

D'abord mes félicitations et Merci!



40 Jahre ROREP

Frohmut Gerheuser

Koordinierte Verkehrspolitik (der Schweiz).
Der Blick von draußen.

Warum „koordinierte Verkehrspolitik“

- Der unwahrscheinliche Fall.
- Die Schweiz hat hier was vorzuweisen.
- Wie funktioniert die Koordination international und über Grenzen hinweg?

Warum der „Blick von draußen“?

- Ich lebe jetzt wieder in Bayern.
- Der Vergleich mit der deutschen Verkehrspolitik hat meine Wahrnehmung der schweizerischen Verkehrspolitik verändert.
- Folgerungen für die internationale Koordination, z. B. NEAT-Zufahrten im Güterverkehr.

Was leistet erfolgreich koordinierte Verkehrspolitik?

- **intern** schafft sie einen Mehrwert durch:
 - Konsistenz
 - Effizienzgewinne
 - Transparenz und Akzeptanz.
- Gegenüber **anderen Sektoralpolitiken**:
 - Einfachere Koordinationsfähigkeit.
- Gegenüber dem **Ausland**:
 - Klare Verhandlungspositionen und Schnittstellen.

Mein damaliger Blick von drinnen

- Grundlage: GVK akzeptiert, KVP verworfen.
- schrittweise ausgebaut und erweitert.
- Mit relevanten Sektoralpolitiken (Wirtschaft; Regional-/Raumentwicklung, Umwelt) abgestimmt.
- Von den Stimmbürgern getragen.
 - > Für mich logisch und selbstverständlich.
 - >>> faktisch hat die Schweiz heute eine koordinierte Verkehrspolitik.

Herausragende Merkmale aus meiner heutigen (deutschen) Sicht

- Die Kontinuität über mehrere Bundesräte hin.
- Der systemisch-systematische Ansatz.
- Die Bedarfs- und Leistungsorientierung (vom Fahrplan zum optimalen Infrastrukturausbau).
- Programme und Projekte müssen sachlich und finanziell überzeugen. Expertenwissen ist daher frühzeitig gefragt.
- Die Stimmbürger entscheiden letztlich, nicht die Politiker selbst.

Mein Blick von draußen

- Staunen, wie weit es die Schweiz mit ihrer unaufgeregten, systematischen Vorgehensweise gebracht hat.
- Und ein bisschen Neid.
 - > Koordinierte Verkehrspolitik ist ein schweizerisches Spezifikum und Markenzeichen.
 - > Deutsche Verkehrspolitik tickt ganz anders.

Die sind koordiniert und es geht vorwärts!



Grenzüberschreitender Vorgeschmack „Stuttgart 21“

- Rechtsgültig beschlossenes Projekt für einen neuen Stuttgarter Hauptbahnhof.
- Wegen Protesten nachträglich auf Funktionsfähigkeit geprüft, durch CH-Fachleute.
- Die hatten Erfahrung vom Umbau des Zürcher Hauptbahnhofs und die geeignete Software.
- Allerdings: Rückschluss vom fertigen Projekt auf Funktionsfähigkeit, nicht Schluss von Situation und Anforderungen auf optimales Projekt.

Erwünschte und unerwünschte Resultate

Für die Projektträger (Bund, Land, Stadt, DB)

- erwünscht:

Funktionsnachweis erbracht – unter den vorgegebenen Annahmen.

- Unerwünscht:

Optimierungs- und Einsparpotentiale.

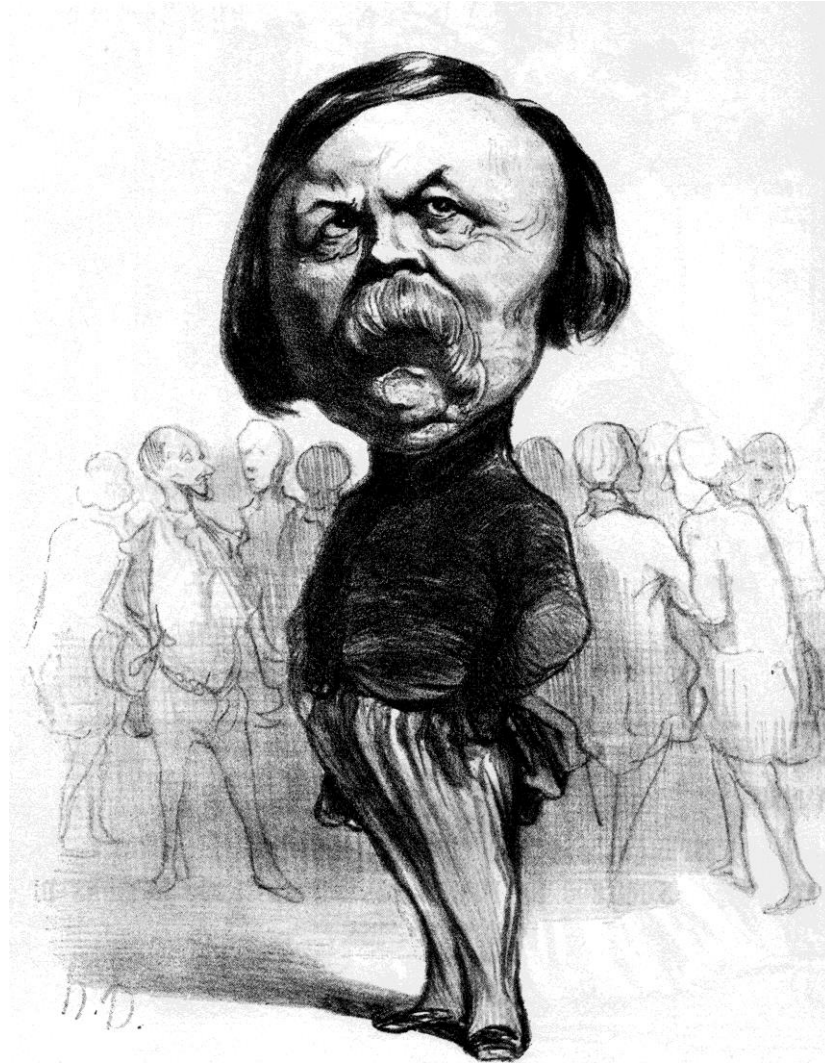
>>> Das Projekt wird derzeit unverändert gebaut.

>>> auch leiseste CH-Kritik nervt.

Merkmale vieler Großprojekte in Deutschland

- Prestigeprojekt von Politikern
- Dadurch „alternativlos“ und nicht diskutierbar
- Hauptsache: auf den Weg bringen
- Zeithorizont: Wahlperiode
- Kurze Vorlaufzeit
- Nachbesserungen später
- Kosten + Fertigstellungstermin unsicher

Aber ich bin der Grösste



Das deutsche Gegenstück der Verkehrspolitik

- Keinerlei „integrale Verkehrspolitik“ seit Kaisers Zeiten
- Abneigung der Politiker gegen vorausschauende und bindende Planungen
- „Koordination“ im Verkehrsbereich durch Spartenabgrenzung und Erhalt des Status quo
- Dominant ist und bleibt Straßenverkehr: „eine Autobahnauffahrt oder mindestens eine Umgehungsstraße für jeden (wichtigen) Abgeordneten“. (Zitat: Handbuch der Verkehrspolitik, 2007, S. 219)

Die Bundesbahn

- Unabhängiges Bundesunternehmen, kein Instrument der deutschen Verkehrspolitik.
 - Betrieb und Infrastruktur sind wegen EU strikt getrennt.
 - DB hat Monopol bei Betrieb des ICE-Netzes, sonstiger Personen- und Güterverkehr wird in Konkurrenz betrieben/ausgeschrieben.
- >>> unklare Interessenlagen und Zuständigkeiten z. B. beim Neubau von Güterzuglinien (NEAT-Zufahrten).

Schwierige Partnerkonstellation

Beteiligte auf deutscher Seite:

- DB Infrastruktur: Bauherr
- DB Betrieb: Nutzung, aber in Konkurrenz
- Bund (BMV): Finanzierung
- Länder: Trassengenehmigung

>>> in sich schwierige Koalition

>>> mit der CH-Seite „clash of cultures“

Einer für alle, alle für einen!
Jeder für sich, alles von keinem!



Wunsch-Konstellation

- Starker Partner auf deutscher Seite, der
 - ein unmittelbares Interesse am Betrieb der gemeinsamen Anlagen hat,
 - Koalitionen unter den Beteiligten schmiedet,
 - aus Eigeninteresse Termine sichern hilft.
- >>> Das fehlt z. B. für Ausbau der Bahnlinie München – St. Margarethen für IC- und Güterverkehr.

Schussfolgerungen für die Schweiz

- Chancen realistisch einschätzen:
 - Neue Güterzugslinien sind wenig attraktiv;
 - Die Partnerkonstellationen sind kompliziert;
 - Die politischen Prozesse laufen ganz anders.
- Hoffnung ergibt sich aus EU-Ziel, transalpinen Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.
- Dazu grenzübergreifende Sachdiskussion frühzeitig beginnen, z. B. durch die ROREP – die in Bayern leider fehlt.

Ausblick – miteinander

