economiesuisse

Strassenverkehr: Befremdender Entscheid des Bundesrats

Der Bundesrat hat am Mittwoch die Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz ans Parlament verabschiedet. 387 Kilometer Kantonsstrassen sollen ins Nationalstrassennetz aufgenommen sowie drei von den Kantonen vorangetriebene Ausbauvorhaben übernommen werden. Die Kosten sollen durch höhere Preise bei der Autobahnvignette gedeckt werden.

Aus Sicht der Wirtschaft ist zentral, dass zunächst diejenigen Engpässe im Nationalstrassennetz beseitigt werden, die volkswirtschaftlich von grösster Bedeutung sind. Unmittelbare Engpässe und wichtige Verkehrsknotenpunkte haben Priorität. Der heutige Entscheid des Bundesrats zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz ist vor diesem Hintergrund befremdend. Statt eine klare Auslegeordnung und eine Priorisierung der Projekte auf der Basis von volks- und betriebswirtschaftlichen Kriterien vorzunehmen, werden neue und nicht beurteilte Projekte ins Spiel gebracht.

Auf den ersten Blick erscheint der Beschluss schwer nachvollziehbar: Urbane und wirtschaftliche Zentren, in denen nachweislich Engpässe bestehen und wo aus volkswirtschaftlicher Sicht die grösste Wirkung erzielt werden könnte, werden zurückgestuft. Besonders stossend ist, dass die neu aufgeführten Projekte in der Vernehmlassung gar nicht besprochen wurden. Damit werden die Fehler der Vergangenheit wiederholt: Der Ausbau des Nationalstrassennetzes erfolgte oft nicht aufgrund volkswirtschaftlicher Prioritäten, sondern entlang politischer Bedürfnisse.

Die Erhöhung des Vignettenpreises wäre gar nicht nötig. Wenn zunächst die Quersubventionierung zwischen Strasse und Schiene abgebaut würde, wären genügend Mittel vorhanden. Eine Erhöhung des Vignettenpreises ist daher keine Lösung, sondern nur eine Verschiebung des eigentlichen Problems. Auch erscheint der vom Bund geltend gemachte Bedarf von 305 Millionen Franken als hoch.

economiesuisse setzt sich dafür ein, die Mittel für den Strassenbau dort einzusetzen, wo die höchste Wirkung erzielt wird und Engpässe am besten beseitigt werden können. Es ist nun die Aufgabe der zuständigen Kommissionen, die nötigen Korrekturen vorzunehmen. Bevor Projekte priorisiert werden, braucht es eine klare und transparente Analyse. Querfinanzierungen zwischen Strasse und Schiene dürfen zudem nicht zementiert werden.