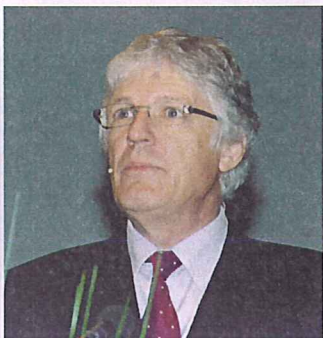


Infra-Tagung 2008: Die Strasse bleibt wichtigster Verkehrsträger

Fachverband
infra
infra-schweiz.ch

Die Infra-Tagung 2008 im Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL) stellte sich der provokanten Frage: «Hat die Strasse ausgedient?» So klar die Fragestellung, so eindeutig auch die Antwort aller Referenten an dieser traditionsreichen Fachtagung der Infrastrukturbauer: «Die Strasse bleibt weiterhin der wichtigste Verkehrsträger.»



Michel Buro, Präsident des Fachverbandes Infra: «Die Strassen werden auch in den nächsten Jahren unser wichtigster Verkehrsträger sein.»

Fotos: Martin A. Walsler

Bereits Michel Buro, Präsident des veranstaltenden Fachverbandes Infra, sagte es in seinem Eröffnungsreferat vor einem hochkarätig besetzten vollen KKL-Saal treffend: «Trotz der gezielten Erweiterung des Bahnangebotes muss das Nationalstrassennetz möglichst rasch fertig gestellt und erweitert werden.» Denn, so Michel Buro: «Die Strassen, insbesondere die Nationalstrassen werden auch in den nächsten Jahren unser wichtigster Verkehrsträger sein.»

Verkehrsleistung stieg um 35 Prozent

In seiner Einführung in das Thema hatte der Infra-Präsident einerseits auf die geschichtliche Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen hingewiesen, andererseits aber auch aufgezeigt, dass die gesamte Verkehrsleistung beim Personenverkehr, gemessen in Personenkilometern, in der Schweiz zwischen 1980 und 2005 um 35 Prozent zugenommen hat. Dies entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von rund 1,5 Prozent. Buro: «Diese Entwicklung ist zur einen Hälfte

auf die gestiegene Bevölkerungszahl und zur anderen Hälfte auf die höhere Mobilität pro Einwohner zurückzuführen.» Der grösste Teil dieser Zunahme wurde von der Strasse, nicht von der Schiene bewältigt. Beim Güterverkehr ist die Entwicklung ähnlich: In beiden Bereichen liegt die Strasse bei der Verkehrsleistung vorn.

Gleichwohl seien weder die Investitionen in die Bahninfrastrukturen in Frage zu stellen, noch würden im Schienenverkehr neue Kapazitäten geschaffen, ohne dass dafür eine Nachfrage bestünde, denn, so Michel Buro: «Ohne diese Investitionen könnte das heutige Verkehrsaufkommen längst nicht mehr bewältigt werden; ohne neue Investitionen hätte unser Verkehr keine Zukunft.»

Ergänzende Verkehrsträger

Aus Sicht des Fachverbandes Infra seien ohnehin Strasse und Schiene als «sich ergänzende Verkehrsträger zu betrachten» und dürften «nicht gegeneinander ausgespielt werden.» Zwingend notwendig sei aber eine

aufeinander abgestimmte Investitionspolitik bei beiden Verkehrsträgern: «Die einseitige Förderung eines Verkehrsträgers, sei dies aus ideologischer Sicht oder aus Partikulärinteressen, vermag unsere Verkehrsprobleme nicht zu lösen.»

Strassengüterverkehr bietet enorme Vorteile

Auch Gerold Bühler, Präsident von economiesuisse, wies auf die Bedeutung der Strasseninfrastrukturen hin: «Dass – im Gegensatz zum Transitverkehr – im für die Schweiz wesentlich relevanteren Binnen-, Import- und Exportverkehr drei Viertel der gesamten Gütertransportleistung über die Strasse abgewickelt wird, spricht eine ausgesprochen deutliche Sprache.» Der Strassengüterverkehr biete enorme Vorteile, die sich direkt und unmittelbar in der Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen niederschlugen.

Könne der Güterverkehr auf der Strasse als «Pulsader der Wirtschaft» bezeichnet werden, so bilde der motorisierte Individual-



Gerold Bühler, Präsident economiesuisse: Für eine kompetitive Verkehrspolitik.

PROBST
MAVEG





Nils Planzer, Geschäftsführer und Delegierter des Verwaltungsrates der Planzer Transport Gruppe: «Bauen allein ist nicht die Lösung.»

verkehr gewissermassen das «Nervensystem». Gerold Bührer: «Ohne ihn ginge nichts.»

Für eine kompetitive Verkehrspolitik

Richtschnur für Investitionen müsse bei Schiene und Strasse die Nachfrage sein und bleiben. Nur mit einem konsolidierten Benchmarking für die Bahn – demgegenüber stünden für die Strassen ziemlich gute Zahlen zur Verfügung – sei es künftig möglich, die finanziellen Mittel zielführend einzusetzen. Während sich economisesuisse vorstellen könne, dass der Bau und der Unterhalt von Nationalstrassen teilweise auch privaten oder gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften übertragen werden könnte, wende sich der Dachverband der Schweizer Wirtschaft mit aller Deutlichkeit gegen das zurzeit intensiv diskutierte «Road Pricing». Solche Gedanken seien zugunsten einer kompetitiven Verkehrspolitik aufzugeben. Eco-

nomisesuisse wende sich auch gegen jeden Versuch einer Erhöhung der CO₂-Abgabe, denn die Sicherung des Nachhaltigkeitsprinzips sei «primär durch technischen Fortschritt» zu erreichen: «In diesen Fragen lassen wir sie nicht im Stich», sagte Gerold Bührer.

Schwerverkehr bezahlt 1,4 Milliarden Franken pro Jahr

Nils Planzer, Geschäftsführer und Delegierter des Verwaltungsrates der Planzer Transport Gruppe, Dietlikon, weiss als Transportunternehmer, dass sich die Beliebtheit des Güterverkehrs «in engen Grenzen hält». Dies sei jedenfalls der Eindruck, «den jene Unternehmer erhalten müssen, die sich täglich mit der Bereitstellung von Transportleistungen befassen dürfen.»

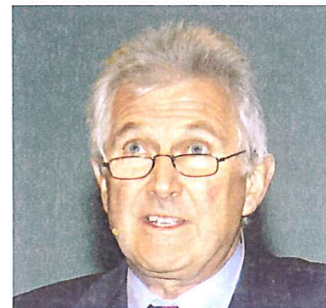
Der Schwerverkehr, der in der Schweiz rund 65 000 Personen beschäftigt und einen Beitrag von rund sechs Milliarden Franken an die nationale Wertschöpfung leistet, sei anteilmässig auf unseren Strassen nur ein kleiner Fisch: «Rund 60 000 schweren Nutzfahrzeuge stehen rund vier Millionen Personenfahrzeuge gegenüber.» Der Schwerverkehr aber werde als Problem betrachtet; nirgends sei die Abgabelast höher als in der Schweiz: «Die

LSVA hat dazu geführt, dass diese Abgaben in den letzten fünf Jahren um 100 Prozent auf 1,4 Milliarden Franken pro Jahr zugenommen haben.» Er jedenfalls sei enttäuscht über die schweizerische Verkehrspolitik.

Mobilität sei, so Nils Planzer, doch der Schlüsselfaktor in unserem Land – 2,5 Millionen Stautunden jährlich, die rund 2,2 Milliarden Franken Verlust für die Volkswirtschaft brächten, zeigten aber deutlich, wo das Problem liege. Allerdings, so Planzer: «Bauen allein ist nicht die Lösung – wir brauchen intelligente Verkehrssysteme, um die Massen zu managen.»

Strassen haben Kapazitätsreserven

Perfekter hätte die Überleitung zu Dr. Matthias Rapp, Experte für Verkehrsplanung und Verkehrstelematik, Rapp Trans AG, Basel, nicht sein können: Er nämlich stellte Möglichkeiten vor, wie die Strasse intelligenter zu nutzen wäre: durch Steuerung, Leitung, Lenkung und Information. «Tatsächlich bietet das vorhandene Netz vielerorts und zu manchen Zeiten erhebliche Kapazitätsreserven, die mobilisiert werden können», sagte Matthias Rapp: «Früher war die Strasse etwas physisch Fixes». Heute →



Dr. Matthias Rapp, Experte für Verkehrsplanung und Verkehrstelematik, Rapp Trans AG, Basel: «Die Strasse kann noch intelligenter genutzt werden.»

Infra-Termine

Fachtagung «Grabenloses Bauen (NoDig)»: Mittwoch, 20. Februar, Casino Zug (mit Baustellenbesichtigung)
Infra-Tagung Westschweiz: Mittwoch, 26. März, EPFL Lausanne («Zukunft der Infrastrukturen in der Westschweiz»)
Infra-Tagung 2009: Mittwoch, 14. Januar 2009, KKL Luzern
Weitere Informationen: www.infra-schweiz.ch ■

HITACHI

Mehr leisten!

PROBST MAVEG AG, Tel. 032 387 08 08, Fax 032 387 08 02, www.probst-maveg.ch

7156



könne sie sich den Bedürfnissen anpassen, etwa durch eine flexible Zuteilung von Spuren auf gewissen Autobahnstrecken: «In Deutschland wurden mit der dynamischen Umwidmung von Standstreifen vor allem im Grossraum München gute Erfahrungen gemacht und in Holland wird dieses System vielerorts vor Autobahnverzweigungen angewendet.» Oder es könnte – wie in Madrid – der mittlere Fahrstreifen dynamisch zugeordnet werden. Oder innerorts wäre es möglich, Begegnungszonen zu unterschiedlichen Tageszeiten unterschiedlich zu nutzen. Rapp wies auch darauf hin, dass die Fahrzeuge intelligenter werden und kam schliesslich auf ein Forschungsprojekt des Bundesamtes für Strassen (Astra) zu sprechen, das alle Aspekte des Mobility Pricing untersucht hat.

Mobility Pricing

Mobility Pricing umfasst die Strassenbenützungsgebühren, also das Road Pricing, die Parkgebühren und die Tarifierung im öffentlichen Verkehr, «das heisst



Dr. Benedikt Koch, Geschäftsführer des Fachverbandes Infra: «Die Zukunft der Schweizer Verkehrspolitik liegt sowohl auf der Strasse, wie auch auf der Schiene.»

alle Mechanismen, wo die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten durch Preisfestsetzungen beeinflusst werden», so Rapp. Für Pricing-Massnahmen fehle in der Schweiz derzeit noch die Akzeptanz, sagte Matthias Rapp; trotzdem sprächen viele Erkenntnisse dafür, dass die Kosten der Mobilität in Zukunft «tendenziell weniger von der Allgemeinheit und dafür in stärkerem Mass von den Mobilitätskonsumenten getragen werden sollten.»

Fazit auch von Matthias Rapp: «Die Strasse hat keineswegs ausgedient. Im Gegenteil: Sie kann noch intelligenter genutzt werden. Intelligente Strassen,

intelligente Fahrzeuge und intelligente Verkehrsregeln werden uns erlauben, in Zukunft auf unseren Strassen noch mehr Verkehr und diesen noch sicherer zu bewältigen.»

Zukunft auf Strasse und Schiene

«Die Zukunft der Schweizer Verkehrspolitik liegt sowohl auf der Strasse, wie auch auf der Schiene», fasste Dr. Benedikt Koch, Geschäftsführer des Fachverbandes Infra, zusammen: «Jeder Verkehrsträger hat seine Vor- und Nachteile, die bei der Planung von Investitionsvorhaben zu berücksichtigen sind.» Entscheidend sei der politische Wille, «die anstehenden Projekte sowohl bei der Bahn- wie auch bei der Strasseninfrastruktur möglichst rasch zu planen und zu realisieren.»

Die nächste Infra-Tagung findet am Mittwoch, 14. Januar 2009, wiederum im KKL Luzern statt.

maw ■

Weitere Referate

Die Infra-Tagung 2008 brachte auf der einen Seite interessante Referate, welche die politische und die ökonomische Dimension der heutigen Verkehrsinfrastrukturen aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtete. Auf der anderen Seite wurde der Praxisbezug zu aktuellen Fragen hergestellt, die im Zusammenhang mit dem Bau von Infrastrukturen stehen. Dr. Hans-Peter Fahrni, Leiter der Abteilung Abfälle und Rohstoffe, Bundesamt für Umwelt (Bafu), nahm sich der Frage an, ob beim Recycling im Strassenbau Philosophie und Praxis im Widerspruch zueinander stünden (wir kommen in einer der nächsten Ausgaben der Schweizer Bauwirtschaft darauf zurück), während der Berner Stadttingenieur Hans-Peter Wyss sowie Luca Pifferi, Leiter TU Infrastruktur bei Walo Bertschinger AG und TU-Leiter der Arge TU Neuer Bahnhofplatz Bern ihr aktuelles Grossprojekt präsentierten und «Spielregeln für erfolgreiche TU-Projekte» aufzeigten. ■



Gesundes Holz für gesundes Bauen

Wir sind schon heute bereit, Ihnen den Baustoff der Zukunft zu einem optimalen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten.



Dahinden Sägewerk AG
Sägewerk und Holzhandlung
CH-6016 Hellbühl

Tel. +41 (0)41 469 70 80
www.dahinden-holz.ch
info@dahinden-holz.ch