



Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin des Eidgenössischen  
Departements für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation (UVEK)  
3003 Bern

Bern, 26. Juni 2014 // TT

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

### **Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Mit Schreiben vom 26. Februar 2014 hat Frau Bundesrätin Doris Leuthard zur Vernehmlassung betreffend die «Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)» eingeladen. Für die damit eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen des vorgenannten Vernehmlassungsverfahrens und damit insbesondere auch zu den Entwürfen bezüglich des Bundesbeschlusses über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, hinsichtlich des Bundesgesetzes über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) – Stellung nehmen zu dürfen, möchte sich der AGVS bedanken.

Der AGVS möchte sich zur vorgelegten Thematik wie folgt äussern:

Der AGVS unterstützt als Mitglied von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS als Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz – vollumfänglich die Ausführungen der vorgenannten Dachorganisation zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke sowie zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP), kann damit in erster Linie auf die betreffende Vernehmlassung von strasseschweiz verweisen.

Damit ist auch bereits gesagt, dass sich der AGVS mit der vorgenannten Vorlage in der heutigen Ausgestaltung nicht einverstanden erklären kann. Diese Vorlage entspricht in keiner Weise den Anforderungen an ein bedarfsgerechtes Ausbauprogramm für die Strasseninfrastruktur und deren Finanzierung. Der AGVS lehnt die Vorlage folglich ab und schliesst sich damit den Argumenten und Forderungen von strasseschweiz an. Im Rahmen der nachfolgenden Stellungnahme orientiert sich der AGVS ebenso ergänzend an den Ausführungen des Importeursverbandes auto-schweiz, ebenso Mitglied von strasseschweiz.

## **I Zusammenfassung**

Dem AGVS sind insbesondere nachfolgende Punkte wichtig:

Es ist sachgerecht und damit grundsätzlich zu begrüessen, dass nach der Umsetzung des Bahninfrastrukturfonds (FABI / BIF) jetzt auch einen Fonds für die Strasseninfrastruktur eingerichtet werden soll. Nur so kann der massive Investitions- und Realisierungsstau der letzten Jahrzehnte beim Strassenbau beseitigt werden. So müssen insbesondere die zahlreich lokalisierten Engpässe auf dem Nationalstrassennetz, welche zu chronischen Überlastungen führen, dringend behoben werden. Zudem braucht es eine kontinuierliche Sanierung und Modernisierung und damit den Ausbau des gesamten Netzes.

Hierzu wäre ein Strassenfonds der richtige Weg.

Der NAF in der vorgelegten Ausgestaltung ist jedoch eine reine «Schlaumeierei», welche der Fortführung des Infrastrukturfonds auf dem Buckel von Automobilisten und Transportgewerbe dient. Vermeintlich in Aussicht gestellt wird ein langfristiges und umfassendes Investitionsprogramm für die Strasse - in Tat und Wahrheit werden strassenseitig jedoch nur Projekte finanziert, die im Rahmen der bisherigen Engpassbeseitigungs-Programme bereits beschlossen worden sind. So fehlen unverzichtbare Netzergänzungen sowie die Projekte aus dem Netzbeschluss (Umfahrung Morges, Glatttalautobahn). Im Gegensatz dazu wird die mit dem Infrastrukturfonds stattfindende Querfinanzierung von Schienenprojekten – trotz FABI – weiter zementiert und mit der einseitigen Konzentration auf Agglo-Projekte sogar noch ausgebaut.

Der AGVS fordert deshalb im Sinne zwingender Korrekturen nachfolgende Änderungen:

- **Wegfall der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12-15 Rappen/Liter;**

- **Einbezug der «Milchkuh-Initiative» zur Schliessung der Finanzierungslücke resp. als kompensatorische Massnahme für die Querfinanzierung des öV;**
- **zwingende Begrenzung der Mitfinanzierung von Agglomerations-Projekten auf max. 200 Mio. Franken/Jahr;**
- **konsequente Zweckbindung der betreffenden Mittel im Agglobereich auf kapazitätserweiternde Projekte des motorisierten Strassenverkehrs;**
- **Einbezug verkehrsverflüssigender Strassenprojekte (z.B. Umfahrungen) in Gemeinden ausserhalb des Agglobereichs;**
- **Integration des Netzbeschlusses 2012 (inkl. Umfahrung Morges, Glattalautobahn) in STEP.**

## **II Grundsätzliches**

In der Schweiz fehlt nach wie vor eine klare, umfassende und langfristige Strategie für die Erstellung aller Verkehrsinfrastrukturen. Seit Jahren setzen sich in der Folge die Organisationen der Strassenbenützer für die Schaffung eines Finanzierungsgefässes für die Strasseninfrastruktur ein, welches eine längerfristige Entwicklung des Strassensystems erlaubt.

Mit FABI wurde ein solches Instrument für die Schieneninfrastruktur bereits geschaffen, bei der Strasse hingegen fehlt bislang ein formalisiertes Planungsinstrument, welches die Koordination der Angebots- mit der Infrastrukturentwicklung sicherstellt und dieses auf die erwartete Nachfrageentwicklung abstimmt. Das angedachte Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz für die Strasse ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, nach wie vor fehlt jedoch ein klares Ausbauprogramm, welches mit einer realistischen Ausführungs- und Finanzbedarfsplanung verknüpft wird und damit verbunden das entsprechende Finanzierungsgefäss.

Das unterschiedliche Vorgehen des Bundes bei den nationalen Verkehrsnetzen mit der Vernachlässigung der Strasse ist augenfällig und vor dem Hintergrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Strassenverkehrs in keiner Weise mehr nachvollziehbar resp. zu rechtfertigen. Die weitgehend gemeinsame und analoge Position der Strassenbenützerorganisationen zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur hat zum Ziel:

- 1. Die Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrssystems heute und in Zukunft entsprechend der Nachfrage wieder herzustellen.**
- 2. Den Mitteleinsatz zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit so effizient wie möglich auszugestalten. Dabei ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der heute angewendeten Standards kritisch zu überprüfen.**
- 3. Eine nachhaltige Investitionspolitik bei den Strassenverkehrsinvestitionen zu sichern und dabei die Quersubventionierung vom Verkehrsträger Strasse zum**

**Verkehrsträger Schiene abzubauen, bzw. durch eine Neugestaltung der Zweckbindung zu kompensieren.**

- 4. Das Leistungsangebot so auszugestalten, dass Angebotsqualität und Erschliessung der nichturbanen Räume und Randregionen nicht gefährdet werden. Immerhin leisten die Bewohner dieser Räume und Regionen mit ihren Steuern, Gebühren und Abgaben im Zusammenhang mit dem motorisierten Strassenverkehr auch einen Beitrag an die Infrastrukturfinanzierung.**

In der Vergangenheit konnte das Verkehrswachstum auf dem ursprünglich mehrheitlich grosszügig geplanten Nationalstrassennetz noch aufgefangen werden. Aufgrund des starken Verkehrswachstums auf den Nationalstrassen von rund 2 Prozent pro Jahr, wirkt sich der politische Entscheid, die Netzkapazität nicht oder nur punktuell anzupassen, heute jedoch überaus fatal aus. Stark belastete Abschnitte können nur mit grösstem Aufwand saniert werden. Verkehrsbehinderungen grössten Ausmasses sind die Folge, dies insbesondere auch zulasten der Wirtschaft.

Die grundsätzlich vorhandenen Mittel der Strasse werden zudem falsch eingesetzt. Noch immer nutzt der Bundeshaushalt die Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs zur Verbesserung der eigenen Finanzen. Der faktische Baustopp bei den Nationalstrassen hat zudem die Rückstellungen anfänglich überproportional anwachsen lassen. Die vermeintlich vom Strassenverkehr nicht benötigten Mittel wurden resp. werden zunehmend für die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene verwendet. Es ist folglich unangebracht, von den Strassenbenützern nunmehr zu verlangen, dass sie wiederum für ihre Bedürfnisse aufkommen müssen, nachdem sie ihre Zahlungen bereits im Voraus geleistet haben. Die Neuregelung muss folglich das Ziel haben, den mit der Umwidmung der Mittel begangenen Fehler zu korrigieren, mit dem NAF wird die gerügte Fehlentwicklung jedoch vielmehr verfestigt. Angesichts der enormen Herausforderungen in den Bereichen Fertigstellung, Ausbau, Erweiterung und Unterhalt des schweizerischen Nationalstrassennetzes muss dieser verfehlten Praxis nunmehr ein Riegel geschoben werden.

Vor diesem Hintergrund erwartet der AGVS von einer Vorlage zu einem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zwingend nachfolgende Verbesserungen:

- 1. Der Planungs- und Realisierungsstau muss beschleunigt werden. Neue administrative Fussfesseln und unsinnig teurer Perfektionismus sind zu vermeiden. Es sind organisatorische Massnahmen zu ergreifen, damit der Strassenbau endlich vorankommt.**
- 2. Ein umfassendes strategisches Entwicklungsprogramm, welches die Netzvollendung, die Netzergänzungen, den Netzabschluss und die Engpassbeseitigungen sowie eine realistische Finanzbedarfsplanung mit einer zeitlichen Staffelung beinhaltet, muss vorhanden sein.**

### **3. Der mögliche zusätzliche Finanzbedarf für die Strassenvorhaben ist vorab über die von der Milchkuh-Initiative vorgeschlagenen Massnahmen zu decken.**

Die kritische Prüfung der Vorlage zeigt, dass diese nicht die geforderten Verbesserungen für die Strassenbenutzer enthält. Der AGVS kann in der Folge den vorgelegten Entwurf für einen NAF nicht unterstützen.

#### **II.1 Strategisches Entwicklungsprogramm**

Es ist grundsätzlich zu begrüessen, dass für den Strassenverkehr ein strategisches Entwicklungsprogramm vorgelegt wird. Die inhaltliche Ausgestaltung desselben fällt jedoch überaus enttäuschend aus.

Vorab ist festzuhalten, dass der Bundesrat im vorgenannten Programm bis zum Jahre 2030 im Vergleich zum aktuell gültigen Infrastrukturfonds nichts Neues präsentiert. Es geht um die Fertigstellung des Netzes und die Realisierung der Module 1 und 2 des Engpassbeseitigungsprogramms. Der zusätzliche Kredit von rund einer Milliarde Franken entspricht der Teuerung der Projekte, deren Kosten anfangs 2000 evaluiert worden sind. Nach 2030 stellt der Bundesrat die Realisierung des 3. Moduls mit einem geschätzten Investitionsvolumen von rund 7 Milliarden Franken in Aussicht. Leider ist es unmöglich, den zeitlichen Horizont abzuschätzen. Der Grund liegt in der eingefahrenen Verspätung bei der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und der zwecks Engpassbeseitigung zu realisierenden Module 1 und 2.

Angesichts der prognostizierten Stauentwicklung ist eine Beschleunigung des Engpassbeseitigungs-Programms zwingend erforderlich. Zu Recht wird von verschiedensten Seiten kritisiert, dass weder die zentralen Netzergänzungen (Umfahrung Morges und Glatttalautobahn) noch die Projekte aus dem Netzbeschluss im strategischen Ausbauprogramm enthalten sind. Das ist angesichts eines strategischen Programms, welches in Anspruch nimmt, die Strasseninfrastrukturentwicklung der nächsten 20 bis 30 Jahre aufzuzeigen, eine äusserst kurzsichtige Position. Ohne die Integration dieser Elemente wird der NAF weder den strategischen noch den regionalpolitischen Ansprüchen gerecht. Auch gibt es keinen nachvollziehbaren Grund, beim NAF anders als beim FABI-Beschluss auf das wichtige regionalpolitische Element zu verzichten.

#### **II.2 Mineralölsteuererhöhung kommt nicht in Frage**

Die jüngst erfolgte Vignettenabstimmung dokumentiert auf eindrückliche Weise, dass eine zusätzliche Belastung der Automobilisten angesichts der bereits bestehenden massiven Belastungen und der Querfinanzierungen heute nicht mehrheitsfähig ist. Der AGVS fordert folglich die Aufteilung des geplanten Gesamtpakets. Sinnvoll ist eine Zweiteilung in NAF und strategisches Ausbauprogramm auf der einen und die Regelung der künftigen

Finanzierungslücken aufgrund einer realistischen Finanzbedarfsplanung auf der anderen Seite zu einem späteren Zeitpunkt Um den tatsächlichen Finanzbedarf für den Strassenverkehr abschätzen zu können, ist es unerlässlich, eine finanzielle Bedarfsplanung aufzusetzen, die sich an den tatsächlich anfallenden Ausgaben für Strasseninfrastrukturen orientiert. Die im NAF vorgesehene Weiterführung von Quersubventionierungen in den öffentlichen Verkehr generell und gar in den Schienenverkehr im Besonderen gehört definitiv nicht dazu. Sie widerspricht den nach FABI erweckten Erwartungen der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in eine adäquate Lösung für die Strasse, welche gemäss Bundesamt für Statistik über 80 Prozent der Mobilität bewältigt.

Der Kommentar zur Vorlage macht zudem deutlich (Abb. 17, S. 47), dass die Entwicklung der Ausgaben für die Nationalstrassen keinesfalls die Unterdeckung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bewirkt.

Der AGVS formuliert folglich die Forderung, dass in einem ersten Schritt sämtliche Quersubventionierungen von der Strasse zur Schiene zwingend auf das verfassungsrechtliche Minimum zurückgefahren werden. Nach der Annahme von FABI gibt es keinen Grund mehr (insbesondere beim Agglomerationsverkehr), an dieser Praxis festzuhalten resp. diese Unsitte noch weiter zu zementieren oder gar auszubauen. Darauf müssen Lösungen im Sinne der mit der „Milchkuh-Initiative“ geforderten faireren Verkehrsfinanzierung gefunden werden. Der Anteil an Mitteln aus der Mineralölsteuer, der für die Strasseninfrastruktur verwendet wird, muss zwingend erhöht werden. **Die „Milchkuh-Initiative“ zeichnet hier den korrekten Weg.**

### **II.3 Agglomerationsverkehr**

Der Bundesrat schlägt vor, die im Rahmen des Infrastrukturfonds zeitlich und finanziell begrenzte Finanzierung von Agglomerationsprogrammen durch den Bund im NAF weiterzuführen und aufzustocken – insbesondere nach der Annahme von FABI ist dies keinesfalls mehr gerechtfertigt. Eine Analyse der bisher finanzierten Projekte verdeutlicht, dass Versprechungen nicht eingehalten wurden. Die Fehlentwicklung ist gravierend. Ausser der La Poya-Brücke in Freiburg wurde kaum ein Strassenprojekt finanziert. Dabei zeigen die im Netzbeschluss enthaltenen Projekte, dass diese Strassen im Rahmen von Agglomerationsprogrammen durchaus zur Entlastung und Verbesserung der Verkehrssituation hätten beitragen können. Prioritäten sind hier falsch gesetzt resp. leere Versprechungen abgegeben worden.

Der AGVS lehnt die vorgesehene Aufstockung der Agglomerationsfinanzierung aufgrund der gemachten Erfahrungen strikte ab. Die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen durch den Bund kann seitens des AGVS nur dann unterstützt werden, sofern deren Finanzierung neu aufgesetzt und klar geregelt wird. Dies heisst in der Konsequenz:

- **Die jährlichen Summen sind zwingend auf maximal. 200 Mio. CHF zu begrenzen.**

- Die Mittel dürfen ausschliesslich für die Finanzierung von Strassenprojekten verwendet werden, und dies nur, sofern sie der Kapazitätsverbesserung dienen.
- Die Mittel sollen auch zur Mitfinanzierung von verkehrsorientierten Gemeindestrassen verwendet werden, sofern sie der Kapazitätsverbesserung dienen (z. B. Umfahrungsstrassen).

Die Kriterien sind in der Vorlage entsprechend anzupassen bzw. Art. 17a des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe ist nach diesen Vorgaben auszugestalten. Angesichts des bereits nach der FABI-Abstimmung angemeldeten zusätzlichen Finanzbedarfs für die Renovation von Bahnhöfen kommt dieser Forderung ganz besondere Bedeutung zu. Schienen- und Bahnhofprojekte dürfen aus dem NAF keine mehr finanziert werden.

#### **II.4 Objektbezogene Projektfinanzierung von Kantons- und Gemeindestrassen im nichturbanen Gebiet**

Dieses Element aus dem Infrastrukturfonds hat sich bewährt. Es ist im Rahmen des NAF weiterzuführen und mit jährlich rund 100 Mio. CHF zu dotieren. Immerhin werden auch auf allen Gemeindefrassen Abgaben und Steuern inkl. LSVa generiert.

#### **II.5 Verknüpfung von NAF und „Milchkuh“-Initiative**

Die Vorlage NAF und die „Milchkuh“-Initiative schlagen Lösungen für die künftige Strassenfinanzierung vor. Es macht daher sachlich Sinn, die beiden Vorlagen zusammenzuführen. Wie oben aufgeführt hängt der Finanzbedarf für die Strasseninfrastruktur wesentlich vom Ausmass der Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene (Ausgabenseite) und von der Aufteilung der vom Strassenverkehr generierten Einnahmen (Einnahmenseite) ab. Die im Kommentar gezeichnete Entwicklung der realen Ausgaben für die Infrastruktur des Nationalstrassennetzes spricht diesbezüglich eine deutliche Sprache (Abbildung 17, S. 47 im Bericht).

### **III Bemerkungen im Detail**

#### **III.1 Änderung der Bundesverfassung**

##### ***Artikel 86 Ziff. 5***

Der AGVS ist mit der vorgeschlagenen Änderung nicht einverstanden. Damit wird zwischen Spezialfinanzierung Strassenverkehr und dem Fonds eine kommunizierende Röhre geschaffen. Die Einlagen in den Fonds sind so festzulegen, dass das Parlament bei der Budgetdiskussion noch einen bestimmten Handlungsspielraum erhält (analog FABI). Dann wird diese Ergänzung der Bundesverfassung überflüssig.

### **III.2 Neues Bundesgesetz zum NAF**

#### ***Artikel 2 (Zweck)***

Die vorgeschlagene Zweckformulierung ist inakzeptabel. Es geht hier - im Gegensatz zu FABI - um einen Strassenfonds, der auch aus Mitteln des Strassenverkehrs geäuftet wird. Das Gesetz ist für die Strasse analog zum Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur aufzubauen. Dort wurde auf einen Zweckartikel ausdrücklich verzichtet. Eine Gleichbehandlung für die Strasse ist zwingend, wie dies im Rahmen der Behandlung der FABI-Vorlage auch in Aussicht gestellt worden ist.

#### ***Artikel 3 (Fondsrechnung)***

Mit dem NAF dürfen keine Schienenprojekte mehr finanziert werden. Dafür steht nun FABI zur Verfügung. Entsprechend ist Abs. 2 Ziff. 4 zu streichen.

#### ***Artikel 5 (Entnahmen)***

Dieser Artikel sieht vor, dass Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs nach Art. 3, lit. bbis MinVG vorzusehen sind. Diese Beiträge dürfen nur noch an Hauptstrassen oder verkehrorientierte Gemeindestrassen geleistet werden, sofern damit die Kapazität verbessert wird. Zudem sind die Beiträge klar zu plafonieren (vgl. Ausführungen oben).

### **III.3 Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe.**

#### ***Artikel 17a, Abs. 2 und 2bis***

In diesen Absätzen wird die Finanzierung von Infrastrukturen der Schiene und des Langsamverkehrs geregelt. Der AGVS kann nach den Erfahrungen mit der bisherigen Finanzierung von Agglomerationsprogrammen keine Fortsetzung dieser Quersubventionierung mehr akzeptieren. Die Beiträge sind ausschliesslich für Hauptstrassen oder verkehrorientierte Gemeindestrassen zu reservieren, sofern damit die Kapazität verbessert wird.



### **III.4 Mineralölsteuergesetz**

#### **Artikel 12, Abs. 2**

Der AGVS lehnt beide Varianten ab und ist entschlossen, diese auch konsequent mit seinen Partnernverbänden zu bekämpfen. Unter den momentan gegebenen Umständen erscheint es sinnvoller, das gesamte Paket zu verhindern resp. zu bekämpfen, zumal die Strasse einerseits mit der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ein Finanzierungsinstrument hat und andererseits kein effektiver Mehrnutzen in Form zusätzlicher Ausbaumasnahmen (Programm zur Engpassbeseitigung Modul 3!) ersichtlich ist. Weshalb sollten Automobilisten (resp. die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger) bereit sein, mehr zu bezahlen, wenn sie im Gegenzug nicht mehr bekommen? Auch das immer wieder ins Feld geführte Argument, dass sich Finanzierungsengpässe abzeichnen würden, überzeugt auf dem Hintergrund der anhaltenden und mit dieser Vorlage sogar noch zementierten Querfinanzierung von öV-Projekten resp. Agglo-Programmen) nicht. Wäre die Strassenkasse in den letzten Jahren mit der Schaffung des Infrastrukturfonds nicht sukzessive geplündert worden, stünden ohne Zweifel genügend Mittel zur Verfügung. Ganz abgesehen davon ist auch der prognostizierte Finanzierungsengpass nicht offensichtlich gegeben resp. derart akut, wenn man in Betracht zieht, wie diese Prognosen in den letzten Jahren immer wieder korrigiert werden mussten. Die vorhandenen Mittel dürften weit länger ausreichen, da – neben dem effektiven Stau auf unseren Nationalstrassen – zusehends einen Planungs- und Realisierungsstau zu beklagen ist.

Es wird auf politischer eben kaum gelingen, Automobilisten, Transportgewerbe wie auch die Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger unter den heutigen Voraussetzungen und ohne effektiven Mehrwert (sprich: Ausbauten) für eine Erhöhung von Abgaben gewinnen zu können. Die Abstimmung vom 24. November 2014 zur Erhöhung des Vignettenpreises (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) hat dies deutlich gezeigt.

#### **Artikel 12d (Teuerungsausgleich)**

Bei den zweckgebundenen Einnahmen des Strassenverkehrs handelt es sich bekanntlich um eine sogenannte Kostenanlastungssteuer. Eine automatische Teuerungsanpassung ist bei einer solchen Steuer systemfremd. Allein der ausgewiesene Finanzbedarf des Strassenverkehrs ist für eine solche Anpassung massgebend. Der Entscheid muss vom Parlament mit einem referendumsfähigen Beschluss gefällt werden. Wir lehnen diesen Automatismus deshalb konsequent ab.

## **IV Fragenkatalog (Antworten gemäss strasseschweiz)**

### **IV.1. Neue Finanzarchitektur**

1. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Neuordnung bei der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, Beibehaltung einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr für übrige Beiträge)?*

Die im Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr bzw. den -programmen stehenden Ausgaben müssen ins Gleichgewicht gebracht werden. Nachdem unter diesem Titel bis jetzt überproportional in die Schieneninfrastruktur investiert worden ist, muss die Agglomerationsverkehrsfinanzierung neu aufgesetzt werden. Dabei sind die Agglomerationsverkehrs-Projekte auf 200 Millionen Franken pro Jahr zu begrenzen und nur dann mitzufinanzieren, wenn sie auch zu Kapazitätsverbesserungen im Strassenverkehr führen. Zudem müssen jährlich zusätzlich 100 Millionen Franken innerhalb des NAF für Hauptstrassen in Berggebieten und ausserhalb von Agglomerationen (für Umfahrungsstrassen oder Entlastungen regionaler Zentren) reserviert werden. Schienen-infrastrukturen sind ab sofort ausschliesslich über den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren.

2. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerations-verkehrs-Fonds (NAF)?*

Die kritische Prüfung der Vernehmlassungsvorlage zeigt, dass diese keine der erwarteten Verbesserungen für die Strassenbenützenten enthält. Der AGSV kann deshalb den Entwurf für einen NAF, wie er derzeit vorliegt, nicht unterstützen.

3. *Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?*
  - a) *Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?*
  - b) *Mit den zu finanzierenden Aufgaben?*
  - c) *Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?*

Der AGVS lehnt die Erhöhung von Abgaben auf Treibstoffen grundsätzlich ab. Die Netzergänzungen (Morges–Crissier und Glattal) sowie der Netzbeschluss (NEB) müssen im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) zwingend enthalten sein. Die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz ist dringend zu beschleunigen und die Module 1 bis 3 möglichst rasch umzusetzen sowie die Planung von Modul 4 und weiteren Projekten unverzüglich an die Hand zu nehmen. Den vorgesehenen Pauschalabgaben für Fahrzeuge mit Alternativantrieben kann zwar zugestimmt werden, es ist jedoch zu gegebener Zeit eine Mitwirkung bei der Ausgestaltung dieser Abgaben erforderlich. Das zwischen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) und dem künftigen Fonds (NAF) vorgesehene System der kommunizierenden Gefässe weist der AGVS zurück.

4. *Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante „Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems“?*

Die klare Trennung der Finanzflüsse ist unbedingt erforderlich. Die vorgeschlagene Variante bedeutet, dass die Querfinanzierung von der Strasse hin zur Schiene weitergeführt wird. Eine solche Lösung kann der AGVS keinesfalls unterstützen.

#### **IV.2. Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke**

5. *Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?*

Der AGVS lehnt eine Erhöhung des Treibstoffsteuerzuschlags ab. Die zulasten der Strassenbenützenden aktuell erhobenen Abgaben reichen zur Deckung der Strassenausgaben vollkommen aus.

6. *Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?*

Der AGVS unterstützt die Zweckbindung der gesamten Automobilsteuer zugunsten des NAF.

7. *Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 auf 45 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer einverstanden (Hauptvariante)?*

Nein, der AGVS ist mit dieser Hauptvariante nicht einverstanden. Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 auf 45 Rappen pro Liter wird grundsätzlich abgelehnt. Gegen die Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer spricht sich der AGVS zwar nicht prinzipiell aus, der Vorschlag geht aber zu wenig weit. Der AGVS will, dass die Automobilsteuer zu hundert Prozent zweckgebunden wird.

8. *Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 auf 42 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer oder Teilen davon einverstanden (Nebenvariante)?*

Der AGVS ist mit dieser Nebenvariante insofern nicht einverstanden, als dieser die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 auf 42 Rappen pro Liter strikt ablehnt. Hingegen kann der AGVS die Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer befürworten. Diese Zweckbindung muss aber zu hundert Prozent und nicht nur in Teilen erfolgen.

9. *Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:*
- a) *Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?*
  - b) *Auf was ist zu verzichten, wenn die Erhöhung tiefer als in der Haupt- oder Nebenvariante ausfallen sollte?*

Der AGVS verlangt, dass in einem ersten Schritt sämtliche Quersubventionierungen von der Strasse hin zur Schiene auf das verfassungsrechtliche Minimum zurückgestuft werden. Nach der Annahme der FABI-Vorlage durch Volk und Stände gibt es keinen Grund mehr, (insbesondere im Agglomerationsverkehr) an diesen Transferzahlungen festzuhalten. In einem zweiten Schritt müssen Lösungen im Rahmen der von der „Milchkuh-Initiative“ geforderten faireren Verkehrsfinanzierung gefunden werden.

10. *Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (z.B. Elektro-Automobile)*
- a) *neu eine Pauschalsteuer einzuführen und*
  - b) *zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?*

Auch wenn der AGVS diese Pauschalsteuer mit einer gewissen Zurückhaltung betrachtet (vgl. Bemerkungen unter Ziff. 3.1. hiervor), kann der AGVS diese im Grundsatz dennoch unterstützen. Alle neuen, bei den Motorfahrzeuglenkenden erhobenen Abgaben sind für Strassenzwecke zu verwenden.

11. *Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat künftig auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag einen Teuerungsausgleich vornehmen kann?*

Die Mineralölsteuer stellt eine Gegensteuer (Kostenanlastungssteuer) dar. Deshalb ist allein der ausgewiesene Finanzbedarf des Strassenverkehrs für entsprechende Anpassungen mass- und ausschlaggebend. Diesbezügliche Entscheide müssen vom Bundesparlament basierend auf einem referendumsfähigen Beschluss gefällt werden.

12. *Welcher der beiden vorgeschlagenen Varianten (Hauptvariante, Nebenvariante) geben Sie den Vorzug?*
- a) *Hauptvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 45 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer maximal zwei Drittel.*
  - b) *Nebenvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 42 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer bis zu hundert Prozent.*

Der AGVS bevorzugt keine der beiden Varianten. Auf eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ist komplett zu verzichten, und die Automobilsteuer muss zu hundert Prozent zweckgebunden werden.

13. *Schlagen Sie andere Massnahmen vor, um die Ausgaben und Einnahmen in der Spezial-finanzierung Strassenverkehr und im Fonds nach dem Jahr 2017 ins Gleichgewicht zu bringen? Wenn ja, welche?*

Die sofortige Finanzierung von Schienenprojekten in Agglomerationen aus dem dafür vorgesehenen Bahninfrastrukturfonds (BIF), die betragsmässige Limitierung der finanziellen Unterstützung von Agglomerationsverkehrs-Projekten durch den Bund auf 200 Millionen Franken pro Jahr sowie insbesondere die Neuverteilung der notwendigen finanziellen Mittel für den raschen Ausbau des Nationalstrassennetzes aus der Mineralölgrundsteuer im Sinne der „Milchkuh-Initiative“.

### **IV.3. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

14. *Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?*

Vor dem Hintergrund der zeitlichen Dimension eines strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) ist es nicht nachvollziehbar, dass die Netzergänzungen Morges–Crissier und Glatttal sowie der neue Netzbeschluss (NEB) nicht in dieses STEP integriert wurden. Diese Elemente sind zwingend erforderlich, um im obligatorischen Urnengang ein Volks- und Ständemehr zu erhalten.

15. *Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgen soll?*

Unter der Voraussetzung, dass die Etappierung es ermöglicht, die Realisierung der aus nationaler Sicht prioritären Projekte zu begünstigen, ist der AGVS damit einverstanden. In jedem Fall muss die Vorgehensweise zur Beseitigung der chronischen Stautellen dringend beschleunigt werden. Die Verpflichtungskredite für die notwendigen Erweiterungen und Ausbaumassnahmen im Nationalstrassennetz insbesondere zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe sind aufzustocken. Konkret müssen via den NAF jährlich rund 1 bis 1,2 Milliarden Franken zusätzlich in die Strasseninfrastruktur investiert werden.

### **IV.4. Weitere Bemerkungen**

16. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

**Die „Milchkuh-Initiative“ und die Vernehmlassungsvorlage verfolgen dasselbe Ziel: namentlich die Finanzierung der künftigen Bedürfnisse im Bereich der Strasseninfrastruktur sicherzustellen. Da sowohl die „Milchkuh-Initiative“ als auch die NAF-Vernehmlassungsvorlage eine Modifikation von Art. 86 BV beinhalten, verlangt der AGVS, dass die Aspekte der Finanzierung (NAF und seine Speisung) der Bundesversammlung im Sinne eines (direkten) Gegenvorschlags zur „Milchkuh-Initiative“ unterbreitet werden.**

Wir hoffen, dass Sie unseren Anliegen entsprechen können und stehen Ihnen für ergänzende Fragen, Erläuterungen und Informationen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Urs Wernli  
Zentralpräsident

Katrin Portmann  
Mitglied der Geschäftsleitung