

KöV, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Bern 7

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Rahel Galliker
3003 Bern

Bern, 12. Juni 2014

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsregierungen wurden mit Schreiben vom 26. Februar 2014 vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eingeladen, eine Stellungnahme zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zu verfassen. Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) hat sich zur Vorlage vernehmen lassen. Die Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) schliesst sich dieser Stellungnahme im Grundsatz an. Sie nimmt ergänzend Stellung, soweit der NAF den öffentlichen Verkehr tangiert.

1. Fondslösung

Die KöV befürwortet die Fondslösung.

Die Wirtschaft und Bevölkerung der Schweiz braucht wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen. Das Stimmvolk hat am 9. Februar 2014 die FABI-Vorlage mit grossem Mehr angenommen und damit einer neuen Finanzierungslösung für die Schiene zugestimmt. Der neue Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) bildet das strassenseitige Gegenstück dazu. FABI und NAF sollen sich ergänzen. Neben einem konkurrenzfähigen Schienennetz braucht die Schweiz auch ein funktionierendes Strassenverkehrssystem. Dieses ist nicht zuletzt für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse unverzichtbar. Will der Bundesrat seine im Infrastrukturbericht definierten Ziele der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit erreichen, ist sowohl das Schienen- wie das Strassennetz

bedarfsgerecht zu unterhalten und angemessen auszubauen. Deshalb befürworten wir, dass der Bund die Strassenfinanzierung mit dem NAF auf ein solides Fundament stellt.

Im Sinne einer Gesamtsicht der Mobilität ist ein Fonds die richtige Lösung, denn die Planung, Umsetzung wie auch der Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen bedürfen einer langfristigen Planungs- und Finanzierungssicherheit.

2. Agglomerationsverkehr

Der NAF muss die lückenlose und unbefristete Bundes-Mitfinanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme sicherstellen, und zwar mindestens im heutigen Umfang.

Die Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft und damit verbunden die steigende Mobilität führen dazu, dass der Bedarf an besseren Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen hoch bleiben wird. Die Agglomerationsprogramme haben sich als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik von Bund und Kantonen bewährt. Besonders wichtig sind die Agglomerationsprogramme für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse, welcher 80% des gesamten öffentlichen Verkehrsangebots ausmacht. Nur wenn auch Busse, Trolleybusse und Trams in den Agglomerationen fahrplanmässig verkehren können, sind die Verbindungen zuverlässig und attraktiv. Es müssen daher in den kommenden Jahren gewichtige Investitionen zur Sicherstellung der Verkehrsflüsse in Städten und Agglomerationen getätigt werden.

Mit den Agglomerationsprogrammen garantiert der Bund eine Gesamtverkehrsoptik über alle Verkehrsträger für jene Regionen, in denen die Verkehre besonders eng verflochten sind. Deshalb sollen die Mittel für den Agglomerationsverkehr auch in einem künftigen Fonds auf Basis solcher Programme gesprochen werden. Die Beiträge sollen mindestens im heutigen Umfang sichergestellt werden; der Bedarf ist bereits heute ausgewiesen. Um keine Investitionslücken zu provozieren, muss der alte Fonds nahtlos vom neuen abgelöst werden.

S-Bahnprojekte sind durch den Bahninfrastrukturfonds abgedeckt. Tramprojekte und Trolleybusse sollen als Agglomerationsprogramme durch den NAF finanziert werden.

Die Infrastruktur des Schienennetzes wird durch den BIF finanziert. In der Vorlage FABI wurde festgehalten, welche Infrastrukturen darunter zu subsumieren sind. Es sind dies sämtliche Schieneninfrastrukturen des Fern- und Regionalverkehrs inkl. der S-Bahnen. Mit der Finanzierung durch den BIF ist gleichzeitig die Zuständigkeit des Bundes festgelegt. Die Tramprojekte sowie Trolleybusse in Städten und Agglomerationen sind im Zuständigkeitsbereich dieser beiden Gemeinwesen; eine Einbettung in den BIF wäre daher mit Blick auf die jeweiligen Organisation- und Finanzierungshoheit sachfremd.

Trams sind aus Sicht der Infrastruktur der Strasse zuzurechnen. Sie verfügen in aller Regel nicht über eigene Fahrt-Trassen, sondern teilen sich die Strasse mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem übrigen öffentlichen Strassenverkehr (namentlich den Bussen). Bau und Unterhalt von Trams können daher nicht isoliert betrachtet werden, sondern sind in die Investitionsprogramme von Städten und Agglomerationen einzubetten (Tiefbau, Werkleitungen, Stadtentwicklung und Lärmschutzmassnahmen). Die KöV stellt sich klar hinter die – sachlogische – Integration der Tramprojekte in den NAF. Dasselbe gilt in Bezug auf Trolleybusse. Falls Bundesmittel in den NAF fliessen, die nicht aus zweckgebundenen Quellen stammen (beispielsweise MWSt-Promille), so wären diese explizit den Agglomerationsprogrammen zuzuweisen.

Wir danken Ihnen, die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten zu haben, und bitten Sie, unsere Bemerkungen zu berücksichtigen.

**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KöV**

Der Präsident



Matthias Michel

Die Generalsekretärin



Christa Hostettler

Kopie per Email an:

- rahel.galliker@astra.admin.ch
- Mitglieder KöV
- Mitglieder KKDöV