

(Sperrfrist: 24.09.2009, 12.00 Uhr)

Es gilt das gesprochene Wort

«Tunnellöcher bohren und Finanzlöcher stopfen»

Präsidialansprache von

Ständerat Dr. Peter Bieri
Hünenberg ZG

73. ordentliche Mitgliederversammlung
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
LITRA

24. September 2009
Bern

Wer über Verkehr spricht, kann an zwei Orten ansetzen. Er kann im Detail beginnen und sich über Billet- und Benzinpreise auslassen oder laut über Pünktlichkeit, Kreisel, Verkehrsampeln oder Zuganschlüsse nachdenken. Schlussendlich wird er bei allgemeinen Erkenntnissen über die Verkehrspolitik landen und feststellen, dass Verkehr Distanzen überwindet, Menschen verbindet, die Wirtschaft funktionsfähig macht, Arbeit schafft und den Wohlstand fördert.

Man kann aber auch den umgekehrten Weg wählen und feststellen, dass sich Verkehr - wie ich es bei unserem Vorstandsmitglied und ETH-Professor Ulrich Weidmann «abgekupfert» habe - sich folgendermassen definieren lässt: «Verkehr ist die Gesamtheit der technischen, organisatorischen und ökonomischen Infrastrukturen, Mittel und Massnahmen zur Ortsveränderung von Menschen und Gütern sowie zur Übermittlung von Nachrichten, mit dem Ziel, die Bedürfnisse der nationalen und internationalen Wirtschaft sowie der menschlichen Reise- und Mitteilungsbedürfnisse durch Überwindung räumlicher Entfernungen zu befriedigen».

Von dieser geradezu philosophisch anmutenden Definition kann man auf deduktivem Weg ins Detail gehen und schlussendlich wiederum bei den Fahr- und Treibstoffpreisen oder bei den Längen der Perrons und Russpartikeln landen.

Auf bedeutsamen Errungenschaften aufbauen

Verkehrspolitik, wie ich sie als LITRA-Präsident und derzeitiger Vorsitzender der ständerätlichen Verkehrskommission erlebe, liegt wahrscheinlich in der Mitte dieser beiden Ansätze. So will ich auch im Folgenden dort ansetzen, wo uns die politische Alltagsarbeit in Beschlag nimmt, wobei es durchaus lohnenswert sein kann, gelegentlich einen Blick auf die übergeordnete Ebene zu werfen und dabei gleichzeitig das Detail, das jeder Verkehrsbenützer anders wahrnimmt, aber zuweilen am meisten beschäftigt, nicht aus den Augen zu verlieren.... und sei es nur die Velovignette, über deren Existenzberechtigung wir derzeit hart debattieren.

Die schweizerische Verkehrspolitik kann auf bedeutsame Errungenschaften der letzten Jahrzehnte zurückblicken. Für die Zukunft lässt sich auf diesen Fundamenten aufbauen. Wichtige Weichen sind vom Volk, vom Bundesrat und vom Parlament gestellt worden, wobei wir nicht vergessen wollen, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrs nicht so gross wäre, wenn nicht Gemeinden, Städte und die Kantone in der Feinverteilung und im Regionalverkehr auf Strasse und Schiene ihren Anteil leisten würden. So teilen sich gemäss der LITRA-Statistik bei den Anteilen in die Strasseninvestitionen der Bund einerseits sowie Kantone und Gemeinden andererseits je ca. zur Hälfte.

Mehr finanzielles Engagement von Kantonen und Gemeinden?

Beim öffentlichen Verkehr bezahlen Gemeinden und Kantone knapp 20 Prozent, der Bund hingegen 80 Prozent der jährlichen Gesamtkosten, die nicht über die Fahrpreise erwirtschaftet werden können (Zahlen 2008, BAV, ohne Infrastrukturfonds). Ich erwähne dies in unserem Kreise der LITRA, weil viele von Ihnen in Ihren regionalen oder städtischen Verkehrsunternehmen darauf angewiesen sind, dass die kantonalen oder städtischen Behörden und/oder Stimmbürger bereit sind, erhebliche Steuergelder in den Verkehr zu investieren und zu finanzieren. Wer den Blick nach vorne richtet, hört immer wieder, dass die beiden unteren staatlichen Ebenen in Zukunft infolge der knappen Bundesmittel vermehrt ihren Beitrag an den Verkehr leisten müssen.

Damit diese Bereitschaft auf allen staatlichen Ebenen erwirkt werden kann, braucht es zweifellos ein hohes Engagement für die Interessenwahrnehmung des Verkehrs. Die LITRA kann hier zusammen mit anderen Organisationen des Verkehrs, wie etwa dem VöV und den Kantonsvertretern in der KöV, einen wichtigen Beitrag leisten und dies vor allem dann, wenn unsere Organisation fern jeglicher Ideologie, in einem konstruktiven Kontakt mit den Interessenvertretern des Individualverkehrs und mit einer hohen Seriosität den Weg zu mehrheitsfähigen Lösungen mitgestaltet. Eine solche sachliche LITRA-Verkehrspolitik schon deshalb zielführend, weil uns die nach wie vor wachsende Mobilität zukünftig mehr kosten wird als bisher - und dies unabhängig davon, ob wir auf Ausbau setzen oder eher auf den Status quo. Letzterer wäre jedoch verbunden mit einer abnehmenden Funktionstüchtigkeit der Netze und kann keine erfolgsversprechende Zukunftsvision sein.

Grenzen erreicht

Dass unser Verkehrssystem zuweilen örtlich oder zeitlich an die Grenzen der Leistungsfähigkeit stösst, wird nicht nur in den Staukosten der Strasse offensichtlich. Diese verursachen geschätzte jährliche volkswirtschaftliche Kosten von über 1.5 Milliarden Franken. Auch das Schienennetz ist infolge seiner hohen Auslastung auf den Hauptstrecken derart ausgelastet, dass schon geringe Störungen zu netzweiten Verspätungen führen und sich Personen- und Güterverkehr um die attraktiven Trassen streiten. Und wer für den Arbeits- und Freizeitverkehr das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr propagiert, kann wohl kaum einem Stehplatz im Zug als valable Alternative für das Stehen oder das Sitzenbleiben im Stau anpreisen. Beim Güterverkehr darf der durch die Wirtschaftskrise vorübergehende Rückgang der Transportleistungen nicht darüber hinwegtäuschen, dass vor allem auf den NEAT-Zufahrtsstrecken Engpässe drohen, wenn diese nicht rechtzeitig beseitigt werden können.

Projekte und Finanzierung in Einklang bringen

In meiner Funktion als Präsident der ständerätlichen Verkehrskommission habe ich vor allem bei der letztjährigen Behandlung über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur hautnah erleben können, mit welcher Intensität die Kantone die Realisierung «ihrer» Projekte fordern. Wir haben 14 dieser Ausbauwünsche in den berühmten Artikel 10 des ZEB-Gesetzes aufgenommen, wohl wissend, dass damit noch kein Projekt beschlossen, aber viele Erwartungen und Hoffnungen geweckt wurden....von der Finanzierung noch ganz zu schweigen.

Nachdem bei ZEB das Parlament den Bundesrat aufforderte, ihm bis zum Jahre 2010 eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen zu unterbreiten, warten die verschiedenen Regionen gespannt auf die Frage, welche Grossprojekte dereinst realisiert werden sollen. Die Herausforderung wird darin bestehen, die Projekte und deren Finanzierung in Einklang zu bringen.

Wer das politische Spektrum beobachtet, stellt zwei Zielrichtungen fest. Während die Economiesuisse eine Entflechtung der Finanzflüsse zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr sowie eine massive zusätzliche benutzerorientierte Finanzierung bei den Verkehrsträgern verlangt, strebt dem VCS eine massive Erhöhung der Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene vor. Diesbezüglich ist eine entsprechende Volksinitiative gestartet worden, welche die Hälfte der Mineralölsteuer für den öffentlichen Verkehr einsetzen will. Dies würde über 800 Millionen Franken von der Strasse zur Schiene verschieben, was zweifellos die heutige Strassenfinanzierung massiv beeinträchtigen würde.

Ich bin zusammen mit dem Vorsteher des UVEK (NZZ vom 26.8.2009) der Meinung, dass wir weder auf die eine noch auf die andere Seite das Fuder überladen und den Verkehr als Gesamtsystem betrachten sollten. Wenn es uns gelingt aufzuzeigen, in welcher Form und in welchem Umfang der öffentliche Verkehr mithilft, die Strasse für den Personen- und den Güterverkehr zu entlasten, werden wir auch beim Souverän wie bisher Mehrheiten für die Anliegen und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs finden.

Pragmatisches Vorgehen ist erfolgreich

Was die vorgeschlagene verstärkte Benutzerfinanzierung im öffentlichen Verkehr betrifft, so dürfen die Preise auf keinen Fall derart steigen, dass eine Rückverlagerung auf die Strasse erfolgt. Das könnte schon bei einer Preissteigerung von wenigen Prozenten der Fall sein. Man kann mir – zumal ich ja politisch aus einer Partei der Mitte komme – vorwerfen, diese «Weder-noch-Haltung» oder auch diese «Sowohl als auch Position» seien wieder mal typisch.

Das mag sein; sie ist aber – wie der Blick zurück lehrt – erfolgreich, pragmatisch und hat bei der Alimentierung des Infrastrukturfonds mit der Mitfinanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs den erfolgreichen Beweis erbracht. Die LITRA verfolgt und begleitet mit grossem Interesse diese weiteren Schritte der Verkehrspolitik und wird sich bemühen, mit konsensfähigen Lösungsvorschlägen ihren Beitrag zu leisten. Dass man dabei durchaus innovativ sein muss, zeigt schon die Tatsache, dass die traditionelle Besteuerung der Treibstoffe infolge moderner und alternativer sowie sparsamen Motorentechniken mittelfristig die Abgeltung der Strassenbenützung nicht korrekt wiedergeben kann.

Reales Wachstum der Ausgaben notwendig

Mit grosser Sorge betrachten wir auch die Finanzplanung des Bundes. Der Anteil der Verkehrsausgaben am Bundeshaushalt ist in den letzten zwanzig Jahren von 14.8 auf 13.2 Prozent gesunken. Im Rahmen der Aufgabenüberprüfung soll dieser Anteil weiter sinken. Wenn, wie es der Bundesrat vorsieht, das jährliche Wachstum der Verkehrsausgaben bloss nur noch zwei Prozent beträgt, liegen wir unter dem angenommenen Wirtschaftswachstum; und dies obwohl wir von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs wissen, dass deren Infrastrukturunterhalt dringender Erneuerungen bedarf, welche nicht ohne hohe Finanzmittel zu bewerkstelligen sind. Allein für den Substanzerhalt des bestehenden Netzes rechnet die SBB derzeit mit 1,5 bis 1,8 Milliarden Franken. Genaue Zahlen aufgrund von zwei unabhängigen Audits sollen bis Ende Jahr vorliegen.

Der LITRA-Vorstand hat sich im Verlaufe des vergangenen Jahres darüber informieren lassen und auch die Politik für dieses oft verdrängte Thema sensibilisiert. So rechnet etwa die SBB zusätzlich zum Nachholbedarf in Sachen Substanzerhalt mit massiv zunehmenden Kosten für die Wartung des Netzes von jährlich zwischen 200 bis 300 Millionen Franken, damit dieses langfristig robust und hoch verfügbar bleibt. Die Finanzierung des Substanzerhalts und der steigenden Unterhaltskosten sind auch bei den KTU ein Thema.

Bau und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen folgen anderen Regeln als beispielsweise der Bau einer Fabrik. Wenn Sie eine neue Anlage bauen, legen Sie in der Regel die alte still. Wenn Sie neue Verkehrswege bauen, müssen sie die alten gleichwohl noch unterhalten, weil sie ja nicht aufgegeben werden. Ergo fallen diese Unterhaltskosten weiter an.

Modalsplit halten und verbessern

Die LITRA hat im laufenden Jahr eine Arbeit erstellen lassen, welche sich mit Fragen der Kongruenz zwischen der europäischen und der schweizerischen Verkehrspolitik befasst. In einer sorgfältigen Analyse liessen wir Vergleiche anstellen zur Bereitstellung einer modernen Infrastruktur, zur Existenz wettbewerbsfähiger Unternehmen, zu den Finanzierungsmodalitäten und zur Bereitschaft, die drängenden Probleme des Umweltschutzes anzugehen. Wir wollten dabei sichtbar machen, wo sich Baustellen befinden und welche Folgerungen sich daraus ergeben. Aus unserer Arbeit lässt sich schliessen, dass das Weissbuch der EU aus dem Jahre 2001 die Verhältnisse recht gut dargestellt hat und die prognostizierten Entwicklungen eingetroffen sind. Hingegen muss alles daran gesetzt werden, dass der Modalsplit gehalten werden kann; diesbezüglich sind u.a. die Trassenpreise zu prüfen. Das Landverkehrsabkommen hat sich grundsätzlich bewährt; dieses muss jedoch genutzt werden, um die offenen Fragen um die Anschlüsse an die Neat zu lösen.

Schweiz ist der EU voraus

Das geplante transeuropäische Netz – unter dem Begriff TEN bekannt - kann als allgemein anerkanntes Grossprojekt der europäischen Weiterentwicklung des Bahnnetzes betrachtet werden, welches auf kontinentaler Ebene mit zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene beitragen wird. Bezüglich Realisierung ist die Schweiz im Vergleich zur EU zeitlich im Vorsprung. Grund dafür ist die bei uns gesicherte Finanzierung und sicher auch das Bewusstsein der begrenzten Kapazitäten auf der Strasse. Bezüglich Umweltschutz und Verkehr ist die Schweiz mit den bestehenden technischen und fiskalischen Massnahmen gut positioniert und bei der Realisierung im Vergleich zur EU einige Schritte voraus.

Letzteres habe ich übrigens selber erfahren können, als ich letzten Winter als Präsident der ständerätlichen Verkehrskommission bei einem öffentlichen Hearing des Verkehrsausschusses des EU-Parlamentes über die Eurovignette III die schweizerische Lösung unserer LSVA vorstellen konnte. Dort hat man der Schweiz zugestanden, dass sie mit ihrer Verlagerungspolitik eine Pionierrolle auf unserem Kontinent beschritten habe, zumal mit den Mitteln der Abgabe dringend benötigte Investitionen für transnationale Schienengüterverkehrswege vorgenommen würden. Es wurde auch festgestellt, dass mit der Wegekostenrichtlinie 2006 eine Annäherung des LKW-Maut der EU mit der schweizerischen LSVA stattfindet. Auch wenn infolge der derzeitigen Wirtschaftsbaisse im ersten Semester der Schienenanteil im transalpinen Güterverkehr von 64 auf 61 Prozent einen spürbaren Einbruch erfuhr, sind wir gut beraten, diesen Weg fortzuführen.

Alpentransitbörse – ein schwieriges Unterfangen

Zwar haben wir im Güterverkehrsverlagerungsgesetz die Möglichkeit einer Alpentransitbörse geschaffen. Ob sich diese allerdings für die Schweizer Wirtschaft verträglich und für unsere Bevölkerung ohne Diskriminierung einzelner peripherer Regionen auf eine praktikable Art durchsetzen lässt, wird nicht leicht zu beantworten sein. Kommt hinzu, dass ein solches Unterfangen nicht gegen den Willen der EU und aus umweltrelevanten Gründen auch nicht gegen das Mittun unserer Nachbarländer durchsetzen lassen wird. Das haben übrigens auch Reaktionen anlässlich dieses Hearings gezeigt.

LITRA weiterhin im öV-Steuerboot mit dabei

Die LITRA hat sich im vergangenen Jahr wiederum durch ihre Informationstätigkeit und ihren Einsatz für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs engagiert. Mit einer Stärkung unserer Organe wollen wir noch besser die Verkehrsanliegen in der Öffentlichkeit vertreten können. Dazu suchen wir eine gute Zusammenarbeit mit den uns nahestehenden Organisationen und Institutionen. Wir wollen unsere Arbeit auf eine pragmatische Art anpacken, wir wollen bei Lösungen mithelfen, die beim Souverän auch mehrheitsfähig sind und wir wollen letztlich mithelfen, dass der Verkehr zum Wachstum unserer Wirtschaft und zum Wohlstand unseres Land einen entscheidenden Beitrag leisten kann... oder wie im Titel meines Referates erwähnt: Die LITRA hilft weiterhin mit, «Tunnellöcher zu bohren und Finanzlöcher zu stopfen».