

Sperrfrist: 14. Juni 2005, 10.00 Uhr

Es gilt das gesprochene Wort

## Mitfinanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr

Referat von Claude Gay-Crosier, Präsident Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS

Im Anschluss an diese Medienorientierung wird die 60. ordentliche Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS eine Sechs-Punkte-Resolution verabschieden (der Entwurf des Resolutionstextes liegt der Pressemappe bei). Gemäss dieser Resolution ist der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS gewillt,

1. den seit Jahren von ihm geforderten langfristigen, ausgewogenen und umfassenden Fonds zur Finanzierung der Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs und der Nationalstrassen zu unterstützen, um künftig eine Verstetigung der Planung und der Finanzierung zu erreichen.
2. die seit Jahrzehnten angehäuften Rückstellungen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr als Ersteinlage in den Infrastrukturfonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen bedarfsgerecht freizugeben.
3. zusammen mit den Partnern in der verkehrsträgerübergreifenden Allianz Verkehr nach konstruktiven, zukunftsgerichteten, tragfähigen und verfassungskonformen (Art. 86 Abs. 3 BV) Lösungen zur Finanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr zu suchen.
4. eine Finanzierung von reinen Eisenbahnprojekten (S-Bahnen) aus zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs, namentlich der Mineralölsteuern und der Nationalstrassenabgabe, als nicht verfassungskonform zu bekämpfen.
5. stattdessen den Vorschlag zur Verlagerung der Hauptstrassenfinanzierung aus der allgemeinen Bundesrechnung in den Infrastrukturfonds zu unterstützen, damit der Bundesanteil für die S-Bahnen über die Leistungsvereinbarung mit den SBB schuldenbremsenkonform abgewickelt werden kann.
6. an seiner im Rahmen des Avanti-Gegenentwurfs gemachten Zusage betreffend die Mitfinanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr in der Höhe von rund 300 Millionen Franken pro Jahr aus den zweckgebundenen Strassengeldern festzuhalten.

## Exkurs: Bestehende Quersubventionierung

Laut Verfassung und Gesetz finanziert der private Strassenverkehr schon heute zur Hauptsache die Infrastrukturen der Eisenbahngrossprojekte (Neat, Bahn 2000, HGV-Anschluss und Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken). Konkret ist dies zum einen ein Viertel der Gesamtaufwendungen für die Basislinien der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) via Mineralölsteuermittel nach Art. 86 Abs. 3 Bst. b BV und zum andern höchstens zwei Drittel des Ertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nach Art. 85 BV. Demnach werden bei der aktuellen Endkostenprognose von 16,3 Milliarden Franken für den Bau der Neat-Basislinien gegenwärtig über vier Milliarden Franken Mineralölsteuermittel verwendet. Die LSVA soll rund 16,7 Milliarden Franken zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) beisteuern. Zusammengezählt würde der motorisierte Privatverkehr mit rund 20,7 Milliarden Franken über zwei Drittel an die total 30,5 Milliarden teuren Infrastrukturbauten des Schienenverkehrs bezahlen. Falls das Parlament die Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte in der Schlussabstimmung genehmigt bzw. die Spielregeln während des Spiels einseitig ändert (und danach sieht es momentan aus), wird die LSVA in Zukunft auch noch zu einem guten Teil für die Bundesdarlehen (rund fünf Milliarden Franken) aufkommen müssen, die die Verursacher – also SBB und BLS – neuerdings nicht mehr in der Lage sind, zu verzinsen und zurückzubezahlen. Mit anderen Worten: Am Schluss wird der private Strassenverkehr via Mineralölsteuer und LSVA zusammen mindestens rund 25 Milliarden Franken oder über vier Fünftel der beschlossenen Bahn-Modernisierung zu berappen haben.

## Infrastrukturfonds: Drei Voraussetzungen müssen erfüllt sein

Der Investitionsfonds für die Infrastrukturen des privaten Strassenverkehrs ist seit vielen Jahren eine Forderung der Strassenverkehrsverbände. Er führt zu einer besseren Planung und zu einer stetigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Die Strassenverkehrsverbände sind grundsätzlich auch zur Mitfinanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr bereit. Drei Voraussetzungen müssen – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der eben erwähnten Änderungen der FinöV-Spielregeln – allerdings zwingend erfüllt sein:

1. Von Anfang an muss klar sein, in welcher Grössenordnung die Strassengelder künftig in Projekte des Agglomerationsverkehrs fliessen (Voraussetzung der betragsmässigen Bezifferung). Die Expertengruppe Bieri und die Botschaft zur Avanti-Initiative haben für den Agglomerationsverkehr Beiträge für Investitionen in der Höhe von rund 300 Millionen Franken pro Jahr ausgemacht.
2. Die Finanzierung hat sich auf Investitionen zu beschränken, die der unmittelbaren Problemlösung im Bereich des Strassenverkehrs dienen (Voraussetzung der Zweckbindung). Grundlage dazu ist Art. 86 Abs. 3 der Bundesverfassung. Der Ausbau der

S-Bahnnetze z.B. in den Städten Zürich und Genf betrifft reine Eisenbahnprojekte, die nicht zu einer unmittelbaren Problemlösung im Strassenverkehr führen. Eine Finanzierung solcher Projekte aus zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs wäre somit verfassungswidrig.

3. Schliesslich müssen die zweckgebundenen Strassengelder sowohl für Projekte des öffentlichen als auch des privaten Agglomerationsverkehrs zur Verfügung stehen (Voraussetzung der Ausgewogenheit).

Die aktuelle Liste der Infrastrukturprojekte, die via den so genannten Dringlichkeitsfonds finanziert werden sollen, ist in diesem Sinne nicht ausgewogen. Auch hier erwarten wir eine Nachbesserung – namentlich verbindliche Mechanismen, die garantieren, dass die strassenseitige Finanzierung von Agglomerationsprojekten nicht praktisch ausschliesslich in den öffentlichen Verkehr fliesst.

Der Dringlichkeitsfonds erfüllt für sich allein die drei genannten Voraussetzungen (betragsmässige Bezifferung, Zweckbindung, Ausgewogenheit) nur ungenügend. Dies hängt damit zusammen, dass offenbar zurzeit mehrheitlich nur Projekte des öffentlichen Verkehrs in Baureife vorliegen. Ob der spätere Infrastrukturfonds dereinst die genannten Voraussetzungen erfüllt, ist heute ungewiss. Die Konkretisierung bleibt noch sehr vage.

Ausserdem besteht überhaupt keine Garantie dafür, dass nach der Installation des Dringlichkeitsfonds der Infrastrukturfonds tatsächlich eingeführt wird. Wir verlangen deshalb, dass auf den Dringlichkeitsfonds verzichtet und stattdessen direkt der Infrastrukturfonds verwirklicht wird. In Übergangsbestimmungen wäre zu regeln, welche konkreten Projekte aus der Ersteinlage der zurückgestellten Strassengelder zu finanzieren sind.