

STRASSEN ALS PULSADERN DER WIRTSCHAFT

Arbeit, Kapital und Boden gelten in der klassischen Ökonomie als wichtigste Produktionsfaktoren. Doch heute kann auch die Informationstechnologie als primärer Faktor gelten, ebenso wie die Mobilität, der Transport von Gütern und Personen: Auch sie sind unabdingbar für eine lebendige und sich entwickelnde Wirtschaft. Infra – der Fachverband der im Infrastrukturbau tätigen Bauunternehmen der Schweiz – führte Mitte Januar in Luzern unter dem provokanten Titel «Hat die Strasse ausgedient?» eine Fachtagung durch. Nicht allein dem Ausbau und der Pflege der Strassen wurde das Wort geredet – es fielen auch Vorschläge zu neuen und unkonventionellen Nutzungskonzepten.

330 Mio. t Güter werden jährlich über unsere Strassen transportiert, das entspricht gut drei Vierteln der gesamten geschätzten Transportmenge. Zudem besitzen über 80 % der Haushalte in der Schweiz ein Auto. Je 26 km werden im Schnitt täglich mit dem Privatwagen zurückgelegt, durchschnittlich 40 min täglich wird die Familienkutsche bewegt. Im Vergleich dazu sind das beim öffentlichen Verkehr bloss 7 km und 14 min täglich (Zahlen 2006). Diese Verkehrsleistung beim Personenverkehr hat gemäss Michel Buro, Präsident des Fachverbands Infra, zwischen 1980 und 2005 um über einen Drittel zugenommen – entsprechend einer Wachstumsrate von rund 1.5 %.

Ähnlich ist die Entwicklung beim Güterverkehr: Auf der Strasse habe sich die Verkehrsleistung während der letzten 25 Jahre mehr als verdoppelt, entsprechend einer Zunahme

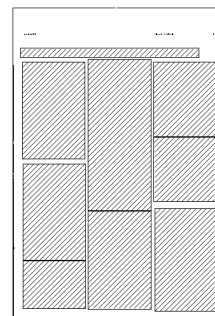
von über 5 % jährlich. Gemäss Gerold Bühler, Präsident von Economiesuisse, wird dabei das Auto zu 45 % für die Arbeit eingesetzt, zur Hälfte der Zeit aber für die Freizeit.

Was Wunder, wenn auch aus volkswirtschaftlicher Sicht dem Verkehrswesen als Branche ein bedeutender Stellenwert beigemessen wird: Rund 12 % des Bruttoinlandproduktes und rund 8 % der Arbeitsplätze gehen auf das Konto der Ersteller von Infrastrukturen und der Betreiber von Strasse und Schiene.

VERKEHRSTAU – BREMSKLOTZ FÜR DIE WIRTSCHAFT

Diese stetige Zunahme des Verkehrs kann als Spiegel einer insgesamt gesunden Wirtschaft gesehen werden. Auf dem 70000 km umfassenden Strassennetz der Schweiz verkehren heute rund 4 Mio. Personenwagen und 60000 Lastwagen. Das birgt auch seine Schattenseiten, mit Staus, Emissionen und Behinderungen. Der Verkehr wird oft als eine der Hauptursachen der Zerstörung von Lebensräumen, der Luftverschmutzung und Belästigung durch Lärm gesehen. Dennoch: Auf 80 % schätzte Nils Planzer von der gleichnamigen Transportgruppe den Anteil der Transporte auf dem Strassennetz. Auch beim Import und Export seien es rund zwei Drittel, die auf Pneu rollen. Mit 65000 Arbeitnehmenden erreiche der Beitrag an die nationale Wertschöpfung das Sechsfache dessen, was die Schiene leiste. Er beklagte gleichzeitig den enormen volkswirtschaftlichen Schaden, der aus unzähligen Stautunden entsteht. Studien zeigten auf, dass die Nutzfahrzeuge bloss noch einen Drittel des Treibstoffs verbrauchen würden, wenn sämtliche Infrastrukturengpässe verschwänden. Staus sind demnach kostspielige Bremsklötze der Wirtschaftsentwicklung.

NEUE STRASSENZÖLLE UNERWÜNSCHT



Der Geschäftsführer von Infra, Benedikt Koch, plädierte für neue und unkonventionelle Lösungen zur Bewältigung von Verkehrsspitzen. Um dem wachsenden Personen- und Güterverkehr im enger werdenden Lebensraum wirtschaftlich, sozial- und umweltverträglich gewachsen zu sein, müsse die Verkehrspolitik überdacht werden, und es seien Gewohnheiten in Frage zu stellen. Kochs Rezept: Flexiblere Arbeitszeiten, zeitabhängige Billettpreise im öffentlichen Verkehr, zusätzliche und kostenpflichtige Spuren auf Autobahnen oder eine Aufhebung des Nachtfahrverbotes für Lastwagen auf den Transitachsen (nicht in Quartieren) könnten zu einer Entlastung der Verkehrsmittel und -infrastrukturen während der Hauptverkehrszeiten führen. Weil die Strassen in den Städten und Agglomerationen vor allem wegen des Durchgangsverkehrs überlastet sind und Kapazitätsreserven auf der Schiene fehlen, betrachtet Koch die Einführung von Road Pricing als ungeeigneten Lösungsansatz. Das vollständig ausgebaute Strassennetz und beseitigte Engpässe würden den Strassenverkehr wieder zum Rollen bringen.

STRASSEN INTELLIGENTER NUTZEN

Bezüglich Road Pricing vertritt Verkehrsexperte Matthias Rapp (Basel) die Meinung, verbunden mit «intelligenten Strassen, intelligenten Fahrzeugen und intelligenten Rahmenbedingungen mit Verkehrstelematik und Anreizsystemen» könne diese nutzungsabhängige Abgabe durchaus einen gewünschten Effekt bringen. Neu- und Ausbauten der Strassennetze seien enge räumliche und

finanzielle Grenzen gesetzt, betonte Rapp. Mit Hilfe von Verkehrssteuerung, mit Leitsystemen und automatisierten Kontrollen seien die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen. Um die ungestillten Mobilitätsbedürfnisse abzudecken, reiche dies aber nicht. Zur Lösung mancher Probleme sind aus Sicht von Rapp allein zusätzliche Neu- oder Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur tauglich. Gleichzeitig brauche es aber auch die Einsicht, dass das Gut «Mobilität» an sich beschränkt ist.

Charles von Büren, Fachjournalist SFJ
bureau.cvb@bluewin.ch

UMWELTSCHUTZ

Umweltschutz hat im Strassenbau einen hohen Stellenwert. Dies belegte Hans-Peter Fahrni, Vizedirektor des Bundesamts für Umwelt (Bafu), im Rahmen seiner Ausführungen zum Baustoff-Recycling. Er schätzt die Verwertungsquote der Bauabfälle im Tiefbau auf derzeit gegen 90 %.

WETTBEWERB

Als Hauptpfeiler der arbeitsteiligen Wirtschaft bezeichnet Economiesuisse die Strasse und den darauf stattfindenden Transport. Die Schweiz sei als Binnenwirtschaft und international vernetztes Land auf eine erstklassige, möglichst engpassfreie Infrastruktur mit einem leistungsfähigen Verkehrsgewerbe bezüglich Strassen angewiesen. Die Strassenrechnung zeige auf, dass sowohl Personen- wie auch Güterverkehr die direkten Kosten und einen substanziellen Teil der externen Kosten decken und zudem einen beträchtlichen und bezifferbaren externen Nutzen stiften. Der Wettbewerb unter den Verkehrsträgern müsse möglichst unverzerrt stattfinden, Quersubventionierungen und Zweckentfremdungen seien zu vermeiden. Richtschnur für Investitionen in das Grundangebot und in Ausbauprojekte müsse die Nachfrage sein.