

Herr Bundesrat Moritz Leuenberger
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Kochergasse 10
3003 Bern

1. April 2009

Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel – Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2008 haben Sie uns eingeladen, zum Programm Engpassbeseitigung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit. Unsere Stellungnahme basiert auf einer internen Vernehmlassung bei unseren Mitgliedern sowie auf den Arbeiten der Infrastrukturkommission von economisesuisse. In der Infrastrukturkommission sind breite Kreise der Wirtschaft vertreten. Zusammenfassend lautet unsere Position wie folgt:

economisesuisse unterstützt die Zielsetzung des Programms Engpassbeseitigung, denn Engpässe im Strassennetz verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Auch Massnahmen in den Agglomerationen und auf den Hauptachsen drängen sich auf. Ein gut ausgebautes, funktionierendes Verkehrssystem ist ein wichtiger Standortfaktor.

Die vom Bundesrat skizzierten Lösungen zur künftigen Finanzierung von Strassen- und Schienen-Infrastrukturen werden aber entschieden abgelehnt. Damit der notwendige Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zeitgemäss finanziert und realisiert werden kann, schlägt economisesuisse ein neues gesamtheitliches Konzept vor. Künftig sollen Schienen- und Strasseninfrastrukturen nach vergleichbaren Kriterien ausgebaut und finanziert werden.

Das bestehende, unüberschaubare und verzerrende Finanzierungssystem muss dringend korrigiert werden. Im Kern des neuen Konzepts steht das Prinzip einer *verursachergerechten* Finanzierung. Daraus resultiert eine systematische Entflechtung der Finanzflüsse zwischen den Schienen- und Strassenfinanzierungen. Das vorgeschlagene Konzept sichert langfristig genügend Mittel für die Finanzierung von künftigen Strassen- und Schienen-Grossprojekten, inklusive für das vom Bundesrat letztes Jahr skizzierte Projekt Bahn 2030, jedoch ohne eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags, so wie es in den Vernehmlassungsunterlagen in Aussicht gestellt wird.

1. Einleitende Bemerkungen

economiesuisse hat die Bildung des Infrastrukturfonds unterstützt, denn Engpässe im Strassennetz verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Auch Massnahmen in den Agglomerationen und auf den Hauptachsen drängen sich auf. Ein gut ausgebautes, funktionierendes Verkehrssystem ist Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft und ein wichtiger Standortfaktor. Die vorhandenen Mittel sind aber effizient und für Infrastrukturprojekte einzusetzen, die aus volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Perspektive einen möglichst hohen Nutzen bringen. Eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zugunsten des Infrastrukturfonds wurde von der Wirtschaft entschieden abgelehnt. In der Vorlage zur Engpassbeseitigung stellt jetzt der Bundesrat erneut eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zur Diskussion.

Das schweizerische Strassen- und Schienennetz wurde über Jahrzehnte kontinuierlich ausgebaut und gilt als leistungsfähig. Verkehrsinfrastrukturen sind jedoch äusserst kostenintensiv. Aufgrund bereits heute bestehender Kapazitätsengpässe im Strassen- wie im Schienenverkehr wird der Investitionsbedarf in Zukunft weiter steigen. Angesichts knapper öffentlicher Finanzen sind klare Prioritäten und nachhaltige Finanzierungsmodelle notwendig. economiesuisse ist der Ansicht, dass die bestehenden Finanzierungsinstrumente ihren Zweck schlecht erfüllen. Die künftigen Erweiterungsetappen der Verkehrsinfrastrukturen sollen auf einer neuen Basis geplant und finanziert werden. Dafür hat economiesuisse im Rahmen ihrer Infrastrukturkommission ein Konzept erarbeitet, das die Schwächen des jetzigen Finanzierungssystems korrigieren soll. Bevor wir die Fragen des von Ihnen zugestellten Fragenkatalogs beantworten, möchten wir Ihnen die Eckwerte unseres Finanzierungskonzepts darlegen.

2. Grundsätze für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

Die heutige Verkehrsfinanzierung ist äusserst komplex und wenig transparent. Dieses Jahr sind auf Bundesebene über 8,7 Mrd. Franken Ausgaben für den Verkehr geplant. Mit einem Ausgabenanteil von 15 Prozent ist dies der zweitgrösste Aufgabenbereich des Bundes. Rund 5 Mrd. Franken werden dabei über zweckgebundene Einnahmen (Mineralölsteuern, LSVA, Autobahnvignette, MwSt-Promille) finanziert. Der Rest stammt aus allgemeinen Mitteln bzw. wird über Schulden (inkl. Bevorschussungen) finanziert. Die konkrete Mittelverwendung gestaltet sich wesentlich komplizierter. Auffallend ist dabei ein Transfer von fast 2 Mrd. Franken von Erträgen aus den Strassenabgaben zu den übrigen Verkehrsträgern. In dieser Summe nicht enthalten sind Strassenabgaben in der Höhe von 2,3 Mrd. Franken, die nicht der Verkehrsfinanzierung zugute kommen (Hälfte der Mineralölsteuer, ein Drittel der LSVA, Automobilsteuer). Trotz des umfangreichen Transfers von Strassenmitteln auf Bundesebene konnten bis anhin die Nationalstrassen vollumfänglich und verursachergerecht durch Strassenabgaben finanziert werden. Beim öffentlichen Verkehr ist die Ausgangslage eine andere. Denn der Eigenfinanzierungsgrad beträgt nur knapp 50 Prozent. Die bevorstehenden Ausbauprojekte von Verkehrsinfrastrukturen sollen sich vom geltenden, unüberschaubaren Finanzierungssystem vollumfänglich verabschieden. Neu soll aus Sicht der Wirtschaft die Finanzierung auf folgenden Prinzipien beruhen:

- **Verursachergerechtere Finanzierung:** Wer Verkehrskosten verursacht oder neue Investitionen fordert, soll dafür auch einen seinem Nutzen entsprechenden Beitrag leisten. Die Erträge aus den Strassenabgaben müssen wieder die Strasseninfrastruktur finanzieren. Beim Schienenverkehr sollen diejenigen, die von einem Ausbau profitieren, künftig ebenfalls soweit möglich mitfinanzieren.

- **Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:** *Das Gemeinwesen, in dem der Nutzen einer staatlichen Leistung anfällt, trägt deren Kosten* (Bundesverfassung, Art. 43a, al. 2). Dieses Prinzip soll auch im Verkehrswesen vermehrt zur Anwendung kommen. Der Bund kann nicht für alles aufkommen, insbesondere im Regional- und Agglomerationsverkehr. Aufgabe des Bundes sollte es sein, sich um den Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung zu kümmern. Unter Berücksichtigung von regionalem Nutzen sollen Kantone und Gemeinden einen entsprechenden Finanzierungsbeitrag leisten.
- **Berücksichtigung von volkswirtschaftlichem und betriebswirtschaftlichem Nutzen:** Anstelle eines politisch vordefinierten Investitionsvolumens dürfen nur Projekte mit einem eindeutigen volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen realisiert werden. Dabei müssen anhand von Rentabilitätsüberlegungen, Auslastungsgradvergleichen und Kosten-Nutzen-Überlegungen auch für einzelne Linien und Projekte klare Prioritäten gesetzt werden (beispielsweise müssen Projekte, die auch von nationaler Bedeutung sind, Projekte mit einem ausschliesslich regionalen Nutzen vorgehen). Gebaut werden darf zudem nur, was auch finanziert ist.
- **Berücksichtigung künftiger Generationen:** Die Einkommen zukünftiger Generationen müssen unantastbar sein. Unsere Nachkommen profitieren nicht nur von unseren Infrastrukturinvestitionen, sie tragen auch deren Kosten für Unterhalt, Betrieb und Schuldenabbau. Was heute wichtig und sinnvoll erscheint, könnte in Zukunft höheren Prioritäten untergeordnet werden. Es muss deshalb wieder vermehrt der Grundsatz gelten: Diejenige Generation, welche eine Infrastruktur baut, muss sie auch finanzieren.

2.1 Strassenfinanzierung – Beurteilung der Vorschläge und Umsetzung des Finanzierungskonzepts der Wirtschaft

Im Bericht für die Vernehmlassung zum Programm Engpassbeseitigung wird eine massive Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags vorgeschlagen sowie die Weiterführung bzw. die Erhöhung der Umverteilung von Strassenmitteln zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Diesen Vorschlag lehnen wir entschieden ab. Bereits heute ist die Zweckentfremdung von Mitteln aus der Strassenfinanzierung hoch problematisch. Dies setzt falsche Anreize und unterminiert die Kostenwahrheit der verschiedenen Verkehrsmittel. Aus diesen Gründen muss die künftige Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen zwingend auf einer vollkommen neuen Basis erfolgen (siehe unten). Die vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags bis 22 Rappen — die zu einem schönen Teil durch die Idee der Weiterführung der Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse zum Bau von Bahn 2030 geprägt ist — lehnen wir aus folgenden Gründen entschieden ab:

- **Eine verursachergerechtere Finanzierung** der Verkehrsinfrastrukturen (Schiene und Strassen) würde mehr Mittel zugunsten der Strasse sicherstellen. Jedes Jahr fliessen ca. 2 Mrd. Franken Erträge aus Strassenabgaben zu Gunsten anderer Verkehrsträger. Weitere 2,3 Mrd. Franken fliessen in die allgemeine Kasse von Bund und Kantonen.
- **Die Strassenausgaben sind in der Vergangenheit weniger gestiegen als die Teuerung.** Mit dem Argument der Teuerung lässt sich keine derart massive Steuererhöhung begründen. Der Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen wurde letztmals im Jahr 1974 auf 30 Rappen erhöht und seither nicht mehr angepasst. Während dieses Zeitraums ist der Landesindex der Konsumentenpreise um über 140 Prozent gestiegen. Gleichzeitig sind die Ausgaben für Nationalstrassen mit 104 Prozent deutlich weniger gewachsen. Trotz unverändertem Mineralölsteuerzuschlag ist der Steuerertrag zwischen 1974 und 2007 um fast 160 Prozent gestiegen, was klar über der Teuerung und dem Ausgabenwachstum für die Strassen liegt.

- Die **Ausgaben des Infrastrukturfonds können keine Erhöhung der Strassenabgaben rechtfertigen**, denn es wurde damals versichert, dass der Fonds die SFSV nicht gefährdet.
- Durch die starke Erhöhung der Treibstoffbesteuerung in der Schweiz **würde ein wesentlicher Standortvorteil verschwinden**. Die Mehrkosten hätten Wirtschaft und Konsumenten zu tragen.
- Die **Effizienzgewinne durch den Neuen Finanzausgleich** sind unverständlicherweise ausser acht geblieben.

Einzig im ordentlichen Unterhalt kann vorübergehend ein Mehrbedarf nicht ausgeschlossen werden.

2.2 Schienenfinanzierung – Beurteilung der Vorschläge und Umsetzung des Finanzierungskonzepts der Wirtschaft

Bahn 2030 ist nach den ZEB-Projekten das nächste umfassende Eisenbahnprojekt, das in den kommenden Jahren diskutiert wird. Wie vom Bundesrat angekündigt, sollten zwei Varianten mit unterschiedlich umfangreichen Ausbauvorhaben (zwischen 12 und 21 Mrd. Franken) zur Debatte stehen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Varianten liegt darin, dass bei der teureren Variante substanzielle Projekte im Agglomerationsverkehr vorgesehen sind. Gemäss den oben festgelegten Prinzipien lässt sich die Finanzierung von Bahn 2030 wie folgt ableiten:

- **Mitfinanzierung der Kantone** (220-440 Mio.): Nach der Realisierung von ZEB besteht vermehrt Handlungsbedarf in den Agglomerationen. Deshalb müssen die Kantone künftig ihrem eigenen Nutzen entsprechend einen Finanzierungsbeitrag leisten. Die Mitfinanzierung erfolgt entweder direkt aus allgemeinen Mitteln oder durch Abstriche beim Kantonsanteil an der LSVA. Die Kantone haben damit den Anreiz, Projekte zu fördern, die wirklich ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Gleichzeitig können sie das Tempo, mit welchem Infrastrukturen ausgebaut werden, wesentlich beeinflussen.
- **Erhöhung des Beitrags der Bahnunternehmen** (300-400 Mio.): Trotz umfangreichen Zuschüssen liegt der Eigenfinanzierungsgrad des ÖV nur bei 50%. Mittels strategischer Optimierungen, Trassenpreisreform und Ausschreibungen soll dieser Anteil erhöht werden. In Ergänzung dazu wäre auch eine generelle Erhöhung der Billettpreise – jedoch einzig als Infrastrukturzuschlag – unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung und möglicher preislicher Sonderaktionen zur Steigerung der Auslastung denkbar.
- **Beitrag des Bundes** (300-400 Mio.): Der FinöV-Fonds soll wie ursprünglich beabsichtigt aufgelöst werden, wenn alle Schulden vollumfänglich beglichen sind. Investitionen in die Infrastruktur sind eine Daueraufgabe des Bundes. Der FinöV-Fonds wurde für Jahrhundertprojekte wie die NEAT und damit verbundene Investitionsspitzen gebildet. Für eine transparente und gesicherte Finanzierung ist eine Fondslösung aber nicht ideal. Nach Abschluss des FinöV-Fonds kann der Bund hingegen allgemeine Mittel aus dem ordentlichen Budget zugunsten des Ausbaus von Schieneninfrastrukturen zur Verfügung stellen.

Mit diesem verursachergerechteren, zielorientierten und transparenten Finanzierungskonzept sind bereits ab 2017 jährliche Investitionen bis zu 840 Mio. Franken möglich, damit wesentlich früher als durch den bestehenden FinöV-Fonds. **Allerdings ist auch Bahn 2030 vorgängig auf die eingangs erwähnten Kriterien zu prüfen, bevor die Finanzierung zur Debatte steht.** Die Wirtschaft behält sich die materielle Prüfung der Notwendigkeit des Projekts Bahn 2030 in diesem Sinne ausdrücklich vor. Die zurückhaltendere Variante wäre mit unseren Vorschlägen jedoch bereits finanzierbar. Nach 2030 wären durch die zusätzlichen Bundesmittel sogar jährliche Investitionen von ca. 1,2 Mrd. Franken möglich. Durch den Wegfall des NEAT-Viertels zugunsten des FinöV-Fonds und zu einem späteren Zeitpunkt der Zweckbindung der LSVA-Gelder stehen dann zumal zudem deutlich mehr Mittel in der SFSV für Strassen und dem ordentlichen Budget zur Verfügung, was das Bedürfnis nach Steuererhöhungen noch einmal massiv senkt.

3. Antworten zum Fragenbogen

1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Mit den Grundzügen der Vorlage sind wir einverstanden. Die vorgeschlagenen Massnahmen sollten wesentliche Verbesserungen auf dem Nationalstrassennetz bringen. Mit den geplanten Massnahmen reduzieren sich die als am problematischsten eingestufteten Netzelemente von 81 km auf 44 km. Insgesamt weist das Programm aus volkswirtschaftlicher Sicht einen positiven Saldo von jährlich 65 Mio. Franken auf. Damit ergibt sich ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von rund 1,33 Franken pro investierten Franken. Dennoch werden Verkehrsüberlastungen auf problematischen Strassenabschnitten wie im Raum Morges, zwischen Aarau und dem Limmattaler Kreuz sowie im Raum St. Gallen nicht beseitigt.

2) Stimmen Sie dem vorgeschlagenen Inhalt des Bundesbeschlusses "Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel" zu?

Dem vorgeschlagenen Inhalt des Bundesbeschlusses stimmen wir zu.

3) Wie beurteilen Sie die Option, die beiden gravierenden Engpässe im Raum Lausanne (Umfahrung Morges / Lausanne) und im Raum Zürich (Glattal) durch den Bau neuer Netzelemente zu beseitigen?

Wir unterstützen den Bau von neuen Netzelementen, wo sich das Ziel eine Verkehrsverflüssigung nicht anders erreichen lässt. Die Räume Lausanne und Zürich sind zentrale Stellen im Nationalstrassensystem. Wie im Bericht für die Vernehmlassung ausgeführt, besteht in diesen Räumen dringender Handlungsbedarf.

Zu dieser Frage äussert sich unser Mitglied EOS Holding wie folgt:

„Der Ausbau neuer Netzelemente muss gesichert werden. Die Ballungsgebiete Lausanne und Zürich sind besonders belastet. Eine Entlastung dieser Gebiete würde sich deshalb volkswirtschaftlich positiv auswirken.“

4) Können Sie einer teilweisen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen an die Teuerung auf der Ausgabenseite zustimmen

a. für die Deckung des «ordentlichen Mehrbedarfs» der Spezialfinanzierung Strassenverkehr?

Wir stehen einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags für die Deckung des „ordentlichen Mehrbedarfs“ sehr kritisch gegenüber. Einerseits sind die Ausgaben für die Nationalstrassen in den letzten Jahren weniger stark gestiegen als die Teuerung. Andererseits sind die Einnahmen, trotz des seit 1973 unveränderten Mineralölsteuerzuschlags, weit stärker als die Teuerung und die Strassenkosten gewachsen. Dazu wurde in der Botschaft zum Infrastrukturfonds behauptet, dass der Infrastrukturfonds mit einem Gesamtkredit von 20 Mrd. Franken die übrigen Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr nicht gefährden wird. Die Finanzierung von Agglomerationsprojekten, insbesondere für Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, darf jetzt keine Erhöhung der Strassenabgabe rechtfertigen.

Mit dem im Jahre 2008 in Kraft getretenen neuen Finanzausgleich (NFA) war ursprünglich ein erheblicher Effizienzgewinn vorausgesagt worden. Als wesentliche Änderung ist der Bund neu alleiniger Besitzer der Nationalstrassen und trägt die volle Verantwortung für den Bau/Ausbau, Unterhalt und Betrieb dieser Strassen. Laut Botschaft zum NFA kann mit der Neuorganisation „ein erhebliches Sparpotenzial [...] auf dem Gebiet der Nationalstrassen erwartet werden“ Ziel war es, in den ersten 10 Jahren der neuen Betriebsorganisation einen Effizienzgewinn von rund 15 Prozent der heutigen Gesamtkosten auf vergleichbarer Basis (heutiges Netz; Indexstand 2002) zu erreichen. Auch das Bundesamt für Strasse (Astra) betonte kurz vor dem Inkrafttreten des NFA, dass komplizierte Mechanismen, die die Kosten in die Höhe treiben, mit dem NFA wegfallen. Solche Faktoren müssen in einer gesamtheitlichen Betrachtung des künftigen Finanzierungsbedarfs berücksichtigt werden. Schliesslich darf auch nicht vergessen werden, dass Infrastrukturfonds-Projekte bis 2028 abgeschlossen und finanziert sein werden. Damit werden ab 2029 keine Mittel mehr in den Infrastrukturfonds fliessen und damit vollständig für die Finanzierung von Strassenausgaben zur Verfügung stehen.

In diesem Sinn unterstützt Swissmem unsere Position wie folgt:

„Die zur Verfügung stehenden Mittel haben sich u.E. an den früheren Versprechen zur Finanzierbarkeit des Infrastrukturfonds und zur kostendämpfenden Wirkung des NFA zu orientieren. Davon sollte nicht abgewichen werden. Zudem fliesst unseres Wissens ein erheblicher Teil der Einnahmen aus der Mineralölsteuer in den allgemeinen Bundeshaushalt, was eigentlich eine Zweckentfremdung dieser Steuer darstellt. Solange dieser Umstand gegeben ist, sprechen wir uns gegen zusätzliche Einnahmen in Form höherer Mineralölsteuerzuschläge aus.“

Die vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um sieben Rappen für den ordentlichen Bedarf lehnen wir strikte ab. Erst falls die Mittel für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen nachweislich nicht mehr reichen und die Mittel nicht künstlich durch die Quersubventionierung anderer Verkehrsträger verknappt werden, kann der Bedarf neu beurteilt werden. Für die künftige Finanzplanung müssen die durch den NFA zu erwartenden Effizienzgewinne in die Rechnung einbezogen werden.

b. für die Realisierung von neuen Netzelementen zur Beseitigung von gravierenden Engpässen auf dem Nationalstrassennetz?

Aus heutiger Sicht und solange weder konkrete Strassenausbaupläne auf dem Tisch liegen, noch der Zweckentfremdung von Strassenmitteln ein Ende gesetzt wurde, stimmen wir keiner Erhöhung der Strassenabgabe zu. In einem späteren Zeitpunkt sind wir bereit, die Notwendigkeit einer durch Netzerweiterungen begründeten Erhöhung der Strassenabgabe genauer zu analysieren.

Die Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie antwortet wie folgt:

„Afin de contrer [le problème du financement,] la Confédération propose, entre autres, d'augmenter la surtaxe sur les carburants, ce à quoi nous nous opposons fermement. A contrario, nous serions éventuellement prêts à accepter une augmentation de la vignette autoroutière pour permettre le financement de nouveaux tronçons autoroutiers.“

Für einen hypothetischen Bau neuer Netzelemente sind wir nicht bereit, eine Erhöhung der Strassenabgaben zu akzeptieren. Sobald konkrete Projekte zur Diskussion stehen mit klarem Investitionsbedarf, sind wir bereit, die Lage neu zu beurteilen.

5) Wie beurteilen Sie die drei dargestellten Optionen für die allfällige Aufnahme der knapp 400 Kilometer bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz? Insbesondere: Wie beurteilen Sie die damit möglicherweise verbundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund 3 Rappen pro Liter?

Eine Kompensation des Mehraufwandes des Bundes ist zwingend. Dass der Bund die Kosten für den Unterhalt und den Betrieb existierender Kantonsstrassen teilweise übernimmt und gleichzeitig seine Strassenbeiträge an die Kantone ungekürzt bezahlen muss, ist aus finanzpolitischer Sicht nicht akzeptabel. Soweit die Aufnahme gewisser Strassenabschnitte ins Nationalstrassennetz die dafür erforderlichen Kriterien erfüllt, ist die im Bericht für die Vernehmlassung vorgeschlagene Variante b) sachgerecht. Nur Kantone, die Strassen an das Nationalstrassennetz abtreten, sollen entsprechende Kürzungen in Kauf nehmen müssen. Kantone, die keine Kürzungen bei den Bundesbeiträgen akzeptieren, sollen auf die Übernahme ihrer Strassen ins Nationalstrassennetz verzichten. Für den Ausbau scheint grundsätzlich richtig, dass der Bund als Eigner der Nationalstrassen und Entscheidungsträger, die Ausbaukosten übernimmt. Umgekehrt sollten die Kantone auch keinen Anspruch auf zusätzliche Bundesmittel für ihre Hauptstrassen haben. Dies könnte jedoch eine Erhöhung der für die Nationalstrassen zweckgebundenen Abgaben nach sich ziehen. **Damit die einmalige Lastenübertragung an den Bund haushaltneutral erfolgt, müssen Mehrbelastungen durch entsprechende Kürzungen bei den Kantonsanteilen an der Mineralölsteuer kompensiert werden.**

6) Welche Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind für Sie prioritär, falls nicht alle zur Diskussion gestellten Mehraufwendungen finanziert werden können?

Die von den Strassenverkehrsbeteiligten entrichteten Abgaben sollen grundsätzlich nur der Finanzierung von Strassenaufgaben dienen. Nur so kann das Ziel einer verursachergerechten Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden. Die in den letzten Jahren massiv gestiegene Quersubventionierung des öffentlichen Verkehrs durch den Strassenverkehr setzt falsche Anreize und verzerrt die Kostenwahrheit der jeweiligen Verkehrsmittel. **Die aktuelle Verkehrsfinanzierung muss umfassend geändert werden. Unüberschaubare und verzerrende Finanzflüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (insbesondere Strasse und Schiene) müssen konsequent entflechtet werden** (siehe Punkt 2 oben).

Dazu äussert sich die Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève wie folgt:

„[...] De manière générale, nous demandons [...] que cesse le subventionnement croisé des infrastructures ferroviaires par le biais de la route.“

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Dr. Pascal Gentinetta
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Martin Kaiser, Fürsprecher
Mitglied der Geschäftsleitung

Kopie an:

- Dr. Hans Werder, Generalsekretär des UVEK
- Rudolf Dieterle, Direktor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA)
- Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV)
- Christoph Küng, Direktor a.i. des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)
- Bundesamt für Strassen, Abteilung Strassennetze, Bereich Netzplanung