



Herr
Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
CH-3003 Bern

Bern, 12. Februar 2010

Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz **Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz (ACS)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Der vorliegende Entwurf eines Berichts zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz (nachfolgend Infrastrukturbericht genannt) tangiert die Interessen des privaten Strassenverkehrs und damit die Interessen der Mitglieder unseres Verbandes in beträchtlichem Ausmass. Wir erlauben uns daher, uns im laufenden Anhörungsverfahren zumindest in allgemeiner Art zum Teil Verkehr zu äussern, obschon wir nicht direkt eingeladen worden sind.

Im Grundsatz steht der ACS dem Bericht positiv gegenüber. Nach unserer Beurteilung sind allerdings in der weiteren Bearbeitung die nachstehenden Punkte noch vertieft zu prüfen und berücksichtigen.

- Der Bericht erweckt den Eindruck, als ob die Verantwortlichen davon ausgehen würden, dass die möglichen Entwicklungen in der Schweiz irgendeinmal abgeschlossen sein werden und zum Beispiel die Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz bereits heute praktisch abschliessend fertig gestellt sein würden. Diese Einstellung ist nicht sehr zukunftsorientiert und kann den objektiven Blick in eine fernere Zukunft trüben.

Wir sind der Überzeugung, dass die Infrastrukturen laufend und vorausschauend den Bedürfnissen anzupassen sind. Für den Zeitraum, welchen der Bericht abdecken will, bedeutet dies mit Sicherheit den Ausbau der Kapazitäten. Sollten dereinst neue technische Möglichkeiten und gesellschaftliche Trends zu Überkapazitäten führen, so dürften der Um- und Rückbau von Infrastrukturen auch kein Tabu sein.

Für dieses Vorgehen spricht auch die Tatsache, dass durch nicht realisierte Projekte volkswirtschaftliche Kosten entstehen (Opportunitätskosten). Eine objektive Prüfung und Berücksichti-

gung dieser Kosten ist nach unserer Beurteilung für die nachhaltige Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen zwingend erforderlich.

- Die Engpässe auf der Strasse sind für den überregionalen Verkehr zu beseitigen, und zwar indem das Schwergewicht auf leistungsfähige Strassenverbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen gelegt wird. In den Agglomerationen sind der überregionale und der lokale Verkehr durch den Ausbau der bestehenden Trassen oder weiträumige Umfahrungen mittelfristig zu entflechten. Das Bevölkerungsszenario „Hoch“ mit dem entsprechenden Wirtschaftswachstum bedingt diese Anpassung der Strasseninfrastrukturen; ausserdem darf in diesem Zusammenhang auch der Einflussfaktor „Europa“ nicht unterschätzt werden.
- Auch in den Agglomerationen sowie auf den Hauptachsen ausserhalb des Nationalstrassennetzes drängen sich angebotsseitige Massnahmen auf, um die steigende Verkehrsnachfrage im regionalen und lokalen Bereich bewältigen zu können.
- Angesichts der beschränkten Finanzmittel drängen sich Grenzkostenüberlegungen beim weiteren Ausbau des Strassen- und Bahnangebots auf. Wie bereits erwähnt, müssen auch die Opportunitätskosten in die Überlegungen mit einbezogen werden. Grenz- und Opportunitätskosten sprechen für den konsequenten Ausbau der Strassenkapazitäten.
- Nicht nur die externen Kosten, sondern auch die volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs sind in der Beurteilung der Verkehrsträger einzubeziehen.
- Mobility Pricing für die Strasse wird abgelehnt. Am heutigen Finanzierungssystem ist vorläufig festzuhalten. Ein allfälliger Systemwechsel bei der Strassenfinanzierung drängt sich erst dann auf, wenn die Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen nicht mehr gedeckt wären und ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligte. Im Gegensatz zur Strasse ist beim öV ein Wechsel hin zu einem Finanzierungssystem à la Mobility Pricing jederzeit ohne Verfassungsänderung möglich.
- Bei einer späteren Erhebung neuer Strassenabgaben würde zwingend vorausgesetzt, dass
 - die Rückstellungen in der SFSV zugunsten der Strasseninfrastruktur aufgelöst werden
 - der Bund punkto Bauprogramme verbindlich Zahlungsverpflichtungen eingegangen ist
 - auf sämtliche neuen Abgaben aus dem Strassenverkehr verzichtet wird, soweit diese nicht für Strassenzwecke vorgesehen sind
 - eine nachträgliche Umwidmung von als zweckgebunden erhobenen Mitteln ausgeschlossen wird.
- Der FinöV-Fonds könnte weitergeführt werden, sofern sich die Nutzniesser des öV (Bahnbenützer, Kantone, Regionen) in angemessener Weise an dessen Äufnung beteiligen.
- Im Schienenverkehr sind Infrastruktur und Betrieb rechtlich vollständig voneinander zu trennen.
- Das Postulat, wonach der Systemvorteil des Schienenverkehrs punkto Sicherheit und Umweltverträglichkeit erhalten bleiben soll, wird abgelehnt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Automobil Club der Schweiz


Niklaus Zürcher, Direktor