunnels der NEAT bescheiden und durch seine Eröffnung ein signifikanter Sprung in der Nachfrage bzw. eine Verstärkung des Verlagerungseffekts Strasse–Schiene nicht zu beobachten.²⁷ Und auch für den Gotthard-Basistunnel der NEAT wird betreffend die Verschiebung im Modalsplit eine Obergrenze in der Höhe von lediglich 2,5 Prozentpunkten berechnet, was in der Wirkung bei weitem nicht ausreicht, um das anvisierte Ziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten durch die Schweiz zu erfüllen.²⁸

Die Einführung weiterer, den Strassengüterverkehr belastender Massnahmen wird abgelehnt. Die in diesem Zusammenhang konkret diskutierte Alpentransitbörse (S. 55) im Sinne einer planwirtschaftlichen Kontingentierungsmassnahme weist **strasseschweiz** dezidiert zurück.

3.7 Leitlinien der nationalen Infrastrukturpolitik (S. 60-66)

Dass die heutigen Infrastrukturen in der Schweiz gut ausgebaut sind und zuverlässig funktionieren (S. 60), können wir in dieser absoluten Form nicht bestätigen. Auf der Strasse kommt es an neuralgischen Stellen und zu bestimmten Zeiten bereits heute zu anhaltenden Funktionsstörungen. Das Prinzip der Nachhaltigkeit (S. 60) zu postulieren, schmälert den Bericht, der u.E. eigentlich das Ziel verfolgen sollte, der Dimension „Ökonomie“ der Nachhaltigkeit schärfere Konturen zu geben. Mit anderen Worten: Der Bericht hat sich primär auf die wirtschaftliche Nachhaltigkeit zu fokussieren. Dies bedeutet nicht etwa die Abkehr vom Postulat einer Nachhaltigkeit, bei der alle drei Dimensionen (Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt) in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen sollten, sondern vielmehr, dass der bislang offenbar vernachlässigte wirtschaftliche Aspekt (vgl. S. 1) im Infrastrukturbericht klar Vorrang geniessen muss.

3.7.1 Allgemeine Leitsätze... (S. 60-63)

Die Stossrichtungen I-1, I-3 und I-4 (S. 60 f.) können wir grundsätzlich unterstützen. Bei der Stossrichtung I-2 (S. 61) lehnen wir die Mobilisierung brachliegender Kapazitätsreserven durch marktgerechte Beeinflussung der Nachfrage ab. Der Stossrichtung II-5 (S. 61) begegnen wir mit Vorbehalten, da die Nutzen des Verkehrs nicht berücksichtigt sind und die Schieneninfrastruktur-

²⁷ Bundesamt für Verkehr (BAV); Kurzfristige Wirkung des Lötschbergbasistunnels LBT auf den Güterverkehr; Schlussbericht, Infrac, Zürich, 20. März 2009, S. 3 f.

²⁸ Verlagerungswirkung des Gotthard-Basistunnels im Güterverkehr; Studie im Auftrag der Alpen-Initiative; Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, Mai 2009, S. 4

kosten ja auch nicht den Verursachern angelastet werden. Die Stossrichtungen II-6 und II-7 (S. 61) können wir grundsätzlich unterstützen.

Ebenso stimmen wir den Stossrichtungen III-8 bis III-10 (S. 62) prinzipiell zu. Auch den Stossrichtungen IV-11, IV-12 und IV-14 (S. 62 f) können wir beipflichten. Die Stossrichtung IV-13 (S. 63) wird aus heutiger Sicht abgelehnt, und zwar insbesondere die Nachfragesteuerung über Preissignale. Die Stossrichtungen V-15 bis V-17 (S. 63) können wir im Grundsatz gutheissen. Die Stossrichtung V-15 erachten wir dabei allerdings nicht als Freipass, um den Schienenverkehr auf Kosten der Strasse einseitig zu fördern. Die Stossrichtung V-18 (S. 63) wird vorausgesetzt den Fall abgelehnt, dass damit eine überbordende Förderung des öV vorgesehen ist bzw. bewirkt werden soll.

3.7.2 Schwerpunkte... (S. 64-66)

Beim Infrastrukturektor „Strasse“ (S. 64) wird zu wenig Bezug genommen auf die europäische Entwicklung und die von dieser ausgehenden Anforderungen an das National- und Hauptstrassennetz der Schweiz. Eine wichtige und derzeit noch unterbewertete Rolle spielt in diesem Zusammenhang künftig die Engpassbeseitigung für den überregionalen Verkehr – dies mit Schwerpunkt auf leistungsfähigen Strassenverbindungen (weiträumige Umfahrungen von Agglomerationen) zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen. Es kommen bei **strasseschweiz** insgesamt grosse Zweifel auf, ob die beabsichtigte, sehr verhaltene Anpassung des Strassennetzes bzw. dessen Leistungsfähigkeit den künftigen Anforderungen genügen wird.

Im Infrastrukturektor „Schiene“ (S. 65) fehlt insbesondere der Aspekt, dass sich die Nutzer im Sinne des Verursacherprinzips künftig viel stärker an den (Infrastruktur-)Kosten beteiligen müssen.

Betreffend die Strasse (S. 64) können wir die Schwerpunkte I-1, I-2, II-3, II-4, III-5 und III-6 grundsätzlich unterstützen. Was den Schwerpunkt IV-7 anbelangt, sind hinsichtlich der Anpassung der Treibstoffabgaben zuerst die bereits genannten Bedingungen (vgl. S. 8 hiervoor) zu erfüllen.

Punkto Schiene (S. 65) stimmen wir den Schwerpunkten I-1, I-2 und II-4 im Prinzip zu. Die in Schwerpunkt II-3 verlangte Erhaltung von Wettbewerbsvorteilen der Bahn wird ebenso kategorisch abgelehnt wie die in Schwerpunkt II-5 postulierte Alpentransitbörse. Die Schwerpunkte III-6, III-7, III-8, IV-10 und V-11 können wir im Grundsatz befürworten. Dem Schwerpunkt IV-9 (Festhalten am FinöV-Fonds) kann nur insofern zugestimmt werden, als dessen Speisung überdacht bzw. dessen Einnahmequellen diversifiziert werden (vgl. S. 16 hiervoor).

3.8 Anhang: Mittelbedarf für die nationalen Infrastrukturnetze 2010-2030 (S. 67-69)

Sehr begrüsst werden die Angaben zum bis 2030 erforderlichen Mittelbedarf für den Ausbau und Unterhalt der nationalen Infrastrukturnetze, insbesondere jenes der Strasse. Offenbar handelt es sich dabei erst um grobe Annäherungen an eine ungefähre Grössenordnung (S. 67).

Mit Blick auf die Strasseninfrastruktur ergibt sich ein Bedarf an finanziellen Mitteln von bis zu rund 45 Milliarden Franken für den Ausbau sowie von gut 19 Milliarden Franken für den Unterhalt – total also von bis zu rund 64 Milliarden Franken (S. 67).

Hinsichtlich der Schieneninfrastruktur wird der Mittelbedarf auf bis zu 40,6 Milliarden Franken für den Ausbau und auf 30 Milliarden Franken für den Unterhalt – zusammen also auf bis zu 70,6 Milliarden Franken beziffert (S. 68).

Demnach haben sowohl die Strassen- als auch die Schieneninfrastruktur für den Ausbau und den Unterhalt bis ins Jahr 2030 insgesamt einen praktisch identischen Finanzbedarf. Was auffällt ist jedoch, dass die Kosten für den sich in Prüfung befindenden Ausbau bei der Strasse mit

bis zu rund 11 Milliarden Franken angegeben werden, während sich der identische Posten bei der Schiene auf bis zu 21 Milliarden Franken beläuft. Zudem sind mit Blick auf den Ausbau der Strasse unter der Rubrik „offen“ u.E. zurückgestellte Netzergänzungen im Umfang von knapp 14 Milliarden Franken vorenthalten worden.²⁹ Dieser Betrag ist noch in die Tabelle einzufügen. **Somit würde der Mittelbedarf für den Ausbau und Unterhalt der Strasse total bis zu 78 Milliarden Franken betragen.**

Der Unterschied bei der Infrastrukturfinanzierung der beiden Landverkehrsträger liegt bekanntlich darin, dass die Strasseninfrastruktur – ganz im Gegensatz zur Schieneninfrastruktur – zu hundert Prozent verursachergerecht bezahlt wird. Ausserdem wird mit den Investitionen in den Schienenverkehr verglichen mit jenen in den Strassenverkehr der verkehrstechnische Nutzen marginal ausfallen. Vor diesem Hintergrund ist der praktisch doppelt so hohe maximale Betrag für den Ausbau der Schieneninfrastruktur (betrifft die Rubrik „in Prüfung“) nicht nur in Frage zu stellen, sondern in diesem Umfang klar abzulehnen. Ansonsten wird das nun bereits seit Jahrzehnten praktizierte krasse Missverhältnis – bezogen auf die erbrachte Verkehrsleistung – bei den Investitionen in die Infrastrukturen des Landverkehrs fortgesetzt. Dies ist, wie die Vergangenheit gezeigt hat, überhaupt nicht zielführend.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Präsident

Rudolf Zumbühl

Der Generalsekretär

Hans Koller

²⁹ BBl 2009 8417 (Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln, 11. November 2009)