

# Verkehrsfinanzierung:

Dass an der Tagung des Fachverbandes Infra mitunter sehr kontrovers argumentiert wird, ist nicht nur bekannt, sondern von den Veranstaltern auch gewollt. Diesmal (14. Januar 2009) ging es um die Verkehrsfinanzierung. Viele Engpässe müssten möglichst schnell beseitigt werden – der verstärkte Einbezug des Nutzers (Pendler, Automobilisten usw.) bei der Finanzierung wird immer wahrscheinlicher.



Michel Buro, Präsident des Fachverbandes Infra, forderte verbindliche und langfristige Infrastrukturplanungen mit möglichst tragfähigen und verlässlichen Finanzierungslösungen.

Professor Dr. Reiner Eichenberger, Leiter des Seminars für Finanzwissenschaft der Universität Fribourg, sagte es am deutlichsten: Jegliche Subventionierung von privatem oder öffentlichem Verkehr sei «ein

Unsinn» und alles wäre viel einfacher und gerechter, würden die Nutzer die gesamten Kosten berappen. Bei der Benutzung von Verkehrsinfrastrukturen gelte doch das Gleiche, sagte der Ökonom Eichenberger, wie bei Elektrizität, Telefon, Post, Wasser: Wer nicht bezahlen wolle, solle doch bitteschön darauf verzichten.

#### Eine «Verkehrsregierung»

Die entsprechenden Einnahmen, die bei der konsequenten Umsetzung des Prinzips reali-

sierbar wären, belieben sich gemäss Eichenberger auf 13 bis 18 Milliarden Franken – man müsse bloss noch dafür sorgen, dass eine eigentliche, vom Volk gewählte «Verkehrsregierung» genau das baue, was die Konsumenten wollten, worauf gemäss Eichenberger beinahe paradiesische Zeiten anzubrechen scheinen: Die Umweltqualität würde steigen, die Infrastrukturen könnten zielgenau verbessert werden – und die Kassen wären voll. Die «Übermobilität» gerade

Fachverband  
**infra**  
infra-schweiz.ch

**PROBST  
MAVEG**



# Wer soll das bezahlen?

auch im öffentlichen Verkehr wäre abgebaut – sie werde notabene von den Pendlern verursacht –, Steuersenkungen wären in einem Umfang möglich, «von denen Ökonomen und

Politiker sonst nur träumen können.»

## Vom Erfolg überrollt

Zwar kam auch SBB-CEO Andreas Meyer durchaus zum Schluss,



Oliver Jacobi: Er leitete die letzte Infra-Tagung, denn er tritt demnächst seine neue Aufgabe als Kantonsingenieur des Kantons Basel-Landschaft an.

## Ressourcen schonen – Projekte realisieren

Berichtet wird an den Tagungen des Fachverbandes Infra auch über Themen aus dem Tätigkeitsgebiet der Mitgliedfirmen und Zulieferer. In diesem Jahr zeigte Nationalrat Johann Schneider-Ammann in seiner Funktion als Präsident des Verwaltungsrates der Ammann-Unternehmungen, Langenthal, Trends bei der Kosten- und Ressourcenoptimierung in der Mischgutaufbereitung auf. Eine Absenkung der Misch- und Verarbeitungstemperaturen sowie eine Erhöhung des Anteils an Recyclingmaterial im Asphalt führen gemäss Schneider-Ammann nicht nur zu markanten Verbesserungen bei Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Betriebssicherheit und Bedienerfreundlichkeit, sondern optimieren auch die Infrastrukturkosten.

Felix Muff, Kantonsingenieur des Kantons Zürich, und Josef Kunz, Abteilungsleiter Tiefbau der Anliker AG, berichteten aus ihrer Perspektive als Bauherr bzw. Unternehmer über ihre Erfahrungen beim Bau der Westumfahrung Zürich und der neuen Nationalstrasse A4 im Knonauer Amt. Kunz forderte in diesem Zusammenhang namentlich bessere Submissionsunterlagen. Durch den harten Preiskampf und das teilweise ungenügende Know-how bei den Planern seien sie heute vielfach ungenügend und unvollständig: «Dadurch steigt das Risiko, dass ein Ingenieurbüro seine Leistungen zu einem tiefen, vielleicht gar zu tiefen Preis offeriert.» Entsprechend müsse später der Arbeitsaufwand für die Erstellung der Submissionsunterlagen möglichst tief gehalten werden. Unvollständige Pläne oder fehlerhafte Leistungsverzeichnisse führten bei den Bauunternehmern in der Kalkulation zu beachtlichem Mehraufwand.

maw ■

die Verursacher der Verkehrsspitzen im öffentlichen Verkehr müssten allenfalls künftig mit teureren Preisen den Erfolg bezahlen, den die SBB eingefahren haben, denn die Pendler verursachen Spitzen, die auch mit einem rigorosen Ausbau der Kapazitäten nicht abzufangen sind: «Heute reisen rund 50 % der SBB-Reisenden in nur 25 % der täglichen Betriebszeit» oder anders: Die Auslastung der Züge beträgt über den ganzen Tag gerechnet 29 % – in Spitzenzeiten bereits heute ein Vielfaches. Bei einem Finanzbedarf von über 60 Milliarden Fran- →

# HITACHI

## Mehr leisten !

PROBST MAVEG AG, Tel. 032 387 08 08, Fax 032 387 08 02, [www.probst-maveg.ch](http://www.probst-maveg.ch)

10193





Professor Dr. Reiner Eichenberger, Leiter des Seminars für Finanzwissenschaft der Universität Fribourg: «Jegliche Subventionierung von privatem oder öffentlichem Verkehr sei «ein Unsinn».

ken für die Realisierung der denkbaren Projekte klappe eine deutliche Finanzierungslücke, auch wenn man nicht alles gleichzeitig benötige.

#### Finanzielle Möglichkeiten reichen nicht

Einig waren sich jedoch alle Referenten vor den rund

Andreas Meyer, CEO der SBB: «Heute reisen rund 50 % der SBB-Reisenden in nur 25 % der täglichen Betriebszeit.»



700 Teilnehmern der traditionellen Infra-Tagung im KKL Luzern darin: Die Bedürfnisse übertreffen bei weitem die finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden.

Leistungsfähige Schienen und Strassen sind gemäss Peter Siegenthaler, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, zwar unabdingbare Voraussetzungen für eine prosperierende Volkswirtschaft und trügen wesentlich zum nationalen Zusammenhalt und Austausch bei – Siegenthaler warnte jedoch vor Euphorie. Denn: Sowohl beim privaten als auch beim öffentlichen Verkehr sei ein eigentlicher Projektwettbewerb im Gange. Dieser Wunschkatalog sei in dieser Grösse schlicht nicht finanzierbar, eine Priorisierung der Projekte deshalb zwingend. Selbst bei Steuererhöhungen von jährlich bis zu 2 Mrd. Franken (Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags) liesse sich unter Berücksichtigung der Teuerung, so Siegenthaler, in den kommenden 20 bis 25 Jahren gerade mal die Hälfte der Ausbauwünsche finanzieren.

#### Autobahnvignette: Preis verdoppeln?

Michel Buro, Präsident des Fachverbands Infra, forderte einmal mehr von der Politik verbindliche und langfristige Infrastrukturplanungen mit möglichst tragfähigen und verlässlichen Finanzierungslösungen.

Benedikt Koch, Geschäftsführer des Fachverbands Infra, brachte die Idee ein, die Autobahnvignette von heute 40 auf 80 Franken zu verteuern. Dies, aber auch eine Erhöhung der



Peter Siegenthaler, Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung: «Sowohl beim privaten als auch beim öffentlichen Verkehr ist ein eigentlicher Projektwettbewerb im Gang.»

Mineralölsteuer habe aber, so Koch, nur dann eine Chance, wenn die Politik glaubwürdig darlegen könne, dass die Mehreinnahmen vollumfänglich für die Verbesserung der Strasseninfrastrukturen eingesetzt würden. Mit einem Zuschlag von 20 Rappen pro Liter könnten gemäss Koch jährlich Mehreinnahmen von 1,4 Mrd. Franken generiert werden. *maw* ■

#### Voranzeige: Mitgliederversammlung 2009

Die Mitgliederversammlung 2009 des Fachverbandes Infra findet am Mittwoch, 6. Mai 2009, im Hotel Seedamm Plaza in Pfäffikon SZ statt. Die Einladung und die Traktandenliste werden den Mitgliedern und Gästen rechtzeitig zugestellt.

Im Namen des Vorstandes: Michel Buro, Präsident  
 Fachverband Infra,  
 Weinbergstrasse 49, Postfach, 8042 Zürich,  
 Tel. 044 258 84 90,  
 info@infra-schweiz.ch ■