650 Millionen mehr für die Strasse

Der Ständerat schont die Autofahrer und möchte die Benzinsteuer nur ein wenig erhöhen. Drohende Lücken bei der Strassenfinanzierung will er primär mit Bundesmitteln füllen. Die «Milchkuh»-Initianten sind immer noch unzufrieden.

TOBIAS GAFAFER/BERN

Am 5. Juni entscheidet das Volk über die «Milchkuh»-Initiative. Sie verlangt, dass alle Einnahmen aus der Mineralölsteuer zweckgebunden werden. Der Ständerat lehnte sie 2015 ab, auch ein Gegenvorschlag war chancenlos. Und doch stand die Beratung des neuen Nationalstrassen- und Aggloverkehrs-Fonds (NAF) gestern in der kleinen Kammer im Schatten der Initiative. Konrad Graber (CVP/LU) sprach gar von einer halben «Milchkuh» oder einem «Milchkalb».

Mit dem NAF will der Bundesrat den Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen unbefristet sichern – analog zum Bahnfonds, den das Volk 2014 annahm. Ohne Zusatzmittel drohen Milliardenlücken. Schon Verkehrsministerin Doris Leuthard kam der Strasse entgegen: Ursprünglich wollte sie den Benzinpreis um 15 Rappen pro Liter erhöhen, krebste nach scharfer Kritik aber auf 6 Rappen zurück. Der Ständerat stimmte bloss einer Erhöhung von 4 Rappen zu, was für die Strasse jährlich 200 Millionen mehr einbringt. Den Löwenanteil der Zusatzmittel für den Fonds soll mit rund 650 Millionen der Bund beisteuern, indem Einnahmen von der Strasse zweckgebunden werden. Bis 2020 sollen gestaffelt zehn zusätzliche Prozente der Mineralölsteuer in den NAF fliessen. Dazu kommen 400 Millionen von der Auto-Importsteuer, eine Abgabe für Elektrofahrzeuge ab 2020 und heutige Quellen wie die Vignette.

Autofahrer gut unterwegs, öV teurer

Brigitte Häberli-Koller (CVP/TG) sprach von einem wichtigen Zeichen vor der «Milchkuh»-Abstimmung vom Juni. Die Zusatzmittel aus dem Bundeshaushalt seien eine gute Alternative zur Initiative, die zu Ausfällen von 1,5 Milliarden führen würde, lautete der Tenor der Befürworter. Dagegen wehrte sich eine Minderheit um Paul Rechsteiner (SP/SG) umsonst: Das Vorhaben stehe in starkem Kontrast zur Ablehnung eines Gegenvorschlages. Die Bundeskasse trage gegen 700 Millionen zusätzlich zur Finanzierung der Strasse bei, während es bei der Bahn bloss 100 Millionen seien. Das sei angesichts der tiefen Benzinpreise bedenklich: «Autofahrer zahlen heute praktisch so viel wie vor 20 Jahren, während der öV die Preise um 37 Prozent erhöht hat.»

Hannes Germann (SVP/SH) und weitere Ständeräte wollten noch mehr Bundesmittel für den NAF verwenden, weil die Strasse sonst ungenügend finanziert sei. Damit blieben sie chancenlos. Doris Leuthard warnte davor, das Fuder zu überladen: Die ständerätliche Lösung sei «einigermassen finanzierbar», solange die Bundesfinanzen solid seien.

Kantonale Strassen übernehmen

Nach langem Hin und Her befürwortete der Ständerat ferner die Integration des Netzbeschlusses in den NAF. Für die Übernahme von 400 Kilometern kantonaler Strassen durch den Bund setzten sich Roland Eberle (SVP/TG) und Andrea Caroni (FDP/AR) ein, da es auch um Projekte in der Region geht (Text unten). Das Anliegen der Kantone war mit dem Nein zur teureren Vignette 2013 gescheitert. Zur Finanzierung wollen die Kantone pro Jahr 60 Millionen beitragen; dazu kommen 125 Millionen von der Mineralölsteuer, deren Mittel ab 2020 zu 60 statt 50 Prozent für die Strasse reserviert sein sollen. «Der Netzbeschluss ist damit nur teilweise finanziert», sagte Leuthard. Gewisse kantonale Ausbauwünsche müssten zurückgestellt werden. Nur knapp scheiterte die Lobby der Berggebiete mit einem Antrag, der von Bern Unterstützung bei Sanierungen von wichtigen Passstrassen forderte – und das, obwohl der Netzbeschluss etwa den Julier umfasst.

Ein Schritt in die richtige Richtung

In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat die Vorlage deutlich an. Mit den gestrigen Beschlüssen soll die Strasse pro Jahr letztlich fast eine Milliarde mehr erhalten. Zur Vorlage gehört ein erstes Ausbaupaket für 6,5 Milliarden bis 2030. Ein kleinerer Teil der NAF-Mittel ist für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen bestimmt, etwa für Trams.

Den «Milchkuh»-Initianten geht der Ständerat noch immer zu wenig weit. «Es ist ein Schritt in die richtige Richtung», sagte Andreas Burgener, Direktor von Auto Schweiz, auf Anfrage. Die Zusatzmittel reichten aber nicht. Ähnlich reagierte der Gewerbeverband. Positiver äusserte sich der Touring Club TCS: Der Ständerat habe grosse Fortschritte erzielt. Auch er setzt aber weiterhin auf das Volksbegehren. Die NAF-Vorlage geht nun an den Nationalrat, das letzte Wort hat das Volk.

Bild: ky/Anthony Anex

Der Ständerat will massiv mehr Geld in den Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen investieren.

KOMMENTAR

Ein typischer Schweizer Mittelweg

Im Normalfall gibt es eine Belohnung, wenn jemand seine Hausaufgaben gemacht hat. Bei der «Milchkuh»-Initiative, die alle Einnahmen von der Mineralölsteuer der Strasse zukommen lassen will, verhält sich das umgekehrt. Mitglieder des Initiativkomitees verärgerten mit kompromisslosen und drohenden Auftritten das bürgerlich dominierte Parlament und den Bundesrat. So sehr, dass der Ständerat 2015 die Initiative wuchtig zur Ablehnung empfahl und einen Gegenvorschlag ablehnte. Dabei wollten die Initianten die Vorlage als Druckmittel verwenden, wie es die ÖV-Lobby im Vorfeld der letzten Bahnvorlage erfolgreich vorgemacht hatte. Nun erhalten sie faktisch doch einen Gegenvorschlag: Gestern verabschiedete der Ständerat mit dem Strassenfonds eine Vorlage, die ihnen weit entgegen kommt. Die vier Rappen pro Liter, um die der Mineralölsteuerzuschlag erhöht werden soll, tun nicht weh. Zumal der Bund diesen letztmals 1974 erhöhte und der Ölpreis rekordtief ist.

Im Bundeshaus feilschten die Politiker um den Strassenfonds wie in einem orientalischen Basar. Verkehrsministerin Doris Leuthard musste laufend zurückkrebsen. Die ständerätlichen Verkehrspolitiker wollten erst den Netzbeschluss in den Fonds integrieren – und verwarfen die Idee mangels gesicherter Finanzierung wieder wieder. Und nun soll Bern die 400 Kilometer kantonaler Strassen doch übernehmen. Es wäre taktisch geschickter gewesen, wenn die Politik den Netzbeschluss mit der Erhöhung des Vignettenpreises von Anfang an in den neuen Strassenfonds integriert hätte. Die Abstimmung über die Bahnvorlage Fabi hat gezeigt, dass das Volk in einem grösseren Kontext bereit ist, Kröten zu schlucken.

Dennoch ist der Entscheid des Ständerats beim Strassenfonds zu begrüssen. Im Juni entscheidet das Volk über die «Milchkuh»-Initiative. Eine Initiative, die in einer ohnehin angespannten Finanzlage ein grosses Loch in die Bundeskasse reissen würde. Der Entscheid ist ein Mittelweg, ein gut schweizerischer Kompromiss, welcher der Initiative den Wind aus den Segeln nehmen kann. Dass das Geld letztlich nicht für alle kantonalen Ausbauwünsche reichen wird, ist kein Problem. Zu lange hat Bern für im nationalen Vergleich wenig befahrene Strassen im Oberwallis und anderswo Milliarden verlocht. Der Bund muss bei der Strasse und der Schiene vermehrt Prioritäten setzen. Sonst ist das Schweizer Verkehrssystem über kurz oder lang nicht mehr finanzierbar.

Tobias Gafafer
tobias.gafafer@tagblatt.ch

Der Ständerat erfreut die Ostschweiz

RICHARD CLAVADETSCHER/MICHAEL GENOVA

Dass der Ständerat den sogenannten Netzbeschluss in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) integriert und 125 Millionen Franken für die Umsetzung des Netzbeschlusses gesprochen hat, wird in der Ostschweiz positiv aufgenommen. Mit dem Netzbeschluss sollen 400 Kilometer Strasse, für die heute die Kantone zuständig sind, auf den Bund übertragen werden – auch Ostschweizer Strassen.

Thurgau ist «erfreut»

So zeigt sich die Thurgauer Bau- und Umweltdirektorin Carmen Haag «erfreut» über den Beschluss. Für den Thurgau sei die Integration des Netzbeschlusses in den NAF sehr wichtig, so Haag – und verweist auf den Bau der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), die Bestandteil des Netzbeschlusses ist. Den Durchbruch habe wohl die Bereitschaft der Kantone gebracht, 60 Millionen Franken pro Jahr dazu beizutragen. Nachdem sich der Ständerat als Erstrat deutlich für die Vorlage ausgesprochen hat, hofft Regierungsrätin Haag nun auf ein ähnliches Ergebnis im Zweitrat, dem Nationalrat.

Auch der nötigen Volksabstimmung sieht Haag zuversichtlich entgegen, da die jetzige Vorlage nicht mit jener zu vergleichen sei, die am Ende wegen der Erhöhung der Autobahn-Vignette von 40 auf 100 Franken scheiterte.

Der Ausserrhoder Ständerat Andrea Caroni spricht von einem «wichtigen Tag» für das Appenzellerland. Mit dem Netzbeschluss sei sichergestellt, dass die Strecke von Winkeln über Herisau nach Appenzell zur Nationalstrasse N25 werde. «Das ist ein notwendiger Schritt für den Zubringer Appenzellerland», so Caroni. Zurzeit ist noch unklar, wann ein solches Vorhaben realisiert werden könnte, denn dem Bund stehen weniger finanzielle Mittel zur Verfügung als ursprünglich geplant. Die Ausserrhoder Volkswirtschafts- und Baudirektorin Marianne Koller-Bohl zeigt sich dennoch erfreut. «Ein weiterer Meilenstein ist geschafft.» Das Wann und Wie müsse die Regierung mit dem Bund noch klären.

Entlastung für Herisau

Mit der Idee eines Autobahnzubringers wollen die beiden Appenzeller Kantone ihre Hauptorte Herisau und Appenzell besser ans Nationalstrassennetz anbinden. Bereits 2008 überreichten sie zusammen mit dem Kanton St. Gallen dem Bundesamt für Strassen ein ausgearbeitetes Projekt. Teil davon ist ein Ausbau der Strasse nach Appenzell sowie die Umfahrung Herisau. Damit soll Herisau als Verkehrsknotenpunkt entlastet werden. Durch die Gemeinde führt die Alpsteinstrasse, welche mit durchschnittlich 18 000 Fahrzeugen pro Tag die meistbefahrene Strasse im Kanton ist. Mehrere Tunnels sollen die Belastung für die Anwohner reduzieren.

Bild: Donato Caspari

Carmen Haag
Regierungsrätin Kanton Thurgau

Bild: Benjamin Manser

Andrea Caroni
Ständerat (FDP/AR)

E-Vignette statt Kleber auf Scheibe

Seit 1985 kleben Autofahrer jedes Jahr eine neue Autobahnvignette auf die Windschutzscheibe ihres Fahrzeugs. Dieses System soll durch eine elektronische Vignette abgelöst werden.

Bei der Diskussion um den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) hat der Ständerat dem Bundesrat den Auftrag erteilt, bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette vorzulegen. Verkehrsministerin Doris Leuthard zeigte sich offen: Alle seien froh, wenn das heutige Klebesystem abgelöst werden könne.

Mit der E-Vignette ist auch die Hoffnung auf einen höheren Vignettenpreis verbunden. Eine Erhöhung von 40 auf 100 Franken zur Finanzierung des Netzbeschlusses hatte in der Volksabstimmung von 2013 keine Chance. Die ständerätliche Verkehrskommission (KVF) arbeitete daraufhin eine Motion aus mit der Idee, für die Preiserhöhung den Autofahrern auch eine Verbesserung anbieten zu können. Der Vorstoss geht nun an den Nationalrat. (sda)