

Schweizerischer Gewerbeverband  
Herrn Dr. Pierre Triponez  
Schwarztorstrasse 26  
3001 Bern

Chur, 6. Juli 2005

## **Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds) Vernehmlassung**

Sehr geehrte Herr Direktor

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegenwärtig steht der Vernehmlassungsbericht "Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds)" vom 7. April 2005 zur Diskussion. Wir machen aufgrund der Wichtigkeit dieser Vorlage für den Kanton Graubünden und das Berggebiet gerne davon Gebrauch, uns in dieser Sache vernehmen zu lassen und danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

### **I. Zusammenfassende Bemerkungen**

Ziel der Vorlage ist die Sicherstellung der Finanzierung für die ungelösten Infrastrukturprobleme im Verkehrsbereich. Im Zentrum steht die Bereitstellung von Bundesmitteln für den Agglomerationsverkehr. Zudem soll die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gewährleistet und die Sicherstellung der Netzfunktionalität gezielt angegangen werden. Schliesslich soll mit flankierenden Massnahmen die Finanzierung der Substanz- und Werterhaltung bei den bestehenden Infrastrukturen in den Randregionen und Berggebieten sichergestellt werden. Zu diesem Zweck soll nach den Vorstellungen des Bundes mit Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassen ein Dringlichkeits- und ein Infrastrukturfonds geschaffen werden.

Die Zielsetzungen, die mit diesen beiden Fonds verfolgt werden, sind im Wesentlichen die gleichen (abgesehen von der zeitlichen Dringlichkeit), sodass materiell eine entsprechende Zusammenlegung durchaus Sinn machen würde. Dies wurde auch schon von verschiedener Seite angeregt. Die folgenden Überlegungen beziehen sich, wenn nicht anders vermerkt, auf beide Fonds.

Die in der Vorlage vorgesehenen flankierenden Massnahmen für die Rand- und Berggebiete sind für den Kanton Graubünden von besonderer Bedeutung. Von den Zielsetzungen her verspricht die Vorlage, die Finanzierung der Substanz- und Werterhaltung bei den bestehenden Infrastrukturen in den Randregionen und Berggebieten sicherstellen zu wollen. Allerdings stehen die für diesen Zweck vorgesehenen Finanzmittel in einem krassen Missverhältnis einerseits zum Finanzbedarf für Infrastrukturprojekte in den Rand- und Berggebieten und andererseits zu den verfügbaren Fondsmitteln, die für die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen vorgesehen sind. Wir beurteilen deshalb unter diesem Gesichtspunkt die Vorlage als nicht ausgewogen.

Wir anerkennen die Notwendigkeit und Dringlichkeit eines Infrastrukturfonds für die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen durchaus, weisen aber mit aller Deutlichkeit darauf hin, dass die berechtigten Anliegen der Rand- und Berggebiete nicht vergessen werden dürfen. Entsprechend erwarten wir, dass die Vorlage nachgebessert wird.

## **II. Besondere Bemerkungen**

### **Mangelnde Transparenz in der Finanzierung**

In der Vernehmlassungsvorlage fehlen ein ganzheitlicher Überblick und eine langfristige Finanzplanung über die Verwendung der zweckgebundenen Verkehrsabgaben. Aus diesen Mitteln müssen sowohl die bisherigen Verwendungszwecke als auch die neu zur Diskussion stehenden Agglomerationsprogramme, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Substanz- und Werterhaltung der bestehenden Infrastrukturen in Berg- und Randgebieten finanziert werden. Es ist nicht

klar, ob die Mittel ausreichen, alle diese Aufwendungen zu decken. Allein die jährliche Zuweisung von 1 Mia. Franken in den Infrastrukturfonds wird der Strassenrechnung des Bundes erhebliche Mittel entziehen. Diese Summe übersteigt bei weitem die Mittel, die bisher jährlich in die Rückstellung eingelegt werden konnten, was die Finanzierung der bisherigen Verwendungszwecke gefährdet.

Durch die Übertragung eines Teils der Nationalstrassenaufgaben auf den Fonds wird auch eine Aufteilung der zweckgebundenen Strassengelder auf Fonds und übrige Aufgaben erforderlich. Die vage Formulierung, wonach die Aufteilung der Mittel auf den Infrastrukturfonds und auf die verbleibenden Aufgaben der Spezialfinanzierung von der Bundesversammlung jährlich mit dem Voranschlag festzulegen sei, genügt nicht.

Wir erwarten eine umfassende langfristige Finanzplanung für die Finanzierung aller Strassenausgaben des Bundes, aus welcher man insbesondere auch ersehen kann, wie die Entwicklung bei der Finanzierung der bisherigen Strassenbeiträge aussieht.

### **Finanzielle Unausgewogenheit**

Die in der Vorlage formulierte Zielsetzung, die Anliegen der Rand- und Berggebiete ebenfalls zu berücksichtigen, steht in erheblichem Widerspruch zu den dafür vorgesehenen Mitteln. Der Dringlichkeits- und der Infrastrukturfonds sind primär für die Finanzierung von Agglomerationsprojekten gedacht. Die flankierenden Massnahmen für die Rand- und Berggebiete sollen hingegen nicht aus dem Dringlichkeits- und Infrastrukturfonds, sondern bezeichnenderweise ausserhalb dieser Fonds und im Rahmen der NFA-Lösung finanziert werden, indem der Schlüssel für die Verteilung der Hauptstrassengelder kostenneutral zu Gunsten der Rand- und Berggebiete angepasst wird. Mit dem so angepassten Verteilschlüssel werden lediglich ca. 12 Mio. Franken jährlich zwischen den Kantonen umverteilt, während für Agglomerationsprojekte Milliarden bereitgestellt werden. Die Absicht, mit zusätzlichen 12 Mio. Franken jährlich die Finanzierung der Wert- und Substanzerhaltung der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen zu wollen, verfehlt das Ziel bei weitem.

Als stossend beurteilen wir, dass im Rahmen der NFA die Finanzierung von schwer finanzierbaren Grossprojekten aus der Vorlage gestrichen wurde. Für die Finanzierung von schwer finanzierbaren Projekten in den Agglomerationen soll demgegenüber der Infrastrukturfonds geschaffen werden. Wir erwarten in Bezug auf die Finanzierung der schwer finanzierbaren Grossprojekte eine Gleichbehandlung mit den Agglomerationskantonen.

### **Ungenügende Finanzierung der Hauptstrassen**

Die Hauptstrassen sind der zentrale Verkehrsträger der Randregionen und Berggebiete. Sie dienen sowohl dem Individual- als auch dem öffentlichen Verkehr. Für deren Finanzierung sind die Kantone auf die Beiträge des Bundes an die Hauptstrassen in der Grössenordnung von jährlich 180 Mio. Franken, auf die allgemeinen und auf die ausserordentlichen nicht werkgebundenen Treibstoffzollbeiträge dringend angewiesen. Durch die NFA, als Folge der Entlastungsprogramme des Bundes und der Finanzierung des neuen Fonds aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind der Bestand und die Höhe der vorgenannten Subventionsgefässe und damit die Wert- und Substanzerhaltung der Hauptstrassen zunehmend gefährdet.

Durch die stärkere Gewichtung des Faktors Topographie im NFA-Schlüssel für die Verteilung der Hauptstrassengelder sollen etwas mehr Mittel in Randregionen und Berggebiete fliessen. Diese Massnahme zielt zwar in die richtige Richtung: Im neuen "Sachplan Strassen" sollen aber - nach heutigem Verfahrensstand - gewisse Strecken in Bergregionen aus dem Hauptstrassennetz gestrichen werden, was die Quote der Gebirgskantone an den Hauptstrassengeldern wieder schmälern würde.

Der Investitionsbedarf im Hauptstrassenbereich ist bei den Gebirgskantonen sehr hoch. Eine von der Schweizerischen Gemeinschaft für die Berggebiete (SAB) im Rahmen der Vernehmlassung zum Infrastrukturfonds kurzfristig durchgeführte Umfrage bei vier Gebirgskantonen hat für die nächsten 20 bis 30 Jahre einen Investitionsbedarf (über dem reinen Substanzerhalt) im Hauptstrassennetz von rund 1,6 Mia. Franken (ohne Graubünden) ergeben. In Graubünden stehen allein bei den Hauptstrassen ca. 40 Projekte mit einem Kostenvoranschlag von jeweils mehr als 10 Mio. Franken und insgesamt mit Gesamtkosten von ca. 1,2 Mia. Franken an. Darunter fallen grössere Umfahrungsprojekte wie für Silvaplana, Susch, Sta. Maria,

Poschiavo, Campocologno und Schmitten mit Gesamtkosten von 320 Mio. Franken, Wintersicherheitsprojekte für die Strecken Sils - Maloja, Val Gonda, Martina - Landesgrenze, Bernina- und Lukmanierpass mit Gesamtkosten von 325 Mio. Franken, sowie die Ausbauprojekte Mot - Sur Gonda und Dieni - Oberalppass mit Gesamtkosten von 110 Mio. Franken. Auch mit einer strengen Prioritätenordnung ist der Kanton Graubünden nicht in der Lage, mit den beschränkten eigenen und den Bundesmitteln auch nur das Notwendige innert nützlicher Frist zu realisieren.

Die im Vernehmlassungsbericht mehrfach wiederholte Aussage, wonach die Verkehrsinfrastrukturen in den Rand- und Bergregionen sehr gut und ausreichend seien, führt so gesehen an der Realität vorbei.

### **III Änderungsanträge**

#### **Aufstockung der Mittel für die Hauptstrassen**

Unsere Ausführungen machen deutlich, dass die Vorlage substanzieller Änderungen bedarf, damit sie auch von den Rand- und Berggebieten mitgetragen werden kann. Es ist der klare Wille des Bundesrates, die Finanzierung der Substanz- und Werterhaltung bei den bestehenden Infrastrukturen in den Randregionen und Berggebieten sicherzustellen.

Eine Aufstockung der Mittel für die Hauptstrassen drängt sich aus den obgenannten Gründen auf. Für die Äufnung des Dringlichkeitsfonds werden 2,2 Mia. Franken aus den für die Strassen zweckgebundenen Rückstellungen entnommen. Per Ende 2004 betragen diese Reserven rund 3,7 Mia. Franken. Das bedeutet, dass auch nach der Entnahme ca. 1,5 Mia. Franken übrig bleiben.

Angesichts der oben erwähnten Probleme erwarten wir, dass dieser Betrag von 1,5 Mia. Franken aus der Spezialfinanzierung Strassen ausgeschieden und für die schwer finanzierbaren Projekte im Hauptstrassenbereich reserviert wird, allenfalls unter Einbringung in den Dringlichkeits- bzw. Infrastrukturfonds mittels entsprechender Zweckbindung.

Damit können für die Dauer von 20 Jahren die NFA- Hauptstrassenmittel um 75 Mio. Franken jährlich aufgestockt werden. Diese zweckgebundenen Mittel sollten den Kantonen als Globalbeiträge ausgerichtet werden, wobei der Faktor Topographie stärker als derzeit in der NFA geplant berücksichtigt werden müsste. Mit dieser Aufstockung hätten auch die schwer finanzierbaren Projekte eine Realisierungschance. Davon profitieren nicht nur die Gebirgskantone, sondern im bisherigen Verhältnis auch die anderen Kantone.

Sofern die beantragten flankierenden Massnahmen ausserhalb des Fonds nicht umgesetzt werden können, erwarten wir, dass die berechtigten Anliegen der Rand- und Bergregionen innerhalb des neuen Fonds ihre gebührende Berücksichtigung finden.

Zu diesem Zweck müsste ein Teil der Mittel aus den Fonds in der Grössenordnung von rund 15 % für den Erhalt und den Ausbau der Hauptstrassen reserviert werden. Damit sollten die Kantone auch schwer finanzierbare Einzelprojekte realisieren können.

### **Werterhaltung der Schieneninfrastrukturen**

Dem Problem der Werterhaltung der Schieneninfrastrukturen **ausserhalb** der Agglomerationen nimmt sich die Vorlage nicht an. In diesem Zusammenhang wird auf die Leistungsvereinbarungen mit den SBB und den übrigen KTU und auf die Bahnreform II verwiesen. Der Bundesrat erklärt sich zwar bereit, mit zusätzlichen Massnahmen im Rahmen der weiteren Arbeiten zur NFA und mit der Reservierung von Mitteln in den Leistungsvereinbarungen für die Bahnen die Substanzerhaltung der Verkehrsinfrastrukturen zu unterstützen. Diese Zusage bleibt aber sehr vage und unverbindlich.

Wir erwarten deshalb, dass in der Botschaft über den neuen Infrastrukturfonds (und möglichst im Einklang mit der Umsetzung der Bahnreform II) konkrete und praktikable Lösungen hierzu vorgelegt werden.

### **Aufteilung der Fondsmittel Agglomerationsverkehr**

Die Ausführungen zum Dringlichkeitsfonds machen deutlich, dass im Agglomerationsverkehr ohne ergänzende Regelungen fast ausschliesslich die gros-

sen Agglomerationen profitieren. Die mit dem Dringlichkeitsfonds zu finanzierenden Projekte werden im Gesetz namentlich und abschliessend aufgeführt. Darunter befinden sich praktisch nur Projekte aus den Grossagglomerationen, die zugleich auch den Löwenanteil der Mittel beanspruchen. Projekte aus den Rand- und Berggebieten, mit Ausnahme der Fertigstellung gewisser Nationalstrassenstrecken, haben darin keinen Eingang gefunden.

Um eine ausgewogene Verteilung der Mittel sicher zu stellen, soll ein Teil der Finanzmittel auch für kleinere Agglomerationen reserviert werden. Wir erwarten deshalb, dass die vorgesehenen Fondsmittel zu Gunsten des Agglomerationsverkehrs (ca. 6 Mia. Franken) in zwei fixe Tranchen aufgeteilt werden. Eine Tranche von rund 70 % für die grossen Agglomerationen (> 120'000 Einwohner) und eine von rund 30 % für die mittleren und kleinen Agglomerationen (< 120'000 Einwohner).

Des Weiteren soll bei den kleinen und mittleren Agglomerationen das periurbane Umland und die mit den Agglomerationen funktional vernetzten Tourismuszentren bei der Mittelvergabe für den Agglomerationsverkehr ebenfalls berücksichtigt werden. Die planerischen Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm sind im ländlichen Gebiet entsprechend anzupassen.

Mit den folgenden Anliegen bezüglich des Verkehrsknotens Chur und der Verkehrssituation im Oberengadin möchten wir beispielhaft den Handlungsbedarf im Kanton Graubünden aufzeigen und sie zugleich für die Aufnahme in das Programm anmelden:

## **1. Entlastung Verkehrsknoten Chur**

Mehrere Verkehrsengpässe mit regionaler Auswirkung betreffen sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Insbesondere die Anschlusssicherheit Bus auf Schiene ist in Spitzenzeiten nicht mehr gewährleistet. Daneben stösst insbesondere das eingleisige RhB-Netz zunehmend an die Kapazitätsgrenze. Die Doppelspurabschnitte sind für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Fahrplanstabilität von grosser Bedeutung, weshalb entsprechende, in Absprache mit den zuständigen Behörden zu definierende Einzelmassnahmen in den Dringlichkeitsfonds aufzunehmen sind.

## **2. Projekte im Oberengadin**

Die wichtigste Zufahrt von Norden ins Oberengadin erfolgt über den Julierpass und durch das Nadelöhr Silvaplana, dass dringend umfahren werden muss. Die Zufahrt aus dem Raum Mailand erfolgt über den Maloja. Während der Hauptsaison im Winter ist die Verbindung vom Maloja entlang des Silsersees wegen Lawinenniedergängen gefährdet; ein wintersicherer Ausbau ist vordringlich. Auf der Strecke Samedan-Bever überlagern sich die verschiedenen Verkehrslinien, was zunehmend zu Kapazitätsengpässen führt. Der Ausbau auf Doppelspur ist dringend nötig.

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit zur Stellungnahme und ersuchen Sie, unsere Anliegen in der Vernehmlassung zuhanden des Bundes zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

**Bündner Gewerbeverband**

Unione grigionese delle arti e mestieri

Uniun grischuna d'artisanadi e mastern

Geschäftsstelle

Jürg Michel

Direktor

Kopie z.K.

Jan Mettler, Präsident BGV