

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Frau Rahel Galliker
3003 Bern

Bern, 19. Juni 2014

Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) haben Sie die Grüne Partei zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage äussern zu können.

Die Grünen begrüssen die Vorlage, weil sie die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Agglomerationsprogrammen langfristig zu sichern vermag. Agglomerationsprogramme stimmen Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung aufeinander ab und beziehen dabei alle Verkehrsträger ein. Dank dieses umfassenden Ansatzes sind die Agglomerationsprogramme am besten geeignet, den Problemen des zunehmenden Verkehrs an den Ursachen zu begegnen.

Die Grünen unterstützen auch, dass bei der Strasseninfrastruktur Betrieb und Unterhalt vor dem Ausbau Priorität haben. Damit soll in erster Linie die Sicherheit des bestehenden Netzes gewährleistet werden. Daneben ist die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen. Das Potential dazu sowie der exakte Investitionsbedarf sind mit einem Netzaudit zu ermitteln.

Bei der Finanzierung lehnen die Grünen die Verwendung von allgemeinen Bundesmitteln durch die Zweckbindung der Autoimportsteuer klar ab.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen wohlwollend zu prüfen und die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Regula Rytz
Co-Präsidentin



Urs Scheuss
Fachsekretär

Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP); Vernehmlassung

Antwort der Grünen Partei der Schweiz

Einleitend

Die Grünen orientieren sich in der Verkehrspolitik am Prinzip „Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten“. Dies setzt eine Raumplanung voraus, welche kurze Wege fördert und das Siedlungsgebiet dort entwickelt, wo es bereits gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Eine solche Raumplanung kann nur gelingen, wenn sie Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und alle Verkehrsträger einbezieht.

Der Bund hat dazu die Agglomerationsprogramme geschaffen, welche Beiträge an Infrastrukturen für den öffentlichen und privaten Verkehr in den urbanen Räumen an eine nachhaltige Raumplanung knüpft. Finanziert werden die Bundesbeiträge seit 2008 über den auf 20 Jahre befristeten Infrastrukturfonds. Es zeigt sich aber bereits heute, dass die vorgesehenen Mittel nicht reichen werden.

Es ist daher nur konsequent, die Befristung aufzuheben, wie dies im vorgeschlagenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds der Fall ist. Damit halten die Grünen aber auch fest, dass andere Lösungen ebenfalls zum Ziel führen. So könnte auch lediglich der Infrastrukturfonds unbefristet weiter geführt und an der bestehenden Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV festgehalten werden.

Folglich ist die Ausgestaltung des neuen Verkehrsfonds ausschlaggebend. Die Grünen orientieren sich dabei an den folgenden Grundsätzen:

- Die Finanzierungsquellen müssen an den Energie- und Ressourcenverbrauch des Verkehrs gebunden sein, wie dies heute etwa bei der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen der Fall ist. Einerseits entspricht dies besser dem Verursacherprinzip. Vor allem aber fördert es andererseits Energie- und Ressourceneffizienz auch beim Verkehr, wo der Handlungsbedarf, wie etwa die Energiestrategie 2050 zeigt, besonders gross ist. Klar abgelehnt wird dagegen die Verwendung von Mitteln aus der allgemeinen Bundeskasse, wie dies die Zweckbindung der Autoimportsteuer zur Folge hätte.
- Die Ziele des Infrastrukturfonds sollen für den NAF übernommen werden. Laut Artikel 2 des Gesetzes über den Infrastrukturfonds sollen die Mittel „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität“ dienen. Konkret sind alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einzubeziehen, wirksame Alternativen gegenüber

neuen Infrastrukturen vorzuziehen, die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand zu berücksichtigen und die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt zu beachten. Diese Prinzipien müssen konsequent auch für die Nationalstrasseninfrastruktur gelten. Ausserdem sollen sie damit ergänzt werden, dass der NAF einen Beitrag zu einer nachhaltigen Energie- und Ressourcenpolitik leisten soll, wie sie etwa in den Zielen der Energiestrategie 2050, des CO₂-Gesetzes oder in der Revision des Umweltschutzgesetzes zum Ausdruck kommen.

- Zur Schliessung der im erläuternden Bericht dargestellten Finanzierungslücke soll zuerst ausgabenseitig auf Ausbauten verzichtet werden. Statt die Infrastruktur auszubauen soll sie besser genutzt werden. Voraussetzung dazu ist ein unabhängiges Netzaudit mit einer Überprüfung des technischen Zustandes der Infrastruktur. Auch die Wirksamkeit der bereits umgesetzten, aber auch der beschlossenen und noch nicht bewilligungsreifen Projekte muss aufgrund der aktuellen Umwelt- und Mobilitätsentwicklung genau überprüft werden. So sind heute z.B. im Portfolio des Netzfertigstellungsprogrammes höchst umstrittene Projekte wie die neue Axenstrasse oder der Westast der A5-Umfahrung in Biel drin, für die kein wirklicher Bedarf besteht oder die weitaus günstiger realisiert werden können. Eine Entschlackung der bewilligten Programme wird ausserdem finanzielle Spielräume für dringende Projekte in den Agglomerationen schaffen (z.B. nationales Velonetz).
- Die Höhe der Abgabesätze etwa der Mineralölsteuer oder des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen ist von den benötigten Mitteln gemäss obiger Prioritätensetzung abhängig zu machen. Es soll nicht Geld auf Vorrat erhoben werden, das neue Ausbaugelüste wecken könnte.
- Nicht zuletzt angesichts der enormen Geldbeträge fordern die Grünen eine bessere Transparenz bezüglich der Investitions- und Kostensteuerung sowie ein standardisiertes Reportingverfahren.

Die gestellten Fragen beantworten wir wie folgt:

A Neue Finanzarchitektur

1) Unterstützen Sie grundsätzlich die Neuordnung bei der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, Beibehaltung einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr für übrige Beiträge)?

Die vorgeschlagene Neuordnung der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr besteht im Wesentlichen darin, den heute

befristeten Infrastrukturfonds (IF) zu erweitern. Dadurch werden künftig alle Nationalstrassenaufgaben über den neuen Fonds finanziert und unterliegen nicht mehr der Schuldenbremse. Dieser Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wird ausserdem – im Unterschied zum IF – unbefristet sein.

Die verbleibenden Transferbeiträge im Zusammenhang mit der Strasse an Kantone und die Bahn sowie Forschung und Verwaltung würden durch eine entsprechend verkleinerte Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV_{neu}) finanziert und unterlägen weiterhin der Schuldenbremse. Dadurch wird eine Ungleichbehandlung bei der Strassenfinanzierung geschaffen, welche speziell die Kantone gegenüber dem Bund benachteiligt. Da die Kantone die Strasseninfrastruktur zum Teil auch über allgemeine Budgetmittel finanzieren, wird die verursachergerechte Finanzierung insgesamt geschwächt. Die Grünen fordern deshalb, auf die Schaffung des vorgeschlagenen SFSV_{neu} zu verzichten und die damit verbundenen Ausgaben in den NAF zu integrieren. Damit würden die Finanzflüsse transparent und es könnten besser Prioritäten gesetzt werden.

Klar abgelehnt wird aber die im erläuternden Bericht unter Ziff. 2.7.1 skizzierte, jedoch verworfene Variante der vollständigen Abschaffung der SFSV. Bei dieser würden die Transferbeiträge im Zusammenhang mit der Strasse an Kantone und die Bahn sowie Forschung und Verwaltung über die allgemeine Bundeskasse finanziert, womit das Verursacherprinzip ebenfalls nicht mehr respektiert wäre.

2) Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?

Aus Sicht der Grünen ist der neue Strasseninfrastrukturfonds nicht zwingend. Je nach Ausgestaltung hat er aber auch Vorteile gegenüber der heutigen Situation. Denn Handlungsbedarf gibt es vor allem bei der Sicherstellung der Finanzierung künftiger Agglomerationsprogramme. Darum begrüssen die Grünen die Überführung des zeitlich beschränkten Infrastrukturfonds für die Agglomerationsprogramme in den NAF.

Die Agglomerationsprogramme verlangen eine koordinierte und konzertierte Gesamtbetrachtung der Verkehrsprobleme und zwingen die Akteure dazu, verkehrsträgerübergreifende Lösungen zu erarbeiten, die mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Dieser Ansatz ist richtig und wegweisend. Daher begrüssen die Grünen die Verstetigung des Infrastrukturfonds im Rahmen des NAF. Dazu sollen aber auch die Ziele des Infrastrukturfonds gemäss Infrastrukturfondsgesetz in die Ziele des NAF übernommen werden. Die Interessenabwägung der Agglomerationsprogramme muss auch für den neuen Fonds zur Anwendung kommen.

3) Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?

a) Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?

Die Grünen unterstützen mit Ausnahmen die vorgeschlagenen Finanzierungsquellen. Insbesondere begrüßen sie den Ansatz der verbrauchsabhängigen Finanzierung. Dadurch kann eine gewisse Lenkungswirkung als Nebeneffekt erzielt werden. Um die Mobilität insgesamt zu reduzieren und gezielter zu steuern, ist aber möglichst rasch ein Mobility-Pricing für alle Fahrzeuge einzuführen. Dieses soll neben der Fahrleistung auch den Energieverbrauch berücksichtigen.

Der Ansatz der verbrauchsabhängigen Finanzierung wird jedoch nicht konsequent umgesetzt (Autobahnvignette, Pauschalbesteuerung von Elektro-Fahrzeugen). Bei der Zweckbindung der Autoimportsteuer kommt dazu, dass sie dem Bund wichtige Einnahmen entzieht. Darum lehnen die Grünen diese neue Finanzierungsquelle klar ab.

b) Mit den zu finanzierenden Aufgaben?

Aus Sicht der Grünen sind die Agglomerationsprogramme klar zu priorisieren. Diese müssen das zentrale Element des NAF sein. Weiter sollen Unterhalt und Betrieb der Nationalstrasseninfrastruktur wie vorgeschlagen Vorrang gegenüber dem Ausbau haben. Ausbauprojekte müssen schliesslich einer Wirksamkeitsanalyse unterworfen werden: Tragen sie zur Verbesserung der Funktionalität des gesamten Verkehrssystems bei? Wird damit die Siedlungsentwicklung gegen innen gefördert? Tragen sie zur Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs bei? In diesem Zusammenhang begrüßen die Grüne ausdrücklich den im Gesetzesentwurf verankerten Grundsatz, wonach wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzuziehen sind. Dieser Grundsatz muss jedoch im Gesetz auch konkretisiert werden.

Um die Umsetzung der Projekte aus den Agglomerationsprogrammen nicht zu gefährden, muss der nötige Finanzbedarf absolut oder als prozentual bereits im Gesetz reserviert werden. Ansonsten würden Nationalstrassenneubauten, die durch den STEP-Bundesbeschluss geschützt sind, faktisch gegenüber den Agglomerationsprojekten bevorzugt behandelt.

c) Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?

Der NAF ist eine Chance, bessere Transparenz über die eingesetzten Mittel und die Kostententwicklung zu schaffen. Aus Sicht der Grünen sollen die Zuständigkeiten für die verschiedenen Aufgaben im Zusammenhang mit dem NAF so geordnet werden, dass ein umfassendes Controlling durchgeführt werden kann.

Insbesondere beim Autobahnbau gibt es dringenden Handlungsbedarf. Das ASTRA in seiner heutigen Form (seit der Übernahme von kantonalen Aufgaben im Nationalstrassenbereich im Zusammenhang mit dem nationalen Finanzausgleich NFA) ist sowohl Besteller als auch Ersteller der Nationalstrasseninfrastruktur. Nachdem die Rollen im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit der Bahnreform schrittweise getrennt wurden, ist dies nun im Sinne der good governance bei den Nationalstrassen dringend angesagt. Zusammen mit dem NAF muss daher eine eigene Aufsichtsbehörde geschaffen werden, welche die Aufgaben des Bestellers und des Regulators übernimmt.

Ausserdem sollte analog zur NEAT eine Aufsichtsdelegation für die begleitende und nachträgliche parlamentarische Verwaltungskontrolle geschaffen werden.

4) Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?

(vgl. Antwort unter 1))

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

5) Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?

Zur Schliessung der Finanzierungslücke sollen grundsätzlich auf der Ausgabenseite auf Ausbauten verzichtet werden. Aus diesem Grund sind Erweiterungen konsequent auf ihre Wirksamkeit zu prüfen und mit Alternativen zu vergleichen. Oft kann die Kapazität erhöht werden, ohne den Strassenraum auszubauen. Ein Beispiel ist die weitere Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene. Die Temporeduktionen zur Verstetigung des Verkehrs, wie sie bereits heute auf dem Nationalstrassennetz eingesetzt wird, ist wegweisend. In Anbetracht von durchschnittlich lediglich 1.6 Personen pro Fahrzeug – und sogar nur 1,12 Personen im Pendlerverkehr – wäre es ausserdem angebracht, zu Spitzenzeiten eine reservierte Spur (pool lane) für Fahrzeuge mit mehr als zwei Personen einzurichten.

Zu bemerken ist, dass bei der Berechnung der Höhe des Mineralölsteuerzuschlages und somit der Finanzierungslücke unverständlicherweise auf das Weiter-wie-bisher-Szenario der Energieperspektiven des Bundes abgestellt wurde, obwohl sich der Bundesrat mit der Energiestrategie 2050 von diesem Szenario abgewendet hat. Dies wird voraussichtlich zur absurden Situation führen, dass die Parlamentsberatungen und die Volksabstimmung zur Strassenfinanzierung auf der Grundlage von mittlerweile revidierten Zielen der Energiepolitik geführt werden wird.

Davon abgesehen ist die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffe klar der richtige Ansatz, da dieser verbrauchsabhängig ist, wie weiter oben unter 3a) ausgeführt. Dies würde auch eine Tendenz fördern, die bestehende Strasseninfrastruktur effizienter zu nutzen und so den Druck auf Ausbauten zu verringern. Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffe ist ausserdem berechtigt, da er seit 1974 nicht mehr erhöht wurde.

Schliesslich soll generell nicht Geld auf Vorrat erhoben werden, sondern nur so viel, wie es zur Bewältigung der öffentlichen Aufgaben braucht. Vorrang haben neben den Agglomerationsprogrammen Betrieb, Unterhalt und Sanierungen sowie der Schutz vor den negativen Auswirkungen auf Umwelt und Mensch (z.B. Lärm), die heute zum Teil nicht gedeckt sind (z.B. Unfälle, Umweltverschmutzung).

6) Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?

Die Grünen lehnen diese Massnahme klar ab und erachten sie als unnötig, wie einleitend zur Antwort auf die Frage 5) ausgeführt. Die geplante Zweckbindung der Einnahmen der Automobilsteuer würde dem Bundeshaushalt jährlich Mittel in der Höhe von rund 400 Mio. Franken entziehen, die anderweitig kompensiert werden müssten. Die Automobilsteuer ist ausserdem nicht verbrauchsabhängig und würde somit auch keinen Beitrag zur ausgabenseitigen Schliessung der Finanzierungslücke leisten.

7) Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 auf 45 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer einverstanden (Hauptvariante)?

Die Grünen bevorzugen wie erwähnt klar die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Die genaue Erhöhung muss abhängig gemacht werden von den benötigten Mittel für die Agglomerationsprogramme, die ohne Verzug erfolgen sollen (auch Projekte der 3. Generation) sowie der benötigten Mittel für die längerfristige Planung beim Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Hierzu ist ein Netzaudit durchzuführen, welches Auskunft über den Zustand der heutigen Nationalstrassen und den Unterhalts- und Sanierungsbedarf gibt.

Wie ebenfalls bereits erwähnt lehnen die Grünen eine Zweckbindung der Einnahmen der Automobilsteuer grundsätzlich ab.

8) Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 auf 42 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer oder Teilen davon einverstanden (Nebenvariante)?

(vgl. Antwort unter 7))

9) Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:

a) Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?

(vgl. Antwort unter 7))

b) Auf was ist zu verzichten, wenn die Erhöhung tiefer als in der Haupt- oder Nebenvariante ausfallen sollte?

Agglomerationsprogramme sind prioritär und der Unterhalt muss aus Sicherheitsgründen unbedingt gewährleistet werden. Werden die Finanzmittel knapp, ist von einem weiteren Ausbau der Nationalstrassen abzusehen.

10) Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)

a) neu eine Pauschalsteuer einzuführen und

b) zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?

Auch alternativ betriebene Fahrzeuge brauchen Infrastrukturen und Ressourcen. Folglich sind sie in den NAF einzubeziehen. Weiter muss auch für solche Fahrzeuge der Beitrag verbrauchsabhängig sein.

11) Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat künftig auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag einen Teuerungsausgleich vornehmen kann?

Die Grünen unterstützen den Teuerungsausgleich bei der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag. Damit wird verhindert, dass der Strassenverkehr relativ günstiger wird, während die Kosten für die öV-Benützung stärker als die Teuerung ansteigen. Es ist angemessen, dem Bundesrat die entsprechende Kompetenz zur Erhöhung der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag zu übertragen.

12) Welcher der beiden vorgeschlagenen Varianten (Hauptvariante, Nebenvariante) geben Sie den Vorzug?

a) Hauptvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 45 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer maximal zwei Drittel.

b) Nebenvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 42 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer bis zu hundert Prozent.

(vgl. Antwort unter 7))

13) Schlagen Sie andere Massnahmen vor, um die Ausgaben und Einnahmen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und im Fonds nach dem Jahr 2017 ins Gleichgewicht zu bringen? Wenn ja, welche?

Falls die Vorlage zum zweiten Gotthardstrassentunnel im Parlament oder allenfalls vom Volk abgelehnt werden sollte, reduziert sich die vom ASTRA ausgewiesene Finanzierungslücke entsprechend. Die prognostizierte Finanzierungslücke würde nicht oder später eintreten würde.

Sollten die Einnahmen wirklich wie erwartet zurückgehen, sei auf die einleitenden Bemerkungen in der Antwort auf die Frage 5) verwiesen: Das Einsparpotential ist auszuschöpfen unter Berücksichtigung, dass dem Ausbau die letzte Priorität zukommt. Davon soll auch die Netzfertigstellung nicht ausgeschlossen werden (vgl. unten die Antwort auf die Frage 15)).

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

14) Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?

Grundsätzlich ist es richtig, dass das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ein Bundesbeschluss ist, der dem fakultativen Referendum unterliegt. Das entspricht auch dem Mechanismus des STEP für die Schieneninfrastruktur. Ebenfalls zweckmässig ist die Pflicht des Bundesrates, alle vier Jahre über den Fortschritt der Arbeiten Bericht zu erstatten, um allfällige Anpassungen des Programms vorzunehmen.

Von grosser Bedeutung ist, dass die Ausbauschritte des Strategischen Entwicklungsprogramms wie vorgeschlagen sämtliche Projekte enthalten müssen, welche unter die Kategorie „Erweiterungen und Kapazitätsausbauten“ fallen, also sowohl Engpassbeseitigungen als auch neue Netzelemente und Umfahrungen. Die sogenannten Anpassungsprojekte sollen ebenfalls ins STEP aufgenommen werden, sofern sie eine funktionale Wirkung aufweisen.

Die Ausgangslage lässt diesbezüglich noch gewisse Fragen offen. Die heutige Kategorie Unterhalt, wie sie von der Verwaltung ausgewiesen wird, ist schwierig nachzuvollziehen. Hier braucht es eine feinere Aufschlüsselung der Projekte, um eine grösstmögliche Transparenz gegenüber Parlament und Souverän zu erhalten. So sollte z.B. zwischen Anpassungen aus Gründen der Normkonformität und Anpassungen zur Steigerung der Funktionsfähigkeit (Umnutzung der Pannestreifen sowie „kleine Umgestaltungsmassnahmen“) unterschieden werden.

Mit Sicht auf die Ziele des NAF fehlt der konkrete Bezug darauf im STEP – insbesondere aber auch Kriterien, um die Ziele der CO₂- und Energiegesetze einzuhalten. Infrastrukturpolitik muss sich zwingend auch an der Energie- und Klimapolitik orientieren. Es darf nicht sein, dass Infrastrukturprogramme Ziele und Massnahmen für Klima- und Energiepolitik obsolet machen.

Vor allem fehlen auch noch geeignete Evaluationsinstrumente, wie sie für alle staatlichen Aufgaben vorzusehen sind. Evaluationsmechanismen sind bei staatlichen Aufgaben Standard und garantieren den Projekten die nötige Legimitation.

15) Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgen soll?

Eine etappenweise Realisierung des STEP ist richtig. Ob, wo und in welchem Umfang zusätzlich Strassenkapazitäten geschaffen werden sollen, muss im Rahmen des STEP und in Anbetracht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt geklärt werden. Grundsätzlich stehen die Grünen Kapazitätsausbauten ablehnend gegenüber. Denn jeder Ausbau führt unvermeidlich zu Mehrverkehr (induzierter Verkehr), was wiederum den Umweltzielen (Luft, Lärm, Klima, Boden) widerspricht.

Im Rahmen der jeweiligen Botschaft zu den STEP-Projekten ist stets aufzuzeigen, welche Auswirkungen die Inbetriebnahme vorgeschlagenen Neubauten auf die quantitativen Ziele des CO₂- und Energiegesetzes haben werden. In einer Situation, in der die quantitativen CO₂- und Energieziele voraussichtlich verfehlt werden, soll das Parlament nur Neubauprojekte bewilligen dürfen, wenn gleichzeitig Massnahmen beschlossen werden, um die Zusatzverbrauch des induzierten Verkehrs vollumfänglich zu kompensieren.

Die Grünen begrüssen es schliesslich sehr, dass der Bundesrat aus nachvollziehbaren demokratiepolitischen Gründen darauf verzichtet, die Projekte des gescheiterten Netzbeschlusses bei den STEP-Ausbausritten zu berücksichtigen. Wir erwarten vom Bund aber auch, dass er bereits geplante Projekte zur Netzfertigstellung wie die neue Axenstrasse oder den Westast der A5-Umfahrung in Biel noch einmal auf die Priorisierung

und die Notwendigkeit hin untersucht und auf unnötige Ausbauten verzichtet oder günstigere Alternativen prüft.¹

D Weitere Bemerkungen

16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zweifellos werden die raumplanerischen Anforderungen an die Planung von neuen Verkehrsinfrastrukturen in Anbetracht der zunehmend engen Platzverhältnisse auch in Zukunft weiter ansteigen. Auch die Verknüpfung der Verkehrsträger wird tendenziell anspruchsvoller. In diesen beiden Bereichen sollte das Know-how, welches sich das ARE durch seine Zuständigkeit für die Agglomerationsprogramme erarbeitet hat, verstärkt auch in den Planungsprozess von Nationalstrassen Eingang finden. Auch wenn dies in der Botschaft nicht explizit erwähnt wird, sollte es sich von selbst verstehen, dass bezüglich Agglomerationsprogramme die bewährte Kompetenzverteilung zwischen ARE, ASTRA und BAV erhalten bleibt.

Die Neuordnung von Aufgaben und Finanzflüssen im Rahmen des NAF ist eine Chance, auch die Aufgaben des Bundes bei der Veloinfrastruktur zu ordnen. Gerade im Agglomerationsbereich ist das Velo eine Alternative zum MIV. Und insbesondere der Veloverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Emissionsreduktion des Individualverkehrs.

¹ In diesem Zusammenhang sei an den Kaiserstuhltunnel im Rahmen des Netzvollendungsprojektes „Lungern – Giswil“ erinnert, bei dem sich der Bund und der Kanton Obwalden gemeinsam und einvernehmlich vom Vorhaben zurückziehen. Dazu kommen weitere Vorhaben, die von Seiten kantonaler Behörden als „nicht zweckmässig“ (Rophainen-Tunnel) oder als „nicht angestrebt“ (Brünig-Scheiteltunnel) beurteilt werden.