
Referat

Verkehrsinfrastrukturen im Aargau: Wie stark hinkt die Projektrealisierung den Bedürfnissen hinterher?

Aarau, 21. Januar 2010

Wenn in Sissach eine Barriere defekt ist, dann haben die Züge im Aargau eine halbe Stunde Verspätung. Wenn am Baregg um 7.30 Uhr ein PW einen Defekt hat, dann bildet sich eine stehende Kolonne bis Lenzburg oder sogar bis Aarau. Wenn ein Aargauer Transportunternehmen seine Container auf die Bahn bringen will, so findet er heute zeitweise keine freien Kapazitäten mehr. Wer mit dem 1.-Klassabo um 17 Uhr von Zürich nach Aarau fährt, muss nicht überrascht sein, wenn er gerade noch den letzten Sitzplatz ergattern kann. All das ist heute Realität und wir haben weiterhin ein jährliches Mobilitätswachstum von 1 - 2%.

Und da wird mir die Frage gestellt: Wie stark hinkt die Projektrealisierung den Bedürfnissen hinterher? Und zur Beantwortung geben Sie mir gerade 25 Minuten. Schwierig.



1. Zentrale Lage des Aargaus

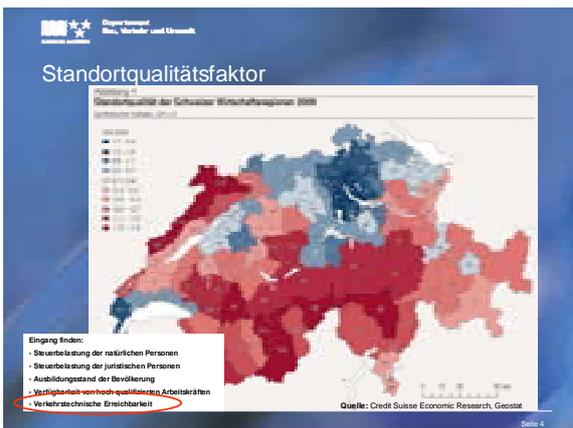
Auch wenn der Kanton Aargau aus geografischer Sicht am nördlichen Rand der Schweiz liegt, so liegt er aus verkehrlicher Sicht **im Zentrum der Schweiz und sogar im Zentrum Europas**. Nicht nur die **nationalen Verkehrsachsen** durchqueren den Kanton von Osten nach Westen und von Norden nach Süden, sondern auch die **internationalen Verbindungen** treffen sich im Aargau. Deshalb kommt der Kapazität von Strassen- und Bahnanlagen im Aargau eine zentrale Bedeutung für das Funktionieren des schweizerischen Verkehrssystems zu.



2. Gute Verkehrsverbindungen sind kantonal wichtig

Eine gute Verkehrsinfrastruktur im Aargau ist aber nicht nur national und international, sondern **ganz besonders auch kantonal von grosser Bedeutung**, denn sie verbindet die innerkantonalen Zentren und bindet die aargauischen Wirtschaftsstandorte an die national bedeutenden Wirtschaftsregionen an. Dank dieser guten Verbindungen und dem gut ausgebauten Verkehrsnetz, d.h. **dank seiner guten Erreichbarkeit, verfügt der Aargau über eine hohe Standortattraktivität.**

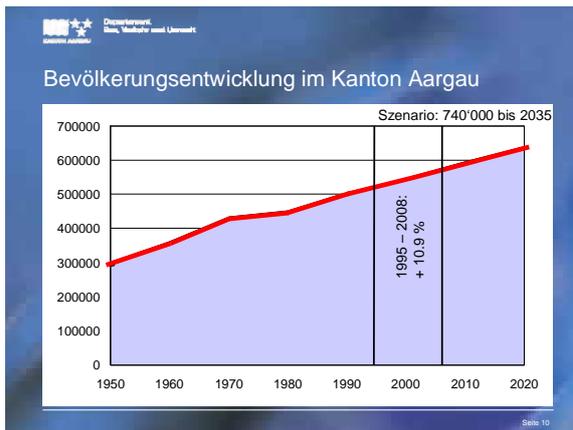
3. Standortattraktivität



Die gute Erreichbarkeit ist ein Schlüsselfaktor für eine prosperierende Wirtschaftsentwicklung. Die Folie zeigt den Standortattraktivitätsindex der Schweizer Regionen 2009. Die blauen Gebiete – und dazu gehört der Aargau – haben einen hohen Index, die roten einen tiefen. Die drei Hauptkriterien sind die Steuerbelastung der natürlichen und juristischen Personen, der Ausbildungsstand der Bevölkerung, resp. die Verfügbarkeit an gut qualifiziertem Personal und gute verkehrstechnische Erreichbarkeit.

Der Aargau kann heute noch alle drei Schlüsselkriterien erfüllen, aber **mit tendenziell zunehmenden Abstrichen bei der Erreichbarkeit**. Diese Tendenz ist alarmierend, denn für den Aargau ist die **wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung noch lange nicht abgeschlossen. Das zeigt das Bevölkerungswachstum.**

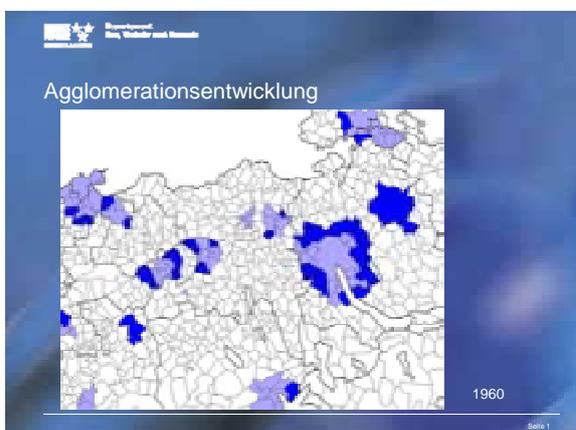
4. Gute Erreichbarkeit ist Voraussetzung für künftige Entwicklungen



Das Bevölkerungswachstum ist mit 5'000 bis 10'000 Personen jährlich überdurchschnittlich, konnte doch kürzlich die **600'000ste Einwohnerin** im Aargau willkommen geheissen werden. Und das Bevölkerungswachstum geht weiter: Prognosen gehen **von bis zu 740'000 Einwohnerinnen und Einwohnern** im Aargau im Jahr 2035 aus.

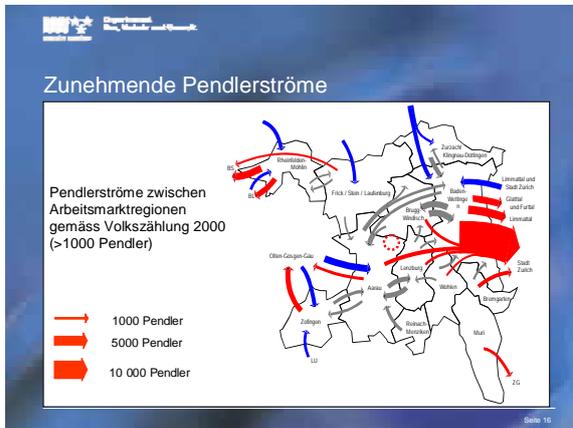
5. Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum bringt Verkehr

Das heisst schlicht und einfach: Die Agglomerationsfläche wird sich im Schweizer Mittelland weiter ausdehnen und der Trend, der seit 50 Jahren anhält, wird fortgesetzt, was das folgende Set an Folien zeigt.



6. Viele Pendler

Damit wird auch der Mobilitätsdruck auf die heutige Verkehrsinfrastruktur, die bereits am Anschlag ist, markant höher.



Schon heute pendeln **schätzungsweise bis 60'000 Aargauerinnen und Aargauer** täglich in die Nachbarkantone. Diese Pendlerbewegungen sind nicht aussergewöhnlich, denn die Pendlerdistanzen sind mit 10 - 30 km relativ kurz, relativ zu ausländischen Verhältnissen. Aufgrund des Wirtschaftswachstums und der Bevölkerungsentwicklung wird der Pendler- und Freizeitverkehr in Zukunft weiter zunehmen.



Die Konsequenz: Die Verkehrsbelastung wächst stetig und die Verkehrsinfrastrukturen – Schiene wie Strasse – stossen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Anzeichen sind offensichtlich, ich habe sie anfangs erwähnt: Überfüllte Züge in den Spitzenstunden, Staus nicht nur am Morgen und Abend, sondern während vieler Tagesstunden, wie z. B. in Baden.

Die Staulängen in der Region Baden-Wettingen werden zwischen 2009 und 2015 gemäss unseren Hochrechnungen von 4 km täglich auf über 7 km zunehmen. Der Zeitverlust dadurch ist immens und es entstehen volkswirtschaftliche Kosten in Millionenhöhe und Unternehmen wie ABB oder Alstom, die im Zentrum von Baden ihre Sitze haben, sind unzufrieden mit diesen Verkehrsentwicklungen.

7. Staus

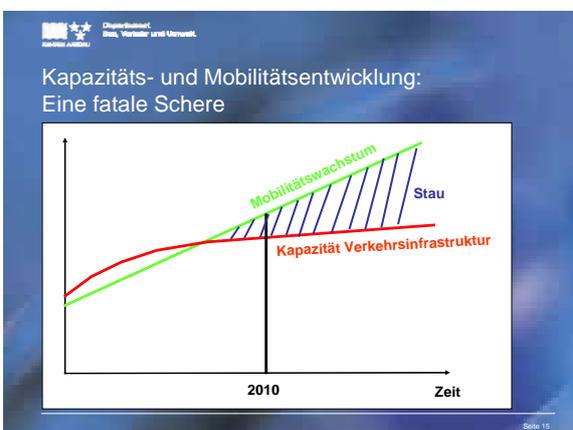
In den letzten Jahren ist zwar die Schienen- und Strasseninfrastruktur im Aargau kontinuierlich erweitert worden, doch trotz dieser Ausbauten hat die Verkehrsbelastung auf den Nationalstrassen sowie auf vielen Abschnitten der Kantonsstrassen die Kapazitätsgrenze erreicht. Die **Stautunden auf der Strasse haben stark zugenommen**.



Dies betrifft alle Hauptverkehrsachsen, die Nationalstrassen, wie die Kantonsstrassen. Je dunkelblauer desto grösser ist die Zahl der Stautunden.

Auch der **öffentliche Verkehr stösst an seine Kapazitätsgrenzen**. So führen die Hauptengpässe auf dem SBB-Netz bereits heute teilweise zu einer Verdrängung des Regionalverkehrs. Notwendige Angebotsverbesserungen, wie z.B. der Halbstundentakt der S-Bahn Zürich–Aarau, können wegen des Kapazitätsengpasses im Heitersbergtunnel nicht mehr aufgenommen werden. Güterverkehr gegen Regionalverkehr heisst da die Devise. Durch die Verdrängung des Regionalverkehrs ist die gute verkehrliche Erreichbarkeit des Kantons Aargau und damit auch seine Standortattraktivität gefährdet.

8. Kapazität der Verkehrsinfrastruktur wächst viel langsamer, als Mobilitätswachstum



Gut, man kann sagen, die Situation ist ja noch nicht so schlimm im Aargau. Das mag kurzfristig stimmen. **Nur, seit Jahren hinkt der Ausbau der Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen – rot im Diagramm – dem Wachstum der Mobilität – grün im Diagramm – hinterher.** Die Schere der Staus öffnet sich schnell und das ist eine dramatische Entwicklung.

Und die Situation wird noch weiter eskalieren. Es wird zunehmend schwierig, die erwartete Qualität der Erreichbarkeit sicherzustellen. Es wird Zeit, dass man diese Entwicklung als Alarmzeichen erkennt.

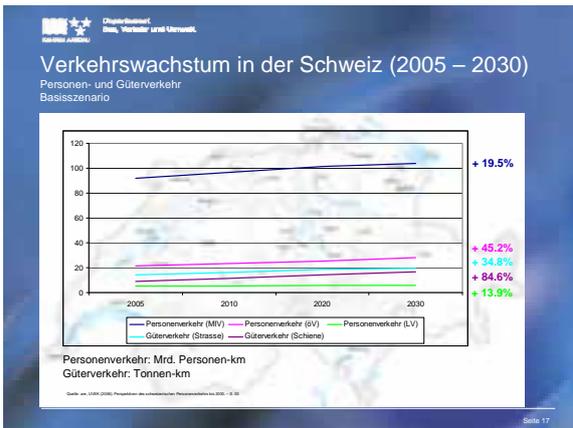
Bestätigt werden meine Bedenken auch durch die **Investitionsprogramme des Bundes** auf der Schiene und der Strasse. Programme, die ausschliesslich aufgrund der Finanzen und nicht des verkehrlichen Bedarfs erstellt wurden.

9. ZEB, ein Miniprogramm



Nehmen wir das Programm ZEB, ein Programm, das gerade die allerwichtigsten Eisenbahnprojekte aufnimmt, weil es finanziell auf rund 5,2 Mrd. Franken in den nächsten 20 Jahren begrenzt ist, 260 Mio. Franken pro Jahr. Die vielen Engpässe, die im Wirtschaftsraum Nordschweiz bestehen, werden nur zum Teil anerkannt.

Nichts von einem **zweiten Heitersbergtunnel**, obwohl schon heute die Kapazitäten aufgebraucht sind und alle Züge von Osten nach Westen und Westen nach Osten durch den Heitersberg müssen. Nichts von **einem Wisenbergertunnel**, obwohl der Bözbergtunnel und der Hauenstein schon heute sehr stark ausgelastet sind.



Dafür glaubt man an Wachstumsszenarien wie dieses auf der Folie mit über 80% Zunahme des Güterverkehrs und man glaubt an eine Umlagerungspolitik, obwohl man weiss, dass eine Umlagerung von 10% des Güterverkehrs von der Strasse eine Mehrkapazität auf der Schiene von rund 50% braucht. Und dieses Wachstum soll praktisch auf einer nur leicht ausgebauten Infrastruktur abgewickelt werden.

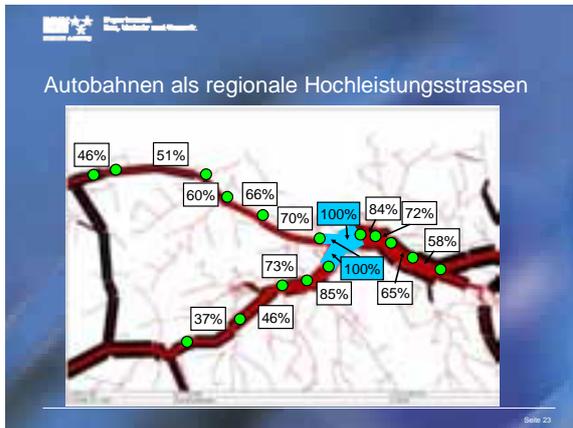
10. A1-Ausbau dringend



Nehmen wir das Nationalstrassenprogramm Engpassbeseitigung, als kühnen Schlag für den Ausbau der Nationalstrassen angepriesen. Faktisch ist es ein **Programm der Vergangenheitsbewältigung**, denn es saniert jene Engpässe, die schon vor Jahren hätten saniert werden müssen, wie der Gubrist oder der Ausbau der Strecke Wiggertal-Egerkingen auf 6 Spuren.

Das Programm umfasst kein Projekt, das die zukünftigen Mobilitätsanforderungen aufnehmen kann, wie z.B. den 6-Spurausbau der A1 zwischen Baden und Bern. Nichts von volkswirtschaftlichen Opportunitätskosten bei Nichtinvestitionen. **Das grosse Wachstumspotenzial des Wirtschaftsraums Nordschweiz wird nicht gebührend aufgenommen.**

Dass z.B. **ein Ausbau der A1** auf sechs Spuren im Aargau dringend notwendig ist, zeigen die häufigen Staus mit rasch zunehmender Tendenz. Es ist unverständlich, dass der Bund in der Botschaft zur Engpassbeseitigung dies nicht anerkennt. Ein Aufschieben des Ausbaus der A1 auf nach 2030 wäre für die ganze Nordschweiz fatal, aber besonders für den Aargau. Die Begründung ist einfach:



Rund 65% des Verkehrs auf den Nationalstrassen ist "**kantonaler Verkehr**", so speziell im Aargau. Von 100 Fahrzeugen auf der A1 beim Baregg befahren nur gerade 37 den ganzen Abschnitt bis zum Wiggertalerkreuz. Die Autobahnen sind eben nicht in erster Linie grossräumige Verkehrsverbindungen sondern **kantonale Hochleistungsstrassen**. **So wurde das schweizerische Nationalstrassennetz konzipiert und so funktioniert es.**

Denken wir an die Bevölkerungswachstumsprognose von 740'000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Aargau bis 2035. Und bis dahin soll die Nationalstrasse nicht ausgebaut werden!

Das kann nicht gut gehen und das darf nicht sein.

Für mich ist auch diese **Investitionspolitik mit ZEB und der Engpassbeseitigung** eine Politik nach dem Motto: Was nicht sein darf, kann nicht sein! Oder eben, bildlich gesprochen:



11. Wie stark hinkt die Projektrealisierung den Bedürfnissen hinterher?

Ich habe die einfache Frage: "Wie stark hinkt die Projektrealisierung den Bedürfnissen hinterher?" zum Thema meiner Ausführungen gemacht.

Ich habe aufgezeigt, wie wichtig die **gute Erreichbarkeit** für den Aargau und die Schweiz ist, speziell im Hinblick auf die Standortattraktivität und die Wohnqualität.

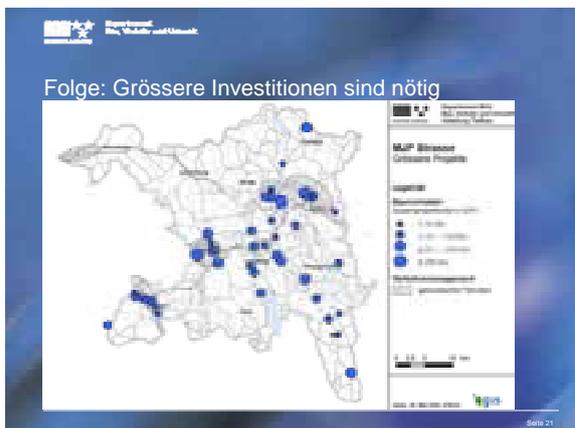
Und ich habe darauf hingewiesen, dass der Bund in der **Finanzierungsfalle sitzt, verursacht durch eine allzu sehr auf das Primat der Finanzpolitik ausgerichtete Verkehrspolitik, eine Politik, die nicht auf die volkswirtschaftliche Wirkung ausgerichtet ist.**

Darum kann ich die Frage: "Wie stark hinkt die Projektrealisierung den Bedürfnissen hinterher?" auch einfach beantworten: Wir hinken **um mindestens 15 Jahre hinter den Bedürfnissen her und jedes Jahr ein Jahr mehr.**

Aus meiner Sicht ist dies unverantwortlich, denn wir haben in 15 Jahren ein Mobilitätswachstum von 20-25%. Die **lange Reaktionszeit der Demokratie** wird diesen Zustand noch verschärfen.

12. Finanzierung im Aargau kritisch.

Wie sieht die Situation im Kanton Aargau aus?



Für den Aargau beurteile ich **die Gefahr der Finanzierungsfalle** noch grösser als für den Bund, denn wir stellen fest, dass die noch freien Kapazitäten der nationalen Verkehrsträger Bahn und Nationalstrasse im Kanton überdurchschnittlich schnell aufgebraucht werden und wir haben keinen oder nur wenig Einfluss auf Ausbauplanung, Realisierung und Betriebsführung.

Was die kantonalen Strassen betrifft, so wissen wir, wo wir ansetzen müssten. Mit Hilfe des **kantonalen Verkehrsmodells** wurden das verkehrliche Wachstum im Aargau auf den ein-

zelen Strassenabschnitten in den nächsten 20 Jahren modelliert und die Schwachstellen eruiert. Für die Behebung der Schwachstellen wurden Projektstudien erarbeitet und die Kosten grob geschätzt.

Daraus ist ersichtlich, dass sich der Nettofinanzbedarf für die grösseren kantonalen Verkehrsinfrastrukturprojekte im Aargau in den nächsten zehn Jahren insgesamt auf über 1,6 Milliarden Franken belaufen wird, Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung wie die Anbindung des unteren Aaretals an die Nationalstrassen oder die Westumfahrung Aarau nicht eingeschlossen.

Die Finanzierungsfalle schnappt zu und wird gerade den Aargau vor sehr grosse Herausforderungen stellen, weil ein grosser Ausbaubedarf da ist, denken sie an das Wachstum der Bevölkerung.

13. Was ist nun zu tun?

Was ist nun zu tun? Ich mache fünf wichtige Fazits, kann sie aber aufgrund der Zeitknappheit nicht detailliert darlegen:



Fazit 1: Eine gute und genügende Verkehrsinfrastruktur ist etwas Wert und darf daher auch etwas kosten

Bund und Kantone sitzen in einer Finanzierungsfalle, das ist klar. Es gibt zu wenig Geld oder es wird zuwenig zweckgebunden eingesetzt.

Betrachtet man die Szenarien über die weitere Entwicklung der Verkehrsbelastung, ist dringender Handlungsbedarf gegeben. **Unschwer ist feststellbar, dass die Verkehrsbelastung schneller wächst als der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur respektive als die Finanzierungsmöglichkeiten.**

Deshalb muss das vordringlichste Ziel sein, die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig zu sichern, und **zwar zweckgebunden.**

Der Grundsatz, dass der **Verkehr primär durch die Verursacher zweckgebunden** finanziert werden soll, muss hoch gehalten werden.

Gesellschaft und Wirtschaft müssen bereit sein anzuerkennen, dass eine Verkehrsinfrastruktur, welche die Nachfrage zu erfüllen vermag, etwas Wert ist und auch etwas kosten darf.

Preisauflagen auf Billette und Abonnements, aber auch auf Vignetten und sogar auf die Motorfahrzeugabgaben dürfen daher nicht a priori abgelehnt werden, wenn man Verantwortung für die künftige verkehrliche Entwicklung der Schweiz tragen will. Und es gilt anzuerkennen, dass auch in der Schweiz neue Finanzierungsmodelle, wie Mobility Pricing, Road Pricing etc. Platz haben dürfen, Zweckbindung immer vorausgesetzt.

Fazit 2: Zeitgerechte Planung der Verkehrsinfrastruktur

Heute ist es üblich, zuerst die Finanzierung der Investitionsprogramme zu sichern und dann mit der Planung der Projekte und der Bewilligung zu beginnen. Das ist wenig zielführend, denn

- a) die **Entscheidungsfindung für die Finanzierung** braucht im politischen Umfeld sehr viel Zeit, wie bei ZEB
- b) die Kostenschätzungen ohne ein generelles Projekt sind höchst ungenau
- c) weil der politische Findungsprozess und die Bewilligungen sehr lange dauert, können die Projekte sehr lange raumplanerisch nicht gesichert werden.

Die **Planung der generellen Projekte mit Kostenvoranschlag** muss daher schnell – vor der Sicherung der Finanzierung – ausgelöst werden, damit die Kostenschätzung genauer wird. Und auch das **Bewilligungsverfahren muss schnell ausgelöst werden, da dieses in der Schweiz unendlich lange dauert. In dieser Zeit kann die Finanzierung gefunden werden.**



Die Planung der generellen Projekte muss auch schnell ausgelöst werden, damit **man auch die raumplanerische Sicherung des Projekts** vollziehen kann und so auch vermeiden

kann, dass die Siedlungen sich bis ans künftige Tunnelportal entwickeln und schlussendlich teure Lärmschutzmassnahmen erforderlich werden.

Wenn ein neuer Chestenbertunnel in den nächsten 20 Jahren gebaut werden soll, wie im ZEB vorgesehen, dann muss die Lage schnell abgesichert werden, denn die Siedlungen im Aargau dehnen sich aus, denken sie an das Bevölkerungswachstum bis 2030.



Fazit 3: Volkswirtschaftlichen Nutzen der Investitionen in Projektbewertung einbeziehen.

Tatsache ist doch, dass wenn die Infrastrukturbauten zu spät erstellt werden, die volkswirtschaftlichen Folgekosten des nichtzeitgerechten Bauens oft teurer sind als die Investitionen selbst. Dies war schon beim Baregg so.

Der Aargau und die Schweiz sollten sich volkswirtschaftliche Nachteile durch Nichtinvestitionen auf den wichtigen Verkehrsachsen nicht einhandeln.

Ein Beispiel dafür, wie es nicht gehen sollte, ist der **Ausbau des Gubrist-Tunnels**. Obwohl verkehrlich unbestritten und obwohl die Staus fast monatlich länger werden, steckt das Projekt in einem langen Bewilligungsverfahren fest. Eine Fertigstellung wird auf 2017, ev. sogar 2020 prognostiziert. 10 Jahre tägliche Staumeldungen am Radio mögen vielleicht einen Unterhaltungswert haben, aber eigentlich sind sie mehr als tragisch. Denn die volkswirtschaftlichen Nachteile für alle Betroffenen, für das Limmattal sowie für die Kantone Zürich und Aargau werden durch die unendliche lange Realisierungszeit immer grösser und kosten sehr viel.

Die Investitionen müssen daher am volkswirtschaftlichen **Nutzen resp. der volkswirtschaftliche Schaden der Nichtinvestition** orientiert werden, denn der ist dann sehr gross, wenn das wirtschaftliche Entwicklungspotenzial durch die mangelnde Erreichbarkeit stark reduziert wird.

Man kann nicht nach Wachstum der Wirtschaft rufen, wenn der Verkehr schon steht.

Fazit 4: Beschleunigung der Bewilligungsverfahren

Wir leisten uns in der Schweiz den Luxus von sehr langen Bewilligungsverfahren.

Die Bewilligungsverfahren sind gut demokratisch perfektioniert, beanspruchen aber dadurch unverantwortlich viel Zeit und Aufwand und kosten sehr viel. Natürlich ist es wichtig, dass die Betroffenen in die Planung mit einbezogen werden. Trotzdem muss es gelingen, die Einsprachen zu begrenzen, respektive deren Behandlung zu beschleunigen. Gerichtsverfahren dürfen nicht Jahre pro Entscheidungsinstanz dauern.

Es muss möglich werden, die **aufschiebende Wirkung von Einsprachen und Beschwerden** zu eliminieren, insbesondere dann, wenn ein Projekt als ganzes unbestritten ist und von Volk oder Parlament genehmigt wurde.

Schlechte Beispiele liegen vor: Gubrist oder der 6-Spurausbau Wiggertal. Dieses Verfahren läuft seit zehn Jahre, obwohl das bestehende Strassentrassée nur um etwas mehr als einen Meter verbreitet werden muss.

Und im Verlaufe dieses Bewilligungsverfahren nahm der Verkehr um weitere rund 15% zu.

Fazit 5: Vorfinanzierung durch die Kantone

Ich habe von der Finanzierungsfalle beim Bund gesprochen. Um diese zu umgehen werden Lösungen gesucht. Ein Schlagwort heisst Vorfinanzierung durch die Kantone, zinsfrei selbstverständlich.

So geschehen beim Durchmesserbahnhof in Zürich mit 500 Mio. Franken. So wird es geschehen beim Gleisusbau zwischen Lausanne und Genf, denn die Kantone Genf und die Waadt haben der Vorfinanzierung zugestimmt. So in Diskussion beim Bau des Eppenbergtunnels, wo eine Vorfinanzierung durch die Kantone Solothurn und Aargau dazu führen könnte, dass der Tunnel 5 Jahre früher gebaut werden könnte. Und so wird es geschehen bei kleineren und grösseren Autobahnbauten, wenn der Bund weiterhin einen restriktiven Finanzierungskurs fährt.

Diese Entwicklung ist nicht überzeugend, denn der Bund verschuldet sich genauso, wie wenn er selbst Geld aufnehmen würde. Und die Rückzahlungstermine werden den Bund in grosse Rückzahlungsprobleme führen, die dann zu weiteren Rückstellungen wichtiger Investitionen führen wird.

Als Kanton ist man beinahe gezwungen dieses Spiel aufzunehmen und Projekte des Bundes im kantonalen Interesse vorzufinanzieren, wenn die Erreichbarkeit nicht auf der Strecke bleiben soll. Auch im Aargau werden diesbezüglich Überlegungen angestellt. Es ist aber eine gefährliche Strategie.

Ich bin der Meinung, dass diese Strategie dringend überdacht werden muss, denn sie ist nicht förderlich für eine prosperierende Zukunft.

14. Schluss

Ich habe einiges, vielleicht leicht provozierend dargelegt. Was ich aber erwarte ist, dass wir den Kopf aus dem Sand ziehen und nicht wegen der **knappen Finanzen die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur** verbauen.

Die gesamte Wirtschaftsförderung nützt nichts, wenn der Verkehr im Stau steckt.

Die ganze Integrationspolitik falliert, wenn die Wirtschaft nicht prosperieren kann, weil der Verkehr stockt und auch die Sozialpolitik wird überfordert, wenn die Wirtschaft nicht prosperiert, weil der Verkehr stockt.

Sie sehen: **Verkehrspolitik ist Wirtschaftspolitik, ist Sozialpolitik ist eine Querschnittspolitik**, die alle angehen muss.

Und diejenigen, die sagen, man müssen nur das Verhalten der Gesellschaft ändern, dann schrumpfe die Mobilität, die stecken ebenso mit dem Kopf im Sand, wie diejenigen, die sagen, man müsse nur den ÖV fördern, dann seien die Probleme gelöst, oder wie diejenigen, die nur auf den Strassenverkehr schwören.

Wir brauchen das duale System Schiene und Strasse und wir brauchen **die Investitionen heute und nicht erst in 20 oder 30 Jahren**.



Politik und Wirtschaft müssen daher erkennen, dass eine **einseitige Ausrichtung auf die kurzfristige Finanzpolitik**, wie dies heute getan wird, ein sehr risikvoller, gefährlicher und sehr teurer Pfad ist. Zu restriktive finanzielle Vorgaben für die Verkehrsinfrastruktur werden zu nicht mehr kompensierbaren Defiziten im Ausbau führen.

Die Herausforderung für Politik und Wirtschaft wird es sein, neue **zweckgebundene Finanzmittel** für den zeitgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zu akzeptieren. Das ist wenig attraktiv für die Politik.

Es gilt dabei zu bedenken, dass auch für die Verkehrsinfrastruktur gilt, dass zuerst investiert werden muss, bevor die Rendite in Form einer guten Erreichbarkeit bezogen werden kann.

Oder umgekehrt: **Kann nicht investiert werden, so darf niemand reklamieren, wenn wir uns von der gute Erreichbarkeit verabschieden müssen – auf der Schiene und auf der Strasse.**

Ich mache mir keine Illusionen. Wir brauchen noch lange, bis die Finanzierungsprobleme gelöst werden können und viele müssen noch über den Schatten springen.

Das wird dazu führen, dass wir alles daran setzen müssen, auf dem heutigen Verkehrssystem möglichst viel Verkehr abwickeln zu können, mit Doppelstockzügen, mit Verkehrsmanagement und einigem mehr.



Und da gilt **schlussendlich mein Motto, dass da heisst: „Besser langsamer fahren, als schneller stehen!“**