

69. ordentliche Mitgliederversammlung vom 18. Juni 2014 in Bern

Es ist fünf vor zwölf!

Bern, 18.06.2014 – An der 69. Mitgliederversammlung von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat Verbandspräsident Niklaus Zürcher deutlich gemacht, dass der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) samt Strategischem Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse in der jetzigen Form nicht ausreichend ist, um den Verkehrsinfarkt abzuwenden. strasseschweiz hat deshalb 13 Forderungen an den NAF bzw. das STEP formuliert, welche die Vorlagen im Sinne der Strassenverkehrsverbände verbessern sollen. Zur Untermauerung dieser Forderungen verabschiedete die Mitgliederversammlung eine entsprechende Resolution.

Die sorgfältige und umfassende Überprüfung der NAF-Vorlage lässt gemäss Niklaus Zürcher ein eindeutiges Fazit zu: Einerseits soll der Strassenverkehr zwar wie bis anhin als Milchkuh der Nation erhalten und durch eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlags sogar noch zusätzlich gemolken werden; trotzdem bekommt er andererseits weder eine seiner Leistung angemessene Zuwendung noch eine seinem Stellenwert und unbestreitbaren volkswirtschaftlichen Nutzen gebührend leistungsfähige Infrastruktur. „Ohne die Vornahme wesentlicher und grundsätzlicher Korrekturen ist die aktuelle NAF-Vorlage aus unserer Optik zum Scheitern verurteilt“, konstatierte der Präsident von **strasseschweiz**.

Betreffend die Situation auf dem Nationalstrassennetz sei es heute fünf vor zwölf. Um den Verkehrsinfarkt zu verhindern, müsse die Vorgehensweise zur Beseitigung chronischer Stautellen – insbesondere das Realisierungs- inklusive das Rechtsmittelverfahren – beschleunigt werden. Allfällige neue administrative Fussfesseln seien zu vermeiden. Laut Niklaus Zürcher braucht es zur Umsetzung so rasch als möglich ein umfassendes STEP Nationalstrasse, das die Netzvollendung, die Netzergänzungen, den Netzbeschluss (NEB), die Engpassbeseitigungen sowie eine realistische Finanzbedarfsplanung samt zeitlicher Staffelung beinhaltet. Für Strassenvorhaben allenfalls zusätzlich benötigte finanzielle Mittel seien über die von der „Milchkuh-Initiative“ vorgeschlagenen Massnahmen zu beschaffen. „Die Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlags wird als unnötig abgelehnt“, hielt der Präsident von **strasseschweiz** unmissverständlich fest. Zudem hänge die „Milchkuh-Initiative“ eng mit der NAF-Vorlage

INFO
INFO
INFO

zusammen und müsse deshalb mit dieser verknüpft sowie im Sinne eines direkten Gegenvorschlags zeitgleich behandelt werden.

Korrekturen bei der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs

Ein besonderes Augenmerk richtete Niklaus Zürcher auf den Agglomerationsverkehr. Via NAF sollen von 2017 bis 2030 total 380 Millionen Franken pro Jahr und in der Periode 2031-2040 jährlich total 320 Millionen Franken für den Agglomerationsverkehr eingesetzt werden. Nach den bisherigen Erfahrungen und ohne entsprechende Korrekturmassnahmen würden mindestens 80 Prozent dieser Strassengelder für den öffentlichen Verkehr (öV) bzw. den Schienenverkehr eingesetzt, was für den Zeitraum von 2017 bis 2040 einen durchschnittlichen Betrag von über 280 Millionen Franken pro Jahr ausmacht. Dabei gelte es zu berücksichtigen, dass die ursprünglich bis 2028 für den Agglomerationsverkehr im Infrastrukturfonds reservierten sechs Milliarden Franken bereits per Ende 2018 ausgegeben bzw. verpflichtet sein werden. Das bedeute, dass der Agglomerationsverkehr in den Jahren 2017 bis 2028 gleich doppelt profitiert.

Entsprechende öV-Projekte seien künftig über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und nicht über den NAF abzuwickeln. „Die Mitfinanzierung des Bundes von Projekten des Agglomerationsverkehrs ist auf 200 Millionen Franken pro Jahr zu begrenzen und auf verkehrsorientierte Strassenprojekte in Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters auszudehnen; sie hat in konsequenter Beachtung der verfassungsmässigen Zweckbindung der Mittel ausschliesslich für kapazitätssteigernde Projekte des motorisierten Strassenverkehrs zu erfolgen“, verlangte der Präsident von **strasseschweiz**.

Resolution zur NAF-Vorlage und Präsentation der ASFINAG

An die NAF-Vorlage (inklusive STEP) hat **strasseschweiz** insgesamt 13 Forderungen gestellt, welche die Mitgliederversammlung heute mit einer einstimmig verabschiedeten Resolution untermauerte. Diese Forderungen verfolgen zwei Ziele: Zum einen soll der Verkehrsfarkt auf unseren Nationalstrassen verhindert und zum andern die NAF-Vorlage vor dem „Totalabsturz“ gerettet werden.

In seinem Gastreferat „Private Trägerschaft der Nationalstrassen am Beispiel Österreichs: Die ASFINAG – ein kundenorientierter Autobahnbetreiber & verlässlicher Partner“ erläuterte der ASFINAG-Vorstandsdirektor Dr. Klaus Schierhackl das Erfolgsmodell der 1982 gegründeten Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG). Die ASFINAG sei ein kundenfinanzierter und wirtschaftlich agierender Betreiber und Errichter von Autobahnen und Schnellstraßen. „Wir bieten unseren Kunden ein verkehrssicher ausgebautes und gut serviciertes Netz mit hoher Verfügbarkeit und benutzerfreundliche Mautsysteme“, sagte Klaus Schierhackl. Im Zentrum stehe dabei immer der Mensch: Die ASFINAG wolle mehr Verkehrssicherheit, weniger Staus und mehr Lebensqualität für die Menschen entlang der Strecke. Kunden der ASFINAG sollen Autobahnen und Schnellstraßen jederzeit bestmöglich nutzen können.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Die wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).