



Zwischen dem Kreisler Betzholz (A) und Uster (B) im Zürcher Oberland klafft in der A53 eine Lücke von zehn Kilometern. Falls diese kantonale Autobahn nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird, könnte sich die Schliessung der Lücke um Jahre verzögern.

Bild: Connet

Vernehmlassung zum Nationalstrassen-Netzbeschluss

Seilziehen um Finanzierung der Nationalstrassen bahnt sich an

Der Bund will 19 kantonale Strassenabschnitte neu ins Nationalstrassennetz aufnehmen. Gleichzeitig sollen die Kantone weniger Geld für Strassenbau und -unterhalt erhalten. Die Kantone sind verärgert – in der eben angelaufenen Vernehmlassung zeichnet sich eine Ablehnung des neuen Nationalstrassen-Netzbeschlusses ab.

Von Massimo Diana

Das war nicht der Zweck der neuen Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Kantonen», kritisiert der Zürcher CVP-Nationalrat Urs Hany, seit kurzem Vorstandsmitglied des Fachverbands Infra. Seit 1. Januar ist der Bund alleiniger Eigentümer des Nationalstrassennetzes, wie es die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) vorsieht. Vergangene Woche hat der Bundesrat ange-

kündigt, dass er 19 bisher kantonale Strassenabschnitte (siehe «baublatt» 29/2008) neu ins Nationalstrassennetz aufnehmen will. Dem Bund erwachsen damit Mehrausgaben von jährlich 200 Millionen Franken für den Ausbau und von 150 Millionen für Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes. Diese zusätzlichen Aufwendungen will der Bund nun auf Kosten der Kantone kompensieren, damit die Erweiterung des Nationalstrassennetzes kostenneutral

bleibt. Konkret: Die nicht werkgebundenen Beiträge an die Kantone sowie die Globalbeiträge für Hauptstrassen sollen um 350 Millionen Franken pro Jahr gekürzt werden. Insgesamt will der Bund in den nächsten 20 Jahren rund sieben Milliarden Franken für Erweiterung und Unterhalt des Nationalstrassennetzes aufwenden.

Die Kompensation der Mehraufwendungen durch Kürzung von Beiträgen an die Kantone sei unumgänglich, warnt der Bund. Als Alternative komme nur der Verzicht auf die Erweiterung des Nationalstrassennetzes in Frage. Im Klartext: Wenn den Kantonen die Kürzung der Beiträge für den Unterhalt der Hauptstrassen nicht passt, müssen sie damit rechnen, dass geplante Ausbauten ausbleiben und Engpässe nicht beseitigt werden können. Besonders betroffen wäre der Kanton Zürich: Die Fertigstellung der so genannten Oberlandautobahn A 53 zwischen Brüttsellen, Rüti, Rapperswil-Jona SG und Reichenburg SZ würde sich weiter verzögern. Die vierspurige

Hochleistungsstrasse erschliesst das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland und bildet einen wichtigen Bestandteil der grossräumigen Umfahrung Zürichs. Die Schliessung der Autobahnücke zwischen Uster und Hinwil hat darum nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für die ganze Ostschweiz grosse Bedeutung. Die vom Bund geplante Kostenkompensation stösst bei den Kantonen deshalb auf Ablehnung.

Kantone fühlen sich bestraft

Die Reaktion der Kantone auf die Ankündigung des Bundes folgte postwendend: Er warte zu diesem Punkt ein geschlossenes Nein der Kantone, erklärte George Ganz, Geschäftsführer der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) unlängst gegenüber der «NZZ». «Mit der neuen Aufgabenteilung gemäss NFA muss der Bund die Erweiterung des Nationalstrassennetzes selbst finanzieren. Es geht nicht an, dass die Kantone dafür bestraft werden», unterstrich Ganz auf Anfrage des «baublatts». Er führt zudem grundsätzliche Überlegungen ins Feld gegen die Absicht des Bundes, seine Mehrausgaben zu kompensieren: «So sehr ich verstehe, dass der Bund die Erweiterung des Nationalstrassennetzes kostenneutral durchführen möchte: Mit der neuen NFA hat er die Verantwortung für Bau und Unterhalt des Nationalstrassennetzes übernommen. Die Erweiterung des Nationalstrassennetzes erfolgte nicht etwa nach den Wünschen der Kantone, sondern nach «funktionalen Kriterien», die der Bund selbst festgelegt hat. Es ist also nicht einzusehen, warum Kantone, die von der Netzerweiterung betroffen sind, dafür auch noch weniger Geld für den allgemeinen Strassenunterhalt bekommen sollen.»

Keine erfreuliche Perspektive

Weil sich die Kantone vor den Kopf gestossen fühlen, schlägt der Fachverband Infra Alarm: «Wir befürchten eine langwierige Auseinandersetzung zwischen Bund und Kantonen. Das heisst, es wird sehr lange dauern, bis neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken finanziert und realisiert werden», warnt Hany und ergänzt: «Für die Bauwirtschaft sind dies

auch keine erfreulichen Perspektiven. Die Gefahr ist gross, dass bei den 19 Strassenabschnitten, die in den Besitz des Bundes übergehen sollen, keine Seite das nötige Geld für Ausbau und Erhalt ausgeben wird, solange die Besitzverhältnisse und die Finanzierung nicht geklärt sind. Die Leidtragenden sind die Bauwirtschaft und die Strassenbenützer, aber auch alle Steuerzahler.»

Unsicherheit verzögert Projekte

Die Kantone Zürich, Bern, Wallis sowie Baselland und Neuenburg wären am stärksten von der Kürzung der Bundesbeiträge für Betrieb und Unterhalt betroffen: Sie müssten Beitragskürzungen im zweistelligen Millionenbereich für den Ausbau und Unterhalt ihres Hauptstrassennetzes hinnehmen (siehe Tabelle unten).

Kompensationsbedarf aus Sicht des Bundes		
Kanton	Beiträge 2008 (in Mio. Fr.)	Kürzung (in Mio. Fr.)
ZH	40,06	-10,96
BE	62,69	-18,34
VS	46,94	-27,11
BL (1)	14,18	-15,06
NE (1)	16,07	-15,44

(1) Bei diesen Kantonen übersteigen die Bundesbeiträge für Hauptstrassen und Unterhalt den ausgewiesenen Kompensationsanspruch. Für den verbleibenden Fehlbetrag sind zu einem späteren Zeitpunkt in Zusammenarbeit mit den beiden Kantonen Lösungen zu finden. (Quelle: Astra)

Die folgenreichsten Auswirkungen eines Hickhacks zwischen Bund und Kantonen bekäme wohl der Kanton Zürich zu spüren, ist Hany überzeugt. Die Oberlandautobahn A 53 weist zwischen Uster und Hinwil eine 10,2 Kilometer lange Lücke auf. Die Hälfte der Strecke verläuft in Tunnels. Mit einer prognostizierten Belastung von bis zu 55 000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2015 hat die Oberlandautobahn nach Ansicht des Kantons Zürich den Stellenwert einer Strasse von nationaler Bedeutung. Folgerichtig steht die A53 auf der Liste der Hauptstrassen, die der Bund ins Nationalstrassennetz aufnehmen möchte. Scheitert der Netzbeschluss am Widerstand der Kantone, müsste der Kanton Zürich das fehlende Teilstück selbst finanzieren. Die Kosten belaufen sich nach neusten Berechnungen auf über eine Milliarde Franken. Die Inbetriebnahme ist nach den ursprünglichen Plänen für 2015 vorgesehen. «Dabei ist

die Oberlandautobahn ausschreibungsreif. Jetzt könnte genau das passieren, was mit der Übertragung des Nationalstrassenbaus an den Bund hätte verhindert werden sollen: Eine für das dicht besiedelte Zürcher Oberland und die gesamte Ostschweiz bedeutendes Strassenprojekt verzögert sich wegen unsicherer Finanzierung», gibt Hany zu bedenken.

Kantone werden entlastet

Thomas Rohrbach, Sprecher des Bundesamtes für Strassen (Astra), erklärt auf Anfrage den Standpunkt des Bundes: In erster Linie dürfe die Übernahme neuer Strassenabschnitte ins Nationalstrassennetz nicht zu einer Verschiebung des eben erst im Rahmen des NFA beschlossenen Lastenausgleichs zwischen Bund und Kantonen führen. Daraus leitet sich die Forderung des

Bundes nach einer Kompensation seiner Mehrausgaben ab. Bei den Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der neu ins Nationalstrassennetz aufgenommenen Strecken würden jene Kantone, welche Strassen an den Bund abgeben, unmittelbar finanziell entlastet.

Anders präsentiere sich die Ausgangslage bei den Aufwendungen für den Ausbau der übertragenen Strassen, betont Rohrbach: Zur Zeit sei nicht bekannt, welche Vorhaben tatsächlich realisiert würden und welche Investitionen dafür ge-

tätigt werden müssten. Der Bund geht davon aus, dass auch hier die Kantone von Aufwendungen entlastet werden. Damit nur Mehraufwendungen kompensiert werden, die dem Bund effektiv erwachsen, wird folgender Lösungsansatz ins Auge gefasst: Sobald kompensationspflichtige Projekte zur Realisierung kommen, reduziert der Bund die Beitragsgefässe «Hauptstrassen» und «nicht werkgebundene Bundesbeiträge» gesamthaft um den entsprechenden Betrag. Mit diesem Ansatz, so die Argumentation des Astra, kompensiert der Bund die effektiven Aufwendungen genau zum Zeitpunkt, wo diese anfallen. Im Rahmen der Programmbotschaft «Engpassbeseitigung» wird der Bundesrat laut Rohrbach diesen Lösungsansatz vertiefen und daneben auch andere Lösungsmöglichkeiten prüfen. Die Kantone haben nun bis Mitte Oktober Zeit, um zum geplanten Netzbeschluss Stellung zu nehmen. ■