

Kürzungen bei den Strasseninfrastrukturen

Argumentarium der Schweizer Bauwirtschaft zum Entlastungsprogramm 2004 des Bundes

Ausgangslage

Der Bundesrat beantragt im Rahmen des Entlastungsprogramms 2004 bei der Strasse folgende Kürzungen (Stand Vernehmlassungsvorlage 1. November 2004):

UVEK (Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation)	VA 2005	FP 2006	FP 2007	FP 2008
Nicht werkgebundene Beiträge*	55	57	58	59
Nationalstrassen, Bau	47	88	100	
Nationalstrassen, Unterhalt		25	35	

* Allgemeine Beiträge für finanz- und bevölkerungsschwache Kantone; Beiträge an internationale Alpenstrassen und an Kantone ohne Nationalstrassen

VA = Voranschlag / FP = Finanzplan

Auswirkungen Entlastungsprogramm 2004

Fertigstellung des Nationalstrassennetzes nicht weiter hinausschieben

**Bis 2020 Zunahme
des National-
strassenverkehrs
von 25 bis 40 %**

Der Strassenverkehr hat zwischen 1990 und 2002 mit 38 % vor allem auf den Autobahnen zugenommen (Zunahme schweizerisches Strassennetz insgesamt 21 %). Bis im Jahre 2020 ist mit einer **weiteren Zunahme des Verkehrs auf Nationalstrassen von 25 bis 40 %** zu rechnen. Die Probleme in Engpass- und Stauzonen werden sich massiv verschärfen.

**Vollendung
Nationalstrassennetz
nach 2020**

Die Kürzungen führen dazu, dass das beschlossene Nationalstrassennetz – der leistungsfähigste Verkehrsträger in der Schweiz! – nicht **erst 2019, sondern sogar deutlich nach 2020 vollendet werden** dürfte. In der Debatte um das Bundesgesetz über die Nationalstrassen im Frühjahr 1960 wurde die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis 1980 in Aussicht gestellt. Seither wurde in regelmässigen Abständen die **«rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes»** versprochen. Die effektive Fertigstellung dürfte mit **mehr als 40 Jahren Verzögerung** Tatsache werden.

**«Rasche Fertig-
stellung»
um 20 Jahre
verzögert!**

**BE, GR, JU, NE, OW
und VS betroffen**

Die **peripheren Regionen werden erneut vertröstet**: Zurückgestellt werden Projekte (noch nicht in Realisierung) in den Kantonen Bern, Obwalden, Graubünden, Wallis, Neuenburg und Jura. Dies bedeutet eine **Schwächung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der betroffenen Kantone**. Sie haben ohnehin mit erheblichen **Standortnachteilen** zu kämpfen.

**Auswirkungen
auf Beschäftigung**

Jeder Einschnitt bei Investitionsausgaben und beim Unterhalt wirkt sich unweigerlich **negativ auf die Beschäftigungslage** aus.

Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz

Das schweizerische Strassennetz umfasst rund 71 000 km. Davon sind 18 300 km (rund 25 %) Kantonsstrassen, davon wiederum rund 2300 km subventionsberechtigter Hauptstrassen. Neben den Nationalstrassen sind **Kantonsstrassen die zweitwichtigsten Träger des Strassenverkehrs.**

Die Substanzerhaltung der Kantonsstrassen hat mit dem steigenden Verkehrsvolumen nicht Schritt gehalten. **Rund ein Fünftel aller Kantonsstrassen befindet sich in schlechtem bis sehr schlechtem Zustand.**

Die meisten Kantone werden aufgrund ihrer schlechten finanziellen Lage die entstehenden Ausfälle von Bundesbeiträgen nicht kompensieren können. **Erhaltungsinvestitionen werden aufgeschoben.** Dies führt zu **massiv höherem Unterhaltsbedarf** zulasten kommender Generationen.

Direkt **betroffen sind alle Kantone**, wobei die folgenden, in absteigender Reihenfolge, absolut am stärksten: BE, VS, GR, ZH, VD, FR, LU, SG, NE, TI. Unsinnigerweise werden einerseits **wirtschaftliche Stützungsmaßnahmen für periphere Regionen** diskutiert, andererseits aber **beschäftigungswirksame Erhaltungsinvestitionen und standortfördernde Investitionen eingeschränkt.**

Auch öffentlicher Verkehr auf Strassen betroffen

Rund **45 % des öffentlichen Verkehrs (öV) verläuft auf Strassen.** Vorab in ländlichen Gebieten, aber auch in Städten, kommen fast ausschliesslich Busse bzw. Postautos zum Einsatz. Insbeson-

Kantonsstrassen = zweitwichtigster Träger des Strassenverkehrs

20 % der Kantonsstrassen sind sanierungsbedürftig

Kurzfristige Entlastung führt zu höherer zukünftiger Belastung

Alle Kantone belastet

Speziell betroffen: BE, VS, GR, ZH, VD, FR, LU, SG, NE, TI

45 % des öV auf Strassen

Auch Busse und Postautos behindert

dere die Buslinien in ländlichen Gebieten und Bergregionen sind auf **leistungsfähige, sprich gut unterhaltene Strassen angewiesen.**

Nationalstrassen sanierungsbedürftig

Nationalstrassenunterhalt beschnitten

Das bestehende **Nationalstrassennetz**, ein zentrales, aber auch sehr kostspieliges Werk (rund 50 Mia. Fr.), ist **an vielen Stellen sanierungsbedürftig.**

Substanzerhaltungsaufwand nimmt zu

Der Aufwand zur Substanzerhaltung nimmt wegen der **steigenden Zahl überalterter Strecken** rapide zu. Jeder Aufschub dieser zwingend notwendigen Unterhaltsarbeiten führt zu **aufwendigeren Sanierungen** bis hin zur Totalsanierung. Dies bedeutet höhere Kosten und grössere Verkehrsbeeinträchtigungen sowie Staus.

Bis 16 % aller Kürzungen zulasten der Strassen

Überdurchschnittliche Abstriche bei den Strassen

Mit dem Entlastungsprogramm 2003 des Bundes musste der Bereich «Strasse» bereits schwerwiegende Kürzungen hinnehmen. Trotzdem sind im neuen Entlastungsprogramm **erneut unverhältnismässig hohe Streichungen im Bereich «Strasse»** vorgesehen. Für 2005 sind dies rund 12 % (102 Mio. Fr.), 2006 sogar 16 % (170 Mio. Fr.), 2007 rund 11 % (193 Mio. Fr.) **der gesamten Kürzungen** des Sparprogramms 2004 des Bundes!

Eine Milliarde Strassenmittel abzweigen?

Durch die beiden Entlastungsprogramme 2003 und 2004 würden der Strasse **in den Jahren 2004–2008 kumuliert 931,5 Mio. Franken entzogen.** Dabei handelt es sich nicht um frei verfügbare Bundesmittel.

Gemäss Art. 85ff. der Bundesverfassung sind diese **Treibstoffabgaben zweckgebunden für die Strassen zu verwenden**. Die Massnahme im Entlastungsprogramm 2004 steht also in eklatantem Widerspruch zur Bundesverfassung und kommt einem Betrug am Verkehrsteilnehmer und Steuerzahler gleich.

Kürzungen im Widerspruch zu geltendem Recht

Strassenkosten von Verkehrsteilnehmern mehr als gedeckt

Die Strassenrechnung 2002 zeigt, dass die **Ausgaben für die Strasseninfrastruktur (Bau, Unterhalt und Betrieb) durch Abgaben der privaten Verkehrsteilnehmer wiederum mehr als gedeckt** wurden. Die Überdeckung im Jahr 2002 betrug 778 Mio. Franken.

Überdeckung von 778 Mio. Franken

Negative Konsequenzen für die Beschäftigungslage

Die **konjunktur- und beschäftigungspolitisch wichtigen Bauinvestitionen** der öffentlichen Hand sind bereits im Jahr 2003 nominal stark eingebrochen (öffentliche Auftraggeber: –9 %, Bund: –12,7 %, übrige Auftraggeber: –4,7 %).

Rückgang öffentliche Bauinvestitionen 2003

Ab 2005 wird dieser Rückgang durch die negativen Impulse der bereits beschlossenen Kürzungsmassnahmen in Strassen- und Bahnprogrammen verstärkt. Die Konjunkturforscher gehen deshalb von einem **Rückgang der gesamten Bauinvestitionen für das Jahr 2005** und einem Rückgang der Arbeitsplätze aus.

Weiterer Rückgang der Bauinvestitionen 2005 wegen Sparprogramm '03

Die aktuell zur Diskussion stehenden Kürzungen von Strassengeldern durch das Entlastungsprogramm 2004 hätten **zusätzliche negative Auswirkungen auf die Beschäftigungslage** zur Folge.

Zusätzliche Arbeitsplätze gefährden?

Verschlechterung des Standortfaktors Verkehr für die Schweiz

Die Verkehrserschliessung ist ein zentraler Standortfaktor, welcher die **Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, Regionen und Staaten** wesentlich beeinflusst. Durch ein optimales Verkehrsnetz profitieren Wirtschaft und damit Bevölkerung einer Region von der **besseren Erreichbarkeit und von tieferen Transport- und Reisekosten**. Die höhere Mobilität von Personen und Gütern fördert den optimalen Einsatz der Arbeitskräfte und den Austausch von Gütern.

Wettbewerbsfähigkeit in Gefahr

Der Wirtschaftsstandort Schweiz hat **im internationalen Vergleich noch kein eigentliches Erreichbarkeitsproblem**, doch **seit 2003 bahnt es sich an**.

Strasse wichtigster Verkehrsträger

Mit 66,1 % (wertmässig) bzw. 54,4 % (mengenmässig) ist **die Strasse der wichtigste Verkehrsträger** auch für den Aussenhandel.

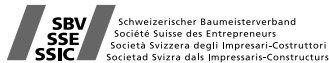
Zürich, November 2004

© VESTRA, SBV, Infrastruktur Strasse

Diese Broschüre ist in Deutsch, Französisch und Italienisch erhältlich.
Sie kann gratis bei den drei Organisationen bezogen werden:



VESTRA
Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer
Staufenstrasse 22, 4451 Wintersingen
Tel. 061 973 00 70, Fax 061 973 00 71
info@vestra.ch, www.vestra.ch



Schweizerischer Baumeisterverband
Politik + Kommunikation
Weinbergstrasse 49, Postfach, 8006 Zürich
Tel. 01 258 83 22, Fax 01 261 03 24
kommunikation@baumeister.ch, www.baumeister.ch



Infrastruktur Strasse, c/o Batigroup AG
Burgfelderstrasse 211, Postfach 328, 4025 Basel
Tel. 061 326 30 30, Fax 061 326 33 66
hrmueller@batigroup.com

Stellungnahme der Schweizer Bauwirtschaft (Zusammenfassung)

Die Schweizerische Bauwirtschaft, repräsentiert vom Schweizerischen Baumeisterverband SBV, dem Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer VESTRA und der Infrastruktur Strasse IS, lehnt die vorgeschlagenen Kürzungsmassnahmen zur Strasse im Rahmen des Entlastungsprogramms 2004 des Bundesrates (siehe Ausgangslage auf der ersten Seite) als **unverhältnismässig** ab,

- weil dadurch die längst versprochene **«rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes» weiter hinausgeschoben** wird
- weil die Vorlage **negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz** (Haupt-, Kantons- und Gemeindestrassen) hat, das sich schon heute vielerorts in einem schlechten Zustand befindet
- weil davon **auch der öffentliche Verkehr (öV)** in den peripheren Regionen **betroffen** ist, der sich rund zur Hälfte auf der Strasse abspielt
- weil der **Nationalstrassenunterhalt** wegen der intensiveren Abnutzung nicht beschnitten werden darf, sondern im Gegenteil **höher dotiert** werden sollte
- weil schon das erste Entlastungsprogramm **überdurchschnittliche Abstriche an den Strassenbudgets** beinhaltet
- weil **auch ohne weitere Kürzungen die Strassenkosten von den Verkehrsteilnehmern mehr als gedeckt** werden
- weil Abstriche bei den Investitionen **negative Konsequenzen auf die Beschäftigungslage** in der Schweiz haben
- weil Verzögerungen im Strassenbau und ungenügender Unterhalt die **Qualität des Wirtschaftsstandorts Schweiz beeinträchtigen und das Wachstumspotenzial schmälern**.