

Positionspapier Mobilität

Juni 2013

Ausgangslage

Die Schweiz verfügt über ein ausgezeichnetes Verkehrsnetz. Das Strassennetz ist gut ausgebaut und weitläufig; das Nationalstrassennetz ist bis auf wenige Lücken umfassend erstellt. In Bezug auf die Dichte des Schienennetzes sowie die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs belegt die Schweiz einen internationalen Spitzenrang. Zunehmend stossen die Infrastrukturnetze aber in den Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen. Staus auf Nationalstrassen nehmen zu und Zugreisende beschwerten sich vermehrt über überfüllte Züge. Angesichts der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Privaten und Wirtschaftsakteure sowie der weiterhin andauernden Zuwanderung und der damit einhergehenden Zunahme der Bevölkerung in der Schweiz stellt die künftige Bewältigung der anfallenden Mobilitätsbewegungen eine zentrale Herausforderung dar.

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) rechnet in den kommenden Jahren mit einer massiven Zunahme an Strassen- und Schienenverkehr:

| | 2010 | 2030 | Zunahme |
|--|--------------|--------------|------------|
| Öffentlicher Personenverkehr (Mrd. Pkm) | 23.2 | 34.9 | 50% |
| Motorisierter Individualverkehr (Mrd. Pkm) | 88.0 | 104.3 | 19% |
| Total Personenverkehr | 111.2 | 139.2 | 25% |
| Güterverkehr Strasse (Mrd. Tkm) | 17.1 | 21.8 | 27% |
| Güterverkehr Schiene (Mrd. Tkm) | 9.8 | 17.3 | 77% |
| Total Güterverkehr | 26.9 | 39.1 | 45% |

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030.

Zur Bewältigung dieser Verkehrszunahmen müssten die bestehenden Infrastrukturnetze gezielt ausgebaut werden. Um den wachsenden Bedürfnissen rechtzeitig und umfassend gerecht zu werden, sind grosse Anstrengungen in finanzieller, zeitlicher, politischer und personeller Hinsicht erforderlich.

Zurzeit beschäftigen der künftige Ausbau und die entsprechende Finanzierung der Bahn- und Strasseninfrastrukturen die eidgenössische Politik: Unter dem Programm „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ soll ein Bahninfrastrukturfonds geschaffen werden, welcher die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf eine neue Basis stellt. Die bisherigen Finanzquellen für die Eisenbahninfrastruktur sollen in ein einziges Gefäss ohne zeitliche Beschränkung überführt werden. Gleichzeitig werden Zusatzeinnahmen vorgeschlagen. Auch im Bereich der Strasse stehen die bestehenden Finanzierungsgefässe, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr und der Infrastrukturfonds, zur Debatte. Die aktuelle politische Diskussion ist nicht selten von föderalen Verteilungskämpfen und einem ideologisch motivierten Seilziehen zwischen Strasse und Schiene geprägt.

Haltung der usic

Aus technischer Sicht ist ein Ausbau des bestehenden Infrastrukturnetzes ohne weiteres machbar. Welche Ausbauten auch unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der Nachhaltigkeit zweckmässig sind, ist zu prüfen. Die beratenden Ingenieurinnen und Ingenieure, welche in den usic-Mitgliedsunternehmen vereint sind, sind in der Planung und Realisierung der erforderlichen Infrastrukturprojekte massgebend und umfassend involviert. Sie sind gewillt, ihren Teil der Verantwortung zu tragen und ihr technisches und fachliches Know-how sowie ihre strategischen und organisatorischen Kompetenzen umfassend einzubringen.

Die usic sieht für die Zielerreichung gewisse Risiken. Im Rahmen der laufenden und anstehenden politischen Diskussionen empfiehlt sie insbesondere, folgende Bereiche zu berücksichtigen:

1. Wissenschaftliche Prioritätensetzung

Bei der Klärung und Priorisierung von Ausbauprojekten sowohl der Strasse wie auch der Schiene sowie von entsprechenden Unterhalts- und Erhaltungsfragen sind streng wissenschaftlich-sachliche Kriterien anzuwenden. Namentlich haben sich derartige Entscheide an sachlichen Kosten-/Nutzenanalysen und Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu orientieren. Regionalpolitischen Aspekten darf indessen kein Gewicht zukommen.

Nebst rein baulichen Massnahmen sind immer auch betriebliche, technologische und raumplanerische Ansätze zu prüfen.

Die politische Verlässlichkeit ist zu stärken, indem volle Transparenz über die anzuwendenden Verfahren, Instrumente und Kriterien hergestellt wird. Entscheide sind zudem effizient und endgültig zu treffen, damit rasch Planungssicherheit entsteht.

2. Beschleunigung der Verfahren

Die Planung und Realisierung von grossen Infrastrukturvorhaben in der Schweiz dauern heute zu lange. Abschreckendes Beispiel ist die geplante Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn, welche nach jahrzehntelanger Planung aus rechtlichen Gründen gescheitert ist. Zentral ist, dass

- die rechtlichen Rahmenbedingungen für Infrastrukturprojekte so früh wie möglich abschliessend geklärt werden;
- die rechtlichen Verfahren (Plangenehmigungs-, Baubewilligungsverfahren etc.) generell gestrafft und verkürzt werden, ohne den berechtigten Rechtsschutz in Frage zu stellen;
- die Beschwerdeverfahren beschleunigt werden, zum Beispiel durch kürzere Beschwerdefristen oder die Vorgabe von Behandlungsfristen für Gerichte.

3. Stärkung des Verursacherprinzips in der Infrastrukturfinanzierung

Die zentrale Herausforderung bei der Bewältigung der künftigen Verkehrsströme ist nicht technischer, sondern in erster Linie finanzieller Art. Die Ausbauwünsche sind vielfältig – die vorhandenen finanziellen Mittel knapp. Zudem führt die technologische Entwicklung zu einem Rückgang der Mineralölsteuer und der Preispolitik der Bahnunternehmen sind akzeptanzmässig Grenzen gesetzt. Nebst einer zwingend nötigen Entflechtung und Vereinfachung der heutigen Geldströme im Bereich der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ist es unausweichlich, einen deutlichen Schritt zu einer Stärkung des Verursacherprinzips zu tun. Deshalb sind Ansätze eines umfassenden Mobility Pricing zu prüfen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs bedeutet dies eine angemessene Anhebung der Tarife und ein grundsätzliches Überdenken der Tarif- und Abonnementsstrukturen. Im Bereich der Strassenfinanzierung entspricht dies der Einführung von flächendeckenden, leistungsabhängigen Abgaben. In allen Bereichen sind nach Möglichkeit Investitionen und Beteiligungen von Privaten zu fördern (Public Private Partnership). Intransparente Querfinanzierungen von einem Verkehrsträger zum anderen sind abzulehnen.

4. Stärkung der Aus- und Weiterbildung

In der Schweiz herrscht nach wie vor ein grosser Mangel an qualifizierten Nachwuchskräften in den Bereichen Technik und Ingenieurwissenschaften. Die anstehenden Herausforderungen sind nur zu bewältigen, wenn auch in personeller Hinsicht die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Es ist deshalb von zentraler Wichtigkeit, dass die Anstrengungen zur Förderung der Technik- und Ingenieurberufe sowie eine Stärkung der Forschung und Lehre in diesen Bereichen unvermindert fortgeführt und intensiviert werden. Gleichermassen sind die Attraktivität und das Image der technischen Berufe zu stärken.

Rolle der Ingenieure und Planer

Auf dem Weg zur Bewältigung der grossen Herausforderungen im Bereich der Mobilität sind das unabhängige Fachwissen, das fundierte Know-how und die ausgezeichneten Organisations- und Koordinationskompetenzen der Ingenieurinnen und Ingenieure unerlässlich. Umso wichtiger ist es, dass die Ingenieurinnen und Ingenieure von Beginn weg in die strategische Planung einbezogen werden. Die usic-Mitgliedsunternehmen sind bereit, ihren unabhängigen, fachlichen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen zu leisten.

Die usic

Die usic vereint 430 Mitglieder mit insgesamt 930 Ingenieur- und Planungsbüros in der ganzen Schweiz mit insgesamt über 11'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die usic-Unternehmungen generieren einen jährlichen Bruttoumsatz von über CHF 1.9 Mia., was ungefähr einem Anteil von 40% am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich entspricht. Damit steuern die usic-Mitgliedsunternehmen mit ihrer Tätigkeit rund einen Drittel der gesamten Ausgaben im Baubereich der Schweiz bei.

www.usic.ch

www.ingenieure-gestalten-die-schweiz.ch

Kontakt:

Dr. Mario Marti, Geschäftsführer

Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic

Effingerstrasse 1, PF 6916, 3001 Bern

Tel. 031 970 08 88

mario.marti@usic.ch



@usic_ch



www.facebook.com/usic.ch

www.facebook.com/k.ING.usic

- Die Festlegung und Priorisierung von Ausbauprojekten sowohl der Strasse wie auch der Schiene haben streng nach wissenschaftlich-sachlichen Kriterien zu erfolgen.
- Die rechtlichen Verfahren für die Planung und Realisierung von grossen Infrastrukturvorhaben in der Schweiz sind zu kürzen und zu straffen. Dies gilt namentlich auch für Beschwerdeverfahren.
- Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte ist das Verursacherprinzip zu stärken. Höhere Tarife im öffentlichen Verkehr und Road Pricing-Ansätze im Strassenverkehr dürfen keine Tabus sein. Bei der Infrastrukturerrichtung ist die Beteiligung Privater zu fördern (PPP).
- Die Ausbildung junger Fachkräfte sowie die Forschung und Lehre in den Ingenieurwissenschaften sind zu stärken und zu fördern.
- Die Ingenieure und Planer spielen bei der Bewältigung der Herausforderungen eine zentrale Rolle und sind deshalb von Beginn an in die Konzeption und Umsetzung einzubeziehen.