

Resolution

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

Der private Strassenverkehr bewältigt rund vier Fünftel aller Personenkilometer und zwei Drittel aller Tonnenkilometer des gesamten Landverkehrs in der Schweiz. Dabei gehören insbesondere die Nationalstrassen und Hauptstrassen von nationaler Bedeutung zur Grundversorgung der Mobilität. Autobahnen und Autostrassen übernehmen 43 Prozent der Transportleistung des motorisierten Privatverkehrs.

Auf dem Nationalstrassennetz kommt es schon heute zu regelmässigen Verkehrszusammenbrüchen aufgrund von Kapazitätsengpässen, welche die Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit der Mobilität auf der Strasse massiv beeinträchtigen. Diese Tendenzen werden sich drastisch verschärfen, was grosse und schädliche Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt hat.

Die Anzahl Staustunden wegen Überlastungen hat zwischen 1999 und 2013 von 3'000 auf fast 17'200 zugenommen. Allein seit 2009 betrug die Zunahme über 100 Prozent, was einer Verdoppelung innerhalb von fünf Jahren entsprach. Bis ins Jahr 2020, also in gut fünf Jahren, wird sich die Zahl der Autobahnkilometer, die überlastet sind, mehr als versechsfacht haben.

Mit den Massnahmen, die im Engpassbeseitigungsprogramm (Module 1 und 2) vom Bundesrat vorgesehen sind, wird keine entscheidende Entschärfung der heutigen Situation eintreten. Auch der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) bringt in der vorliegenden Form keine Verbesserungen, da diese Vorlage lediglich die Module 1 und 2 des Engpassbeseitigungsprogramms beinhaltet, die vom Bundesparlament bereits im Jahr 2006 gutgeheissen worden sind, und für das Dezennium von 2030 bis 2040 mit dem Modul 3 bloss punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrskapazitäten in Aussicht stellt.

Verschärfend hinzu kommt, dass im Zeitraum 2002 bis 2012 die effektiven Gesamtausgaben für das Nationalstrassennetz von jährlich 2,3 auf 1,7 Milliarden Franken geschrumpft sind, obwohl die Alterung des bestehenden, seit den 1960er-Jahren in Bau befindenden Netzes eigentlich Mehraufwendungen vorausgesetzt bzw. benötigt hätte. Überdies ist es zwischen 2008 und 2012 zu erheblichen Verzögerungen punkto Fertigstellung der Autobahnen bzw. der Engpassbeseitigung gekommen. Infolgedessen sind nochmals insgesamt 500 Millionen Franken weniger investiert worden als budgetiert waren.

Angesichts dieser klaren Faktenlage muss davon ausgegangen werden, dass es in absehbarer Zeit zu einem vollständigen Verkehrsinfarkt auf dem Nationalstrassennetz kommt. Unter diesen Voraussetzungen kann **strasseschweiz** der in der NAF-Vorlage postulierten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags nicht zustimmen.



strasseschweiz stellt deshalb mit Blick auf die Entwicklung der Nationalstrassen-Infrastruktur und deren Finanzierung die folgenden konkreten Forderungen auf:

- ▶ Die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz ist dringend zu beschleunigen (betrifft die Module 1 und 2 gemäss 2. Programmbotschaft mit Ausbauprojekten im Raum Genf-Flughafen, in Crissier, Wankdorf–Schönbühl, Luterbach–Härkingen–Wiggertal, Nordumfahrung Zürich, Winterthur, Basel).
- ▶ Der neue Netzbeschluss (NEB) aus dem Jahr 2012 muss in den NAF integriert und insbesondere die Netzergänzungsprojekte „Glattalautobahn“ und „Umfahrung Morges“ müssen rasch realisiert werden.
- ▶ Die Massnahmen zur Umsetzung des Moduls 3 im Engpassbeseitigungsprogramm sind in Angriff zu nehmen und mit ehrgeizigem Zeitplan umzusetzen (betrifft Strecken entlang des Genfersees, Villars–Cossonay, Schönbühl–Kirchberg, Wankdorf–Muri, Aarau-Ost–Birrfeld, Wettingen–Dietikon, Westumfahrung Zürich, Liestal, Luzern, Schaffhausen und Lugano–Mendrisio). Diese Projekte dürfen keinesfalls auf die lange Bank geschoben werden.
- ▶ Die Planung für die zurückgestellten Projekte zur Engpassbeseitigung (gemäss Modul 4) muss unverzüglich ausgelöst werden. Dabei sind dort zusätzliche Projekte aufzunehmen, wo sich neuer Handlungsbedarf abzeichnet und die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz erkennbar nicht mehr genügen.
- ▶ Der Bund muss mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) für die Nationalstrasse die notwendigen Massnahmen ergreifen, um einen weiteren Planungs- und Investitionsstau zu verhindern.
- ▶ Via den NAF sind jährlich rund 1 bis 1,2 Milliarden Franken zusätzlich in die Strasseninfrastruktur zu investieren.
- ▶ Der Bund erhebt keine Steuern auf Vorrat.
- ▶ Die Automobil-Importsteuer muss zu 100 Prozent – und nicht nur zu zwei Dritteln – zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden.
- ▶ Die notwendigen finanziellen Mittel für den raschen Ausbau sind aus der Mineralölgrundsteuer im Sinne der „Michkuh-Initiative“ neu zu verteilen, wobei Steuern und Abgaben nicht automatisch der Teuerung angepasst werden dürfen.
- ▶ Die Agglomerationsverkehrs-Projekte müssen auf 200 Millionen Franken pro Jahr begrenzt werden.
- ▶ Agglomerationsverkehrs-Projekte sind nur dann mitzufinanzieren, wenn sie auch zu Kapazitätsverbesserungen im Strassenverkehr führen.
- ▶ Bahnhofsanlagen und S-Bahn-Projekte dürfen nicht aus dem NAF finanziert werden; dafür steht der Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Verfügung.
- ▶ Pro Jahr müssen zusätzlich 100 Millionen Franken im NAF für Hauptstrassen in Berggebieten und ausserhalb von Agglomerationen (für Umfahrungsstrassen oder Entlastungen regionaler Zentren) reserviert werden.