



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Raumentwicklung
Kochergasse 10
3003 Bern

6. Juli 2005

Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds) Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zum geplanten Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds) Stellung zu nehmen. Nach Konsultation unserer interessierten Mitglieder äussern wir uns dazu wie folgt:

Die Kapazität des bestehenden Strassennetzes stösst punktuell an Grenzen. Die staubedingten volkswirtschaftlichen Kosten sind gross. Massnahmen in den Agglomerationen und auf den Hauptachsen drängen sich auf. Ein gut ausgebautes, funktionierendes Verkehrssystem ist Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft und ein entscheidender Standortfaktor. Gesamthaft gesehen geht deshalb der Vorschlag des Bundesrates in die richtige Richtung: Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen, Fertigstellung und Sicherung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes und Erhalt der Infrastruktur in den Berg- und Randregionen.

economieuisse verlangt, dass auch im Verkehrsbereich die vorhandenen Mittel effizient eingesetzt und auf möglichst rentable Infrastrukturprojekte und Angebote des öffentlichen und privaten Verkehrs konzentriert werden. Dabei ist auf konsolidierte und transparente Grundlagen bezüglich Verkehrsflüsse, Kapazitäten und Auslastungsgrade sowie auf finanzielle, betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Rentabilitätskriterien abzustellen.

Finanzierung

Dem Vernehmlassungsbericht mangelt es an Transparenz bei der Finanzierung. Es fehlen ein ganzheitlicher Überblick und eine langfristige Finanzplanung über die Verwendung der zweckgebundenen Verkehrsabgaben. Dem Vernehmlassungsbericht ist auch nicht klar zu entnehmen, ob die Mittel ausreichen werden, um alle Aufwendungen, wie sie im Bericht aufgeführt sind, zu decken. In diesem Zusammenhang zitieren wir stellvertretend aus drei uns zugekommenen Stellungnahmen:

„Die IHK St. Gallen-Appenzell fordert eine langfristige Planung aller Verkehrsausgaben des Staates und deren Finanzierung.“

„Wir erwarten eine umfassende langfristige Finanzplanung für die Finanzierung aller Strassenausgaben des Bundes, aus welcher man insbesondere auch ersehen kann, wie die Entwicklung bei der Finanzierung der bisherigen Strassenbeiträge aussieht.“ (Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden)

„Um die Vernehmlassungsvorlage schlüssig beurteilen zu können, wäre eine langfristige Finanzplanung über die Verwendung der zweckgebundenen Verkehrsabgaben erforderlich.“ (Glerner Handelskammer)

Eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags, wie er im Vernehmlassungsbericht ab 2010 für den Infrastrukturfonds angetönt, aber nicht genau beziffert wird, lehnt *economiesuisse* entschieden ab. Die Aussage im Bericht „die Fonds [...] machen auf *absehbare* Zeit keine Steuergelder notwendig“ lässt aufhorchen. Aus Sicht der Schweizer Wirtschaft sind zusätzliche Steuergelder für die Fonds strikt abzulehnen. Auch im Bereich Verkehr ist der finanziellen Schiefelage des Bundes Rechnung zu tragen. Die Schuldenlast der öffentlichen Hand muss abgebaut werden, die Steuer- und Abgabenlast ebenfalls. Auch und gerade im Verkehrsbereich werden die Entscheidungsträger deshalb nicht darum herum kommen, Projekte und Angebote vermehrt nach ihrem Nutzen zu gewichten und entsprechend Prioritäten zu setzen. So haben die Prioritäten beim Ausbau und der Schliessung von Lücken im Nationalstrassennetz nach klaren finanziellen sowie betriebs- und volkswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien zu erfolgen. Das gilt für alle Projekte, namentlich auch für jene, deren Finanzierung über den Dringlichkeitsfonds erfolgen sollte.

Dringlichkeitsfonds/Infrastrukturfonds

Der Dringlichkeitsfonds und der Infrastrukturfonds bilden, gemäss Bericht zur Vernehmlassung, zusammen ein Konzept. Wenn sie ein Konzept bilden, so ist nicht einzusehen, warum es dazu zwei separate Gesetze braucht. Ein Gesamtkonzept mit einem einzigen Fonds und die Schaffung eines einzigen Bundesgesetzes, eventuell mit Übergangsbestimmungen für die rasche Finanzierung dringlicher baureifer Projekte wären daher zweckmässig.

Es liegt uns daran, einige Aussagen dazu aus Stellungnahmen zu zitieren, die den Grundtenor aller uns zugekommenen Meinungen widerspiegeln:

« Es sollte ein einziger Fonds und ein Bundesgesetz mit besonderen Übergangsbestimmungen für dringliche baureife Projekte geschaffen werden. » (hotelleriesuisse)

«... nous ne pouvons souscrire au principe de la création successive d'un fonds d'urgence, puis d'un fonds d'infrastructure, régis par des lois fédérales distinctes soumises au référendum facultatif. » (Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie)

« [...] il nous paraît indispensable que le Conseil Fédéral instaure un fonds unique, par l'adoption d'un seul arrêté, et non successivement un fonds d'urgence puis d'un fonds d'infrastructure. » (Chambre de commerce et d'industrie de Genève)

Ausserdem scheint uns die Auswahl der im Vernehmlassungsbericht aufgelisteten „dringlichen und baureifen“ Projekte willkürlich und wir fragen uns, ob alle erwähnten Projekte den Agglomerationsverkehr tatsächlich verbessern. Es ist deshalb aus unserer Sicht unerlässlich, eine klare Kriterienliste zu erarbeiten, der sämtliche dringlichen Projekte, welche rasch in den Genuss von Bundesmitteln kommen sollen, entsprechen müssen. Auch hier sind finanzielle, betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Rentabilitätsberechnungen zwingend zu berücksichtigen.

Randregionen und Berggebiete

Die Substanzerhaltung der bestehenden Infrastruktur in den Randregionen und Berggebieten fällt zu Recht nicht in den Bereich des Infrastrukturfonds. Die Kantone können aber mit der neuen NFA ihre Globalbeiträge auch für den Betrieb und Unterhalt der Hauptstrassen verwenden. Dank einer stärkeren Gewichtung des Faktors Topografie werden mehr Mittel in die Rand- und Berggebiet-Kantone fliessen. Im Rahmen der NFA haben die Kantone in Rand- und Berggebieten nun Prioritäten zu setzen. Dass in der Vorlage das Schwergewicht ganz klar auf die besonders belasteten Agglomerationen gelegt wird, gleichzeitig aber auch die Rand- und Berggebiete angemessen berücksichtigt werden, wird von economiesuisse begrüsst.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen
economiesuisse

Dr. Rudolf Ramsauer
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Gregor Kündig
Mitglied der Geschäftsleitung

