economiesuisse

Zeit für etwas Ehrlichkeit in der Verkehrspolitik

Der Ausbau unseres Nationalstrassennetzes ist unverzichtbar. Denn längst ist klar: Für eine wirklich nachhaltige Mobilität und für unsere Wirtschaft brauchen wir weiterhin Investitionen in alle Verkehrsträger.

Die Covid-Pandemie war nicht nur eine Gesundheitskrise, sondern auch eine «Logistik-Krise». Homeoffice und Grenzschliessungen haben die gewohnte Mobilität von Gütern und Personen komplett auf den Kopf gestellt. Auch zeigte sich: Alle Verkehrsträger sind systemrelevant. Die Strasse hat beispielsweise bei der Impfstofflogistik enorm unterschätzte Leistungen erbracht. Die zeitkritische Herstellung, Lagerung, Feinverteilung von Millionen tiefgekühlten und hygienekritischen Impfdosen war alles andere als ein logistisches Kinderspiel. Ohne verlässliches Strassennetz und flexible Transportunternehmen wäre dies nicht zu bewältigen gewesen.

«Der Bund geht davon aus, dass der Güterverkehr bis 2050 nochmals um 31 Prozent zunimmt.»

Wenn es um die Infrastrukturqualität geht, gehört die Schweiz generell zur Weltspitze. Diese Qualität kostet: Im Verhältnis zu seiner Grösse investiert kaum ein anderes OECD-Land jährlich so viel in den Verkehr wie die Schweiz. Der Bund gibt jährlich etwa elf Milliarden Franken für den Verkehr aus, davon rund zwei Drittel für die Schiene und ein Drittel für die Strasse. Hinzu kommen Milliarden-Ausgaben der Kantone und Gemeinden. Der vom Parlament im September beschlossene «Ausbauschritt 2023» ist da nur ein kleines, aber wichtiges Puzzleteil: Er soll helfen, die Nationalstrassen bis 2030 an den neuralgischen Punkten zu entlasten – in und um die Agglomerationen. Populistische Kreise drohen nun mit dem Referendum. Dabei ist der Ausbau nicht bloss «nice to have», sondern schlicht notwendig – vor allem damit der Verkehr in den Städten weiter beruhigt werden kann. Auch die Ver- und Entsorgung kann so sichergestellt werden, eine zentrale Voraussetzung, damit die urbanen Zentren attraktive Arbeits- und Wohnorte bleiben.

Strassenausbauten sind keine «selbsterfüllende Prophezeiung», das zeigt schon ein kurzer Blick in die Statistik: Seit 1985 ist die Strassenfläche in der Schweiz um rund 20 Prozent gewachsen, das Verkehrsaufkommen aber um etwa 60 Prozent. Man erntet also Verkehr, auch wenn man keine Strassen sät. Nicht nur das, die Ernte ist auch ungeniessbarer: Auf maroden Infrastrukturen verursacht jeder

zusätzliche Fahrzeugkilometer mehr Emissionen, Lärm und Sicherheitsrisikos als auf modernen. Vernachlässigung ist also ganz und gar nicht nachhaltig. Besonders da der Bund davon ausgeht, dass der Personenverkehr bis 2050 nochmals um elf Prozent wächst und der Güterverkehr um 31 Prozent.

Wir dürfen uns nichts vormachen: Der Infrastrukturausbau ist das wenig glamouröse Fundament, das wir nicht gefährden dürfen. Darauf lässt sich ein breiter Massnahmenmix für eine zukunftsfähige Mobilität aufbauen. Es braucht die konsequente Dekarbonisierung des Strassenverkehrs, eine viel bessere Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur und ein optimales Zusammenspiel von ÖV und Individualverkehr. Da gibt es überall noch ganz viel Steigerungspotenzial , sei es in Form von Beton oder Daten. Letztlich muss auch das Mobility Pricing Schritt für Schritt weiterentwickelt werden – ein technisch und politisch komplexes Generationenprojekt.

Die Erstpublikation dieses Beitrags erfolgte am 11. Oktober 2023 im Tages-Anzeiger.