

Grundlagenpapier

Verkehrspolitik des schweizerischen Gewerbeverbandes sgv

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

I. Definitionen, Grundsätze und Ziele

1. Was bedeutet Mobilität

- a) **Fachliche Definition:** Die hier interessierende räumliche oder territoriale Mobilität gibt die Beweglichkeit von Personen und Gütern im geographischen Raum an. Im Verkehr zeigt sich die effektiv realisierte Mobilität. Die räumliche Mobilität kann in eine residenzielle Mobilität und eine zirkuläre Mobilität unterteilt werden. Bei der zirkulären Mobilität kehrt man nach Hause zurück. Im Gegensatz dazu verlegt man bei der residenziellen Mobilität seinen Wohnsitz dauerhaft. Umzüge innerhalb eines Gebietes zählen ebenso zur residenziellen Mobilität wie die Migration zwischen Nationen. Zur zirkulären Mobilität gehören der Tourismus und die Alltagswege.

Die modernen Gesellschaften zeichnen sich durch immer weitergehende Differenzierung in der Mobilität aus. Soziale Aktivitäten wie beispielsweise Wohnen, Arbeiten, Bildung und Erholung sind oft räumlich voneinander getrennt und bedingen die Überwindung von Distanzen. Der Mobilität fällt so die Funktion zu, Menschen zu (re-)integrieren, die durch die Differenzierung „entbettet“ wurden. Gleichzeitig ist Mobilität notwendig zur Einbettung in wichtige soziale Systeme wie Bildung und Arbeit. Mobilität entsteht aber nicht nur aus dem Zwang, räumlich getrennte Aktivitäten wahrzunehmen. Es gibt auch ein intrinsisches Bedürfnis nach Mobilität. Das Unterwegssein dient dann der Identitätsstiftung und ist Ausdruck eines Lebensstils. Eine arbeitsteilige Wirtschaft mit ihren ausgewiesenen Spezialisten und Fachkräften ist darauf angewiesen, auf einen grösseren Arbeitsmarkt zurückgreifen zu können. Das bedingt in wirtschaftlicher Hinsicht zwingend mobile Arbeitnehmer.

- b) **Rechtliche Grundsätze:** In der Bundesverfassung ist grundsätzlich keine staatlich verordnete Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse als allgemeine positivrechtliche Vorschrift enthalten. Vielmehr wird sogar explizit und bewusst davon Abstand genommen. Die einzige Ausnahme bildet der Alpenschutzartikel mit Bezug auf den alpenquerenden Strassentransitverkehr (BV Art. 84). Vom Grundsatz her stehen Schiene und Strasse deshalb im Wettbewerb, ausgehend von der freien Wahl der Verkehrsmittel. Wettbewerb setzt eigene Anstrengungen seitens der Wettbewerbsteilnehmer voraus. Die Verfassung kennt – im Gegensatz zur Politik - ganz klar keine Prioritätensetzung zugunsten des privaten oder des öffentlichen Verkehrs. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist überdies im Landverkehrsabkommen mit der EU (vgl. Art. 32) sowie im Sachplan Verkehr des Bundes (Teil Programm vom 26. April 2006, S. 16 Ziff. S1.1) ausdrücklich garantiert.

2. Strategische Ziele des sgv

Der sgv setzt sich für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Schweiz ein. Er fordert, dass die Verkehrsinfrastrukturen (inklusive Schiff- und Luftverkehr) bedürfnisgerecht und im Rahmen der ordentlichen und unordentlichen Finanzierung budgetneutral ausgebaut, weiter entwickelt und erhalten werden. Neue nicht verursachergerechte oder nicht zweckgebundene sowie wirtschaftlich nicht tragbare Steuern und Abgaben werden ebenso abgelehnt und aktiv bekämpft wie

konjunkturpolitisch motivierte Projekte und / oder restriktive und einschränkende Zwangsmassnahmen zulasten einzelner Verkehrsträger. Die Sicherstellung der Finanzierung muss sich klar am Verursacherprinzip ausrichten. Gemäss dem Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl verlangt der sgv die Gleichbehandlung von privatem und öffentlichem Verkehr (öV). Zudem ist beim öV für eine vollständige und dem Privatverkehr analoge Kosten. Und Finanzierungstransparenz zu sorgen. Mobilität ist ein wesentlicher Faktor für das reibungslose Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft, namentlich der KMU. Der sgv setzt sich für eine Verkehrspolitik ein, welche die Stärken aller Transportmöglichkeiten sinnvoll und optimal miteinander verbindet.

II. Situation heute und Trends

1. Stellenwert und Bedeutung der Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft

Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) prägen die Schweizerische Volkswirtschaft. 99,7 Prozent aller Unternehmen sind KMU, die rund zwei Drittel aller Arbeitsplätze in der Schweiz anbieten. Mit ihrer hohen Produktivität pro Mitarbeitenden leisten die KMU einen wesentlichen Beitrag zu Wohlstand und Wohlfahrt in der Schweiz.

Stark von Überregulierungen und finanziellen Belastungen betroffen sind die KMU im Bereich des Strassenverkehrs zunehmend aber auch in verschiedenen Sparten des Luftverkehrs. Die Strasse stellt für KMU die Lebensader schlechthin dar. Nur wenn die KMU den heutzutage geforderten ständigen (24h) und jederzeitigen (365 Tage/Jahr) Mobilitäts- und Erreichbarkeitserfordernissen nachkommen können, bleiben sie wirtschaftlich leistungs- und überlebensfähig. Die oft dogmatisch betriebene Verkehrspolitik der Eidgenossenschaft und einiger Kantone (das Dogma lautet: „öV ist gut, MIV ist schlecht“) hat dies nicht erkannt: Seit Jahrzehnten wird einseitig eine Schienen- und Verkehrsverlagerungspolitik betrieben und die Strasse nicht nur vernachlässigt, sondern der/die Strassenbenutzer/in überdies mit finanziellen (Strassensteuern, Bussen, etc.) und infrastrukturellen (Verkehrsberuhigungsmassnahmen, staatlich geförderte Staus, etc.) Schikanen diszipliniert. Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang auch der Versorgungsaspekt. Die Verlagerungspolitik ignoriert nämlich, dass Randregionen in der Regel nicht ans Schienennetz angebunden und somit für die Versorgung und die Entsorgung ausschliesslich auf die Strasse angewiesen sind. Bestraft werden dadurch sowohl die KMU als auch die gesamte Bevölkerung, die in den entsprechenden Landesteilen angesiedelt bzw. wohnhaft sind.

2. Situation bei den verschiedenen Verkehrsträgern

a) **Grundsätzliches:** Die Schweizer Verkehrs- bzw. Mobilitätspolitik wird grundsätzlich auf zu abstrakter Ebene und ohne Bezug zu den Bedürfnissen der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft, insbesondere der KMU, betrieben. Leitlinien der Behörden sind offensichtlich:

- Verlagerung des Strassentransports auf die Schiene;
- möglichst günstige und vollständige Flächenbedienung im Schienenpersonen- und zunehmend auch im Schienengüterverkehr (sogenannter Service public);
- Nachhaltigkeit, einseitig verstanden als Umweltschutz;
- Zwang statt Anreizmechanismen in der Umsetzung.

Die Mobilitätspolitik wurde in den letzten Jahren vor allem vom Verkehrsdepartement (UVEK) unter sozialdemokratischer Leitung gesteuert. Die Wirtschaft und das Gewerbe sind dabei weitgehend um- bzw. übergangen worden. Diese UVEK-Politik ist veraltet und zielt einseitig auf ökologische Anliegen. Gesellschaftliche und insbesondere auch ökonomische Aspekte sind in Zukunft

viel stärker zu gewichten. In diesem Sinne bestehen hohe Erwartungen an die neue Departementsleitung.

b) Schiene / Bahn

Strassenbenützer tragen (überproportional) viel zur Finanzierung des öV bei und werden dabei übermässig mit Abgaben und Steuern belastet sowie zusätzlich mit Auflagen und Verboten überhäuft. Zudem sind die Verkehrsprojekte des Bundes in aller Regel unter Vernachlässigung des motorisierten Individualverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel ausgerichtet. Die Folgen sind Staus und Unterbrüche im Strassennetz, die Behinderung der Mobilitätsbedürfnisse und die Erschwerung von Transportaufträgen; all dies kann zu Geschäftsverlusten, teureren Preisen und schlussendlich Versorgungsengpässen führen. Auf den volkswirtschaftlich entstehenden Schaden wegen Staus wird später näher eingegangen.

Die Mittel für die Schienenfinanzierung stammen zum grössten Teil aus dem ordentlichen, vom Steuerzahler alimentierten Bundeshaushalt sowie aus Erträgen des Strassenverkehrs (LSVA, Mineralölsteuer). Via leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Mineralölsteuer fliesen jährlich fast zwei Milliarden Franken von der Strasse zur Schiene. Dazu kommen weitere 350 Millionen Franken, mit denen der Konsument via Mehrwertsteuer den Schienenverkehr subventioniert. Daher ist es letztlich kaum verwunderlich, dass der Schienenverkehr gemäss volkswirtschaftlicher Eisenbahnrechnung nur gerade einen Kostendeckungsgrad von knapp 50 Prozent ausweist.

c) Cargobahn

SBB Cargo als bedeutendste Schweizer Güterbahn kämpft mit massiven finanziellen Problemen. Jahr für Jahr resultieren Defizite; die Schuldenlast nimmt ständig zu. Inzwischen wurden der internationale Ganzzugs- und der kombinierte Verkehr, d.h. der alpenquerende Transitverkehr, in eine neue Gesellschaft SBB Cargo International unter Beteiligung der privaten Hupac AG ausgelagert. Im übrigen Geschäft fehlt jedoch noch immer eine marktfähige, wettbewerbsorientierte Ausrichtung, wenn möglich unter Beizug von Fachkräften und Know-how aus der Logistikbranche. Es müssen deshalb weitere Kooperationen mit Partnern geprüft werden, unter Umständen auch aus dem Strassentransport. Das beste Beispiel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit von Schiene und Strasse ist die erfolgreiche Privatisierung von Cargo Domizil.

Weiter besteht im Zusammenhang mit sogenannten Trassen Handlungsbedarf. Bei der Zuteilung von Trassen („Slots“), mit der die Benützung des Schienennetzes geregelt wird, hat der vertaktete Personenverkehr heute gemäss Artikel 9a des Eisenbahngesetzes immer Vorrang. Der Güterverkehr ist demgegenüber benachteiligt, d.h. es stehen ihm zu wenige Trassen zur Verfügung. Symptomatisch dafür ist, dass die vorhandenen Trassen am Lötschberg, die gemäss Planung zu 73 Prozent für den Güterverkehr reserviert gewesen wären, inzwischen zu 56 Prozent durch den Personenverkehr beansprucht werden.

Ausserdem ist heute die Ausbauproblematik im Zusammenhang mit den NEAT-Tunnels zentral. Damit die Kapazitäten der neuen NEAT-Basistunnels und somit diejenigen der Cargo-Bahn auch ausgenutzt werden können, braucht es leistungsfähige Zulaufstrecken, d.h. Transitkorridore mit einem Streckenprofil, das auch die Beförderung von Sattelschleppern mit vier Meter Eckhöhe zulässt, sowohl im Inland als auch nördlich und südlich der Schweizer Grenze.

d) Strasse

Das Bevölkerungswachstum und die wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz generieren steigende Mobilitätsbedürfnisse. Der Auslastungsgrad des stagnierenden Strassennetzes ist derart hoch, dass die Verkehrsströme tagtäglich vielfach behindert werden oder verschiedentlich sogar

zusammenbrechen. Ein flüssiger Verkehrsstrom ist für ein prosperierendes Gewerbe in der Schweiz aber eine zwingende Voraussetzung.

Wirtschaftlich äusserst schädlich sind Staus, die im Endeffekt Wachstum und Wertschöpfung mindern. Ein Transporteur hat wegen eines Staus grosse Zeit- und somit Produktivitätsverluste zu verbuchen. Die mangelnde Produktivität geht zulasten des Wirtschaftswachstums. Mangelndes Wirtschaftswachstum schädigt in seiner ursprünglichen Konsequenz jede Einzelperson direkt. Studien des Bundes zu diesem Thema zeigen, dass Staus jährlich rund 1,5 Milliarden Franken an Zusatzkosten verursachen. Pro Jahr werden allein auf Nationalstrassen rund 10'000 Stautunden registriert. Die von Staus verursachte Umweltbelastung ist hoch und macht einen grossen Teil der Erfolge aus den Anstrengungen zur Schadstoffreduktion im Strassenverkehr wieder zunichte. Die geldwerten Umweltkosten wurden im Jahr 2004 (aktuellste Zahlen) auf 20 Millionen Franken quantifiziert. Darin nicht eingerechnet und nicht zu vernachlässigen sind zudem die wirtschaftlichen Folgen von Staus auf das Gewerbe, z.B. das lokale Ausbaugewerbe, das am Rande einer Agglomeration domiziliert ist und Aufträge im Zentrum auszuführen hat.

Die Verkehrsverlagerungspolitik des Bundes hat dazu geführt, dass die Benützung der Strasse mit teilweise unnötigen und wirtschaftsschädlichen Zwangsmassnahmen eingeschränkt wird. Dabei mangelt es nicht an Variantenarmut: unbegründete, Tempolimiten, künstlich verursachte Staus, Signaldschungel, Bussen- und Strafsystem. Der sgV ist der Auffassung, dass bei der Strassen(be)nützung vermehrt die Eigenverantwortlichkeit zu fördern ist. Dabei dürfen durchaus innovative Ideen geprüft werden (z.B. Richttempi anstelle von Höchsttempi, Begrenzung des Signaldschungels aus Sicherheitsgründen, Beseitigung von verkehrshemmenden und -zerstörenden Massnahmen [rote Ampelwellen in Städten, Priorisierung des öV auf Strassen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, etc.], Verwendung der Bussengelder ausschliesslich für die Verkehrssicherheit [Schaffung von Verkehrssicherheitszentren], freies Parkieren [sofern die Leistungen des Gewerbes be- oder genutzt werden, z.B. in Einkaufszentren], kantonsübergreifende Verkehrsmanagementsysteme statt Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen auf Autobahnen, etc. etc.).

e) Luftfahrt

Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor. Die schweizerische Luftfahrt beschäftigt ca. 50'000 Personen direkt und indirekt. Weitere 130'000 Arbeitsplätze werden durch abgeleitete volkswirtschaftliche Effekte der Luftfahrt geschaffen. Die gesamte Wertschöpfung wurde für 2004 auf über 26 Mia. CHF geschätzt. Neben der Passagierbeförderung stellt auch die Luftfracht einen zunehmend wichtigen Teil der schweizerischen Luftfahrt dar. In der Schweiz werden jährlich Güter im Gesamtwert von 41.7 Mia. CHF (30% des exportierten Gegenwerts) per Luftfracht transportiert. Neben dem Linien-Passagierverkehr und dem Frachtverkehr sind die weiteren volkswirtschaftlich wichtigen Sparten des Luftverkehrs die Geschäftsfliegerei (Business Aviation), die Arbeitsfliegerei (namentlich Helikopterfirmen), die Flugplätze und die Flughäfen, die verschiedensten Bodendienste, die Flugsicherung, die Unterhaltsbetriebe, die Flugzeughersteller- und Komponentenindustrie und die Leichtaviatik.

In vielen Bereichen ist die schweizerische Luftfahrt strengeren Normen und operativen Einschränkungen unterstellt, als dies bei ihrer ausländischen Konkurrenz der Fall ist. Dies gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz. Zudem zeichnet sich in gewissen Bereichen ein ausgeprägter Trend zur Überregulierung ab. Dies ist u.a. auf die Gründung vor einigen Jahren der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA zurückzuführen. Deren Regulierungstätigkeit, die zunehmend alle Bereiche der Luftfahrt (d.h. auch die Flugplätze, die Unterhaltsbetriebe und die Leichtaviatik) umfasst, wird oftmals unverändert in die schweizerische Luftfahrtgesetzgebung aufgenommen, ohne dass der nationale Handlungsspielraum zwecks Berücksichtigung der nationalen und örtlichen besonderen Gegebenheiten angemessen ausgenutzt wird. Die Kosten für die zahlreichen Auflagen steigen besonders auf den schweizerischen Flughäfen

stark an. Genannt seien auf den Landesflughäfen und den Regionalflughäfen mit Linienverkehr z.B. die hohen Auflagen für die Sicherheit gegen terroristische und kriminelle Aktivitäten (Security). Weiter zu erwähnen ist die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL beabsichtigte Zertifizierungspflicht auf den Regionalflughäfen, die mit grossen Kosten verbunden ist, aber von der internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO nicht zwingend verlangt wird. Auch auf die Flugfelder (d.h. die nicht konzessionierten, privaten Flugplätze) werden ebenfalls neue Auflagen zukommen (z.B. strengere Regelung der Verantwortung des Flugplatzchefs).

Die Schweiz verfügt über drei Landesflughäfen. Im Unterschied zu den Flughäfen Basel und Genf ist der Flughafen Zürich gestützt auf die Luftfahrtpolitik des Bundes als Drehscheibe (Hub) ausgelegt. Dieses Betriebskonzept erlaubt es der Schweizer Wirtschaft, auf ein attraktives, interkontinentales Langstreckennetz für Personen- und Gütertransporte (Luftfracht) zurückzugreifen. Die Bereitstellung direkter Langstreckenverbindungen in alle bedeutenden Wirtschaftszentren der Welt gibt dem Flughafen Zürich eine strategische Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft. Der Bund hat diese Ausnahmestellung in seiner Luftfahrtpolitik zu berücksichtigen und den Drehscheibenbetrieb zu gewährleisten.

f) **Europäischer Kontext**

Mit ihrer in der Tendenz strassenverkehrsfeindlichen Verkehrsverlagerungspolitik befindet sich die Schweiz im Alleingang: In Europa wird der sogenannte Modal Shift (Verkehrsverlagerung vom einen zum anderen Verkehrsträger) als gescheitert betrachtet und der sogenannten Co-Modality (verkehrsmittelübergreifende Zusammenarbeit unter Berücksichtigung der spezifischen Vor- und Nachteile aller Verkehrsträger) der Vorzug gegeben. Die Zusammenarbeit von Strasse und Schiene wird als zukunftsfruchtig und zielführend betrachtet.

Verkehrskonzept UVEK

Um die drohende Lücke bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu verhindern, hat sich der Bundesrat am 20. Januar 2011 auf ein zweistufiges Vorgehen geeinigt: In einem ersten Schritt soll aufgrund von Netzerweiterungen der Preis für die Autobahnvignette angehoben werden, später der Mineralölsteuerzuschlag. Zur langfristigen Finanzierung der Bahninfrastruktur schlägt der Bundesrat vor, einen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu schaffen. Daraus sollen sowohl Betrieb und Unterhalt des bestehenden Schienennetzes als auch der schrittweise Ausbau finanziert werden (Bahn 2030). Die Vorlage soll dem Parlament im Rahmen eines direkten Gegenentwurfs zur VCS-Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ unterbreitet werden.

Der BIF soll den heutigen befristeten FinöV-Fonds, die Mittel aus der Bundeskasse für die Leistungsvereinbarungen mit SBB und Privatbahnen sowie zusätzliche zweckgebundene Einnahmen umfassen. Die Nutzer der Bahninfrastruktur – Passagiere und Bahnunternehmen – sollen sich künftig stärker an der Finanzierung beteiligen. Der Bundesrat sieht vor, die Trassenpreise (Preis für das Recht zur Benutzung eines Schienenabschnitts) schrittweise zu erhöhen. Dies würde die Billette und Abonnements im öV über die nächsten Jahre schrittweise um rund zehn Prozent verteuern. Zusätzlich soll der Abzug für Gewinnungskosten von Berufstätigen auf das Niveau eines öV-Regionalabonnements begrenzt werden; die daraus resultierenden Mehrerträge bei den direkten Bundessteuern (namentlich von den Motorfahrzeugpendlern in ländlichen Regionen geleistet) sollen in der Bundeskasse die Ausfälle für künftige Bahnsubventionen kompensieren.

g) **Schlussfolgerungen**

Grundsätzliche Zielsetzung: Der sgv als grösster Dachverband der Schweizer Wirtschaft ist der Auffassung, dass im Verkehrsdossier dringender Handlungsbedarf besteht. Weitere Treibstoffzoll-Erhöhungen lehnt der sgv konsequent ab, solange keine Kostentransparenz besteht und keine strikte Zweckbindung angewandt wird. Der sgv fordert von seiner grundsätzlichen Zielsetzung her mehr Freiheit und weniger Staat. Bei allem staatlichen Handeln dürfen die Regulierungskosten nicht vergessen gehen. Dabei ist nicht allein an verursachergerechte Gebühren und Abgaben zu

denken, sondern an die Gesamtbelastung, die den KMU durch (Über-)Regulierung entsteht (Ausfüllen von Formularen aller Art, Pflicht zur umfassenden Datenherausgabe auf erstes Begehren hin, komplizierte und unverständliche Verwaltungs(justiz)verfahren, inkompetente und arrogante Staatsangestellte, etc. etc.

Schiene: Eine Liberalisierung des Schienenbetriebs und damit einhergehend eine transparente und verursachergerechte Schienenfinanzierung (ohne Quersubventionierungen) sind dringend angezeigt. Eine Verlagerung des Strassenverkehrs auf den öV ist illusorisch. Die Projekte der Verkehrsverantwortlichen beim Bund werden nach diesen Vorgaben und Prinzipien logischerweise falsch priorisiert. Ein Paradigmenwechsel, sowohl in der Grundkonzeption der Verkehrspolitik als auch in deren Umsetzung, ist deshalb angezeigt.

Güterverkehr: Bei der SBB-Cargo ist die wirtschaftliche Situation alarmierend. Auch hier ist dringender Handlungsbedarf vorhanden. Die Prioritätenordnung bei der Trassenzuteilung muss zugunsten des Güterverkehrs gelockert werden. Im selben Zusammenhang braucht es eine Anpassung der Trassenpreise. Heute ist der Preis primär vom Gewicht der Züge abhängig, welche die entsprechenden Trassen beanspruchen. Güterzüge bezahlen folglich für die Benutzung derselben Strecke weit mehr als Personenzüge. Ausserdem sind die Trassenpreise derzeit völlig unabhängig von der Nachfrage, die während den 24 Stunden eines Tages ausgeprägte Spitzen und Flauten aufzuweisen hat. Somit besteht kein Anreiz, gewisse Verkehre auf Tageszeiten und Strecken zu verlegen, wo die Nachfrage geringer wäre. Zur besseren Auslastung der Kapazitäten muss das Trassenpreissystem deshalb verstärkt an der tatsächlichen Nachfrage als lediglich am Gewicht der Züge ausgerichtet werden. Die Zulaufstrecken zu den NEAT-Tunnels sind ausserdem auf ein Lichtprofil von 4 Metern auszubauen, da die milliarden schweren Investitionen in die NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen) ansonsten nutzlos wären. Deshalb muss beim weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur im Rahmen von ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) und Bahn 2030 unbedingt auch der Güterverkehr verstärkt berücksichtigt werden.

Co-Modality: Die neue Verkehrspolitik hat sich nach dem Grundsatz der Co-Modality auszurichten. Der gesamte Güterverkehr ist deshalb sowohl auf der Strasse wie auch auf dem Schienennetz abzuwickeln. Die Schiene hat dabei im Wesentlichen die Aufgabe, einen langströmigen Transport von zeitunempfindlichen Gütern sicherzustellen, wohingegen die Strasse primär für die Feinverteilung von hochwertigen Fertigprodukten zuständig ist. Die Strasse richtet sich dabei nach dem Grundsatz der Ver- und Entsorgung einer Fläche just in time aus. Bei der gesamten Verkehrsthematik darf nicht vergessen werden, dass die Mobilität der Menschen Grundlage ist für das wirtschaftliche Schaffen. Die Gewerbetreibenden müssen ihre Güter und ihre Dienstleistungen mobil erbringen können, Arbeitnehmer müssen ihren Arbeitsplatz erreichen können, und Kunden müssen ihre Bedürfnisse abdecken können. Statt mit Zwangsmassnahmen zulasten der Strasse – die notabene bis anhin überhaupt keine Verlagerungswirkung gezeitigt haben – muss die Verkehrspolitik vermehrt mit marktwirtschaftlichen Anreizmechanismen arbeiten. Die Vorschläge des UVEK sind unter all diesen Gesichtspunkten entsprechend anzupassen.

Luftverkehr: Der Schweizer Luftverkehr ist integraler Teil des nationalen Verkehrssystems. Er braucht Rahmenbedingungen, die ihn international konkurrenzfähig machen. Zu diesem Zweck muss dessen Infrastruktur, d.h. in erster Linie die schweizerischen Flughäfen, sich entsprechend der Nachfrage entwickeln können. Der Luftverkehr deckt bereits heute seine Kosten zu 100%. Der sgV lehnt deshalb weitere Belastungen der Luftfahrt durch zusätzliche Abgaben wie CO₂-Abgabe, Luftverkehrssteuer etc. strikte ab. Im Bereich der Klima- und Umweltpolitik soll auf die Vier-Säulen-Strategie der IATA (Welt-Luftfahrtverband) abgestellt werden. In erster Priorität sind demgemäss Umweltziele durch technologische Innovationen zu erreichen. Auf die Unterstellung der schweizerischen Luftfahrt unter das Emissionshandelssystem der EU ist zu verzichten. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, können nur globale Emissionshandelssysteme akzeptiert werden, die für alle Länder der Welt obligatorisch sind. Die Kosten für hoheitliche Aufgaben des

Bundes im Bereich des Luftverkehrs und seiner Infrastruktur sind konsequent durch den Bund zu tragen. Die Umsetzung internationaler Normen ins schweizerische Luftfahrtrecht hat mit Augenmass und unter grösstmöglicher Ausreizung der nationalen Handelsmarge zu geschehen

III. Einflussfaktoren auf die Mobilität und mögliche Ideen

1. Kosten / Staatsfinanzen

Einer der Haupteinflussfaktoren auf die Mobilität sind die Finanzen und der Staatshaushalt. In westlich ausgerichteten und (über-)regulierten Ländern wie der Schweiz sind die Probleme virulent. Die Regulierungsdichte ist derart hoch, dass die Mobilität eingeschränkt statt vereinfacht wird. Dabei hält der Einsatz von Finanzmitteln ökonomischen Kriterien oftmals nicht stand. Ein Beispiel dieser Regulierungsdichte stellen die Ordnungsbussen dar, die in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen. Die Mobilität wird damit negativ beeinflusst, indem ihr Gelder entzogen und anderswo eingesetzt werden. Hier – wie in allem – ist eine Zweckgebundenheit angesagt, mithin eine eigene Kasse für sämtliche Bussengelder. Diese sind ausschliesslich für die Strasse und deren Sicherheit einzusetzen. Grundsätzlich nicht in Frage kommt die Einführung einer Alpentransitbörse zur Durchsetzung der Verlagerungspolitik. Es geht nicht an, dass der Strassentransport noch stärker planwirtschaftlich eingeschränkt und das im Landverkehrsabkommen abgesicherte Prinzip der freien Verkehrsmittelwahl dadurch hinfällig wird.

Die Schiene ist in finanzieller Hinsicht eine eigentliche „Blackbox“. Die bestehende Kostenintransparenz hat massgeblichen Einfluss auf die Mobilität und fusst letztlich auf der fehlgeleiteten Verkehrsvorlagerungspolitik. Gemäss der Schweizerischen Eisenbahnrechnung beliefen sich die Subventionen für den gesamten Schienenverkehr im Jahr 2008 auf rund 5,5 Milliarden Franken. Davon wurden fast zwei Milliarden Franken via LSVA und Mineralölsteuer als Quersubventionen aus dem Strassenverkehr beigesteuert. Als Folge davon hat sich der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Eisenbahn kontinuierlich verschlechtert; von rund 65 Prozent (1990) sank er auf nur noch gerade 47 Prozent (2008). Die Bahnbenützer (Passagiere, Verloader von Gütern) bezahlen somit lediglich knapp die Hälfte der von ihnen verursachten Kosten.

Diese Subventionswirtschaft hat volkswirtschaftliche Auswirkungen. Auf der einen Seite entstehen völlig falsche Anreize für Benützer und Anbieter von Leistungen des Schienenverkehrs. Insbesondere führen die staatlichen Zuschüsse zu Billett- bzw. Abonnementspreisen, die nicht den eigentlichen Kosten des Bahnbetriebs sowie der Infrastruktur entsprechen und insofern zu tief sind. Die Attraktivität des Schienenverkehrs wird dadurch über die eigentliche Zahlungsbereitschaft der Kunden hinaus vergrössert, das Mobilitätsniveau künstlich angehoben und Pendler- sowie Freizeitverkehr auf der Schiene „herangezüchtet“. Andererseits nimmt der Druck auf die Bahnunternehmen ab, ihre Leistungen effizient, kostenorientiert und nachfragegerecht zu erbringen. Wie auch immer das finanzielle Ergebnis ausfällt: Praktisch alle Fehlbeträge werden letztlich durch staatliche Beiträge gedeckt. So steigen beispielsweise die Schulden der SBB von Jahr zu Jahr weiter an und belaufen sich derzeit auf mindestens 15 Milliarden Franken. Eine langfristig nachhaltige Finanzierung, wie sie für Unternehmen, die sich im freien Wettbewerb befinden, selbstverständlich ist, ist nicht vorhanden und deshalb unbedingt erforderlich. Zudem ist die Effizienz der Mittelverwendung auch beim Ausbau- und Sanierungsprojekte nicht immer gewährleistet. Insbesondere fehlt eine klare Prioritätensetzung bei Neubauten.

Die negativen Folgen dieser Subventionierung sind eine zunehmende Zersiedelung und Überbauung des Landes, eine höhere Lärm- und Umweltbelastung sowie ein steigender Energieverbrauch. Letztlich hat sich sogar ein eigentlicher Teufelskreis ergeben: Durch die künstliche Verbilligung des Schienenverkehrs steigt die Nachfrage an; deshalb wird das Angebot laufend erweitert, was wiederum zu einer Zunahme der Nachfrage führt. Somit steigen auch die benötigten finanziellen Mittel, die mit Subventionen gedeckt werden, ständig an.

Die heutige Subventionspolitik ist nicht nachhaltig, indem Infrastrukturen und Betrieb des öffentlichen Verkehrs massgeblich und zum Teil auch durch künftige Generationen (Schuldenrückzahlung) fremdfinanziert und nicht unmittelbar von den Verursachern bezahlt werden. Diese Praxis ist eine der Ursache für eine ständig wachsende Nachfrage nach Mobilität. Dies ist weder ökonomisch noch ökologisch effizient.

2. Umwelt, Energie und Klima

Der sgv unterstützt zukunftsweisende Antriebs- und Energiekonzepte, ohne aber die heutigen, bewährten Lösungen zu verteufeln. Für die Umweltpolitik muss in Zukunft gelten, dass bei jeder postulierten Massnahme jeweils die ökologischen Vorteile mit den ökonomischen Kosten und der gesellschaftspolitischen Wirkung verglichen werden. Im Vordergrund stehen technologische Lösungen; lenkende Eingriffe des Staates auf das Verhalten der Bürger werden abgelehnt. Nur wenn Nachhaltigkeit auch mit wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und gesellschaftlicher Bedürfnisabdeckung gleichgesetzt wird, kann eine effiziente und wirtschaftlich vertretbare Umwelt-, Energie- und Klimapolitik betrieben werden.

Auf eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen ist zu verzichten, da diese als Lenkungsmassnahme praktisch wirkungslos ist, nicht international abgestimmt ist sowie hohe ökonomische Kosten und einen geringen ökologischen Nutzen mit sich bringen würde. Eine solche CO₂-Abgabe käme damit einem unnötigen Schweizer Alleingang mit hohem Aufwand, aber geringem Ertrag gleich.

3. Touristische Faktoren

Für den Tourismussektor sind verkehrs- und infrastrukturpolitische Fragen zentral. Der Tourismussektor, allen voran die Gastronomie und die Hotellerie, sind nicht zuletzt aus Gründen der starken ausländischen Konkurrenz darauf angewiesen, dass die Infrastrukturen so erneuert bzw. ausgebaut werden, dass eine flächendeckende Anbindung der Regionen an den öffentlichen und privaten Verkehr gewährleistet ist. So sind nach Schätzung des Bundesamtes für Statistik (BFS) allein im Jahre 2007 über 84'000 Fahrzeuge in die Schweiz eingereist, wovon gegen 60'000 Fahrzeuge unter dem Titel „Reiseverkehr“ abzuhandeln sind. Die strassenseitigen Bedürfnisse des Tourismus sind vom UVEK bisher teilweise vernachlässigt worden.

Es darf beispielsweise nicht sein, dass gewisse Berg- und/oder Randregionen allein aufgrund deren geografischen Lage infolge fehlender Verkehrsverbindungen vom allgemeinen Wirtschaftsprozess ausgeschlossen werden. Dies hat für den Tourismus fatale Folgen, da die Bergregionen wichtige Tourismusattraktionen aufweisen und beliebte Reiseziele sind. Daher soll bei der Planung neuer Verkehrsverbindungen auch von den jeweiligen Bedürfnissen der Berg- und/oder Randregionen ausgegangen werden. Die wirtschaftlichen Interessen einer bestimmten Region sollen im Vordergrund stehen und nicht die planerisch zugestandenen Verkehrswege.

4. Infrastruktur

Die Hauptverkehrsadern sind nicht zuletzt als Folge der realitätsfremden Verkehrsverlagerungspolitik ständig überlastet. Dies hat massive Auswirkungen auf die Mobilität (Staus, Stress, Verkehrssicherheit, etc.). Innovative Ideen sind dringend notwendig.

Nebst dem weiteren Ausbau der Autobahnen (insbesondere auch auf der Ost-West-Achse [Arc lémanique]) sind dabei insbesondere flächendeckende Verkehrsmanagementsysteme zu prüfen, der Auslastungsgrad der Strasse soll sich auf die Richttempi auswirken, infrastrukturellen Massnahmen für das Bilden von Fahrgemeinschaften und für den Güterumschlag sind vermehrt Rechnung zu tragen, unnötige Hindernisse zu beseitigen sowie Baustellenarbeiten bewusster zu planen und effizienter auszuführen. In Agglomerationen fehlt es zudem an Umfahrungsstrassen zur Entlastung der Durchgangsstrassen von Ortszentren. In diesem Zusammenhang angeordnete verkehrsberuhigende Massnahmen haben ihr Ziel nicht erreicht und sind zu entfernen bzw. reduzieren. Ferner sind insbesondere

für den Schwerverkehr mehr Park- und Ausstellplätze zu errichten. Der zunehmende Unterhalt von Strassen und Schienen darf nicht vernachlässigt werden. Städte müssen für Autos offen bleiben: Road Pricing oder so genannte Umweltzonen werden abgelehnt. Weiter haben die flächendeckenden baurechtlichen Einspruchsmöglichkeiten störenden Charakter. Sie können durch schlanke, summarische Prüfverfahren ersetzt werden.

Damit die Versorgung der KMU und der Bevölkerung aufrechterhalten werden kann, sind eine rasche Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz sowie ein mittelfristiger Ausbau der Strasseninfrastruktur unabdingbar. Als prüfungswürdige Variante erscheint dem sgv längerfristig der Bau von Hochleistungsstrassenverbindungen für den überregionalen Personen- und vor allem Güterverkehr zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen. Dazu müssen weiträumige Umfahrungen von Agglomerationen bereit gestellt werden, wo der Verkehr über grosse Distanzen nicht durch den Lokalverkehr behindert wird, der aus den Dörfern und Städten zur Entlastung der Quartiere verdrängt worden ist. Diese leistungsfähigen Strassenverbindungen müssen ausschliesslich dem überregionalen nationalen, dem grenzüberschreitenden sowie dem internationalen Fernverkehr zur Verfügung stehen. Sie sind an verschiedenen Punkten an das transeuropäische Strassennetz (TERN) und an das bestehende Nationalstrassennetz anzuknüpfen.

IV. Mögliche Entwicklungsszenarien / Ausblick

1. Vorschläge des sgv

Erhalt und Ausbau unserer Infrastrukturen

Der sgv steht dafür ein, dass die Verkehrsinfrastrukturen bedürfnisgerecht und im Rahmen der ordentlichen Budgets kostenneutral ausgebaut, weiter entwickelt und erhalten werden.

Keine neuen Steuern und Abgaben

Dabei ist auf neue Steuern oder Abgaben zur Querfinanzierung zwischen den Verkehrsträgern und auf restriktive und einschränkende Zwangsmassnahmen zulasten einzelner Verkehrsträger zu verzichten. Die Finanzierung muss vollumfänglich nach dem Verursacherprinzip gesichert werden. Der öV hat zudem für eine vollständige und dem Privatverkehr analoge Kostentransparenz zu sorgen.

Gleichbehandlung des privaten mit dem öffentlichen Verkehr

Der private und der öffentliche Verkehr sind verfassungskonform gleich zu behandeln. Die individuelle Mobilität hat gegenüber dem öV einen Nachholbedarf und ist nachfragegerecht zu vereinfachen.

Sofortiger Verzicht auf die Verkehrsverlagerungspolitik

Die bisherige Verkehrsverlagerungspolitik ist im Bereich der flächenmässigen Verkehrsversorgung unseres Landes und im Binnenverkehr im Sinne eines Paradigmenwechsels sofort aufzugeben und im Einklang mit den Bestrebungen auf europäischer Ebene durch das Konzept der Co-Modalität abzulösen. Der Strassenverkehr bzw. -transport ist für die Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung unentbehrlich und – genauso wie die Bahn – als Service public zu verstehen.

2. Herausforderungen

a) Finanzierung

Bei der Finanzierung steht heute die Verfügbarkeit von pekuniären Mitteln im Vordergrund. Dort, wo Geld und Subventionen vorhanden sind, wird gebaut. Dadurch kommt es zu Fehlplanungen, die an den wirklichen Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung vorbeiziehen. Insbesondere kennt die Schweiz heute eine äusserst ungesunde Subventionspraxis zugunsten der Bahnen. Mehr als die Hälfte der durch den Schienenverkehr verursachten Kosten wird nicht von den Ver-

ursachern bzw. den Bahnkunden selber bezahlt, sondern von den Strassenbenützern, den Konsumenten und Steuerzahlern. Dadurch werden falsche Preissignale gesetzt und die Nachfrage künstlich angekurbelt. Die Folge davon sind überfüllte Züge, eine Zersiedlung des Landes und ständig ansteigende Kosten. Ebenso spitzt sich dadurch die finanzielle Lage der Bahnen zu. Sie verlieren den Anreiz, kosteneffizient zu arbeiten und werden immer stärker abhängig von Subventionen. Dieser Herausforderung kann am besten mit Kostentransparenz im Schienenverkehr (glasklare Finanzströme) und mit der konsequenten Anwendung des Verursacherprinzips begegnet werden.

Für den teilweisen Ausgleich der wegen des rückgängigen Konsums von Treibstoffen dahinschwindenden finanziellen Mittel könnten die Busseneinnahmen durch Errichtung einer eigenen Kasse verwendet werden. Diese Mittel sind in die Strasse (z.B. für die Verkehrssicherheit) zu investieren.

b) Demografie

Gemäss dem Referenzszenario, welches das BFS für den Zeitraum von 2010 bis 2060 erarbeitet hat, wird die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz in den kommenden Jahrzehnten weiter zunehmen. Dabei wird die Zahl von 7,8 Millionen (2009) auf neun Millionen (2060) Personen ansteigen. Diese Entwicklung dürfte hauptsächlich der Migration zuzuschreiben sein. Diese demografischen Entwicklungen werden den Wandel der Erwerbsbevölkerung weitgehend beeinflussen. Für die Mobilität stellt diese Entwicklung eine der Hauptherausforderungen in den kommenden Jahren dar.

3. Schlussbemerkungen

In der Mobilität steht die Schweiz vor grossen Herausforderungen. Folgende Eckpunkte sind mögliche Lösungsvarianten:

- Nachhaltigkeit verstanden als Zusammenspiel von Umwelt (statt Oekologie), Wirtschaft und Gesellschaft
- Verursacherprinzip
- Vollständiger Verzicht auf den Modal Split zu Gunsten der Co-Modality
- Kostenorientiertes und nachfragegerechtes Geschäftsmodell im Schienenverkehr
- Liberalisierung im Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr
- Keine Zwangsmassnahmen zu Lasten der Strasse

Bern, 28. Februar 2011 sgv-Kbh

Dossierverantwortlicher

Patrik Kneubühl,
Telefon 031 380 14 21, E-Mail p.kneuebuehl@sgv-usam.ch