

Wer beim Strassenbau geizt, zahlt zuviel

Regelmässige Strassenunterhaltsarbeiten sind ebenso wichtig wie das tägliche Zähneputzen. Die öffentliche Hand muss für den Erhalt der Strassen besorgt sein. Sie hat damit die langfristige Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastrukturen sicher zu stellen. Deshalb sind Strassenbaustellen zwingend notwendig und nicht zu vermeiden.

In der Schweiz ist man sich an gute Strassen gewöhnt. Die Fahrt ist sicher und das Tempo flott. Was der Freude am ungehinderten Fahren ein abruptes Ende setzen kann, sind Baustellen. Strassensanierungen stossen auf wenig Gegenliebe, bescheren sie doch den Anwohnern Staub und Lärm, den Strassenbenützern Wartezeiten und Verspätungen. Doch Strassenbau ist wichtig. Denn gute Verkehrsinfrastrukturen sind für die Volkswirtschaft ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. Eine im Jahr 2008 publizierte Studie des Lausanner Instituts für Managemententwicklung IMD zeigt auf, dass die Schweiz das wettbewerbsfähigste Land Europas ist. Weltweit belegen wir bei diesem Vergleich hinter den USA, Singapur und Hongkong den vierten Platz. Die erstklassigen Infrastrukturen tragen wesentliches zu diesem guten Abschneiden bei. Diese Erkenntnis ist nicht neu. Schon 2006 hat das World Economic Forum festgestellt, dass die Schweiz mit ihrem gesunden institutionellen Umfeld, einer exzellenten Infrastruktur, mit effizienten Märkten und einem hohen Niveau an technologischer Innovation gegenüber anderen Ländern

über einen grossen Wettbewerbsvorteil verfügt. Gute Strassen sind für unsere Volkswirtschaft also äusserst wertvoll.

Strassen im Wert von 170 Mia. Franken

Die Schweizer Strassen sind tatsächlich von hohem Wert. Wir verfügen über eines der dichtesten Strassennetze weltweit. Der Grossteil der Bevölkerung erreicht von zu Hause in weniger als 10 Kilometern die nächste Autobahn. Dies erstaunt, machen sie doch gerade mal 2,5% von den insgesamt über 70'000 km Strassen in der Schweiz aus. Rund 18'000 km oder ein Viertel aller Strassen sind im Besitz der Kantone, während über 50'000 Kilometer Gemeindestrassen sind (Tabelle).

Der Wiederbeschaffungswert des ganzen Schweizer Strassennetzes beläuft sich auf rund 170 Mia. Schweizer Franken. Wie die Tabelle unten zeigt, haben die Nationalstrassen einen Wiederbeschaffungswert von 50, die Kantonsstrassen von 54 und die Gemeindestrassen von rund 67 Mia. Franken.

LÄNGE UND WIEDERBESCHAFFUNGSWERT DES SCHWEIZER STRASSENNETZES.

Strassen	Länge	Netzanteil	Wert in Fr. pro km	Wiederbeschaffungswert	Wertanteil
Nationalstrassen	1758 km	2.5%	28 Mio.	49.2 Mia. Fr.	28.9%
Kantonsstrassen	18117 km	25.4%	3 Mio.	54.4 Mia. Fr.	31.9%
Gemeindestrassen	51446 km	72.1%	1.3 Mio.	66.9 Mia. Fr.	39.2%
Total	71321 km	100%	-	170.5 Mia. Fr.	100%

Tabelle. (Quelle: Strasse Schweiz und Norm SN 640 986 «Erhaltungsmanagement in Städten und Gemeinden» (VSS))



Arbeiten auf der Strecke Weyermannshaus-Flamatt. (Bild: Infra)

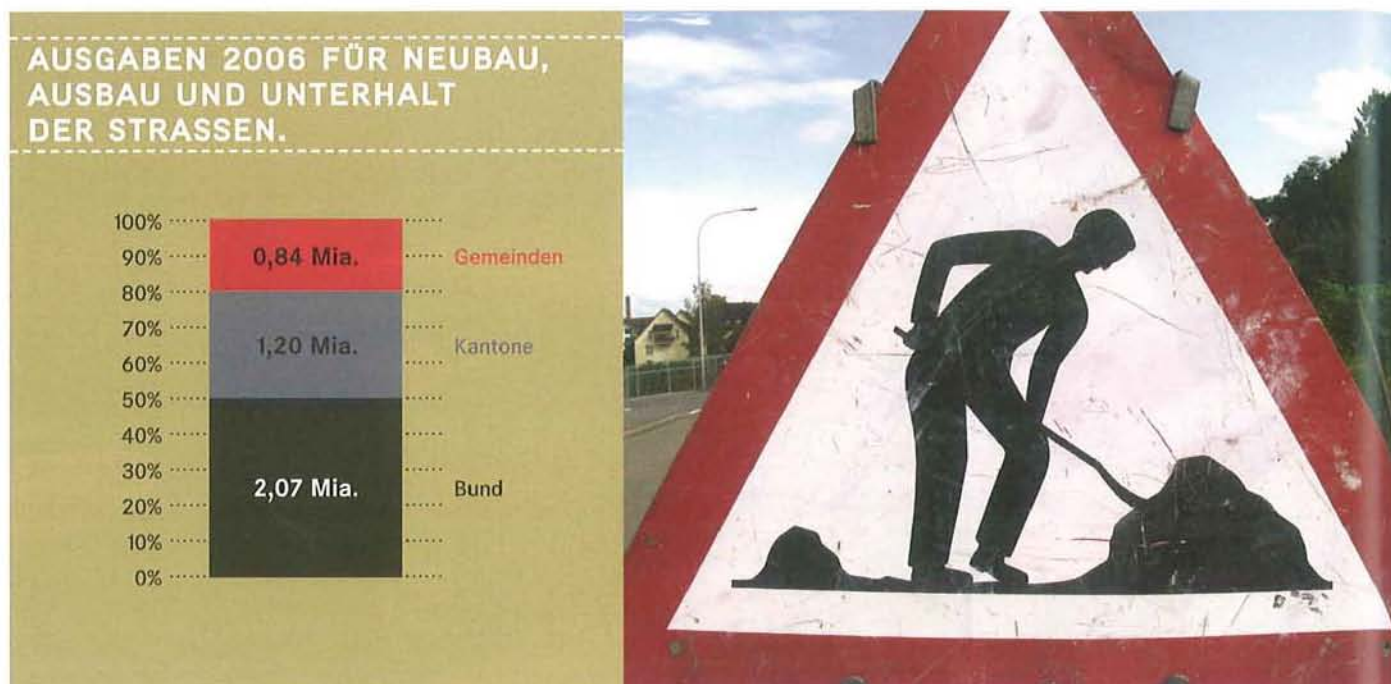
Strassen für die Ewigkeit?

«Unsere Strassen sind für die Ewigkeit gebaut. Unterhalts- und Sanierungsarbeiten sind keine erforderlich.» Diesem Trugschluss verfallen neben vielen Strassenbenützern leider auch politische Entscheidungsträger. Falsch ist diese Haltung vor allem auch deshalb, weil die Belastung unserer Strassen seit dem Bau der ersten Karrenwege kontinuierlich gestiegen ist. Die Gründe für die massiv höhere Beanspruchung der Strassen in den letzten Jahren liegen sowohl bei der Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen, wie auch beim steigenden Verkehrsaufkommen.

Wollen wir die Qualität und die Zuverlässigkeit unserer Verkehrsinfrastrukturen aufrecht erhalten, müssen wir diese wie bei einem Einfamilienhaus oder einer Eigentumswohnung laufend unterhalten und von Zeit zu Zeit sanieren. Der jeweilige Eigentümer steht dabei

in der Pflicht, die fälligen Schritte rechtzeitig zu planen. Gefragt sind diesbezüglich nicht nur der Bund, sondern auch die 26 Kantone und die rund 3000 Gemeinden. Sie haben die notwendigen Strassenunterhalts- und -ausbauprojekte frühzeitig zu initiieren und dafür auch genügend finanzielle Mittel zu budgetieren.

Die Grafik (siehe nächste Seite) zeigt, dass Bund, Kantone und Gemeinden pro Jahr zusammen aktuell rund 4 Mia. Franken für den Neubau, den Ausbau und den Unterhalt unserer Strassen aufwenden. Bei den Nationalstrassen werden jährlich 4,2% des Wiederbeschaffungswerts für den Neubau, den Ausbau und den Unterhalt ausgegeben. Bei den Kantons- und Gemeindestrassen liegt dieser Wert bei 2,2 bzw. 1,2%. Würde man diese Gelder nur für den Unterhalt einsetzen, könnte jeder Kilometer Nationalstrasse alle 25 Jahre, jeder Kilometer Kantonsstrasse alle 45 Jahre und jeder Kilometer



Grafik. (Quelle: BFS 2008, Strassenrechnung)

Gemeindestrasse alle 80 Jahre komplett neu gebaut werden. Dem ist jedoch leider nicht so. Beim Bund ist in den nächsten Jahren rund die Hälfte der 2 Mia. Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (z. B. in den Kantonen Jura und Wallis) reserviert. Die Kantone und Gemeinden haben von den 1,2 bzw. 0,84 Mia. Franken neben den Unterhalts- und Sanierungsarbeiten auch noch den Bau neuer, vergleichsweise teurer Ortsumfahrungen zu finanzieren.

Der Schluss liegt nahe, dass vor allem die Gemeinden für die langfristige Werterhaltung ihres Strassennetzes zu wenig finanzielle Mittel bereitstellen. Das überrascht jedoch wenig. Der Bund und die Kantone verfügen mit den Treibstoffzöllen und der Motorfahrzeugsteuer über Einnahmequellen, welche explizit für den Strassenbau reserviert sind. Die Gemeinden aber erhalten keine solchen zweckgebundenen Gelder.

Werterhaltungsmassnahmen rechtzeitig einplanen

Wann soll für die Sanierung eines Strassenstücks Geld budgetiert werden? Und wieviel? Diese Fragen stellen sich sowohl den Gemeinderäten wie auch den Kantonsregierungen. Die Angst, mit einem Sanierungsprojekt den Finanzrahmen zu überschreiten und dafür vom Wahlvolk gestraft zu werden, ist besonders gross. Der medialen Aufmerksamkeit kann man sich sicher sein.

Die Norm «Erhaltungsmanagement in Städten und Gemeinden» des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sieht für Gemeindestrassen pro Jahr rund 1,5% des Wiederbeschaffungswerts für deren Werterhaltung vor. Erfahrene Strassenfachleute empfehlen jedoch 2%. Die Realität präsentiert sich ganz anders. Über 90% aller Gemeinden räumen für den Unterhaltsbedarf ihrer Strassen kaum mehr als 1% des Neuwerts ein.

Verzögerte Sanierungen führen zu Mehrkosten

Die Gemeinden sparen mit tiefen Unterhaltskosten keine Steuergelder. Im Gegenteil. Bereits mittelfristig kommt sie ein Vernachlässigen des Strassenunterhalts teuer zu stehen. Eine Studie im Auftrag der Stadt Zürich aus dem Jahr 2006 zeigt auf, dass hinausgeschobene Strassensanierungen später unweigerlich zu deutlich höheren Instandsetzungskosten führen. Eine Modellrechnung für die Stadt Zürich belegt, dass mit einer Erhöhung des jährlichen Unterhaltsbudgets um 50% die Reparaturkosten bereits nach wenigen Jahren deutlich geringer ausfallen. Bleibt das Niveau der Unterhaltsarbeiten hingegen konstant, steigt der jährliche Mittelbedarf schon nach 10 bis 15 Jahren um das Dreifache. Über den Zeitraum von 45 Jahren ist die anfänglich günstigere Variante um über 50% teurer.

Langfristige Strategien, wie sie in der Infrastrukturpolitik notwendig sind, haben es auf dem politischen Parkett nicht einfach. Denn es ist sehr anspruchsvoll, den Wählerinnen und Wählern den langfristigen Nutzen höherer Ausgaben für den Strassenunterhalt zu erklären. Gerade auf Gemeindeebene ist die Sanierung eines Altersheims, der Bau eines neuen Kindergartens oder der Kauf eines neuen Tanklöschfahrzeugs deutlich medien- und wählerwirksamer als Werterhaltungsmassnahmen beim Strassennetz. Der Strassenbau eignet sich darum nur schlecht für einen Wahlkampf. Dies ist wohl einer der Hauptgründe, warum es Strassensanierungen nur selten auf die politische Agenda schaffen.

Strassenbau ist anspruchsvoll und innovativ

Strassenbauer verrichten heute eine in höchstem Mass anspruchsvolle Tätigkeit. In den meisten Fällen muss bei den Sanierungs- und Reparaturarbeiten der Verkehr weiterhin fließen können. Die Anfor-

derungen an die Planer und Bauunternehmer sind insbesondere bei Autobahnbaustellen besonders hoch. Präzise Arbeitsvorbereitungen und eine optimale Baustellenlogistik sind die Schlüsselfaktoren, damit ein Projekt erfolgreich abgewickelt werden kann. Erfolgreich geschieht dies, wenn die Baukosten und die Verkehrsbehinderungen gering gehalten werden können und keine Kompromisse bei der Verkehrs- und Arbeitssicherheit eingegangen werden müssen.

Technisch ist der Strassenbau einem ständigen und zunehmend rasanten Wandel unterworfen. Baumaschinen sind heute mit modernsten Hilfsmitteln ausgerüstet. 360°-Reflektoren und vermehrt auch die Satellitennavigation steuern die Baugeräte und ermöglichen eine exakte, dreidimensionale Positionierung. Der Maschinenführer weiss zentimetergenau, wo er wie viel auszuheben oder einzubauen hat. Auch im Bereich des Baustoff-Recycling hat die Entwicklung grosse Fortschritte gemacht. Im Tiefbau werden heute über 80% der Bauabfälle wieder verwendet. Ab 2011 sollen sogar die ersten Berufsleute als Recyclisten ausgebildet werden.

Ohne Strassenbau kein Strassenverkehr

Baustellentafeln auf den Strassen bedeuten nicht nur Stau und Verspätung. Sie sind vielmehr ein Zeichen dafür, dass unsere sichere Mobilität auch in Zukunft möglich sein wird. Dafür sorgt der Strassenbau. Unsere Verkehrsinfrastrukturen müssen auch für künftige Belastungen gewappnet sein. Ihrer Werterhaltung ist darum grösste Bedeutung beizumessen, aus verkehrspolitischer wie auch aus volkswirtschaftlicher Sicht.

BENEDIKT KOCH UND MATTHIAS FORSTER

INFORMATION

Benedikt Koch und Matthias Forster, Fachverband Infra

Info: Infra Schweiz, Benedikt Koch, Geschäftsführer,

Weinbergstrasse 49, 8042 Zürich, Tel. 044 258 84 94,

bkoch@infra-schweiz.ch, www.infra-schweiz.ch



Baustelle auf der Autobahn bei Châtel-St. Denis. (Bild: Infra)