

## **Notwendigkeit und Schwierigkeiten eines Verkehrskompromisses**

Nach der Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative geht die Suche nach einem Kompromiss in der Verkehrspolitik weiter. Einer entsprechenden Initiative der CVP-Fraktion hat die nationalrätliche Verkehrskommission Folge gegeben. Eine gleich lautende Initiative von Ständerat Peter Bieri (CVP, ZG) wurde von 24 Ständeräten unterzeichnet. Zugleich arbeitet das UVEK an einer Vorlage. Nachdem die Eisenbahngrossprojekte und deren Finanzierung beschlossen sind wird ein Verkehrskompromiss vor allem in Bestimmungen für die Verwendung des für Strassenzwecke reservierten Ertrags der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette bestehen. Ein solcher Kompromiss legt mittelfristig durch die Steuerung der Finanzflüsse Prioritäten fest. Ein mittelfristiger Kompromiss ist nötig, weil Ausbau und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur stabile Vorgaben benötigen.

### **Elemente eines Kompromiss**

Der Konflikt zwischen Autofahrern und „grünen Kreisen“ wurde in den letzten Jahrzehnten ideologisch hochstilisiert. Beide Seiten sind aber an einem Kompromiss interessiert. Die Autofahrer wollen nicht, dass die zweckgebundenen Mittel zur Finanzierung der Ausgabenüberschüsse des Bundes zurückbehalten werden. Diese Mittel werden zwar auf einem Spezialkonto verbucht, aber de facto können hier zinsfrei Mittel zur Finanzierung des allgemeinen Bundeshaltes beschafft werden. Der Stand dieses Spezialkontos stieg von 1994 – 2003 von 818 auf 3566 Milliarden an. Eine Verstärkung der Zweckbindung, ist durch ein Bauprogramm und einen Fonds möglich, welche die Strassenmittel stärker gegenüber dem allgemeinen Bundeshaushalt abgrenzen.

Auf der rot-grünen Seite besteht ein Interesse daran, dass Strassenverkehrsmittel zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen eingesetzt werden. SP und Grüne dominieren politisch viele Kernstädte, welche in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind und ihre Probleme nicht ohne Bundesgelder lösen können. Mit der zweiten Gotthardröhre wurde allerdings der Preis für die Hilfe an die Agglomerationen zu hoch angesetzt.

Das dritte Element des CVP-Vorschlags ist die stärkere Berücksichtigung der Berg- und Randregionen bei den Beiträgen an die Hauptstrassen. Damit wird den Befürchtungen dieser Landesteile entgegengewirkt, ihre Wachstumschancen würden zugunsten der Zentren geopfert. Dieser Verkehrskompromiss soll auf Verfassungsebene – in den Übergangsbestimmungen - festgeschrieben werden. Juristisch würden vermutlich Gesetzesänderungen und Budgetbeschlüsse genügen, da die Beiträge an den Agglomerationsverkehr auch in der NFA-Vorlage vorgesehen sind. Angesichts des aufgestauten Misstrauens auf beiden Seiten, drängt sich aber eine Verankerung auf Verfassungsebene auf.

Da das Nationalstrassennetz jetzt zu neunzig Prozent gebaut ist, drängt sich auch sachlich eine Neuregelung der Prioritäten auf. Fertigstellung, Betrieb und Optimierung dieses Netzes werden aber auch langfristig Mittel benötigen. Der Einbezug des Agglomerationsverkehrs drängt sich auf, weil dieser das Nationalstrassennetz belastet. Dieses Problem kann oft effizienter durch eine Verbesserung der Strassen- und Schieneninfrastruktur in den Agglomerationen als durch einen Ausbau der Autobahnen in Stadtnähe gelöst werden.

### **Problematisches Umfeld**

Der Kompromiss wird allerdings durch Probleme im weiteren politischen Umfeld gefährdet. Eine allfällige massive CO<sub>2</sub>-Abgabe wird die Kompromissbereitschaft der Autofahrer wesentlich reduzieren. Das Verhältnis von Abgaben des Individualverkehrs und Mitteln für die Strasse würde durch eine solche Abgabenerhöhung und eine Finanzierung des Schienenverkehrs in den Agglomerationen mit bisher für den Strassenbau reservierte Mittel drastisch verschlechtern.

Die Forderung nach einem Road Pricing als kommunaler Abgabe zugunsten der Kernstädte erschwert die Situation ebenfalls. Wenn den Agglomerationen eine neue Finanzquelle erhalten sollen, ist nicht einzusehen, weshalb sie auch noch zusätzliche Beiträge erhalten sollen. Ein Road Pricing macht Sinn, wenn dadurch bisherige Verkehrsabgaben durch eine Abgabe mit verbessertem Steuerungseffekt ersetzt werden. Die Autofahrer werden nicht aber bereit sein, die Finanzen der rot-grün dominierten Städte, zu deren Politik sie nichts zu sagen haben, durch neue Abgaben zu sanieren.

Ein Streitpunkt wird sich beim Bezug von Verkehrsprojekten in den Agglomerationen zum Nationalstrassennetz ergeben. Sollen nur Projekte gefördert werden, welche das nationale Netz entlasten, oder geht es um eine allgemeine Verkehrssubvention, wie dies z. B. die St. Galler Standesinitiative anstrebt?

Die CVP-Initiative schlägt einerseits eine sachlich vernünftige Anpassung der Prioritäten- und Finanzordnung im Strassenverkehr vor. Andererseits dürfte sie politisch tragfähig sein. Ihr Erfolg hängt allerdings davon ab, ob es gelingt die störenden Einflüsse aus dem politischen Umfeld zu kontrollieren.

4923 Zeichen (mit Leerzeichen)