

Sperrfrist: 14. Juni 2005, 10.00 Uhr

Es gilt das gesprochene Wort

Schaffung eines umfassenden, langfristigen Infrastrukturfonds

Referat von Kandid Hofstetter, Vizepräsident Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS /
Direktor Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)

Gegenwärtig befindet sich die Vorlage „Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds)“ bis zum 15. Juli 2005 in der Vernehmlassung. Die Vernehmlassungsvorlage präsentiert eine Übersicht über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung des Bundes und unterbreitet ein Konzept zur Bewältigung der aktuellen Probleme. Ziel der Vorlage ist die Sicherstellung der Finanzierung für die heute ungelösten Infrastrukturprobleme im Verkehrsbereich. Im Zentrum steht die Bereitstellung von Bundesmitteln für den Agglomerationsverkehr, aber auch die Fertigstellung und Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes soll gewährleistet bleiben. Konkret sollen für die besagten Bereiche über einen Zeitraum in der Grössenordnung von 25 Jahren (2007-2031) Bundesbeiträge in der Höhe von mehr als 22 Milliarden Franken aus zweckgebundenen Strassengelddern geleistet werden. Diese Beiträge an die genannten Bereiche sollen via einen Dringlichkeitsfonds als sofort wirksame Massnahme bzw. als kurzfristige Übergangslösung und via einen Infrastrukturfonds als umfassende, langfristige Lösung erfolgen. Dieser Infrastrukturfonds ist das eigentliche Kernstück der Vorlage.

Die Idee und das Prinzip dazu waren bereits im Avanti-Gegenentwurf ein zentraler Aspekt gewesen und haben die Abstimmungsniederlage nun offensichtlich „überlebt“. Der Infrastrukturfonds wird insbesondere punkto Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und betreffend die Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität eine Verstetigung der Planung und Finanzierung ermöglichen. Dass der Infrastrukturfonds vom Bundesrat nun wieder aufgenommen und via Vernehmlassungsverfahren zur Debatte gestellt worden ist, mag vielleicht Aussenstehende, uns selber allerdings wenig zu erstaunen, denn: Die Idee stammt schliesslich aus unseren eigenen Kreisen. Seit über zehn Jahren fordern die dem Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS angeschlossenen Organisationen mit Nachdruck die Schaffung eines langfristigen Infrastrukturfonds. Mit diesem soll insbesondere der Strassenbau sowie die Substanz- und Werterhaltung von dem mit vielen Unwägbarkeiten behafteten, jährlichen Budgetprozess verschont bleiben. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet und fordert im

Grundsatz die möglichst rasche und direkte Schaffung eines Infrastrukturfonds im Sinne der Gewährleistung einer dauerhaften Lösung.

Handlungsbedarf bei der Strasse ist dringend

Ein Schwachpunkt der Vernehmlassungsvorlage ist unter anderem, dass sie nur Projekte beim Namen nennt, an die im Zeitraum von 2007-2011, also über fünf Jahre, Beiträge des Bundes ausgerichtet werden sollen. Hierbei dominieren die Projekte des öffentlichen Verkehrs deutlich. Das ist nicht ausgewogen. Mit Blick auf eine langfristige und umfassende Planung der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung wäre es deshalb angezeigt, dass auch jene Projekte und deren Finanzbedarf namentlich bekannt sind, an die im Zeitraum von 2012-2020 (besser noch von 2012-2031) Bundesmittel geleistet werden sollen. Diesbezüglich würden uns selbstverständlich insbesondere Strasseninfrastruktur-Projekte interessieren.

Die Erhöhung der finanziellen Mittel für die Sicherstellung der Netzfunktionalität bei den Nationalstrassen beispielsweise ist durchaus vonnöten. Der Vernehmlassungsbericht vermerkt dazu: „Zahlreiche Strecken im Nationalstrassennetz der Schweiz weisen Engpässe auf. Sie liegen v.a. in den Agglomerationen, wo die Nationalstrassen ein wichtiges Rückgrat auch für den Agglomerationsverkehr bilden und wesentlich dazu beitragen, die übrigen Strassen in den Agglomerationen zu entlasten. Die Situation muss heute vielerorts als kritisch eingestuft werden, weil diese lokalen Engpässe bei den heutigen Verkehrsmengen rasch zu Netzzusammenbrüchen führen können, welche Auswirkungen auf das ganze Strassensystem der Schweiz haben können. Lokale Engpässe bei den Nationalstrassen in den Agglomerationen haben auch negative Folgen auf die Städte und Agglomerationen selbst, weil sie zu einer unerwünschten Umlenkung von Individualverkehr in die Städte führen und Staus bewirken.“¹

Auch in seinen Erläuterungen zur Abstimmung über den Gegenentwurf zur Avanti-Initiative hat der Bundesrat vor etwas mehr als einem Jahr folgendermassen argumentiert: „Die Überlastung des Nationalstrassennetzes auf der Ost-West-Achse und in den grösseren Agglomerationen wird bis 2020 weiter zunehmen. Ohne Gegenmassnahmen dürften die zunehmenden Engpässe die Funktionsfähigkeit des gesamten nationalen Strassennetzes gefährden. Das hätte negative Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt. Für den Bundesrat besteht deshalb Handlungsbedarf.“²

Ebenso dringender Handlungsbedarf existiert bei den Hauptstrassen. So haben die Kantone zahlreiche neue Projekte mit einem Kreditbedarf im Zeitraum 2004-2007 von 760 Millionen

¹ Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds), Bericht für die Vernehmlassung vom 7. April 2005, S. 17

² Erläuterungen des Bundesrats zur Volksabstimmung vom 8. Februar 2004 über den Gegenentwurf zur Avanti-Initiative (Abstimmungsbüchlein), S. 8

Franken angemeldet. Der Bund stellt für diesen Zeitraum zwar rund 765 Millionen Franken zur Verfügung, diese Mittel werden jedoch praktisch restlos für den Abschluss laufender Arbeiten aus früheren Programmen am Hauptstrassennetz absorbiert. Für die Periode 2004-2007 bleibt deshalb praktisch kein Geld mehr übrig.

Infrastrukturfonds spätestens ab 2009 operativ tätig

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS fordert den Bundesrat auf, den Dringlichkeitsfonds fallen zu lassen, weil dieser keine Garantie für eine nachhaltige Finanzierungslösung im Bereich der Strasseninvestitionen darstellt. Stattdessen sind die Arbeiten für den Infrastrukturfonds sofort zu intensivieren bzw. zu beschleunigen, damit dieser im besten Fall schon im Jahr 2007 in Kraft treten kann. Vermutlich muss aber von einer Operabilität des Infrastrukturfonds zu einem späteren Zeitpunkt ausgegangen werden. Dies deshalb, weil dessen Einführung gemäss Vernehmlassungsbericht offenbar zum einen „sachlich und politisch anspruchsvoll ist und Zeit benötigt“ sowie zum andern angeblich auch abhängig ist von der geplanten Inkraftsetzung der NFA-Gesetzgebung im Jahr 2008 und ausserdem scheinbar auf laufende verkehrspolitische Vorhaben wie die Bahnreform 2 oder den Sachplan Verkehr abgestimmt werden muss. Aus diesen Gründen ist gemäss Vernehmlassungsbericht die Einführung des Infrastrukturfonds aus heutiger Sicht nicht vor 2010 realistisch.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS erachtet es bei einer Intensivierung und Beschleunigung der Arbeiten am umfassenden und langfristigen Infrastrukturfonds durch die zuständigen Bundesbehörden allerdings als machbar, dass dieser spätestens ab dem Jahr 2009 seine operative Tätigkeit aufnehmen kann.