

Geldfluss kontra Verkehrsfluss

Ich mache keine Räuberhöhle daraus: Weiteren Abgaben im Strassenverkehr kann ich nur schwerlich eine Zusage erteilen. Dies vor allem, weil die Strassenkasse schon über Jahre hinweg Milliarden in den grossen Bundestopf beisteuert, und ein ganz erheblicher Teil davon zweckentfremdet wird. Mit FABI und NAF sind die Geldströme nun zwar in etwas geregeltere Bahnen gelenkt worden. Noch immer aber wird Geld aus der Strassenkasse dazu benutzt, um Befindlichkeiten, die sich offenbar nicht ohne den Verlust ihrer Wettbewerbsfähigkeit selbsttragend gestalten lassen, zu alimentieren.

Tatsache ist, dass die Strasseninfrastruktur ganz erheblichen Nachholbedarf hat. Dafür spricht allein die Tatsache des Bevölkerungswachstums. Hinzu kommt ein Motorisierungsgrad, der allen anders lautenden Prognosen zum Trotz weiterhin steigt. Gestiegen ist auch der Gebrauch des Autos, was sich in der durchschnittlichen Jahreslaufleistung manifestiert. Wer sich also gegen den Ausbau der Infrastruktur stellt, sowieso mit dem Argument, dass dies noch mehr Verkehr anziehen würde, scheint von ganz erheblichen Gedankenlücken geplagt zu sein. Es ist genau die Politik dieser Kreise bei anderen Themen, die uns ja erst diese Wachstumszahlen beschert. Ich spreche damit ideologisch wie auch wirtschaftlich gelenkte Kreise an, damit wir uns richtig verstehen. Wie auch immer: Hier kommt eine Doppelmoral zum Ausdruck, die geradezu unausstehlich ist und nicht nur auf den Strassen zunehmend Stillstände provoziert.

Für mich ist es denn auch immer wieder ein unerklärliches Rätsel, wie es möglich ist, dass Abstimmungsvorlagen im Sinne einer funktionierenden und an die Verhältnisse angepasste Strasseninfrastruktur vom Volk abgeschmettert werden. Gerade der Motorisierungsgrad lässt darauf schliessen, dass eine Mehrheit des Stimmvolkes die Auswirkungen einer Verhinderungspolitik Tag für Tag am eigenen Leibe zu spüren bekommt und die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen fähig sein sollte. Habe ich eingangs dieses Textabschnittes von unerklärlich gesprochen? – Nein, auch hier liefern wohl einzig die Begriffe Gedankenlücken und Doppelmoral die passgenaue Erklärung.

Ein Paradebeispiel für mich ist die 2. Gotthardröhre. Am 8. Februar 2004 lehnte der Souverän den bundesrätlichen Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative mit 62,8% Nein ab. In dieses Massnahmenpaket war der Bau einer 2. Gotthardröhre miteingeschlossen. Erst zwölf Jahre später, am 28. Februar 2016, fand die 2. Gotthardröhre in einer gesonderten Abstimmung mit 57% Ja-Stimmen die Gnade des Stimmvolkes. Dies bei einer aussergewöhnlich hohen Stimmbeteiligung von 62%. Die Kosten für die zweite Röhre sind mit 2,053 Milliarden Franken (s. Grafik) veranschlagt. Das ent-

spricht dem Betrag, welcher dem Bund zum Beispiel durch die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in gerade mal 16,5 Monaten zufließt. Trotzdem wurde die Finanzierbarkeit dieses Bauwerks im Abstimmungskampf natürlich heftig thematisiert. Warum nicht Zahlstellen vor dem Tunnel aufstellen und für die Durchfahrt einen kleinen Obolus erheben, lautete einer der Vorschläge.

Als ich kürzlich durch den Arlberg-Strassentunnel fuhr, wofür 10 Euro fällig sind, kam mir die Idee: Wieviel Einnahmen liessen sich am Gotthard einfahren, wenn man für die Durchfahrt 10 Franken einverlangen würde? Als Folge der Kapazitätsbeschränkung befahren im Schnitt «nur» rund 17'000 Fahrzeuge die Gotthardröhre pro Tag. Diese Zahl mit 10 (Fr.) multipliziert, verspricht tägliche Einnahmen von 170'000 Franken, aufs ganze Jahr gerechnet kommen 62'050'000 Franken zusammen. Nach Adam Riese liessen sich damit die Betriebs- und Unterhaltskosten bestreiten, ja, sogar Notrufsäulen in Massivgold würden da noch drinliegen, inklusive des Wachpersonals, das in diesem Falle rund um die Uhr aufgeboten werden müsste.

Ganz am Rande möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass die Schneeräumung auf der Arlberg-Passstrasse während des gesamten Winters aufrecht erhalten wird. Folglich besteht kein Zwang, den Tunnel benutzen zu müssen, wie dies während der Wintermonate am Gotthard der Fall ist. Hier aber spielen sich der Kanton Uri und Tessin gegenseitig den Schwarzen Peter zu, warum der Winterdienst nicht betrieben werden könne. Übrigens: Die Passhöhe des Arlbergs liegt bei 1793 m ü.M., jene des Gotthards bei 2106 m ü.M. Die Höhendifferenz zwischen den beiden Pässen ist nicht geeignet den Verdacht zu schüren, dass auf dem Gotthard brutal mehr Schneemassen niedergehen. Aber vielleicht fehlt es ja einzig am Willen, damit den Verkehrsfluss am Gotthard zu verbessern, Stichwort: Verleiderpolitik, wofür auch das Dosiersystem, Phase Rot und Durchfahrtsbeschränkungen sprechen.

Wie bereits gesagt: Eigentlich bin ich gegen jede weitere Abgabe im Strassenverkehr. Doch dieses Zehnermöbli am Gotthardtunnel wäre es mir wert, wenn es dem besseren Verkehrsfluss dienen würde. Da aber die Zustimmung zur zweiten Röhre unsinnigerweise nur zustande kam, weil man damit keinesfalls eine Kapazitätserweiterung erreichen will, setze ich die 10 Franken lieber für ein Sandwich und ein Rivella ein, um im weiterhin wachsenden Stauaufkommen wenigstens ein bisschen versorgt zu sein. Viel getan, nix bewirkt!