

COMMUNIQUÉ

Medienorientierung „Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung – wie weiter?“

Neuer Vorschlag zur S-Bahn-Finanzierung

Anlässlich einer von ihm anberaumten Medienorientierung hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS heute im Zunftrestaurant Schmiedstube in Bern seine Vorschläge zur künftigen Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung präsentiert. Dabei lautete seine zentrale Forderung an den Bund: Anstelle eines kurzfristigen Dringlichkeitsfonds ist sofort ein umfassender und langfristiger Infrastrukturfonds zu schaffen.

Nach wie vor sind die Strassenverkehrsverbände grundsätzlich auch zur Mitfinanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr bereit. Die drei folgenden Voraussetzungen müssen dabei allerdings zwingend erfüllt sein:

1. *Die Voraussetzung der betragsmässigen Bezifferung* – Gemäss Expertengruppe Bieri und der Botschaft zur Avanti-Initiative sollen zweckgebundene Strassengelder in der Höhe von rund 300 Millionen Franken pro Jahr aufgewendet werden.
2. *Die Voraussetzung der Zweckbindung* – Grundlage dazu ist Art. 86 Abs. 3 der Bundesverfassung; die Finanzierung hat sich auf Investitionen zu beschränken, die der unmittelbaren Problemlösung im Bereich des Strassenverkehrs dienen.
3. *Die Voraussetzung der Ausgewogenheit* – Die zweckgebundenen Strassengelder müssen sowohl für Projekte des öffentlichen als auch des privaten Agglomerationsverkehrs zur Verfügung stehen.

Für den Strassenverkehrsverband FRS steht fest: Der so genannte Dringlichkeitsfonds erfüllt für sich allein diese drei Voraussetzungen (betragsmässige Bezifferung, Zweckbindung, Ausgewogenheit) nur ungenügend. Dies hängt nicht zuletzt 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.

Im Weiteren besteht für den Strassenverkehrsverband FRS gar keine Garantie dafür, dass nach der Installation des Dringlichkeitsfonds der Infrastrukturfonds auch tatsächlich eingeführt wird. Er verlangt deshalb, dass auf den Dringlichkeitsfonds zu verzichten und stattdessen direkt der Infrastrukturfonds zu verwirklichen ist. In Übergangsbestimmungen wäre zu regeln, welche konkreten Projekte aus der Ersteinlage der zurückgestellten Strassengelder (3,7 Milliarden Franken per Ende 2004) zu finanzieren sind.

Die Eckdaten für seine künftige Bereitschaft zur Mitfinanzierung der Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr, die zugleich seine Vorgaben für eine weitere zukunfts- und ergeb-

nisorientierte Zusammenarbeit mit den anderen Partnern in der verkehrsträgerübergreifenden Allianz Verkehr darstellen, hat der Strassenverkehrsverband FRS in einer Sechspunkte-Resolution festgehalten. Über diese Resolution wird die 60. ordentliche FRS-Mitgliederversammlung heute befinden.

Die Resolution bringt auch einen neuen Lösungsvorschlag auf den Tisch: Die S-Bahnen sollen nicht über eine Fondslösung, sondern gemäss geltendem Gesetz via Leistungsvereinbarung Bund-SBB aus dem allgemeinen Bundeshaushalt finanziert werden. Damit den Anforderungen der Schuldenbremse Rechnung getragen werden kann, soll die Hauptstrassenfinanzierung des Bundes in den geforderten Infrastrukturfonds verlagert werden. So könnte der Bund die Ausgaben für die S-Bahnen innerhalb des Verkehrsbereichs kompensieren.

Der Infrastrukturfonds löst viele Probleme

Die Idee und das Prinzip des Infrastrukturfonds waren bereits im Avanti-Gegenentwurf ein zentraler Aspekt gewesen. Sie haben nun offensichtlich die Abstimmungsniederlage „überlebt“. Der Infrastrukturfonds wird insbesondere punkto Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und betreffend die Aufrechterhaltung der gesamten Strassennetzfunktionalität eine Verstetigung der Planung und Finanzierung ermöglichen. Zudem kann der Strassenbau sowie die Substanz- und Werterhaltung von dem mit vielen Unwägbarkeiten behafteten, jährlichen Budgetprozess ausgenommen werden. Der Strassenverkehrsverband FRS befürwortet und fordert deshalb die möglichst rasche und direkte Schaffung eines Infrastrukturfonds im Sinne der Gewährleistung einer dauerhaften Lösung. Zugleich fordert er den Bundesrat auf, die Arbeiten für den Infrastrukturfonds sofort zu intensivieren bzw. zu beschleunigen, damit dieser im besten Fall schon im Jahr 2007, spätestens aber 2009 seine operative Tätigkeit aufnehmen kann.

Strassenplanungen bleiben Makulatur, wenn sie aufgrund mangelnder Finanzierung nicht ausgeführt werden können. Rückblickend auf 45 Jahre Nationalstrassenbau lässt sich zweifellos feststellen, dass die Gesamtplanung des schweizerischen Hochleistungsstrassennetzes grossomodo richtig und dessen bisheriger Bau nur dank der Zweckbindung möglich gewesen ist. Die Zweckbindung hat sich also bestens bewährt. Trotzdem besteht ein Wermutstropfen: Per Ende 2004 weisen die Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr statt der vom Bundesrat angestrebten Schwankungsreserve von höchstens 500 Millionen 3'700 Millionen Franken auf. Der Grund dafür ist einfach: Weil der Bund die für das Strassenwesen zweckgebundenen Mittel in den vergangenen Jahren systematisch zurückbehalten hat, sind die Rückstellungen von 1994 bis heute stetig angewachsen. Gleichzeitig hat der Bund seine Beiträge an die Kantone im Zuge der Sparmassnahmen zur Sanierung des Bundeshaushalts gekürzt; die Bau- und Erneuerungsprogramme wurden erstreckt. Die Lärmsanierungsmassnahmen sind zurückgestellt und werden nur zögerlich an die Hand genommen. Mit der Schaffung eines langfristigen, umfassenden und ausgewogenen Infrastrukturfonds ist es möglich, Gegensteuer zu geben und insbesondere die Rückstellungen schuldenbremsenkonform auf ein gesundes Mass abzubauen.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération Routière Suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen.

Bern, den 14. Juni 2005