

Engpässe im Nationalstrassennetz: 100 Franken für Autobahnvignette

Der Fachverband Infra schlägt eine Preiserhöhung der Autobahnvignette von heute 40 auf 100 Franken vor. Die erwarteten Mehreinnahmen von rund 480 Millionen Franken pro Jahr müssten vollumfänglich für die Kapazitätsanpassungen bei den Nationalstrassen eingesetzt werden. Grundsätzlich einverstanden zeigt sich der Fachverband Infra mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011–2014 für das Programm Agglomerationsverkehr.

Der Fachverband Infra schlägt in seiner Vernehmlassungsantwort zum Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz vor, den Preis für die Autobahnvignette per 1. Januar 2012 auf 100 Franken zu erhöhen. Der Aufschlag um 60 Franken hat dann eine Chance, wenn die Mehreinnahmen vollumfänglich für gezielte Kapazitätsanpassungen bei den Nationalstrassen eingesetzt werden. Eine anderweitige Verwendung der Mittel, beispielsweise für den öffentlichen Verkehr, ist für den Fachverband Infra keine Option.

Prognosen zwingen zum Handeln

In 10 Jahren werden rund 400 Kilometer oder 22 Prozent der Netzlänge systematisch überlastet sein. Nicht berücksichtigt sind dabei die Engpässe mit saisonalen Überlastungen während der Hauptreisezeiten oder an Wochenenden. Berücksichtigt man die langen Planungs- und Bewilligungsverfahren, muss der Bund die Beseitigung der gravierendsten Engpässe so bald als möglich in Angriff nehmen.

Preiserhöhung sinnvoll und machbar

Mit einer Erhöhung der Nationalstrassenabgabe um 60 Franken liessen sich Mehreinnahmen von jährlich 480 Millionen Franken generieren. Mit der vorgeschlagenen Preiserhöhung für die Vignette würden die Jahreskosten pro Auto lediglich um 0,6 Prozent steigen. Mit 100 Franken bliebe die National-

strassenabgabe in der Schweiz auch im internationalen Vergleich äusserst bescheiden. Im Gegensatz zur Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags, wie sie der Bundesrat für andere Aufgaben beantragt, würden mit einem höheren Vignettenpreis weder die Randregionen noch die Transportunternehmen unnötig und übermässig belastet.

Keine CO₂-Abgabe

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Mineralölsteuerzuschläge zur Deckung des «ordentlichen Mehrbedarfs» der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und zur Realisierung von zwei neuen Netzelementen im Nationalstrassennetz sind in den Augen der Infrastrukturbauer vertretbar. Sie sprechen sich im Gegenzug aber dezidiert gegen eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe aus.

Vorfinanzierung nur in Ausnahmefällen

Der Fachverband Infra ist im Grundsatz auch mit dem Vorschlag zur Finanzierungsetappe

Fachverband
infra
infra-schweiz.ch

2011 bis 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr einverstanden, doch verweist er auch hier auf drohende Finanzierungslücken. Die Vorfinanzierung der Projekte durch die Kantone ist für den Bund zwar eine attraktive Möglichkeit, um konkrete Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung in den Agglomerationen auslösen zu können. Doch ist der Fachverband Infra klar der Meinung, dass diese Art der Finanzierung die Ausnahme, aber nicht die Regel darstellen muss. ■

Fachverband Infra
www.infra-schweiz.ch

Erstes Paket rasch realisieren

Die Politik ist zu raschem Handeln angehalten. Der Fachverband Infra unterstützt deshalb den bundesrätlichen Vorschlag, mit einer ersten Tranche über rund 1,8 Milliarden Franken die akutesten Engpässe zu beseitigen. Darin enthalten sind namentlich die vier Projekte Goulet d'étranglement de Crissier sowie die Ausbauten auf sechs Spuren zwischen Härkingen und Wiggertal, auf der Nordumfahrung Zürich und zwischen Blegi und Rütihof. Die restlichen 3,7 Milliarden des Infrastrukturfonds sollen so bald als möglich freigegeben werden, denn eine rasche Realisierung weiterer Projekte ist unumgänglich. ■