

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Abteilung Strassennetze
Bereich Netzplanung
3003 Bern

Bern, 7. August 2013

Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

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. Seine 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).

Obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen, erlauben wir uns, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend den Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel Stellung zu nehmen, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann sich mit dem vorliegenden Bundesbeschluss grundsätzlich einverstanden erklären, fordert allerdings ein forscheres Vorgehen sowie die Errichtung eines Strasseninfrastrukturfonds. Unsere detaillierten Antworten und Bemerkungen können dem nachfolgenden, vorgegebenen Fragenkatalog entnommen werden.

Fragenkatalog

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind mit den Grundzügen der Vorlage prinzipiell zwar einverstanden, erachten den zur Diskussion stehenden Entwurf aber als einen lediglich minimalen Schritt in Richtung eines modernen, funktionstüchtigen, sicheren und leistungsfähigen Nationalstrassennetzes (NSN) und fordern ein forscheres Vorgehen. Dieser winzige Schritt manifestiert sich nicht zuletzt darin, dass mit dem vorliegenden Bundesbeschluss nur drei weitere Projekte zur Engpassbeseitigung mit einem Investitionsvolumen von knapp einer Milliarde Franken dem Modul 1 zugeordnet und die entsprechenden finanziellen Mittel freigegeben werden sollen. Damit bleiben vom Totalkredit von 5,5 Milliarden Franken weiterhin fast drei Milliarden Franken gesperrt, will heissen ungenutzt.

Alarmierend ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Tatsache, dass die seit der ersten Programmbotschaft vom 11. November 2009 aktualisierte Analyse der Engpässe eine markante Verschärfung der Stauproblematik ergeben hat. Im Jahr 2030 werden demnach rund 490 Kilometer (km) des NSN regelmässig überlastet sein. Davon werden 108 km stark (ein bis zwei Stunden Staus und stockender Verkehr pro Tag) und 185 km sehr stark (zwei bis vier Stunden Staus und stockender Verkehr täglich) überlastet sein. Bei Letzteren handelt es sich um eine Zunahme von mehr als 100 km gegenüber der Analyse aus dem Jahr 2009! Von diesen Engpässen am stärksten betroffen sind die grossen Städte und Agglomerationen. Dort besteht der dringendste Handlungsbedarf. Verantwortlich für diese markante Verschärfung sind die erhöhten Prognosen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung des Bundesamts für Statistik (BFS). Diese führen zu einem zusätzlichen Anstieg des absehbaren Verkehrsaufkommens.¹

Zwar können – mittels der vollständigen Realisierung der im Rahmen des Infrastrukturfonds finanziell gesicherten Projekte (5,5 Mrd. Franken für die Module 1 und 2) – Engpässe mit einer sehr starken Überlastung auf einer Länge von 84 und jene mit einer starken Überlastung auf weiteren 20 km beseitigt respektive entschärft werden. Trotzdem werden im Jahr 2030 weiterhin 427 km Nationalstrassen regelmässig überlastet sein – gut 100 km davon sehr stark und weitere fast 90 km stark.²

Gemäss dem aktuellen Bericht „Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen“ des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat die Anzahl der erfassten Staustunden 2012 trotz minimalstem Verkehrswachstum auf den Autobahnen (+0,3% gegenüber dem Vorjahr) um vier Prozent zugenommen. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 19'921 Staustunden erfasst. Die mit Abstand wichtigste Ursache für die Staus auf Nationalstrassen waren wiederum die Verkehrsüberlastungen: Namentlich gut vier Fünftel (16'223) aller erfassten Staustunden auf Nationalstrassen waren darauf zurückzuführen.³

¹ Vgl. Vernehmlassungsbericht S. 3, 22 und 23

² Vgl. a.a.O., S. 4

³ Vgl. Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen, Jahresbericht 2012, Bundesamt für Strassen (ASTRA), 10. Juni 2013, S. 16

2. Stimmen Sie der vorgeschlagenen Zuteilung der Projekte zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz zu den Modulen 1 bis 4 zu?

Grundsätzlich können wir die vorgeschlagene Zuteilung der Projekte zur Beseitigung der Engpässe im NSN zu den Modulen 1 bis 4 im Sinne einer Richtschnur gutheissen. Diesbezüglich gehen wir allerdings davon aus, dass sowohl die Projekte des heute bereits finanzierten und der Umsetzung harrenden Moduls 2 als auch insbesondere die bis dato nicht finanzierten Projekte der Module 3 und 4 sowie weitere bzw. zusätzliche Projekte im Rahmen des von der Bundesversammlung geforderten Strategischen Entwicklungsprogramms für die Strasseninfrastruktur nochmals aufgelistet und eingehend erörtert werden.

3. Wie beurteilen Sie die Absicht des Bundesrats, für die aus seiner Sicht ebenfalls erforderlichen, aber derzeit nicht finanzierten Projekte des Moduls 3 zusätzliche finanzielle Mittel bereit zu stellen?

Im Grundsatz begrüssen wir diese Absicht sehr. Trotz des Investitionsvolumens von 5,5 Milliarden Franken bleibt ein Grossteil der Engpässe bestehen.⁴ Die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel sollte jedoch nicht nur auf die Projekte des Moduls 3 beschränkt sein, sondern auch die Projekte des Moduls 4 und im Sinne einer rollenden Planung ebenfalls weitere Projekte umfassen.

Im Gegensatz zur Bahn fehlt für die Strasse ein langfristiges und nachhaltiges Finanzierungskonzept, um die drastische Stau- und Engpasssituation auf dem NSN dauerhaft zu verbessern. Deshalb verlangt **strasseschweiz** endlich eine konsequente Gleichbehandlung der Verkehrsträger Schiene und Strasse, was deren Weiterentwicklung und Finanzierung anbetrifft. Konkret fordern wir einen Strasseninfrastrukturfonds (STRIF) – in Analogie zu dem von der Bundesversammlung beschlossenen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF). Solange kein dem BIF analoger STRIF errichtet worden ist, werden wir weiteren Erhöhungen von Strassengebühren und -abgaben kaum zustimmen können.

Mit anderen Worten: Die derzeit von den Bundesbehörden eingeschlagene Strategie, die Transferzahlungen von der Strasse hin zur Schiene fortzusetzen und in der Folge strassenseitig Steuern, Abgaben sowie Gebühren erhöhen zu wollen, geht längerfristig nicht auf und wird daher von **strasseschweiz** nicht mitgetragen. Vielmehr ist es höchste Zeit, die Strassenfinanzierung auf sichere und solide Beine zu stellen. Durch FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) sind die „Löcher in der Strassenkasse“ besiegelt worden. Deshalb gilt es nun, andere Möglichkeiten für eine ausreichende Finanzierung der Strasseninvestitionen zu finden – und zwar ohne dabei die Strassenabgaben anzuheben. Konkret infrage kämen die Nutzung des gesamten Ertrags aus der Mineralölsteuer – dies ist eine der Forderungen der so genannten „Milchkuh-Initiative“ – sowie des Gesamtertrags aus der Importabgabe auf Fahrzeugen und Automobilzubehör (so genannte Automobilsteuer) für Strassenzwecke.

Zusammenfassend halten wir fest: **strasseschweiz** setzt sich ein für einen nachfrageorientierten Ausbau des Strassennetzes – namentlich für die rasche Beseitigung der Stauschwerpunkte auf den Autobahnen. Die ständig wiederkehrenden und sich häufenden Staus sowie Verkehrszusammenbrüche auf den wichtigsten Verkehrsstrecken können sich unser Land und die Wirtschaft auf die Dauer nicht leisten. **strasseschweiz** fordert ferner ein effizientes Regelwerk für eine abgesicherte Strassenfinanzierung, konkret den Strasseninfrastruktur-

⁴ Vgl. Vernehmlassungsbericht S. 33

fonds, der durch die bisherigen Abgaben des Strassenverkehrs bezahlt werden soll. Falls die baureifen Strassenprojekte nicht allein mit den bisherigen Verkehrsabgaben finanziert werden können und zusätzliche Finanzmittel notwendig sind, so müssen diese über die Erträge aus bestehenden Verkehrsabgaben beschafft werden. Es braucht also keine 250-prozentige Verteuerung des Preises der Autobahnvignette und auch keine Erhöhung der Mineralölsteuern.

Die Verbände des Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft machen sich nicht nur für einen nachfragegerechten Ausbau der Strassen stark, sondern stehen auch für dessen ausreichende Finanzierung ein – dies ebenfalls für den Fall, dass die fortschreitenden Projektarbeiten zusätzliche Finanzmittel bedingen. Aufgrund der bislang gemachten schlechten Erfahrungen betreffend die Verwendung der Reserven und Rückstellungen betreffend die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sind die Strassenverkehrsverbände allerdings nicht länger bereit, dem Bundesrat und dem eidgenössischen Parlament quasi eine „Carte blanche“ für neue Finanzmittel zu erteilen, bevor die verbindlichen Projektbeschlüsse mit den entsprechenden Haushaltsverpflichtungen nicht auf dem Tisch liegen.

4. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir haben keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der stv. Generalsekretär



Peter Kneubühler