

Die Schweizer Strassen für die Zukunft fit machen

dossierpolitik

18. August 2014 Nummer 4

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr

Die Strasse verbindet alle Ecken der Schweiz und ist der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger für den Personen- und Güterverkehr. Die Qualität der hiesigen Strassenverkehrsinfrastrukturen ist im internationalen Vergleich sehr hoch, gemäss dem Wettbewerbsranking des World Economic Forums jedoch rückläufig. Zusätzlich stellt die wachsende Verkehrsüberlastung die Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur zunehmend infrage. Insbesondere in den Agglomerationen bestehen grosse Herausforderungen. Der Bundesrat hat den Handlungsbedarf erkannt und einen Vorschlag erarbeitet, wie die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs weiterentwickelt werden kann. Um die Zukunft des wichtigsten Verkehrsträgers nachhaltig zu sichern, sind noch verschiedene Korrekturen nötig – sowohl was die Mittelherkunft als auch den Einsatz der Mittel betrifft.

Position economiesuisse

- ▶ Zusätzliche Finanzmittel dürfen nicht auf Vorrat, sondern nur in Abhängigkeit des tatsächlichen Baufortschritts erhoben werden.
- ▶ Die bauliche Engpassbeseitigung muss rasch angegangen werden und sich an einer klar definierten Prioritätenordnung ausrichten. Der neue Netzbeschluss gehört ins strategische Entwicklungsprogramm.
- ▶ Bei der Bewirtschaftung des Nationalstrassennetzes sollen zusätzliche Effizienzpotenziale realisiert werden. Bestehende und neue Kapazitäten müssen durch den Einsatz von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien besser ausgeschöpft werden.
- ▶ Zur Vergrößerung des finanziellen Handlungsspielraums soll eine Maut eingeführt werden, um die Gotthardsanierung mitzufinanzieren. Zudem müssen die Agglomerationsprogramme effizienter und effektiver ausgestaltet werden.

Die Strasse ist das Rückgrat des Schweizer Verkehrssystems

► Alle Landesteile und Regionen sind durch ein engmaschiges Strassennetz miteinander verbunden.

Über 70 000 Kilometer Strassen erschliessen das Land

Das Strassennetz ist für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Vernetzung auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene unentbehrlich. Die Nationalstrassen sind die «Hauptschlagader» der Strassenmobilität, sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr. Sie verbinden die wirtschaftlichen Zentren des Landes untereinander und mit dem Ausland. Das Netz umfasst die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung, welche heute rund 1800 Kilometer ausmachen. Die Zuständigkeit dafür liegt beim Bund.

Dem Nationalstrassennetz untergeordnet sind die Kantons- und Gemeindestrassen. Die Kantonsstrassen sind ein engmaschiges Netz von zirka 18 000 Kilometern. Sie dienen der regionalen und überregionalen Anbindung sowie als Zubringer auf das Nationalstrassennetz. Die Zuständigkeit liegt bei den Kantonen. Der Bund finanziert die Kantonsstrassen über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) mit.

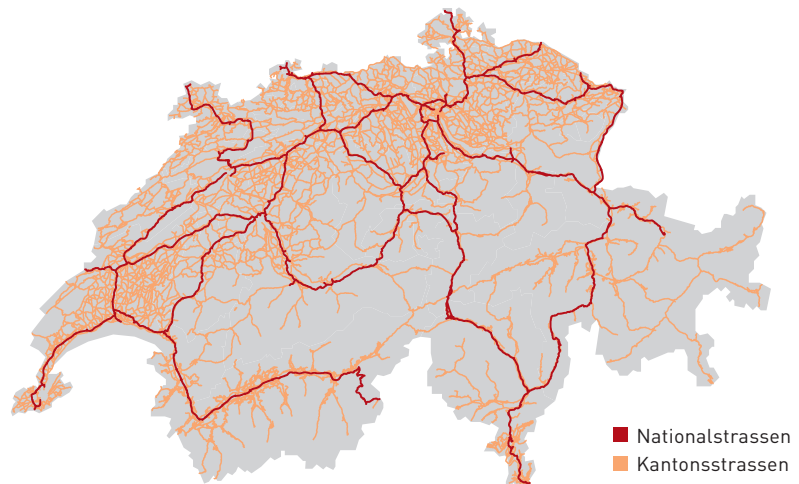
Die Gemeindestrassen erschliessen das Siedlungsgebiet. Sie verbinden verschiedene Quartiere, Industrie- und Gewerbeareale oder sie dienen der lokalen Land- und Forstwirtschaft oder dem Tourismus als Verbindungsstrasse. Mit über 51 000 Kilometern sind die Gemeindestrassen das Kapillarnetz, das die feinmaschige Erschliessung des Landes flächendeckend sicherstellt.

Grafik 1

► Während die Nationalstrassen die Zentren des Landes untereinander und mit dem Ausland verbinden, sorgen die Kantonsstrassen für die regionale und überregionale Anbindung.

Die Strasse verbindet alle Ecken der Schweiz

Überblick über die National- und Kantonsstrassen



Quelle: Bundesamt für Statistik (2014) und ASTRA (2014).

Die Strasse: dominierend beim Personen- und Gütertransport

Die Strasse ist der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Gemessen an der Verkehrsleistung¹ finden mehr als drei Viertel des Personenverkehrs hierzulande auf der Strasse statt. 16 Prozent des Verkehrs werden über die Schiene abgewickelt,

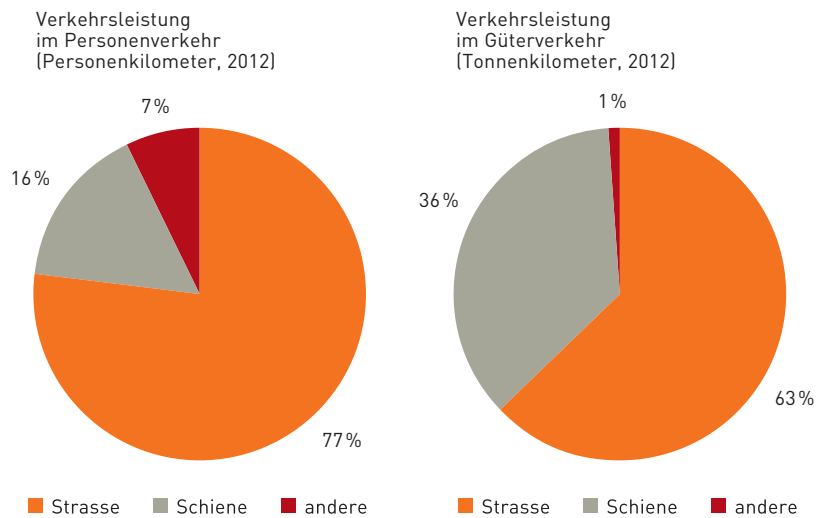
¹ Definition gemäss Bundesamt für Statistik: Die *Verkehrsleistung* als die Summe aller von Personen zurückgelegten Kilometer bildet die von einem Verkehrsmittel tatsächlich erbrachten Dienstleistungen ab (Personen bzw. Tonnen x Kilometer).

sieben Prozent über andere Verkehrsträger (Langsamverkehr, Wasser, Spezialbahnen). Beim Güterverkehr sieht die Situation ähnlich aus. Für über 60 Prozent der Güterverkehrsleistung kommt die Strasse auf. Gut ein Drittel der Gütertransporte finden auf der Schiene statt.

Grafik 2

► Mehr als drei Viertel der Personenverkehrsleistung findet auf der Strasse statt. Bei den Gütern beträgt der Anteil über 60 Prozent.

Die Strasse wickelt mit Abstand am meisten Verkehrsleistung ab
Strasse und Schiene im Vergleich



Quelle: Bundesamt für Statistik (2012).

Trotz kleinem Anteil von weniger als drei Prozent am gesamten Strassennetz findet fast die Hälfte der Fahrleistung² (43 Prozent) auf den Nationalstrassen statt. Das übrige, untergeordnete Strassennetz (Kantons- und Gemeindestrassen) bewältigt 57 Prozent des Verkehrs.

Tabelle 1

► Die drei Prozent Nationalstrassen wickeln 43 Prozent der Fahrleistung ab.

Die Bedeutung des Nationalstrassennetzes
Netzlänge und Fahrleistung im Vergleich (2012)

	Netzlänge	Anteil am Gesamtnetz	Anteile an der Fahrleistung
Nationalstrassen	1 809 km	3 %	43 %
Kantonsstrassen	18 013 km	25 %	57 %
Gemeindestrassen	51 691 km	72 %	
Strassennetz total	71 513 km	100%	100%

Quelle: Bundesamt für Statistik (2014).

² Definition gemäss Bundesamt für Statistik: *Fahrleistungen* sind die Wegstrecken, welche von Fahrzeugen innerhalb eines bestimmten Zeitraums zurückgelegt werden – unabhängig vom Besetzungs- bzw. Auslastungsgrad.

► Die Schweiz gehört zu den Top-10-Ländern bezüglich Strassendichte.

Strassennetz im internationalen Vergleich: hohe Dichte, abnehmende Qualität

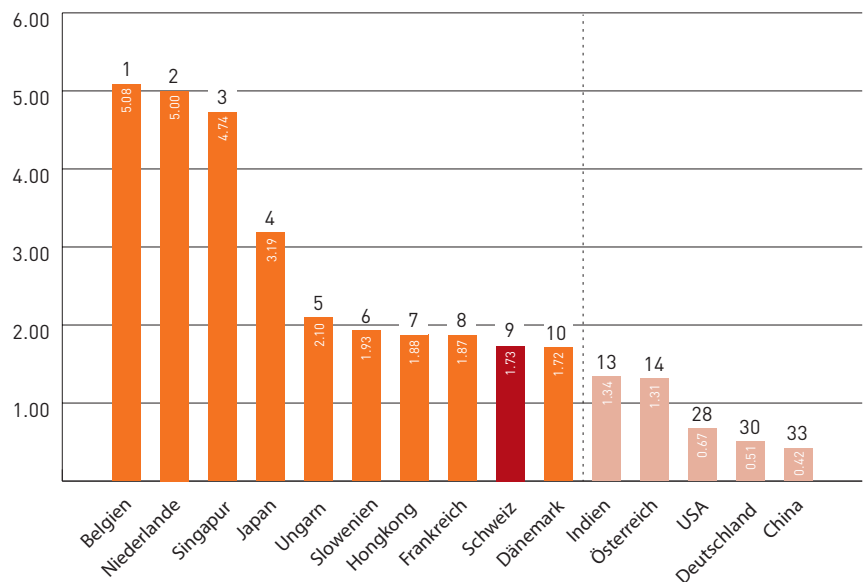
Der internationale Vergleich der Strassennetzdichte zeigt, dass die Strassendichte in der Schweiz gemessen an der Fläche des Landes relativ hoch ist (siehe Grafik 3). Gemäss dem International Institute for Management Development (IMD) gehört das Schweizer Strassennetz zu den zehn dichtesten weltweit (von 51 untersuchten Ländern). Auf jeden Quadratkilometer Landesfläche kommen 1,73 Kilometer Strasse. Ein um einiges dichteres Strassennetz weisen Belgien, die Niederlande, Singapur und Japan auf. Ähnlich dicht wie hierzulande ist das Strassennetz in Slowenien, Hongkong, Frankreich und Dänemark. Zum Vergleich: In den Flächenstaaten (Indien, USA, China) ist die Strassennetzdichte deutlich tiefer. In den Nachbarstaaten Österreich und Deutschland ist das Netz ebenfalls weniger dicht als in der Schweiz.

Grafik 3

► Auf jeden Quadratkilometer Landesfläche kommen in der Schweiz 1,73 Kilometer Strasse.

Strassennetzdichte: Schweiz in den Top 10

Anzahl Strassenkilometer pro Quadratkilometer Fläche



Quelle: International Institute for Management Development (2010).

Das jährliche Kompetitivitätsranking des World Economic Forums³ untersucht jeweils die Qualität der Verkehrsinfrastrukturen. Im jüngsten Ranking von 2013/2014 liegt die Schweiz bezüglich der Strasseninfrastrukturqualität auf Rang 8 von 148 untersuchten Ländern. 2008/2009 belegte die Schweiz noch Rang 2. Demnach hat die relative Qualität der Strasseninfrastrukturen in den letzten fünf Jahren abgenommen. Zum Vergleich: Die Schieneninfrastruktur hat sich auf Rang 2 gehalten (nach Rang 1 zwischen 2008/2009 und 2012/2013).

Das Schweizer Strassennetz verfügt im internationalen Vergleich über eine hohe Dichte und Qualität. Die jüngsten Einbussen im WEF-Ranking belegen, dass der Qualität der Schweizer Strassen künftig wieder höheres Gewicht beizumessen ist. Die Pflege und Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur ist im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung. Denn aus nationaler Optik ist die Bedeutung der Strasse für den Personen- und Güterverkehr herausragend. In weiten Teilen des Landes kann kein anderer Verkehrsträger diese Funktion ersetzen.

³ Global Competitiveness Report. <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

Herausforderungen auf der Strasse

Strasseninfrastruktur hält mit dem Verkehrswachstum nicht Schritt

Die gesamte Strassennetzlänge in der Schweiz ist seit 1995 praktisch konstant geblieben. Einzig das Nationalstrassennetz hat sich zwischen 1995 und 2012 um rund 17 Prozent verlängert. Im gleichen Zeitraum ist die Schweizer Bevölkerung um zirka 14 Prozent angewachsen, der Motorfahrzeugbestand gar um 36 Prozent. Weil die Bevölkerung wächst und gleichzeitig die individuelle Mobilität Jahr für Jahr steigt, hat die Fahrleistung im Personenverkehr seit Mitte der 1990er-Jahre um 27 Prozent zugenommen. Der Güterverkehr ist im selben Zeitraum gleich stark gewachsen wie der Personenverkehr.

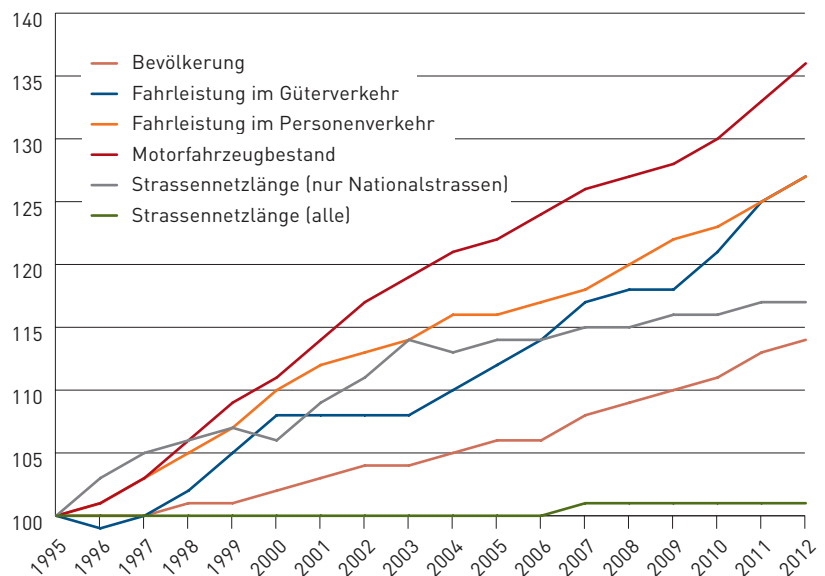
Grafik 4 macht deutlich: In den letzten (knapp) 20 Jahren hat der Ausbau der Strasseninfrastruktur nicht mit dem Verkehrswachstum Schritt gehalten. Immer mehr Menschen bewegen sich immer weiter und häufiger auf einem Strassennetz, das sich seit 1995 nur unwesentlich verändert hat.

Grafik 4

► Personen- und Güterverkehr sind seit 1995 um 27 Prozent gewachsen. Das Nationalstrassennetz um 17 Prozent.

Der Verkehr wächst schneller als die Strasseninfrastruktur

Indexiert auf 1995 = 100



Quelle: Bundesamt für Statistik (2014).

► Die Zahl der Stautunden hat sich seit 2008 auf über 20 000 verdoppelt.

Das Strassennetz ist zunehmend überlastet

Die Folge dieser Entwicklung ist eine zunehmende Überlastung des Strassennetzes. Davon betroffen sind insbesondere die Nationalstrassenabschnitte in und zwischen den grossen Agglomerationen des Landes. Seit 2008 hat sich die Zahl der Stautunden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz verdoppelt. 2013 registrierte das Bundesamt für Strassen 20 596 Stautunden auf dem Nationalstrassennetz, was einer Erhöhung von 3,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Hauptgrund für Staus auf dem Nationalstrassennetz sind Verkehrsüberlastungen. Diese sind für drei Viertel aller Stautunden (17 144 Stunden) verantwortlich. Staus wegen Unfällen, Baustellen oder aus anderen Gründen spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Die letzte Berechnung des Bundes bezifferte die Staukosten auf knapp 1,5 Milliarden Franken fürs Jahr 2005. Die Kosten setzen sich zusammen aus Zeit-,

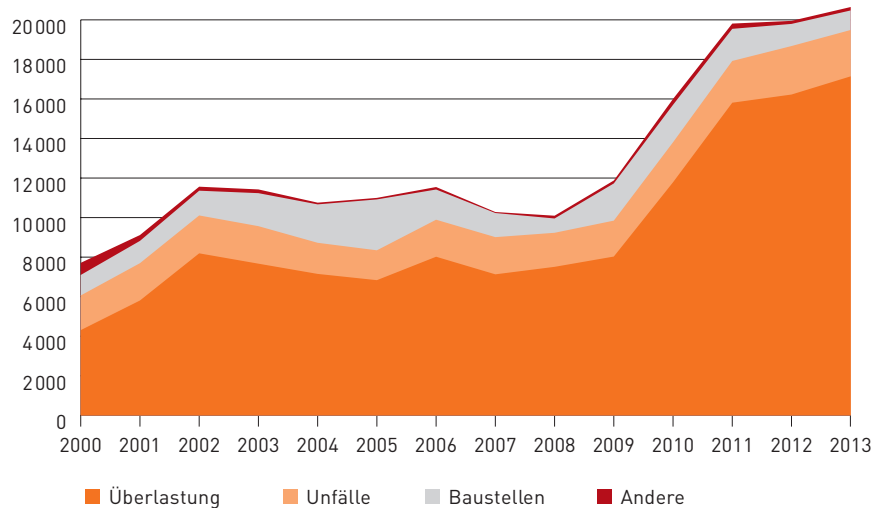
Energie-, Umwelt- und Unfallkosten.⁴ Seither hat sich die Anzahl Staustunden mehr als verdoppelt. In einem ähnlichen Masse dürften in der Zwischenzeit auch die Staukosten angestiegen sein.

Grafik 5

► 1995 zählte das Bundesamt für Strassen weniger als 4000 Staustunden. Seither hat sich diese Zahl auf über 20 000 mehr als verfünffacht.

Entwicklung der Staustunden

1995 bis 2013 aufgeschlüsselt nach Ursachen



Quelle: Bundesamt für Strassen (2014).

Die Antwort des Bundesrats: der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds

► Die Strassenfinanzierung steht vor grossen Herausforderungen.

Strassenfinanzierungssystem der Bahn angleichen

Die Herausforderungen im Strassendossier sind vielfältig, das hat auch der Bundesrat erkannt. Er hat deshalb im Frühjahr 2014 die Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in die Vernehmlassung geschickt. Hintergrund der NAF-Vorlage sind die Prognosen des Bundes, die ab 2018 eine Finanzierungslücke in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) voraussagen. Daneben hat die Neuordnung der Bahnfinanzierung mit der im Februar 2014 vom Volk angenommenen Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) Begehren geweckt, das Finanzierungssystem der Strasse jenem der Bahn anzugleichen.

In der Tat haben die Ausgaben der SFSV in den letzten Jahren deren Einnahmen überstiegen (vergleiche Grafik 6). Ein Grossteil der Nationalstrasseninfrastruktur, unter anderem etwa 3000 Brücken und Überführungen sowie 229 Tunnel, ist in den 1970er- und 1980er-Jahren gebaut worden und muss nach und nach saniert werden. Daneben wächst der Sanierungs- und Ausbaubedarf aufgrund der höheren Verkehrsbelastung.⁵

⁴ Bundesamt für Raumentwicklung, 2007. Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz: Aktualisierung 2000/2005.

⁵ Website Bundesamt für Strassen, 29. Juli 2014.

Aufgaben der heutigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV):

- Betrieb, Unterhalt und Anpassung Nationalstrassen
- Beiträge an Hauptstrassen/Kantone
- Beiträge an Bahn (kombinierter Verkehr, Bahninfrastrukturfonds)
- Umweltschutz, Landschaftsschutz, Naturgefahren
- Forschung und Verwaltung
- Einlagen in Infrastrukturfonds

Aufgaben des heutigen Infrastrukturfonds (seit 2008, rund 20 Milliarden Franken befristet auf 20 Jahre):

- 8,5 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes
- 5,5 Milliarden Franken für die Engpassbeseitigung beim bestehenden Nationalstrassennetz
- 6,0 Milliarden Franken für den Agglomerationsverkehr
- 0,8 Milliarden Franken für den Substanzerhalt der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

► Spezialfinanzierung Strassenverkehr: höhere Ausgaben als Einnahmen.

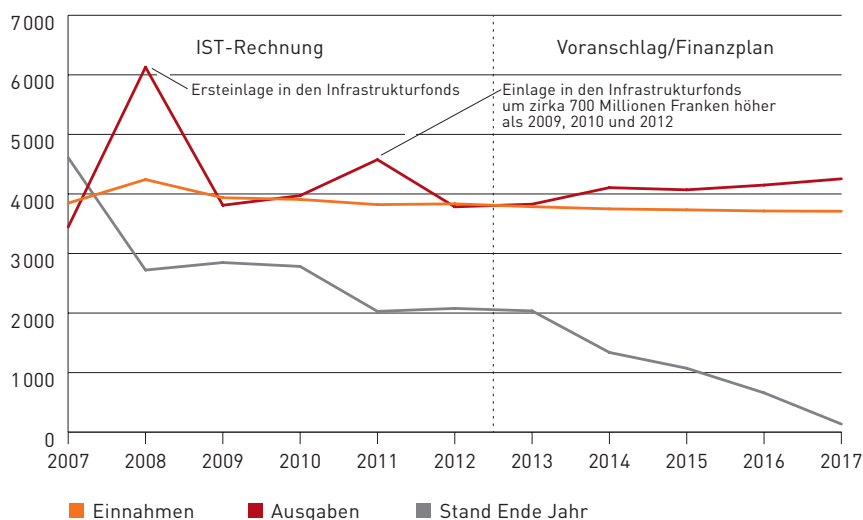
Neben der Tatsache, dass die finanziellen Aufwendungen für Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes stetig ansteigen, haben die zusätzlich zu finanzierenden befristeten Aufgaben des Infrastrukturfonds die «Strassenkasse» stark belastet. Seit 2008 sind jährlich zwischen 800 und 1700 Millionen Franken in den Infrastrukturfonds geflossen, was die Reserven der SFSV erheblich geschmälert hat. 2012 lagen die Reserven noch bei rund 2 Milliarden Franken. 2007 hatten diese noch 4,6 Milliarden Franken betragen. Gleichzeitig gehen die zweckgebundenen Einnahmen der SFSV – grösstenteils Treibstoffsteuererträge – leicht zurück. Grund sind die verbrauchsärmeren Fahrzeuge.

Grafik 6

► Die zusätzlichen Einlagen in den Infrastrukturfonds belasten die Spezialfinanzierung Strassenverkehr.

Die «Strassenkasse» leert sich

Einnahmen- und Ausgabenentwicklung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (in Millionen Franken)



Quelle: EFD 2007 bis 2013 und UVEK 2014.

Ausgestaltung der NAF-Vorlage gemäss Bundesratsvorschlag

Der Bundesrat schickte mit der NAF-Vorlage folgende zentralen Instrumente in die Vernehmlassung⁶:

Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds

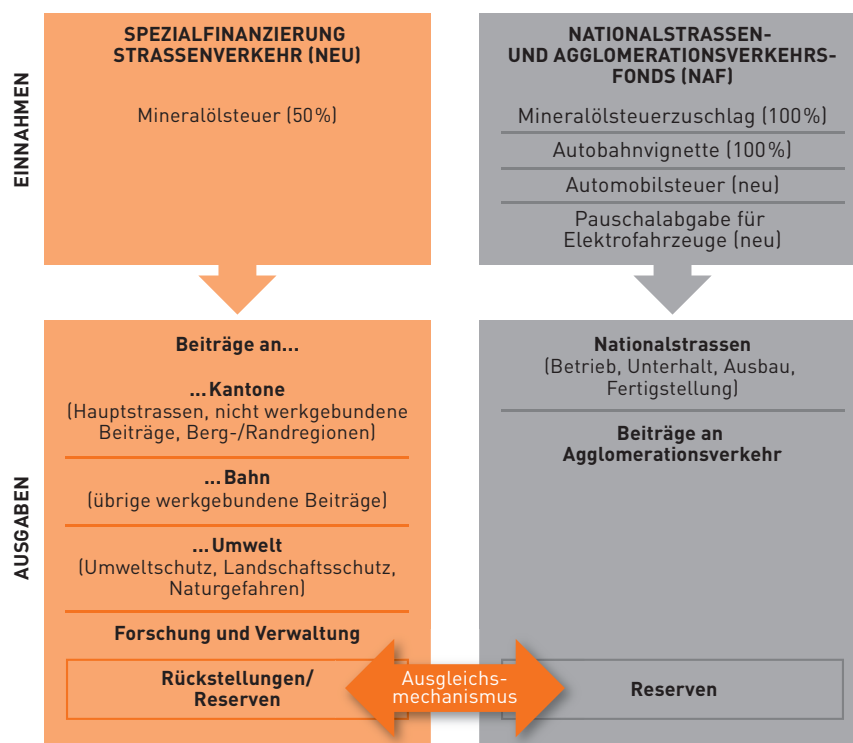
Auf Verfassungsstufe soll ein unbefristeter Fonds zur Finanzierung der Nationalstrassen und der Beiträge des Bundes an den Agglomerationsverkehr geschaffen werden. Die heute bestehende Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) soll bestehen bleiben. Die daraus zu finanzierenden Aufgaben werden jedoch auf verschiedene Beiträge des Bundes (z. B. an die Kosten des Hauptstrassennetzes, werkgebundene Beiträge an die Bahn) reduziert. Die Aufgaben im Zusammenhang mit den Nationalstrassen werden im NAF gebündelt.

Grafik 7

► Im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds sollen gemäss dem Vorschlag des Bundesrats die Aufgaben im Zusammenhang mit den Nationalstrassen zusammengefasst werden.

Einnahme- und Ausgabeposten der künftigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr und des neu vorgesehenen NAF

Modell gemäss Vorschlag des Bundesrats



Quelle: UVEK, Vernehmlassungsbericht, 26. Februar 2014. Eigene Darstellung.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasseninfrastruktur

Im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrasse soll die Weiterentwicklung des Netzes langfristig geplant und mit den finanziellen Möglichkeiten des NAF abgestimmt werden. Die notwendigen Erweiterungen und Ausbauten des Nationalstrassennetzes werden schrittweise nach erfolgter Priorisierung vorgenommen.

Finanzierungslücke schliessen

Gemäss den Modellberechnungen des Bundesrats soll ab 2018 eine Finanzierungslücke in der Strassenfinanzierung entstehen. Diese möchte der Bundes-

► Der Bundesrat will die Mineralölsteuer um zwölf bis 15 Rappen erhöhen.

⁶ Vernehmlassungsbericht NAF.

rat durch verschiedene Massnahmen schliessen. Einnahmeseitig steht die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um zwölf bis 15 Rappen pro Liter, die (Teil-)Zweckbindung der Automobilimportsteuer, ein periodischer Teuerungsausgleich sowie eine Pauschalabgabe auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken zur Diskussion. Auf der Ausgabenseite sollen Effizienzgewinne erzielt und Ausgaben zeitlich gestreckt werden.

Agglomerationsprogramme weiterführen

Die bisher befristet über den Infrastrukturfonds mitfinanzierten Agglomerationsprogramme sollen im NAF unbefristet weitergeführt werden.

Die Position der Schweizer Wirtschaft zu den Plänen des Bundesrats

Grundlagen der neuen Verkehrsfinanzierung aus Sicht von economiesuisse

Die Vernehmlassung des Bundesrats zur NAF-Vorlage wurde am 20. Juni 2014 abgeschlossen. economiesuisse hat in Zusammenarbeit mit den Mitgliedverbänden und weiteren Kreisen eine Stellungnahme abgegeben.⁷ Aus Sicht von economiesuisse sollte sich die NAF-Vorlage an folgenden grundlegenden Zielen orientieren:

► In der Verkehrsfinanzierung muss das Verursacherprinzip gestärkt werden.

Finanzierung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen langfristig sichern

Ob und in welchem Ausmass zur Sicherung der Qualität der Strasseninfrastruktur und des bedarfsgerechten Ausbaus neue Finanzierungsquellen erforderlich sind, ist noch unklar. In jedem Fall ist dabei darauf zu achten, dass zusätzliche Finanzmittel nicht auf Vorrat erhoben, sondern am tatsächlichen Bedarf ausgerichtet werden. economiesuisse setzt sich bei der Infrastrukturfinanzierung für die Stärkung des Verursacherprinzips ein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Strassenbenutzer die Kosten der Strasseninfrastruktur bereits heute decken. Dies im Gegensatz zu den Benützern der Bahninfrastruktur.

Finanzflüsse entflechten, vereinfachen und transparenter gestalten

Die Mittelherkunft und Mittelverwendung müssen nachvollziehbar sein. Dafür ist eine möglichst einfache Finanzarchitektur zu wählen. Die Anzahl Finanzierungstöpfe muss minimiert und Querverbindungen zwischen diesen vermieden werden. Die Zweckentfremdung von Strassenmitteln gilt es abzubauen.

Gleich lange Spiesse für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen schaffen

Die Strasse, als mit Abstand wichtigstem Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr, benötigt wie die Bahn eine zukunftsfähige Finanzierungsgrundlage und ein strategisches Entwicklungsprogramm (STEP). Dringend notwendige Strasseninfrastrukturen müssen rasch realisiert werden.

► Betrieb, Unterhalt und Ausbau müssen aus der gleichen Kasse finanziert werden.

Mittelkonkurrenz herstellen

In der Finanzierung der Strasseninfrastruktur muss Mittelkonkurrenz hergestellt werden. Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Netzes sind aus der gleichen Kasse zu finanzieren. Dies gewährleistet, dass die Lebenszykluskosten von Strasseninfrastrukturen bereits beim Investitionsentscheid berücksichtigt werden. Dies zwingt zudem dazu, auf der Basis eines strategischen Entwicklungsprogramms die richtigen Prioritäten zu setzen.

⁷ Stellungnahme economiesuisse:
http://www.economiesuisse.ch/de/PDF%20Download%20Files/VNL_NAF_20140620.pdf

Objektive und transparente Priorisierung

Die Auswahl der Ausbauprojekte soll nach objektiven, klar definierten und nachvollziehbaren Kriterien erfolgen, damit Fehl- oder Überinvestitionen vermieden werden können. Ziel einer Priorisierung ist die möglichst effiziente Beseitigung der Engpässe sowie ein möglichst gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen.

Die konkreten Forderungen der Wirtschaft in der Vernehmlassung

Die dargestellten Ziele für eine zukunftsfähige Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfinanzierung zeigen den Anpassungsbedarf der NAF-Vorlage auf. Einzig beim Ziel der Mittelkonzurrenz herrscht Einigkeit, da der Bundesrat mit der NAF-Vorlage die Nationalstrassenaufgaben bündelt und mit dem STEP eine bessere Abstimmung zwischen Finanzierung und Infrastrukturausbau anstrebt.

Im Folgenden werden die konkreten Forderungen der Wirtschaft im Detail dargestellt, sowohl was die Finanzierung als auch den Infrastrukturausbau betrifft.

Finanzierung

► **Keine Mittel auf Vorrat:** economiesuisse lehnt die vom Bundesrat vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags von zwölf bis 15 Rappen pro Liter ab. Eine langfristig ausgerichtete und bedarfsgerechte Finanzierung der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur ist möglicherweise auf zusätzliche Finanzmittel angewiesen. economiesuisse ist daher mit der vollständigen Zweckbindung der Automobilsteuer einverstanden. Zusatzbelastungen in Form höherer Abgaben oder Steuern für die Strassenbenützer sind jedoch zu vermeiden beziehungsweise möglichst gering zu halten. Es dürfen keine Finanzmittel auf Vorrat erhoben werden, zumal die Strassenbenützer bereits heute vollumfänglich für die Kosten der Strasseninfrastruktur aufkommen.

Aus Sicht von economiesuisse ist eine gestaffelte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in Abhängigkeit des tatsächlichen Finanzbedarfs beziehungsweise des Realisierungsfortschritts der Projekte denkbar. Dieser orientiert sich an der Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben des NAF. Das Parlament soll die notwendigen Erhöhungsschritte alle vier Jahre zusammen mit dem strategischen Entwicklungsprogramm beschliessen.

► **Einfache und transparente Finanzarchitektur:** Die institutionelle Ausgestaltung der neuen Finanzierungslösung hat für economiesuisse keine Priorität. Sie muss allerdings einfach und transparent sein. Trotz finanzpolitischer Bedenken trägt economiesuisse die vorgeschlagene Fondslösung auf Verfassungsstufe mit. Zur weiteren Entflechtung der Verkehrsfinanzierung unterstützt die Wirtschaft jedoch die Aufhebung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und die Rückführung der entsprechenden Finanzmittel und Aufgaben in den allgemeinen Bundeshaushalt.

Dadurch wird das Finanzierungskonstrukt weiter vereinfacht und die Finanzierungssicherheit für die Aufgaben des NAF und der SFSV gestärkt, weil der vorgesehene Ausgleichsmechanismus zwischen den beiden Kassen hinfällig wird.

► Die Agglomerationsprogramme müssen dringend effizienter und effektiver werden.

► **Agglomerationsprogramme überarbeiten:** Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiges Instrument zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen und zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den wichtigsten Zentren des Landes. Sollen die Agglomerationsprogramme weitergeführt werden, müssen diese dringend effizienter und effektiver ausgestaltet werden. Zudem sind weitere Zweckentfremdungen von Strassengeldern zu verhin-

dern. Unter folgenden Bedingungen ist *economiesuisse* bereit, die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund zu unterstützen:

- Im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur (z. B. Trams) anfallende Ausgaben sollen künftig aus dem Bahninfrastrukturfonds mitfinanziert werden.
- Das Kriterium der Verkehrsleistung ist künftig stärker in die Projektauswahl einzubeziehen. Die bisherige Verteilung der Mittel lässt Fragen bezüglich dem tatsächlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen offen.
- Daran anschliessend fordert *economiesuisse* eine transparente Wirkungskontrolle bei den bereits mitfinanzierten Projekten der 1. und 2. Generation als zwingende Voraussetzung für weitere Mittel für den Agglomerationsverkehr.
- Die langfristig gesicherte Betriebs- und Unterhaltsfinanzierung hat bei der Projektauswahl stärker in den Fokus zu rücken. Die zu erwartenden Betriebs- und Unterhaltskosten seitens der Kantone/Städte sollen explizit ausgewiesen werden und in den Entscheid zur Projektmitfinanzierung einfließen.

▶ Mit einer Maut am Gotthard können Mittel für dringendere Projekte eingespart werden.

▶ **Handlungsspielräume für dringende Engpässe schaffen:** Durch die Erhebung einer Maut am Gotthard können Mittel eingespart werden, die für dringendere Engpassprojekte in den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren eingesetzt werden können. Die Erhebung einer Maut zur Sanierung des Gotthardtunnels ist ein pragmatischer Mittelweg, der einerseits erlaubt, den NAF finanziell zu entlasten und andererseits das Verursacherprinzip im Transitverkehr zu stärken.

▶ **Zusätzliche Effizienzgewinne realisieren:** Es gilt, das bisher nicht ausgeschöpfte Einsparpotenzial nach der Neuorganisation der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen durch den Neuen Finanzausgleich zu realisieren. Die erwartete Effizienzsteigerung infolge der Zentralisierung der Verantwortung für das Nationalstrassennetz ist nicht eingetreten. Dies wirft die Frage nach der künftigen Trägerschaft der Nationalstrassen auf. Durch die Auslagerung der operativen Aktivitäten des ASTRA (Bau, Finanzierung und Planung der Nationalstrasseninfrastruktur) in ein eigenes Bundesunternehmen könnten weitere, dringend notwendige Einsparungen realisiert und die Weiterentwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur entpolitisiert werden.

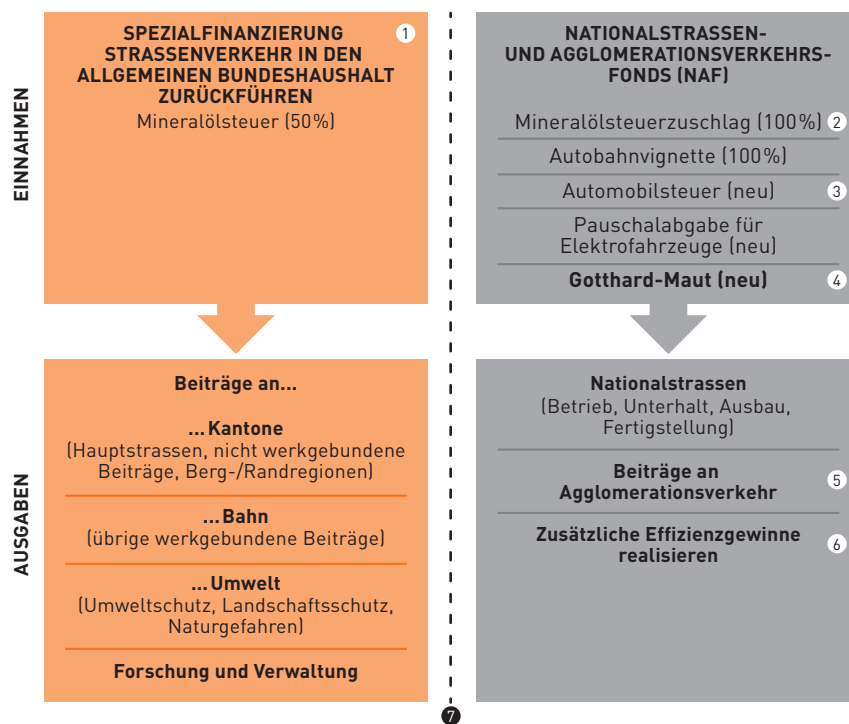
Neben der NAF-Vorlage existiert mit der «Milchkuh-Initiative» ein alternativer Finanzierungsvorschlag, der die Finanzierung der Strasseninfrastruktur ohne zusätzliche Belastung der Benutzer anstrebt. Im Fall einer Annahme der Initiative würden eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags und die zusätzliche Zweckbindung von Strassengeldern obsolet.

Grafik 8

► economiesuisse fordert, dass die Finanzarchitektur der neuen Strassenfinanzierung einfacher und transparenter wird. Unter anderem mit einer Entflechtung zwischen NAF und SFSV.

Alternatives Modell der Strassenfinanzierung

Vorschlag gemäss economiesuisse-Vernehmlassungsantwort



- 1 Einfach und transparent: Rückführung der SFSV (Aufgaben und Finanzmittel) in den allgemeinen Bundeshaushalt
- 2 Keine Mittel auf Vorrat: Gestaffelte Erhöhung in Abhängigkeit des tatsächlichen Finanzbedarfs
- 3 Vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer
- 4 Finanzielle Handlungsspielräume für dringende Engpässe schaffen
- 5 Agglomerationsprogramme überarbeiten
- 6 Nationalstrassenbewirtschaftung operativ in Bundesunternehmen auslagern
- 7 Entflechtung: kein Ausgleichsmechanismus

Quelle: eigene Darstellung.

Infrastrukturausbau

► **Engpassbeseitigung rasch angehen:** Gemäss Vernehmlassungsbericht sollen die Engpassbeseitigungsprogramme zeitlich verschoben und gestreckt werden. economiesuisse anerkennt die finanziellen Restriktionen und die planerischen Verzögerungen, die zu dieser Überlegung geführt haben. Die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz muss angesichts zunehmender Verkehrsüberlastungen jedoch möglichst rasch angegangen werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Planungs-, Rechtsmittel- und Realisierungsverfahren beschleunigt werden.

► **Neuen Netzbeschluss ins STEP aufnehmen:** Die Gesamtschau der strategischen Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes muss um den neuen Netzbeschluss ergänzt werden. economiesuisse unterstützt die Kompetenzverschiebung von den Kantonen zum Bund unter der Bedingung, dass die Kantone die entsprechenden Kosten für Betrieb und Unterhalt, die neu beim Bund anfallen, vollumfänglich kompensieren. Falls die Kantone nur zu einer Teilkompensation Hand bieten, sollen nur die aus nationaler Netzoptik dringendsten Projekte ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.

- ▶ **Prioritäten richtig setzen:** Die Kriterien zur Projektauswahl müssen am Bedarf und am wirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgerichtet werden. Das Gesetz sollte klare, transparente und nachvollziehbare Kriterien formulieren, an welchen sich das strategische Entwicklungsprogramm auszurichten hat. Damit kann der Strassenausbau entpolitisiert und versachlicht werden.
 - ▶ **Mehr Intelligenz:** Der bauliche Kapazitätsausbau ist ohne Zweifel der zentrale Hebel, um die Engpässe zu beseitigen und mit dem erwarteten Verkehrswachstum Schritt zu halten. Daneben ist der Bund aufgefordert, Lösungen aufzuzeigen, wie die bestehenden und neuen Kapazitäten durch den Einsatz von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien effizienter genutzt werden können.
- ▶ Moderne IT- und Kommunikationstechnologien bieten das Potenzial, bestehende und neue Infrastrukturen effizienter zu nutzen.

Rückfragen:

kurt.lanz@economiesuisse.ch

marcus.hassler@economiesuisse.ch

Impressum

economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47, Postfach, CH-8032 Zürich
www.economiesuisse.ch