

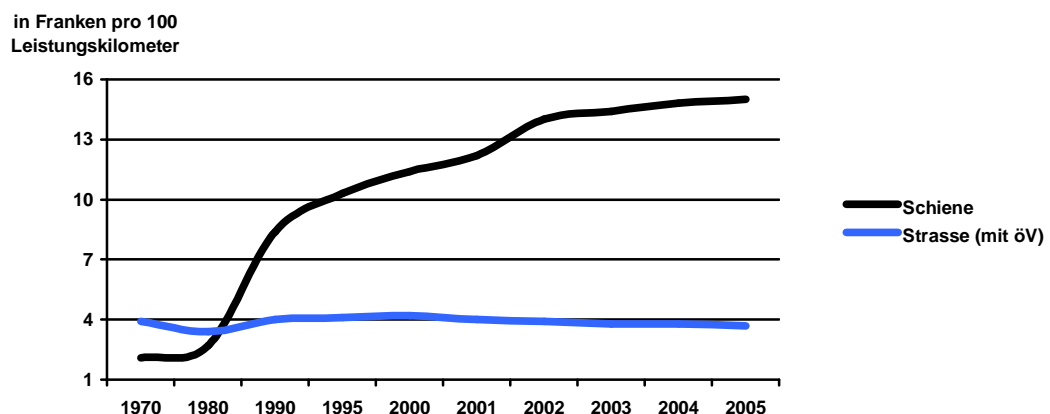
Sind die Infrastrukturinvestitionen in Strasse und Schiene ausgewogen?

Krasses Missverhältnis

Bern, 31.08.2007 – Die Frage, ob in der Schweiz die Infrastrukturinvestitionen in die Verkehrsträger Schiene und Strasse in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen, kann mit einem klaren „Nein“ beantwortet werden: Bezogen auf die erbrachte Verkehrsleistung und den Modal Split werden die Strassen- verglichen mit den Schieneninfrastrukturen seit 1980 nämlich äusserst ungleich behandelt. In Zukunft ist die Wertschöpfung des Strassenverkehrs in Investitionsentscheide miteinzubeziehen.

Die jüngst publizierte Verkehrsstatistik 2006 des Informationsdiensts für den öffentlichen Verkehr (Litra) scheint Beruhigendes an den Tag zu bringen: Im Jahr 2005 herrschte bei den Infrastrukturinvestitionen von Schiene und Strasse praktisch Gleichstand; in die Schieneninfrastruktur flossen fast 4,5 Milliarden, in jene der Strasse gut 4,2 Milliarden Franken. Die Litra spricht denn auch von einem ausgewogenen Investitionsverhältnis in Schiene und Strasse von 1 zu 0,9.

Die Litra-Meldung ist allerdings alles andere als beruhigend – vielmehr ist sie ebenso trügerisch wie erschreckend. Werden nämlich die auf den Verkehrsträgern Schiene und Strasse geleisteten Personen- und Tonnenkilometer in Relation zu den Infrastrukturinvestitionen gesetzt, präsentiert sich folgendes Bild:



Quelle: Litra-Verkehrszahlen '06

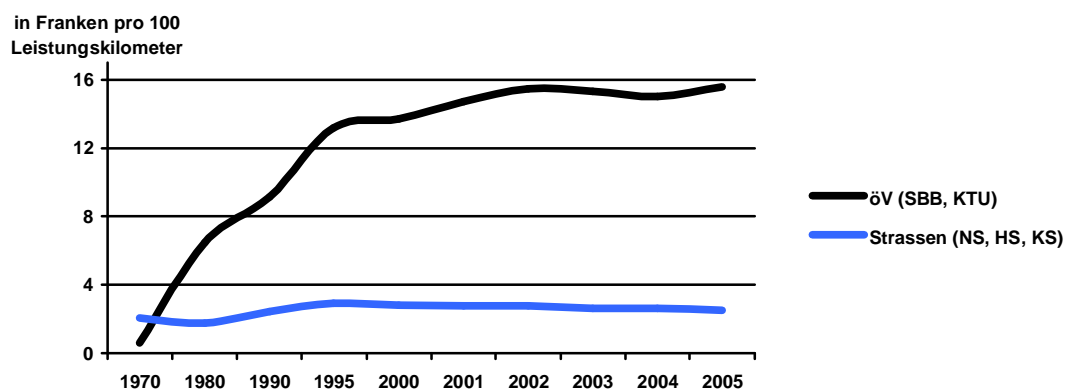
Während die Investitionen in die Strasseninfrastruktur pro hundert zurückgelegte Leistungskilometer seit 1970 in etwa konstant blieben, sind jene für die Schieneninfra-

struktur ab 1980 förmlich explodiert. Zu diesem rasanten Anstieg tragen zu einem guten Teil auch die Investitionen in die Eisenbahngrossprojekte wie z.B. Bahn 2000 oder insbesondere die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) bei.

Im Jahr 2005 hat der Verkehrsträger Strasse zwar gegen 80 Prozent der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr erbracht, bezogen auf hundert Leistungskilometer jedoch nur knapp einen Fünftel aller Verkehrsinfrastruktur-Investitionen erhalten. Dabei gilt es anzumerken, dass sich die Investitionen in die Eisenbahngrossprojekte erst bei deren Inbetriebnahme auf die Verkehrsleistung der Schiene auswirken werden.

Verkehrsausgaben des Bundes

Eine nahezu identische Abbildung ergibt sich, wenn die Verkehrsausgaben des Bundes unter die Lupe genommen werden:

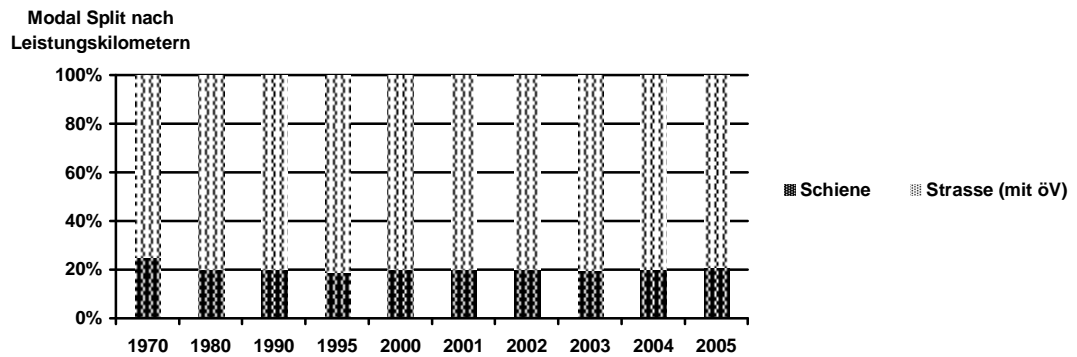


Quelle: EFD / Litra-Verkehrszahlen '06

Der Bund konzentrierte bzw. fokussierte sich in den vergangenen 25 Jahren hauptsächlich auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV), insbesondere auf der Schiene, und stellte zu diesem Zweck die entsprechenden Finanzmittel bereit: Sind die Ausgaben des Bundes für Strassen (Nationalstrassen, Hauptstrassen, Kantonalstrassen) bezogen auf hundert erbrachte Leistungskilometer (Personen und Güter) von 1970 bis 2005 praktisch unverändert geblieben bzw. sogar leicht rückläufig gewesen, so haben die Ausgaben des Bundes für den öV in der gleichen Periode um fast 2'650 Prozent (!) zugelegt. Konkret gab der Bund im Jahr 2005 pro hundert Leistungskilometer für den öV rund Fr. 15.60 und für Strassen Fr. 2.50 aus.

Irreführende Aussage

Von einem ausgewogenen Verhältnis der Investitionen in die Schienen- und Strasseninfrastrukturen kann keine Rede sein! Eine solche Aussage ist irreführend und blendet die vom Verkehrsträger Schiene bzw. Strasse tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung und somit deren unterschiedlich grosse Bedeutung sowohl für die Wirtschaft als auch für die Gesellschaft bewusst aus. Seit 1980 hat die Strasse konstant rund vier Fünftel aller in der Schweiz (inklusive Transit) zurückgelegten Personen- und Tonnenkilometer übernommen und den so genannten Modal Split damit deutlich dominiert:



Quelle: Litra-Verkehrszahlen '06

Punkto Investitionen in die Schienen- und Strasseninfrastrukturen sowie hinsichtlich der Verkehrsausgaben des Bundes muss daher von einem krassen Missverhältnis gesprochen werden. Mit anderen Worten: Ein Gleichstand bzw. eine ausgewogene Behandlung in Bezug auf die Infrastrukturinvestitionen sowie die Bundesausgaben für den öV und die Strasse existiert – gemäss ihrem entsprechenden Beitrag an die Abwicklung des Gesamtverkehrsaufkommens in der Schweiz – seit spätestens 1980 nicht mehr.

Strassenverkehr: Fünfmal höhere Wertschöpfung

Zwar wird der voraussichtlich per Anfang 2008 in Kraft tretende Infrastrukturfonds immerhin eine Verstetigung und Planbarkeit der Investitionen in den Verkehrsträger Strasse mit sich bringen; trotzdem kann auch er am Missverhältnis der Investitionen in die Schienen- bzw. Strasseninfrastrukturen vorläufig nichts ändern. Aufgrund der begrenzt vorhandenen Finanzmittel und der übertriebenen Erwartungen, die oft mit Infrastrukturlösungen verbunden sind, wäre Masshalten in Zukunft primär bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur angezeigt (Stichwort Gesamtschau FinöV). Dies insbesondere, um zu vermeiden, dass sich die hiervoor dargestellte Schere betreffend die Infrastrukturinvestitionen für Schiene und Strasse noch weiter öffnet.

Gestützt auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Transportkosten und zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs, die der Bund vor kurzem publiziert hat, ist die Investitionspraxis in die Schienen- und Strasseninfrastrukturen auch grundsätzlich zu hinterfragen. Dabei müsste der Nachweis des vielfältigen Nutzens des Verkehrs, insbesondere des privaten Strassenverkehrs, künftig wegweisend für den bedarfsge rechten Ausbau der Infrastrukturen sein.

Die Wertschöpfung pro investierten Franken entspricht beim Strassenverkehr dem Faktor elf, beim Schienenverkehr lediglich dem Faktor zwei. Mit anderen Worten: Aus dem Strassenverkehr erhält die Schweizer Volkswirtschaft fünfmal mehr zurück als aus dem Schienenverkehr. Da stellt sich unweigerlich die Frage: Warum wird bei den Investitionsentscheidungen und der Finanzmittelzuteilung dem unterschiedlichen Wertschöpfungspotenzial der Verkehrsträger Schiene und Strasse nicht stärker Rechnung getragen?