



Strasse: Keine Mehrkosten ohne Mehrwert

Die Verkehrskommission des Nationalrats will den Preis der Autobahnvignette auf maximal 70 Franken beschränken und nicht wie vom Bundesrat vorgeschlagen auf 100 Franken erhöhen. economie suisse begrüsst diesen Entscheid.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) hat bei der Beratung des «neuen Netzbeschlusses» entschieden, für eine Autobahnvignette 70 Franken und nicht wie vom Bundesrat vorgeschlagen 100 Franken zu verlangen. Der bundesrätliche Vorschlag einer Zweimonatsvignette für 40 Franken soll hingegen beibehalten werden. Dem Netzbeschluss ging ein jahrelanges zähes Ringen zwischen Kantonen und Bund voraus.

Grundsätzlich geht es bei der Vorlage um Kompetenzfragen. Zahlreiche Kantonsstrassen sollen ins Nationalstrassennetz übernommen werden. Dies erscheint aus Sicht von economie suisse nachvollziehbar. Damit kann die nötige Gesamtsicht eher wahrgenommen werden als mit dem Status quo. Die vom Bundesrat vorgelegte Kompensationslösung mit den Kantonen ist jedoch nicht plausibel. Von den gemäss Bundesrat benötigten Mehrausgaben in der Höhe von 305 Millionen Franken pro Jahr sollen die Kantone lediglich 30 Millionen kompensieren – für den Rest sollen die Strassenbenutzer über höhere Vignettenpreise aufkommen. Für sie entsteht aber kein Mehrwert, deshalb muss auf eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe in diesem Zusammenhang verzichtet werden. Für die Mehrkosten müssen die Kantone aufkommen.

Finanzierungsvorschläge für Engpassbeseitigung nötig

Problematisch ist die ungelöste Finanzierung der im neuen Netzbeschluss ebenfalls enthaltenen Engpassbeseitigung (Glatttalautobahn und Umfahrung Morges). Die Engpassbeseitigung wird mit der Vignettenerhöhung nicht finanziert.

Die Botschaft stellt bereits in Aussicht, dass dafür in den nächsten Jahren die Mineralölsteuer zu erhöhen ist. Gleichzeitig befindet sich eine Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, FABI) in der parlamentarischen Beratung, die via Verfassung Mineralölsteuermittel für den öffentlichen Verkehr sichern will. Fakt ist aber, dass der steigende Mittelbedarf der Strasse keine Querfinanzierung von Mineralölsteuermitteln zur Schiene erlaubt. Während aufseiten des öffentlichen Verkehrs mit FABI eine Langfristperspektive mit Finanzierungsvorschlägen vorliegt, fehlt diese für die Strasse. Eine solche Langfristperspektive, die der nötigen Engpassbeseitigung auf der Strasse gerecht wird, muss nun möglichst rasch erstellt werden.

Nach wie vor werden rund 80 Prozent der Verkehrsleistungen auf der Strasse erbracht. Eine abgestimmte und auch finanziell nachhaltige Verkehrspolitik, die Schiene und Strasse umfasst, ist wichtig und nötig. Hier besteht weiterhin Handlungsbedarf. Dass die Kommission nun nicht einfach dort Mehreinnahmen generieren will, wo dies verhältnismässig einfach möglich ist, ist immerhin ein Schritt in die richtige Richtung.