

Langfristiges Ausbauprogramm für Agglomerationsverkehr

Die drängenden Probleme in den städtischen Ballungsräumen sollen mit einem langfristigen, koordinierten Ausbauprogramm für den Agglomerationsverkehr entschärft werden. Im Zusammenhang mit seinem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative hat der Bundesrat auch seine längerfristige Strategie für den Agglomerationsverkehr festgelegt.

1 Grundlagen - Expertengruppe Bieri

Die Expertengruppe "Finanzierung des Agglomerationsverkehrs" unter Leitung von Ständerat Peter Bieri hatte im vergangenen Frühling beim Agglomerationsverkehr Handlungsbedarf festgestellt. Ohne Investitionen in den Bereichen Strasse, Schiene und Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) sind - so der Befund - für die nächsten Jahre in vielen Städten und Agglomerationen der Schweiz massive Verkehrsüberlastungen zu erwarten. Damit verbunden sind negative Auswirkungen wie Staus, Mehrkosten für die Wirtschaft durch Zeitverlust, Lärm und Luftverschmutzung. Die Finanzierung von Verkehrsvorhaben in Agglomerationen ist grundsätzlich Aufgabe der betroffenen Kantone und Gemeinden. Angesichts der grossen Bedeutung der Agglomerationen für das ganze Land soll aber auch der Bund sein bisheriges finanziellen Engagement in der Zukunft verstärken.

2 Verfassungsartikel für die Finanzierung von Investitionen im Agglomerationsverkehr

Der Bundesrat hat im letzten Jahr vom Bericht der Expertengruppe Bieri Kenntnis genommen. Er hat den Handlungsbedarf im Bereich des Agglomerationsverkehrs anerkannt und erste Beschlüsse zur Förderung des Agglomerationsverkehrs gefasst. So hat er mit seiner Botschaft zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen eine Verfassungsänderung vorgeschlagen, mit welcher die zweckgebundenen Erträge der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette neu auch für Schienen- und Strasseninvestitionen im Agglomerationsverkehr verwendet werden können. Diese Vorlage befindet sich bereits in der parlamentarischer Beratung.

3 Sofortmittel

Zusätzlich hat der Bundesrat als Sofortmassnahme eine Mittelaufstockung um 155 Millionen Franken für die Periode 2002-2005 zugunsten des öffentlichen Agglomerationsverkehrs beschlossen. Das Parlament hat in der Folge mit dem Voranschlag 2002 einen gegenüber dem Vorjahr um 35 Millionen Franken höheren Zahlungskredit für Investitionsbeiträge an Konzessionierte Transportunternehmen (KTU) bewilligt.

4 Weiterer Bedarf

Der Bundesrat hat überdies eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe damit beauftragt, die weiteren Vorschläge der Expertengruppe Bieri vertieft abzuklären. Gestützt auf den Bericht der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe hat der Bundesrat nun das weitere Vorgehen im Agglomerationsverkehr festgelegt. Als Grundlage diene dabei eine grobe Bedarfsabschätzung für den Zeitraum bis 2020. Diese hat gezeigt, dass durchschnittlich 300 bis 350 Millionen Diese Mitteilung sowie weitere Informationen sind auf <http://www.uvek.admin.ch/d/index.htm> publiziert.

Franken pro Jahr erforderlich sind. Die effektiven Bundesleistungen werden indessen dem finanziellen Spielraum des Bundeshaushaltes anzupassen sein. Die Mittel des Bundes sollen wie folgt eingesetzt werden:

- Rund ein Drittel dient zur Erhöhung der Investitionsmittel bei den Leistungsvereinbarungen mit Bahnen (z.B. SBB) zur Erhöhung der Beiträge an Infrastrukturvorhaben für den Agglomerationsverkehr.
- Rund zwei Drittel sollen in eine "Programmfinanzierung" des Agglomerationsverkehrs fließen und schwergewichtig für den öffentlichen Verkehr bestimmt sein. Es handelt sich dabei um Investitionen im lokalen Bereich, z.B. um Trams, Stadtbahnen und einzelne Strassenprojekte ausserhalb des National- und Hauptstrassennetzes. Die Schienen- und Strasseninvestitionen sollen als Gesamtpaket behandelt werden und auch Verbesserungen der Umsteigebeziehungen und für den Langsamverkehr beinhalten. Damit eine solche Programmfinanzierung zustande kommt, muss ein Agglomerationsprogramm vorliegen. Die Vorarbeiten für diese Agglomerationsprogramme laufen.

Die Finanzierung dieser Projekte soll - wie erwähnt - über eine Zweckerweiterung der Mineralölsteuererträge erfolgen. Die notwendige Verfassungsgrundlage soll im Rahmen der neuen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen geschaffen werden. Gestützt auf diese Verfassungsbestimmung wird eine Anpassung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vorbereitet. Je nach Zeitbedarf für die Verabschiedung von Verfassungs- und Gesetzesgrundlage dürften die finanziellen Mittel für den Agglomerationsverkehr frühestens ab 2006 zur Verfügung stehen. Die Spezialfinanzierung "Strassenverkehr" weist heute Reserven von rund 3,5 Milliarden Franken auf. Aus heutiger Sicht ist deshalb eine Erhöhung der Mineralölsteuer für die Zwecke der National- und Hauptstrassen, der NEAT und des Agglomerationsverkehrs nicht vor dem Jahre 2010 notwendig. Da die Ausgaben aus der Spezialfinanzierung "Strassenverkehr" jedoch über das ordentliche Budget der Eidgenossenschaft abgewickelt werden, ist auf die Haushaltlage des Bundes und die Bestimmungen der Schuldenbremse Rücksicht zu nehmen.

Kein Ersatz für die Zweckerweiterung der Mineralölsteuer ist das Road Pricing. Für ein flächendeckendes System fehlen zur Zeit entweder die technischen Mittel oder dann sind sie zu teuer. Hingegen soll diese Option längerfristig offen gehalten werden. Gemäss NFA-Botschaft soll das Verfahren für Ausnahmegewilligungen zur Erhebung von Strassengebühren in Agglomerationen erleichtert werden.

Bern, 15. Mai 2002

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
Presse- und Informationsdienst

Auskünfte: H.Schittenhelm, Infochef UVEK 322 55 48