



Bahn und Strasse unterstützen einander. Ideologische Grabenkämpfe zwischen Vertretern von Schienen- und Strassenverkehr sollten deshalb der Vergangenheit angehören, fordert Nationalrat Urs Hany.

Finanzierung des Strassen- und Schienenverkehrs

Weniger Ideologie in der Verkehrspolitik

Verkehrspolitische Fragen führen nicht nur im Parlament immer wieder zu Diskussionen. Wenn dann Stichworte wie die Staus in den Agglomerationen oder vor dem Gotthard-Strassentunnel, die Probleme bei SBB Cargo, die Kostenentwicklungen bei der Neat oder Road Pricing fallen, erhitzen sich viele Gemüter definitiv. Besonders die Finanzierungsfragen lassen sich besser angehen, wenn man sich an Fakten und nicht an veralteten ideologischen Standpunkten orientiert.

Von Urs Hany*

Der Strassenverkehr hat der Bundeskasse im Jahr 2007 fast neun Milliarden Franken eingebracht. Grundsätzlich sollten diese im Prinzip zweckgebundenen Einnahmen zu einem bedeutenden Teil in die Strasseninfrastrukturen investiert werden. Mit der Schaffung des Infrastrukturfonds wurde ein Schritt in die richtige Richtung getan.

Doch sollten wir nicht vergessen, dass die Strasse unmittelbar von einer gut funktionierenden Schieneninfrastruktur profitiert. Man stelle sich das Verkehrschaos vor, wenn plötzlich alle Zugfahrer auf das Auto umsteigen wollten! Der Zug, das Tram und der Bus müssen attraktive Alternativen zum Auto sein. Vertreter aus allen politischen Lagern stehen heute – im

Gegensatz zu früher – hinter dem Ausbau des Schienennetzes.

Der Verkehr wächst Jahr für Jahr

Zurzeit wird der öffentliche Verkehr vom Bund jährlich mit rund vier Milliarden Franken unterstützt. Dazu zählen Ausgaben für den Ausbau und den Unterhalt der

bestehenden Bahninfrastrukturen, für die Eisenbahn-Grossprojekte wie beispielsweise die Neat sowie zur Abgeltung von Verkehrsleistungen, welche privatrechtliche Unternehmungen im Auftrag des Bundes erbringen. Vier Milliarden Franken scheinen auf den ersten Blick viel Geld zu sein. Doch die Investitionen sind dringend notwendig für die Aufrechterhaltung eines attraktiven Wirtschafts- und Lebensstandortes. Unsere Mobilitätsbedürfnisse haben in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen und werden auch in Zukunft weiter wachsen. Verschiedene Studien, unter anderem des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), belegen diese Entwicklung. Die Gründe dafür sind vielfältig. Die Mobilität bringt unserer Gesellschaft einen enormen wirtschaftlichen Nutzen, weist aber auch gravierende Nachteile auf. Die Politiker befinden sich in einem Zielkonflikt: Einerseits wollen sie die steigende Mobilität aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht behindern, andererseits müssen sie aber gleichzeitig die Umwelt und die betroffene Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen. Wer jedoch langfristig, nachhaltig und verantwortungsvoll denkt, setzt sich in der Schweiz für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen ein.

Investitionen in Strasse und Schiene

Die ideologischen Grabenkämpfe zwischen Schienen- und Strassenverkehr sollten der Vergangenheit angehören. Öffentlicher Verkehr ist übrigens nicht gleichbedeutend mit Schienenverkehr. Öffentlicher Verkehr heisst auch Strassenverkehr. Das wird gerne übersehen. In der Schweiz steht der Bevölkerung ein Busnetz von insgesamt 17 210 Kilometern zur Verfügung. Dieses ist somit fast zehnmal länger als unser Nationalstrassennetz. Um das weiter wachsende Volumen im Personen- wie auch im Güterverkehr bewältigen zu können, müssen wir das Bahnnetz gezielt ausbauen und die gravierendsten Engpässe auf den Nationalstrassen rasch beseitigen. Zur Finanzierung der notwendigen Investitionen braucht es zukunftsgerichtete, stabile und vor allem mehrheitsfähige Lösungen, hinter denen auch die Kantone und die betroffenen Städte stehen können.

Staus verursachen Kosten

Eine zentrale Aufgabe des Bundes besteht derzeit darin, endlich das Nationalstrassen-

netz fertigzustellen. Denn ob wir wollen oder nicht: Der motorisierte Individualverkehr auf der Strasse spielt eine wichtige Rolle. Er macht zwischen 70 und 80 Prozent des Personenverkehrs aus. Es zeugt nicht von Weitsicht und Verständnis für die volkswirtschaftlichen Zusammenhänge, wenn man glaubt, dass Staus die Strassen unattraktiv machen und sich so die Verkehrsprobleme von selbst lösen. Jährlich verursacht das Nichtfliessen des Verkehrs in der Schweiz Kosten im Umfang von etwa 1,2 Milliarden Franken. Auch dieser Betrag sollte zu denken geben.

Tunnelmaut statt Road Pricing

Sowohl der Stände- wie auch der Nationalrat haben entgegen dem Vorschlag des Bundesrates Versuche mit Strassenbenutzungsgebühren in den Agglomerationen aus dem Legislaturprogramm 2007 bis 2011 gestrichen.

Road Pricing ist keine Lösung für die Verkehrsprobleme, weil dessen Kosten und Einschränkungen in keinem Verhältnis zur erreichbaren Lenkwirkung stehen. Road Pricing ist keine verkehrs- oder umweltpolitische, sondern lediglich eine fiskalische Massnahme. Etwas anders sieht das Ganze bei Benutzungsgebühren für gewisse Strassenabschnitte aus. So könnte beispielsweise bei neuen Strassentunnels eine Art Maut eingeführt werden. Wenn ein Tunnel für einen Verkehrsteilnehmer einen echten Mehrwert darstellt, wird er dafür in die Tasche greifen. Wichtig ist jedoch, dass zu jedem abgabepflichtigen Strassenstück eine echte, kostenfreie Alternative vorhanden ist. Die Erhebung einer Tunnelgebühr ist übrigens nicht neu. Beim Grossen St. Bernhard kommt dieses Modell seit vielen Jahren erfolgreich zur Anwendung.

ZEB erfüllt nicht alle Wünsche

Der Ständerat hat in der Sommersession die Vorlage über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur – die sogenannte ZEB – verabschiedet. Die kleine Kammer will bis im Jahr 2030 für den Bahnausbau 5,4 Milliarden Franken ausgeben. Die Begehrlichkeiten seitens der Kantone für den Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen sind verständlicherweise riesig. Gute Zugverbindungen in die Zentren und nach Europa sind für sie ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Wollen die Kantone ihre Sonderwünsche jedoch frü-

her realisiert haben, als sie der Bund finanzieren kann, sollten sie das tun können. Auch eine Finanzierung durch private Geldgeber darf nicht a priori ausgeschlossen werden. Der Kanton Baselland hat kürzlich mit dem Vorschlag Schlagzeilen gemacht, den Wisenbergtunnel durch Private finanzieren zu lassen.

Sorgenkind Schienengüterverkehr

Der Bund greift dem Güterverkehr unter die Arme und unterstützt vor allem die Verlagerung des Eisenbahngüterverkehrs über die Alpen. Die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen will mit dem neuen Güterverlagerungsgesetz, wie schon der Ständerat, am Verlagerungsziel festhalten und maximal 650 000 alpenquerende Lastwagenfahrten pro Jahr zulassen. Der Schienengüterverkehr soll deshalb zwischen 2011 bis 2018 mit total 1,6 Milliarden Franken gefördert werden. Mittelfristig muss sich der Eisenbahngüterverkehr jedoch zu einem funktionierenden Markt entwickeln. Ein erster Schritt ist die Anpassung der Trasseepreise. Heute zahlt ein Transporteur zwei- bis dreimal so viel für die Trassebenutzung wie die SBB für ihre Intercity-Züge. Im Vergleich zum Ausland sind die Preise in der Schweiz um ein Mehrfaches höher. Das untergräbt unsere Verlagerungspolitik.

Ein variables Preissystem, das die Nutzung von Randzeiten und wenig befahrenen Trassees fördert, hätte eine effizientere Nutzung der Gleisinfrastruktur zur Folge. Im Rahmen der Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung ist das Bundesamt für Verkehr aufgefordert, dazu konkrete Vorschläge zu liefern.

Verkehrspolitik betrifft alle

Verkehrspolitische Entscheide wirken sich auf den Handwerker, die Transportbranche, die Nachbarstaaten, die Bewohner der Transittäler, die Landkantone wie auch auf die Grossstädte aus. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen erhöht die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz. Dafür müssen wir uns alle einsetzen, wobei weniger Ideologie der einen oder anderen Debatte sicher guttun würde. ■

*Nationalrat Urs Hany, diplomierter Bauingenieur HTL/SIA, ist Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) sowie Vorstandsmitglied des Fachverbandes Infra.