

Künftige Schweizer Verkehrsinfrastruktur

Die richtigen Schwerpunkte der Finanzierung

Im Dezember letzten Jahres hat der Bundesrat Vorhaben und Absichten betreffend die künftige Verkehrsinfrastruktur der Schweiz vorgestellt. Man kann leicht feststellen, dass der Bundesrat die bisherige einseitige, schienenorientierte Verkehrspolitik fortsetzen und den Strassenverkehr weiter zögerlich behandeln will. Ein Stein des Anstosses ist auch die zukünftige Verwendung der Mineralölsteuer, die unter anderem nicht mehr «nur» für die Neat, sondern generell für die Eisenbahninfrastrukturen verwendet werden soll. AUTOINSIDE hat mit Hans Koller, Generalsekretär von **strasseschweiz**, über die komplexe Verkehrs- und deren Finanzierungspolitik gesprochen.

Hans Habegger, Chefredaktor

■ Dass die Verkehrspolitik des Bundesrates der letzten 30 Jahren einseitig für den öffentlichen Verkehr ausgefallen ist, beweisen zwei Kennzahlen: In die Strasse wurden seit 1970 gleich bleibend rund CHF 4.– pro Leistungskilometer (Personenkilometer, Tonnenkilometer) investiert, die Schiene allerdings hat in der selben Zeitspanne einen richtigen «Investitionsboom» erlebt: das Volumen stieg von CHF 2.30 pro Leistungskilometer auf CHF 17.–, gegenüber der Strasse mehr als das Vierfache. Wenn wir das heutige Verkehrsvolumen anschauen, wird die Schienenlastig-



keit der Investitionspolitik noch deutlicher: Gemessen an der Verkehrsleistung (Personenkilometer) steht der Modalsplit im Verhältnis 86% Strasse zu 14% Schiene, wobei seit mehr als 30 Jahren der Anteil der beförderten Personen auf der Strasse weit über 90% liegt. Ungeachtet dieser Tatsache will der Bundesrat bis ins Jahr 2040 CHF 12 bis 21 Mrd. in das Schienennetz investieren. Für den Ausbau des Nationalstrassennetzes in den kommenden 20 Jahren sollen lediglich CHF 5,5 Mrd. eingesetzt werden. Die Gelder für das Schienennetz sollen zum Teil von den Fiskalabgaben des Strassenverkehrs stammen. Zudem reichen die CHF 5,5 Mrd. bei weitem nicht aus, die bestehenden und künf-

tig zunehmenden Engpässe auf den Hochleistungsstrassen zu beseitigen. Die anstehenden Verkehrsprobleme auf den Strassen können so in Zukunft nicht entschärft werden.

Bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen

Die Nachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft nach Mobilität setzt leistungsfähige und zeitgemässe Verkehrsnetze voraus. Im Strassenverkehr zeichnet sich ein riesiger Nachholbedarf punkto Ausbau der Infrastrukturen ab. Die Stausituation wird sich in nächster Zeit verschlimmern. Die Leistungsgrenzen im Strassennetz sind vielerorts erreicht und werden zunehmend überschritten.

Hohe Anforderungen an die Verkehrspolitik

Wenn die Politik fortgesetzt die Verkehrsentwicklung auf den Strassen ignoriert, werden künftige Generationen grosse Probleme zu lösen haben. Hans Koller: «Wir dürfen nicht vergessen, dass die Nachfrage nach Mobilität kaum zu bremsen ist. Es gibt keine stichhaltigen Gründe für eine anderslautende Einschätzung. Der Personenverkehr wird in den nächsten 20 Jahren um weitere 20 bis 50% ansteigen (1 – 2,5% pro Jahr). Der Güterverkehr wird sogar um 40 bis 95% ansteigen. Die Personenmobilität wird durch verschiedene Grössen beeinflusst: mehr Freizeitverkehr, weil, die geburtenstarken Jahrgänge ins Pensionsalter kommen, die Zuwanderung aus dem Ausland wird mindestens stagnieren, wenn nicht zunehmen. In den letzten sechs Jahren hatten wir einen jährlichen Bevölkerungszuwachs von 50'000 Personen zu verzeichnen. Die Zahl der Motorfahrzeuge hat sich zudem in den letzten 30 Jahren verdoppelt.» Die Strasse war

bisher und wird auch in Zukunft der bedeutendste Verkehrsträger bleiben.

Bundesgesetz Infrastrukturfonds

«Der Bundesrat zeigt in den Unterlagen zum "Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel", die im Moment bei den politischen Parteien, den Kantonen und Gemeinden, den Dachverbänden der Wirtschaft und bei weiteren interessierten Kreisen in der Vernehmlassung sind, den Handlungsbedarf auf», sagt Hans Koller. Dieser Bericht ist entstanden aufgrund des «Infrastrukturgesetzes» IFG, welches den Bundesrat verpflichtet, der Bundesversammlung bis spätestens per 31. Dezember 2009 ein Programm zur Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz vorzulegen.

Die Finanzierung

«strasseschweiz ist der Meinung, dass auch strassenseitige Infrastrukturen nach Massgabe der Verkehrsnachfrage bereitgestellt werden müssen und dass sich die Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung nach dem Verursacherprinzip richtet: alle Nutzer von Verkehrsinfrastrukturen bezahlen die von ihnen verursachten Kosten selber», sagt Hans Koller. «In diesem Sinne lehnt strasseschweiz nach der Schaffung des Infrastrukturfonds eine über die geltende Verfassungsregelung hinaus reichende Erweiterung der Verwendungszwecke der zweckgebundenen Mineralölsteuererträge ab und fordert eine transparente, langfristige Finanzierungsplanung für das Strassenwesen, die auch als Basis für die Erhebung von verursachergerechten Abgaben dienen kann.» <

 www.strasseschweiz.ch