

## Zur aktuellen Verkehrspolitik

Gliederung und Stichworte zum  
Referat von Franz Steinegger, Präsident VAP

### 1 Einleitung

Ich blicke auf eine lange verkehrspolitische Tätigkeit zurück. Ich erinnere mich an die Beschlussfassungen über Bahn 2000, über den Vereinatunnel, über die Neat, die sog. Kleeblattinitiative, welche unser Nationalstrassennetz zum Torso gemacht hätte, und auch an den Sonderfall Alpenschutzartikel.

Gelegentlich wurden zentrale Fragen diskutiert, gelegentlich ereiferte man sich bei Nebenkriegschauplätzen und oft standen Alibithemen im Mittelpunkt. Heute habe ich ab und zu den Eindruck, dass man gerne Nebensachen diskutiert, um den grundlegenden Fragen ausweichen zu können. Symboldebatten.

Bei komplizierten Fragen wie Trassenpreisen, Prioritäten bei der Nutzung der Infrastruktur usw. habe ich die Erfahrung gemacht, dass der Bewusstwerdungsprozess oder die Inkubationszeit sehr lange dauern kann.

### 2 Welches ist das zentrale Problem?

Ich gehe davon aus, dass Sie die Festschrift zum 100-Jahr-Jubiläum des VAP aufmerksam lesen werden.

Auffallend ist die Übereinstimmung bei der Beurteilung des künftigen Verkehrswachstums.

Wachstum bis 2030:  
Personenverkehr 60%, Güterverkehr 60% und mehr

S. 26

S. 29 (9 Millionen Einwohner)

S. 54

S. 58

S. 59

S. 133

S. 33 Papier Trassenvergabe 31.08.2012

Über Prognosen kann man natürlich immer streiten.

Es gilt das Bittgebet: Gott schütze die Wissenschaftler vor falschen langfristigen Prognosen. Solltest du das nicht tun, bewahre wenigstens die Politiker davor, auf diese Prognosen zu hören.

Die Frage ist, ob der Ausbau der Infrastruktur dieser steigenden Mobilitätsnachfrage zu folgen vermag und zwar bezüglich Strasse und Schiene.

Aus finanziellen Gründen, aus Gründen der Raumentwicklung und der Ökologie sowie wegen Bewilligungsverfahren sind wir mit Knappheitsfragen konfrontiert.

Die zentrale Frage ist also, ob das notwendige Infrastrukturangebot bereitgestellt werden kann, um der wachsenden Mobilitätsnachfrage einigermaßen gerecht zu werden.

Wenn man allerdings glaubt, es handle sich nur um ein Zukunftsproblem, dann täuscht man sich. Wir sind mit Engpässen und mit Zielkonflikten/Interessenkonflikten bereits heute konfrontiert. Staumeldungen auf der Strasse und die Verdrängung des Güterverkehrs auf der Schiene sind Tatsachen.

Infrastrukturzustand

NZZ Nr. 42 20.02.2010

Gelegentlich habe ich aber den Eindruck, dass Politik und Verbände lieber über Steuerungsmittel, Nutzungsprioritäten und Nutzungsformen bei den bestehenden Infrastruktur streiten, statt sich mit der künftigen Infrastruktur zu befassen. Künftige Infrastrukturen stellen Finanzierungsfragen. Diese sind unangenehm.

Um Umwelt (Raum) und den Geldbeutel zu schonen war bei der Bahninfrastruktur lange „Technik statt Beton“ der Slogan. Auch hier stossen wir an Grenzen. Es geht nicht ohne Beton.

### 3 Was ist bezüglich Infrastrukturen vorgesehen?

Viel Planung und viele Konzepte.

Bei den Bahnen haben wir die Planungen Bahn 2030

Dazu die Langfristperspektiven mit einem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) mit Zeithorizont 2050 mit Investitionen von CHF 42 Milliarden. Grundlage ist aber die Planung Bahn 2030, wobei die Planungsphilosophie von STEP die Grundlage bildet.

Die Konkretisierung und Umsetzung erfolgt mit STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur).

Hier gibt es ein BG über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur vom 20.03.2009 (SR 742.140.2).

In Art. 10 dieses BG wird der BR beauftrag, eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau vorzulegen.

Dies ist mit der Botschaft Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI vom 18.01.2012 erfolgt.

- 1. Ausbauschnitt bis 2025 von CHF 3.5 Milliarden
- Ein weiterer Ausbauschnitt mit einem „deutlich grösseren Investitionsvolumen“ mit Zeithorizont 2025 soll dem Parlament 2017 vorgelegt werden.
- S. 29

### 4 Finanzierung

NZZ Nr. 188 15.01.2012

FABI enthält auch einen Finanzierungsvorschlag mit Übergang vom FinöV-Fonds zum Bahninfrastrukturfonds (BIV).

Bei der Strasse gibt es ebenfalls Finanzierungsvorschläge in der Vorlage Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18.01.2012.

Die Schweiz investiert in Europa pro Kopf am meisten in das Eisenbahnnetz. 15% mehr als in das Strassennetz.

NZZ Nr. 248 26.10.2009

## 5 Kontroversen

Die elementaren Fragen von zusätzlichen Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur und den Finanzen zur Befriedigung diesen Ansprüche werden überlagert durch andere Probleme teilweise von Bedeutung, teilweise aber von Alibi charakter, von Ideologie usw. Diese Nebenkriegsschauplätze sind zum Teil geeignet, vom Hauptproblem abzulenken.

Folgende Kontroversen können erwähnt werden:

### 5.1 Kontroverse Markt

Auch im Bereich der Verkehrswirtschaft wird viel über Markt und Wettbewerb diskutiert.

Ob alles, was als Markt bezeichnet wird, effizient ist, kann bezweifelt werden. Märkte zu verdammern, ist aber kaum mit historischen Erfahrungen zu begründen. Märkte sind hervorragende Steuerungsmechanismen, ohne dass man die sog. unsichtbare Hand in den Himmel heben muss.

Die Frage ist aber, ob die Bedingungen für einen effizienten Markt vorhanden sind. Bei der Benutzung der Infrastruktur ist dies wahrscheinlich teilweise möglich.

Für die Infrastruktur fehlen aber praktisch alle Rahmenbedingungen für einen funktionierenden Markt.

Man kann hier Wettbewerb veranstalten, aber es gibt keinen Marktwettbewerb.

Neben Wettbewerb gibt es genossenschaftliche Steuerungsformen oder hierarchische Verwaltungsmechanismen.

Wettbewerb sollte also keine ideologische Forderung sein. Vielmehr ist immer zu fragen, mit welchem System erreicht man die beste Effizienz. Für die Effizienz sind die Transaktionskosten entscheidend. vgl. Kosten für Berater und Anwälte bei Erneuerung der Lizenzen für den Betrieb von Eisenbahnen in GB (NZZ Nr. 193 21.08.2012). GB 40% teurer als die Schweiz.

Für all diese Steuerungssysteme braucht es Bürokratie. Für den Wettbewerb braucht es Regulatoren, was Wettbewerbsbürokratie bedeutet. Dies ist bei den Effizienzvergleichen zu berücksichtigen.

S. 137

S. 206

Verzicht auf Ideologie, Effizienzfrage im Vordergrund

## 5.2 Kontroverse Strasse/Schiene

Es handelt sich vor allem um ein Problem im Güterverkehr. Viel wird geredet von der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Ein gesetzlicher Auftrag besteht aber nur beim Transitverkehr auf der Grundlage des Alpenschutzartikels (Güterverlagerungsgesetz).

Ein Jahrhundert lang hat der Güterverkehr den Personenverkehr quersubventioniert. Damit ist nun schon mehr als vierzig Jahre Schluss. Flexible Strassentransportgewerbe, LKW-freundliche EU-Politik und manchmal schwerfällige Staatsbahnen haben den Schienengüterverkehr in die Krise gebracht.

Systeme und Normen im europäischen Bahnverkehr

Landesintern sind die Ansprüche des Personenverkehrs geeignet, den Güterverkehr zu verdrängen.

Die verladende Wirtschaft und damit auch der VAP wünscht ein Miteinander von Strasse und Schiene. Aber flächendeckend.

NZZ Nr. 40 17.02.2012

S. 73

S. 149

S. 150

S. 161

## 5.3 Kontroverse Fläche, Wagenladungsverkehr (EWLV), Kombiverkehr

Seit längerer Zeit wird der EWLV immer wieder totgeredet. Auch hier sollte man nicht voreilig nur eine technische und organisatorische Lösung des Gütertransportproblems vorziehen.

Beide Lösungen provozieren Transaktionskosten. Im EWLV wird das Sortierproblem in Rangierbahnhöfen gelöst. Im kombinierten Verkehr wird dieses Problem mit Umladeanlagen oder Terminals gelöst.

Das Sortierproblem und der Umlad zwischen Bahn und Lastwagen sind die eigentlichen Kostentreiber.

Bisher wurde das Kostenproblem immer durch eine Reduktion der Zustellpunkte zu lösen versucht. Sollte man sich aber nicht eher auf das Sortierproblem konzentrieren?

Gegenwertig reduziert SBB Cargo die Zustellpunkte erneut und möchte den kombinierten Verkehr in der Schweiz ausbauen durch ein Netz von Linienzügen und Umladeanlagen.

Herr Direktor Füglistaler wird sich mit den Schienengüterverkehr in der Fläche befassen.

Logistik ist immer mit grossen Investitionen auch bei Absendern und Empfängern verbunden. Investitionssicherheit ist deshalb eine entscheidende Frage.

#### 5.4 Kontroverse Binnenverkehr, Transitverkehr

Rund 90% der Güter, welche in der Schweiz verschoben werden, werden innerhalb unseres Landes verschoben.

Entsprechend dem Verfassungsauftrag und den gesetzlichen Bestimmungen konzentriert sich aber die Förderung des Schienengüterverkehrs auf den Transit.

Beim Güterbinnenverkehr stellen wir aber eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse fest.

Gegenüber dem Fernverkehr und dem Regionalverkehr hat der Güterbinnenverkehr wenig Aussichten. Der Fernverkehr ist für die SBB rentabel und im Regionalverkehr verstehen es die Kantone, sich durchzusetzen.

Dies schlägt sich auch bei den Trassepreisen und bei den Prioritäten bei der Trassebenützung nieder.

Mit dem bisher ausgegebenen Geld für den alpenquerenden kombinierten Verkehr mit Containern und Sattelaufliegern hätte man grosse Teile der Zubringer zur Neat finanzieren können. Infrastrukturen finanzieren oder einzelne Verkehre subventionieren.

S. 150

#### 5.5 Kontroverse Personenverkehr, Güterverkehr

Ungeliebter Güterverkehr auf Schiene und Strasse

S. 150

#### 5.6 Innovationen

S. 164

Bild S. 117 (Füglitaler)  
Sitzungszimmer VR SBB

Hier lässt sich der Unterschied zwischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene ablesen.

Neben Infrastruktur und Betrieb braucht es Innovationen.

Innovationen brauchen aber auch Margen.

### 6 Unterhalt

Bericht zum Infrastrukturzustand der SBB.  
NZZ Nr. 42 20.02.2010

Intensive Nutzung erfordert Unterhalt, wobei wenig Zeit und Umleitungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

## 7 Investitionen oder Beurteilungskriterien

Wir brauchen den Mut, die erforderlichen Investitionsentscheide zu treffen und die Finanzierung sicherzustellen.

Ideologische Scheingefechte führen nicht zum Ziel.

Verkehrsteilnehmer wollen den Fünfer und das Weggli.  
NZZ Nr. 188 15.08.2012 (GfS-Studie)

## 8 Schlussbemerkungen

Wir glauben, wir würden im Verkehrs- und Transportwesen Revolutionen erleben.  
Schauen wir aber auf die Ereignisse im Zeitraum der Gründung des VAP 1912.

20.02.1898

Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen durch den Bund.

Schweizer Bahnen den Schweizern

BR Joseph Zemp: Zwar kostet der Bahnankauf über CHF 900 Millionen, doch der Bund kann den Bahnbetrieb viel billiger betreiben als Privatleute.

1903 erste Fahrt SBB

1904 Engadinerbahn

1907 Simplontunnel fertig

1909 Gotthardbahn, Gotthardvertrag

Nutzbarmachung Wasserkraft

1910 Weltausstellung Paris

Schweiz als Industriestaat

Jeder 7te Bewohner ist Ausländer (14,75)

1912 VAP



Generalstreik in Zürich

Jungfrauoch-Tunnel

KUVG

ZGB

BR-Entschädigung von CHF 15'000.-- auf CHF 18'000.-- (20%)

Schweiz Grossexporteur. Pro Kopf mehr Export als England.

Autoverbot an Sonntagen in SZ

1913 Lötschberg wird durchfahren

1921 Bundeskompetenz für Vorschriften über Automobile und Fahrräder  
Luftschiffahrt

1927 in GR Automobilverbot aufgehoben. 11. Abstimmung