

Buchvernissage 09. Februar 2009, Hotel Bern, Bern

Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz

Kurzreferat von Hans Koller Generalsekretär **strasseschweiz**

Schon die Römer wussten es: „Wohlstand kommt auf guten Straßen.“ Gute Verkehrsverbindungen sind für die Entwicklung einer Volkswirtschaft eine der Grundvoraussetzungen.

85 Prozent der Verkehrsleistungen in der Schweiz finden auf der Strasse statt; 15 Prozent auf der Schiene. Unser Land hat in den letzten fünf Jahrzehnten grosse Anstrengungen unternommen, das Verkehrssystem für individuelle und kollektive Verkehrsmittel den Bedürfnissen einer sich rasch entwickelnden Gesellschaft und Wirtschaft anzupassen. Der Wohlstand in unserem Land hat seine Ursache auch im guten Verkehrsangebot.

„Entwicklungspfade der schweizerischen Verkehrspolitik“ ist ein konzentrierter Rückblick auf fünf Jahrzehnte Entwicklung unseres Verkehrssystems. Der Informationsgehalt dieses Werkes ist sehr hoch. Die Auswahl der abgehandelten Themen und die chronologische Auflistung einzelner Begebenheiten in ihren gegenseitigen Zusammenhängen leben von den Insiderkenntnissen der vier Autoren, die die Verkehrspolitik der zweiten Hälfte der Betrachtungsperiode berufeshalber selber aktiv mitgestaltet hatten.

In die erste Hälfte der Betrachtungsperiode fallen die zwei Jahrzehnte der Entwicklung des motorisierten Strassenverkehrs; spätestens seit den frühen 1980er Jahren konzentriert sich die Eidgenössische Verkehrspolitik auf die Förderung des kollektiven Schienenverkehrs. Dem Interessenvertreter des motorisierten Strassenverkehrs fehlt im Buch von Berger, Güller, Mauch und Oetterli die intellektuelle Auseinandersetzung mit dem Phänomen, dass in den letzten 30 Jahren trotz intensiver Bemühungen der staatlichen Verkehrslenkung und -beeinflussung nichts am Modalsplit zugunsten des öV verändert werden konnte. Beim Personenverkehr konnte zwar – der „Bahn 2000“ zum Dank – verhindert werden, dass sich das Verhältnis nicht weiter zu ungunsten des Schienenverkehrs entwickelt hat. Beim Güterverkehr hingegen ist der faktische Zusammenbruch des Bahntransports in der Fläche nicht verhindert worden, was sich entsprechend in der Entwicklung des Modalsplits ausdrückt.

Vermutlich ist es von den Autoren nicht so gewollt, aber die Arbeit zeigt mir das begrenzte Vermögen von Staat und Politik auf bei ihrem ständigen Bestreben, die Marktkräfte in der Mobilität zu beeinflussen oder zu bremsen. Wer Verkehrsleistungen abseits der Verkehrs-

nachfrage produziert, kommt nicht auf einen grünen Zweig. Entsprechend ist eine Verkehrspolitik, die sich um die Verkehrsnachfrage focht, früher oder später zum Scheitern verurteilt. – Dies ist eine der Lehren, die wir aus der Verkehrsgeschichte unseres Landes in den letzten 50 Jahren ziehen können.

Eine andere Erkenntnis ist, dass die viele Milliarden Franken schwere Subventionierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere jene der Schiene, unsere Verkehrsbedürfnisse in der Zukunft nicht allein zu befriedigen vermag. Wenn das jährliche Wachstum der Verkehrsnachfrage von einem Prozent (die Experten gehen von 1,5-2% aus) allein vom Schienenverkehr übernommen werden müsste, wäre die Kapazität der Bahnen innert der nächsten 14 Jahre zu verdoppeln. – Dies ist eine unrealistische Perspektive, weshalb ein massgeblicher Anteil des künftigen Verkehrswachstums auf die Strasse drängen und dort für zusätzliche Staus sorgen wird.

Der Bundesrat hat im Dezember 2008 seine Eckwerte der künftigen Schweizer Verkehrsinfrastruktur vorgestellt und damit bereits das erste Fortsetzungskapitel der „verkehrspolitischen Entwicklungspfade in der Schweiz“ lanciert. Die aufmerksame Lektüre des Werks von Berger, Güller, Mauch und Oetterli kann dazu beitragen, bei der Fortschreibung der Verkehrspolitik das Bewährte zu erhalten, die Erfahrungen zu nutzen und die gewonnenen Erkenntnisse umzusetzen. Das Werk sei den Entscheidungsträgern zur Lektüre empfohlen.

05.02.09

Ref_BuchvernissageBergeretc.doc