

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

Zürich, 7. Juli 2005 – Bu

Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds) - Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

bauenschweiz ist die Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft mit 70 Berufs- und Fachverbänden und gliedert sich grundsätzlich in die vier Stammgruppen Planung, Bauhauptgewerbe, Ausbau und Gebäudehülle sowie Produktion und Handel. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme in der einleitend erwähnten Angelegenheit, von der wir im Folgenden gerne Gebrauch machen. Wir werden Ihnen unsere Stellungnahme auch in elektronischer Form zukommen lassen.

Vorbemerkung

Unsere Dachorganisation legt grössten Wert darauf, dass in der Verkehrsfinanzierung endlich ein Schritt vorwärts gemacht werden kann. Nötige Investitionen müssen sowohl für den privaten wie öffentlichen Verkehr getätigt werden, und zwar zeitgerecht. Sie dürfen nicht an verteilpolitischen Grabenkämpfen scheitern. Dabei haben sich aber die Lösungen an den Rahmen des bestehenden Verfassungs- und Gesetzesrechts zu halten. Darüber hinaus ist bei der hier diskutierten Vorlage im Auge zu behalten, dass es letztlich um Gelder geht, welche grundsätzlich für den Strassenverkehr geäufnet wurden.

Unsere Stellungnahme beschränkt sich auf grundsätzliche Erwägungen aus der Sicht der Dachorganisation. Dies schliesst nicht aus, dass einzelne unserer Mitgliedorganisationen bei dieser Vernehmlassungsvorlage eine eigene Stellungnahme erstatten, sich darin mit einzelnen Punkten eingehender beschäftigen und aus ihrer spezifischen Sicht differenzierte Betrachtungen anstellen.

Grundsätzliche Bemerkungen

1. Verkehrsinfrastrukturen sind wichtig für das Wachstum

Im Zusammenhang mit den Entlastungsprogrammen der neueren Zeit hat *bauenschweiz* den entsprechenden Kürzungen bei den Investitionen allgemein und insbesondere bei der Strasseninfrastruktur stets eine deutliche Absage erteilt. Diese Sparmassnahmen gefährden die Wirtschaftsdynamik auf massive Weise. Die bedürfnisgerechte Verkehrserschliessung verbessert nämlich die Mobilität von Personen und erleichtert den Güteraustausch. Verkehrsinfrastrukturen sind damit wesentliche Standortfaktoren und tragen zur Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen in den Regionen bei. *bauenschweiz* hat sich daher stets für die zeitgerechte Realisierung der nötigen Infrastrukturen und den erforderlichen Unterhalt eingesetzt. Wir erwarten daher nach wie vor eine Verlagerung der Kürzungen in den Bereich der Konsumausgaben und reinen Umverteilungen.

2. Die Errichtung eines Infrastrukturfonds wird begrüsst

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen bedarf einer Verstetigung und längerfristigen Sicherung. Es kann nicht sein, dass die entsprechenden Ausgaben unabhängig von den Treibstoffzolleinnahmen jedes Jahr den Sparbeschlüssen unterworfen werden. Mit dem Fonds werden Planungs- und Finanzierungssicherheit wieder gewährleistet. Die Errichtung eines Fonds entspricht denn auch einer seit Jahren erhobenen Forderung von *bauenschweiz*. Nur damit kann Bürgerinnen und Bürgern glaubwürdig aufgezeigt werden, dass die von ihnen für einen bestimmten Zweck, nämlich für das Strassenwesen, verlangten finanziellen Mittel auch tatsächlich für diesen Zweck eingesetzt werden. Dazu kommt, dass mit planbaren und verstetigten Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen auch die Beschäftigungsstabilität in der Bauwirtschaft gewährleistet werden kann.

3. Verwendung der Mittel im Grundsatz nicht bestritten

Mit dem Infrastrukturfonds sollen die Fertigstellung und Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes sowie die Infrastrukturen für den Agglomerationsverkehr finanziert werden. Dies ist grundsätzlich nicht bestritten. Die rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen in diesem Netz - welche volkswirtschaftlich kostspielige Staus verursachen – und die Bewältigung der manifesten Probleme in den Agglomerationen sind wichtige Vorhaben. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass die aufgelaufenen Guthaben der Strassenfinanzierung von rund 3,6 Mia. Fr. für gesetzlich definierte Zwecke von den Strassenbenützern erhoben worden sind und deshalb für andere Zwecke nicht verwendet werden dürfen. Wenn auch in den Agglomerationen neben der Finanzierung von Projekten des privaten Verkehrs eine solche des öffentlichen Verkehrs aufgrund von neu Art. 86 Abs. 3 b/bis der Bundesverfassung nach der Zustimmung zur NFA nicht ausgeschlossen ist, kommt dies nur in Frage, wenn der nötige Zusammenhang

mit dem Strassenverkehr vorhanden ist, d.h. direkt oder indirekt die Strasse entlastet werden kann (vgl. Wortlaut der Einleitung von Art. 86 Abs. 3 BV: „Er verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:.....“).

4. Der Dringlichkeitsfonds wird abgelehnt – ist aber auch nicht nötig

Für uns ist nicht ersichtlich, warum ein separater Dringlichkeitsfonds geschaffen werden soll. Zwar mag es zutreffen, dass die Projekte, welche über den Infrastrukturfonds finanziert werden sollen, auf die laufenden verkehrspolitischen Vorhaben abzustimmen sind sowie der Inkraftsetzung der NFA-Gesetzgebung bedürfen und damit mehr Zeit benötigt wird als bei den als dringlich erachteten Projekten im Rahmen des Dringlichkeitsfonds. Der Sache nach handelt es sich aber beim Dringlichkeitsfonds lediglich um eine auch in anderen Gesetzgebungen bekannte Übergangslösung. Einerseits geht es um eine finanzielle Ersteinlage in den Fonds, andererseits um die Realisierung von Projekten, welche dringend, planerisch reif und politisch unbestritten sind. Mit entsprechenden gesetzlichen Übergangsbestimmungen kann die Verwirklichung dieser Projekte ohne weiteres gewährleistet werden. Damit kann auch den Befürchtungen, der Infrastrukturfonds werde nach der Realisierung der dringlichen Projekte allenfalls dann doch nicht eingeführt, begegnet und viel leichter ein Konsens zwischen Anliegen des öffentlichen und des Individualverkehrs gefunden werden.

Detailbemerkungen

1. Dringlichkeitsfonds

Wir beantragen, die beiden Bundesgesetze über einen Dringlichkeitsfonds für Verkehrsinfrastrukturen und über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz **zu einem Gesetz zusammenzufassen und nur einen Fonds – den Infrastrukturfonds - zu schaffen**. Dies hat neben sachlichen Gründen den Vorteil, dass alle an der Verkehrsinfrastruktur interessierten Kreise einerseits „etwas erhalten“, aber auch Konzessionen machen müssen. Der Vernehmlassungsbericht selber geht ja davon aus, dass beide Fonds zusammen ein Konzept bilden (Vernehmlassungsbericht S. 14).

Mit geeigneten Übergangsbestimmungen – oder gegebenenfalls mit einer gestaffelten Inkraftsetzung - ist die erforderliche Grundlage für die rasche Verwirklichung dringender und baureifer Projekte und die Einmaleinlage aus den Rückstellungen der zweckgebundenen Strassenfinanzierung zu gewährleisten.

Die im Dringlichkeitsfonds aufgeführten Projekte sind zu stark auf die Schiene ausgerichtet. Das Kreditvolumen für Strasseninvestitionen ist deutlich zu erhöhen, damit die Vorlage ausgewogen wird.

2. Infrastrukturfonds

ad Art. 1 lit. c: Diese Bestimmung ist zu ergänzen mit der Auflage, dass die Massnahmen letztlich zur Entlastung der Strasse beitragen müssen.

ad Art. 2: „eines befristeten Infrastrukturprogramms“ ist durch „Infrastrukturprogramme“ zu ersetzen. Es dürfte schwierig sein, die Bedürfnisse und Lösungsvarianten in einem einzigen Programm zu erfassen und zu bestimmen. Abs. 2 ist entsprechend anzupassen.

ad Art. 3: Eine zureichende jährliche Äufnung des Fonds ist durch entsprechende Vorschriften zu garantieren. Denn andernfalls kann – dies zeigen die bisherigen Erfahrungen mit der Verwendung der eigentlich für Strassenaufgaben vorgesehenen, zweckgebundenen Mittel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr – nicht ausgeschlossen werden, dass trotz beschlossener Infrastrukturprogramme die finanziellen Mittel fehlen.

Wir danken Ihnen für die Aufmerksamkeit, die Sie unseren Ausführungen entgegenbringen.

Mit freundlichen Grüssen

bauenschweiz



NR Robert Keller
Präsident



Charles Buser
Geschäftsführer