



Aargauische Industrie- und
Handelskammer

Entfelderstrasse 11, Postfach
CH-5001 Aarau

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich

Ort, Datum	Ansprechperson	Telefon direkt	E-Mail
Aarau, 5. März 2009	Peter Lüscher	062 837 18 01	peter.luescher@aihk.ch

F:\10_POLITIK\Vernehmlassungen\2009\Agglomerationsverkehr und Nationalstrassennetz.docx

Vernehmlassung zum Programm Agglomerationsverkehr und zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die uns mit Schreiben vom 23. Januar 2009 eingeräumte Möglichkeit, uns zu den oben genannten Programmen äussern zu können. Wir beurteilen die Vorlagen wie folgt:

Für eine florierende Wirtschaft sind gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen unabdingbar. Aus dieser Erkenntnis erarbeitet die Vereinigung der Schweizerischen Industrie- und Handelskammern SIHK eine Dokumentation über die Verkehrsinfrastrukturen der Zukunft. Sie werden dieses Dokument direkt von der SIHK erhalten. Die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz wie auch die Verbesserung der Verkehrssysteme in den Agglomerationen ist auch aus Sicht der Aargauischen Industrie- und Handelskammer notwendig.

Wir teilen die in Ihrem Schreiben skizzierte, grundsätzlich positive Einschätzung der beiden Programme. Die vorgeschlagene Verteilung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds leistet einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen. Die vorgesehene Konzentration auf die Projekte mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis unterstützen wir. Mit dem Programm zur Engpassbeseitigung können wesentliche Verbesserungen auf dem Nationalstrassennetz erreicht, aber nicht alle Probleme gelöst werden. Mit Blick auf den positiven volkswirtschaftlichen Saldo unterstützen wir die vorgeschlagenen Massnahmen, auch wenn damit nicht alle in unserem Kammergebiet liegenden und von uns als notwendig angesehenen Projekte realisiert werden können. Von einem reibungslosen Verkehrsfluss auf den in unserem Kanton gelegenen Autobahnen profitiert ja die gesamte schweizerische Volkswirtschaft.

Zu den in Ihrem Schreiben aufgeworfenen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Ist der Mehraufwand für den ordentlichen Bedarf, unter Berücksichtigung der früheren Versprechen zur Finanzierbarkeit des Infrastrukturfonds und zur kostendämpfenden Wirkung des NFA plausibel? Sollen dafür zusätzliche Einnahmen generiert werden oder soll das Nationalstrassen-Budget künftig enger geschnallt werden?

Antwort: Wir teilen Ihre Einschätzung, dass auf frühere Versprechen abzustellen ist, wonach für den ordentlichen Bedarf keine zusätzlichen Einnahmen notwendig seien, sich eine Steuererhöhung nicht begründen lässt und daher abzulehnen ist. Bei notwendigen Kürzungen wäre aus unserer Sicht nicht nur das Budget für den Nationalstrassenbau, sondern auch jenes für den öffentlichen Verkehr zu kürzen.

2. Unterstützen Sie den Bau von neuen Netzelementen (Nationalstrasse), insbesondere in den Räumen Lausanne und Zürich, zur Beseitigung von problematischen Engpässen?

Antwort: Wir unterstützen die Beseitigung von nachgewiesenen problematischen Engpässen im Nationalstrassennetz durch den Bau von neuen Netzelementen. Das gilt insbesondere in den Räumen Lausanne und Zürich, weil wir eine funktionierende Ost-West-Verbindung zwischen Bodensee und Genfersee als volkswirtschaftlich wichtig erachten.

3. Wie sind die neuen Netzelemente diesfalls zu finanzieren? Durch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags? Durch eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe? Durch andere Einnahmequellen bzw. Ausgabenkürzungen?

Antwort: Ist ein Bedarf nach zusätzlichen Netzelementen im Nationalstrassennetz ausgewiesen, so müssen für die Finanzierung der Investitionen sowie für den Betrieb zusätzliche Einnahmequellen zur Deckung der nachweisbaren Kosten geprüft werden. Wir schliessen uns der Einschätzung von *economiesuisse* an, dafür eine entsprechende Erhöhung des zweckgebundenen Mineralölsteuerzuschlags oder der Autobahnvignette ins Auge zu fassen. Aus unserer Sicht steht die Verteuerung der Autobahnvignette im Vordergrund, weil damit die effektiven Benutzer unserer Autobahnen zur Finanzierung herangezogen würden. Eine Zusatzfinanzierung ist jedoch an die Bedingung zu knüpfen, die zusätzlichen Einnahmen zwingend zur tatsächlichen Finanzierung neuer Nationalstrassen zu verwenden und nicht anderen Zwecken zuzuführen.

4. Ist die Weiterführung der Quersubventionierung von Eisenbahngrossinfrastrukturen durch die Strassenfinanzierung nach dem Jahr 2023 zu unterstützen, dies obwohl die Mittel der Strassenfinanzierung knapp werden und Quersubventionierung von der Strassen zur Schiene das Prinzip einer verursachergerechten Finanzierung untergraben? Falls nein und Sie trotzdem den Weiterausbau der Eisenbahninfrastrukturen unterstützen (bspw. gemäss Ideen zu Bahn 2030): Welche Präferenzen bezüglich der künftigen Finanzierung haben Sie?

Antwort: Wir unterstützen den Grundsatz der verursachergerechten Finanzierung von Strasse und Schiene für Investitionen und Betrieb. Eine Weiterführung der Beiträge aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr an Eisenbahngrossprojekte (Bahn 2030) nach 2023 lehnen wir deshalb wie Sie klar ab. Aus unserer Sicht muss geprüft werden, in welcher Form die Nutzer der Bahn für die Finanzierung von Investitionen und Betrieb herangezogen werden können bzw. müssen. Neben dem Verursacherprinzip sind bei der Beschaffung zusätzlicher Mittel folgende Grundsätze zu beachten: 1. Zusatzeinnahmen nur für ausgewiesene Mehrkosten durch neue Projekte; 2. Transparenz über den Mitteleinsatz; 3. Zweckbindung von Abgaben/Gebühren (Reduktion der Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse). Ohne gewisse Mehreinnahmen werden sich die aus Sicht der Wirtschaft notwendigen Schieneninfrastrukturprojekte nicht innert nützlicher Frist realisieren lassen.

Freundliche Grüsse

AARGAUISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER
Geschäftsstelle

Peter Lüscher
Geschäftsleiter

Jan Krejci
lic. iur.