



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Generalsekretariat GS-UVEK

„bauenschweiz“

Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft

Herbstplenarversammlung

10. November 2011

**Hotel Bellevue Palace
Bern**

Referat von Walter Thurnherr, Generalsekretär des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)



Ich danke für die Gelegenheit, Ihnen aus der Sicht des UVEK einige Entwicklungen zu beleuchten, welche die Wirtschaft, den Finanzhaushalt und das Bild der Schweiz mittel- und langfristig nachhaltig beeinflussen dürften. Ich möchte von drei Dingen, drei Entwicklungen sprechen, welche sich gegenseitig sehr stark bedingen, so stark voneinander abhängig sind, dass wir zum Teil nicht mehr wissen, welches von den drei wie genau die andern zwei bestimmt; und keine Einigung darüber finden, in welche Prioritätenordnung wir sie stellen sollten, wenn wir etwas ändern wollen. Ich spreche vom „Planen“, „Bauen“ sowie vom „Verkehr“ und dessen Finanzierung.

1. Verkehr

Beginnen wir mit dem Verkehr. Grundsätzlich ist Verkehr etwas Positives, denn er ist Ausdruck davon, dass sich Menschen frei bewegen dürfen, dies auch können, und dass Güter ausgetauscht werden. Ich kenne kein Land, wo der Wohlstand zugenommen hat, ohne dass auch der Verkehr gewachsen ist. Und umgekehrt. Bei allen Klagen, und oft berechtigten Klagen, über wachsenden Verkehr, sollten wir nicht vergessen: Es gibt, zumindest beim heutigen Stand der Technik, einen ziemlich plausiblen Zusammenhang zwischen Verkehr und Wohlstand (und wer das nicht glaubt, kann sich z.B. am Rand der leeren Strassen von Nordkorea inspirieren lassen).

Es hat sich eingebürgert, bei gesamtschweizerischen Betrachtungen, den Verkehr im Wesentlichen an seiner Leistung zu messen: Ausgedrückt in Personenkilometern und Tonnenkilometern. Folie 1 zeigt Ihnen einen Vergleich zwischen 1960 und 2008, aufgliedert in Strasse und Schiene.

Entwicklung des Verkehrs 1960 - 2008

	1960	2008	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	492'180	294%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	18'028	226%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	10'980	254%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'723	90'396	483%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	17'262	802%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	37'626'819	1748%

Quelle: BFS

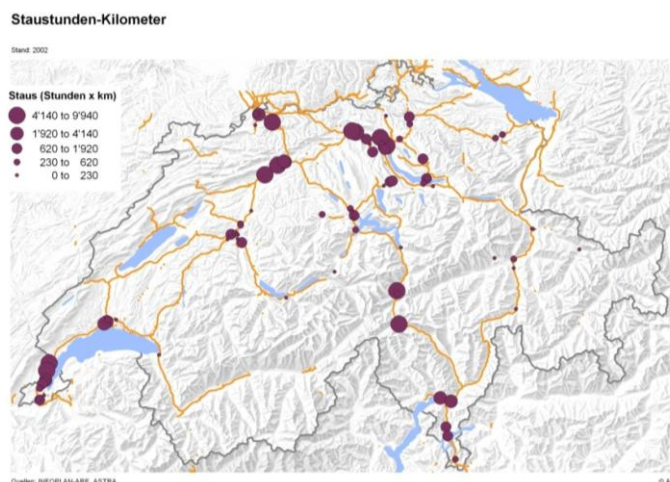


So gesehen kann man sagen, der Verkehr ist in den letzten 50 Jahren um das 2 ½ - 8-fache gewachsen. Die grossen Zuwachsraten beim Strassenverkehr haben, wie Sie wissen, mit dem Umstand zu tun, dass das Nationalstrassennetz in den 60er Jahren gebaut, bzw. seither ausgebaut worden ist. Auf den 1790 km Nationalstrassen (das sind rund 2,5 % der gesamten Streckenlänge) werden ca. 40 % des Verkehrsaufkommens in der Schweiz absorbiert.

Sie wissen: Sobald man etwas messen kann, traut man sich Prognosen zu. Und wie bei den Budgetschätzungen und den Konjunkturprognosen darf man sich auch bei den längerfristigen Mobilitätsprognosen nicht wundern, wenn sie falsch herauskommen. 1960, als das Nationalstrassennetz festgelegt worden war, rechneten die Planer mit der Fertigstellung des Netzes im Jahr 1980. Sie sagten voraus, dann werde mit rund einer Million Motorfahrzeugen zu rechnen sein. Die 1-Millionen-Marke wurde bereits fünf Jahre später, 1965, überschritten. Heute fahren auf einem Netz, das also für 1 Mio. Fahrzeuge ausgelegt worden war, rund 5,5 Mio. Fahrzeuge. Auch alle späteren Prognosen, sowohl für die Schiene als auch für die Strasse, sowohl für Personen als auch für Güter lagen falsch. Der Verkehr stieg stets viel schneller an als vorausgesehen.

Was ist die Folge auf der Strasse?

Stauverteilung auf dem Nationalstrassennetz



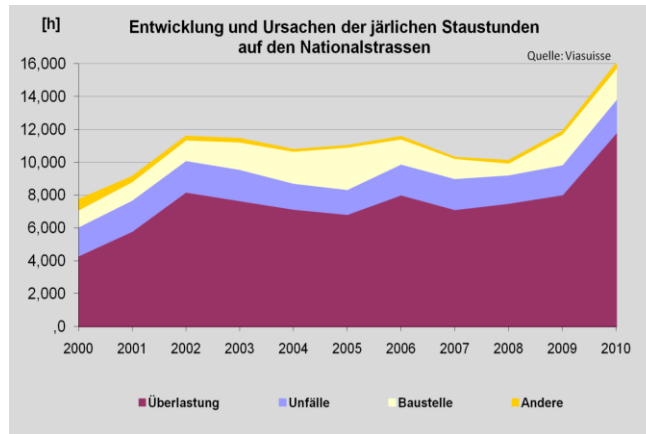
Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

2

Z.B. Mehr Stau. Auf [Folie 2](#) sehen Sie die Verteilung der Staus in der Schweiz (v.a. auf der A1 und A2). Abgesehen vom Gotthard sind diese in der Regel bei den Städten zu finden. Weil an diesen Orten zum Verkehr auf den Nationalstrassen der Agglomerationsverkehr hinzukommt. Rund 80 % des Verkehrs auf den Autobahnen rund um Bern ist Agglomerationsverkehr, und nicht Verkehr zwischen Thun und Zürich oder zwischen Solothurn und Lausanne. Auf [Folie 3](#) sehen Sie, was uns jedoch am meisten beunruhigt, dass nämlich der Stau in Folge Überlastung (und nicht in Folge Baustellen oder aufgrund von Unfällen) erheblich zugenommen hat.



Stautwicklung auf dem Nationalstrassennetz



Quelle: ASTRA

Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

3

Wir messen auf den Nationalstrassen an 177 Punkten der Schweiz die Fahrzeugfrequenz, also die Zahl aller Fahrzeuge, welche in 24 h in beiden Richtungen den Messpunkt passieren. Den Spitzenplatz belegt der Messpunkt in Wallisellen, wo pro Tag 140'282 Fahrzeuge (das ist pro Sekunde ein Fahrzeug) vorbeifahren. Es braucht nicht eine gewaltige Vorstellungskraft, um voraussagen zu können, dass es bei derart hohen Frequenzen nur wenig mehr braucht, um den Verkehr von Aggregatzustand „flüssig“ in den Zustand „stockend“, bzw. „fest“ zu überführen.

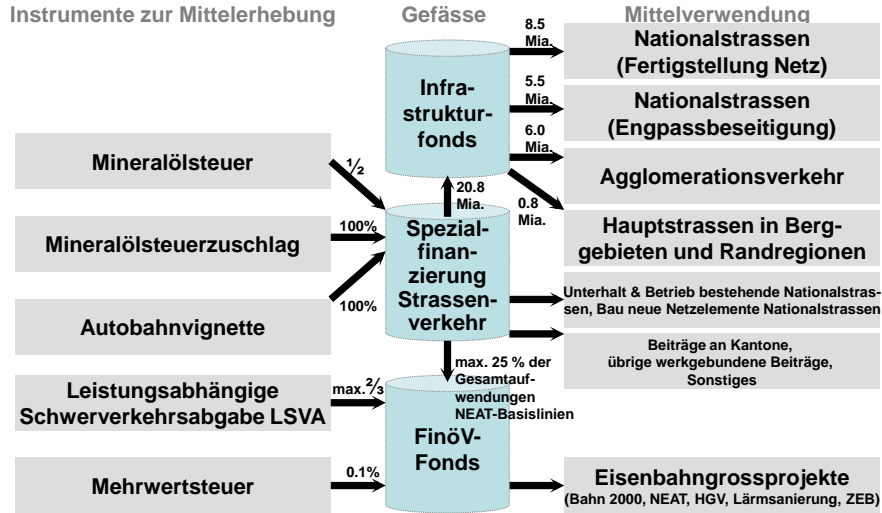
Auf der Schiene haben wir zwar keine Staus, aber wir haben eine enorm hohe Zugsdichte. Pro Tag fahren im Schnitt auf jedem Kilometer Schienennetz rund 120 Personenzüge, praktisch alle zehn Minuten ein Zug. Damit sind wir (zusammen mit Holland) das Land mit der grössten Personenzugsdichte der Welt. In Deutschland zum Vergleich sind es 62 Züge pro Tag, in Italien 46, in den USA 10. Trotz der hohen Frequenz sind unsere Züge, mindestens auf den Hauptverkehrsachsen und morgens bzw. abends, gut bis sehr gut ausgelastet, zum Teil sogar überlastet.

Immer mehr Verkehr führt zu immer mehr Kapazitätsengpässen. Und er führt zu immer grösseren finanziellen Problemen. Allein für den Unterhalt von Strasse und Schiene wird der Bund bis 2030 gut 50 Mia. Franken aufwenden müssen. Der beschlossene oder zurzeit geprüfte Ausbau von Schiene und Strasse bis 2030 dürfte nochmals über 80 Mia. in Anspruch nehmen.

Das sind gewaltige Summen. Wie bezahlen wir das? Auf [Folie 4](#) sehen Sie ein Grobschema der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

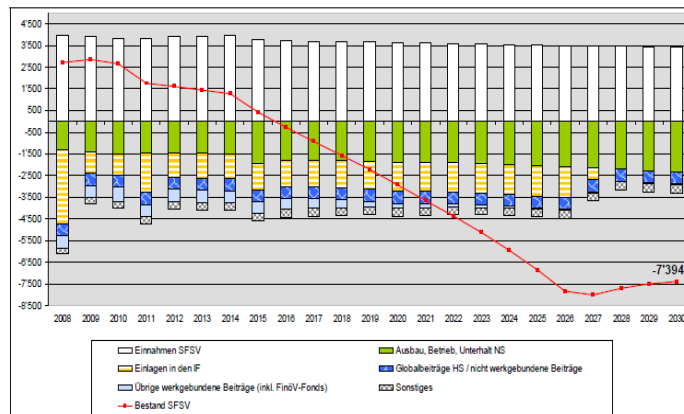


Verkehrsinfrastrukturfinanzierung Bund



Sollte sich jemand im Publikum befinden, der sich die Frage stellt, weshalb das alles so kompliziert aufgebaut ist, weshalb man z.B. nicht einen einzigen Topf für die Finanzierung aller Verkehrsinfrastrukturen hat...dann wären wir schon zu zweit. Politisch ist es offenbar einfacher, jedes Mal ein weiteres Gefäss zu erfinden, um eine neue Aufgabe zu finanzieren, als einen bestehenden Fonds aufzustocken. In den letzten Jahren ist der Eindruck entstanden oder geschaffen worden, dass nur „die Schiene“ ein Finanzierungsproblem hätte. Dem ist nicht so. Wir haben auch in allen Gefässen für die Finanzierung „der Strasse“ (rechte Seite auf Folie 4) zum Teil erhebliche Engpässe: Folie 5 zeige ich nur wegen dieser roten Linie, welche den Kontostand der Spezialfinanzierung Strassenverkehr – das wichtigste Finanzierungsgefäss im Bereich der Strasse – verdeutlicht.

Drohende Finanzierungslücke Strassenverkehr Entwicklung Bestand SFSV, in Mio. Fr.



ASTRA, 2010

Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenswiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

5



Sie sehen, dass wir in naher Zukunft in die Minuszone geraten, wenn wir bis dann nichts dagegen unternehmen. Beim NEB, beim Agglomerationsprogramm, bei der Engpassbeseitigung: Sie haben überall viel mehr Projekte oder Projektwünsche als Mittel, um diese zu realisieren. Gleichzeitig werden die Projekte immer teurer (Folie 6):

Kilometerkosten von Strasse und Schiene

<u>Wiederbeschaffungswert:</u>	
100 Mrd. CHF für die Schiene -:- 5'260 km	= 19 Mio. / km
50 Mrd. CHF für die Strasse -:- 1'785 km	= 28 Mio. / km

<u>im Vergleich dazu:</u>	
Westumfahrung Zürich	= 150 Mio. / km
SBB – Durchmesserlinie Zürich	= 188 Mio. / km
Gotthard-Basistunnel	= 265 Mio. / km

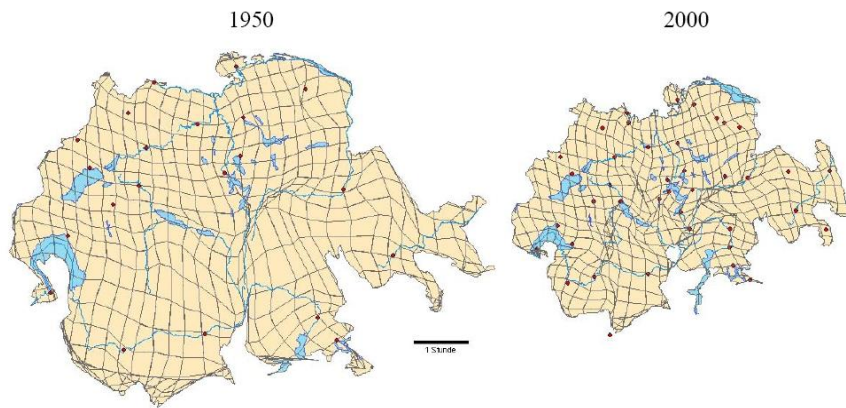
Eine aktuelle Studie im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms „Siedlung und Verkehr“ beziffert den Wiederbeschaffungswert der heute bestehenden nationalen Verkehrsinfrastrukturnetze auf 150 Mia. Franken – davon 50 Mia. für die Nationalstrassen und 100 Mia. für das Schienennetz. Das ergibt rein rechnerisch einen durchschnittlichen Kilometerpreis von 28 Mio. Franken für Nationalstrassen und von 19 Mio. für Bahnlinien. Gemessen an diesen „Durchschnittskosten“ der bestehenden Netze liegen die „Grenzkosten“ für Erweiterungen der Netze um ein Vielfaches höher. Die Westumfahrung Zürich, um ein Beispiel zu machen, kostete 150 Mio./km, die neue SBB-Durchmesserlinie in Zürich wird 188 Mio./km verschlingen und der Gotthard-Basistunnel wird gar auf 265 Mio./km veranschlagt. Angesichts solcher Preisschilder liegt es auf der Hand, dass mit den vorhandenen Mitteln nur ein Bruchteil des Wünschbaren finanziert werden kann. Verkehrsprojekte werden in Zukunft mehr noch als in der Vergangenheit rigoros nach ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis priorisiert werden müssen.

2. Bauen

Zweite Entwicklung: „Bauen“. Die wesentlichste, für uns alle spürbare Konsequenz von „mehr Verkehr“ war in der Vergangenheit nicht finanzieller Art und hatte (zum Glück) wenig mit Überlastung des Netzes zu tun. Die wichtigste Auswirkung des Ausbaus der Infrastrukturen und der Modernisierung der darauf eingesetzten Technologie ist der Umstand, dass wir heute viel schneller von A nach B reisen, bzw. Güter transportieren können. Sie können es auch anders herum anschauen und sich vorstellen, dass sich nicht die Geschwindigkeit verändert hat, sondern dass der Raum geschrumpft ist.



Das "Schrumpfen" der Schweiz (MIV): Zeitskalierte Karten: MIV 1950, 2000



Axhausen 2007

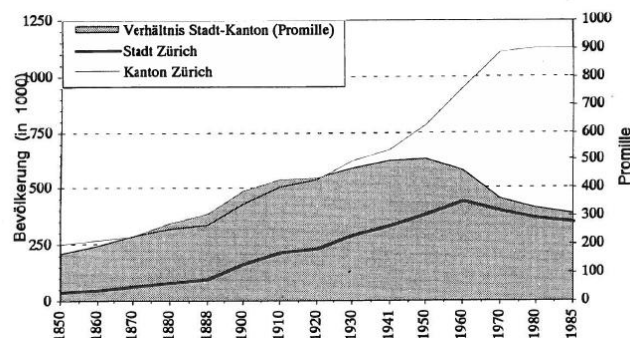
Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

13

Folien 13 gibt Ihnen einen Eindruck, wie eine solche Vorstellung ausschauen könnte, bzw. wie stark die Schweiz in den letzten 50 Jahren „geschrumpft“ ist (die Darstellungen zeigen im Übrigen, dass die CH relativ gleichmässig geschrumpft ist, d.h. dass die Verbesserungen über das ganze Land relativ gleichmässig verteilt gewirkt haben).

Mehr Verkehr in geschrumpften Räumen bedeutet, dass Sie nicht mehr gezwungen sind, an jenem Ort zu wohnen, an dem Sie arbeiten. Folie 14 zeigt die Folgen, sozusagen aus einer historischen Perspektive¹, am Beispiel von Stadt und Kanton Zürich. Bis 1960 (d.h. bis zum Bau des Nationalstrassennetzes) hat die Stadtbevölkerung zugenommen.

Bevölkerungsentwicklung von Stadt und Kanton Zürich 1850 - 1985



Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

14

¹ Thomas Frey, Lukas Vogel: „Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüßen ...“, die Auswirkungen der Verkehrsintensivierung in der Schweiz auf Demographie, Wirtschaft und Raumkultur (1870 – 1910), Chronos 1997



Danach ist die Bevölkerungsgrösse der Stadt, sowohl absolut als auch relativ zur Bevölkerung des Kantons, gesunken. 1980 wohnten in der CH noch 60 % der Erwerbstätigen in derjenigen Gemeinde, in der sie arbeiteten. Im Jahre 2000 waren es noch 42 %.

Tatsächlich hat die Automobilität vielen Menschen die Verwirklichung des Traums vom Eigenheim im Grünen ermöglicht, ohne ihren Arbeitsplatz im Zentrum aufgeben und auf die kulturellen Angebote der Stadt verzichten zu müssen. Und der Autobahnbau führte innert kurzer Zeit zur Entstehung von immer weiter ins Umland ausgreifenden „Speckgürteln“ rund um die städtischen Zentren. Damit wurde der Grundstein für die seither viel beklagte Zersiedelung des Landes gelegt. Und diese wiederum führte umgekehrt zu rasch anschwellenden Verkehrsströmen zwischen Zentrum und Umland sowie innerhalb der Agglomeration, denen die Autobahnen bald nicht mehr gewachsen waren. Trotz der nachträglich ins Netz eingefügten Stadtumfahrungen wurden die Agglomerationen zu Brennpunkten chronischer Verkehrsüberlastung.

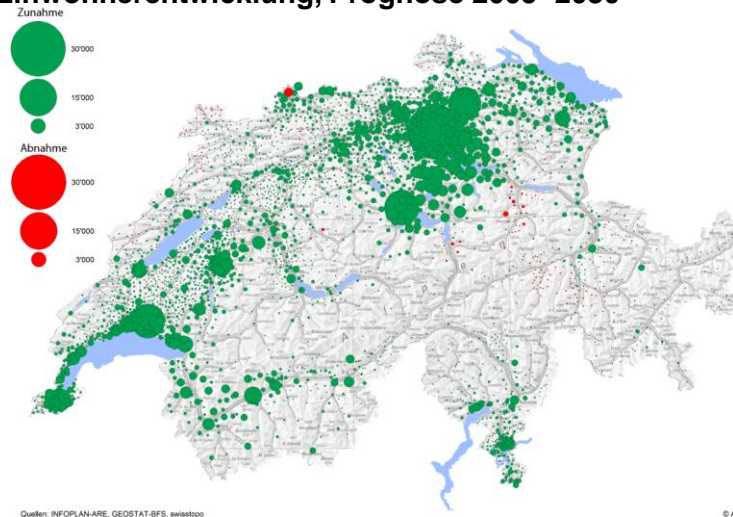
Das gilt mutatis mutandis auch für das Schienennetz. Zwar setzte dort der massive Ausbau mit S-Bahnen, „Bahn 2000“ und NEAT erst rund 30 Jahre nach dem Beginn des Autobahnbaus ein. Doch die Geschichte wiederholte sich in verblüffender Analogie: Die Investitionen ins Schienennetz brachten kürzere Reisezeiten und attraktivere Verbindungen. Diese zogen im Verbund mit einer moderaten Tarifpolitik eine weit über den Erwartungen liegende Steigerung der Frequenzen im öffentlichen Verkehr nach sich. Das war ganz im Sinne der Verlagerungspolitik und insofern ein grosser Erfolg. Doch inzwischen stehen die SBB immer mehr als Opfer denn als Nutzniesser dieses Erfolges da. Das Unternehmen kämpft mit überfüllten Zügen und muss neues Rollmaterial beschaffen, das es sich im Grunde kaum leisten kann - zumal die Erträge weit weniger schnell wachsen als die Verkehrsleistung, so dass der durchschnittliche Erlös pro Personenkilometer – trotz immer höherer Qualität des Angebots – kontinuierlich sinkt. Auch der Bund als Eigentümer der Infrastruktur sieht sich aufgrund der intensiveren Beanspruchung des Netzes mit einem Nachholbedarf beim Unterhalt in Höhe von einer halben Milliarde Franken pro Jahr konfrontiert – zusätzlich zu den zwei Milliarden, die er ohnehin schon für diesen Zweck bereit stellt.

Der Verkehr hat somit eine Tendenz verstärkt, welche insbesondere wegen der wachsenden Bevölkerung, den steigenden Wohnkosten in den Städten und des wirtschaftlichen Wachstums ohnehin schon da war, nämlich eine kaum gebremste Bautätigkeit vor allem im Schweizerischen Mittelland. Es erstaunt deshalb nicht, dass seither (und bis heute) über die Frage gestritten wird, wo wie viel gebaut werden dürfe.

Der Streit verläuft etwa so: Zurecht verweisen die einen auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Bausektors und darauf, dass es etwas billig sei, die Bautätigkeit der andern beschränken zu wollen, wenn die Aufforderung dazu auf dem Sitzplatz vor dem eigenen Haus im Grünen verfasst wird. Zurecht geben darauf die anderen zu bedenken, dass pro Tag $7\frac{1}{2}$ ha „verbaut“ werden und dass von den 1,8 Mio. Gebäuden in der Schweiz rund 540'000, also fast ein Viertel, ausserhalb der Bauzonen stehen. Es sei doch umgekehrt etwas billig, in der Bundesverfassung die haushälterische Nutzung des Bodens zu postulieren, wenn gleichzeitig jeden Tag eine Fläche in der Grösse von 15 Fussballplätzen an Kulturland verloren gehe.



Einwohnerentwicklung, Prognose 2005–2030

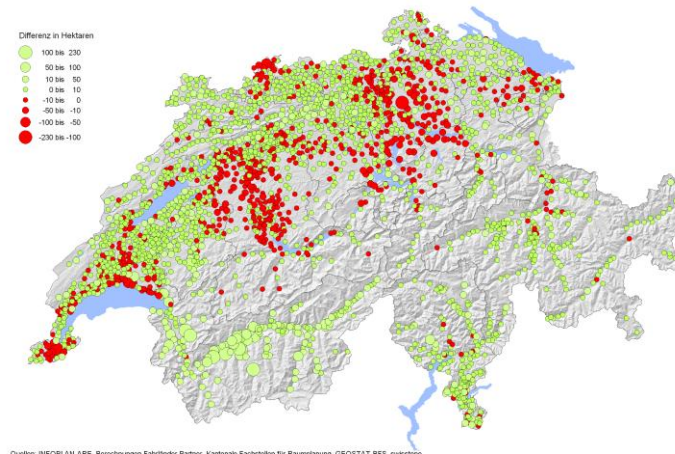


Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

15

Zurecht schalten dann die einen eine Folie über die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung bis 2030 auf (Folie 15) und behaupten, es sei doch etwas billig, trotz dieser grossen Nachfrage weniger Wohnungen zu bauen und sich gleichzeitig über die Wohnungsknappheit zu beschweren.

Aktuelle Bauzonenreserven und zukünftige Nachfrage nach Bauzonenfläche (2005 – 2030)



Infrastrukturfinanzierung in der Schweiz | bauenschweiz, 10. November 2011
Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK

16

Zurecht haben die anderen dann eine andere Folie bereit (Folie 16) und geben zurück, es sei doch etwas billig, mit dem Verweis auf die wachsende Nachfrage, ständig neues Land einzuzonen, wenn doch noch derart viel Bauzonenreserven bestehen.



Diese Diskussion ist nicht überraschend. Sie ist Ausdruck sich widersprechender Interessen und Forderungen in einem Land mit wachsender Bevölkerung, mit wachsendem Verkehr, mit begrenzter Fläche und mit begrenzten finanziellen Mitteln: 1980 betrug die Wohnfläche pro Person noch 34 m². Heute dürfte der Wert bei ca. 48 m² pro Person liegen. In den letzten 50 Jahren hat sich der Wohnflächenbedarf in der CH verdoppelt. Trotzdem soll kein Kulturland verloren gehen. Wir wollen zwar eine möglichst rasche Engpassbeseitigung auf den Strassen. Trotzdem soll keine neue Autobahn gebaut werden. Wir wollen keine Lärmimmissionen, neue Bahn-, bzw. Autobahnabschnitte sollen unter den Boden verlegt werden. Trotzdem darf es nicht mehr kosten. Wir möchten von Zürich aus jede Destination anfliegen können. Trotzdem wollen wir keinen Fluglärm akzeptieren, etc. etc.

Solange genügend Land da ist, kann man diese Widersprüche lösen. Sobald es „enger“ wird, ruft man nach einem „Plan“.

3. Planen

Und damit kommen wir zum dritten und schwierigsten Punkt, dem „Planen“. Einerseits ist das Wort in der Politik beliebt. Wir kennen den Legislaturplan, den Finanzplan oder eben den Raumplan. Es impliziert, dass man weiss, wie es weitergeht, man die Lage „im Griff“ hat. Andererseits, speziell in der Schweiz, misstrauen wir den Plänen, weil wir deren Verbindlichkeiten zuweilen als einengend empfinden. Ein Plan hat etwas Autoritäres. Lieber definieren wir längerfristige Ziele, auch wenn sich diese widersprechen, und versuchen, uns diesen in täglich neuen Abwägungen anzunähern.

Diesen Gegensatz überwinden wir in der Regel damit, dass wir unsere Pläne zwar als solche bezeichnen, sie jedoch relativ unverbindlich formulieren. Im Zentrum stehen längerfristige Ziele und beträchtliche Handlungsfreiheiten, um speziellen Situationen/Regionen/Zeiten usw. gerecht werden zu können. Die Raumplanung macht da keine Ausnahme. Die vielen Diskussionen im Zusammenhang mit der Revision des Raumplanungsgesetzes, aber auch die Landschaftsinitiative oder die Zweitwohnungsinitiative machen jedoch deutlich, dass die Meinungen darüber sehr geteilt sind, ob die Instrumente des Plans ausreichen, um die Ziele des Plans zu erreichen. Die vorher geschilderte Wechselwirkung „Verkehr führt zu Bautätigkeit“ lässt auf jeden Fall bei vielen Schweizerinnen und Schweizern, welche durch das Mittelland fahren, gewisse Zweifel darüber aufkommen, ob wir künftigen Generationen das Land „gemäss Plan“ hinterlassen.

Aus unserer Sicht sind hier grundsätzliche Diskussionen notwendig. Sie könnten sich an folgenden Eckpunkten orientieren:

- i) Raum-, Verkehrs- und Infrastrukturplanung können und sollten u.E. auf Ebene Bund noch verstärkt aufeinander abgestimmt werden. Zurzeit bestimmt die Verkehrsplanung mehr die Raumplanung als umgekehrt. Es gibt nicht keine Koordination (man denke etwa an das Instrument der Sachpläne), aber die Koordination kann, so denken wir, verbessert werden. Ein gutes Beispiel geben die Projekte des Agglomerationsprogramms, wo klare raumplanerische Bedingungen erfüllt sein müssen, bevor ein Verkehrsprojekt finanzielle Unterstützung erhält. Solche Ansätze halten wir für sinnvoll.



- ii) Die Planung des Ausbaus des Schienennetzes kann noch besser mit jener zum Ausbau des Strassennetzes abgestimmt werden. Hier werden wir UVEK intern Anstrengungen unternehmen. Den Schwerpunkt bei der Priorisierung auf der Schiene werden wir dabei nicht bei Fahrzeitverkürzungen legen, wenn diese im Vergleich zu den dafür benötigten Mitteln unverhältnismässig klein sind. Oder anders gesagt: Ein paar Minuten früher in Bern anzukommen, ist kein hinreichendes Kriterium für einen Netzausbau, wenn dieser Milliarden kostet. Bei der Strasse stehen zurzeit in erster Linie die Engpassbeseitigung und der gezielte Ausbau kurzer Abschnitte im Vordergrund. Insbesondere damit wir die Planung kohärenter gestalten können, prüfen wir darüber hinaus eine neue Finanzierung der Strasseninfrastruktur, z.B. indem wir sie ähnlich gestalten, wie dies kürzlich vom BR mit einem Bahninfrastrukturfonds für die Schiene vorgeschlagen worden ist.
- iii) Gemäss Art. 75 der BV obliegt die Raumplanung den Kantonen, während der Bund die Grundsätze festlegt sowie die Bestrebungen der Kantone fördert und koordiniert. Namentlich durch den wachsenden Verkehr und das „Schrumpfen“ des Landes ist die Raumplanung – mindestens in einzelnen Fällen – jedoch zu einem überregionalen Anliegen geworden. Sogenannte „funktionale Räume“, welche sich als erfolgversprechende Bearbeitungssperimeter bei der Bewältigung konkreter Herausforderungen mit Auswirkung auf die Raumordnung anbieten, gehen oft über bestehende kleinräumige politisch institutionelle Grenzen hinaus. Wir halten den Föderalismus in der Schweiz für ein sehr erfolgreiches Modell. Er hat namentlich im Wettbewerb guter Ideen und regional massgeschneiderter Lösungen viele, zuweilen (wenn Sie z.B. in die EU schauen) unterschätzte Vorteile. Aber wir müssen im Falle von national bedeutsamen Infrastrukturen (und dies betrifft nicht nur die Schienen- und Strasseninfrastrukturen) eine Zusammenarbeit unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen finden, welche dem überregionalen Charakter der Anliegen auch gerecht wird. Und zwar, ohne dass einem mit dem Hinweis auf die „föderalistische Aufgabenteilung“ die Tür zugeschlagen wird, wenn die Absprache nicht gerade einen offensichtlichen Vorteil in Aussicht stellt. Der Bund wird zur Gewährleistung einer sinnvollen Planung in funktionalen Räumen sicherstellen müssen, dass Einzelinteressen und eine an institutionelle Grenzen gebundene Sichtweise im Gesamtinteresse gegeneinander abgewogen werden können. Oder etwas einfacher gesagt: Die Zuständigkeitsgrenze soll nicht den einzigen Horizont in unserem Kopf bilden. Wir müssen die Probleme in Zusammenarbeit lösen, auch über die institutionellen Einteilungen hinweg. Ansonsten kann längerfristig der verfassungsmässige Auftrag der haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedelung des Landes nicht umgesetzt werden. Wir treffen hier auf immer mehr Verständnis bei den Kantonen und werden das mit ihnen weiter vertiefen.
- iv) Die Akzeptanz hängt bei Verkehrsinfrastrukturprojekten je länger desto mehr von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ab. Denn viele betroffene Anwohner sind nicht bereit, weitere Immissionen zu akzeptieren und verlangen Tunnellösungen. Wir machen darauf aufmerksam, dass solche Lösungen nicht zum selben Preis zu haben sind. Entweder wird also der Bund mehr Mittel sprechen, oder die betroffenen Regionen finanzieren den Mehraufwand, oder man akzeptiert lange Verfahren, oder man akzeptiert Staus. Viel Verkehr mit wenig Immissionen und wenig Kulturlandverlust ist auf begrenztem Raum nur für viel Geld zu haben.



- v) Aber am Wichtigsten, und das ist mein letzter Punkt, ein Plan bedingt eine gemeinsame Vorstellung darüber, was man längerfristig will und welchen Preis man bereit ist, dafür einzusetzen. Das „Raumkonzept Schweiz“ ist ein Ansatz in diese Richtung. Und wie ich gesehen habe, hat sich auch „bauschweiz“ im Rahmen der Konsultation des Entwurfs eingehend damit auseinandergesetzt. Wir brauchen eine vertiefte öffentliche Diskussion darüber, wie unser Land in 30 Jahren aussehen soll, ob man wieder vermehrt dort leben können müsste, wo man arbeitet, und was dafür getan werden sollte. Und wir müssen einige Anstrengungen unternehmen, wenn wir verhindern wollen, dass unsere Verkehrsnetze infolge fehlender Finanzen oder fehlender Ausbauten oder fehlender Mobilitätskonzepte verstopft sind. Gebaut wird auf jeden Fall auch in der Zukunft, machen wir es so intelligent wie möglich!