

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 20. März 2009
TE / I25

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
Bereich Netzplanung

3003 Bern

Stellungnahme der SAB zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

A) Allgemeine Bemerkungen

Ein funktionsfähiges Nationalstrassennetz ist für die Erschliessung aller Landesgegenden und damit für die Volkswirtschaft von grosser Bedeutung. Die SAB hat sich deshalb im Rahmen des Infrastrukturfonds für die Komponente „Engpassbeseitigung“ ausgesprochen. Gleichzeitig muss an dieser Stelle erinnert werden, dass für die SAB die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes gemäss Netzbeschluss von 1960 absolute Priorität hat. Das bedeutet konkret, dass nicht Mittel, welche für diese Aufgabe reserviert sind, für andere Aufgaben abgezweigt werden dürfen. So wie der Infrastrukturfonds aufgebaut ist, besteht diese Gefahr eigentlich nicht.

Es ist in diesem Zusammenhang aber ein grosses Anliegen der SAB, dass im Rahmen der verschiedenen Beschlüsse nicht verschiedene Finanzierungsgefässe gegeneinander ausgespielt werden. Die Koordination zwischen den verschiedenen Finanzierungsvorlagen ist sehr wichtig. Neben dem Netzbeschluss Strassen, der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs, der Engpassbeseitigung, der

Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, der Substanzerhaltung der Hauptsstrassen im Berggebiet spielen dabei auch die geplante CO₂-Abgabe auf Treibstoffen und ZEB2 eine wichtige Rolle.

Gemäss den Vorstellungen im Raumkonzept Schweiz soll sich die Schweiz nach einem polyzentrischen Muster entwickeln. D.h. die Zentren gelten als Motoren der Wirtschaft. Ein derartiges polyzentrisches Modell bedingt, dass die umliegenden Regionen optimal an die Zentren angeschlossen werden. Dies erfordert adäquate Erschliessungen mit dem Verkehr. Die Mobilität wird deshalb in Zukunft noch vermehrt an Bedeutung gewinnen. Diese Überlegungen gelten dabei sowohl für den Anschluss von Aarau nach Zürich wie für den Anschluss von Vals nach Ilanz. Angesichts dieser weiter steigenden Bedeutung der Mobilität erachtet es die SAB als nicht richtig, den Verkehr zunehmend mit Abgaben zu belasten. Dies umso mehr, als der Verkehr bereits einen grossen Teil seiner Kosten selber deckt. Die SAB lehnt deshalb eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen ab.

Die SAB anerkennt aber auch, dass es einen erhöhten Finanzbedarf für den Ausbau des hochrangigen Strassennetzes (Nationalstrassen) gibt. Dieser Bedarf steigt mit der Übernahme von 400 km bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz und der damit von der SAB geforderten vollständigen Übernahme der Kosten durch den Bund weiter an. Die SAB kann sich deshalb mit einer begrenzten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags einverstanden erklären. Dies aber nur unter der Bedingung, dass gleichzeitig die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe nicht eingeführt wird. Die zusätzlichen Mittel sind verfassungskonform für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen zu verwenden.

Die Realisierung von ZEB2 ist ein sehr berechtigtes Anliegen. Bevor aber im Rahmen der Vernehmlassung zum Programm Engpassbeseitigung Strassen über eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags für ZEB2 diskutiert wird, muss das Programm ZEB2 erarbeitet werden. Erst auf Grund der konkret vorliegenden Bauprojekte und einer Prioritätenordnung kann die Frage der Finanzierung diskutiert werden. Die Weiterführung der Finanzierung des Schienenverkehrs durch Strassenverkehrsteilnehmer muss dabei kritisch hinterfragt werden.

B) Beantwortung der gestellten Fragen

1. Sind sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind mit der Vorlage nur teilweise einverstanden. Wir sind insbesondere überrascht darüber, dass einmal mehr verschiedene Themen in einer Vorlage verpackt werden. Die längerfristige Finanzierung der Spezialfinanzierung Strassen, die Finanzierung der zusätzlichen Aufwendungen durch den Netzbeschluss Strassen und die Finanzierung von ZEB2 müssten eigentlich in separaten Vorlagen behandelt werden. Wir werden uns nachfolgend vor allem zu diesen Themenbereichen äussern.

2. Stimmen sie dem Inhalt des vorgeschlagenen Bundesbeschlusses zu?

Zu den einzelnen Teilprojekten des Programms Engpassbeseitigung gemäss Bundesbeschluss werden wir nicht Stellung nehmen, da diese nicht im Berggebiet liegen. Unsere Vorbehalte beziehen sich auf die übrigen Massnahmen ausserhalb des Programms Engpassbeseitigung.

3. Wie beurteilen Sie die Option, die beiden gravierenden Engpässe im Raum Lausanne und im Raum Zürich durch den Bau neuer Netzelemente zu beseitigen?

Wir erachten es als richtig, dass neue Netzelemente nicht über den Infrastrukturfonds sondern über eine Anpassung des Netzbeschlusses von 1960 und das ordentliche Budget für den Bau und Betrieb der Nationalstrassen finanziert werden. Wir halten an dieser Stelle aber unmissverständlich fest, dass die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes gemäss Netzbeschluss Priorität haben muss. Netzerweiterung dürfen erst vorgenommen werden, wenn das beschlossene Netz fertig gestellt und Mittel für Erweiterungen verfügbar sind.

4. Können Sie einer teilweisen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen an die Teuerung auf der Ausgabenseite zustimmen

a. für die Deckung des ordentlichen Mehrbedarfs der Spezialfinanzierung Strassenverkehr?

Ja, wir können einer begrenzten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags für die Deckung des ordentlichen Mehrbedarfs der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zustimmen. Die Erhöhung darf maximal 9 Rappen pro Liter ausmachen. Das entspricht in der Höhe der Sicherheitsabgabe gemäss Entwurf zum CO₂-Gesetz. Der Betrag von 9 Rappen sollte zudem ausreichen, um den ordentlichen Mehrbedarf und die Aufklassierung bestehender Strassen zu finanzieren (vgl. dazu auch unsere Hinweise bei der Beantwortung von Frage 5). Im Gegenzug ist auf die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen zu verzichten.

b. für die Realisierung von neuen Netzelementen zur Beseitigung gravierender Engpässe auf dem Nationalstrassennetz?

Neue Netzelemente dürfen erst in Angriff genommen werden, wenn das bereits beschlossene Nationalstrassennetz fertig gestellt ist. Die Erhöhung des Mineralsteuerzuschlags um 3 – 4 Rappen für diesen Teilbereich wird deshalb von uns vorerst abgelehnt.

5. Wie beurteilen Sie die drei dargestellten Optionen für die allfällige Aufnahme der knapp 400 km bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz? Insbesondere: Wie beurteilen Sie die damit möglicherweise verbundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund 3 Rappen pro Liter?

Die Auflistung der drei Optionen ist irreführend, da unvollständig. Die vierte Option besteht in der vollständigen Übernahme der Kosten durch die Aufklassierung durch den Bund. Wir haben unsere Haltung in dieser Frage bereits ausführlich in der Stellungnahme zum Netzbeschluss Strassen erläutert. Wir halten an dieser Stelle nochmals fest, dass die Aufklassierung das Ergebnis des Sachplans Verkehr ist, welcher auf Kriterien basiert, die vom Bund selber erarbeitet wurden. Eine Abwälzung der Mehraufwendungen auf die Kantone ist damit nicht gerechtfertigt und widerspricht zudem der Aufgabenteilung gemäss NFA. Der Bund muss die Mehraufwendungen selber übernehmen. Damit fallen für uns die Varianten 1 – 3 der Vernehmlassungsvorlage ausser Betracht. In Frage kommt einzig die eingangs erwähnte vierte Variante: die volle Kostenübernahme durch den Bund.

Wir haben bereits in unserer Stellungnahme zum Netzbeschluss Strasse ausgeführt, dass die Kostenschätzung für diese zusätzlichen Nationalstrassenabschnitte seitens des Bundes zu hoch ausgefallen ist. Der Bund geht bei seinen Schätzungen von Erfahrungswerten aus, welche auf einem vier- bis sechsspurigen Nationalstrassennetz basieren. Die neu in den Bundesbesitz übergehenden Nationalstrassen basieren aber auf einem zwei- bis dreispurigen Hauptstrassennetz. Es darf damit wohl davon ausgegangen werden, dass die effektiven Aufwendungen nur halb so gross sein werden, wie vom Bundesrat veranschlagt. Ausbauprojekte im erweiterten Nationalstrassennetz, welche im Einzugsbereich der Agglomerationen liegen, müssen unseres Erachtens Bestandteil der Agglomerationsprogramme sein und über den Infrastrukturfonds finanziert werden. Unserer Schätzung nach dürften sich die effektiven Mehrbelastungen für den Bund deshalb in der Grössenordnung von rund 100 Mio. Fr. bewegen und nicht bei rund 200 Mio. Fr. wie in den Vernehmlassungsunterlagen ausgeführt wird.

Wir sind uns bewusst, dass die Forderung nach der Variante 4 Mehrausgaben in der Spezialfinanzierung Strassen bedeutet. Wir können uns deshalb mit einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in der Höhe von insgesamt 9 Rappen einverstanden erklären. Dies aber nur unter der Bedingung, dass gleichzeitig auf eine Einführung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffen verzichtet wird.

6. Welche Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassen sind für Sie prioritär, falls nicht alle zur Diskussion gestellten Mehraufwendungen finanziert werden können?

Für die SAB ist die Deckung des ordentlichen Bedarfs prioritär. Dazu gehören auch die Beiträge des Bundes an das Hauptstrassennetz, welches nicht weiter gekürzt werden darf. An zweiter Stelle steht für uns die Fertigstellung des bereits beschlossenen Nationalstrassennetzes, welche vor weiteren Netzergänzungen erfolgen muss. An dritter Stelle steht die Aufklassierung bestehender Strassen.

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

C) Zusammenfassung

Die SAB äussert sich nicht zu einzelnen Bestandteilen des Programms Engpassbeseitigung Strassen. Zu den in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen weiterführenden Elementen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Die SAB unterstützt eine Erhöhung des Mineralsteuerzuschlags um 9 Rappen pro Liter. Die Mittel sind für die Spezialfinanzierung Strassen und die zusätzlichen Aufwendungen in Folge der Aufklassierung bestehender Strassen zu verwenden. Gleichzeitig ist auf die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe zu verzichten.
2. Bezüglich Aufklassierung bestehender Strassen wiederholen wir unsere Position, dass der Bund sämtliche zur Diskussion stehenden Strassenabschnitte in seine Kompetenz überführen soll und diese auch vollumfänglich selber finanzieren muss.
3. Netzergänzungen dürfen erst vorgenommen werden, wenn das bereits beschlossene Netz fertig gestellt ist.
4. Die Finanzierung von ZEB2 kann erst diskutiert werden, wenn die entsprechende Vorlage mit den konkreten Projekten vorliegt. Die weitere Finanzierung von Schienenprojekten durch Strassenverkehrsteilnehmer muss kritisch hinterfragt werden.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger