

**69. ordentliche Mitgliederversammlung
von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
18. Juni 2014**

NAF-Vorlage: Ohne Korrekturen droht der Verkehrsinfarkt

Von Niklaus Zürcher, Präsident **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

(Es gilt das gesprochene Wort)

Drei verkehrspolitische Vorlagen haben das abgelaufene Verbandsjahr massgeblich geprägt: Zum ersten der durch ein Referendum erzwungene Urnengang betreffend die 150-prozentige Erhöhung des Preises für die Nationalstrassenabgabe von jährlich 40 auf 100 Franken, zum zweiten die obligatorische Volksabstimmung hinsichtlich Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) sowie zum dritten die mit mehr als 113'000 gültigen Unterschriften zustande gekommene Eidgenössische Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (so genannte „Milchkuh-Initiative“).

Während die markante Anhebung des Vignettenpreises mit einem Nein-Stimmenanteil von gut 60 Prozent klar Schiffbruch erlitt, wurde FABI von 62 Prozent der Stimmenden und mit Ausnahme des Kantons Schwyz von allen Ständen ebenso deutlich befürwortet. Es liegt auf der Hand, dass der Ausgang dieser beiden Plebiszite sowie die „Milchkuh-Initiative“ direkte Auswirkungen auf die sich noch bis übermorgen, 20. Juni, in der Vernehmlassung befindende Vorlage zu einem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) haben und die Stellungnahmen der Strassenverkehrsverbände dementsprechend nachhaltig beeinflussen.

Nachdem mit FABI für den Schienenverkehr eine dauerhafte und sichere Finanzierung in der Bundesverfassung (BV) verankert worden ist, wäre es eigentlich angezeigt gewesen, die im Vorfeld dieser Abstimmung allenthalben geäusserten Versprechungen, wonach auch die Strasse einen äquivalenten Finanzierungsmechanismus erhalten soll, bereits in der einschlägigen Vernehmlassungsvorlage einzulösen. Wie zu befürchten und leider fast nicht anders zu erwarten war, sind die Vorschläge des Bundesrats allerdings ungenügend, da sie die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes viel zu zögerlich angehen und die Strassenbenützenden erneut ohne entsprechenden Mehrwert zur Kasse bitten wollen. Die sorgfältige und umfassende Überprüfung der NAF-Vorlage ergibt eindeutig, dass der Strassenverkehr einerseits zwar wie bis anhin als Milchkuh der Nation erhalten bzw. sogar noch zusätzlich gemolken werden soll, andererseits trotzdem weder eine seiner Leistung angemessene Zuwendung noch eine seinem Stellenwert und – volkswirtschaftlichen – Nutzen gebührend leistungsfähige Infrastruktur bekommt.

Im Klartext: Der NAF und das gleichzeitig vorgelegte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) für die Nationalstrasse werden keine wesentlichen zusätzlichen Verbesserungen bringen, da sie bis ins Jahr 2030 lediglich die Module 1 und 2 des Engpassbeseitigungsprogramms beinhalten, die vom Bundesparlament bereits im Jahr 2006 gutgeheissen worden sind, sowie für die Dekade von 2030 bis 2040 mit dem Modul 3 nur punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrskapazitäten in Aussicht stellen.

Bislang ist in der NAF-Vorlage lediglich der Kreditrahmen für die vorgenannten bereits bewilligten Module 1 und 2 teuerungsbedingt von 5,5 auf 6,6 Milliarden Franken angepasst und für den Realisierungsschritt bis 2040 (Modul 3) ein weiterer Kredit von 7,2 Milliarden Franken vorgemerkt. Der Inhalt des Realisierungsschritts 2040 soll laut Bundesrat erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

Ohne Vornahme wesentlicher und grundsätzlicher Korrekturen ist die aktuelle NAF-Vorlage aus unserer Optik deshalb zum Scheitern verurteilt.

Unserer Auffassung nach braucht es die folgenden zwingenden Korrekturen und Anpassungen:

- Die Vorgehensweise zur Beseitigung chronischer Stautellen, insbesondere das Realisierungs- inklusive das Rechtsmittelverfahren, müssen beschleunigt werden. Allfällige neue administrative Fussfesseln sind zu vermeiden.
- Ein umfassendes Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP), das die Netzvollendung, die Netzergänzungen, den Netzbeschluss (NEB) und die Engpassbeseitigungen sowie eine realistische Finanzbedarfsplanung samt zeitlicher Staffelung beinhaltet, muss vorhanden sein und umgesetzt werden.
- Die „Milchkuh-Initiative“ hängt sachlich mit der NAF-Vorlage eng zusammen; sie ist mit dieser zu verknüpfen und im Sinne eines direkten Gegenvorschlags zeitgleich zu behandeln.

- Ein allfälliger zusätzlicher Finanzbedarf für die Strassenvorhaben ist vorab über die von der „Milchkuh-Initiative“ vorgeschlagenen Massnahmen zu decken; die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags wird als unnötig abgelehnt.
- 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.

Wer auf dem Schweizer Autobahnnetz unterwegs ist, wer von den permanenten Staus am Radio hört oder diese im Fernsehen mitbekommt, weiss, dass es fünf vor zwölf ist. Die entsprechende Faktenlage ist erdrückend:

- Die Situation auf dem Nationalstrassennetz, das gegen 45 Prozent der auf den Strassen erbrachten Verkehrsleistung übernimmt, hat sich in den vergangenen 15 Jahren kontinuierlich verschlechtert. Diese Situation ist unterdessen teilweise desolat.
- Zwischen 1999 und 2013 hat die Anzahl Stautunden auf Autobahnen wegen Verkehrsüberlastung von 3000 auf fast 17'200 zugenommen. Mittlerweile zählen wir insgesamt fast 21'000 Stautunden pro Jahr.
- Diese Zunahme hat allein seit 2009 über hundert Prozent betragen, was einer Verdoppelung der Stautunden innerhalb von fünf Jahren entspricht.
- Nicht zuletzt wird sich die Zahl der Autobahnkilometer, die überlastet sind, verglichen mit heute bis ins Jahr 2020 (also in gut fünf Jahren) mehr als versechsfacht haben.

Mit den Massnahmen, die vom Bundesrat mit dem Engpassbeseitigungsprogramm (Module 1 und 2) vorgeschlagen werden, lässt sich dieser – schon heute beinahe täglich auftretende – Verkehrsinfarkt weder abwenden noch innert nützlicher Frist entschärfen.

Trotz steigender Stautunden wegen Überlastung der Autobahnen sind die effektiven Gesamtausgaben für das Schweizer Autobahnnetz zwischen 2002 und 2012 von jährlich 2,3 auf 1,7 Milliarden Franken geschrumpft. Dies, obwohl die Alterung des bestehenden, sich seit den 1960er-Jahren in Bau befindenden Netzes eigentlich Mehraufwendungen vorausgesetzt hätte.

Ferner ist es im Zeitraum 2008 bis 2012 zu erheblichen Verzögerungen punkto Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bzw. bei der Engpassbeseitigung gekommen. Infolgedessen konnten total rund 500 Millionen Franken weniger investiert werden als budgetiert waren.

Weshalb verlangen wir, dass die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund im NAF betragsmässig limitiert werden soll? Via NAF, der faktisch eine Erweiterung des bestehenden Infrastrukturfonds (IF) darstellt, 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 werden mindestens 80 Prozent dieser finanziellen Mittel ebenfalls 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 ausmachen würde. Zu berücksichtigen gilt zudem, dass die ursprünglich bis 2028 für den Agglomerationsverkehr reservierten sechs Milliarden Franken bereits per Ende 2018 ausgegeben bzw. verpflichtet sein werden. Das bedeutet also, dass der Agglomerationsverkehr in den Jahren 2017 bis 2028 gleich doppelt profitiert.

Zur Erinnerung: Beim Erlass der Verfassungsbestimmung im Rahmen von NFA (Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen) war vorgesehen, dass der Bund 30 bis 40 Millionen Franken jährlich für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs bereitstellt. Nach Ende der Laufzeit des IF stünden demnach – hochgerechnet ab der ursprünglich vorgesehenen Regelung – jährlich rund 50 Millionen Franken zur Verfügung.

Apropos Agglomerationsverkehr: Vor vier Tagen, am 14. Juni, haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit dem Bahnhof Löwenstrasse und dem Weinbergtunnel den ersten Teil der Durchmesserlinie (DML) Zürich feierlich eröffnet. An den Gesamtinvestitionen von mehr als zwei Milliarden Franken beteiligt sich der Bund zu zwei Dritteln. Davon steuern der Infrastrukturfonds die Hälfte (rund 680 Mio. Franken) und der Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) über 200 Millionen Franken bei. Das heisst konkret nichts anderes, als dass die Strassenbenützer die DML mit gegen 900 Millionen Franken direkt mitfinanzieren, während sie selber auch künftig im Stau stehen werden.

Dass solche Quersubventionierungen im NAF nicht fortgesetzt werden dürfen, liegt für uns auf der Hand. Ebenso klar ist, dass die Strassenbenützer zum heutigen Zeitpunkt nicht bereit sind, noch mehr Steuern und Abgaben zu entrichten. Dies hat die Abstimmung über die Verteuerung der Autobahnvignette deutlich gezeigt. Der Bund muss jetzt zuerst den Tatbeweis erbringen, dass es ihm mit der Kapazitätserweiterung auf dem Nationalstrassennetz tatsächlich ernst ist.

Mit Blick auf die künftige Finanzierung stellt die „Milchkuh-Initiative“ einen gangbaren Weg dar. Nebst den heute bereits zweckgebundenen 50 Prozent der Mineralölgrundsteuer sind gemäss der „Milchkuh-Initiative“ die restlichen 50 Prozent – will heissen pro Jahr zusätzlich 1,5 Milliarden Franken – vorgenannter Steuer dem Strassenverkehr zuzuteilen. Die Zweckbindung dieser „zweiten“ Hälfte der Mineralölgrundsteuer lässt sich wie folgt herleiten bzw. begründen: 17 Prozent, um die vom Bundesrat prognostizierte Finanzierungslücke zu schliessen (500 Mio. Franken); 20 Prozent, um die öV-Querfinanzierung zu kompensieren (je 300 Mio. Franken für den NEAT-Viertel und die öV-Agglom-Projekte, sofern Letztere unvermindert fortgesetzt werden); 13 Prozent, um die MWST-Erträge auf den Mineralölsteuern (400 Mio. Franken) auszugleichen.

Bei der „Milchkuh-Initiative“ geht es also unter anderem darum, jene Belastung abzutragen, die aus der Mehrwertbesteuerung der Mineralölsteuer zulasten des Motorfahrzeugverkehrs entsteht. Seit jeher unterliegen die Umsätze aus dem Verkauf von Treibstoffen der MWST. Weil sich der Treibstoffpreis praktisch hälftig aus dem Warenwert und den Steuern zusammensetzt, ist die MWST auf dem Treibstoffpreis zu einem beträchtlichen Anteil nichts anderes als eine Steuer auf

der Steuer. Das bringt der allgemeinen Bundeskasse einen ungerechtfertigten Zusatzertrag von jährlich rund 400 Millionen Franken ein. Mit der „Milchkuh-Initiative“ wird gefordert, dass dieser Ertrag ebenfalls in die „Strassenkasse“ fliesst.

Eingebettet in die NAF-Vorlage präsentiert der Bundesrat das von den eidgenössischen Räten geforderte STEP für die Nationalstrasse. Der Vorschlag betreffend STEP hinkt der Realität allerdings hintennach und wird den Anforderungen, die an ein modernes, bedarfsgerechtes, zukunftsfähiges und langfristig funktionstüchtiges Nationalstrassennetz zu stellen sind, bei weitem nicht gerecht.

Es ist deshalb dringend eine Offensive zu starten, um die absehbare Verschärfung der Verkehrsmisere auf den schweizerischen Hochleistungsstrecken des Autobahnnetzes zu vermeiden. Die aktuelle Zurückhaltung punkto Staubekämpfung muss überwunden und den Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft sowie Gesellschaft stärker Rechnung getragen werden. Wir appellieren daher an den Bund, mit dem STEP Nationalstrasse endlich die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um einen weiteren Planungs- und Investitionsstau zu verhindern.

Im Rahmen von STEP ist das Programm zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz dringend zu beschleunigen. Dies betrifft insbesondere die Module 1 und 2 gemäss der zweiten Programmbotschaft (Ausbauprojekte im Raum Genf-Flughafen, in Crissier, Wankdorf-Schönbühl, Luterbach-Härkingen-Wiggertal, Nordumfahrung Zürich, in Winterthur und Basel sowie St. Gallen).

Ferner muss der neue Netzbeschluss (NEB) aus dem Jahr 2012 ins STEP bzw. in den NAF integriert werden. Dabei sind insbesondere die Netzergänzungsprojekte „Glatttalautobahn“ und „Umfahrung Morges“ rasch zu realisieren.

Zudem müssen die Massnahmen zur Umsetzung des Engpassbeseitigungsmoduls 3 in Angriff genommen und mit ehrgeizigem Zeitplan umgesetzt werden. Dies betrifft Strecken entlang des Genfersees, Villars-Cossonay, Schönbühl-Kirchberg, Wankdorf-Muri, Aarau-Ost-Birrfeld, Wettingen-Dietikon, Westumfahrung Zürich, in Liestal, Luzern, Schaffhausen und Lugano-Mendrisio. Diese Projekte dürfen keinesfalls auf die lange Bank geschoben werden.

Nicht zuletzt ist schon heute die Planung für die bisher zurückgestellten Projekte zur Engpassbeseitigung (gemäss Modul 4) unverzüglich an die Hand zu nehmen. Dabei müssen dort zusätzliche Projekte aufgenommen werden, wo sich neuer Handlungsbedarf abzeichnet und die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz erkennbar nicht mehr genügen.

Unsere politischen Forderungen, die wir an die NAF-Vorlage inklusive STEP stellen, können Sie dem aufliegenden Resolutionsentwurf, den wir Ihnen unter Traktandum 9 zur Genehmigung unterbreiten, entnehmen.

Gestatten Sie mir abschliessend, ein paar Worte über die dringend erforderliche Totalsanierung des Gotthard-Strassentunnels, die sich im Bundesparlament auf gutem Weg befindet, zu verlieren.

Die Strassenverkehrsverbände setzen sich bereits seit Jahren in sachlicher Art und Weise dafür ein, dass ein zweiter Strassentunnel am Gotthard realisiert wird. Für uns stellt die Gesamtsanierung des Gotthard-Strassentunnels samt Errichtung einer zweiten Röhre, die während der mehrjährigen Bauphase den Verkehr aufnimmt, eindeutig die sinnvollste und nachhaltigste Lösung dar.

Zur aktuellen Diskussion betreffend die Erhebung einer Maut für die Gotthard-Durchfahrt ist aus heutiger Sicht festzuhalten, dass eine solche Maut nicht erforderlich ist, um den Bau einer zweiten Röhre zu finanzieren. Die dafür notwendigen Mittel können der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) entnommen werden, wie das für Sanierungen von Bauwerken des Nationalstrassennetzes generell vorgesehen ist.

Der Neubau einer zweiten Tunnelröhre (ohne Kapazitätserweiterung) mit anschliessender Sanierung der bestehenden Tunnelröhre weist zwar die höchsten Gesamtkosten auf; bei den Varianten ohne zweite Tunnelröhre sind die zu finanzierenden Jahrestanchen wegen der vergleichsweise kurzen Dauer des Eingriffs mit 440 bis 540 Millionen Franken aber wesentlich grösser als bei der vorgeschlagenen Sanierungsvariante. Mit dieser lassen sich die Auswirkungen auf die Jahresbudgets besser abfedern. Zudem werden auch künftig (Total-)Sanierungen notwendig sein, bei denen eine der beiden Tunnelröhren allenfalls für längere Zeit geschlossen werden muss.

Die weiteren wichtigen Gründe, die unseres Erachtens für den Bau einer zweiten Röhre sprechen, sind

- die signifikante Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit des Kantons Tessin und die Vermeidung grosser wirtschaftlicher Einbussen bei langfristigen Tunnelsperrungen während der (Total-) Sanierung und im schweren Ereignisfall (so genannte Redundanz);
- der nachhaltige Nutzen für die produzierende Wirtschaft des schweizerischen Mittellands und für die Schweizer Volkswirtschaft im Allgemeinen sowie ausserdem für Tourismus und Transport im Besonderen.

Ich schätze mich äusserst glücklich, Dr. Klaus Schierhackl aus Wien, Vorstandsdirektor der Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), in unserer Mitte willkommen heissen zu dürfen; er wird im Anschluss an die Versammlung in seinem Gastreferat mit dem Titel „Private Trägerschaft der Nationalstrassen am Beispiel Österreichs: Die ASFINAG – ein kundenorientierter Autobahnbetreiber & verlässlicher Partner“ das Erfolgsmodell der ASFINAG vorstellen.

Ich freue mich sehr, Sie hier und heute im Namen des Zentralvorstands von **strasseschweiz** zur 69. ordentlichen Mitgliederversammlung begrüssen zu dürfen. Mein spezieller Willkommensgruss geht an die zahlreich erschienenen Gäste und an die Medienvertreter, die unserer Einladung gefolgt sind. Damit erkläre ich die heutige Mitgliederversammlung von **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS für eröffnet.