

FV Infra zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz

# Autobahnvignette soll auf 100 Franken aufschlagen

Die Autofahrer sollen ab 2012 für die Autobahnvignette 100 statt 40 Franken bezahlen. Dies fordert nicht etwa der VCS, sondern der Fachverband Infra. Die Mehreinnahmen sollen vollumfänglich für die Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz eingesetzt werden, nicht jedoch für den öffentlichen Verkehr.

Von Massimo Diana

**K**urz vor Weihnachten hat der Bundesrat seine Botschaft über die Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz in die Vernehmlassung geschickt (siehe «baublatt» 3/2009). Eines hat die Landesregierung dabei

## AGGLO-VERKEHR

Der Fachverband Infra ist im Grundsatz auch mit dem Vorschlag zur Finanzierungsetappe 2011 bis 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr einverstanden, doch verweist er auf drohende Finanzierungslücken. Die Vorfinanzierung der Projekte durch die Kantone stelle für den Bund zwar eine attraktive Möglichkeit dar, um konkrete Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung in den Agglomerationen aufzugleisen. Doch ist der Verband klar der Meinung, dass diese Art der Finanzierung die Ausnahme, nicht jedoch die Regel darstellen müsse. (pd)

von vornherein klar gemacht: Um alle Engpässe zu eliminieren, wären rund 15 Milliarden Franken notwendig – zur Verfügung stehen in den kommenden 20 Jahren aber lediglich 5,5 Milliarden Franken.

Der Fachverband Infra (FV Infra), der die Interessen von 250 Bauunternehmungen aus dem Verkehrswegebau vertritt, macht in seiner Stellungnahme zur bundesrätlichen Vorlage einen überraschenden Vorschlag zur Erschliessung zusätzlicher Finanzmittel: Die Autobahnvignette soll ab Anfang 2012 von 40 auf 100 Franken aufschlagen, also um über 50 Prozent. FV-Infra-Geschäftsführer Benedikt Koch hatte diesen Vorschlag anlässlich der Infra-Tagung Mitte Januar erstmals ins Spiel gebracht («baublatt» 4/2009). Solche politischen Forderungen ist man sich normalerweise eher vom VCS gewohnt. Natürlich steckt hinter dieser Idee nicht einfach die Absicht, die Autofahrer mit zusätzlichen Abgaben zu Gunsten der allgemeinen Bundeskasse zu belasten, ohne eine Gegenleistung dafür zu bieten.

Mit der Verteuerung der Autobahnvignette will der FV Infra jährlich rund 480 Millionen Franken äufnen, welche aber, im Gegensatz zur heutigen Situation, vollumfänglich für Kapazitätsanpassungen im Nationalstrassennetz eingesetzt werden sollen. Gleichzeitig weist der FV Infra darauf hin, dass durch diese Massnahme die Jahreskosten je Auto um lediglich 0,6 Prozent ansteigen. Auch im internationalen Vergleich lasse sich die Anhebung des Vignettenpreises rechtfertigen, argumentiert der FV Infra in seiner Stellungnahme, welche dem «baublatt» vorliegt: In Österreich kostet die Vignette umgerechnet 120 Franken im Jahr, in Ungarn müssen für die Benutzung von 500 Kilometer Strasse sogar 249 Franken hingebblättert werden. In Südeuropa werden meist distanzabhängige Autobahngebühren von rund zehn Franken je 100 Kilometer erhoben. Gegenüber einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags, wie in der Botschaft des Bundesrats vorgeschlagen, hat die Verteuerung der Autobahnvignette für den Verband der Verkehrswegebauer vier Vorteile:

■ Engpassbeseitigungen und allfällige neue Netz-  
elemente werden direkt von den Benutzern der  
Nationalstrassen bezahlt, und zwar sowohl von  
den Schweizer wie auch von den ausländischen  
Automobilisten.

■ Regional- und sozialpolitische Widerstände,  
welche bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer  
oder des Mineralölsteuerzuschlages zu erwarten  
sind, können vermieden werden.

■ Die durch die leistungsabhängige Schwerver-  
kehrsabgabe (LSVA) schon stark belasteten  
Transportunternehmer würden nicht zusätzlich  
zur Kasse gebeten.

■ Die Einnahmen der Autobahnvignette sind im  
Gegensatz zum Mineralölsteuerzuschlag von ei-  
ner möglichen Abnahme des Treibstoffverbrauchs  
grundsätzlich nicht betroffen.

## Chronische Überlastung

Wenn die Politik glaubwürdig darlegen könne,  
dass die mit der Verteuerung der Autobahn-  
vignette erzielten Mehreinnahmen hundertprozentig  
zur Verbesserung des Nationalstrassennetzes ein-  
gesetzt werden, dann hat nach Überzeugung des  
FV Infra der Preisaufschlag bei der Autobahn-  
vignette politisch eine Chance. Für die höheren  
Kosten bekämen die Automobilisten eine echte  
Gegenleistung.

In seiner Stellungnahme unterstreicht der FV In-  
fra die Dringlichkeit, neue Finanzierungsquellen  
für das Nationalstrassennetz zu erschliessen, vor  
allem angesichts der langen Planungs- und Be-  
willigungsverfahren: In zehn Jahren werden 400  
der insgesamt 1800 Kilometer – das heisst 22  
Prozent des Netzes – chronisch überlastet sein  
– saisonale Überlastungen während der Ferien-  
zeit oder an Wochenenden noch nicht berück-  
sichtigt. Darüber hinaus unterstützt der Verband  
den bundesrätlichen Vorschlag, mit einer ersten  
Tranche von rund 1,8 Milliarden Franken die  
dringlichsten Engpassituationen auf dem Natio-  
nalstrassennetz zu beseitigen, nämlich:

■ Goulet d'étranglement de Crissier: 80 Millio-  
nen Franken

■ Sechsspuriger Ausbau Härkingen – Wiggertal  
(AG/SO): 165 Millionen Franken

■ Sechsspuriger Ausbau Nordumfahrung Zürich,  
dritte Gubriströhre: 1,2 Milliarden Franken

■ Sechsspuriger Ausbau Blegi – Rütihof (LU/ZG):  
135 Millionen Franken

Die restlichen 3,7 der insgesamt 5,5 Milliarden  
Franken sollen spätestens 2013 «en bloc» für  
Projekte der zweiten Prioritätsstufe freigegeben  
werden, fordert der FV Infra, auch wenn dies zu  
einer Verschuldung des Infrastrukturfonds führe

und folglich bis 2028 keine weiteren Gelder für  
die Engpassbeseitigung freigegeben werden kön-  
nen. Dies bedeute, dass für die Engpassprojekte  
der dritten Priorität erst ab 2028 wieder Geld zu  
Verfügung stehe. Wenn die prognostizierte Über-  
lastung des Autobahnnetzes um 2020 eintrifft,  
sei der Verkehrskollaps im Mittelland jedoch  
unvermeidlich. Der FV Infra fordert deshalb eine  
entsprechende Änderung der aktuellen Gesetz-  
gebung.

## Keine neue CO<sub>2</sub>-Abgabe

Begrüsst wird vom FV Infra die Aufnahme von  
400 Kilometer kantonalen Hauptstrassen ins  
Nationalstrassennetz inklusive der damit ver-  
bundenen Erhöhung des Mineralölsteuerzu-  
schlags um drei Rappen je Liter. Er unterstützt  
auch die von den Kantonen heftig bekämpfte  
Absicht des Bundesrates, die werkgebundenen  
Beiträge und die Globalbeiträge an jene Kantone  
zu kürzen, welche Hauptstrassen an den Bund  
«abgeben». Ausbauprojekte sind für den FV In-  
fra jedoch vollumfänglich durch den Bund zu de-  
finieren und zu finanzieren. Die Einführung ei-  
ner CO<sub>2</sub>-Abgabe lehnt der Verband jedoch ab,  
weil eine solche sowohl die Erhöhung der Mine-  
ralölsteuerzuschläge als auch der Autobahn-  
vignette gefährden würde. ■

## NACHGEFRAGT



**Benedikt Koch,  
Geschäftsführer  
des Fachverbands  
Infra**

**«baublatt»:** Verkehrte Welt: Bisher hat meist  
der VCS für die Erhöhung der Strassenver-  
kehrsabgaben plädiert ...

Benedikt Koch: Die Welt ist durchaus in Ord-  
nung. Der Fachverband Infra will keine Len-  
kungsabgabe, wie sie vor allem aus linken  
Kreisen immer wieder angestrebt wird. Unser  
Nationalstrassennetz hat an diversen Stellen  
bereits heute ein akutes Kapazitätsproblem.  
Die Verkehrsprognosen versprechen für die  
nächsten zehn bis zwanzig Jahre keine Bes-  
serung. Weil die 5,5 Milliarden Franken aus

den Infrastrukturfonds bis 2028 nie und nim-  
mer ausreichen, brauchen wir für die Engpass-  
beseitigung eine gesicherte und zuverlässige  
Finanzierung. Unsere Idee mit der Preiserhö-  
hung bei der Autobahnvignette ist ein konst-  
ruktiver und praxisnaher Lösungsvorschlag.

**Welche Voraussetzungen müssen erfüllt  
sein, damit der Preisaufschlag auf die Vig-  
nette politisch eine Chance hat?**

Die Politik muss glaubwürdig darlegen können,  
dass die Mehreinnahmen zu 100 Prozent für die  
Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz ein-  
gesetzt werden. Dann erhalten die Automobilis-  
ten für Ihre Mehrkosten einen realen Gegenwert.  
Wenn jeder Autofahrer die zusätzlichen  
60 Franken durch seine persönlichen Staun-  
den pro Jahr dividiert, scheint der Preisaufschlag  
plötzlich nicht mehr sehr hoch. Gefährdet ist die  
Akzeptanz dann, wenn ein Teil der Mehreinn-  
ahmen zweckentfremdet, beispielsweise für den  
öffentlichen Verkehr, eingesetzt werden soll.

## ... BEI BENEDIKT KOCH

Wir wehren uns gegen eine weitere Umverteilung  
von Strassengeldern zugunsten des Schienen-  
verkehrs.

**Welche Vorteile hat Preisaufschlag auf die  
Vignette gegenüber einer Erhöhung der Mi-  
neralölsteuer?**

Die Engpassbeseitigungen werden direkt von  
den Benutzern der Nationalstrassen bezahlt,  
und zwar sowohl von den in- wie auch den aus-  
ländischen Automobilisten. Im Gegensatz zur  
Erhöhung der Mineralölsteuer oder einer CO<sub>2</sub>-  
Abgabe auf Treibstoffen wird mit der Autobahn-  
vignette weder der Bergbauer noch der lokale  
Gewerbetreibende ungerechtfertigt belastet.  
Auch die Transportunternehmer würden nicht  
zusätzlich zur Kasse gebeten. Zudem sind die  
Einnahmen der Autobahnvignette im Gegensatz  
zur Mineralölsteuer grundsätzlich nicht von ei-  
ner zu erwartenden Abnahme des Treibstoff-  
verbrauchs betroffen. Das sichert eine langfris-  
tige Finanzierung. (md)