

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Herr Erwin Wieland, Vizedirektor  
Abteilung Strassennetze  
Bereich Netzplanung  
3003 Bern

Zürich, 1. April 2009

**Vernehmlassung:  
Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen  
im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel**

Sehr geehrter Herr Vizedirektor,  
sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband Infra ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 250 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zum vorgeschlagenen Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel Stellung nehmen zu können, möchten wir uns bei Ihnen bedanken. Gerne strukturieren wir unsere Antworten gemäss Ihrem vorgegebenen Fragenkatalog.

**1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

⇒ **Der Fachverband Infra ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.**

Leistungsfähige Nationalstrassen mit langfristig gut erhaltenen Infrastrukturbauten sind für die Wettbewerbsfähigkeit einer offenen Volkswirtschaft von zentraler Bedeutung. Deshalb erwarten wir, dass die Politik den anstehenden Kapazitätserweiterungen bei unseren Nationalstrassen in den nächsten Jahren das notwendige Gewicht beimisst.

Die von Ihnen vorgenommene Nachhaltigkeitsbewertung (S. 29) zeigt deutlich auf, dass das vorgelegte Programm zur Engpassbeseitigung für die Volkswirtschaft einen positiven Saldo von 65 Millionen Franken pro Jahr aufweist bzw. jedem investierten Franken ein volkswirtschaftlicher Nettonutzen von 1.33 Franken gegenübersteht.

**2. Stimmen Sie dem vorgeschlagenen Inhalt des Bundesbeschlusses über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel zu?**

⇒ **Der Fachverband Infra stimmt dem vorgeschlagenen Inhalt unter folgenden Bedingungen zu:**

- A. Die Planungsarbeiten für die Projekte des Moduls 2 sind so voranzutreiben, dass der gesperrte Restkredit im Umfang von 3.745 Milliarden Franken als Gesamtsumme durch einen zweiten Bundesbeschluss im Jahr 2013 freigegeben werden kann.**
- B. Zusätzlich zu den notwendigen Anpassungen beim Mineralölsteuerzuschlag (vgl. Fragen 4 und 5) ist die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen ist per 1. Januar 2012 von CHF 40.- auf CHF 100.- zu erhöhen.<sup>1</sup> Der Mehrertrag von CHF 60.- pro verkaufte Autobahnvignette ist via Infrastrukturfonds ausschliesslich zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz einzusetzen.**

**Zu Punkt A:**

Der vorliegende Entwurf des Bundesbeschlusses zeigt den grossen Handlungsbedarf beim Schweizer Nationalstrassennetz deutlich auf. Die von Ihnen vorgenommene Engpassanalyse

---

<sup>1</sup> Im Rahmen der Beratung des Nationalstrassenabgabegesetzes (NSAG) beantragt eine Minderheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR), den Preis für eine Autobahnvignette auf CHF 120.- festzulegen. Nicht unterstützen kann der Fachverbandes Infra einen weiteren Minderheitsantrag, welcher verlangt, dass die Hälfte des Reinertrages der Abgabe zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einzusetzen ist.

mit den drei Problemstufen skizziert die verkehrspolitischen Herausforderungen, welchen wir uns bis ins Jahr 2020 zu stellen haben. Auf dem knapp 1'800 km langen Nationalstrassennetz werden in 10 Jahren rund 400 km oder 22% der Netzlänge (!) systematisch überlastet sein. Nicht berücksichtigt sind dabei die Engpässe mit saisonalen Überlastungen während den Hauptreisezeiten oder an Wochenenden. Eine Prognose, welche die Bundespolitik unter Berücksichtigung der langen Planungs- und Bewilligungsverfahren zu baldigem Handeln zwingt.

Wir unterstützen die Absicht des Bundesrates, die aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung stehenden 5.5 Milliarden Franken nach klaren Kriterien zur Beseitigung der gravierendsten Engpässe einzusetzen. Die Zuteilung der Bauprojekte auf vier Module erachten wir als richtig und sinnvoll. Ob die beiden Module 1 und 2 die richtigen Projekte beinhalten, können wir aus unserer Sicht nicht abschätzen. Wir vertrauen hiermit Ihren Analysen und Prognosen.

Mit dem vorgeschlagenen Bundesbeschluss werden die folgenden Mittel freigegeben:

- 1.58 Milliarden Franken für die Realisierung der folgenden vier Projekte: Goulet d'étranglement de Crissier, 6-Spurausbau Härkingen-Wiggertal, 6-Spurausbau Nordumfahrung Zürich und 6-Spurausbau Blegi-Rütihof;
- 175 Millionen Franken für die Bearbeitung weiterer Engpassprojekte.

Ein Restkredit im Umfang von 3.745 Milliarden Franken bleibt gesperrt bzw. muss im Rahmen von neuen Bundesbeschlüssen freigegeben werden. Weil auch die Projekte des Moduls 2 wichtig und dringend sind, verlangen wir schon heute, dass die 3.745 Milliarden Franken spätestens 2013 en bloc für die Projekte des Moduls 2 freigegeben werden. Der Fachverband Infra ist sich bewusst, dass diese Forderung unter Beibehaltung der heutigen Gesetzgebung bzw. infolge des Mittelbedarfs für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und der Realisierung der dringenden Agglomerationsprogramme folgende Konsequenzen hat:

- Art. 9 des Infrastrukturfondsgesetzes, nach welchem sich der Fonds nicht verschulden darf, wird verletzt.
- Bis zum Ablauf des IFG im Jahr 2028 (evtl. im Jahr 2033) kann aus dem Infrastrukturfonds für die Beseitigung von Engpässen kein Geld mehr freigegeben werden!<sup>2</sup>

Im Vernehmlassungsbericht weisen Sie darauf hingewiesen, dass die Projekte des Moduls 3 über eine gute Qualität verfügen und deren Realisierung für die Netzfunktionalität schon bald relevant sein wird. Wie oben erläutert, können ohne Änderung der aktuellen Gesetzgebung

---

<sup>2</sup> Vgl. Art. 13, Auflösung des Fonds: Nach Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und Abschluss der Programme nach den Artikeln 6 und 7, spätestens aber 20 Jahre nach Inkraftsetzung dieses Gesetzes, löst der Bundesrat den Fonds auf. Er kann diese Frist um höchstens fünf Jahre verlängern.

die Projekte des Moduls 3 frühestens ab dem Jahr 2028 in Angriff genommen werden. Wird die von Ihnen prognostizierte Überlastung unseres Nationalstrassennetzes bis im Jahr 2020 Realität, ist somit ein Verkehrskollaps im ganzen Schweizer Mittelland unausweichlich.

### **Zu Punkt B:**

Für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz müssen so bald als möglich mehr Mittel beschafft werden. Wir schlagen deshalb vor, den Preis der Autobahnvignette per 1. Januar 2012 von CHF 40.- auf CHF 100.- anzuheben. Die Anpassung des seit 1995 gültigen Preises von 40 auf 100 Franken würde einen Mehrertrag im Umfang von rund 480 Millionen Franken pro Jahr zur Folge haben. Die Jahreskosten würden durch diese Massnahme pro Auto um lediglich um 0.6% steigen.

Auch im internationalen Vergleich lässt sich eine Erhöhung des Vignettenpreises rechtfertigen. So kostet eine Jahres-Vignette in Österreich, wo das gebührenpflichtige Strassennetz (2'000 km) mit demjenigen der Schweiz vergleichbar ist, CHF 120.- pro Jahr. In Ungarn müssen für die Benutzung von 500 km Strasse sogar CHF 249.- pro Jahr bezahlt werden.<sup>3</sup> Auch im Vergleich zu den in den südeuropäischen Staaten ist ein Vignettenpreis von CHF 100.- günstig, werden doch meist distanzabhängige Autobahngebühren in der Höhe von CHF 10.- pro 100 km erhoben.

Gegenüber einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages, wie sie im Vernehmlassungsbericht bereits für die Finanzierung anderer Aufgaben vorgeschlagen ist, hat der Preisaufschlag bei der Autobahnvignette die folgenden vier Vorteile:

1. Engpassbeseitigungen und allfällige neue Netzelemente werden direkt von den Benutzern der Nationalstrassen bezahlt, und zwar sowohl von den Schweizer wie auch von den ausländischen Automobilisten.
2. Regional- und sozialpolitische Widerstände, welche bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer oder des Mineralölsteuerzuschlages zu erwarten sind, können vermieden werden.
3. Die durch die LSVa schon stark belasteten Transportunternehmer würden nicht zusätzlich zur Kasse gebeten.
4. Die Einnahmen der Autobahnvignette sind im Gegensatz zum Mineralölsteuerzuschlag von einer möglichen Abnahme des Treibstoffverbrauchs grundsätzlich nicht betroffen (Vgl. Vernehmlassungsbericht S. 36).

---

<sup>3</sup> Vgl. dazu die Botschaft zum Nationalstrassenabgabegesetz (08.012) vom 30. Januar 2008, S. 1345.

Die Mehreinnahmen sind vollumfänglich dem Infrastrukturfonds zuzuweisen und ausschliesslich für Engpassbeseitigungen auf unseren Nationalstrassen einzusetzen.

Der Fachverband Infra ist überzeugt, dass ein Preisaufschlag bei der Autobahnvignette politisch eine Chance hat, wenn die Politik glaubwürdig darlegen kann, dass die Mehreinnahmen zu 100% für die Verbesserung der Nationalstrasseninfrastrukturen eingesetzt werden. Zweckentfremdungen, z.B. zugunsten des öffentlichen Verkehrs oder der allgemeinen Bundeskasse, werden mit grosser Wahrscheinlichkeit politischen Widerstand hervorrufen. Für höhere Kosten wollen die Automobilisten und Transportunternehmungen eine echte Gegenleistung.

**3. *Wie beurteilen Sie die Option, die beiden gravierenden Engpässe im Raum Lausanne (Umfahrung Morges/Lausanne) und im Raum Zürich (Glattal) durch den Bau neuer Netzelemente zu beseitigen?***

**⇒ Der Fachverband Infra unterstützt die Realisierung der beiden neuen Netzelemente in den Räumen Lausanne und Zürich.**

Gemäss Ihrer Beurteilung ist die Effektivität und Effizienz der eingesetzten Mittel bei der Realisierung der beiden neuen Netzelemente deutlich besser, als wenn Spurerhöhungen bei den bestehenden Nationalstrassenabschnitten vorgenommen werden. Aufgrund der sehr knappen finanziellen Mittel für die Nationalstrassen sind darum nur die effizientesten Lösungen anzustreben.

**4 a. *Können Sie einer teilweisen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen an die Teuerung auf der Ausgabenseite zustimmen für die Deckung des «ordentlichen Mehrbedarfs» der Spezialfinanzierung Strassenverkehr?***

**⇒ Der Fachverband Infra unterstützt eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen um 7 Rappen pro Liter ab dem Jahre 2013, um den "ordentlichen Mehrbedarf" zu decken.**

**4 b. Können Sie einer teilweisen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen an die Teuerung auf der Ausgabenseite zustimmen für die Realisierung von neuen Netzelementen zur Beseitigung von gravierenden Engpässen auf dem Nationalstrassennetz?**

⇒ Der Fachverband Infra unterstützt eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen um 3 bis 4 Rappen pro Liter, um neue Netzelemente (insbesondere die Umfahrung Morges/Lausanne und die Glattalautobahn) realisieren zu können.

**5. Wie beurteilen Sie die drei dargestellten Optionen für die allfällige Aufnahme der knapp 400 Kilometer bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz? Insbesondere: Wie beurteilen Sie die damit möglicherweise verbundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund 3 Rappen pro Liter?**

⇒ Der Fachverband Infra unterstützt die Option b (teilweise Kompensation) und damit eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen um 3 Rappen pro Liter.

In der Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) hat der Fachverband Infra bereits im Herbst 2008 folgende Position eingenommen:

1. Der Fachverband Infra begrüsst Aufnahme der vom Bund vorgeschlagenen 19 Strassenabschnitte ins Nationalstrassennetz.
2. Einverstanden ist der Fachverband Infra mit dem Vorschlag, die Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt über eine Reduktion der nicht werkgebundenen und der Globalbeiträge an die Hauptstrassen bei den entlasteten Kantone zu kompensieren.
3. Die Ausbauprojekte hingegen sind vollständig durch den neuen Eigentümer, also den Bund, zu definieren und zu finanzieren. Die "Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs (SFSV)" ist mindestens im Rahmen der übertragenen Aufgaben anzupassen und durch zusätzliche Finanzmittel zu alimentieren.

Die von Ihnen zur Diskussion gestellte Option b (teilweise Kompensation) entspricht somit vollumfänglich der Haltung des Fachverbandes Infra.

**6. Welche Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind für Sie prioritär, falls nicht alle zur Diskussion gestellten Mehraufwendungen finanziert werden können?**

⇒ **Neben der Beseitigung von bestehenden oder sich abzeichnenden Engpässen misst der Fachverband Infra der Werterhaltung des bestehenden Nationalstrassennetzes die grösste Priorität bei.**

Durch die Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen und das steigende Verkehrsaufkommen ist die Beanspruchung vieler in die Jahre gekommener Nationalstrassenabschnitte in den letzten Jahren massiv gestiegen. Zudem sind gemäss Ihren Angaben schon heute 71% der Nationalstrassen älter als 30 Jahre (Vernehmlassungsbericht S. 34). Wollen wir also den Wert, die Qualität und die Zuverlässigkeit des Nationalstrassennetzes aufrecht erhalten, müssen wir dieses laufend unterhalten und sanieren. Entscheidend ist dabei, dass die notwendigen Massnahmen rechtzeitig geplant und die finanziellen Mittel bereitgestellt werden.

**7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

⇒ **Der Fachverband Infra lehnt die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe ab.**

Der Fachverband Infra unterstützt die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages zur Deckung des ordentlichen Mehrbedarfs, für die Realisierung von neuen Netzelementen und für den Ausbaubedarf der 400 km ins Nationalstrassennetz aufzunehmenden Strassen gemäss vorgeschlagenem Netzbeschluss. Eine allfällige CO<sub>2</sub>-Abgabe im Umfang von 15 Rappen pro Liter Treibstoff hätte betreffend Nachfrage somit in etwa die gleiche Lenkungswirkung wie die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages im Umfang von total 13-14 Rappen pro Liter. Gehen wir davon aus, dass auch die Engpassprojekte des Moduls 3 über eine deutliche Erhöhung des Preises für eine Autobahnvignette finanziert werden müssen, kommt die Belastung der Automobilisten und Transporteure bereits sehr nahe an die Grenze des politisch Vertretbaren.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Fachverband Infra

Nationalrat Urs Hany  
Vorstandsmitglied

Dr. Benedikt Koch  
Geschäftsführer

Kopie an: Schweizerischer Baumeisterverband SBV, Zürich  
bauenschweiz, Zürich  
strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS, Bern  
TCS, Bern  
economiesuisse, Zürich  
Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK, Zürich