

Verkehrspolitik: Mit der Vorlage des UVEK geht es nicht

Für seine Vorschläge zur Finanzierung der Verkehrspolitik hat das UVEK nicht unverdient von allen Seiten Prügel bezogen. Die Vernehmlassungsentwürfe für einen Dringlichkeits- und einen Infrastrukturfonds bringen weder in der Sache etwas noch lösen sie politischen Probleme. Es wird dem Bundesrat nichts übrig bleiben, als entweder die Vorlage neu zu entwerfen oder aber dem Parlament die Federführung aufgrund der CVP-Initiative zu überlassen, der die zuständige Nationalratskommission schon Folge gegeben hat.

Sachlich ungenügend

Sachlich oder verkehrspolitisch stellt sich die Frage, wie der Bund in den nächsten Jahrzehnten mit zweckgebundenen Erträgen der Mineralölsteuer zu einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur beitragen soll. In den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts wurde beschlossen, ein Netz von Nationalstrassen zu errichten und dessen Bau durch einen zweckgebundenen Zuschlag auf dem Treibstoffzoll – der heutigen Mineralölsteuer - zu finanzieren. Das damals vorgesehene Netz ist inzwischen zu neunzig Prozent ausgebaut.

Inzwischen entstanden auf dem Nationalstrassennetz aber auch Engpässe. Staus und Zeitverlust ärgern nicht nur die Autofahrer sondern verursachen auch erhebliche volkswirtschaftliche Schäden. Um ein funktionsfähiges Netz zu erhalten, ist die Beseitigung dieser Engpässe erforderlich. Der Nationalstrassenbau wird also auch mittelfristig Mittel benötigen. Der vom Volk angenommene neue Finanzausgleich sieht auch eine finanzielle Beteiligung des Bundes am Agglomerationsverkehr vor und erlaubt die Verwendung von Mineralölsteuergeldern für diesen Zweck. Dies ist sachlich sinnvoll, weil sich in Agglomerationen Verkehrsprobleme teilweise besser durch einen Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastruktur der Agglomerationen als durch einen Ausbau des Nationalstrassennetzes lösen lassen.

Da der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nur über Jahrzehnte erfolgen kann, ist zumindest die Festlegung einer Prioritätsordnung erforderlich. Gerade das tut der bundesrätliche Entwurf nicht. Er sieht einen kurzfristigen Dringlichkeitsfonds vor allem für Agglomerationsprojekte vor. Der für 20 Jahre geplante Infrastrukturfonds ordnet weder die Verteilung der Mittel für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes, für die Erhaltung der Funktionalität und für den Agglomerationsverkehr fest, noch regelt er klar die Speisung des Fonds. Alles bleibt offen und wird erst später vom Parlament entschieden.

Politisch nicht tragfähig

Die Aufteilung der öffentlichen Mittel auf öffentlichen und privaten Verkehr und auf Schiene und Strasse sind seit langem politisch höchst umstritten. Das gilt seit Jahrzehnten auch für die Verwendung von zweckgebundenen Erträgen der Mineralölsteuer für andere Zwecke als den ursprünglich vorgesehenen Autobahnbau. Planungssicherheit ist insbesondere auch deshalb erforderlich, weil die Subventionierung des Agglomerationsverkehrs mit der Politik

der rot-grün regierten Städte zusammenhängt. Die sture Beschränkung auf den ÖV und Verkehrsbeschränkungsmassnahmen hat die Probleme des Agglomerationsverkehrs mitverursacht. Die Subventionierung von Verkehrsprojekten ermöglicht es den rot-grünen Stadtregerungen, dadurch frei werdende Mittel anderswo zur Finanzierung ihrer Utopien einzusetzen.

In einer solchen Situation muss eine Fondslösung Sicherheit für beide Seiten schaffen. Das tut die UVEK-Vorlage nicht. In letzter Konsequenz bringt die Vorlage nur eine Neuerung: Mineralölsteuergelder sollen zukünftig auch für den Agglomerationsverkehr eingesetzt werden. In der Botschaft wird zwar eine jährliche Speisung des Fonds mit einer Milliarde, der Fertigbau des Nationalstrassennetzes und die Erhaltung der Netzfunktionalität in Aussicht gestellt. Im Beschlussentwurf finden sich darüber aber keine konkreten Zahlenangaben. Alles, was in Richtung Strassenbau geht, wird bereits heute von der SP heftigstens bestritten. Dafür soll die Förderung des Veloverkehrs zur Bundesausgabe werden.

Eine Alternative liegt vor

Noch hat das UVEK die Chance, aufgrund der ablehnenden Vernehmlassungsergebnisse seinen Entwurf umzukrempeln. Vor allem Bundesrat Leuenberger ist gefordert, eine tragfähige politische Lösung zu finden. Nutzt er diese Chance nicht, so können Kommission und Parlament per Rückweisungsantrag klare Aufträge erteilen. Das Parlament kann aber auch selber die Federführung übernehmen. Mit den parlamentarischen Initiativen der CVP-Fraktion im Nationalrat und im Ständerat, liegt nämlich eine Alternative zum unbefriedigenden Entwurf des UVEK vor. Insbesondere werden sowohl die Einlagen in den Fonds als auch die Verteilung auf die verschiedenen Bereiche der Verkehrsinfrastruktur klar geregelt und unterliegen dem fakultativen Referendum. Damit ist keine Seite gezwungen, die Katze im Sack zu kaufen.