

# Gesicherte Strassenfinanzierung nicht in Sicht

30.01.2013

---

## Auf einen Blick

Der Bundesrat hat heute seine Pläne für die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur vorgestellt. Mit der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr will er die Strassenfinanzierung neu regeln. economiesuisse steht diesen Plänen kritisch gegenüber. So lange ein namhafter Teil der Strassenmittel in den Schienenverkehr fliesst, ist eine auf Dauer zuverlässige Finanzierung der Strasseninfrastruktur nur schwer zu erreichen. Entsprechend müssen bei der Beratung der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) die Weichen richtig gestellt werden.

Die Ziele des Bundesrats, die langfristige Planungssicherheit und die Transparenz in der Verkehrsfinanzierung zu verbessern, sind zu begrüßen. Wie die Schiene muss auch die Strasse über ein zuverlässiges Finanzierungsgefäss verfügen. Aus Sicht der Wirtschaft ist insbesondere zentral, dass künftig alle Nationalstrassenausgaben aus einem Finanzierungstopf getätigt werden. Dadurch wird eine Mittelkonkurrenz zwischen den verschiedenen Ausgabenposten hergestellt. Dies erfordert eine klare Priorisierung von Projekten und wird den Anforderungen einer strategischen Entwicklungsplanung gerecht. Die institutionelle Ausgestaltung des Gefässes ist für die Wirtschaft weniger wichtig als die Finanzierung an sich (Inhalt vor Form). Gegenüber externen, d.h. vom Bundeshaushalt getrennten Fondslösungen ist die Wirtschaft aber grundsätzlich skeptisch. Bei der Bahninfrastruktur zieht *economiesuisse* eine «klassische» Finanzierungslösung über den Bundeshaushalt einem neuen Bahnfonds, wie er derzeit diskutiert wird, klar vor.

Mit den Plänen des Bundesrats ist die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur aber noch keinesfalls sichergestellt. Denn die Herausforderungen in der Strassenfinanzierung sind gross, eine Finanzierungslücke ab 2016 absehbar. Einerseits gehen die Einnahmen der Strassenkasse aufgrund von Mindereinnahmen bei der Mineralölsteuer laufend zurück. Andererseits wächst der Mittelbedarf der Strasse infolge der Verkehrszunahme und der erhöhten Betriebs- und Unterhaltskosten eines stetig wachsenden Nationalstrassennetzes. Daneben fliessen jährlich rund 1,8 Milliarden Franken an Strassengeldern in den Bahnausbau ab. Dies zusätzlich zu den bereits grosszügigen Beiträgen aus der allgemeinen Bundeskasse. Vor diesem Hintergrund muss sich die Politik endlich mit den strukturellen Problemen in der Verkehrsfinanzierung auseinandersetzen, anstatt bloss kosmetische Retuschen vorzunehmen. Im Klartext bedeutet dies, dass bestehende Querfinanzierungen von der Strasse zur Schiene abzubauen sind.

Der Beitrag der Bahn an den Wirtschaftsstandort der Schweiz ist unbestritten. Man muss sich jedoch vor Augen halten, dass die Strasse nach wie vor mit Abstand der wichtigste Verkehrsträger für die schweizerische Volkswirtschaft ist: Vier von fünf Personenkilometern werden auf der Strasse abgewickelt. Beim Güterverkehr sind es drei von fünf Tonnenkilometern. Angesichts dieser

Tatsachen erstaunt die verkehrspolitisch schiefe Optik des Parlaments immer wieder von Neuem. Anstatt die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen aufeinander abgestimmt anzugehen, wird der Verteilkampf einseitig auf dem Buckel der Strasse ausgetragen. Dabei finanziert sich der Verkehrsträger Strasse bereits heute selbst. Die Strassenrechnung des Bundes attestiert der Strasse einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 111 Prozent. Davon kann die Schiene bloss träumen. Das Parlament muss sich Gedanken dazu machen, wie das Verursacherprinzip auch bei der Bahn umgesetzt werden kann.

Anstatt die Verkehrsfinanzierung zu verwirren und in ihren Grundzügen auf eine neue Basis zu stellen, werden in der laufenden parlamentarischen Beratung zu FABI die bestehenden Querfinanzierungen zementiert. Eine so kurzsichtige Politik, die die Realitäten im Verkehr völlig ausser Acht lässt, ist zum Scheitern verurteilt. Wenn die Schweiz in Zukunft über effizient funktionierende und nachhaltig finanzierte Verkehrsinfrastrukturen auf Strasse und Schiene verfügen will, muss die FABI-Vorlage nochmals grundlegend überarbeitet werden.