



19. September 2014

**Ergebnisbericht zur Vernehmlassung
betreffend Schaffung eines Nationalstrassen- und
Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schlies-
sung der Finanzierungslücke; zum Strategischen
Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)**

Inhaltsverzeichnis

1. VERNEHMLASSUNG	3
1.1. Inhalt der Vorlage	3
1.2. Eingegangene Stellungnahmen	4
2. ZUSAMMENFASSUNG	5
2.1. Neue Finanzarchitektur mit dem NAF	5
2.2. Schliessung der Finanzierungslücke	6
2.3. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) und Ausbauschritte	7
3. AUSWERTUNG DER STELLUNGNAHMEN GEMÄSS FRAGEKATALOG	8
3.1. Allgemeine Hinweise zur Auswertung	8
3.2. A Neue Finanzarchitektur	9
3.3. B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke	18
3.4. C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen	27
3.5. D Weitere Bemerkungen	30
4. ANHANG 1: LISTE DER EINGEGANGEN STELLUNGNAHMEN	34
5. ANHANG 2: FRAGEKATALOG ZUR VERNEHMLASSUNG.....	37

1. Vernehmlassung

Am 26. Februar 2014 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) eröffnet. Die Vernehmlassung endete am 20. Juni 2014.

1.1. Inhalt der Vorlage

Um die heute strukturellen Mängel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu beheben, die sich abzeichnende Finanzierungslücke zu schliessen und in Erfüllung der Motion 12.3329 vom 19. März 2012 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats in Analogie zur Strategischen Bahninfrastrukturplanung ein STEP Nationalstrasseninfrastruktur zu entwickeln, hat der Bundesrat folgende Vorschläge unterbreitet:

Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Für die Finanzierung der Nationalstrassen und der Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen wird auf Verfassungsstufe ein unbefristeter Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds geschaffen. Mit dem NAF sollen neu alle Nationalstrassenaufgaben aus einem einzigen Gefäss finanziert werden. Wie beim beschlossenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen bestehende und neue Einnahmen direkt in den Fonds. Die Finanzierung von Beiträgen an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen erfolgt unbefristet und weiterhin über den Fonds. Mit der Schaffung eines NAF soll auf Bundesebene eine kohärente Finanzierung von Strasse und Schiene erfolgen.

Der Fonds soll die langfristige Planungs- und Realisierungssicherheit erhöhen sowie die Transparenz verbessern. Beim Fonds handelt es sich um eine strukturelle Massnahme zur Verbesserung der Bewirtschaftung der finanziellen Mittel und zur besseren Nachvollziehbarkeit der Finanzströme. Er hat keinen Einfluss auf die Finanzierungslücke.

Daneben soll die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, welche sich aus der Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen (Grundsteuer) alimentiert, zur Finanzierung der Beiträge für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr weiterhin bestehen bleiben.

Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke

Zur Schliessung der Finanzierungslücke sind einnahme- und ausgabeseitige Massnahmen vorgesehen.

Einnahmeseitig steht zur Sicherung der künftigen Finanzierung der anstehenden Aufgaben und Aufwendungen die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags im Vordergrund. Ferner sollen Einnahmen aus der Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds zweckgebunden werden. Für die Kombination dieser Massnahmen wurden zwei Varianten vorgeschlagen:

- Hauptvariante: Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 Rappen pro Liter auf neu 45 Rappen pro Liter sowie Zuweisung von höchstens zwei Dritteln der Automobilsteuer;
- Nebenvariante: Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 Rappen pro Liter auf neu 42 Rappen pro Liter sowie Zuweisung der Automobilsteuer oder Teilen davon.

Als weitere Massnahme, die frühestens ab 2020 greifen wird, soll sich die wachsende Zahl von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken mit einer Pauschalabgabe an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen. Schliesslich soll bei den Einnahmen neu periodisch die Teuerung ausgeglichen werden und dem Bundesrat dafür die Kompetenz übertragen werden.

Auf der Ausgabenseite müssen insbesondere bei den Nationalstrassen Effizienzgewinne und Einsparungen erzielt und die Ausgaben zudem zeitlich verschoben, erstreckt oder plafoniert werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse

Die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes soll gezielt erhalten und verbessert werden. Die dafür notwendigen Erweiterungen und Kapazitätsausbauten sind Teil des STEP Nationalstrasse. Im Rahmen dieses Programms erhalten die Eidgenössischen Räte die Möglichkeit, periodisch über Erweiterungen und Kapazitätsausbauten der Nationalstrassen zu befinden.

Weiterführung der Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme sind zweckmässige Instrumente zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Gesamtverkehr und zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Verkehrs in den Ballungsräumen unter einem effektiven und effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel. Der dank des Fonds ermöglichte Mittelzufluss ist essenziell für ein optimiertes Verkehrssystem, das auch die Nationalstrassen und die Bahninfrastrukturen miteinschliesst. Mit dem NAF wird sichergestellt, dass die entsprechenden Mittel auch in Zukunft zur Verfügung stehen werden.

1.2. Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt sind 101 Stellungnahmen eingegangen, welche sich wie folgt aufteilen:

• Kantone und Konferenzen:	29
• In der Bundesversammlung vertretende politische Parteien:	8
• Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete:	3
• Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft:	6
• Verkehrsverbände:	12
• Weitere Verbände, Organisationen, Institutionen:	43

Die einzelnen Stellungnahmen sind im Internet einsehbar (Stichtag 26.06.2014). Deshalb wird im vorliegenden Bericht auf eine detaillierte Wiedergabe der einzelnen eingegangenen Stellungnahmen verzichtet. Der Ergebnisbericht stellt eine Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen dar.

Internetseite: <http://www.astra.admin.ch/themen/06035/06041/06615/index.html?lang=de>

Im Anhang 1 findet sich eine Liste aller Vernehmlassungsteilnehmer sowie den im Bericht verwendeten Abkürzungen.

2. Zusammenfassung

2.1. Neue Finanzarchitektur mit dem NAF

Eine neue Finanzarchitektur wird im Grundsatz von einer Mehrheit der Stellungnehmer, insbesondere von beinahe allen Kantonen sowie von BPUK, KÖV, Gemeindeverband und den Parteien BDP, CVP, FDP und EVP ganz oder teilweise unterstützt. Teilweise werden spezifische Vorbehalte angebracht oder spezifische Anpassungen verlangt. Diese Vorbehalte und Anpassungen betreffen das gesamte Spektrum der Finanzarchitektur, insbesondere die Finanzierungsquellen des NAF, die zu finanzierenden Aufgaben und die konkrete Zuordnung der Aufgabengebiete zu den beiden Finanzierungsgefässen. 11 Stellungnehmer, darunter die Strassenverkehrsverbände (FRS, ASTAG, TCS, ACS und ARV) sowie die SVP lehnen den Vernehmlassungsvorschlag grundsätzlich ab. Die genannten Strassenverkehrsverbände wollen zwar eine neue Finanzarchitektur, insbesondere einen "Strassenfonds", weitere vorgeschlagene Massnahmen, hauptsächlich die vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags sowie das STEP lehnen sie jedoch ab und damit auch die ganze Vorlage.

Zu den ablehnenden Stellungnahmen werden auch jene der GPS, GLP und SPS gezählt. Diese Parteien beantragen (im Gegensatz zu anderen Stellungnahmen, welche diesbezüglich Anpassungen nur vorschlagen oder anregen) eine substantielle Anpassung der Vorlage: Alle zu finanzierenden Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr sind in den Fonds zu integrieren und damit dessen Aufgabengebiet wesentlich zu erweitern.

Zu zwei Aspekten der neuen Finanzarchitektur werden besonders häufig Vorbehalte angebracht:

- Der Ausgleichsmechanismus zwischen der neuen SFSV und dem Fonds wird von 25 Stellungnehmern kritisiert. Zum einen wird eine Präzisierung der gesetzlichen Bestimmungen zum Ausgleichsmechanismus gefordert, zum anderen ein vollständiger Verzicht auf den Ausgleichsmechanismus.
- Das Fortbestehen einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr bzw. das Nebeneinander von SFSV und NAF wird kritisch hinterfragt und damit u.a. die mangelnde Transparenz erwähnt. Eine vollständige Integration aller Aufgabengebiete im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr in den Fonds wird deshalb (neben den bereits oben erwähnten Parteien) von 13 weiteren Stellungnehmern erwähnt, wobei sie häufig eine Integration lediglich anregen.

Mit einer deutlichen Mehrheit findet grundsätzlich die Schaffung eines NAF volle oder weitgehende Zustimmung (insbesondere alle Kantone, BPUK, KÖV, RKGK, BDP, FDP, CVP), wenn auch im Detail zu einzelnen Ausgestaltungselementen Vorbehalte angebracht werden.

NAF-Finanzierungsquellen

Über die Hälfte der Stellungnehmer befürwortet die Mehrheit der vorgeschlagenen Finanzierungsquellen.¹ Eine Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF wird jedoch von einer Minderheit abgelehnt. Mehrfach werden unter den zu den Finanzierungsquellen zustimmenden Stellungnahmen weitere Finanzierungsquellen vorgeschlagen oder es wird verlangt, solche zu prüfen.

NAF–Aufgabengebiet Nationalstrassen

Die Finanzierung der Nationalstrassen über einen Fonds ist grundsätzlich unbestritten. Die Nicht-Berücksichtigung der Anpassung des Netzbeschlusses ist jedoch einer der Hauptkritikpunkte an der Vorlage. 52 Stellungnehmer² verweisen hier auf den Netzbeschluss und es wird verlangt/vorgeschlagen, dass dieser (oder Teile davon wie Morges/Glattalautobahn) in den NAF integriert bzw. eine solche Integration geprüft wird. Allerdings bleibt die Finanzierung einer Anpassung des Netzbeschlusses bei den abgegebenen Stellungnahmen häufig offen.

¹ Häufig werden in den Stellungnahmen in einer ersten Aussage die Finanzierungsquellen abgelehnt, weil die Stellungnehmer nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags einverstanden sind. Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Finanzierungsquellen selber nicht bestritten werden.

² Gewisse Stellungnehmer wiederholen ihre Forderung bei der ihren Erläuterungen zu STEP und andere Stellungnehmer bringen diese Forderung entweder nur bei den Fragen zur neuen Finanzarchitektur bzw. nur bei STEP an.

NAF-Aufgabengebiet Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen

Das Spektrum an Äusserungen bezüglich der Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen ist - entsprechend der (politischen) Ausrichtung der Stellungnehmer - breit gefächert bzw. kontrovers.

Eine Minderheit von 28 Stellungnehmern kritisiert, dass weiterhin schienengebundene Projekte mitfinanziert werden sollen und plädieren für eine unterschiedlich stark ausgeprägte Trennung - bezüglich Finanzierung - von Schienen und Strassenprojekten. Hauptsächlich wird aufgeführt, dass über den NAF nur Strassenprojekte und über den BIF die Bahn-/Schienenprojekte zu finanzieren sind.

30 Stellungnehmer fordern einen Mindestumfang an finanziellen Mittel für diese Aufgabe. Die Spannweite dieses jährlichen Mindestumfangs bewegt sich zwischen 280 und 800 Millionen Franken. 14 Stellungnehmer sind der Meinung, dass der Mindestumfang gesetzlich festgeschrieben werden sollte. 8 Stellungnehmer - v.a. die Strassenverkehrsverbände sowie Auto-Schweiz der AGVS und weitere - sind der Meinung, dass die jährlichen Mittel auf maximal 200 Millionen Franken zu begrenzen sind.

Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

Eine unbefristete Weiterführung der Beiträge (via NAF) für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen fordern 17 Stellungnehmer, davon die BPUK, KÖV, BDP, CVP, Gemeindeverband und SAB. Weiter wird auch vereinzelt eine Integration der allgemeinen Hauptstrassenbeiträge in den NAF gefordert.

2.2. Schliessung der Finanzierungslücke

Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags

Rund zwei Drittel der Stellungnehmer können sich grundsätzlich oder mit Vorbehalten, eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags vorstellen oder verschliessen sich einer solchen Erhöhung nicht komplett. Es wird jedoch gefordert, dass die Erhöhung gestaffelt oder grundsätzlich moderater ausfallen und/oder an die Realisierung konkreter Projekte gekoppelt werden sollte.

28 Stellungnehmer sind gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages, darunter die Strassenverkehrsverbände (FRS, ASTAG, TCS, ACS, ARV). Oftmals wird ins Feld geführt, dass - bei richtiger Verteilung (bspw. im Sinne der "Milchkuh-Initiative" und/oder der Reduktion der Quersubventionierung resp. Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene) - genügend Mittel vorhanden wären.

Zweckbindung der Automobilsteuer

72 Stellungnehmer sprechen sich grundsätzlich oder mit Vorbehalten für die Zweckbindung der Automobilsteuer aus. 45 davon bevorzugen die vollumfängliche Zweckbindung gemäss Nebenvariante des Vernehmlassungsvorschlags. Wer sich nur mit Vorbehalten für die Zweckbindung ausspricht oder diese gänzlich ablehnt, führt insbesondere folgende Gründe an: Entzug von allgemeinen Bundesmitteln, Verwendung alleine für den NAF oder Automobilsteuer als Pauschalabgabe ungeeignet.

Pauschalabgabe auf Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken (E-Fahrzeugen)

Mit 83 Stellungnehmern spricht sich eine überwiegende Mehrheit für eine Abgabe auf E-Fahrzeugen aus. Ebenfalls eine Mehrheit der Stellungnehmer ist damit einverstanden, die generierten Einnahmen für den NAF zweckzubinden. Uneinheitlicher sind die Vorstellungen hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung dieser Abgabe auf E-Fahrzeugen. Bspw. wird gefordert, dass diese Abgabe nicht pauschal, sondern strecken- bzw. leistungsabhängig erhoben wird oder dass der Einführungszeitpunkt anders gewählt werden sollte. Abgelehnt wird die Abgabe auf E-Fahrzeugen von 5 Stellungnehmern, darunter vom TCS.

Teuerungsausgleich

61 Stellungnehmer stimmen dem Vernehmlassungsvorschlag zu, wobei 6 von ihnen gewisse Detailanpassungen wünschen. Von den 30 Stellungnehmern, die gegen den Vernehmlassungsvorschlag

sind, kritisieren 20, dass die Kompetenz für den Teuerungsausgleich an den Bundesrat übertragen werden soll.

Andere Massnahmen

Das Spektrum an anderen Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke ist - entsprechend der (politischen) Ausrichtung der Stellungnehmer - breit gefächert. Neben Aufgabenverzicht werden insbesondere folgende Elemente genannt: Finanzierung des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) via BIF, Anpassung des Umfangs der Zweckbindung bei der Mineralölsteuer (Grundsteuer), moderate Erhöhung der Nationalstrassenabgabe sowie Verwendung der Mehrwertsteuer. Weiter werden Systemwechsel in Richtung Road und Mobility Pricing oder PPP-Lösungen vorgeschlagen.

2.3. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) und Ausbauschritte

Eine Mehrheit von 69 Stellungnehmern spricht sich grundsätzlich oder mit Vorbehalten für die Grundkonzeption gemäss Vernehmlassungsvorschlag aus. Eine Berücksichtigung der Anpassung des Netzbeschlusses im STEP wird von 39 Stellungnehmern verlangt. Mit diesem Antrag gehen hingegen keine oder nur wenig konkrete Vorschläge bezüglich Finanzierung dieser Aufgaben einher. Bemerkenswert ist, dass sich die Kantone nicht geschlossen für diese Anpassung des Netzbeschlusses aussprechen.

Zur Frage, ob der künftige Kapazitätsausbau im Rahmen von Ausbauschritten erfolgen soll, haben sich 83 Stellungnehmer geäussert. Alle sind grundsätzlich oder mit Vorbehalten mit dem Vernehmlassungsvorschlag einverstanden. Vorschläge werden insbesondere betreffend Organisation der Ausbauschritte, Zeithorizont und Prioritätensetzung gemacht. Ferner wird darauf hingewiesen, dass aus der Zustimmung zum etappenweisen Vorgehen, keine generelle Zustimmung für Kapazitätsausbauten abgeleitet werden könne.

3. Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragekatalog

3.1. Allgemeine Hinweise zur Auswertung

Die Adressaten der Vernehmlassung wurden gebeten, ihre Stellungnahme gemäss einem vorgegebenen Fragekatalog zu gliedern. Nicht alle Stellungnehmer haben diesen Fragekatalog benutzt, sondern teilweise oder zusätzlich allgemeine Stellungnahmen abgegeben. Um ein möglichst vollständiges Bild der eingegangenen Stellungnahmen zu ermitteln, wurden deshalb in der nachfolgenden Auswertung gemäss Fragekatalog auch die allgemeinen Stellungnahmen berücksichtigt, und den einzelnen Fragen zugeordnet.

Zudem gaben Stellungnehmer bei den einzelnen Fragestellungen auch Antworten, welche sich u.a. auch auf andere Fragen bezogen. Weiter wurden bei einzelnen Fragestellungen von den Stellungnehmern Stichworte aufgenommen, welche andere Stellungnehmer bei anderen Fragen berücksichtigen. Um einen systematischen Vergleich bzw. Bewertung zu erreichen, wurden auch hier die einzelnen Komponenten einer Antwort möglichst einheitlich den einzelnen Fragen zugeordnet.

Identische oder ähnliche Stellungnahmen

Gewisse Stellungnahmen sind identisch, grösstenteils identisch oder verfügen über identische Passagen. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die verschiedenen Gruppen von Stellungnahmen mit gleichem oder sehr ähnlichem Inhalt.

VD, GE (praktisch identische Stellungnahmen)
BPUK: KÖV (schliesst sich der Stellungnahme der BPUK im Grundsatz an, nimmt ergänzend Stellung), OW (unterstützt die BPUK vollumfänglich), GR (schliesst sich grundsätzlich den Überlegungen von BPUK und RKGK an)
RKGK: GR (schliesst sich grundsätzlich den Überlegungen von BPUK und RKGK an)
WWF, VCS, Klimaallianz, Pro Velo, Fussverkehr, Alpen-Initiative (ganz oder teilweise identisch) Umverkehr (teilweise ähnliche Passagen) Pro Natura (unterstützt Stellungnahme von VCS)
ASTAG, TCS, ACS, FRS, FMS, Auto-Schweiz, AGVS (ganz oder teilweise identisch) AQUANOSTRA (teilweise ähnliche Passagen)
IG DHS, espace.mobilité, Coop (identische Stellungnahmen)
Baumeisterverband und Infra (gemeinsame Stellungnahme)
Komitee "Pro H18", Promotion Laufental (praktisch identische Stellungnahmen)
SGB, SEV (identische Stellungnahmen)
VAP, CFS (praktisch identische Stellungnahmen)
Gemeindeverband, VSEG (der VSEG unterstützt die Haltung und die generellen Aussagen sowie die Antworten zum Fragekatalog des Schweizerischen Gemeindeverbandes in allen Punkten)
FVE, ARV (praktisch identische Stellungnahmen) CP (teilweise identische Abschnitte)

3.2. A Neue Finanzarchitektur

Frage 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)?

60 Stellungnehmer (davon 20 Kantone, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, BDP, CVP, EVP, Gemeindeverband, SSV, Travail.Suisse, SGV, SBV, bauenschweiz) unterstützen ganz³ oder teilweise⁴ die vorgeschlagene Neuordnung. 36 davon bringen einzelne spezifische Vorbehalte an bzw. schlagen Anpassungen vor. In 19 Stellungnahmen⁵ findet sich weder eine eindeutige Unterstützung noch eine eindeutige Ablehnung. Viele davon sehen sowohl Vorteile als auch Nachteile der Neuordnung oder finden die Neuordnung nicht zwingend. 11 Teilnehmer⁶ der Vernehmlassung lehnen die vorgeschlagene Neuordnung grösstenteils ab, insbesondere die Strassenverkehrsverbände (FRS, ASTAG, TCS, ACS) und die SAB oder sie fordern Anpassungen, die eine substantielle Änderung der Vorlage bedingen, wie bspw. die Zusammenführung aller Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) und NAF in einen einzigen Fonds. 11 Stellungnehmer⁷ äussern sich nicht zur Frage oder aus den Antworten ist keine eindeutige Position ableitbar.

Ausgleichsmechanismus

Der vorgeschlagene Ausgleichsmechanismus zwischen der neuen SFSV (SFSVneu) und dem Fonds stösst bei 25 Stellungnehmern⁸ auf Kritik, Vorbehalte oder Ablehnung.

- Es wird bemängelt, dass der Mechanismus zu vage oder zu offen formuliert sei (SGB, SEV, CVCI).
- Eine Präzisierung/Konkretisierung der gesetzlichen Bestimmungen zum Ausgleichsmechanismus wird u.a. von folgenden Stellungnehmern gefordert: BPUK, KÖV, GR, LU, OW, SG, SZ, TG, ZH, SPS. Gemäss BPUK und KÖV ist sicher zu stellen, dass die SFSVneu bei Bedarf aus dem NAF gespiesen werden kann. Der Ausgleichsmechanismus in der alleinigen Kompetenz des Bundesparlaments genügt nach Auffassung der Kantone nicht, um eine Gleichbehandlung bei der Verteilung der Mittel auf Bund und Kantone sicherzustellen; es seien auch die Interessen der verschiedenen Zahlungsempfänger zu berücksichtigen. Die SPS will eine verlässliche und verbindliche Vorgabe namentlich was die Agglomerationsprojekte angeht, die nicht von einem Ausgleichsmechanismus abhängig ist. Der Kanton ZH fordert klarere Voraussetzungen für den Ausgleich zwischen NAF und SFSVneu, ansonsten seien ausgiebige politische Diskussionen über dessen Anwendung zu befürchten.
- Ein Verzicht auf den Ausgleichsmechanismus wird von SVP, FRS, FMS, TCS, ACS, Auto-Schweiz, AVK, IG DHS, espace.mobilité und Coop gefordert. Gemäss FRS würde mit dem Ausgleichsmechanismus der Gefahr Vorschub geleistet, dass Fondseinlagen nicht verbaut werden müssen und dann in die SFSVneu zurückfliessen. Dort könnten diese finanziellen Mittel wie bisher gehortet oder zweckentfremdet werden.

³ AR, BL, BS, GE, NE, SO, TI, VD, SSV, Travail.Suisse, bauenschweiz, LITRA, VÖV, USIC, Baumeisterverband, INFRA, UFS, CCIG, swisscleantech, AareLand, JSVP, IHZ, RR Kt.BE-Bern-Ostermundigen-Muri, FRC.

⁴ AG, AI, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, UR, VS, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, BDP, CVP, EVP, Gemeindeverband, SGV, SBV, ARV, Stadt Luzern, CVCI, FVE, HKBB, CP, FER, PostAuto, SAÖVOZ, IG DHS, Hauptstadregion, espace.mobilité, Coop, VSEG.

⁵ BE, FR, GR, TG, ZH, SVP, SGB, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimaallianz, VAP, SEV, AVK, Pro Natura, Alpen-Initiative, CFS, umverkehr.

⁶ GPS, GLP, SPS, SAB, economiesuisse, ASTAG, TCS, ACS, FRS, Auto-Schweiz, AGVS.

⁷ ZG, FMS, Wanderwege, Locle, Swiss eMobility, Promotion Laufental, VFAS, EV, Komitee "Pro H18", AQUANOSTRA, Lausanne.

⁸ GR, LU, OW, SG, SZ, TG, ZH, BPUK, KÖV, SPS, SVP, SGB, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, Auto-Schweiz, CVCI, SEV, AVK, AGVS, IG DHS, espace.mobilité, Coop.

Vollständige Integration aller Aufgabengebiete in einen Fonds

Eine vollständige Integration aller Aufgabengebiete im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr in den Fonds wird von 16 Stellungnehmern⁹ erwähnt. Unter anderem wird die Integration damit begründet, dass das Nebeneinander von SFSVneu und NAF die Transparenz nicht verbessern würde und dass mit der Integration auf den Ausgleichsmechanismus verzichtet werden könnte.

Während SPS, GPS und GLP eine Integration beantragen bzw. fordern, artikulieren sich die weiteren Stellungnehmer weniger bestimmend. Der Kanton BE erachtet eine Integration als sinnvoll, der Kanton TG könnte sich eine solche vorstellen und der Kanton FR ist der Ansicht, die Aufgaben seien in den Fonds zu transferieren. Für den SGB und den SEV wäre es logischer, die SFSV aufzulösen und in den neuen Fonds zu integrieren. Die weiteren Stellungnehmer (VCS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimallianz, Pro Natura, Alpen-Initiative, Wanderwege) regen eine Integration an.

Neben diesen 15 Stellungnehmern wird auch von anderen Stellungnehmern verschiedentlich auf die Existenz bzw. das Nebeneinander von zwei Gefässen eingegangen. Gemäss FDP widerspricht dieses Nebeneinander ihrer Forderung nach Transparenz in der Strassenfinanzierung. Für den Gemeindeverband und die SAB erhöht das Nebeneinander von SFSVneu und NAF die Transparenz ebenfalls nicht. Gemäss Kanton ZH werden mit der Beibehaltung der SFSVneu und dem vorgesehenen Ausgleichsmechanismus mit dem NAF neue Abhängigkeiten und Unklarheiten innerhalb der Verkehrsfinanzierung geschaffen, wogegen eine Vereinfachung des gewachsenen Systems nützt.

Für *economiesuisse* macht es keinen Sinn, in Zukunft weiterhin zwei "Strassenkassen" zu führen. Die Strassenfinanzierung bleibe damit kompliziert und undurchsichtig. Analog zu FABI (Bahninfrastrukturfonds) solle auch die Strasseninfrastruktur aus einem einzigen Gefäss finanziert werden, dem NAF. Zur Vereinfachung und Erhöhung der Transparenz sollten die Aufgaben der verbleibenden SFSVneu in den allgemeinen Bundeshaushalt zurückgeführt werden und die Zweckbindung der Mineralölsteuer (50% des Grundzolls) aufgehoben werden. Die Finanzierung dieser gebundenen Ausgaben sei auch künftig gesetzlich gesichert. Zudem beurteilt *economiesuisse* Fonds-Lösungen ausserhalb des ordentlichen Bundeshaushalts generell zurückhaltend, weil Fonds-Lösungen den finanzpolitischen Handlungsspielraum des Parlaments einschränken.

Weitere Punkte

Bereits in den Antworten zur Frage 1 wird die Zuordnung einzelner Aufgabengebiete auf die beiden Gefässe angesprochen und eine Umsiedlung von einem zum anderen Finanzierungsgefäss vorgeschlagen oder verlangt (siehe insbesondere im Detail die Ausführungen zu Frage 2 und 3b).

Der Kanton AG begrüsst die Neuordnung, ermutigt aber zu einer noch konsequenteren Neuordnung, indem er eine modifizierte Finanzarchitektur vorschlägt. Diese sieht einen Fonds ausschliesslich für die Nationalstrassen vor und eine Ansiedlung des Agglomerationsverkehrs in der SFSVneu. Gemäss dem Kanton SH sollten die Beiträge für den Agglomerationsverkehr aufgeteilt werden in "Beiträge an den Agglomerationsverkehr" welche über die SFSVneu abzuwickeln wäre und in "Beiträge an Grossprojekte der Agglomerationen" welche über den NAF mitzufinanzieren seien. Diese Grossprojekte könnten allenfalls ins STEP aufgenommen werden. Gemäss dem Kanton ZH ist ein gemeinsames Finanzierungsgefäss für die beiden Aufgabengebiete Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr zwar möglich, aber politisch und sachlich nicht zwingend. Die SVP beantragt generell, den Agglomerationsverkehr aus der Vorlage zu streichen, da mit dessen Einbezug die Gefahr bestehe, dass die Mittel des Strassenverkehrs zweckentfremdet würden.

Von folgenden Stellungnehmern wird an dieser Stelle eine Integration der Beiträge Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (bisher im Infrastrukturfonds) in den NAF vorgeschlagen bzw. gefordert oder es wird bemängelt, dass diese Beiträge in der SFSVneu angesiedelt sind: AI, NW, BDP, CVP, Gemeindeverband, PostAuto, VSEG (vgl. hierzu Frag 3b).

Die Kantone GL, GR, UR, VS sowie RKGK, VAP, CFS fordern eine Integration aller Hauptstrassenbeiträge in den NAF. Der Kanton ZH schlägt vor, eine Finanzierung der nicht werkgebundenen Beiträge

⁹ BE, FR, TG, GPS, GLP, SPS, SGB, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimallianz, SEV, Pro Natura, Alpen-Initiative, Wanderwege.

an die Kantone über den NAF zu prüfen, um die Finanzierungssicherheit der Kantone für diese Beiträge zu verbessern.

Verschiedentlich wird in den Antworten zur Frage 1 darauf hingewiesen, dass der NAF um den "Netzbeschluss"¹⁰ ergänzt werden muss. Antworten zu dieser Thematik werden unter Frage 3b zusammengefasst.

Mehrfach wird in den Antworten zur Frage 1 allgemein die heutige oder geplante Verwendung von Strassenabgaben für den öffentlichen Verkehr (v.a. im Rahmen der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme) oder spezifisch die bisher erfolgte Mittelverteilung zwischen Strasse und Schiene kritisch hinterfragt. Es wird u.a. von "Zweckentfremdung" oder "Quersubventionierung" gesprochen. Diese Kritik wird ebenfalls bei der Frage 3b und Ziffer 3.5 zusammengefasst.

Frage 2 Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?

Mit einer deutlichen Mehrheit (75 Stellungnehmer) findet die Schaffung eines NAF volle¹¹ oder weitgehende¹² Zustimmung. 13 Stellungnehmer¹³ sehen die Schaffung eines NAF nicht als zwingend an oder beurteilen Fondslösungen generell zurückhaltend; wobei weder eine explizit befürwortende noch eine ablehnende Haltung bekundet wird. Die SPS kann vom Grundsatz her die Schaffung eines NAF unterstützen. Für die GPS ist ein neuer Strasseninfrastrukturfonds nicht zwingend, je nach Ausgestaltung könne dieser aber auch Vorteile gegenüber der heutigen Situation haben. Auch die EVP verschliesst sich der neuen Lösung nicht grundsätzlich, wobei sie die Zustimmung unter dem Vorbehalt macht, dass der Fonds auf 30 Jahre befristet wird.

10 Stellungnehmer¹⁴ können den NAF, wie er in der Vernehmlassung unterbreitet wurde, nicht unterstützen. Zwar wird bei diesen ablehnenden Stellungnahmen verschiedentlich erwähnt, dass ein "Strassenfonds" unterstützt würde, gleichzeitig wird aber auch der Standpunkt vertreten, dass die Vorlage keine der erwartenden Verbesserungen für die Strassenbenützer enthalte und der vorliegende Entwurf für den NAF deshalb nicht unterstützt würde. Die generell ablehnende Haltung der Strassenverkehrsverbände wird von diesen mit mehreren Forderungen untermauert. Stellvertretend seien an dieser Stelle die Forderungen des FRS, dem Dachverband des Strassenverkehrs, im Wortlaut wiedergegeben.

"Der Bund muss mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) für die Nationalstrasse die notwendigen Massnahmen ergreifen, um einen weiteren Planungs- und Investitionsstau zu verhindern. Konkret sind

- *die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz dringend zu beschleunigen;*
- *der neue Netzbeschluss (NEB) aus dem Jahr 2012 in den NAF zu integrieren und insbesondere die Netzergänzungsprojekte „Glattdalautobahn“ und „Umfahrung Morges“ rasch zu realisieren;*
- *die Massnahmen zur Umsetzung des Moduls 3 im Engpassbeseitigungsprogramm in Angriff zu nehmen und mit ehrgeizigem Zeitplan umzusetzen;*
- *die Planung für die zurückgestellten Projekte zur Engpassbeseitigung (gemäss Modul 4) unverzüglich auszulösen, wobei zusätzliche Projekte dort aufzunehmen sind, wo sich neuer Handlungsbedarf abzeichnet und die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz erkennbar nicht mehr genügen;*
- *via den NAF jährlich rund 1 bis 1,2 Milliarden Franken zusätzlich in die Strasseninfrastruktur zu investieren.*

¹⁰ Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, welche aufgrund der in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnten Erhöhung der Nationalstrassenabgabe nicht in Kraft tritt.

¹¹ AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, BDP, CVP, SAB, Gemeindeverband, SSV, Travail.Suisse, SGB, SGV, SBV, bauenschweiz, LITRA, VÖV, USIC, Baumeisterverband, INFRA, VAP, UFS, CCIG, Promotion Laufental, VFAS, SEV, EV, Komitee "Pro H18", JSVP, CFS, FER, Lausanne, PostAuto, SAÖVOZ, IG DHS, RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri, Hauptstadtregion, Luzern, espace.mobilité, Coop, FRC, VSEG.

¹² AG, JU, VS, ZH, GLP, ARV, CVCI, FVE, HKBB, swisscleantech, IHZ, CP.

¹³ EVP, GPS, SPS, economiesuisse, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimaallianz, Pro Natura, Alpen-Initiative, umverkehrR, Wanderwege.

¹⁴ SVP, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, Auto-Schweiz, AVK, AQUANOSTRA, AGVS.

Betreffend die Finanzierung und Ausgestaltung des NAF gelten für strasseschweiz die folgenden Bedingungen:

- Der Bund erhebt keine Steuern auf Vorrat.
- Die Automobilsteuer muss zu 100 Prozent – und nicht nur zu zwei Dritteln – zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden.
- Die notwendigen finanziellen Mittel für den raschen Ausbau sind aus der Mineralölgrundsteuer im Sinne der „Michkuh-Initiative“ neu zu verteilen, wobei Steuern und Abgaben nicht automatisch der Teuerung angepasst werden dürfen.
- Die Agglomerationsverkehrs-Projekte müssen auf 200 Millionen Franken pro Jahr begrenzt werden.
- Agglomerationsverkehrs-Projekte sind nur dann mitzufinanzieren, wenn sie auch zu Kapazitätsverbesserungen im Strassenverkehr führen.
- Bahnhofsanlagen und S-Bahn-Projekte dürfen nicht aus dem NAF finanziert werden; dafür steht der Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Verfügung.
- Pro Jahr müssen zusätzlich 100 Millionen Franken im NAF für Hauptstrassen in Berggebieten und ausserhalb von Agglomerationen (für Umfahrungsstrassen oder Entlastungen regionaler Zentren) reserviert werden."

Die SVP lehnt die Vorlage in der vorliegenden Form entschieden ab, weil mit dem vorgelegten Entwurf die verkehrspolitischen Grundsätze hinsichtlich Verursacherprinzip sowie der Zweckbestimmung mit "Füssen getreten" würden. Sie kritisiert, dass die Strassenbenutzer höhere Abgaben zu zahlen hätten, ohne die Gewissheit zu haben, dass diese Gelder auch für Strassenprojekte verwendet würden. Sie lehnt daher den Vorschlag für eine Erhöhung der Mineralölsteuern ab. Sollte dieser Vorschlag bestehen bleiben, so sei auf die Schaffung eines Fonds zu verzichten.

Verschiedentlich wird von einzelnen Stellungnehmern (BE, GE, JU, VD, VS, Gemeindeverband, CVCI, FVE, ARV, CP, VSEG) an dieser Stelle die Integration des Netzbeschlusses in den NAF vorgeschlagen oder gefordert bzw. die Zustimmung zum NAF mit dieser Forderung verknüpft. Die Schaffung eines NAF wird jedoch damit nicht grundsätzlich bestritten. Anliegen/Forderungen zum Netzbeschluss werden unter Frage 3b zusammengefasst. Mehrfach werden im Rahmen der zustimmenden Stellungnahmen auch Vorschläge oder Forderungen zur Ausgestaltung des NAF formuliert. Diese werden in den Antworten zur Frage 3 aufgenommen bzw. wiedergegeben.

3 Stellungnehmer¹⁵ äussern sich nicht zur Frage.

Frage 3 Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?

Frage 3a - Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?

Die Frage betrifft lediglich die Zuordnung verschiedener Finanzierungsquellen zum NAF. Wird in den Stellungnahmen alleine die vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags kritisiert und damit implizit die Finanzierungsquellen abgelehnt, so wird dies hier nicht berücksichtigt/bewertet, sondern in den Fragen 5, 7, 8, und 9 aufgenommen.

17 Stellungnehmer¹⁶ sind mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen grundsätzlich einverstanden.

49 Stellungnehmer¹⁷ befürworten zwar die Mehrheit der erwähnten Finanzierungsquellen, 14 davon lehnen aber insbesondere die vorgeschlagene Zweckbindung der Automobilsteuer ab (vgl. auch Fra-

¹⁵ Locle, Swiss eMobility, AareLand.

¹⁶ BL, NW, UR, SAB, SGV, economiesuisse, LITRA, VÖV, Stadt Luzern, USIC, VAP, UFS, CCIG, swisscleantech, IHZ, CFS, PostAuto.

¹⁷ AG, AR, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, TI, VD, VS, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, BDP, CVP, EVP, GPS, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, Travail.Suisse, SGB, SBV, bauenschweiz, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimaallianz, Baumeisterverband, INFRA, HKBB, VFAS, SEV, Pro Natura, Alpen-Initiative, FER, SAÖVOZ, IG DHS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

ge 6) oder haben Vorbehalte dazu. Abgelehnt wird die Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF von SPS, GPS, GLP, EVP, SGB, SEV, VCS, WWF, Klimaallianz, Fussverkehr, Pro Velo, Pro Natura, Alpen-Initiative, umverkehr. Travail.Suisse ist zwar ebenfalls einer Zweckbindung abgeneigt, schlägt jedoch, als Kompromisslösung, eine Zweckbindung zu 50% zugunsten von Projekten der Agglomerationen, hauptsächlich für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, vor.

Die Kantone AR, GE und VD verneinen zwar einleitend in ihren Antworten die Frage, verweisen jedoch direkt anschliessend auf die aus ihrer Sicht problematische Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Eine Ablehnung einzelner oder sämtlicher Finanzierungsquellen kommt in ihrer Antwort nicht zum Ausdruck. Der Kanton AR fordert eine Erhöhung des Mineralölsteueranteils von 50 auf 60% zu Gunsten der SFSVneu und zu Lasten des allgemeinen Bundeshaushaltes. Die Kantone GE und VD stimmen einer vollständigen Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF ausdrücklich zu, wünschen aber, dass weitere Quellen geprüft werden.

Für die RKGK sowie die Kantone GL und GR, welche sich der RKGK anschliessen, sind die vorgeschlagenen Möglichkeiten zur Mittelbeschaffung zwar zweckmässig, aber der Umfang und die Trennung der Mittel aus der Mineralölsteuer in die SFSVneu und den NAF seien zu überarbeiten.

Der Kanton VS bejaht zwar die Frage 3a weist aber u.a. darauf hin, dass die differenzierte Zweckbindung der Mineralölsteuer (Grundsteuer) und des Mineralölsteuerzuschlags für die SFSVneu und für den NAF nicht adäquat sei.

Die FDP ist nur teilweise einverstanden. Sie fordert, dass Automobilsteuer zu 100% der Strasse zu Gute kommt. Für die BDP sind die vorgesehenen Finanzierungsquellen ungenügend und zu einseitig. Sie kritisiert die vorgeschlagenen Finanzierungsquellen jedoch nicht, sondern erwähnt die MwSt als weitere Möglichkeit. Auch die CVP macht gegenüber den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen keine Vorbehalte, und schlägt vor, neue Quellen, wie die Mehrwertsteuer zu prüfen. Bauenschweiz, IG DHS, espace.mobilité und Coop verneinen einleitend die Frage. Sie lehnen aber nicht einzelne Finanzierungsquellen ab, sondern fordern einen erhöhten zweckgebundenen Anteil an der Mineralölsteuer (Grundsteuer) zugunsten des NAF.

Mehrfach (BPUK, KÖV, RKGK, AG, BS, GE, GR, LU, OW, SG, SH, SO, TI, VD, VS, ZH, BDP, CVP, SSV, Gemeindeverband, bauenschweiz, Baumeisterverband, INFRA, HKBB, VFAS, FER, IG DHS, espace.mobilité, Coop, VSEG, SAÖVOZ) wird unter den zustimmenden Stellungnahmen entweder in allgemeiner Form vorgebracht, neue/andere Finanzierungsquellen zu prüfen oder es werden konkrete zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zur Prüfung vorgeschlagen bzw. verlangt (vgl. Zusammenfassung bei Frage 13).

Die Kantone AI und SZ sind mit dem Vorschlag nicht einverstanden. Laut AI sind die Finanzierungsquellen neu zu überdenken. Es sei insbesondere sicherzustellen, dass nicht nur die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs, sondern auch jene für die Stassen im ländlichen Raum gesichert ist. Gemäss SZ beanspruche der NAF teilweise neue Finanzierungsquellen wie die Automobilsteuer und die Pauschalbesteuerung für Elektrofahrzeuge, wobei nicht ersichtlich sei, weshalb einzig der NAF, bzw. die Nationalstrassen und die Agglomerationsprogramme, aus diesen Finanzierungsquellen gespeist werden sollen.

29 Stellungnahmen¹⁸ äussern sich nicht eindeutig zu den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen. So auch die SVP, welche in ihrer Antwort lediglich die Erhöhung der Verkehrsabgaben ablehnt, solange eine Zweckentfremdung der Strassengelder bestehen bleibe.

Auch FRS, TCS, ACS, ASTAG, FMS, Auto-Schweiz, AGVS, AVK, nehmen keine eindeutige Position zu den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen ein. Sie führen lediglich aus, dass sie grundsätzlich die Erhöhung von Abgaben auf Treibstoffen ablehnen. Allerdings wird von diesen Organisationen an anderen Stellen die Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF unterstützt (vgl. auch Frage 6). Weiter verweisen FRS, TCS, ACS, ASTAG, FMS, Auto-Schweiz, AGVS in anderem Zusammenhang auf die sogenannte "Milchkuh-Initiative"¹⁹, welche eine hundertprozentige Zweckbindung der

¹⁸ BE, JU, NE, TG, ZG, ZH, SVP, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, Wanderwege, Locle, Auto-Schweiz, CVCI, Swiss eMobility, Promotion Laufental, AVK, AareLand, EV, Komitee "Pro H18", JSVP, AQUANOSTRA, AGVS, Lausanne, Hauptstadregion, RR Kt.BE-Bern-Ostermundigen-Muri, FRC.

¹⁹ offizieller Titel: "Für eine faire Verkehrsfinanzierung", eingereicht am 10. März 2014.

Mineralölsteuereinnahmen für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr fordert (vgl. auch Frage 13).

Die EV ist mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen für den NAF explizit nicht einverstanden und fügt gleichzeitig an, dass sie grundsätzlich die Erhöhung der Abgaben ablehnt. Auch die JSVP ist mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen ebenfalls explizit nicht einverstanden und verlangt, dass sämtliche Strassenabgaben vollumfänglich der Strasse zu Gute kommen sollen.

Frage 3 Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?

Frage 3b - Mit den zu finanzierenden Aufgaben?

8 Stellungnehmer²⁰ sind mit der konkreten Ausgestaltung hinsichtlich der zu finanzierenden Aufgaben voll und ganz einverstanden. 46 Stellungnehmer²¹ sind grösstenteils einverstanden, haben aber gegenüber einem wichtigen Element grössere Vorbehalte. 27 Stellungnehmer²² haben grössere Vorbehalte gegenüber mehreren Elementen. 11 Stellungnehmer²³ nehmen eine eher ablehnende Haltung gegenüber dem Vorschlag ein. 9 Stellungnehmer²⁴ äussern sich nicht zur Frage oder aus den Antworten ist keine eindeutige Position ableitbar.

Die Kritik oder die Vorbehalte betreffen unterschiedliche Elemente:

Nationalstrassen und Anpassung des Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz ("Netzbeschluss")

Grundsätzlich unbestritten ist die Finanzierung der Nationalstrassen über den Fonds. 52 Stellungnehmer²⁵ (darunter 15 Kantone sowie die BPUK, KÖV, RKGK und 3 Parteien) verweisen jedoch auf den "Netzbeschluss", welcher aufgrund der in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnten Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) nicht in Kraft gesetzt werden konnte. Es wird verlangt oder vorgeschlagen, dass der Netzbeschluss (oder Teile davon, wie die Umfahrung Morges oder die Glattalautobahn)²⁶ in den NAF integriert wird bzw. dass eine solche Integration geprüft wird. Die Nicht-Berücksichtigung der Anpassung des Netzbeschlusses in der Vernehmlassungsvorlage ist einer der Hauptkritikpunkte.

Agglomerationsverkehr

Kontrovers fallen die Stellungnahmen zum Aufgabengebiet "Agglomerationsverkehr" aus. Einerseits wird von einzelnen Stellungnehmern eine Streichung der Finanzierung von Teilaufgaben innerhalb des Agglomerationsverkehrs verlangt (Schienen/Bahnprojekte), andererseits werden von anderen Stellungnehmern mehr Finanzmittel für diese Aufgabengebiete gefordert. Wieder andere Stellungnehmer fordern, dass die Finanzmittel für diese Aufgabengebiete reduziert werden.

Die Forderungen betreffend den finanziellen Umfang der Beiträge an den Agglomerationsverkehr sind in der Frage 3c (weitere Ausgestaltung) zusammengefasst, da von diesen grundsätzlich das Aufgabengebiet (bzw. die einzelnen Teilaufgaben) nicht bestritten ist. Ebenfalls in Frage 3c wiedergegeben

²⁰ BS, NW, SO, GPS, Travail.Suisse, SBV, UFS, swisscleantech.

²¹ AG, AR, BE, BL, FR, GE, LU, OW, SG, SH, TI, VD, ZG, ZH, BPUK, KÖV, FDP, EVP, SSV, economiesuisse, LITRA, VÖV, ARV, Wanderwege, Stadt Luzern, USIC, Baumeisterverband, INFRA, CVCI, FVE, HKBB, Promotion Laufental, VFAS, EV, Komitee "Pro H18", JSVP, IHZ, AQUANOSTRA, CP, FER, PostAuto, SAÖVOZ, IG DHS, umverkehr, espace.mobilité, Coop.

²² AI, GL, GR, NE, TG, UR, VS, RKGK, BDP, CVP, GLP, SPS, SVP, SGB, SGV, bauenschweiz, VCS, FMS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimaallianz, CCIG, SEV, AVK, Pro Natura, Alpen-Initiative.

²³ SAB, Gemeindeverband, ASTAG, TCS, ACS, FRS, VAP, Auto-Schweiz, CFS, AGVS, VSEG.

²⁴ JU, SZ, Locle, Lausanne, Hauptstadtregion, RR Kt.BE-Bern-Ostermundigen-Muri, AareLand, Swiss eMobility, FRC.

²⁵ AI, AR, BE, BL, GL, GR, NE, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, BPUK, KÖV, RKGK, BDP, CVP, SVP, SAB, Gemeindeverband, SGV, bauenschweiz, LITRA, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, ARV, USIC, Baumeisterverband, INFRA, VAP, Auto-Schweiz, CVCI, CCIG, FVE, HKBB, Promotion Laufental, AVK, Komitee "Pro H18", AQUANOSTRA, CFS, AGVS, CP, IG DHS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

²⁶ Die Umfahrung Morges und/oder die Glattalautobahn resp. die "Netzergänzung" wird explizit in insgesamt 36 Stellungnahmen erwähnt (wobei dies nicht immer bei Frage 3b geschehen ist): AI, AR, GE, GR, OW, VD, ZH, BPUK, KÖV, FDP, SVP, economiesuisse, bauenschweiz, SGV, ASTAG, ACS, TCS, FMS, FRS, AGVS, AVK, Auto-Schweiz, Baumeisterverband, INFRA, VAP, CFS, CVCI, CCIG, FVE, EV, AQUANOSTRA, CP, FER, ARV, FRC, Lausanne.

sind die Forderungen nach der Mittelverteilung/Priorisierung zwischen den im Fonds angesiedelten Aufgaben.

Der Kanton AG schlägt eine alternative Variante zur vorgeschlagenen Finanzarchitektur vor, indem der Agglomerationsverkehr über die SFSV zu finanzieren wäre (mit entsprechend zusätzlichen Mitteln). Damit würde eine "artenreine" Spezialfinanzierung zur Auszahlung von Bundesbeiträgen geschaffen.

Trennung von Strassen- und Schieneninfrastrukturen bei der Finanzierung

28 Stellungnehmer²⁷ kritisieren die Mitfinanzierung von schienengebundenen Projekten des öffentlichen Verkehrs durch den NAF. Allgemein wird für eine Trennung bei der Finanzierung von Strassen- und Schienen-/Bahnprojekten plädiert: Über den NAF seien nur Strassenprojekte zu finanzieren, für die Bahn-/Schienenprojekte (teilweise werden auch Bahnhofprojekte genannt) sei der BIF zuständig.

- Der Kanton TG verlangt eine ersatzlose Streichung nArt. 17a Abs 2bis MinVG (Beiträge Mehrkosten des Rollmaterials) mit der Begründung, dass zur Finanzierung der Schienenprojekte der BIF geschaffen wurde. Gemäss dem Kanton AR braucht es eine saubere Trennung zwischen FABI/BIF und NAF bei schienengebundenen Projekten. Auch für den Kanton VS soll der NAF aus Transparenzgründen nur Objekte mitfinanzieren, welche im Zusammenhang mit der Strasse stehen.
- Die SVP fordert die ersatzlose Streichung des Agglomerationsverkehrs aus der Vorlage und für den Fall, dass dieser weiterhin Bestandteil der Vorlage bleibt, einen konsequenten Einsatz der Gelder für die Strasse. Die FDP fordert beim Agglomerationsverkehr eine klare Trennung zwischen Strassen- (NAF) und Schienenverkehrs-Infrastruktur (BIF); die Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs seien generell Verkehrsträgerbezogen zu finanzieren.
- Die SAB, FMS und economiesuisse treten ebenfalls für eine Trennung zwischen FABI (BIF) und NAF ein; sämtliche schienengebundenen Projekte des ÖV seien über FABI zu finanzieren. Gemäss bauenschweiz dürften keine NAF-Mittel für bahnähnliche Anlagen und Investitionen fließen.
- ASTAG, ACS, AGVS und Auto-Schweiz vertreten die Position, dass Mittel für den Agglomerationsverkehr ausschliesslich für die Finanzierung von Strassenprojekten verwendet werden dürfen und dies nur, sofern sie der Kapazitätsverbesserung dienen. FRS und TCS stellen ähnliche gelagerte Forderungen, mit einigen Nuancierungen. FRS fügt an, dass eine Mitfinanzierung des strassengebundenen ÖV und des Langsamverkehrs nur dann erfolgen darf, wenn der motorisierte Individualverkehr durch eine Entflechtung kapazitäts- und auch verkehrssicherheitsmässig profitiert. Der TCS zählt zu Strassenprojekten auch Busse und Trams. Weitere 12 Stellungnehmer²⁸ nehmen ebenfalls ähnliche Positionen wie die vorhergehend beschriebenen Vorbehalte ein.

Integration SFSV in NAF

Die Forderung der Integration der SFSV in den NAF (vgl. Frage 1) kommt gleichzeitig auch einer Ausweitung des Aufgabenspektrums des NAF gleich.

Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen bzw. Hauptstrassen allgemein

Integration Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen in NAF

17 Stellungnehmer fordern explizit eine unbefristete Finanzierung der Beiträge an die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen über den NAF. Es sind dies die Kantone AI, FR, OW, UR, ZG sowie BPUK, KÖV, BDP, CVP, Gemeindeverband, SAB, LITRA, FRS, VAP, CFS, PostAuto, VSEG.

Die Kantone NE, NW sowie SSV und SBV befürworten oder beantragen eine Gewährung der Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen über das Jahr 2027 hinaus, also unbefristet. Der SGV erwähnt zwar, dass die Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sicherzustellen sei, ohne jedoch konkret ein unbefristete Ausrichtung dieser Beiträge zu erwähnen. In diesen Stellungnahmen wird keine ausdrückliche Finanzierung über den NAF verlangt.

²⁷ AR, TG, VS, FDP, SVP, SAB, economiesuisse, SGV, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, Baumeisterverband, INFRA, VAP, Auto-Schweiz, CCIG, VFAS, AVK, EV, IHZ, CFS, AGVS, FVE, ARV, CP.

²⁸ Baumeisterverband, INFRA, VAP, Auto-Schweiz, CCIG, VFAS, AVK, EV, JSVP, IHZ, CFS, AGVS.

Integration Hauptstrassen (allgemein) in NAF

Die Kantone GL, GR, VS und die RKGK fordern eine Finanzierung der Beiträge für die Hauptstrassen inkl. der speziellen Beiträge für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen über den NAF, wobei die Beiträge für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ebenfalls über das Jahr 2027 hinaus bzw. langfristig zu entrichten sind. UR fordert eine Integration von schwer finanzierbaren Grossprojekten im Hauptstrassenbereich, insbesondere auch Pässstrassen, in den NAF.

Mitfinanzierung Gemeindestrassen

Gemäss Gemeindeverband ist zu prüfen wie die Finanzierung von verkehrsorientierten Gemeindestrassen sowie Strassen ausserhalb des Siedlungsgebietes langfristig sichergestellt werden kann, insbesondere was den Werterhalt, den Betrieb und Unterhalt angeht. Der Gemeindeverband kann sich eine moderate Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags vorstellen, wenn im Gegenzug bspw. Strassenprojekte in den Agglomerationen besonders gefördert oder allgemeine Beiträge an Gemeindestrassen vorgesehen werden. Die SAÖVOZ sowie die Stadt Luzern (genannt werden spezifisch Betrieb, Unterhalt, Substanzerhalt) treten für Beiträge aus dem NAF auch für kommunale Strassen ein.

FRS, ASTAG, TCS, ACS, Auto-Schweiz, AGVS fordern unter dem Stichwort "Agglomerationsverkehr" explizit, dass die Mittel auch zur Mitfinanzierung von "verkehrsorientierten Gemeindestrassen" verwendet werden sollten, sofern sie der Kapazitätsverbesserung dienen. Der SGV fordert, dass im Rahmen der Beiträge für den Agglomerationsverkehr diese Beiträge nur für Strassenprojekte auszurichten sind (die Bahnprojekte seien über den BIF zu finanzieren), dafür sollten auch Strassenprojekte ausserhalb des Agglomerationsperimeters vom Bund finanziell profitieren können. Beiträge für Haupt- und Gemeindestrassen sollten dann geleistet werden, wenn die Kapazität verbessert bzw. lokale Engpässe saniert werden könnten.

Die USIC weist darauf hin, dass vom Bund zu überlegen sei, wie die angrenzenden Strasseninfrastrukturen, welche nicht nur den NAF finanziert werden, langfristig erhalten und gezielt angepasst werden könnten.

Frage 3 Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?

Frage 3c - Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?

In der Beantwortung dieser Frage wurde von den Stellungnehmern mehrfach Bezug zu den Finanzierungsquellen oder den Aufgaben des Fonds genommen. Diese Antworten werden in Frage 3c nicht nochmals berücksichtigt, da sie bereits in der Teilfrage 3a und 3b abgebildet sind. Ebenso wurden Stellungnahmen zum Ausgleichsmechanismus zwischen SFSV und NAF nicht erneut berücksichtigt, weil sie bereits in Frage 1 aufgenommen wurden.

Andererseits wurden in den Antworten zur Frage 3a und 3b auch Bemerkungen angebracht, welche über die Frage der Finanzierungsquellen und der Aufgaben hinausgingen. Diese werden deshalb teilweise unter Frage 3c zusammengefasst.

Umfang an finanziellen Mittel für den Agglomerationsverkehr / Mittelpriorisierung*Umfang wie heute oder mehr (Mindestumfang)*

32 Stellungnehmer äussern sich zu einem Mindestumfang an finanziellen Mittel für den Agglomerationsverkehr. Häufig wird dabei eine lückenlose und unbefristete Fortsetzung der Bundesbeiträge im bisherigen/heutigen Umfang oder mehr gefordert:

- Unter 300 Mio. Fr. pro Jahr: VÖV (280 Mio.)
- 300–400 Mio. Fr. pro Jahr: EVP, GPS, SSV (300 Mio.); SG, ZG, ZH (300–400 Mio.)

- 400 Mio. Fr. pro Jahr²⁹: BE, GR, LU, OW, SG, SO, BPUK, KÖV, SPS, VCS, Pro Velo, UmverkehR, Fussverkehr, Wanderwege, Alpen-Initiative, Hauptstadtregion, Postauto, WWF, Klimaallianz, Pro Natura
- Über 400 Mio. Fr. pro Jahr: SGB, SEV (470 Mio.); AG, BS (600–800 Mio.)
- Swisscleantech fordert 11% der Fondseinnahmen.

Von diesen Stellungnehmern fordern oder schlagen 14 eine gesetzliche Verankerung/Regelung des Mindestumfangs an finanziellen Mitteln zu Gunsten des Agglomerationsverkehrs vor.

Der Kanton BS beantragt, im MinVG die Beiträge für den Agglomerationsverkehr auf mindestens 11% der Mittel gemäss nBV Artikel 86 Absatz 2 festzusetzen.

Die SPS beantragt, dass der Anteil für Beiträge an den Agglomerationsverkehr für jeweils vier Jahre festgelegt wird und mindestens 400 Mio. Franken pro Jahr beträgt.

WWF, VCS, Klimaallianz, VÖV, Fussverkehr, Pro Velo, Pro Natura, umverkehR und Wanderwege schlagen eine gleichlautende gesetzliche Formulierung vor: *„Der Anteil für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs wird ebenfalls für jeweils vier Jahre festgelegt. Er beträgt mindestens 10 Prozent der dem Fonds jährlich zugewiesenen Mittel resp. mindestens 400 Mio. CHF pro Jahr.“*

Die EVP verweist lediglich auf die Notwendigkeit einer gesetzlichen Festlegung des Finanzbedarfs für den Agglomerationsverkehr ohne konkrete Vorschläge zu machen. Die GPS fordert, dass der Finanzbedarf absolut oder prozentual im Gesetz reserviert wird. Der SSV verlangt auf Gesetzesstufe die Reservation eines Mindestanteils der NAF-Einnahmen für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs.

Umfang weniger als heute bzw. Maximalumfang

Eine Begrenzung der Mittel für den Agglomerationsverkehr auf 200 Millionen Franken pro Jahr wird von 8 Stellungnehmern gefordert oder vorgeschlagen: ASTAG, TCS, Auto-Schweiz, ACS, FRS, AGVS, FVE und ARV. CP und FER verlangen eine Begrenzung der Mittel auf 300 Millionen Franken pro Jahr.

IG DHS, espace.mobilité und Coop verlangen, dass bei den Ausgaben/Einnahmen eine Deckelung von 15% bei den Beiträgen an den Agglomerationsverkehr vorgenommen wird.

Weitere Ausgestaltung

10 Kantone (BL, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, TI, VD), die BPUK und die KÖV beantworten die Frage 3c hinsichtlich der Ausgestaltung des Fonds klar mit Ja. Zur weiteren Ausgestaltung des NAF wurden - neben den bereits dargelegten Punkten - nur mehr vereinzelte Vorbehalte abgegeben.

Es werden folgende Anpassungen vorgeschlagen oder gefordert:

Gemäss dem Kanton AG ist zu prüfen, ob bei den Nationalstrassen die kapazitätsrelevanten Massnahmen (Umnutzung von Pannestreifen, Massnahmen bei Anschlüssen und Fahrstreifenergänzungen unter 2 km), welche in der Rubrik "Anpassungen" enthalten sind, nicht besser im STEP (und damit strukturell bei den Ausbauschritten) anzusiedeln wären.

Gemäss CVP soll der Mineralölsteuerzuschlag nicht auf Vorrat erhöht werden sondern erst wenn der Fonds unter eine gewisse Reserve fällt. Die BDP verlangt ebenfalls, dass der NAF nicht auf Vorrat alimentiert wird; die Speisung solle in Abhängigkeit der baureifen Projekte erfolgen. Ähnliche Forderungen kommen u.a. auch von den Strassenverbänden und von economiesuisse.

Die EVP stellt die Frage, ob die Vielzahl an geplanten Fonds-Steuerungsinstrumenten noch etwas entschlackt und vereinfacht werden könne. Weiter sollte nicht die Automobilsteuer als Steuerungsgrösse zur Wahrung des haushaltspolitischen Spielraums eingesetzt werden, sondern ein anderes Element, etwa die angesparten Reserven. Entsprechend müssten Artikel 4 und Artikel 9 Absatz 2 NAFG so angepasst werden, dass überschüssige Reserven auch der allgemeinen Bundeskasse überwiesen werden könnten.

²⁹ Entspricht ca. dem heutigen Umfang bzw. den in den letzten Jahren durchschnittlich ausbezahlten Beträgen.

Aus Sicht der GPS sollen die Zuständigkeiten für die verschiedenen Aufgaben im Zusammenhang mit dem NAF so geordnet werden, dass ein umfassendes Controlling durchgeführt werden kann. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) sei heute mit NFA³⁰ sowohl Besteller und Ersteller der Nationalstrasseninfrastruktur. Zusammen mit dem NAF sei daher eine eigene Aufsichtsbehörde zu schaffen, welche die Aufgaben des Bestellers und des Regulators übernimmt. Ausserdem sollte analog zur NEAT eine Aufsichtsdelegation für die begleitende und nachträgliche parlamentarische Verwaltungskontrolle geschaffen werden.

Bauenschweiz verlangt, dass die Bundesversammlung (parallel zu den geplanten Verpflichtungskrediten) mit einfachem Bundesbeschluss den Verteilschlüssel bei der Mineralölsteuer zwischen dem NAF und der allgemeinen Bundeskasse anpassen kann. Diese Kompetenz der Bundesversammlung zur Anpassung sei gesetzlich zu regeln und bedürfe einer Änderung der Bundesverfassung.

Gemäss der HKBB müssen die im Agglomerationsprogramm vorgegebenen Kriterien, die eine Mitfinanzierung von Agglomerationsprogramm Massnahmen durch den Bund ermöglichen, modifiziert werden. Momentan seien die Kriterien so ausgelegt, dass kaum ein Strassenprojekt realisiert werden könne, bei dem zusätzliche Kapazitäten geschaffen würde.

Frage 4 Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?

67 Stellungnehmer³¹ lehnen die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene und vom Bundesrat bereits verworfene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems" ab. Abgelehnt wird die Variante u.a. von 21 Kantonen, BPUK, KÖV, RKGK, SAB, SSV und 3 Parteien (SVP, GPS, GLP). Unterstützt wird die Variante von 7 Stellungnehmern³².

24 Stellungnehmer³³ beantworten die Frage nicht oder aus ihren Antworten ist keine eindeutige Haltung ableitbar.

Die SPS unterstützt zwar in ihrer Stellungnahmen die vorgestellte Variante, gleichzeitig beantragt sie die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr aus der Bundesrechnung herauszulösen und in den Fonds zu überführen.

3.3. B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

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

67 Vernehmlassungsteilnehmer³⁴ können sich grundsätzlich oder unter Vorbehalten vorstellen, den Mineralölsteuerzuschlag zur (Teil-)Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen oder verschliessen sich einer solchen Erhöhung nicht komplett.

³⁰ Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen.

³¹ AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, BPUK, KÖV, RKGK, GPS, GLP, SVP, SAB, SSV, SGV, bauenschweiz, LITRA, ASTAG, VCS, FMS, TCS, ACS, Fussverkehr, Pro Velo, FRS, ARV, Wanderwege, Stadt Luzern, WWF, USIC, Klimaallianz, Baumeisterverband, INFRA, VAP, Auto-Schweiz, FVE, HKBB, VFAS, swisscleantech, AVK, Pro Natura, AQUANOSTRA, Alpen-Initiative, CFS, AGVS, CP, FER, PostAuto, SAÖVOZ, IG DHS, espace.mobilité, Coop.

³² FR, BDP, FDP, economiesuisse, Travail.Suisse, VÖV, UFS.

³³ AG, ZG, CVP, SPS, SGB, SBV, Gemeindeverband, Locle, CVCI, CCIG, Swiss eMobility, Promotion Laufental, SEV, Aare-Land, EV, Komitee "Pro H18", JSVP, IHZ, Lausanne, Hauptstadtregion, RR Kt.BE-Bern-Ostermundigen-Muri, umverkehr, FRC, VSEG.

- Staffelung: 32 Stellungnehmer³⁵ sind der Ansicht, dass die Erhöhung gestaffelt erfolgen bzw. eine solche Staffelung zumindest geprüft werden sollte. Mehrere Stellungnehmer (darunter GL, GR, LU, OW, SG, TG, BPUK, KÖV, economiesuisse) verlangen zudem, dass die Erhöhungsschritte mit der Realisierung von konkreten Projekten in Verbindung stehen.
- Ausmass der Erhöhung: 8 Stellungnehmer sind der Ansicht, dass die Erhöhung moderat(er) ausfallen sollte, ohne dabei genau darauf einzugehen, was dies für sie konkret bedeutet (AG, AR, JU, SO, Gemeindeverband, SSV, CP, IHZ, VSEG). Für 10 Stellungnehmer sind die vorgeschlagenen Erhöhungen explizit zu hoch (AI, GE, VD, CVP, HKBB, IG DHS, espace.mobilité, IHZ, Coop, FRC). Weitere einzelne Hinweise zielen ebenfalls auf das Ausmass der Erhöhung. Für die RKGK und den Kanton GR, welcher sich der RKGK anschliesst, ist eine Erhöhung im vorgesehenen Ausmass kaum umsetzbar, für den Kanton SH sollte die Erhöhung bedarfsgerecht ausfallen und für AareLand ist bezüglich der Höhe die politische Mehrheitsfähigkeit im Auge zu behalten. Für economiesuisse ist wichtig, dass keine Mittel auf Vorrat erhoben werden.

Vereinzelte Stellungnehmer können sich allenfalls auch eine Erhöhung um mehr als 15 Rp./L vorstellen oder fordern dies sogar.³⁶

28 Stellungnehmer sprechen sich klar (20)³⁷ oder relativ klar (8)³⁸ gegen eine Erhöhung der Mineralölsteuer aus. Aus Sicht der meisten Stellungnehmer dieser Gruppe bezahlen die Automobilisten bereits heute genügend Steuern um die Strasseninfrastruktur auch in Zukunft zu finanzieren. Zudem wird auch von ihnen an der Mehrheitsfähigkeit einer Erhöhung gezweifelt.

6 Stellungnehmer haben sich zu dieser Frage nicht konkret geäußert (ZG, Wanderwege, Locle, Swiss eMobility, Hauptstadtregion, RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri).

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

Die Zweckbindung der Automobilsteuer oder Teilen davon erfährt grosse Zustimmung. Nur 14 Stellungnehmer sprechen sich dagegen aus, die Automobilsteuer oder Teile davon zweckzubinden. Neben 4 Parteien (GLP, GPS, EVP, SPS) und Gewerkschaftskreisen (SGB, SEV) sind insbesondere die Umweltverbände (WWF, Klimaallianz, Pro Natura, Alpen-Initiative, umverkeR) sowie ein Teil der Verkehrsverbände (VCS, Fussverkehr, Pro Velo) gegen eine Zweckbindung. Hauptargumente sind der resultierende Einnahmeausfall für den Bundeshaushalt und die Tatsache, dass es sich bei der Automobilsteuer nicht um eine verbrauchsabhängige Abgabe handelt.

2 Stellungnehmer knüpfen ihre Zustimmung an klare Bedingungen (SBV, Travail.Suisse). 13 Stellungnehmer haben sich zu dieser Frage nicht geäußert (BE, ZG, Wanderwege, Swiss eMobility, Promotion Laufental, AareLand, Komitee "Pro H18", IHZ, FRC, Lausanne, Locle, Hauptstadtregion, RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri).

Die restlichen 72 Stellungnehmer und damit eine Mehrheit sprechen sich klar (66) oder mit Vorbehalten (6) für eine Zweckbindung aus. 25 Stellungnehmer³⁹ befürworten eine Zweckbindung ohne dabei

³⁴ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, BPUK, KÖV, RKGK, BDP, CVP, EVP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SSV, Travail.Suisse, SGB, economiesuisse, LITRA, VCS, VÖV, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, USIC, Klimaallianz, UFS, HKBB, Promotion Laufental, SEV, swisscleantech, AareLand, Pro Natura, Komitee "Pro H18", IHZ, Alpen-Initiative, CP, IG DHS, umverkeR, espace.mobilité, FRC, VSEG, Stadt Luzern, Lausanne, PostAuto, SAÖVOZ, Coop.

³⁵ AG, AI, AR, FR, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VS, BPUK, KÖV, RKGK, BDP, CVP, Gemeindeverband, economiesuisse, LITRA, AareLand, IHZ, IG DHS, espace.mobilité, FRC, VSEG, PostAuto, SAÖVOZ, Coop. Die EV lehnt eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ab. Sollte es trotzdem zu einer Erhöhung kommen, fordert sie ebenfalls ein gestaffeltes Vorgehen.

³⁶ NW, EVP, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimaallianz, Pro Natura, Alpen-Initiative, umverkeR, Stadt Luzern.

³⁷ SVP, SAB, SGV, SBV, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, ARV, INFRA, Auto-Schweiz, CCI, VFAS, AGVS, AVK, JSVP, AQUANOSTRA).

³⁸ NE, FDP, VAP, CVCI, FVE, ARV, EV, CFS, FER.

³⁹ AI, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NW, SH, SO, SZ, UR, VD, BDP, SSV, LITRA, USIC, VAP, UFS, HKBB, CFS, Stadt Luzern, PostAuto, SAÖVOZ.

explizit auf den Umfang einzugehen, 45 Stellungnehmer⁴⁰ unterstützten explizit eine vollständige Zweckbindung, 2 Stellungnehmer möchten lieber nur eine teilweise Zweckbindung (VÖV, swisscleantech).

Bei 5 der 6 Stellungnehmer mit Vorbehalten gegenüber einer Zweckbindung handelt es sich um Kantone:

- Dem Kanton SZ widerstrebt der Gedanke, dass die Automobilsteuer ausschliesslich zur Finanzierung des NAF verwendet wird, wo doch bekannt sei, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und somit die Zuschüsse an die Kantone als rückläufig prognostiziert werden.
- Der Kanton GL kann einer Zweckbindung unter dem Vorbehalt zustimmen, dass die Finanzierung der Hauptstrassen zusätzlich im NAF integriert ist.
- Die Kantone FR und JU sind gegenüber einer Zweckbindung positiv eingestellt, sofern aus der Reduktion der Einnahmen für das Bundesbudget kein Rückgang der Beträge des Bundes an die Kantone resultiert.
- Der Kanton NE befürwortet die Zweckbindung unter der Voraussetzung, dass die Automobilsteuer auch zur Finanzierung des NEB verwendet wird.

Für swisscleantech ist die Automobilsteuer als Pauschalabgabe zur Infrastrukturfinanzierung nicht geeignet. Im Sinne eines Kompromisses kann swisscleantech eine Zweckbindung von 2/3 aber unterstützen. Gleichzeitig wird der Bundesrat aber aufgefordert, aufzuzeigen, wie die Mindereinnahmen im allgemeinen Bundeshaushalt kompensiert werden sollen.

Frage 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)?
Frage 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)?
Frage 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.

Nur wenige Stellungnehmer (9) sind vorbehaltlos mit der Hauptvariante (Frage 7) einverstanden (BE, NW, SSV, VÖV, USIC, swisscleantech, UFS, Stadt Luzern, SAÖVOZ). Wobei 2 davon (SSV, SAÖVOZ) zwar ein gestaffeltes Vorgehen erwähnen, ohne dies konkret zu fordern.

Die Beurteilung der Nebenvariante (Frage 8) fällt etwas besser aus als jene der Hauptvariante. 19 Vernehmlassungsteilnehmer stimmen der Nebenvariante zu. Mit 12 positiven Stellungnahmen der Kantone zur Nebenvariante (BS, GL, GR, LU, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VS) stösst die Nebenvariante vor allem bei dieser Gruppe auf breitere Akzeptanz. Hinzu kommen die 3 kantonalen Konferenzen die sich ebenfalls positiv zur Nebenvariante äussern (BPUK, KÖV, RKGK). Zustimmende Stellungnahmen für die Nebenvariante kommen auch von LITRA, USIC, der Stadt Luzern und PostAuto. 15 dieser 19 Stellungnehmer fordern gleichzeitig, dass die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages gestaffelt werden resp. eine solche Staffelung zumindest geprüft werden sollte.

⁴⁰ AG, AR, GR, NE, OW, SG, TG, TI, VS, ZH, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, CVP, SVP, SAB, Gemeindeverband, SGV, economie-suisse, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, ARV, Baumeisterverband, INFRA, Auto-Schweiz, CVCI, CCIG, FVE, VFAS, AVK, EV, JSVP, AQUANOSTRA, AGVS, CP, FER, IG, DHS, espace.mobilité, VSEG, Coop.

Aufgrund der grösseren Zustimmung zur Zweckbindung der Automobilsteuer gegenüber der vorgeschlagenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags wird die Nebenvariante positiver beurteilt. Dies spiegelt sich auch in den Antworten zu Frage 12 wider: 11 Stellungnehmer⁴¹ bevorzugen gemäss Frage 12 die Hauptvariante (zum Teil unter Bedingungen), immerhin 21⁴² die Nebenvariante.

Auffallend ist, dass sich rund die Hälfte der Kantone und alle an der Vernehmlassung beteiligten kantonalen Konferenzen mit einer der beiden Varianten einverstanden erklären könnten. Bei den restlichen Vernehmlassungsteilnehmern liegt die Zustimmung dagegen deutlich tiefer.

Die geringe Zustimmung zu den beiden Varianten scheint Ausdruck davon zu sein, dass es sich bei den Varianten um eine Kombination von zwei Elementen handelt: die Zweckbindung der Automobilsteuer und die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Die beiden Elemente werden einzeln betrachtet (Fragen 5 und 6) deutlich besser beurteilt als in den vorgeschlagenen Kombinationen. Ein möglicher Grund dafür könnte sein, dass gewisse Kreise zwar eines der beiden Elemente als sehr geeignet erachten, um die Finanzierungslücke (oder ein Teil davon) zu decken, das andere Element dagegen stark ablehnen. Von jenen Stellungnahmen, die der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags grundsätzlich voll zustimmen (31), spricht sich fast die Hälfte (13)⁴³ komplett gegen eine Zweckbindung der Automobilsteuer aus. Auf der anderen Seite findet eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags bei 19⁴⁴ von insgesamt 66 Stellungnehmern, die der Zweckbindung ohne Einschränkung zustimmen, überhaupt kein Gehör. Die oben aufgeführten Konstellationen betreffen nur die extreme, d.h. volle Zustimmung zum einen, bei gleichzeitig voller Ablehnung des anderen Elements. Darüber hinaus gibt es weitere Konstellationen mit bspw. voller Zustimmung zum einen bei bedingter Ablehnung zum anderen.

Frage 9a Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:
- Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?

Die Antworten zu dieser Frage divergieren stark und widerspiegeln zu einem grossen Teil die Antworten zu Frage 5. Auf der einen Seite des Spektrums gibt es jene, die komplett gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags sind (bspw. die Strassenverkehrsverbände ASTAG, ACS, TCS, FRS, FMS, ARV) und auf der anderen Seite jene, die sich allenfalls auch eine Erhöhung um mehr als 15 Rp./L vorstellen können oder gar fordern (bspw. NW, EVP, VCS, WWF, Stadt Luzern).

Nur 16 Stellungnehmer haben einen konkreten Betrag für eine Erhöhung genannt (teilweise unter Bedingungen). Diese Beträge liegen zwischen "maximal" 4 und 10 Rp./L.⁴⁵

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

Die Ansichten darüber, worauf im Falle geringerer Einnahmen zu verzichten wäre, gehen bei den Stellungnehmern auseinander. Zwei Themenbereiche kristallisieren sich jedoch heraus. Zum einen wird

⁴¹ BE, NW, EVP, GLP, SSV, Travail.Suisse, VÖV, UFS, swisscleantech, Stadt Luzern, SAÖVOZ.

⁴² AI, BS, FR, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, BPUK, KÖV, RKGK, USIC, AQUANOSTRA, PostAuto.

⁴³ EVP, GPS, SPS, SGB, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, SEV, WWF, Klimaallianz, Pro Natura, Alpen-Initiative, umverkehr.

⁴⁴ SVP, SAB, SGV, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, ARV, Baumeisterverband, INFRA, CCIG, Auto-Schweiz, AVK, VFAS, AGVS, JSVP, AQUANOSTRA.

⁴⁵ AG, GE, JU, SH, VD, BDP, CVP, VAP, CVCI, Promotion Laufental, Komitee "Pro H18", CFS, IG DHS, espace.mobilité, FRC, Coop.

Verzichtspotenzial im Bereich weiterer Netzausbauten resp. Kapazitätserweiterungen geortet und zum anderen bei der (Quer-)Finanzierung von ÖV-Projekten durch den Strassenverkehr.

Konkret sind die folgenden Verzichtsvorschläge gemacht worden:

- Verzicht auf weitere Netzausbauten resp. Kapazitätserweiterungen: 10 Stellungnehmer (EVP, GPS, WWF, VCS, Pro Natura, Klimaallianz, Alpen-Initiative, Fussverkehr, Pro Velo, umverkehrR) erklären, dass für sie der Unterhalt der Infrastruktur und die Agglomerationsprogramme Priorität haben und somit im Falle knapper Finanzmittel auf weitere Ausbauten im Nationalstrassennetz verzichtet werden sollte. Für die SPS geniessen Ausbauschritte und grössere Vorhaben im bestehenden Netz tiefste Priorität, was darauf schliessen lässt, dass sie bei fehlenden Finanzmitteln darauf verzichten würde. Aus Sicht der SPS sollten zudem Netzvollendungsprojekte ohne Baubewilligung auf ihren verkehrstechnischen Nutzen geprüft werden. Für den Kanton ZH ist auf Netzerweiterungen, die in einem überregionalen Kontext keinen volkswirtschaftlichen Nutzen entfalten, zu verzichten. Für GLP, VÖV und die Stadt Luzern müssten als erstes die Ausgaben beim Ausbau der Nationalstrassen reduziert werden. Für die beiden Gewerkschaften (SGB, SEV) wäre es wichtig, dass Ausbauprojekte im Nationalstrassennetz anhand von Wirkungszielen überprüft würden, die weitgehend denen der Agglomerationsprogramme entsprechen.
- Die Forderung, auf die Finanzierung schienengebundener ÖV-Projekte des Agglomerationsverkehrs zu verzichten (und über den BIF zu finanzieren) oder einen solchen Verzicht zumindest zu prüfen, findet sich in 20 Stellungnahmen (vgl. Frage 13).
- In eine ähnliche Richtung zielt die Forderung, die Quersubventionierungen von der Strasse zum ÖV auf ein (verfassungsrechtliches) Minimum zurückzuführen (ASTAG, ACS, FMS, TCS (ohne verfassungsrechtlich), FRS, AQUANOSTRA, Auto-Schweiz, AGVS) oder komplett abzubauen (SVP). Der Kanton GL kann sich ebenfalls vorstellen, die Quersubventionierung von ÖV-Projekten zu reduzieren. Ohne eigentliche Verzichtsmassnahmen zu nennen, wurde die Quersubventionierung von weiteren Stellungnehmern erwähnt (vgl. Ziffer 3.5 "*Querfinanzierung*" und "*Zweckentfremdung von Strassenabgaben*").
- SPS, UFS sowie die beiden Gewerkschaften SGB und SEV möchten auf eine zweite Röhre am Gotthard verzichten.
- Der Kanton AR und die SAB sehen Einsparmöglichkeiten im Bereich der Umwelt resp. bei Umweltprojekten. Der Kanton AR möchte kostentreibende weitere Einschränkungen aus der Umweltgesetzgebung unterlassen und die SAB möchte auf neue Umweltprojekte, insbesondere auf die angedachten Massnahme im Rahmen des Aktionsplans Biodiversität, verzichten.
- Der Kanton AR ist der Ansicht, dass gewisse Standards des Bundes sehr hoch sind und Kürzungen möglich wären. Bezüglich Standards und Effizienz/Effektivität haben sich weitere Stellungnehmer an anderer Stelle geäussert. Diese Rückmeldungen sind bei Frage 13 zusammengefasst.
- Für den Kanton BL stellt sich diese Frage erst nach der Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative.
- Neben Verzichtsvorschlägen verlangen an dieser Stelle 8 Kantone (GE, GL, GR, OW, SG, TI, VD, VS), die 3 kantonalen Konferenzen (BPUK, KÖV, RKGK) sowie die BDP, dass der Bund weitere Finanzierungsquellen / andere Finanzierungsvarianten prüfen resp. vorschlagen müsse (vgl. hierzu auch Frage 13).
- UFS und USIC möchten auf unnötige Ausbauten (UFS) und auf weniger prioritäre oder nur aus regionalpolitischen Überlegungen lancierte Projekte (USIC) verzichten.
- Für den Kanton SH wäre im Fall knapper Finanzmittel die Finanzierung der Agglomerationsprogramme neu zu regeln.

Frage 10a Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)
- neu eine Pauschalsteuer einzuführen und ...

Ein Grossteil der Stellungnehmer (83) stimmt zu, dass eine Besteuerung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken eingeführt werden sollte.

- 57 Vernehmlassungsteilnehmer⁴⁶ befürworten die vorgeschlagene Pauschalsteuer vollständig oder mit nur geringen Vorbehalten wie bspw. Bemerkungen zum Einführungsdatum (TG, SH, FDP, ACS, FRS, CVCI, FVE, ARV), dem Wunsch nach einer Mitwirkung bei der konkreten Ausgestaltung der Steuer (FMS, FRS) oder dem Hinweis, dass das Ziel der Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge im Auge behalten werden sollte (BE, SO, FRC). IG DHS, espace.mobilité und Coop schlagen vor, die Pauschalsteuer anhand der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge zu differenzieren. Für den Kanton BS, den Gemeindeverband und den VSEG wäre auch eine streckenbezogene Steuer denkbar.
- Bei 26 Stellungnehmern sind die Vorbehalte etwas schwerwiegender:
Die Einführung einer strecken- resp. leistungsabhängigen Steuer anstelle einer Pauschale ist für 17⁴⁷ Stellungnehmer nicht nur denkbar, sondern wird konkret gefordert und 4⁴⁸ weitere Stellungnehmer verlangen zumindest deren Prüfung. Für den Kanton FR wäre es einfacher, anstelle einer Pauschalabgabe auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken der Importsteuer zu unterstellen. Für die BDP ist sowohl eine Pauschalsteuer als auch ein streckenabhängiges System denkbar, jedoch sollte die Besteuerung vorerst harmonisiert werden. Economiesuisse fordert, dass die Pauschalsteuer der Teuerung angepasst und zudem bereits mit Inkrafttreten des NAF eingeführt wird. Travail.Suisse fordert eine Steuer, die deutlich tiefer liegt als jene für herkömmliche Fahrzeuge und der VFAS kann einer Pauschalsteuer nur zustimmen, wenn die Mehrfachgewichtung von Elektrofahrzeugen im CO₂-Gesetz für Personenwagen bis 2030 verlängert wird.

Nur gerade 5 Stellungnehmer lehnen eine Besteuerung ab (TCS, Swiss eMobility, swisscleantech, AVK, JSVP). Swisscleantech steht zwar im Grundsatz auch hinter einer Kostenbeteiligung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, sieht jedoch die Gefahr, dass durch die Einführung einer Abgabe die Marktdurchdringung unnötig verlangsamt würde (ohne aus Finanzierungssicht notwendig zu sein). Swisscleantech fordert daher, dass Elektrofahrzeuge erst im Rahmen eines flächendeckenden Mobility Pricing in die Strassenfinanzierung einzubinden sind. Auch der TCS, Swiss eMobility, die AVK und die JSVP sehen die Gefahr, dass durch die Einführung einer Abgabe die Attraktivität alternativer Antriebstechniken sinken würde und lehnen diese deshalb ab.

13 Stellungnehmer⁴⁹ haben sich zu dieser Frage nicht konkret geäußert, darunter auch die SVP, für welche sich diese Frage zurzeit nicht stellt.

Frage 10b Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)
- zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?

Die Zweckbindung einer allfälligen Pauschalsteuer ist unbestritten. 63 Stellungnehmer befürworten die vorgeschlagene Zweckbindung für den NAF⁵⁰. Weitere 13 Stellungnehmer⁵¹ haben sich zwar nicht

⁴⁶ AG, AI, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZH, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, Gemeindeverband, SGB, SGV, SBV, bauenschweiz, FMS, VÖV, ACS, FRS, ARV, AGVS, Baumeisterverband, CCIG, CP, CVCI, espace.mobilité, EV, FER, FRC, FVE, HKBB, IG DHS, INFRA, Komitee "Pro, H18", Promotion Laufental, SEV, UFS, USIC, VSEG, Stadt Luzern, PostAuto, SAÖVOZ, Coop.

⁴⁷ BL, TI, CVP, GPS, GLP, SPS, SAB, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, WWF, Klimaallianz, VAP, Pro Natura, Alpen-Initiative, CFS, umverkehrR.

⁴⁸ AR, EVP, SSV, LITRA.

⁴⁹ SZ, ZG, SVP, ASTAG, Wanderwege, Auto-Schweiz, AareLand, IHZ, AQUANOSTRA, Lausanne, Locle, Hauptstadtregion, RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri.

konkret für eine Zweckbindung für den NAF ausgesprochen, jedoch für eine zweckgebundene Verwendung zur Finanzierung von Strasseninfrastrukturen. Welche Strasseninfrastrukturen damit gemeint sind, geht jedoch aus den Stellungnahmen nicht eindeutig hervor. 2 Stellungnehmer (LITRA, FRC) halten fest, dass auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken die Strassen benutzen und Kosten verursachen, leiten in ihrer Stellungnahme daraus aber nichts Konkretes bezüglich Zweckbindung ab.

Die Stadt Luzern kann einer Finanzierung des NAF durch die Pauschalsteuer nur zustimmen, wenn Beiträge an kommunale Strassen vorgesehen werden. Economiesuisse knüpft ihre Zustimmung an die Bedingung, dass ihre unter Frage 3b formulierten Korrekturen bei den Aufgaben des NAF erfüllt werden (Hauptforderung: "Der NAF soll in erster Linie der Finanzierung der Nationalstrasseninfrastruktur dienen").

Explizite Ablehnung gegen eine vollständige Verwendung für den NAF kommt nur von den Kantonen AI und SZ. Für den Kanton SZ ist nicht ersichtlich, weshalb die Einnahmen aus der Besteuerung von Elektrofahrzeugen einzig der Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsfonds dienen sollen. Der Kanton AI wünscht sich eine Verwendung sowohl für den NAF als auch für die SFSVneu.

19 Stellungnehmer⁵² haben sich zur Frage der Zweckbindung für den NAF nicht geäußert.

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

Die Mehrheit der Stellungnehmer (55) ist damit einverstanden, dass auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag vom Bundesrat künftig ein Teuerungsausgleich vorgenommen werden kann. Darunter 23 Kantone⁵³, die 3 kantonalen Konferenzen (BPUK, KÖV, RKGK), 4 in der Bundesversammlung vertretene Parteien (BDP, CVP, EVP, GPS), der Schweizerische Städteverband, 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (Travail.Suisse, SGB, bauenschweiz), 5 Verkehrsverbände (LITRA, VCS, VÖV, Fussverkehr, Pro Velo) sowie 16⁵⁴ aus der Gruppe der weiteren Verbände, Organisationen und Institutionen.

Weitere 6 Stellungnehmer sind grundsätzlich ebenfalls damit einverstanden, dass der Bundesrat eine Teuerungsanpassung vornehmen kann, wünschen sich jedoch gewisse Detailanpassungen:

Der Kanton SH möchte, dass die Teuerungsanpassung jährlich vorgenommen wird. In eine ähnliche Richtung geht die Forderung der SPS wonach die Teuerungsanpassung unabhängig von der Höhe der kumulierten Teuerung erfolgen sollte. Die IG DHS, espace.mobilité und Coop begrüßen einen Teuerungsausgleich, möchten diesen jedoch mit dem Treibstoff-Normverbrauch bei Personen-Neuwagen kombinieren um so die sinkenden Einnahmen wegen sparsamerer Fahrzeuge auszugleichen. Zudem solle der Teuerungsausgleich erst nach der gestaffelten, nominellen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags vorgenommen werden. umverkehrR regt an, eine Koppelung der Teuerung des Benzins und der ÖV-Preise für die Nutzer/Innen zu prüfen.

30 Stellungnehmer sind mit dem Vorschlag der Vernehmlassung nicht einverstanden:

- 20 Stellungnehmer⁵⁵ kritisieren, dass die Kompetenz der Teuerungsanpassung beim Bundesrat liegen soll.

⁵⁰ AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, TG, VD, VS, ZH, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, BDP, EVP, GPS, GLP, SPS, SVP ("Frage stellt sich zu Zeit nicht, Zweckbindung zugunsten des NAF aber logisch"), SAB, Gemeindeverband, SSV, SGV, SBV, bauenschweiz, VCS, ACS, Fussverkehr, Pro Velo, ARV, Alpen-Initiative, Baumeisterverband, CCIG, CFS, CP, CVCI, espace.mobilité, EV, FER, FVE, IG DHS, INFRA, JSVP, Klimaallianz, Pro Natura, swisscleantech, UFS, umverkehrR, USIC, VAP, VSEG, WWF, PostAuto, SAÖVOZ, Coop.

⁵¹ AG, JU, NE, Travail.Suisse, FMS, VÖV, FRS, HKBB, Promotion Laufental, Komitee "Pro H18", AVK, AQUANOSTRA, AGVS.

⁵² BE, TI, UR, ZG, CVP, SGB, ASTAG, TCS, Wanderwege, Auto-Schweiz, Swiss eMobility, VFAS, SEV, AareLand, IHZ, Hauptstadregion, RR Kt.BE-Bern-Ostermundigen-Muri, Lausanne, Locle.

⁵³ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH.

⁵⁴ WWF, USIC, Klimaallianz, Baumeisterverband, INFRA, UFS, Promotion Laufental, SEV, swisscleantech, Pro, Natura, Komitee "Pro, H18", IHZ, Alpen-Initiative, Stadt Luzern, PostAuto, SAÖVOZ.

⁵⁵ FDP, SVP, SAB, Gemeindeverband, SGV, economiesuisse, ASTAG, ACS, TCS, FMS, FRS, VAP, Auto-Schweiz, CCIG, HKBB, EV, AQUANOSTRA, CFS, AGVS, VSEG

- Die GLP steht der Massnahme skeptisch gegenüber, da sie befürchtet, dass durch einen Teuerungsausgleich Mittel für den NAF generiert werden, die im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik nicht sinnvoll eingesetzt würden.
- Der SBV ist der Ansicht, dass die Teuerung durch Effizienzsteigerungen auf der Ausgabenseite ausgeglichen werden solle.
- Die CVCI gibt zu bedenken, dass aufgrund der Mehrwertsteuer durch den vorgeschlagenen Mechanismus eine überproportionale Verteuerung resultieren würde.
- Während die AVK den Automatismus der Steuererhöhung ablehnt, wird der vorgeschlagene Mechanismus von 6 Stellungnehmern (FVE, CP, ARV, FER, JSVP, VFAS) ohne Angabe konkreter Gründe abgelehnt.

10 Stellungnehmer haben sich zu dieser Frage nicht geäussert.⁵⁶

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

Verzichtsmassnahmen (vgl. Frage 9b) und Massnahmen, die im Rahmen der Vernehmlassung bereits vorgeschlagen wurden (bspw. Zweckbindung Automobilsteuer), werden hier nicht mehr aufgeführt.

Wie bei Frage 9b gehen auch bei dieser Frage viele verschiedene Vorschläge ein. Drei Massnahmen-schwerpunkte wurden von den Vernehmlassungsteilnehmern zu dieser Frage am häufigsten erwähnt:

- 20 Stellungnehmer⁵⁷ vertreten den Standpunkt, dass schienengebundene ÖV-Projekte des Agglomerationsverkehrs durch den dafür vorgesehenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren sind oder fordern zumindest eine Prüfung dieser Massnahme. Unabhängig von Frage 13 äussern sich weitere 9 Stellungnehmer⁵⁸ in ähnlicher Weise.
- Zweckbindung der Mineralölsteuer:
 - 33 Stellungnehmer erwähnen als mögliche Massnahme zur Schliessung der Finanzierungslücke eine Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuer, ohne dabei eine komplette Zweckbindung zu fordern. Darunter insbesondere Kantone (14) und kantonale Konferenzen (3).⁵⁹
Ein Teil dieser Stellungnehmer (GR, LU, NE, OW, VS BPUK, KÖV, FVE, ARV, CP) könnte sich vorstellen, die Einnahmeverluste der allgemeinen Bundeskasse durch Einnahmen der Mehrwertsteuer zu kompensieren (bspw. durch die drei im Jahr 2017 frei werdenden Mehrwertsteuerpromille).
 - Eine Finanzierungslösung im Sinne der "Milchkuh-Initiative", mit welcher die komplette Zweckbindung gefordert wird, stösst bei rund 13 Stellungnehmern⁶⁰ auf Zustimmung resp. Sympathie.
- Trotz des Abstimmungsresultats vom 24. November 2013 ist die Nationalstrassenabgabe nach wie vor bei vielen Stellungnehmern ein Thema. In insgesamt 26 Stellungnahmen⁶¹ wird die Nationalstrassenabgabe in irgendeiner Form aufgegriffen. Für die BPUK bspw. müsste geprüft werden,

⁵⁶ TG, ZG, Wanderwege, FRC, AareLand, Swiss eMobility, Hauptstadregion, RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri, Lausanne, Locle.

⁵⁷ SVP, SAB, economiesuisse, SGV, ASTAG, FRS, ACS, Auto-Schweiz, FMS, TCS, VAP, VFAS, AVK, AQUANOSTRA, AGVS, CCIG, FVE, ARV, CP, CFS.

⁵⁸ AR, TG, VS, FDP, bauenschweiz, Baumeiserverband, INFRA, EV, IHZ.

⁵⁹ AG, AI, AR, GE, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SO, UR, VD, VS, BPUK, KÖV, FDP, SAB, Gemeindeverband, bauenschweiz Baumeisterverband, INFRA, VAP, VSEG, HKBB, CFS, IG DHS, FVE, ARV, CP, Stadt Luzern, espace.mobilité, Coop.

⁶⁰ SVP, SGV, TCS, FRS, ASTAG, FMS, ACS, Auto-Schweiz, CVCI, EV, JSVP, AGVS, VFAS.

⁶¹ AI, AR, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, UR, VS, BPUK, KÖV, RKGK, BDP, SAB, SBV, Gemeindeverband, VSEG, Promotion Laufental, Komitee "Pro H18", IHZ, FRC, Lausanne.

ob die schrittweise Anpassung der Autobahnvignette an die Teuerung zur Diskussion gestellt werden kann. Mehrere Stellungnehmer sind der Ansicht, dass eine moderate Erhöhung (tiefer als die früher geplante Erhöhung um 60 Franken) in Erwägung zu ziehen wäre.

Weitere Mehrfachnennungen sind eingegangen zu:

- Mehrwertsteuer (MwSt): Einige Stellungnehmer fordern eine Erhöhung der MwSt oder die Verwendung von Teilen der MwSt für den NAF (BS, NE, SG, BDP, CVP, SSV⁶², FRC, Lausanne) und andere möchten die MwSt-Einnahmen auf Treibstoffen zur Finanzierung des NAF verwenden (FDP, FER, FVE, ARV, CP).
- Beiträge aus der Mineralölsteuer an den BIF nach Ablauf dem NAF zuweisen: Dies fordern die Kantone GR, OW, SG, TG, VS sowie BPUK, KÖV, CCIG, ARV, CP.
- Effizienz und Effektivität: Der Mitteleinsatz zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit soll so effizient wie möglich ausgestaltet werden. Dabei sei das Kosten-Nutzen-Verhältnis der heute angewendeten Standards kritisch zu überprüfen (ASTAG, Auto-Schweiz, ACS, TCS, FRS, AGVS, FDP). Auch die Kantone SO (Optimierungen im Ressourceneinsatz im Bereich Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen), AG (Steigerung der Effizienz und Effektivität) und AR (sehr hohe Standards; beim betrieblichen Unterhalt wären Kürzungen möglich) sehen Potenzial in diesem Bereich. Effizienzgewinne würden *economiesuisse* und die IHZ auch durch die Auslagerung der operativen Tätigkeiten des ASTRA in ein separates Bundesunternehmen sehen. Auch die FDP sieht beim ASTRA Verbesserungspotenzial. Ebenfalls im Zusammenhang mit den Stichworten Effizienz und Effektivität steht die Forderung (WWF, Klimaallianz, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, Pro Natura, Alpen-Initiative, umverkehr) nach der Durchführung eines Netzaudits, wovon sich die erwähnten Verbände eine Korrektur des Umfangs des Unterhaltsbedarfs erhoffen, sowie die Forderung nach dem Einsatz neuer Technologien zur besseren Ausnutzung des Nationalstrassennetzes. Massnahmen zur effizienteren Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur sind auch für die GLP und die GPS (ebenfalls Forderung nach einem unabhängigen Netzaudit) ein wichtiges Instrument, um den Druck für weitere Ausbauten zu reduzieren. Hierzu schlagen VCS und Klimaallianz vor, zu Spitzenzeiten reservierte Spuren für Fahrzeuge mit mehr als zwei Personen einzurichten. Ein unabhängiges Audit zum Bedarf bei Unterhalt und Ausbau wünscht sich auch der SGB und der SEV.
- Verkehrsmenge auf den Strassen reduzieren: Die Stadt Luzern will eine Steigerung der Investitionen in Massnahmen, die Verhaltensänderungen bewirken; SPS, SGB, SEV in jene zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Konkrete Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsmenge resp. des Individualverkehrs (z.B. Road-Pricing) bringen GLP und UFS ein. Die Vermeidung von Verkehr bzw. die Reduktion des MIV soll gemäss SPS insbesondere auch durch siedlungspolitische Massnahmen (z.B. verkehrsarme Siedlungen, Quartiersversorgung, u.ä.) oder Car Sharing erzielt werden. Dabei handle es sich um die günstigste Form der Mobilitätsbewältigung, deren Förderung sich auszahle.
- Benutzerfinanzierung: Die FDP fordert die Prüfung einer stärkeren Benutzerfinanzierung für grössere Strassenneubau-Projekte. Geprüft werden soll auch die Einführung von Tunnelgebühren auf den Transitstrassen im Alpengebiet (BDP) resp. am Gotthard (*economiesuisse*, IHZ, FVE, CP). Die Kantone GE und VD könnten sich ebenfalls Objektgebühren vorstellen. Für den Kanton GE wäre auch ein städtisches Road-Pricing denkbar.
- Public Private Partnership (PPP) wurde in 6 Stellungnahmen erwähnt (AG, GE, FDP, FER, USIC, CP).
- Limitierung der finanziellen Unterstützung von Agglomerationsverkehrs-Projekten durch den Bund auf 200 Millionen Franken pro Jahr (FRS, ASTAG, TCS, ACS, Auto-Schweiz, AGVS, FVE, ARV). CP und FER schlagen als Limite einen etwas höheren Betrag von 300 Millionen Franken pro Jahr vor.

Die BPUK weist darauf hin, dass eine konsolidierte Haltung erst bezüglich der Automobilsteuer sowie der etappierten Mineralölsteuerzuschlagserhöhung (Nebenvariante) bestehe, jedoch noch nicht über die verschiedenen übrigen Finanzierungsmöglichkeiten. Diese seien zu prüfen.

⁶² Die Verwendung von MwSt-Einnahmen für den NAF wird von den Mitgliedern des SSV kontrovers beurteilt.

3.4. C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

20 Stellungnehmer⁶³ sind mit der vorgeschlagenen Grundkonzeption des STEP ganz und 49 Stellungnehmer⁶⁴ mehrheitlich/teilweise (wenige/geringe Vorbehalte) einverstanden. 19 Stellungnehmer⁶⁵ lehnen zwar die Grundkonzeption ebenfalls nicht per se ab, haben aber mehrere kritische Einwände zu verschiedenen Aspekten. Kritik am STEP wird vorwiegend bezüglich des zu finanzierenden Umfangs/Inhalts angebracht. Nur in wenigen Fällen wird in den Stellungnahmen auf die formelle Grundkonzeption eingegangen. 13 Stellungnehmer⁶⁶ äussern sich nicht zur gestellten Frage oder aus den Antworten ist keine eindeutige Haltung ableitbar.

Kritik am Umfang/Inhalt

- **Neuer Netzbeschluss:** In 39 Stellungnahmen⁶⁷ zur Grundkonzeption STEP wird der neue Netzbeschluss aufgegriffen. Hauptsächlich wird bemängelt, dass der neue Netzbeschluss oder Teile davon, wie die Umfahrung Morges oder die Glattalautobahn, im STEP nicht berücksichtigt werden; bzw. es wird gefordert, diesen ins STEP aufzunehmen.
- **Netzfertigstellung:** 7 Stellungnehmer⁶⁸ erwähnen auch die Netzfertigstellung der Nationalstrassen bei der Forderung nach einem umfassenden STEP.
- **Hauptstrassen:** 8 Stellungnehmer⁶⁹ fordern/vermissen den Einbezug der Hauptstrassen in STEP. Insbesondere die FDP sowie der SBV kritisieren, dass der Auftrag, welcher durch die Motion 12.3329 (Strategisches Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur) erteilt wurde, mit der Vorlage nicht erfüllt wurde, da die Hauptstrassen nicht berücksichtigt wurden.
- **Unterhalt/Anpassungen Nationalstrassen:** Der Kanton AG beantragt, dass sämtliche kapazitätssteigernde Massnahmen, welche heute im Rahmen der Unterhaltsplanung Nationalstrassen vorgesehen oder bereits in Umsetzung sind, ebenfalls im STEP aufzunehmen sind. Eine ähnliche Forderung haben der VCS, WWF, ProNatura, Klimaallianz, Fussverkehr, Pro Velo, Alpeninitiative und umverkehR; sie sprechen jedoch von "Unterhaltsprojekten mit funktionaler Wirkung". Ähnlich verlangt die GPS die Aufnahme der "Anpassungsprojekte mit funktionaler Wirkung" ins STEP.
- Weiter werden auch die Aufnahme von einzelnen neuen/zusätzlichen Ausbauprojekten ins STEP oder eine Beschleunigung der Umsetzung gefordert.

Kritik an der formellen Grundkonzeption

- **Ziele:** Auf einen möglichen Konflikt zwischen dem Ziel "Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen sicherstellen" und dem Ziel "Schutz von Menschen, Umwelt und Infrastrukturen" wird von der Stadt Luzern und der SAÖVOZ hingewiesen. Gemäss GPS, WWF, VCS, Fussverkehr, ProVelo, Alpeninitiative, ProNatura und umverkehR fehlen Kriterien, um die Ziele der CO₂- und Energiegesetze einzuhalten. Eine Infrastrukturpolitik dürfe sich nicht nur auf die Finanzpolitik abstützen, sondern müsse auch zwingend auf die Energie- und Klimapolitik abgestützt sein. Die GLP fordert, dass die Infrastrukturprogramme den energie- und klimapolitischen Zielen unterzuordnen seien. Für swisscleantech ist es zentral, dass Ausbauten im Nationalstrassennetz im Rahmen einer ver-

⁶³ BE, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, BPUK, KÖV, RKGK, Travail.Suisse, LITRA, VÖV, UFS, VFAS.

⁶⁴ AG, AI, AR, BL, GE, NE, TG, TI, UR, VD, VS, BDP, CVP, EVP, GLP, SPS, SAB, Gemeindeverband, SSV, SGB, SGV, SBV, bauenschweiz, FMS, ARV, Stadt Luzern, USIC, Baumeisterverband, INFRA, VAP, CVCI, CCIG, FVE, HKBB, Promotion Laufental, SEV, AVK, EV, Komitee "Pro H18", IHZ, AQUANOSTRA, CFS, CP, FER, SAÖVOZ, IG DHS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

⁶⁵ ZH, FDP, GPS, SVP, economiesuisse, ASTAG, VCS, TCS, ACS, Fussverkehr, Pro Velo, FRS, WWF, Klimaallianz, AGVS, Auto-Schweiz, Pro Natura, Alpen-Initiative, umverkehR.

⁶⁶ JU, ZG, Wanderwege, Locle, Swiss eMobility, AareLand, JSVP, Lausanne, PostAuto, Hauptstadtregion, RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri, FRC, swisscleantech.

⁶⁷ AI, AR, GE, NE, TG, VD, ZH, FDP, BDP, SVP, SGV, economiesuisse, bauenschweiz, ASTAG, FMS, TCS, ACS, FRS, ARV, USIC, Baumeisterverband, INFRA, Auto-Schweiz, CVCI, CCIG, FVE, HKBB, Promotion Laufental, AVK, EV, Komitee "Pro H18", JSVP, AQUANOSTRA, AGVS, CP, FER, IG DHS, espace.mobilité, Coop.

⁶⁸ FDP, ASTAG, TCS, Auto-Schweiz, ACS, FRS, AGVS.

⁶⁹ UR, BDP, CVP, FDP, SAB, SBV, VAP, CFS.

kehrsträgerübergreifenden Gesamtmobilitätsstrategie evaluiert werden, die auf den langfristigen Energie- und Klimazielen des Bundes beruht.

- Koordination/Abstimmung: Der SSV, der Gemeindeverband und die VSEG fordern eine verbesserte sachliche Verknüpfung von STEP und den künftigen Agglomerationsprogrammen. Der Gemeindeverband fordert anstelle von zwei unabhängigen ("STEP Bahninfrastruktur", "STEP Nationalstrasse") ein kohärentes STEP nationale Verkehrsinfrastrukturen. Der Kanton BL fordert die Perioden der beiden "STEP Bahninfrastruktur" und "STEP Nationalstrasse" zu harmonisieren und deren Botschaften zeitgleich dem Bundesparlament vorzulegen; somit bestehe die Gewähr, dass eine konsistente Verkehrsinfrastrukturfinanzierung gelebt werde. Auch der Kanton ZH verlangt, dass das STEP mit den Agglomerationsprogrammen abzustimmen sei. Weiter seien die Grundsätze der inhaltlichen und zeitlichen Abstimmung von "STEP Bahninfrastruktur", "STEP Nationalstrasse" zu beschreiben und nötigenfalls gesetzlich zu verankern.

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

Von den 83 Stellungnehmern, welche sich zur Frage der Ausbausritte äussern, sind 62 Stellungnehmer⁷⁰ damit einverstanden dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgt. Unter diesen Stellungnehmern befinden sich 21 Kantone, die BPUK, KÖV, RKGK, die 3 Parteien BDP, FDP, EVP, die SAB, der Gemeindeverband, der Städteverband, economiesuisse, bauenschweiz, SGB, Travail.Suisse). Der SSV sowie die Stadt Luzern weisen darauf hin, dass die Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz abgeklärt werden müssen und dass neue Engpässe oder Mehrkosten für Städte und Gemeinden aufgrund allfälliger Zunahmen der Verkehrsleistungen auf Nationalstrassen zu vermeiden seien.

Weitere 21 Stellungnehmer⁷¹ sind grossmehrheitlich ebenfalls einverstanden, melden aber gewisse Vorbehalte oder Einschränkungen an:

- Gemäss dem Kanton BL sind STEP und Ausbausritte so zu organisieren, dass vorwiegend jene Massnahmen zur Umsetzung gelangen, die auf Basis eines konsistenten Nationalstrassen-Zielbilds die langfristige Funktionstüchtigkeit der Nationalstrassen gewährleisten. Ferner soll auch ein finanzieller Anteil für Massnahmen zur Behebung von kurzfristig entstandenen Engstellen mit hohem Leidensdruck bereit gestellt werden. Weiter wird beantragt, dass als Basis der Ausbausritte u.a. auch die Implikationen auf das untergeordnete Kantonsstrassennetz mit berücksichtigt werden.
- ASTAG, FMS, TCS, Auto-Schweiz, ACS, FRS, AQUANOSTRA und AGVS sind, unter der Voraussetzung, dass die Etappierung es ermöglicht, die Realisierung der aus nationaler Sicht prioritären Projekte zu begünstigen, einverstanden.
- GPS, WWF, VCS, Klimaallianz, Fussverkehr, Pro Velo, Pro Natura und Alpen-Initiative bestätigen zwar, dass es richtig ist, STEP etappenweise zu realisieren. Sie erklären gleichzeitig, dass daraus keine grundsätzliche Zustimmung zu Kapazitätsausbauten auf genereller Ebene abgeleitet werden können. Jeder Ausbau führe unvermeidlich zu Mehrverkehr, was wiederum den Umweltzielen widerspreche. VCS, Klimaallianz, und ProNatura erwarten vom Bundesrat, dass im Rahmen der jeweiligen Botschaft zu den Ausbausritten aufgezeigt wird, welche Auswirkungen die Inbetriebnahme vorgeschlagener Neubauten auf die quantitativen Ziele des CO₂- und Energiegesetzes haben. Aus ihrer Sicht sollte gesetzlich verankert werden, dass in einer Situation, in der die quantitativen CO₂- oder Energieziele voraussichtlich verfehlt werden, vom Parlament nur Neubaupro-

⁷⁰ AG, AI, AR, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH, BPUK, KÖV, RKGK, FDP, BDP, EVP, SAB, Gemeindeverband, SSV, Travail.Suisse, SGB, economiesuisse, bauenschweiz, LITRA, VÖV, ARV, Stadt Luzern, USIC, Baumeisterverband, INFRA, VAP, UFS, CVCI, CCIG, FVE, HKBB, Promotion Laufental, VFAS, SEV, AVK, EV, Komitee "Pro H18", JSVP, CFS, CP, FER, SAÖVOZ, IG DHS, espace.mobilité, Coop, VSEG.

⁷¹ BL, GPS, GLP, SPS, SVP, SBV, ASTAG, VCS, FMS, TCS, ACS, Fussverkehr, Pro Velo, FRS, WWF, Klimaallianz, Auto-Schweiz, Pro Natura, AQUANOSTRA, Alpen-Initiative, AGVS.

jekte bewilligen dürfen, wenn gleichzeitig Massnahmen beschlossen werden, um den Zusatzverbrauch des induzierten Verkehrs vollumfänglich zu kompensieren.

- Die GLP unterstützt erst dann einen begrenzten Ausbau in Schritten, wenn die Priorität "Verkehr vermeiden und vorhandene Infrastruktur optimal nutzen" ins STEP integriert und prioritär umgesetzt wird.
- Die SPS erachtet es als sinnvoll, den künftigen Kapazitätsausbau in mehrere Schritten vorzunehmen, fordert aber, dass an diese Projekte analoge Anforderungen gestellt werden, wie an die Agglomerationsprojekte (Erfüllung von Wirkungszielen gemäss IFG⁷² und MinVG⁷³).
- Der SBV unterstützt ebenfalls den schrittweisen Ausbau, weist aber auf die oft sehr lange Zeitdauer bis zur Realisierung hin und plädiert deshalb für schlankere Prozesse. Die SVP, AQUANOSTRA und FMS verlangen straffe und beschleunigte Verfahren bzw. eine Beschleunigung der Vorgehensweise, bei der Beseitigung der Engpässe voranzutreiben. Weiter wird von diesen 3 Stellungnehmern auch eine Aufstockung der Kredite für die Ausbaumassnahmen im Nationalstrassennetz verlangt. (Vgl. in diesem Zusammenhang auch Ziffer 3.5 *Beschleunigung der Engpassbeseitigung und Aufstockung der Verpflichtungskredite für Erweiterungen und Ausbaumassnahmen im Nationalstrassennetz*).

18 Stellungnahmen⁷⁴ äussern sich nicht zur Frage oder nicht eindeutig.

Regionale Anliegen

Vor allem Kantone aber auch andere Stellungnehmer gehen in ihren Stellungnahmen speziell auf einzelne Projekte der Engpassbeseitigung resp. der Realisierungsschritte ein:

- Der Kanton BL verlangt eine Überprüfung der Platzierung der Massnahme 8-Spur-Ausbau Hagnau - Augst.
- Der Kanton SO unterstützt den Bundesrat, dass er das Projekt 6-Spur-Ausbau Luterbach - Härkingen als prioritär erachtet.
- Aufgrund des Zurückstellens des 6-Spurausbaus zwischen Zürich Süd und Pfäffikon SZ erwartet der Kanton SZ, dass auch die Frage der Dringlichkeit des Ausbaus der A3 periodisch neu gestellt wird.
- Für den Kanton AG ist nicht nachvollziehbar, dass die N1 ab Aarau Ost bis in den Metropolitanraum Zürich und darüber hinaus erst im Realisierungsschritt bis 2040 saniert werden soll, obwohl dieser Abschnitt die grössten Engpässe im Nationalstrassennetz aufweise. Eine höhere Priorität für den 6-Spur-Ausbau der A1 in der Region Aargau fordert auch die AVK.
- Der Kanton TI fordert eine frühere Umsetzung des 6-Spur-Ausbau Lugano Süd - Mendrisio als derzeit vorgesehen.
- Dem Kanton SG fehlt im STEP die Teilsperre A1 St. Gallen.
- Der Kanton LU wünscht sich, dass das "Gesamtsystem Bypass" (umfassend den Ausbau Rotsee-Buchrain ("Ausbau Nord") und Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd) in den Realisierungsschritt 2030 verschoben wird. Die IHZ stellt eine ähnliche Forderung.
- Der Kanton OW erwähnt ebenfalls das Projekt Bypass Luzern und fordert, dass dieses prioritär weiterbearbeitet wird. Die Priorisierung der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes (im Bereich der N8) kann der Kanton OW dagegen nicht unterstützen.
- Die Kantone GE und VD können nicht akzeptieren, dass von den für das STEP bis vorgesehenen 7,2 Milliarden Franken nur 300 Millionen Franken für die "Métropole lémanique" vorgesehen sind. Weiter kritisieren die beiden Kantone, dass weder die Umfahrung Morges noch die "Traversée du Lac à Genève" im STEP 2040 enthalten sind. (Teilweise) Ähnliche Hinweise resp. Forderungen kommen auch von CVCI, CCIG, FVE, ARV, CP, FER, FRC.

⁷² Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

⁷³ Bundesgesetz über die Verwendung der Zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe.

⁷⁴ BE, JU, TG, ZG, CVP, SGV, Wanderwege, Locle, Swiss eMobility, Swissscleantech, AareLand, IHZ, Lausanne, PostAuto, Hauptstadregion, RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri, umverkehr, FRC.

- Gemäss Kanton BE sei es aufgrund des ausgewiesenen Handlungsbedarfs dringend und nötig, den 6-Spurausbau Wankdorf - Muri Variante B6 für den Realisierungsschritt 2030 vorzusehen. Zumindest erwartet der Kanton, dass dieses Vorhaben mit grösster Verbindlichkeit im Realisierungsschritt 2040 enthalten ist und die Planungsarbeiten seitens Bund mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Dieses Anliegen wird ebenfalls von der Hauptstadtregion und RR Kt.BE-Bern-Osternundigen-Muri hervorgebracht.
- Für das Projekt STOT kommt für den Kanton BS nur eine unterirdische Linienführung für die Kapazitätserweiterung in Frage.

3.5. D Weitere Bemerkungen

Die Vernehmlassungsteilnehmer haben sich zu einer Vielzahl von Themen und Aspekten geäussert, die nicht direkt einer der 15 Fragen zuzuordnen waren:

Zeitliche Abstimmung zwischen NAF und "Milchkuh-Initiative"

Die Kantone AG, BL, SH und ZH, die sich zur Abstimmung zwischen NAF und "Milchkuh-Initiative" geäussert haben, würden es bevorzugen, wenn das Volk zuerst über die Initiative abstimmt und erst danach mit dem NAF weitergefahren wird. Der Kanton AR ist der Ansicht, dass der Bund alles daran setzen sollte, dass die "Milchkuh-Initiative" gar nicht erst zur Abstimmung kommt. Es sei daher zu prüfen, ob und wie die NAF-Vorlage allenfalls als direkter Gegenvorschlag zur Initiative überarbeitet werden könnte. Nur ein Rückzug der Initiative wegen teilweiser Erfüllung ihrer Forderungen ermögliche eine zielführende Diskussion rund um die Fragen der Finanzierung der Strasseninfrastruktur und somit einen Erfolg an der Urne.

Auch ASTAG, FRS, ACS, TCS, FMS, Auto-Schweiz, AGVS verlangen, dass die Aspekte der Finanzierung (NAF und seine Speisung) dem Parlament im Sinne eines Gegenvorschlags zur "Milchkuh-Initiative" unterbreitet werden. Es wird argumentiert, dass die "Milchkuh-Initiative" und die Vernehmlassungsvolage mit der Sicherstellung der Finanzierung der zukünftigen Bedürfnisse im Bereich der Strasseninfrastruktur das gleiche Ziel verfolgen und beide eine Modifikation des Art. 86 BV beinhalten.

Der Gemeindeverband kann sich eine Verknüpfung von Initiative und Vorlage ebenfalls vorstellen. Er schlägt allerdings vor, den Anteil der Mineralölsteuer, welcher zweckgebunden für die Strassenausgaben verwendet werden soll, neu auf 60% zu erhöhen. Eine ähnliche Meinung vertritt auch die AVK. Da sowohl die Initiative als auch die Vorlage eine Sicherstellung der Finanzierung der zukünftigen Bedürfnisse im Bereich der Strassenfinanzierung verlangt, mache eine separate Behandlung keinen Sinn. Die beiden Vorlagen seien miteinander zu verknüpfen und dem Parlament sei eine Finanzierung im Sinne der Initiative als Gegenvorschlag zur selbigen vorzulegen.

Für WWF, VCS, Pro Natura, Klimaallianz, Pro Velo, Fussverkehr und Alpen-Initiative ist die Verknüpfung höchst problematisch. Sie sehen mit der parallelen Behandlung von Initiative und Vorlage als Gegenvorschlag die Gefahr eines doppelten Neins sehen.

Aufteilung des geplanten Gesamtpakets

Die Strassenverkehrsverbände (ACS, ASTAG, FRS, TCS) sowie Auto-Schweiz und AGVS sind der Ansicht, dass eine zusätzliche Belastung der Automobilisten nicht mehrheitsfähig ist. Sie verlangen deshalb, dass das geplante Gesamtpaket aufgeteilt wird. Als sinnvoll erachten sie eine Zweiteilung in NAF und strategisches Ausbauprogramm auf der einen und die Regelung der künftigen Finanzierungslücken auf der anderen Seite.

Mobility Pricing

Da es sich bei Mobility Pricing nicht im eigentlichen Sinne um eine neue Finanzierungsquelle handelt, sondern um ein neues System der Verkehrsfinanzierung, wurden Forderungen hierzu bei Frage 13 nicht berücksichtigt. 4 Stellungnehmer (BE, BS, SG, USIC) fordern, dass Mobility Pricing als weitere Finanzierungsmöglichkeit geprüft werden soll. Weitere Stellungnehmer fordern nicht nur die Prüfung

von Mobility Pricing, sondern dass dieses anzustreben (ZG, swisscleantech) resp. aktiv anzugehen (AG), zu entwickeln (WWF, VCS, Fussverkehr, Pro Velo, Alpen-Initiative, Klimaallianz, Pro Natura) oder möglichst rasch einzuführen sei (GPS). Für die GLP sollte die Finanzierung des Verkehrsbereichs durch ein umfassendes Mobility Pricing sichergestellt werden. Für die SPS vermag nur eine verursacher- und sozialgerechte Finanzierung des Gesamtsystems (Mobility Pricing) die Finanzierung langfristig zu sichern. Die Stadt Luzern sieht Mobility Pricing als mögliche mittelfristige Lösung. Auch die HKBB wünscht sich mittel- bis längerfristig ein schweizweites, von Verkehrsträgern unabhängiges Mobility Pricing. VAP und CFS erwähnen Mobility Pricing ebenfalls als Finanzierungsmodell.

Zurückgewiesen wird Mobility Pricing dagegen explizit von der JSVP, dem CP, der FVE und der ARV.

Agglomerationsprogramme

Zusätzlich zu den unter den anderen Fragen bereits erwähnten Rückmeldungen zu den Agglomerationsprogrammen (bspw. zum den finanziellen Mittel für den Agglomerationsverkehr bei Frage 3c) sind insbesondere von den Kantonen weitere, zum Teil unterschiedliche Bemerkungen eingegangen.

Für den Kanton AG ist eine zeitliche Verschiebung bei den Beiträgen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen nicht akzeptabel.

Der Kanton BL beantragt, dass die Restmittel zum Agglomerationsprogramm aus dem Infrastrukturfonds für Projekte der 2. Generation eingesetzt werden. Zudem wünscht er sich, dass der Begriff des Agglomerationsverkehrs geschärft wird und explizit von den Verkehren auf der Nationalstrasse oder der Bahn abgegrenzt wird.

Für den Kanton BS sind die Angaben zu den Fristen für künftige Agglomerationsprogramme unklar. Es sei wichtig, dass der bewährte Vierjahresrhythmus beibehalten werde. Ein Aufschub der Mittelfreigabe ist auch für ihn nicht vertretbar, da weiterhin ein grosser Nachholbedarf bestehe und die Planungs- und Finanzierungsprozesse auf den bestehenden Rhythmus abgestimmt seien. Angesichts des Verkehrswachstums in den Agglomerationen brauche es zudem rasche Klarheit über die lückenlose Fortsetzung der Agglomerationsprogramme. Da die Erfahrungen der 1. und 2. Generationen gezeigt hätten, dass sich der Baubeginn oft aufgrund von Rechtsverfahren verzögert (für welche die Agglomerationen und Kantone nicht vollumfänglich verantwortlich gemacht werden könnten) beantragt die Agglomeration Basel eine Ergänzung von Art. 17e MinVG im Sinne von "laufende Rechtsverfahren unterbrechen den Ablauf der Frist".

Der Kanton NW beantragt, dass die Frist für die Einreichung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation analog der Erstreckung der Mittelfreigabe anzupassen ist.

Der Kanton SG wünscht sich vom Bund, dass dieser zusätzliche Finanzierungsvorschläge aufzeigt, die den erfolgreich gestarteten Prozess auch in finanzieller Sicht langfristig sicherstellen.

Der Kanton SZ macht darauf aufmerksam, dass das Verfahren zur Abwicklung der Anträge und Beitragszahlungen in Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen sehr komplex und kostenintensiv ist. Er würde daher eine Verfahrensvereinfachung, wie durch den NAF angestrebt (auch bezüglich der Agglomerationsprogramme) sehr begrüßen.

Der Kanton TI wünscht sich mehr Klarheit über die Fortsetzung der Agglomerationsprogramme und den Entscheidungsprozess für die Finanzierung der Massnahmen sowie die Unterscheidung und Abgrenzung des NAF gegenüber dem BIF in Bezug auf den schienengebundenen ÖV in den Agglomerationen.

Da die Kantone und Gemeinden ihre Projekte für den Agglomerationsverkehr ungeachtet der offenen Bundesfinanzierung weiterbearbeiten und umsetzen müssten, ist der Kanton ZH der Ansicht, dass während einer Übergangszeit auch rückwirkend Bundesbeiträge gesprochen und ausbezahlt werden können (sofern es dem Bund nicht möglich ist, zeitgerecht eine ausreichende Mitfinanzierung bereitzustellen). Die heutige Abhängigkeit zwischen Baubeginn und Mitfinanzierung des Bundes wäre in diesem Fall zu lockern. Eine Verwirkung von Bundesbeiträgen könne unter diesen Umständen nicht angehen.

Für die EVP gilt es, auch bei den Agglomerationsprogrammen vorhandene Effizienzpotenziale zu nutzen. Insbesondere sei die Zahl von heute 36 anspruchsberechtigten Agglomerationen zu reduzie-

ren bzw. seien diese zu grösseren Räumen zusammenzufassen und die administrativen Kosten so zu reduzieren.

Neben den erwähnten Kantonen und der EVP haben sich weitere Stellungnehmer zu Aspekten der Agglomerationsprogramme geäussert (SSV, LITRA, VÖV, HKBB, AareLand, Hauptstadregion). Diese machen sich grundsätzlich alle für eine Weiterführung der Agglomerationsprogramme stark. Für SSV, VÖV, HKBB, ist ein Aufschub der Mittelfreigabe für die dritte Generation angesichts des bestehenden Nachholbedarfs in der städtischen Verkehrsinfrastruktur nicht vertretbar. Für den VÖV sind zudem die tatsächlich vorgesehenen Fristen und die absehbaren benötigten Mittel für die einzelnen Generationen nicht genügend ersichtlich und es brauche rasche Klarheit über die lückenlose Fortsetzung der Agglomerationsprogramme. Ähnlich wie der Kanton Zürich fordert die Hauptstadregion, dass im Falle von Verzögerungen bei der Suche nach Finanzierungslösungen zwingend eine Übergangslösung zu suchen sei, um eine nahtlose Fortsetzung auch für die 3. Generation der Agglomerationsprogramme zu gewährleisten. AareLand fordert, dass die vom Bund gesetzten Vorgaben für die Umsetzung der Programmmassnahmen mit einer angemessenen Flexibilität angewendet werden können, da es bei der Umsetzung von Projekten, aus Gründen die von der Trägerschaft nicht beeinflussbar seien (bspw. Rechtsmittelverfahren), zu Verzögerungen kommen könne.

Veloverkehr / Langsamverkehr

Mehrere Stellungnehmer stellten explizite Forderungen im Zusammenhang mit Velo- und Langsamverkehr.

- Verankerung des Veloverkehrs in der Bundesverfassung: 7 Stellungnehmer (WWF, VCS, Pro Natura, Pro Velo, Alpen-Initiative, Klimaallianz, umverkehr) sind der Ansicht, dass die Neuordnung von Aufgaben und Finanzflüssen im Rahmen des NAF die ideale Gelegenheit böte, auch die Aufgaben des Bundes bei der Veloinfrastruktur zu ordnen. Um den Veloverkehr nachhaltiger zu fördern schlagen sie eine Verankerung in der Bundesverfassung vor. Auch die GPS sieht in der Neuordnung der Aufgaben und Finanzflüsse im Rahmen des NAF eine Chance, um die Aufgaben des Bundes bei der Veloinfrastruktur zu ordnen; verzichtet jedoch auf die Forderung der Verankerung in der Bundesverfassung.
- Höherer Maximalbeitragssatz für Langsamverkehrsmassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme: 4 Stellungnehmer fordern eine Erhöhung des maximalen Beitragssatzes des Bundes zur Mitfinanzierung von Langsamverkehrsmassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme. Pro Velo, Fussverkehr und Wanderwege möchten im MinVG den maximalen Beitragssatz auf 75% festschreiben (in Abhängigkeit der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme). Die GLP wünscht sich auch einen höheren Maximalsatz ohne jedoch eine konkrete Höhe zu nennen.

"Querfinanzierung" und "Zweckentfremdung von Strassenabgaben"

In verschiedenen⁷⁵ Antworten zu einzelnen Fragen wird mehrfach die sogenannte "Querfinanzierung" und "Zweckentfremdung von Strassenabgaben" aufgegriffen. Gemeint sind in diesem Zusammenhang häufig die Verwendung von Mittel der SFSV für den BIF, Mittel des NAF für die Agglomerationsprogramme (für Schienenprojekte) oder allgemein die Verwendung von Mineralölsteuereinnahmen für den allgemeinen Bundeshaushalt.

Gemäss Kanton GL wäre allenfalls eine Reduktion der Quersubventionierung von ÖV-Projekten in Betracht zu ziehen, wenn die Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs tiefer als mit der Haupt- bzw. Nebenvariante vorgeschlagen erfolgt. Die BDP kritisiert, die im Rahmen der Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme bisherige Mittelzuteilung für den ÖV. Eine Querfinanzierung für den ÖV, wie dies bis heute mit fast 70% erfolge, dürfe es nicht mehr geben. Deshalb fordert sie, dass die Kriterien für die Finanzierung von Agglomerationsprojekten entsprechend neu definiert werden. Die SAB hält fest, dass zwei auf Verfassungsstufe verankerte Fonds mit klaren Aufgabenbereichen und Finanzierungsquellen dazu beitragen könnten, weitere unerwünschte Quersubventionierungen von der Strasse zur Schiene zu verhindern. Sie weist darauf hin, dass im Rahmen der Agglomerationsprogramme der

⁷⁵ GL, BDP, SVP, SAB, SGV, FRS, TCS, ACS, ASTAG, FMS, Auto-Schweiz, VAP, CFS, AGVS, JSVP, CCIG, CVCI, FVE, ARV, AVK, EV, VFAS, Aquanostra, IG DHS, Coop, espace.mobilité.

grösste Teil der Mittel für ÖV-Projekte ausgegeben und dabei wiederum ein erheblicher Teil von Strassenabgaben für ÖV-Projekte zweckentfremdet wurde. Die SVP lehnt die vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ab. Die Strasse generiere genügende Mittel, nötig sei der komplette Abbau der Quersubventionierungen bzw. Zweckentfremdungen. Der SGV fordert eine Entflechtung der Finanzströme und mehr Transparenz in der Verkehrsfinanzierung; die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene sei abzubauen. TCS, FRS, ASTAG, ACS, FMS, Auto-Schweiz, AGVS, AQUANOSTRA verlangen, dass vor einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in einem ersten Schritt sämtliche Quersubventionierungen von der Strasse hin zur Schiene auf ein Minimum zurückgestuft werden. Nach der Annahme der FABI-Vorlage durch Volk und Stände gäbe es keinen Grund mehr an diesen Transferzahlungen festzuhalten, insbesondere im Agglomerationsverkehr. In einem zweiten Schritt müssten Lösungen im Rahmen der von der "Milchkuh-Initiative" geforderten faireren Verkehrsfinanzierung gefunden werden. Daneben wird die "Quersubventionierung" oder "Zweckentfremdung" von weiteren Stellungnehmern in verschiedener Form kritisiert.

Beschleunigung der Engpassbeseitigung

Die Forderung nach einer beschleunigten/raschen Engpasspassbeseitigung im Nationalstrassennetz findet sich ebenfalls in mehreren Stellungnahmen⁷⁶. Teilweise wird die Forderung mit der prognostizierten Stauentwicklung begründet. Gemäss dem Kanton AG sind die gravierendsten Engpässe bis 2030 zu beseitigen. SVP, SBV und FRS fordern, dass auch die Module 3 und 4 des Engpassbeseitigungsprogramms rasch möglichst in Angriff genommen werden.

Zusätzlich wird in allgemeiner Form verlangt, dass die Planungs- und Realisierungsverfahren bei den Ausbausritten gestrafft und beschleunigt oder Prozesse verschlankt werden. Forderungen in diesem Sinne finden sich in den Stellungnahmen der SVP sowie bei SBV, FRS, TCS, ACS, ASTAG, AGVS, Auto-Schweiz, Baumeisterverband und INFRA.

Aufstockung der Verpflichtungskredite für Erweiterungen und Ausbaumassnahmen im Nationalstrassennetz

Verschiedentlich wird eine Aufstockung der Verpflichtungskredite für die Engpassbeseitigung/Ausbaustritte im Nationalstrassennetz vorgeschlagen oder verlangt (SVP, SGV, FRS, AGVS, AQUANOSTRA, CP, ARV, FVE). Gemäss FRS und AGVS müssten via NAF jährlich rund 1–1,2 Milliarden Franken zusätzlich in die Strasseninfrastruktur investiert werden.

Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSVneu)

Ein mehrfach genannter Aspekt betrifft die Indexierung (gemäss Teuerung) der Beiträge an die Kantone. Die BPUK (damit auch GR und OW) und die KÖV beantragen, dass nicht nur die nicht werkgebundenen Beiträge, sondern auch jene an die Hauptstrassen und die Berggebiete und Randregionen indexiert und unbefristet weitergeführt werden. Die Kantone TG verlangt eine Indexierung für die Hauptstrassen, der Kanton ZH für die nicht werkgebundenen Beiträge und der Kanton LU verlangt generell die Beiträge an die Kantone nominal festzusetzen und zu indexieren. Gemäss Kanton AI sind die Erträge der SFSV besser abzustützen und zu indexieren.

Der Kanton SG verlangt vom Bund, dass er Möglichkeiten aufzeigt, wie die Bundesbeiträge aus der SFSV an die Kantone langfristig sichergestellt werden können. Der Kanton Bern fordert eine Sicherstellung von ausreichenden Mitteln für die Kantonsanteile.

Der Kanton AR spricht sich für eine Erhöhung des Mineralölsteueranteils von 50 auf 60% zugunsten der SFSV aus.

Gemäss dem Kanton JU soll die Vorlage nicht nur die Mittel für die SFSV weiterführen sondern diese auch erhöhen. Die aktuelle Aufteilung der Mittel erlaube es nicht, den Standard bei den Hauptstrassen aufrecht zu erhalten.

⁷⁶ AG, SVP, SBV, SGV, FRS, ASTAG, TCS, ACS, FMS, AVK, AQUANOSTRA, IG DHS, espace.mobilité, Coop, JSVP, IHZ, Baumeisterverband, INFRA, AGVS, Auto-Schweiz.

4. Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen

Kurztitel/Abkürzung	Organisation
AareLand	AareLand
ACS	Automobil Club der Schweiz
AG	Kanton Aargau
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative
AQUANOSTRA	AQUANOSTRA
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ARV	Association routière vaudoise
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Auto-Schweiz	Auto-Schweiz
AVK	Aargauische Verkehrskonferenz
bauenschweiz	bauenschweiz
Baumeisterverband	Schweizerischer Baumeisterverband
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei
BE	Kanton Bern
BL	Kanton Basel-Landschaft
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BS	Kanton Basel-Stadt
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CFS	Cargo Forum Schweiz
Coop	Coop
CP	Centre Patronal
CVCI	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
economiesuisse	economiesuisse
espace.mobilité	espace.mobilité
EV	Erdöl-Vereinigung
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP	Die Liberalen
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz
FR	Canton de Fribourg
FRC	Fédération Romande des Consommateurs
FRS	strassenschweiz- Verband des Strassenverkehrs

Kurztitel/Abkürzung	Organisation
Fussverkehr	Fussverkehr Schweiz
FVE	Fédération Vaudoise des entrepreneurs
GE	Canton de Genève
Gemeindeverband	Schweizerischer Gemeindeverband
GL	Kanton Glarus
glp	Grünliberale Partei
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
Hauptstadtregion	Hauptstadtregion
HKBB	Handelskammer beider Basel
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
IHZ	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz
INFRA	Fachverband Infra
JSVP	Junge SVP
JU	Canton du Jura
Klimaallianz	Klimaallianz
Komitee "Pro H18"	Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura"
KÖV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
Lausanne	Stadt Lausanne
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Locle	Ville du Locle
LU	Kanton Luzern
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
PostAuto	PostAuto Schweiz
Pro Natura	Pro Natura
Pro Velo	Pro Velo Schweiz
Promotion Laufental	Promotion Laufental
RKGK	Regierungskonferenz der Gebirgskantone
RR Kt.BE-Bern-Ostermundigen-Muri	Regierungsrat des Kantons Bern, Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen, Gemeinde Muri, Regionalkonferenz Bern-Mittelland
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SAÖVOZ	Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz ⁷⁷
SBV	Schweiz. Bauernverband
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals

⁷⁷ Mit Schreiben vom 2. Juli 2014 zieht die Stadt Zürich ihre Unterstützung für die Stellungnahme der SAÖVOZ zurück.

Kurztitel/Abkürzung	Organisation
SG	Kanton St. Gallen
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SSV	Schweizerischer Städteverband
Stadt Luzern	Stadt Luzern
SVP	Schweizerische Volkspartei
Swiss eMobility	Swiss eMobility
swisscleantech	swisscleantech
SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Kanton Thurgau
TI	Cantone Ticino
Travail.Suisse	Travail.Suisse
UFS	Umweltfreisinnige St.Gallen
umverkehR	umverkehR
UR	Kanton Uri
USIC	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen
VAP	VAP cargorail
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Canton de Vaud
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VÖV	Verband öffentlicher Verkehr
VS	Canton du Valais
VSEG	Verband Solothurner Einwohnergemeinden
Wanderwege	Schweizer Wanderwege
WWF	WWF
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

5. Anhang 2: Fragekatalog zur Vernehmlassung

Fragekatalog

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

A 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)?
- 2) Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?
- 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?
- 4) Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

- 5) Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?
- 6) Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?
- 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)?
- 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)?

- 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?
- 10) Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)
- a) neu eine Pauschalsteuer einzuführen und
 - b) zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a))?
- 11) Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat künftig auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag einen Teuerungsausgleich vornehmen kann?
- 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.
- 13) Schlagen Sie andere Massnahmen vor, um die Ausgaben und Einnahmen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und im Fonds nach dem Jahr 2017 ins Gleichgewicht zu bringen? Wenn ja, welche?

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

- 14) Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?
- 15) Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgen soll?

D Weitere Bemerkungen

- 16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?