

Verkehrspolitik

Die Mobilität hat in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts einen enormen Aufschwung erlebt. Eine optimale Erfüllung der rasch gewachsenen Verkehrsbedürfnisse ist für eine moderne Volkswirtschaft deshalb unerlässlich und stellt einen gewichtigen Standortfaktor dar. Auch die Schweiz war gezwungen, in den letzten Jahrzehnten grosse Investitionen in die Infrastruktur der Bahn, des Strassenverkehrs und des Luftverkehrs zu tätigen. Die Schweiz verfügt heute über eine gute Verkehrsinfrastruktur, die aber an verschiedenen Punkten an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Ihre laufende Anpassung an die aktuellen Bedürfnisse ist zwingend, um die Standortqualität unseres Landes zu erhalten. Aus finanziellen Gründen sind alle Projekte streng auf ihre Notwendigkeit und Zweckmässigkeit hin zu prüfen. Daher sind private Finanzierungsmodelle, die gleichzeitig erwiesene Bedürfnisse abdecken können und den angespannten Bundeshaushalt schonen, vertieft zu prüfen.

Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor

Mobilität als Zeichen unserer Zeit

Die Mobilität hat in den letzten Jahrzehnten sprunghaft zugenommen. Dafür sind verschiedene Gründe verantwortlich. So ist der Anstieg des Personenverkehrs u.a. der dezentraleren Siedlungsstruktur und den dadurch bedingten längeren Arbeitswegen zuzuschreiben, der vermehrten Freizeit und dem deutlich höheren Lebensstandard, der einerseits breiten Schichten den Kauf eines Autos ermöglicht, andererseits dem internationalen Tourismus gewaltigen Aufschwung verliehen hat. Im Güterverkehr ist der Zuwachs vor allem auf die grössere Produktion und die fortgeschrittene Arbeitsteilung zurückzuführen, die zusätzliche Transportbedürfnisse geschaffen hat, namentlich auch im internationalen Bereich.

Man kann die massiv erhöhte Mobilität beklagen, auch im Hinblick auf die damit verbundene Umweltbelastung. Sie ist aber heute ein Faktum und Bestandteil einer modernen Volkswirtschaft.

Die rasch gewachsenen Verkehrsbedürfnisse haben naturgemäss die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur massiv erhöht. Entsprechend gross waren in den letzten Jahrzehnten die Investitionen in die Infrastruktur der für die Schweiz wichtigsten Verkehrsträger Strasse, Schiene und Luft.

In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts hat zudem

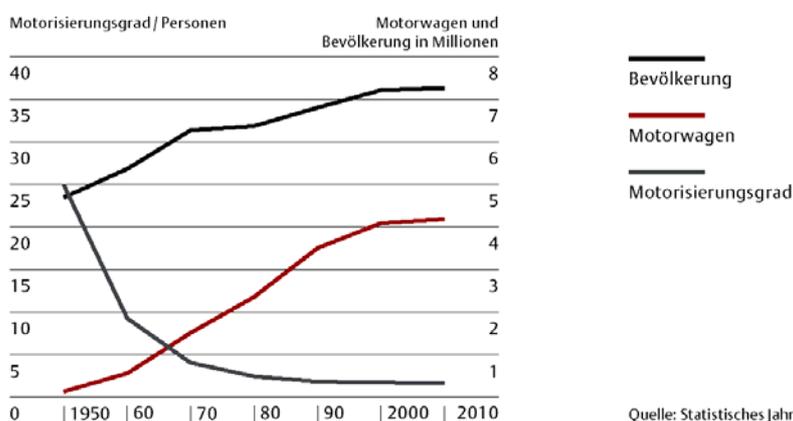
ein neuer Verkehrsträger in der Schweiz Einzug gehalten – die Rohrleitungen. Ausländische Konsortien erstellten Transitleitungen für Erdöl und für Erdgas. Das hat der Schweiz erlaubt, sich an eine weitere Versorgungsquelle dieser beiden Energien anzuschliessen, was die Versorgungssicherheit erhöht und einen umweltfreundlichen Transport ermöglicht.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bleibt unerlässlich

Die Verkehrswege spielten für die Schweiz seit jeher eine wichtige Rolle, sowohl in wirtschaftlicher wie auch in politischer Hinsicht. Dank der geografischen Lage im Herzen Europas hatte unser Land schon vor Jahrhunderten eine Drehscheibenfunktion; daran hat sich nichts geändert. Mit der Schaffung der Europäischen Gemeinschaft, die die Schweiz mittlerweile umschliesst, ist die Bedeutung unserer Transitachsen noch gestiegen, da der EU-Binnenmarkt auf leistungsfähige Nord-Süd-Achsen angewiesen ist. Dies zeigte sich besonders deutlich bei den Verhandlungen mit der EU über die bilateralen Verträge (Bilaterale I). Dort stand das Dossier Landverkehr für die EU im Vordergrund. Eine Lösung der Transitfrage war Voraussetzung für den Abschluss der sechs übrigen Dossiers. Dem Transitverkehr

kommt damit gesamtwirtschaftliche Bedeutung zu. Die Diskussion um die schweizerische Verkehrspolitik dreht sich dementsprechend auch zu einem guten Teil um die Transitpolitik und den Ausbau der Transitachsen. Deren Rolle ist unbestritten, nicht zuletzt, weil sie gleichzeitig dem Anschluss der Schweiz an die Nachbarstaaten dienen und die Verbindung des Tessins und des Wallis mit der Alpen-nordseite gewährleisten. Trotzdem darf nicht übersehen werden, dass das Verkehrsauf-

Entwicklung des Motorwagenbestands im Vergleich zur Bevölkerung der Schweiz



kommen auf verschiedenen Abschnitten im Mittelland, namentlich in den Agglomerationen, wesentlich grösser ist als auf den Transitachsen.

Eine moderne Volkswirtschaft ist ohne leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nicht denkbar. Will die Schweiz ihre Standortvorteile und damit ihren Wohlstand wahren, muss sie auch die notwendigen Schritte unternehmen, um sie den heutigen Bedürfnissen anzupassen. Die Schweiz hat in den letzten Jahrzehnten grosse Anstrengungen zur Modernisierung des Verkehrsnetzes unternommen. Gesamthaft gesehen verfügt sie über eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, was unbestrittenermassen zum wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes beigetragen hat. In verschiedenen Bereichen stösst die Verkehrsinfrastruktur aber an ihre Grenzen. Zwar wäre es volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt, die Kapazität durchwegs auf die Spitzenbelastungen auszurichten. Abschnitte, auf denen es aber regelmässig zu Behinderungen kommt, sind zu sanieren, um die Funktionstüchtigkeit des Gesamtnetzes zu erhalten. Gegen Aus- und Neubauten besteht heute aber nicht nur wegen der bedenklichen finanziellen Schieflage des Bundes, sondern auch aus politischen Gründen erheblicher Widerstand. Mit dem Argument, eine Erhöhung der Kapazität führe bloss zu Mehrverkehr, werden viele Projekte bekämpft, obwohl der Bedarf ausgewiesen ist.

Es ist unbestritten, dass gerade auch im Verkehr den Aspekten der Umweltbelastung heute grosse Beachtung zukommen muss. In dieser Hinsicht ist vieles denn auch bereits erreicht worden (Reduktion des Schadstoffausstosses, Lärmreduktionen, Reduktion des Treibstoffverbrauchs usw.). Nicht zuletzt dienen die ganze Verlagerungspolitik der Schweiz (Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene) und die massive Förderung des öffentlichen Verkehrs umweltpolitischen Zielen. Diese

Bestrebungen sind zu unterstützen. Auf der anderen Seite darf nicht verkannt werden, dass das Auto aus dem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken ist und die systematische Behinderung des Strassenverkehrs unweigerlich zu volkswirtschaftlichen Schäden führen muss.

So wird von den Engpässen auf dem Autobahnnetz nicht nur die unmittelbare Region negativ betroffen, sondern das ganze Netz. Die Notwendigkeit der Sanierung dieser Abschnitte ist unbestritten, doch dauert die Realisierung Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Besonders die Planungs- und Bewilligungsphase nimmt heute unangemessen viel Zeit in Anspruch. Dies wird durch unser Rechtssystem mit seinen weiten Einsprachemöglichkeiten, von denen fundamentalistische Umweltkreise regen Gebrauch machen, speziell gefördert. Dadurch werden die Projekte nicht nur in unverantwortlicher Weise verzögert, sondern auch erheblich verteuert. Galt der Widerstand ursprünglich vor allem dem Strassenbau, so sind heute auch Bahnprojekte mit Einsprachefluten konfrontiert, ganz zu schweigen von den Flughäfen.

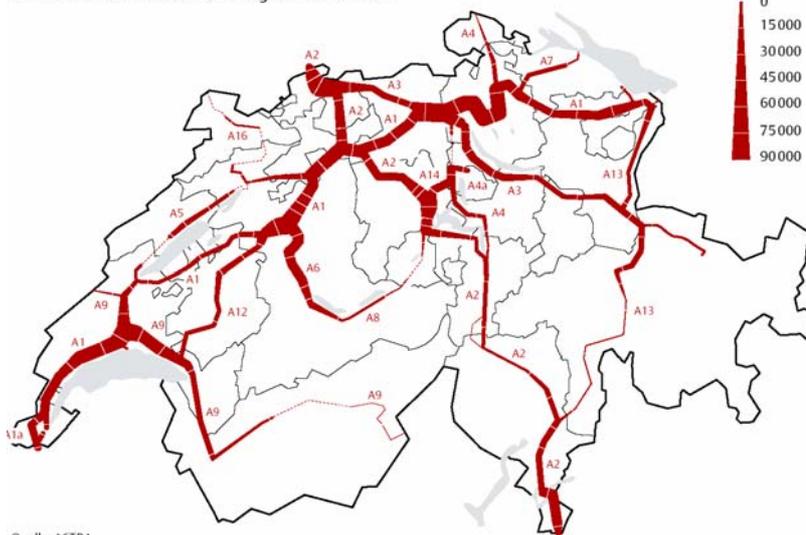
Nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen ist jedes Neu- oder Ausbauprojekt der Verkehrsinfrastruktur streng auf seine Notwendigkeit und seine Zweckmässigkeit zu prüfen. Projekte, deren Berechtigung ausgewiesen ist, sind zügig zu verwirklichen, denn die Substanzerhaltung und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die heutigen Bedürfnisse sind für den Standort Schweiz unerlässlich. Umfragen bestätigen immer wieder, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur einen ganz wesentlichen Faktor bei der Standortwahl darstellt.

Die Strassenverkehrsinfrastruktur

Die Strassenhoheit liegt in der Schweiz bei den Kantonen, die für Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen verantwortlich sind. Erst im Jahr 1958 erhielt der Bund die Kompetenz zum Bau des Nationalstrassennetzes, einem Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen. Das Netz wird bei seiner Fertigstellung 1858 Kilometer umfassen. Davon waren Ende 2001 89,9 Prozent in Betrieb, wovon 80,1 Kilometer sechsspurige Autobahnen, 1218,6 Kilometer vierspurige Autobahnen, 282,4 Kilometer zweispurige Autostrassen und 87,9 Kilometer Gemischtverkehrsstrassen.

Automatische Strassenverkehrszählung 2002

Durchschnittlicher Tagesverkehr der Motorfahrzeuge 2002
Total des Verkehrs beider Richtungen in 24 Stunden



Quelle: ASTRA

Das Nationalstrassennetz ist das grösste Bauwerk des Bundes und bildet das eigentliche Skelett des schweizerischen Strassenverkehrs. Die Aufwendungen für Bau, Unterhalt und Betrieb werden von Bund und Kantonen gemeinsam getragen. Die Beiträge des Bundes an die Kantone sind unterschiedlich, je nach Finanzkraft, Belastung und Interesse des Kantons. An Bau und Unterhalt bezahlt der Bund durchschnittlich 88 Prozent, an den Betrieb 67 Prozent. Der Bundesbeitrag wird einerseits durch 50 Prozent der Grundsteuer auf Treibstoff sowie einem Steuerzuschlag von 30 Rappen pro Liter, andererseits durch die Nationalstrassenabgabe finanziert. Die gesamten Aufwendungen des Bundes für das Nationalstrassennetz betragen Ende 2001 50,6 Milliarden Franken.

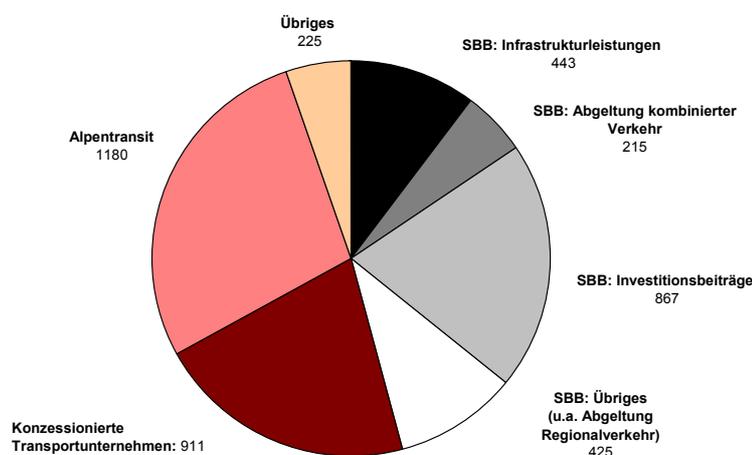
Die Verwirklichung des schweizerischen Nationalstrassennetzes stellt eine eindruckliche Leistung aller Beteiligten dar, waren doch zahlreiche planerische und technische Hindernisse zu überwinden, aber auch politische Schwierigkeiten, die sich aus dem föderalistischen Aufbau der Schweiz und der unterschiedlichen Interessenlage der Kantone ergaben. Zweifellos hat sich das Netz bewährt. Seit einiger Zeit stösst es aber in gewissen zentralen Bereichen an seine Kapazitätsgrenzen. Dem Ausbau erwächst jedoch mannigfacher Widerstand, und die bei Beginn des Autobahnbaus herrschende Euphorie ist verbreiteter Skepsis gewichen. Ende 2000 reichten deshalb die Strassenverkehrsverbände, der Schweizerische Gewerbeverband und die Erdöl-Vereinigung die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» ein. Diese verlangt die unverzügliche Beseitigung der Engpässe insbesondere auf den Strecken Genf–Lausanne, Bern–Zürich sowie Erstfeld–Airolo (zweite Gotthard-Röhre samt Nordrampe).

Nach Ansicht des Bundesrats sind die Vorschläge der Initianten zu undifferenziert und zu einseitig. Deshalb legte er einen Gegenvorschlag vor, dessen Kernstück die Beseitigung der Engpässe in den grossen Agglomerationen und punktuell auf der Ost-West-Achse des Nationalstrassennetzes bildet. Eine zweite Gotthard-Röhre lehnt der Bundesrat ab. Die Finanzierungsgrundlage für diese Projekte soll der neue Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen bilden. Dieser sieht vor, dass die zweckgebundenen Mittel aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette ab 2006 neu auch für Schienen- und Strasseninvestitionen in Städten und Agglomerationen eingesetzt werden können.

In der Dezember-Session 2002 beschloss der Nationalrat als Erstrat, den Gegenvorschlag des Bundesrats zwar zu unterstützen, die Forderungen der «Avanti-Initiative» nach einer zweiten Gotthard-Röhre und leistungsfähigen Verbindungen zwischen Genf und Lausanne sowie Bern und Zürich aber in den Gegenvorschlag aufzunehmen. Gegen den Willen des Bundesrats beschloss der Nationalrat ferner, aus den zweckgebundenen Treibstoffgeldern einen Infrastrukturfonds zu schaffen. Der Ständerat schloss sich dem Nationalrat im Wesentlichen an.

Der Gegenvorschlag des Bundesrats und der Beschluss des Parlaments lassen erkennen, dass die Behörden erfreulicherweise die Notwendigkeit einer Anpassung des Nationalstrassennetzes an die heutigen Bedürfnisse erkannt haben. Es ist ebenfalls zu begrüßen, dass das Problem des Agglomerationsverkehrs angepackt werden soll, da dort die grössten Behinderungen bestehen. Umstritten bleibt der Bau der zweiten Röhre am Gotthard. Der Bundesrat begründet seine Ablehnung mit der Tatsache, dass die Kapazitätsengpässe auf anderen Nationalstrassenabschnitten weit grösser seien. Dem steht aber die Tatsache entgegen, dass die Stauzeiten am Gotthard in den Hauptreisezeiten schon heute die Grenze des Tragbaren erreicht haben und, wie eine Studie zeigt, nur schon eine mässige weitere Verkehrszunahme die Stauzeiten massiv ansteigen liesse. Das Hauptargument für den Bau der zweiten Röhre dürfte aber in der Sicherheit liegen. Wie verschiedene gravierende Unfälle in Tunnels, so auch am 24. Oktober 2001 im Gotthard, zeigen, wirken sich Kollisionen dort verheerend aus. Nur richtungsgetrennte Tunnels können die Sicherheit substantiell erhöhen. Dieser Tatsache wird vom Bundesamt für Verkehr übri-

Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr, Budget 2003
(in Mio. Franken, Total: 4,3 Mrd. Franken)



Quelle: EFV

gen weiter grösser seien. Dem steht aber die Tatsache entgegen, dass die Stauzeiten am Gotthard in den Hauptreisezeiten schon heute die Grenze des Tragbaren erreicht haben und, wie eine Studie zeigt, nur schon eine mässige weitere Verkehrszunahme die Stauzeiten massiv ansteigen liesse. Das Hauptargument für den Bau der zweiten Röhre dürfte aber in der Sicherheit liegen. Wie verschiedene gravierende Unfälle in Tunnels, so auch am 24. Oktober 2001 im Gotthard, zeigen, wirken sich Kollisionen dort verheerend aus. Nur richtungsgetrennte Tunnels können die Sicherheit substantiell erhöhen. Dieser Tatsache wird vom Bundesamt für Verkehr übri-

gens bei der Eisenbahn Rechnung getragen, werden doch beim Bau längerer Eisenbahntunnels zwei getrennte Röhren vorgeschrieben.

Umstritten ist auch der Infrastrukturfonds, der aus den zweckgebundenen Treibstoffgeldern gespeist werden soll, analog dem FinöV-Fonds für den öffentlichen Verkehr. Bisher flossen die zweckgebundenen Treibstoffgelder sowie die Nationalstrassenabgabe in die allgemeine Bundeskasse; die Aufwendungen für den Strassenbau stellte der Bund jährlich in sein Budget ein, wie für jede andere Bundesausgabe auch. Da der Bund seit 1995 regelmässig mehr Geld aus zweckgebundenen Treibstoffgeldern eingenommen hat als er für das Strassenwesen aufwendete, finanzierte er mit den zweckgebundenen Einnahmen seine allgemeinen Aufgaben. Insgesamt wurden auf diese Weise 3,7 Milliarden Franken zweckentfremdet. Dieser Praxis soll nun nach dem Willen der eidgenössischen Räte mit dem Infrastrukturfonds ein Riegel vorgeschoben werden, so dass die zweckgebundenen Mittel wirklich dem Strassenbau zugeleitet werden.

Finanzpolitisch sind zweckgebundene Einnahmen problematisch, da sie den finanzpolitischen Handlungsspielraum einengen. Andererseits ist es unbefriedigend und rechtlich nicht korrekt, wenn sie zweckentfremdet und für andere Bundesaufgaben eingesetzt werden. Die im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen vorgesehene Übertragung des Nationalstrassenbereichs in die alleinige Kompetenz und Aufgabe des Bundes sollte deshalb Gelegenheit bieten, auch neue Finanzierungsmodelle zu prüfen, die die Bundeskasse und damit den Steuerzahler, speziell den Strassenbenützer, schonen und gleichzeitig die Finanzierung von ausgewiesenen Bedürfnissen auf eine solide Basis stellen. Diese Prüfung hat insbesondere unkonventionelle, in der Schweiz bisher nicht praktizierte Formen einzuschliessen wie PPP (Private Public Partnership) oder BOOT-Modelle (Build-own-operate-trans-

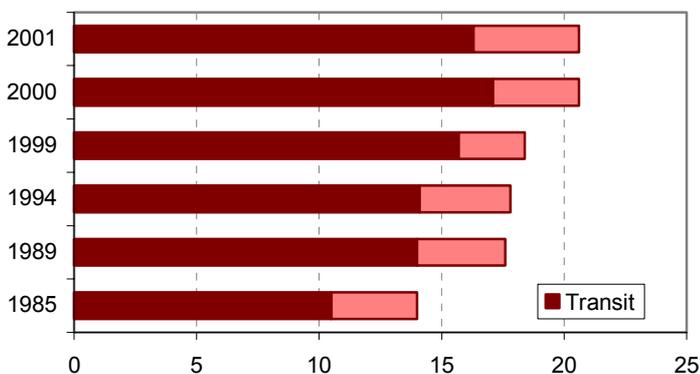
fer). Dabei kommen Mauten und Road pricing nur bei entsprechender Senkung der Verkehrsabgaben in Frage.

Infrastruktur der Luftfahrt

Während Strasse und Bahn vielerorts mit Kapazitätsengpässen zu kämpfen haben, liegt das Problem beim Luftverkehr zurzeit in erheblichen Überkapazitäten. Im Vorfeld der anstehenden Kantons- und Nationalratswahlen nutzen gewisse Politiker dies, um von Fehlplanungen zu sprechen. Diese Behauptung wird den Tatsachen aber nicht gerecht. Vielmehr zeichnete sich die schweizerische Flughafenpolitik seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs durch eine sehr weitsichtige Planung aus. Noch während des Kriegs, im Jahre 1943, legte der Bundesrat einen Bericht über die künftige Flughafenpolitik des Bundes vor. Dieser diente als Grundlage zum Ausbau von Genf-Cointrin, dem Euro-Airport in Basel und dem Bau von Zürich-Kloten, wo der Betrieb 1948 aufgenommen werden konnte. Die Schweiz stellte damit dem zivilen Luftverkehr, der sich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs rasant entwickelte, von Beginn an eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung. Diese wurde von der damaligen Swissair und zahlreichen ausländischen Gesellschaften denn auch rege genutzt, wodurch die Schweiz eine beachtliche Stellung im internationalen Luftverkehr erringen konnte. Damit entstanden nicht nur zahlreiche Arbeitsplätze in den betroffenen Wirtschaftszweigen und verwandten Bereichen, sondern dies erwies sich auch als gewichtiger Standortfaktor für unser Land.

Obwohl der Luftverkehr sehr sensibel auf politische und konjunkturelle Ereignisse reagiert, verzeichnete er über all die Jahre hinweg ein ausserordentliches Wachstum. Die Flughäfen hatten oft Mühe, ihre Infrastruktur den gestiegenen Bedürfnissen anzupassen. Cointrin, der Euro-Airport und Kloten durchliefen denn auch verschiedene Ausbaustadien.

Alpenquerender Güterverkehr in der Schweiz¹⁾
(in Millionen Nettotonnen)



¹⁾ Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr

Quelle: BFS

Diese positive Entwicklung kam im Jahr 2001, dem wohl schwärzesten Jahr in der Geschichte der schweizerischen Luftfahrt, zu einem abrupten Ende. Die Terroranschläge vom 11. September 2001 und der damit verbundene Konjunkturrückgang führten zu einem massiven Einbruch im Luftverkehr. Zusätzlich wurde die Schweiz durch den Zusammenbruch der Swissair getroffen. Besonders nachteilig wirken sich diese Ereignisse auf den Flughafen Zürich-Kloten aus, der mit einem Bauvolumen von 2,7 Milliarden Franken mitten in der 5. Bauetappe steht.

Als ob der Schwierigkeiten nicht schon genug gewesen wären, unterzeichnete Bundesrat Moritz Leuenberger im Herbst 2001 einen Staatsvertrag mit Deutschland über die Benützung des süddeutschen Luftraums. Dieser würde dem Flughafen Zürich-Kloten neben einer Plafonierung der Anflüge über süddeutschem Gebiet erhebliche Einschränkungen in den Randstunden und am Wochenende bringen. Die einzige Möglichkeit, diese Beschränkungen zu kompensieren, sah der Flughafen in Anflügen von Osten und Süden. Das wiederum rief die betroffene Bevölkerung auf den Plan, die von den neuen Anflugverfahren nichts wissen will.

Die Regelung der Fluglärmverteilung ist in erster Linie eine Frage des Kantons Zürich. Es darf aber nicht verkannt werden, dass der Flughafen Zürich-Kloten heute eine nationale Funktion ausübt und für alle Landesgegenden von erheblicher Bedeutung ist. Dazu beigetragen hat nicht zuletzt die ausgezeichnete Einbettung von Kloten in das schweizerische Schienen- und Autobahnnetz.

Eine gute Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr ist für die schweizerische Wirtschaft mit ihrer engen Auslandsverflechtung von zentraler Bedeutung. Bekanntlich stammt rund jeder zweite Franken aus dem Auslandsgeschäft. Welche Bedeutung dem Luftverkehr in anderen Ländern beigemessen wird, zeigt z.B. die Tatsache, dass Deutschland, aber auch Frankreich, die Niederlande, England usw. den Ausbau ihrer Flughäfen forcieren. Die dem Flughafen Zürich-Kloten im Staatsvertrag auferlegten Beschränkungen würden dazu führen, dass der Flughafen seine Rolle als Drehscheibe im internationalen, namentlich im interkontinentalen Verkehr nicht mehr in dem Mass ausüben kann, das ihm erlaubt, konkurrenzfähig zu bleiben. Leidtragende wären dabei nicht nur der Flughafen und die Swiss, sondern die gesamte schweizerische Volkswirtschaft. Im Übrigen würde der Staatsvertrag eine krasse Diskriminierung der Schweiz darstellen; keinem deutschen Flughafen legt die Regierung in Berlin auch nur

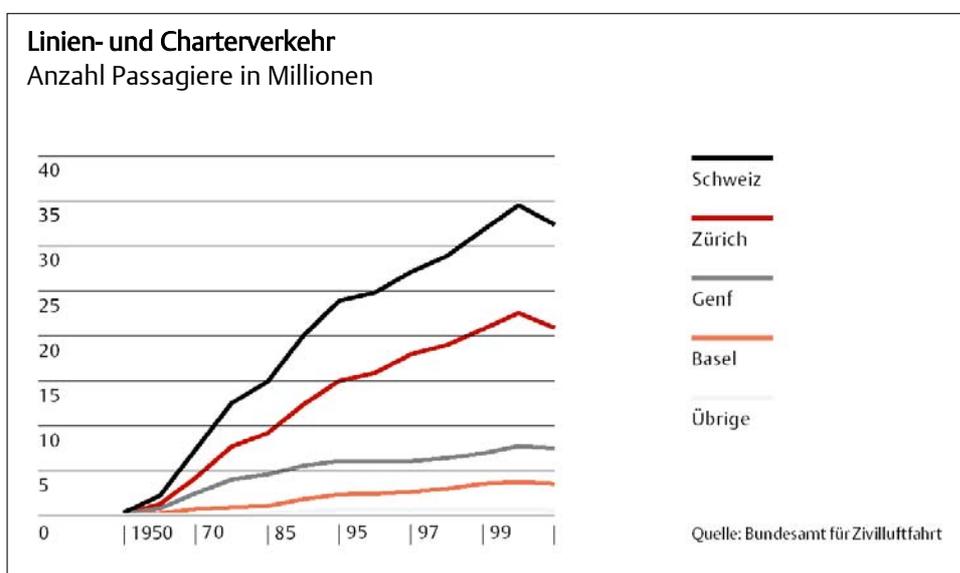
annähernd gleiche Beschränkungen auf, wie sie für Zürich vorgesehen sind. München, Frankfurt, Berlin usw. kennen keine derart strengen Nachtflugbeschränkungen, wie sie in Zürich schon heute gelten, obwohl namentlich in Frankfurt und Berlin wesentlich dichter überbautes Gebiet überflogen wird als in Süddeutschland.

Nachdem die eidgenössischen Räte den Staatsvertrag mit Deutschland über die Benützung des süddeutschen Luftraums abgelehnt hatten, erliess die Regierung in Berlin, wie angedroht, eine einseitige Verfügung, die am 17. April 2003 in Kraft getreten ist. Damit ist der übliche Anflug auf Kloten von Norden zwischen 21.00 Uhr und 7.00 Uhr nicht mehr möglich, samstags, sonntags und an Feiertagen sogar zwischen 20.00 Uhr und 9.00 Uhr.

Am 10. Juli 2003 hätte eine weitere Verschärfung in Kraft treten sollen, nach welcher Ausnahmen nur noch bei schlechter Witterung gewährt worden wären, nicht aber aus technischen Gründen, wozu auch eine nasse Piste zählt. Da im Moment die technischen Installationen für Südanflüge noch fehlen, hätte dies bedeutet, dass bei gewissen Wetterlagen die Maschinen morgens nicht hätten landen können und nach Basel oder Genf hätten umgeleitet werden müssen. Ende Juni hat die deutsche Regierung aber entschieden, die verschärfte Ausnahmeregelung nicht auf 10. Juli anzuwenden, sondern erst ab Herbst dieses Jahres, gestaffelt nach Fortschritt der technischen Installationen.

Nach Auffassung von economiesuisse spielt eine ausgezeichnete Einbindung der Schweiz in den internationalen Luftverkehr für die schweizerische Wirtschaft mit ihrer grossen Auslandsverflochtenheit eine zentrale Rolle. Direkte Flugverbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa und Übersee bedeuten einen gewichtigen Standortvorteil.

Der Staat hat deshalb für optimale Rahmenbedingungen für die schweizerische Luftfahrt zu sorgen. Aus dieser Sicht sind die dem Flughafen Zürich von Deutschland auferlegten Anflugbeschränkungen unverhältnismässig und ebenfalls wettbewerbsverzerrend. Auch wenn die deutsche Regierung die Anwendung der zusätzlichen Auflagen zeitlich hinausgeschoben hat, darf nicht übersehen werden, dass sie keinem deutschen Flughafen auch nur annähernd die gleichen Beschränkungen auferlegt wie Kloten. economiesuisse erwartet deshalb vom Bundesrat, dass er sich im Landesinteresse mit allem



Nachdruck gegen diese Diskriminierung der Schweiz zur Wehr setzt.

Eisenbahninfrastruktur

Noch bis in die fünfziger Jahre war die Eisenbahn das wichtigste Transportmittel. Mit der rasanten Verbreitung des Automobils und dem Aufschwung des internationalen Luftverkehrs schrumpfte ihre Rolle. Mit dem Anfang der sechziger Jahre begonnenen Bau des Nationalstrassennetzes wurde dem Strassenverkehr eine hochmoderne Infrastruktur zur Verfügung gestellt, während die Bahn ein Netz betrieb, das noch weitgehend aus dem 19. Jahrhundert stammte. Nach der Energiekrise von 1973 begann sich eine Wende abzuzeichnen, nicht zuletzt auch wegen des verstärkten Umweltbewusstseins. In den achtziger Jahren erfuhr die Bahn eine eigentliche Renaissance, wobei aber gleichzeitig festgestellt wurde, dass ihre Infrastruktur einen gewaltigen Nachholbedarf aufwies. Mit Botschaft vom 16. Dezember 1985 legte der Bundesrat deshalb das Konzept Bahn 2000 vor, das eine Modernisierung des schweizerischen Bahnsystems zum Ziel hatte, einschliesslich vier Neubaustrecken.

Zur Bewältigung des rasch anwachsenden Alpentransits legte der Bundesrat zu Beginn der neunziger Jahre das Projekt «Neue schweizerische Eisenbahn-Alpentransversalen» (NEAT) vor, welche als Kernstück je einen Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg vorsah. Mit diesem Ausbau sollte nicht zuletzt eine Verlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Schiene gefördert werden. Gegen den Beschluss wurde das Referendum ergriffen, doch stimmte das Volk am 27. September 1992 dem Vorhaben zu.

Mitte der neunziger Jahre zeigte sich, dass die Projekte Bahn 2000 und NEAT erheblich teurer zu stehen kommen würden als geplant. Der Bundesrat nahm deshalb eine Überprüfung sämtlicher Grossprojekte der Bahn vor. Das Ergebnis fand seinen Niederschlag in der Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vom 26. Juni 1996. Diese enthielt folgende Elemente:

Öffentlicher Verkehr: Kosten der Grossprojekte

(in Milliarden Franken)

Basistunnel am Gotthard, Lötschberg, Ceneri sowie doppelspuriger Zimmerbergtunnel	13,5
Bahn 2000 1. Etappe	7,5
Bahn 2000 2. Etappe	5,9
Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz	1,2
Lärmsanierung	2,3

Für die Finanzierung wurden Mittel aus den Treibstoffabgaben, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und einer Erhöhung der Mehrwertsteuer herangezogen. Die

Vorlage wurde nach einem erbittert geführten Abstimmungskampf am 29. November 1998 vom Volk gutgeheissen.

Die Arbeiten an diesen Grossprojekten sind im Gang. Einzelne Abschnitte der Bahn 2000, z.B. der Adlertunnel zwischen Liestal und Muttenz sowie Abschnitte am Neuenburgersee, sind bereits in Betrieb. Einen eigentlichen Quantensprung wird mit einer Verdichtung des Fahrplans und verkürzten Reisezeiten der Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 bringen. Dies wird vor allem möglich durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Rothrist und Mattstetten, dem eigentlichen Kernstück der 1. Etappe von Bahn 2000.

Neben diesen Grossprojekten sind aber auch in den Regionen zahlreiche Modernisierungsvorhaben der Bahn verwirklicht worden oder geplant. Zu erwähnen sind die S-Bahn-Projekte verschiedener Agglomerationen, speziell die 1989 in Zürich in Betrieb genommene S-Bahn. Dank dieser erheblichen Investitionen in die Infrastruktur wird die Bahn in die Lage versetzt, wieder einen grösseren Anteil am Verkehrsaufkommen zu übernehmen. Die deutlich gestiegenen Passagierzahlen zeigen, dass das Angebot weitgehend den Bedürfnissen des Publikums entspricht. Nicht zu übersehen ist allerdings, dass der Betrieb der Bahn nach wie vor hoch defizitär ist. Die Bahnunternehmen sind dabei in einer schwierigen Lage, weil verschiedene Sparmassnahmen zu grosser Kritik führten (Schliessung von Bahnhöfen, Reduktion der Öffnungszeiten, unbegleitete Züge usw.). Wenig erfreulich ist die Situation beim Güterverkehr. Da wird das Bahnangebot von den Kunden vielfach als zu langsam, zu kompliziert und zu unzuverlässig taxiert. Hier sind die Bahnen gefordert, wenn die Verlagerung des Strassenschwerverkehrs auf die Schiene Realität werden soll. Andernfalls wären die Grossinvestitionen in die Transitachsen umsonst. Die Schwierigkeit liegt hier darin, dass eine Angebotsverbesserung nur zu erreichen ist, wenn auch die Bahnen der Nachbarländer ihre Leistungen verbessern. Das ist bis jetzt nur zu einem geringen Teil der Fall.

Gesamthaft gesehen darf die Bahninfrastruktur in der Schweiz als gut bezeichnet werden, speziell wenn man die in Ausführung begriffenen Projekte mitberücksichtigt. Das Hauptproblem der Bahn liegt heute nicht bei der Verkehrsbewältigung, sondern eindeutig bei der Finanzierung. Die Beiträge der öffentlichen Hand haben ein Ausmass erreicht, das auf die Dauer nicht tragbar ist und rasch reduziert werden muss. Jedes Infrastrukturprojekt ist deshalb sorgfältig auf seine Zweckmässigkeit und Effizienz zu überprüfen. Die Eisenbahn-Grossprojekte Bahn 2000 und NEAT sind zwar weiterzuführen, doch muss der geplante Kostenrahmen unbedingt eingehalten werden, trotz zahlreicher regionaler Sonderwünsche. Technisch bedingte

Mehrkosten sind durch Redimensionierungen oder den Verzicht auf andere Objekte des FinöV-Fonds zu kompensieren.

Auch im Hinblick auf die 2. Etappe von Bahn 2000 ist das Wünschbare strikt vom Notwendigen zu trennen. Namentlich muss vermieden werden, dass durch selbst fixierte und sachlich kaum zu begründende Termine unerwünschte Finanzierungsspitzen entstehen. Zudem muss auch bei der Bahn realisiert werden, dass die Kapazitäten nicht auf Maximalauslastungen ausgerichtet werden dürfen, die nur in seltenen Fällen erreicht werden. Sonst wird die Rentabilität noch schlechter. Das bedingt einen Verzicht auf nicht zwingende Ausbauprojekte, einen Abbau der Überkapazitäten und die Suche nach Synergien zwischen den verschiedenen Leistungserbringern bzw. Verkehrsträgern. Daneben müssen bei allen Investitionen Folge- und Betriebskosten grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Denn die Beiträge der öffentlichen Hand beschränken sich nicht nur auf die Investitionskosten, sondern umfassen auch erhebliche Betriebsbeiträge, weil die Einnahmen der Bahn die Betriebsaufwendungen bei weitem nicht zu decken vermögen. Vor allem ist auch in Erinnerung zu rufen, dass die Bahn ein Massentransportmittel darstellt und sie nicht jedermann zu jeder Zeit eine Transportmöglichkeit anbieten kann. Auch hier muss die Rentabilität vermehrt Bedeutung erlangen, da die öffentliche Hand und damit der Steuerzahler dringend entlastet werden müssen.

<p>Sommerpause: Die nächste Ausgabe folgt am 11. August 2003</p>
--

> **Rückfragen:** peter.hutzli@economiesuisse.ch