

## UNTERWALLIS

Rekurs  
zurückgezogen

**SITTEN** | Der Oberwalliser Architekt Raymond Theler hat den Rekurs gegen den Bau des ETH-Campus in Sitten zurückgezogen. Der Druck auf ihn und seine Gesundheit sei zu gross geworden, sagte der Architekt gegenüber dem Unterwalliser Radiosender «Rhône FM». Er hatte aufgrund von nicht eingehaltenen Abständen Klage gegen den Bau des Campus-Gebäudes an der «rue de l'Industrie 19» eingereicht, die vom Kantonsgericht abgewiesen worden ist. Den Weiterzug an Bundesgericht hat Theler nun zurückgezogen. Somit steht dem Bau des ETH-Campus nichts mehr im Wege.

## Für ganzjährigen Betrieb

**BAGNES** | Rund 500 Personen haben die Petition bislang unterschrieben, die einen ganzjährigen Vollbetrieb der Bahn Le Châble-Verbier fordert. So soll ein täglicher Betrieb von 6.00 bis 24.00 Uhr gewährleistet werden – gemäss Fahrplan eines öffentlichen Verkehrsmittels. Für den Generaldirektor von TéléVerbier ist dies zwar «eine gute Idee auf dem Papier», doch würden die zusätzlichen Kosten bei Weitem die Millionengrenze überschreiten – ganz zu schweigen von den Mehrkosten in der Amortisation. Dies sagte er gegenüber «Rhône FM».

## In den Tod gestürzt

**ZINAL/ZERMATT** | Am Montag verlor ein 48-jähriger deutscher Alpinist unterhalb der Südspitze der Pointe de Zinal sein Leben. Beim Abstieg vom Südgipfel über den Südgrat kam die aus zwei Seilschaften bestehende Gruppe an ein Schneefeld. An dieser vermeintlich ungefährlichen Stelle stiegen die Alpinisten ungesichert ab. Die Schneeschicht unter dem vorangehenden verunfallten Alpinisten setzte sich nach einigen Metern in Bewegung und riss ihn über eine Felskante hinweg rund 400 Meter in die Tiefe. Die Rettungskräfte der Air Zermatt konnten nur noch seinen Tod feststellen.

## Grosszügig

**GRÖNE** | Die Gemeinde Gröne hat aus dem Nachlass einer Privatperson 100 000 Franken erhalten. Dies aus Dank für die Einbürgerung des Österreicher in der Gemeinde nach seiner Internierung während des Zweiten Weltkriegs in Champéry.

## Irisches Sitten

**SITTEN** | Ab Donnerstag wird in Sitten mit Bands aus aller Welt das 20. «Guinness Irish Festival» über die Bühne gehen. Jedes Jahr besuchen rund 25 000 Personen das dreitägige Festival.

## Politik | Der Finanzierungsfonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr ist inakzeptabel

## Berggebiet muss sich wehren



**Schiene und Strasse.** Den Berg- und Randregionen droht bei der künftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur eine Benachteiligung.

FOTO WB

**WALLIS/BERN** | Der **FABI-Vorlage zur Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur folgt für die Strasse die NAF-Vorlage. Die Anliegen der Berggebiete sind darin nicht berücksichtigt.**

THOMAS RIEDER

Demnächst erfolgt im Ständerat die Anhörung zu den Ergebnissen der kürzlich abgeschlossenen Vernehmlassung zum «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds» (NAF). Dieser ist vom Bundesrat zur Schliessung der sich ab 2017 öffnenden Finanzierungslücke im Strassenverkehr geschaffen worden. Die Lücke beträgt jährlich 1,2 Milliarden Franken. Der NAF gilt als ausgleichendes Pendant zum Paket «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI), das im Februar 2014 vom Schweizer Volk angenommen wurde.

Gespeist wird der unbefristete Fonds durch den Mineralölsteuerschlag (Erhöhung ab 2017 um 15 Rappen pro Liter auf neu 45 Rappen pro Liter), den Ertrag aus dem Autobahnvignettenverkauf, die Erträge aus der Automobilsteuer (zu höchstens zwei Dritteln), die Pauschalbesteuerung der Elektrofahrzeuge (frühestens ab 2020) sowie übrige Einnahmen wie beispielsweise die CO<sub>2</sub>-Sanktionsabgabe.

## Neuer Fonds nur für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

Der NAF soll den bisher gültigen und bis 2027 befristeten Infrastrukturfonds schon zehn Jahre vor dessen Ablauf ablösen. Zu dessen Aufgaben zählen die Finanzierung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, der Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz, des Agglomerationsverkehrs sowie Beiträge an Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten. Im Gegensatz zum heutigen Fonds sind im ab 2017 geplanten NAF nur noch die Finanzierung des Nationalstrassennetzes sowie des Agglomerationsverkehrs fixe Aufgaben. Die Beiträge an die Hauptstrassen in den Berg- und Randregionen wären folglich aus dem Topf «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» aufzubringen. Folglich würde ab 2027 die Unterstützung für die Hauptstrassen in den Berg- und Randregionen wegfallen. «In dieser Form ist der vom Bundesrat vorgeschlagene NAF für die Berggebiete nicht akzeptabel», gibt sich Thomas Egger, der Direktor der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), kategorisch. Der NAF müsse durch die Bundesbeiträge an die Hauptstrassen ergänzt werden, fordert Egger.

Egger sieht bei der aktuellen Neuauslegung des Strassenfinanzierungsfonds auf die Randgebiete eine schwierige Si-

uation zukommen. «Dagegen ist im Parlament die Handbremse zu ziehen», sagt der SAB-Direktor.

## Wo bleiben die Beiträge an die Hauptstrassen?

Die entsprechende Informations- und Lobbyarbeit läuft hinter den Kulissen auf Hochtouren. Das Nebeneinander der Instrumente NAF und Spezialfinanzierung Strassenverkehr schaffe nicht die vom Bund angestrebte Transparenz. Im Gegenteil. Zudem bestehe aus Sicht der Berggebiete beim heute bestehenden Infrastrukturfonds kein dringlicher Handlungsbedarf. Diesen würden die Agglomerationen fordern, «welche die ihnen zustehenden Mittel aus dem Infrastrukturfonds von sechs Milliarden Franken statt innert 20 Jahren (bis 2027) in weniger als zehn Jahren schon fast vollständig ausgegeben haben». Hinzu komme, dass ein grosser Teil dieser Strassenmittel zweckentfremdet wurde für die Finanzierung von öV-Vorhaben in den Städten.

## Mittel werden fehlen

Egger sieht in der neuen Fonds-Architektur den Nachteil, dass die Spezialfinanzierung Strassen, die sich künftig auch um die Hauptstrassen in den Berg- und Randgebieten zu kümmern hätte, in Zukunft ausschliesslich noch durch den

50%-Anteil aus der Benzinsteuern gespeist werden soll. Dieser Anteil entwickelt sich tendenziell rückläufig. Damit ist absehbar, dass auch die Beiträge des Bundes an die Hauptstrassen rückläufig sein werden. Ferner ist aus Sicht der SAB unverständlich, dass der Netzbeschluss Nationalstrassen (Aufklassierung von 380 km Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz) sowie schwer finanzierbare Grossprojekte im Hauptstrassenbereich nicht in die neue Fonds-Architektur aufgenommen wurden. Kurzum: Die Berggebiete werden beim NAF ungenügend berücksichtigt, ja zusätzlich benachteiligt. Die neuen Finanzquellen würden dem NAF zugutekommen und dort in der Konsequenz vor allem für die zusätzlichen Begehren der Agglomerationen verwendet.

## Strassenabgaben zweckgebunden einsetzen

Abstimmungsstrategisch warnt die SAB davor, dass in das NAF-Paket eine Erhöhung der Mineralölsteuer von 12 bis 15 Rappen pro Liter aufgenommen wurde. Das macht für einen durchschnittlichen Autofahrer jährlich einen Mehrbetrag von rund 210 Franken aus. «Die abgelehnte Erhöhung der Autobahnvignette um 60 Franken hat gezeigt, dass das Volk hier kein zusätzliches Geld mehr ausgeben will», sagt Egger. Konsequenter wäre, die bestehenden Strassenabgaben auch für die Strasse zu verwenden. Dann wäre deren Infrastruktur leicht zu finanzieren. Derzeit wird ein Grossteil der Strassenabgaben zweckentfremdet. Zum einen fliessen die Mittel in die allgemeine Bundeskasse, zum anderen werden damit Projekte des öffentlichen Verkehrs finanziert.

## NAF zum Nachteil der Berggebiete

Während die Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr via NAF zeitlich unbefristet geregelt werden sollen, werden jene für die Hauptstrassen in den Rand- und Berggebieten bis 2027 befristet.

Die SAB fordert deshalb vom Bundesrat, dass zwischen den beiden Töpfen «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» und «Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds» (NAF) ein Ausgleichsmechanismus eingebaut wird. Die Hauptstrassenbeiträge müssen in den zeitlich unbefristeten NAF integriert werden, ebenso die Finanzierung des Netzbeschlusses Strasse (Aufklassierung von 380 km Hauptstrasse) sowie die Finanzierung von Grossprojekten wie zum Beispiel Alpenpässe.

Der NAF ist laut SAB folgerichtig in NHAf (National-, Hauptstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) umzubenennen.

## Heute auf 1815.ch

Umfrage-Ergebnis vom 5. August 2014

## Werden Sie dem Open Air Gampel einen Besuch abstatten?



www.1815.ch

## Abfallsäcke soweit das Auge reicht

Am vergangenen Freitag fand aufgrund des Nationalfeiertages keine Kehrrichtabfuhr statt. Abfallsäcke blieben mehrere Tage liegen.

www.1815.ch/kehricht

## SPORT

## Berichte vom Jens Blatter Spendenmarathon 2014

Die Crew um den diesjährigen Jens Blatter Spendenmarathon hält Sie auf 1815.ch über die Benefiz-Radtour auf dem Laufenden.

www.1815.ch