

Eidg. Finanzverwaltung
Abteilung Ausgabenpolitik
Bundesgasse 3
3003 Bern

Zürich, 26. Mai 2010

**Vernehmlassung:
Konsolidierungsprogramm 2011-2013 für den Bundeshaushalt und
Umsetzungsplanung zur Aufgabenüberprüfung**

Sehr geehrter Herr Direktor,
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 Konsolidierungsprogramm 2011-2013 (KOP 2011/13) und zur Umsetzungsplanung der Aufgabenüberprüfung Stellung nehmen zu können, möchten wir uns bei Ihnen bedanken. Wir erlauben uns, einige grundsätzliche Bemerkungen anzubringen und Ihnen unsere Haltung zu einzelnen ausgewählten Punkten mitzuteilen.

Der Fachverband Infra unterstützt die Absicht des Bundesrates, den Bundeshaushalt so rasch als möglich zu stabilisieren und stimmt dem Konsolidierungsprogramm 2011-2013 wie auch der Umsetzungsplanung zur Aufgabenüberprüfung grundsätzlich zu. Von zentraler Bedeutung ist dabei, dass der Bund den Sparhebel bei den laufenden Ausgaben ansetzt. Nur so stehen auch in Zukunft die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung, um die volkswirtschaftlich relevanten Infrastrukturen unterhalten und bedürfnisorientiert ausbauen zu können. Um dem Wirtschaftswachstum wie auch der aktuellen Mobilitätsentwicklung gerecht zu werden, ist die mittlere jährliche Zielwachstumsrate beim Verkehr von 2,0 auf 3,5 Prozent anzuheben.

1 Grundsätzliche Bemerkungen

1.1 Gesunde Staatsfinanzen sind zentral

Seit Jahren bemüht sich der Bund, die in den 1990er-Jahren massiv angestiegene Staatsverschuldung in den Griff zu bekommen. Dank guter Konjunktorentwicklung und ausserordentlichen Erträgen ist dies in den letzten Jahren teilweise gelungen. So konnten die Bruttoschulden des Bundes zwischen 2005 und 2009 um rund 20 Milliarden Franken reduziert werden.

Weniger erfreulich ist die Ausgabenstruktur des Bundeshaushaltes. Ein wachsender Anteil des Bundesbudgets wird für laufende Ausgaben verwendet. Für Investitionen bleibt (der Bildungsbereich ausgenommen) immer weniger Geld übrig. Dieser für die Volkswirtschaft ungesunden Entwicklung ist so rasch als möglich Einhalt zu gebieten.

➔ *Bundesrat und Parlament sind gefordert, die strukturellen Probleme bei den Bundesausgaben zu beseitigen und die Staatsverschuldung weiter zu reduzieren.*

1.2 Wettbewerbsfähig dank guten Infrastrukturen

Die OECD stellt in einer im Jahr 2007 publizierten Studie über die globalen Infrastrukturbedürfnisse fest, dass der Investitionsbedarf in den Bereichen Telekommunikation, Energieversorgung, Wasserversorgung und -entsorgung sowie Verkehrsinfrastrukturen jährlich um 3,5% ansteigen wird.¹ In Staaten mit guten Infrastrukturgrundnetzen, dazu gehört auch die Schweiz, stehen dabei der Unterhalt und der Ausbau dieser Netze im Vordergrund.

Auch das Lausanner Institut für Managemententwicklung IMD rät den Staaten zu Investitionen in Infrastrukturen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.² Die gut ausgebauten Infrastrukturen tragen gemäss IMD dazu bei, dass die Schweiz das wettbewerbsfähigste Land Europas ist. Schon 2006 hielt das World Economic Forum fest, dass die Schweiz mit ihrem „gesunden institutionellen Umfeld, einer exzellenten Infrastruktur, effizienten Märkten und einem hohen Niveau an technologischer Innovation“ über einen zentralen Standortvorteil verfügt.³

➔ *Um international wettbewerbsfähig zu bleiben, muss die Schweiz seine Infrastrukturen erhalten und ausbauen. So bleibt sie attraktiv für internationale Unternehmen und bietet qualifizierten Arbeitskräften ideale Wohn- und Arbeitsbedingungen.*

¹ OECD, Paris, 2007: Infrastructure to 2030 - Main findings and policy recommendations

² IMD, Lausanne, 2009, World Competitiveness Yearbook 2008

³ WEF, Genf, 2006, Global Competitiveness Index 2006-2007

2 Umsetzungsplanung zur Aufgabenüberprüfung (AÜP) des Bundes

2.1 Generelle Zielsetzung der Aufgabenüberprüfung

Mit der AÜP will der Bundesrat eine langfristig tragbare Finanzpolitik gewährleisten, die zu Wachstum und Wohlfahrt in der Schweiz beiträgt und gleichzeitig die Vorgaben der Schuldenbremse einhält (Bericht zur Umsetzungsplanung, S. 5). Die Staatsquote soll langfristig stabilisiert werden.

➔ **Der Fachverband Infra ist mit dieser Zielsetzung vollumfänglich einverstanden.**

2.2 Vorgabe jährlicher Zielwachstumsraten

Der Bundesrat hat für seine Aufgabenbereiche bis ins Jahr 2015 eine mittlere jährliche Zielwachstumsrate vorgegeben. Der Gesamthaushalt soll maximal um 3,1% pro Jahr wachsen. Das grösste prozentuale Wachstum ist bei der Bildung und Forschung (4,5% bei 5 Mrd. CHF) sowie bei der sozialen Wohlfahrt (4,4% bei 16,2 Mrd. CHF) vorgesehen. Durch die steigenden Ausgaben bei der sozialen Wohlfahrt wird der Staatshaushalt bis 2015 jährlich um zusätzliche 700 bis 900 Mio. CHF belastet. Über die gesamte Periode betrachtet summieren sich die Mehrausgaben um nicht weniger als 5,7 Mrd. CHF.

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass der Bundesrat und das Parlament vor allem die Sanierung der Sozialwerke umgehend an die Hand nehmen müssen, um das ungebremsste Wachstum in den Griff zu bekommen.

➔ **Das Ausgabenwachstum beim Bund für die soziale Wohlfahrt muss durch strukturelle Reformen bei den Sozialwerken so rasch als möglich gezügelt werden.**

2.3 Zielwachstumsrate beim Verkehr

Muss der Bund für immer höhere Konsumausgaben aufkommen, besteht die Gefahr, dass notwendige Investitionen auf der Strecke bleiben. Dies zeigt sich auch in der Umsetzungsplanung zur Aufgabenüberprüfung des Bundes: Mit einer mittleren jährlichen Zielwachstumsrate von 2,0% auf der Basis von 7,6 Mrd. CHF wurde dem Verkehr eine zu geringe Wachstumsrate eingeräumt.

Aufgrund der Bedeutung guter Infrastrukturen für die Wettbewerbsfähigkeit (siehe Abschnitt 1.2 dieser Stellungnahme) sowie der Verkehrszunahme auf Strasse und Schiene geht der Fachverband Infra davon aus, dass eine höhere Zielwachstumsrate beim Verkehr zwingend notwendig ist. Ansonsten wird das übergeordnete Ziel des Aufgabenbereichs, den "Ausbau und Erhalt einer leistungsfähigen, effizienten und umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur" (Bericht zur Umsetzungsplanung, S. 34), deutlich verfehlt. Eine Erhöhung der Zielwachstumsrate auf die von der OECD ermittelten 3,5% ist deshalb unabdingbar.

➔ **Aufgrund der anhaltenden Zunahme des Verkehrs und seiner enormen volkswirtschaftlichen Bedeutung ist das Zielwachstumsrate beim Verkehr von 2,0% auf 3,5% anzuheben.**

2.4 Neues Finanzierungssystem für die Schieneninfrastruktur

Durch die kontinuierlich steigende Nachfrage nach Transportleistungen muss der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden. Dies erfordert Investitionen und führt als Folge der höheren Belastung und des erweiterten Schienennetzes auch zu höheren Betriebs- und Unterhaltskosten. Das aktuelle Finanzierungssystem wird diesen weiter steigenden Anforderungen nicht mehr gerecht. Darum ist es notwendig, ein Finanzierungsmodell zu finden, mit dem nicht nur genügend Mittel für den Betrieb, sondern auch für den notwendigen Unterhalt und den gezielten Ausbau des Schienennetzes zur Verfügung stehen.

➔ **Der Fachverband Infra unterstützt die Bemühungen des UVEK, die Finanzierung der Schieneninfrastruktur langfristig auf ein stabiles Fundament zu stellen.**

2.5 Finanzierung der Strasseninfrastrukturen

Mittel- bis langfristig zeichnet sich auch im Strassenverkehr eine Finanzierungslücke ab. Selbst wenn die Weiterführung der bewährten Finanzierungsquellen grundsätzlich unbestritten ist, sind auch neue Formen der Verkehrsfinanzierung in Betracht zu ziehen und auf ihre Umsetzbarkeit, Effektivität und Effizienz zu prüfen. Ein flächendeckendes Mobility Pricing erachtet der Fachverband Infra als einen prüfungswerten Ersatz der Mineralölsteuer.

➔ **Der Fachverband Infra unterstützt das Bestreben, die Finanzierung des Strassenverkehrs langfristig zu sichern und erachtet darum die Prüfung neuer, zweckgebundener Einnahmequellen als sinnvoll.**

2.6 Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Der Bundesrat weist im Bericht zur Umsetzungsplanung der AÜP (S. 7 und 37) darauf hin, dass eine Anpassung des Nationalstrassen-Netzbeschlusses nur in Frage kommt, wenn diese für den Bund haushaltneutral umgesetzt werden kann. Die Aufklassierung und der Ausbau der betroffenen Kantonsstrassen soll gemäss Vorschlag des Bundesrates mit einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags im Umfang von 3 Rp. pro Liter finanziert werden. Bereits in seiner Stellungnahme zum Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel vom 1. April 2009 hat der Fachverband Infra vorgeschlagen, den Preis der Autobahnvignette von CHF 40.- auf CHF 100.- zu erhöhen und mit gesamten Mehrertrag die Engpässe im Nationalstrassennetz zu beseitigen.⁴ Die noch pendente Motion Hany (09.3529) fordert ihrerseits, mit dem Mehrertrag die Engpassbeseitigung sowie die Umsetzung des Netzbeschlusses zu finanzieren.

➔ **Der Fachverband Infra unterstützt die Motion Hany (09.3529), weil diese eine verursachergerechte Finanzierungslösung für den notwendigen Ausbau der im Netzbeschluss enthaltenen Strassen beinhaltet.**

⁴ <http://www.infra-schweiz.ch/stellungnahmen>

3 Konsolidierungsprogramm 2011-2013 für den Bundeshaushalt (KOP 11/13)

3.1 Sanierungsstrategie

Der Bundesrat will den Bundeshaushalt kurzfristig durch verschiedene Massnahmen auf der Ausgabenseite konsolidieren.

- ➔ ***Der Fachverband Infra ist mit dieser Strategie unter der Bedingung einverstanden, dass die Einsparungen vor allem bei den laufenden Ausgaben vorgenommen und notwendige Investitionen nicht aufgeschoben werden.***

3.2 Nationalstrassenbau

Das KOP 11/13 sieht vor, die Einlage in den Infrastrukturfonds im Jahr 2013 um 20 Mio. CHF zu kürzen. Diese Absicht steht in direktem Widerspruch zum absehbaren Liquiditätsengpass beim Infrastrukturfonds. Nicht ohne Grund haben die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats und des Nationalrats vor kurzen beschlossen, den Infrastrukturfonds durch eine ausserordentliche Einmaleinlage aus Geldern der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zusätzlich alimentieren zu wollen.

- ➔ ***Der Fachverband Infra lehnt eine Kürzung der Einlagen in den Infrastrukturfonds entschieden ab.***

Gemäss Bericht zum KOP 11/13 (S. 85) schliesst der Bundesrat eine Verschiebung von Nationalstrassenprojekten, selbst wenn sie eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung aufweisen, nicht aus. Erwähnt wird dabei die Engpassbeseitigung bei der Nordumfahrung Zürich. Dieses Projekt ist aber für die Funktionalität des Nationalstrassennetzes im Grossraum Zürich von grösster Bedeutung ist.

- ➔ ***Für eine Verschiebung des Ausbaus der Nordumfahrung Zürich hat der Fachverband Infra absolut kein Verständnis.***

Der Bundesrat will beim Budget des ASTRA eine Teuerungskorrektur vornehmen.

- ➔ ***Aufgrund der im Verkehrsbereich schon heute zu knappen Mittel ist auf eine Teuerungskorrektur bei den Nationalstrassen zu verzichten.***

Wir danken Ihnen für 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, Bern