

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Frau Rahel Galliker
3003 Bern

20. Juni 2014

Vernehmlassungsantwort zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. Februar 2014 haben Sie uns eingeladen, zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

economiesuisse vertritt als Verband der Schweizer Unternehmen rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse und insgesamt 2 Millionen Beschäftigte. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern, sowie zahlreiche Einzelunternehmen. Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sind ein wichtiges Anliegen von Unternehmen und Arbeitnehmern. Die effiziente und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastrukturen ist für die Wirtschaft von grosser Bedeutung.

Zusammenfassend nehmen wir zur Vorlage wie folgt Stellung:

Der Strassenverkehr ist der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr. Weil die Weiterentwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur in den letzten Jahren nicht mit dem Verkehrsaufkommen Schritt gehalten hat, machen sich heute insbesondere in den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren Engpässe bemerkbar. economiesuisse unterstützt daher eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur. Diese hat sich an einer nationalen Optik auszurichten.

Damit der Vorschlag des Bundesrates unterstützt werden kann, bedarf es allerdings noch verschiedener Korrekturen, sowohl was die Mittelherkunft als auch die Mittelverwendung betrifft:

economiesuisse lehnt die vom Bundesrat vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags von 12-15 Rappen pro Liter ab. Zusatzbelastungen in Form höherer Abgaben oder Steuern sind zu vermeiden bzw. möglichst gering zu halten. Es sollen keine Finanzmittel auf Vorrat erhoben werden. Denkbar ist eine zurückhaltende, gestaffelte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in Abhängigkeit des tatsächlichen Finanzbedarfs, entsprechend dem Baufort-

schritt. Der Finanzbedarf orientiert sich dabei an der Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben des NAF und wird zusammen mit dem strategischen Entwicklungsprogramm vom Parlament alle vier Jahre bestimmt. Die institutionelle Ausgestaltung der neuen Finanzierungslösung hat für economiesuisse keine Priorität. Sie muss allerdings einfach und transparent sein.

Zur Vergrößerung des finanziellen Handlungsspielraums sollen die Ausgaben für schienengebundenen ÖV in Agglomerationen (Trams) künftig vom Bahninfrastrukturfonds getragen werden. Zur Mitfinanzierung der Gotthardsanierung soll zudem eine Maut eingeführt werden. Weiter müssen nicht ausgeschöpfte Einsparpotenziale bei der Nationalstrassenbewirtschaftung infolge des neuen Finanzausgleichs besser ausgeschöpft werden.

In Bezug auf den Infrastrukturausbau fordert economiesuisse eine rasche Beseitigung der bestehenden Engpässe auf dem Nationalstrassennetz sowie transparente Kriterien und eine klare Prioritätensetzung beim Ausbau. Eine Gesamtschau der strategischen Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes muss zudem den neuen Netzbeschluss und die Netzergänzungen Umfahrung Morges und Glattalautobahn enthalten. Die Weiterführung der Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme knüpft economiesuisse die Bedingung, dass die Projekte auch einen wesentlichen Beitrag an die Lösung der Verkehrsprobleme leisten. Um dies sicherzustellen fordern wir transparente Wirkungskontrollen und eine stärkere Berücksichtigung des Kriteriums Verkehrsleistung bei der Projektauswahl.

1 Allgemeine Bemerkungen

Der Strassenverkehr hat eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung. Im Personenverkehr kommt die Strasse für rund 80 Prozent der Verkehrsleistung auf. Mit über 60% Anteil am Modalsplit ist die Strasse auch im Gütertransport der dominierende Verkehrsträger. Ein grosser Teil dieser Verkehre wird auf dem Nationalstrassennetz abgewickelt. 43 Prozent der Fahrleistung auf Schweizer Strassen findet auf den Nationalstrassen statt.

In den letzten Jahren hat die Belastung des Nationalstrassennetzes stetig zugenommen. Seit 1990 hat sich die Fahrleistung und damit die Beanspruchung der Nationalstrasseninfrastruktur verdoppelt. Die Weiterentwicklung des Netzes hat in dieser Zeit jedoch nicht mit dem Verkehrsaufkommen Schritt gehalten. Als Folge davon hat die Zahl der Staustunden in den letzten Jahren stets neue Rekordweite erreicht. Im Jahr 2013 wurden über 20'000 Staustunden registriert, welche grösstenteils auf die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen sind. Seit 2008 hat sich die Zahl der Staustunden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz verdoppelt.

Die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz machen sich besonders in den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren bemerkbar, wo das Verkehrswachstum überdurchschnittlich ist. Rund um die grossen Agglomerationen werden an gewissen Stellen des Nationalstrassennetzes bis zu 340 Stautage pro Jahr registriert. Entsprechend gross ist in diesen Regionen der Bedarf, das Strassennetz zu erweitern.

Die Wirtschaft ist auf leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Funktionierende und zuverlässige Verkehrsinfrastrukturen im Allgemeinen und Strasseninfrastrukturen im Speziellen sind ein wichtiger Standortfaktor für eine effiziente und arbeitsteilig organisierte Wirtschaft.

2 Fragekatalog

A. Neue Finanzarchitektur

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

Die Neuordnung der Nationalstrassenfinanzierung sollte auf das Erreichen der folgenden Ziele ausgerichtet sein:

- **Finanzierung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen sichern:** Zur Sicherung der Qualität der Strasseninfrastruktur und des bedarfsgerechten Ausbaus, müssen möglicherweise in einem gewissen Umfang neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Dabei ist darauf zu achten, dass zusätzliche Finanzmittel nicht auf Vorrat erhoben, sondern am tatsächlichen Bedarf ausgerichtet werden. Wir setzen uns bei der Infrastrukturfinanzierung für die Stärkung des Verursacherprinzips ein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Strassenbenutzer die Kosten der Strasseninfrastruktur bereits heute decken. Dies im Gegensatz zu den Benutzern der Bahninfrastruktur.
- **Finanzflüsse entflechten, vereinfachen und transparenter gestalten:** Die Mittelherkunft und Mittelverwendung müssen nachvollziehbar sein. Dafür ist eine möglichst einfache Finanzarchitektur zu wählen. Die Anzahl Finanzierungstöpfe muss minimiert, Querverbindungen zwischen diesen vermieden werden. Die Zweckentfremdung von Strassenmitteln ist abzubauen.
- **Gleich lange Spiesse für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen schaffen:** Die Strasse, als mit Abstand wichtigstem Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr, benötigt wie die Bahn eine zukunftsfähige Finanzierungsgrundlage und ein strategisches Entwicklungsprogramm (STEP).
- **Mittelkonkurrenz herstellen:** In der Finanzierung der Strasseninfrastruktur muss Mittelkonkurrenz hergestellt werden. Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Netzes sind aus der gleichen Kasse zu finanzieren. Dies gewährleistet, dass die Lebenszykluskosten von Strasseninfrastrukturen bereits beim Investitionsentscheid berücksichtigt werden. Die Schaffung von Mittelkonkurrenz zwingt zudem zum Setzen der richtigen Prioritäten auf Basis eines strategischen Entwicklungsprogramms. Der Vorschlag des Bundesrates geht diesbezüglich in die richtige Richtung, da er mit NAF und STEP die bessere Abstimmung zwischen Finanzierung und Infrastrukturausbau angeht.

Der Vorschlag des Bundesrates weist im Lichte dieser Ziele verschiedene Mängel auf, die noch zu korrigieren sind:

- **Finanzierung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen sichern:** Der Bundesrat macht einen Vorschlag, wie er die Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur sicherstellen möchte. Wir anerkennen die Bemühungen des Bundesrates, die Finanzierung der Nationalstrassen auf eine neue Grundlage zu stellen. Allerdings darf angezweifelt werden, ob der Bundesrat einen politisch mehrheitsfähigen Weg aufzeigt. Das Volk hat im vergangenen November die Erhöhung der Autobahnvignette um 60 Franken abgelehnt. Die nun angedachte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags (MöStZ) bedeutet im Durchschnitt eine Zusatzbelastung von mehr als 200 Franken pro Automobilist. Mit der Milchkuh-Initiative existiert zudem ein alternativer Finanzierungsvorschlag, welcher die Finanzierung der Strasseninfrastruktur ohne zusätzliche Belastung der Benutzer anstrebt. Unter diesen Vorzeichen gilt es eine mehrheitsfähige Lösung zu finden, welche die Finanzierung der Nationalstrasseninfrastruktur langfristig sichert und die Weiterentwicklung derselben rasch angeht. Ansonsten drohen weitere Verzögerungen, was nicht im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung ist.

- **Finanzflüsse entflechten, vereinfachen und transparenter gestalten:** Der Bundesrat schlägt vor, den Infrastrukturfonds zu einem Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) auszubauen. Parallel soll die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) als „Schrumpfkasse“ beibehalten werden. Aus unserer Sicht macht es keinen Sinn, in Zukunft weiterhin zwei „Strassenkassen“ zu führen. Die Strassenfinanzierung bleibt damit kompliziert und undurchsichtig. Analog zu FABI (Bahninfrastrukturfonds) soll auch die Strasseninfrastruktur aus einem einzigen Gefäss finanziert werden, dem NAF. Zur Vereinfachung und Erhöhung der Transparenz sollen die Aufgaben der verbleibenden Spezialfinanzierung Strassenverkehr in den allgemeinen Bundeshaushalt zurückgeführt werden und die Zweckbindung der Mineralölsteuer (50% des Grundzolls) aufgehoben werden. Die Finanzierung dieser gebundenen Ausgaben ist auch künftig gesetzlich gesichert.
- **Gleich lange Spiesse für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen schaffen:** Mit der Schaffung des NAF wird dieses Kriterium nur auf dem Papier erfüllt. Hinsichtlich der Mittelherkunft und Mittelverwendung gilt es genauer hinzuschauen. Während der Bahninfrastrukturfonds (BIF) grösstenteils auf allgemeine Bundesmittel und Strassenmittel (LSVA, Mineralölsteuer) zurückgreift, finanziert sich der vorgeschlagene NAF ausschliesslich über Steuern und Abgaben, welche die Strassenbenutzer selbst tragen. Auf der Ausgabenseite fällt auf, dass der Bahninfrastrukturfonds ausschliesslich in Bahninfrastrukturprojekte investiert. Währenddessen soll der NAF neben der Nationalstrasseninfrastruktur weitere Ausgaben im Bereich der Agglomerationsprogramme finanzieren, welche keinen Bezug zum Strassenverkehr haben. Von gleich langen Spiessen kann daher keine Rede sein. Der NAF ist auf Nationalstrassenprojekte zu fokussieren.

2 Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)?

economiesuisse beurteilt Fonds-Lösungen ausserhalb des ordentlichen Bundeshaushalts generell zurückhaltend. Fonds-Lösungen schränken den finanzpolitischen Handlungsspielraum des Parlaments ein. So haben wir bereits in der Vernehmlassung zur FABI-Vorlage darauf hingewiesen, dass durch Fondslösungen die Mittelkonkurrenz zwischen den verschiedenen Bundesaufgaben ausgeschaltet wird, was mit der grundsätzlichen Gleichwertigkeit der grossen öffentlichen Aufgaben nicht vereinbar ist. Auch leidet die Transparenz des gesamten Bundesbudgets, wenn neben dem ordentlichen Haushalt eine Reihe weiterer Spezialkassen geführt wird.

Trotz dieser finanzpolitischen Bedenken werden wir uns der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur nicht widersetzen. Der vorgeschlagene NAF bedarf allerdings noch einiger Korrekturen, was Mittelherkunft und Mittelverwendung betrifft (vgl. Frage 3).

3 Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?

Nein, mit der Ausgestaltung des Fonds in der vorliegenden Form sind wir nicht einverstanden.

a. Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?

Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag (MöStZ)

Wir lehnen die vom Bundesrat vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- und Nebenvariante ab. Die vorgeschlagene Erhöhung des Zuschlags um 12 bzw. 15 Rappen beurteilen wir aus folgenden Gründen als nicht angebracht:

- *Keine Steuern auf Vorrat erheben:* Die Erfahrung zeigt, dass die Nationalstrasseninfrastruktur insbesondere unter einem Realisierungsproblem leidet. Lange Zeit verfügte die Strassenkasse über hohe

Reserven, die aufgrund von Verzögerungen bei der Realisierung von Projekten geäufnet worden waren. Dadurch war es erst möglich, 2008 den Infrastrukturfonds zu schaffen und mit Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu alimentieren. Wir anerkennen die absehbare Finanzierungslücke in der Strassenfinanzierung, weisen jedoch darauf hin, dass auch in Zukunft Probleme bei der Realisierung zu erwarten sind, welche den Finanzierungsbedarf gegenüber den Planrechnungen schmälern dürften. Unabhängig von den Finanzierungsmodalitäten ist darauf hinzuwirken, den (Strassen-)Infrastrukturausbau zu beschleunigen. Dies bedingt, dass die Realisierungs- und Rechtsmittelverfahren effizienter gestaltet werden.

- *NEAT-Viertel zweckentfremdet:* Mit der Annahme der FABI-Vorlage durch das Volk wurde das neue Finanzierungsmodell für die Eisenbahninfrastruktur demokratisch abgesegnet. Wie vom Bundesrat vorgeschlagen, fliessen damit 9% der Einnahmen der Mineralölsteuer (max. 310 Millionen pro Jahr, entspricht 6-7 Rappen MöStZ) in den Bahnausbau. Wir akzeptieren diese Entscheidung, bedauern jedoch die Tatsache, dass der Bundesrat nur wenige Tage nach Annahme von FABI eine Vorlage zur Strassenfinanzierung in die Vernehmlassung geschickt hat, welche die Konsequenzen dieser unkoordinierten Verkehrsinfrastrukturplanung offenbart. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass die Strassenbenutzer bereits heute für die Kosten der Strasseninfrastruktur aufkommen, ist unserer Ansicht nach bei der Erhöhung der Treibstoffverbrauchssteuern äusserste Zurückhaltung angebracht. Ohne die Zweckbindung des NEAT-Viertels für die Bahninfrastruktur hätte sich der Erhebungsbedarf beim MöStZ gegenüber der Nebenvariante des Bundesrats halbiert.
- *Politisch nicht mehrheitsfähig:* Wir befürchten, dass die vorgeschlagene Steuererhöhung im Volk nicht mehrheitsfähig ist. Das Nein-Votum des Volkes zur Vignettenpreiserhöhung im November 2013 hat gezeigt, dass die Zahlungsbereitschaft der Strassenbenutzer Grenzen hat.

Mit der teuerungsbedingten Indexierung des Mineralölsteuerzuschlags sind wir einverstanden (vgl. Frage 11). Beim rückwirkenden Teuerungsausgleich braucht es jedoch eine pragmatischere Lösung (vgl. Frage 5).

Autobahnvignette

Die Einnahmen aus der Autobahnvignette sollen weiterhin zweckgebunden für die Nationalstrasseninfrastruktur verwendet werden.

Zweckbindung der Automobilsteuer

Wir können uns der vollständigen Zweckbindung der Automobilsteuer für den NAF anschliessen. Die entsprechenden Zusatzmittel sollen ausschliesslich für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes und für Massnahmen im Agglomerationsverkehr verwendet werden, welche dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Busverkehr zu Gute kommen.

Angesichts der vielfältigen Herausforderungen, welche auf die Bundesfinanzen zukommen, müssen Zweckbindungen von allgemeinen Bundeseinnahmen die Ausnahme bleiben. Dem allgemeinen Bundeshaushalt gehen dadurch jährlich rund 400 Millionen Franken verloren. Die fehlenden Einnahmen müssen ausgabenseitig kompensiert werden.

Abgabe für Autos mit alternativem Antrieb

Wir begrüssen die Erhebung einer Abgabe zur Benützung der Nationalstrasseninfrastruktur für Autos mit alternativem Antrieb. Diese belasten die Strasseninfrastruktur in gleicher Masse wie Fahrzeuge mit herkömmlichem Motor. Es sind deshalb gleich lange Spiesse zwischen den verschiedenen Antriebsarten herzustellen.

2013 fuhr auf Schweizer Strassen lediglich eines von 1610 Fahrzeugen rein elektrisch angetrieben. Gemäss BFS soll bis 2020 jedes Hundertste Personenfahrzeug über einen Elektromotor verfügen. Für 2030 wird die Zahl auf sieben Prozent geschätzt. Diese Entwicklung macht deutlich, dass Autos mit alternativem Antrieb künftig einen nicht mehr zu vernachlässigbaren Anteil des Fahrzeugbestandes ausmachen werden und daher auch ihren Anteil an den Infrastrukturkosten mitzutragen haben. Geklärt werden muss, wie bspw. Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb belastet werden sollen.

Wir fordern, die Abgabe für Elektrofahrzeuge bereits mit dem Inkrafttreten des NAF 2017 einzuführen. Die Pauschalabgabe ist zudem an die Teuerungsentwicklung anzupassen, wie dies beim Mineralölsteu-erzuschlag auch vorgesehen ist. Weiter weisen wir darauf hin, dass auch für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb eine benutzungsabhängige Gebühr anzustreben ist. Wir sind uns jedoch den hohen Erhebungskosten bewusst und schliessen uns daher der vorgeschlagenen Pauschalabgabe an. Wir erwarten jedoch vom Bundesrat, dass er im angekündigten Bericht zum Mobility Pricing aufzeigt, wie künftig alle Fahrzeugarten in Abhängigkeit der Infrastrukturbenutzung finanziell belangt werden können.

b. Mit den zu finanzierenden Aufgaben?

Nationalstrasseninfrastruktur

Der NAF soll in erster Linie der Finanzierung der Nationalstrasseninfrastruktur dienen. Das Nationalstrassennetz gerät immer häufiger an seine Kapazitätsgrenzen. Der Ausbau der Strasseninfrastruktur hat in den letzten Jahren nicht mit der Verkehrsnachfrage Schritt gehalten. Ausdruck davon ist die Zahl der registrierten Staustunden, welche sich seit 2008 mehr als verdoppelt hat und heute rund 20'000 Stunden beträgt. Diese Entwicklung gilt es zu korrigieren, wenn die Schweiz im internationalen Vergleich weiterhin ihrer Vorreiterrolle als modernes Infrastrukturland gerecht werden will. In den letzten vier Jahren ist die Schweiz bezüglich der Qualität der Strasseninfrastruktur im Wettbewerbsranking des WEF vom dritten auf den achten Rang zurückgefallen. Diese Entwicklung soll uns eine Warnung sein. Der Ausbau bzw. die Erweiterung des Nationalstrassennetzes ist rasch umzusetzen. Ergänzend sollen durch den vermehrten Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien bestehende und neue Kapazitäten besser ausgeschöpft werden.

Agglomerationsprogramme

Die Verkehrsinfrastrukturen in den Städten und Agglomerationen müssen angesichts der täglichen Überlastungen dringend weiterentwickelt werden. Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum wird sich auch in Zukunft auf die Städte und Agglomerationen konzentrieren. Deshalb hat economiesuisse die Freigabe der Mittel aus dem Infrastrukturfonds gemäss dem 2. Programm Agglomerationsverkehr in der Stellungnahme vom 31. Oktober 2013 begrüsst.

Die in den vergangenen Agglomerationsprogrammen enthaltenen Ausgabenposten umfassen neben Strassenprojekten einen Strauss weiterer Massnahmen, bspw. Eisenbahn, Langsamverkehr oder Tram (siehe Tabelle). Der Blick auf die Ausgabenverteilung der bisherigen Kredittranchen zeigt deutlich, dass das Schwergewicht der Ausgaben bisher beim Massnahmenbereich Eisenbahn lag (42%). Es besteht Konsens, dass die Finanzierung von Ausgaben für die Eisenbahninfrastruktur (S-Bahnen) künftig über den beschlossenen Bahninfrastrukturfonds zu laufen hat (vgl. Anhang VI im Vernehmlassungsbericht zum NAF).

Massnahmenbereiche (in Mio. CHF)	Dringende und baureife Projekte	A-Projekte 1. Generation (2011-2014)	A-Projekte 2. Generation (2015-2018)	Total	
Schiene/Eisenbahn	1473	489	448	2410	42%
Trams/Stadtbahnen	674	247	341	1262	22%
öV-Strasse/Bus		84	85	169	3%
Motorisierter Individualverkehr/Kapazität Strasse	412	156	119	687	12%
Langsamverkehr		174	272	446	8%
Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum		188	195	383	7%
Multimodale Drehscheiben		104	144	248	4%
Verkehrssystemmanagement		68	78	146	3%
Total	2559	1510	1682	5751	100%

Quelle: ARE und Strasseschweiz.

Ein weiteres Fünftel der Ausgaben für den Agglomerationsverkehr ist in Projekte für Trams/Stadtbahnen geflossen. Ohne Zweifel erbringen öffentliche Verkehrsmittel wie Trams in Städten eine unverzichtbare Verkehrsleistung. In dicht besiedelten städtischen Räumen sind diese Verkehrsträger nicht aus dem Mobilitätsalltag wegzudenken. Trotzdem fordern wir, dass, alle schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel künftig über den Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren sind. Folgende Gründe sprechen dafür:

- *Schienengebundenes Verkehrsmittel:* Trams sind schienengebundene Verkehrsmittel. Zwar teilen sich Trams vielerorts den Strassenraum mit dem motorisierten Individualverkehr (MiV), trotzdem kann man nicht von Strassenverkehr sprechen. Viel mehr konkurrenzieren sich MiV und öV im städtischen Strassenraum um Platz, Verkehrsfluss und finanzielle Mittel.
- *Mittelherkunft BIF vs. NAF:* Der NAF wird durch die Abgaben finanziert, welche beim Strassenbenutzer erhoben werden. Der BIF alimentiert sich hingegen aus verschiedenen Quellen (Allg. Bundesmittel, MwSt.-Promille, LSVA, Mineralölsteuer, Kantonsbeiträge, Nutzerfinanzierung). Somit wird klar, dass der NAF vorwiegend zur Finanzierung von Projekten dienen soll, welche die Strassenkapazität erweitern und von welchen die Strassenbenutzer profitieren.
- *Netzperspektive im Auge behalten:* Die Verkehrsleistung auf dem Nationalstrassennetz steigt von Jahr zu Jahr. Dies ist auch eine Folge davon, dass der lokale und regionale Verkehr auf dem Nationalstrassennetz weiter zunimmt. Dadurch wird das untergeordnete Strassennetz (Haupt- und Nebenstrassen), welches zum Teil mitten durch Siedlungsgebiete führt, entlastet. Mit der zunehmenden Überlastung des Nationalstrassennetzes dürfte der Druck auf das untergeordnete Strassennetz jedoch zunehmen. Im Sinne einer lösungsorientierten Verkehrspolitik in den Städten und Agglomerationen ist solchen Entwicklungen mit einer kapazitätsmässigen Weiterentwicklung der städtischen Strasseninfrastruktur zu begegnen.

Die im Infrastrukturfonds für eine Zeitperiode von 20 Jahren reservierten Mittel für den Agglomerationsverkehr sind nach weniger als der Hälfte der Zeit bereits so gut wie aufgebraucht. Diese Entwicklung wirft Fragen auf. Einer Weiterführung der Agglomerationsprogramme im NAF können wir nur unter folgenden Bedingungen zustimmen:

- *Klare Triage der Aufgaben:* S-Bahn- und Tramprojekte und weitere im Zusammenhang mit der Bahninfrastruktur anfallenden Ausgaben müssen künftig aus dem BIF mitfinanziert werden. Die im NAF verbleibenden Agglomerationsprojekte müssen in erster Linie einen Beitrag an die Kapazitätserweiterung für den Strassenverkehr (motorisierter Individualverkehr und Busverkehr) leisten.
- *Kriterium der Verkehrsleistung ist massgebend:* Wir fordern, dass das Kriterium der Verkehrsleistung in der Projektauswahl künftig stärker berücksichtigt wird. In der Vergangenheit wurde dem Kriterium der Verkehrsleistung bei der Mittelallokation auf die verschiedenen Projekte zu wenig Gewicht beigemessen. Eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur ist für Wirtschaft und Gesellschaft in den Agglomerationen jedoch von grosser Bedeutung. Die bisherige Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Massnahmenkategorien lässt Fragen offen bezüglich dem tatsächlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Städten. Als Beispiel seien die Investitionen in den Langsamverkehr erwähnt, welche in keinem Verhältnis zu den Ausgaben für den MiV oder den Busverkehr stehen. Vorrang müssen die Agglomerationsprojekte haben, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen (vgl. Art. 17d Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, MinVG).
- *Betriebs- und Unterhaltsfinanzierung sichern:* Wir fordern, dass die langfristig gesicherte Betriebs- und Unterhaltsfinanzierung bei der Projektauswahl stärker in den Fokus rückt. Durch die Mitbeteiligung des Bundes erhalten Kantone und Gemeinden den Anreiz, in Projekte zu investieren, für welche dann später die Mittel für Betrieb und Unterhalt fehlen. In der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung werden zunehmend die Folgekosten bereits beim Investitionsentscheid berücksichtigt. economie-suisse begrüsst diese Entwicklung und fordert auch bei den Agglomerationsprogrammen die konsequentere Prüfung nach Art. 17d MinVG. Die zu erwartenden Betriebs- und Unterhaltskosten seitens der Kantone/Städte sollen explizit ausgewiesen werden und in den Entscheid zur Projektmitfinanzierung einfließen.
- *Wirkungskontrolle als zwingende Voraussetzung für weitere Mittel für Agglomerationsprojekte:* Bei der Projektauswahl fehlt bisher der transparente Einbezug einer Wirkungskontrolle. Es wird kein Nachweis dafür erbracht, dass die Investitionen in die durchgeführten Projekte die erwünschte Wirkung erzielen. Falls der Bund auch künftig Agglomerationsprojekte mitfinanzieren soll, ist dies von einer Wirkungskontrolle abhängig zu machen. Die bereits finanzierten Projekte der 1. und 2. Generation müssen auf ihren Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme untersucht werden. Aus einer transparent durchgeführten Wirkungskontrolle erwartet economie-suisse wichtige Rückschlüsse auf den tatsächlichen Finanzbedarf für Agglomerationsprojekte und für die künftige Projektauswahl.

Fazit Agglomerationsprogramme:

- Die Mitfinanzierung von Schienenprojekten (Trams, Eisenbahn) hat künftig über den BIF zu erfolgen.
- Die übrigen aus dem NAF mitfinanzierten Massnahmen sollen einen klaren Bezug zum motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Busverkehr haben. Der NAF soll in erster Linie zur Finanzierung von Projekten dienen, welche die Strassenkapazität erweitern.
- Agglomerationsprojekte müssen zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen. Deshalb muss eine transparente Wirkungskontrolle Voraussetzung für die weitere Mitfinanzierung von Agglomerationsprojekten sein. Dazu muss zudem das Kriterium Verkehrsleistung in der Projektauswahl stärker gewichtet werden.

c. Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?

keine Bemerkungen

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

Wir ziehen die Variante „Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems“ dem Vorschlag des Bundesrats vor. Die Aufhebung der SFSV und der Verzicht auf die weitere Zweckbindung der Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen hat eine Reihe von Vorteilen:

- *Einfach und transparent:* Durch die Abschaffung der SFSV kann die Finanzarchitektur entscheidend vereinfacht werden. Dies sollte eines der vorrangigen Ziele der Revision der Strassenfinanzierung sein. Das Nebeneinander von Spezialfinanzierung und NAF hingegen ist unübersichtlich und schadet der Transparenz. Mit der Rückführung der SFSV in den allgemeinen Bundeshaushalt kann auf die Schaffung eines Ausgleichsmechanismus - einer potenziellen Quelle für intransparente Geldflüsse - verzichtet werden. Die Ausgaben für Kantone, die Bahn und für den Umweltschutz sind gesetzlich geregelt und damit auch dann gesichert, wenn sie aus dem allgemeinen Bundeshaushalt finanziert werden. Einen Ausgleichsmechanismus erachten wir als unnötig und der transparenten Strassenfinanzierung abträglich.
- *Finanzierungssicherheit für beide Aufgabenbereiche stärken:* Getrennte Gefässe schaffen klare Zuständigkeiten und Kompetenzen. Durch die Abschaffung der SFSV und den Verzicht auf einen Ausgleichsmechanismus wird die Finanzierungssicherheit sowohl für die Nationalstrasseninfrastruktur als auch für die verbleibenden Aufgaben der SFSV gestärkt. Fehlen der Spezialfinanzierung Mittel für die Aufgabenerfüllung, besteht mit einem Ausgleichsmechanismus die Gefahr, dass der NAF Mittel abtreten muss, welche eigentlich für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes und den Agglomerationsverkehr gedacht waren.
- *Fehlanreize minimieren:* Das Nebeneinander von SFSV und NAF kann zu nicht beabsichtigten Ausgabenankurbelungen führen, weil sich unterschiedliche Interessengruppen für die beiden Gefässe zuständig fühlen. Anreize für Einsparungen sind damit in beiden Bereichen gering. Im Gegenteil, besteht Gefahr, dass die verschiedenen Interessengruppen die Finanzierung für die jeweiligen Aufgaben aufstocken wollen. Damit steigt der Druck auf Steuererhöhungen.

B. Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

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

Wir lehnen die vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Bundesratsvorschlag (Haupt- und Nebenvariante) ab. Wir befürworten eine pragmatischere Lösung. Angesichts des schlep-penden Ausbaus der Nationalstrasseninfrastruktur bezweifeln wir die vom Bundesrat postulierte Höhe der Finanzierungslücke. *economiesuisse* fordert daher eine realistischere Einschätzung des tatsächlichen Finanzierungsbedarfs in enger Abstimmung mit den baureifen Infrastrukturprojekten.

Sollten die Mittel nicht bereits im Sinne der Milchkuh-Initiative gesichert werden, könnten wir uns eine gestaffelte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags als Beitrag zur Schliessung der Finanzierungslücke vorstellen. Diese hätte sich an der tatsächlichen Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben – d.h.am konkreten Realisierungsfortschritt – zu orientieren (vgl. S. 57 des erläuternden Berichts). Dabei legen wir Wert darauf, dass keine Mittel auf Vorrat erhoben werden.

Mit der geplanten künftigen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags an die Teuerung sind wir einverstanden.

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

Wie unter Frage 3a ausgeführt, können wir uns der vollständigen Zweckbindung der Automobilsteuer für den NAF anschliessen. Wir halten die Massnahme für geeignet, einen allfälligen zusätzlichen Finanzierungsbedarf der strassenbezogenen Verkehrsinfrastruktur zu decken. Die damit zusammenhängende Verschiebung der Aufgabenprioritäten zugunsten der Strasseninfrastruktur können wir unterstützen. Die Schaffung einer zusätzlichen Zweckbindung allgemeiner Bundesmittel erachten wir zwar als problematisch, in diesem Fall aber hinzunehmen.

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

Nein. Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 Rappen pro Liter lehnen wir ab (Begründung siehe Frage 3a.)

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)?*

Nein. Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 Rappen lehnen wir ab (Begründung siehe Frage 3a.). Wir begrüssen hingegen die vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer.

9 *Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:*

a. *Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?*

Wir könnten uns eine gestaffelte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in Abhängigkeit des tatsächlichen Finanzbedarfs vorstellen. Der Finanzbedarf müsste sich dabei an der Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben des NAF orientieren. Das Parlament beschliesst die notwendigen Erhöhungsschritte beim Mineralölsteuerzuschlag alle 4 Jahre zusammen mit dem strategischen Entwicklungsprogramm. Dadurch wird sichergestellt, dass keine Mittel auf Vorrat erhoben und die Einnahmen den tatsächlichen Ausgaben bzw. dem Realisierungsfortschritt der Projekte angepasst werden.

b. *Auf was ist zu verzichten, wenn die Erhöhung tiefer als in der Haupt- oder Nebenvariante ausfallen sollte?*

Es ist keine Verzichtsplannung notwendig. Die pragmatische Einschätzung der künftigen Ausgaben- und Einnahmenentwicklung lässt uns zum Schluss kommen, dass auf der Infrastrukturseite eine massvolle Zusatzfinanzierung ausreichen sollte, um die baureifen Infrastrukturprojekte zu realisieren. Bei zusätzlichem Finanzbedarf kann das Parlament den Mineralölsteuerzuschlag in einem referendumsfähigen Beschluss schrittweise erhöhen. Dies könnte dann der Fall sein, wenn sich die geforderte Beschleunigung des Nationalstrassenausbaus tatsächlich realisieren lässt. Zudem ist zu beachten, dass ab 2030 der befristet dem BIF zufließende Anteil der Mineralölsteuereinnahmen (rund 300 Millionen Franken jährlich) in den NAF fliesst. Sollte die Milchkuh-Initiative zustande kommen, wären keine weiteren Mittel mehr erforderlich.

10 Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)

a. neu eine Pauschalsteuer einzuführen und

Wir unterstützen die Einführung einer Benutzungsabgabe für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Begründung siehe Frage 3a). Wir fordern jedoch, dass die Abgabe schon mit dem voraussichtlichen Inkrafttreten des NAF im Jahr 2017 eingeführt wird.

b. zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?

Ja, unter der Bedingung der unter Frage 3b formulieren Korrekturen bei den Aufgaben des NAF.

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

Wir begrüßen die künftige Anpassung der Treibstoffsteuern an den Teuerungsausgleich. Die Kompetenz dazu muss jedoch in die Hände des Parlaments gelegt werden. Dieses kann den Teuerungsausgleich zusammen mit der nominalen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags und dem STEP beschliessen.

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.

Keinem der beiden. Die vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags lehnen wir bei beiden Varianten ab. Wir begrüßen hingegen die Zweckbindung der Automobilsteuer zu 100 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?

Wir schlagen folgende ausgabenseitigen Massnahmen vor, die mithelfen sollen, die Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfinanzierung ins Lot zu bringen:

Einsparungen Agglomerationsprogramme Trams

Durch die Verschiebung der Ausgaben im Agglomerationsverkehr für Trams in den BIF, können im NAF schätzungsweise 60-90 Millionen Franken jährlich eingespart werden.¹

Maut am Gotthard

Weitere Einsparungen in der Höhe von jährlich ca. 110 Millionen Franken können durch die Erhebung einer Maut am Gotthardstrassentunnel (GST) realisiert werden.² economiesuisse hat sich in der Vergan-

¹ Schätzung 1: Ausgaben für Tramprojekte in Agglomerationen im 1. und 2. Paket: je 250 Mio. für 4 Jahre. Entspricht 62.5 Millionen Franken pro Jahr. Schätzung 2: Durchschnittliche Ausgaben für Agglomerationsprojekte 2017 - 2030: 382 Millionen Franken. Anteil der Ausgaben für Trams in den bisherigen Agglomerationsprogrammen (1.+ 2. Paket), ohne Eisenbahnprojekte (künftig BIF) = 24%. Einsparungen NAF durch Finanzierung Trams aus BIF: 24% von 382 Mio. = 90 Mio./Jahr

² Schätzung 1: 5,2 Mio. Pkw-Fahrten/Jahr (17'000/Tag, abzüglich 15% LKW-Fahrten) generieren bei einer Maut-Höhe von 20 Franken Einnahmen in der Höhe von 105 Millionen Franken; Schätzung 2: Gemäss Bericht des Bundesrates „Auslegeordnung

genheit für die Sanierung des GST mittels einer Public-Private-Partnership und den Bau einer Sanierungsröhre stark gemacht. Ein privates Unternehmen würde die Planung, den Bau sowie Betrieb- und Unterhalt des Objektes über eine bestimmte Laufzeit gewährleisten. Dafür erhält es das Recht, bei den Benutzern der Infrastruktur eine Maut zu erheben.

In der Vernehmlassung zur Gotthardsanierung haben wir darauf hingewiesen, dass wir uns auch einer öffentlich finanzierten Sanierung des Gotthardstrassentunnels mittels Bau einer zweiten Röhre nicht widersetzen würden. Bedingung war, dass der Bundesrat transparent aufzeigt, welche Konsequenzen dies für die Finanzierung und den Ausbau von anderen wichtigen Strassenprojekten hat. Diesem Anliegen ist der Bundesrat im Vernehmlassungsbericht zum NAF nicht nachgekommen.

Wir sprechen uns weiterhin für die Sanierung des GST mittels zweiter Röhre aus und befürworten als Kompromisslösung die Mitfinanzierung derselben über eine Maut. Folgende Gründe sprechen für dieses pragmatische Vorgehen:

- *Mittel für prioritäre Engpassbeseitigung einsetzen:* Die Sanierung des GST bindet viele Mittel. Die Strassenverbindung ist im Vergleich zu den Nationalstrassenabschnitten in den wirtschafts- und bevölkerungsstarken Regionen im Land jedoch wenig überlastet. Die Erhebung einer Maut leistet einen wichtigen Beitrag, den NAF finanziell zu entlasten und die knappen Finanzmittel auf die prioritären Engpassbeseitigungsprojekte und die Realisierung der notwendigen neuen Netzelemente zu konzentrieren.
- *Transitverkehr finanziert mit:* Rund ein Drittel des Personenverkehrs durch den Gotthardstrassentunnel ist ausländischer Herkunft. Durch die Erhebung einer Maut kann der personenbezogene Transitverkehr verursachergerecht an den Sanierungskosten beteiligt werden.
- *Maut an Alpenübergängen ist der Normalfall:* Im internationalen Vergleich stellt die Schweiz eine Ausnahme dar. An den französischen und österreichischen Alpenübergängen wird bereits heute eine Maut erhoben. Damit würde bei den Alpenübergängen ein Finanzierungsmodell übernommen, welches unsere Nachbarn bereits einsetzen. Auch am Grosse St. Bernhard wird bereits heute eine Maut für die Durchfahrt erhoben.

Damit eine Maut am Gotthard praktikabel ist, müssen drei Bedingungen erfüllt sein. Einerseits müssen Vielfahrer von einem Rabattsystem profitieren können. Dies ist notwendig, damit die Bewohner der Anrainerkantone, insbesondere Tessin und Uri, nicht übermässig belastet werden. Andererseits bedingt der Entscheid für eine Maut am Gotthard, dass auch für die anderen Alpentransitstrecken (insbesondere die San Bernardino Route) ein Mautsystem geprüft wird, da diese Strecken ansonsten mit Ausweichverkehr konfrontiert werden. Schliesslich bedarf es einer modernen technischen Lösung zur Erhebung der Maut, welche den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt.

Effizienzgewinne durch Auslagerung der operativen Tätigkeiten in separates Bundesunternehmen

Es gilt, das bisher nicht ausgeschöpfte Einsparpotenzial nach der Neuorganisation der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen durch den NFA zu realisieren. Die erwartete Effizienzsteigerung infolge der Zentralisierung der Verantwortung für das Nationalstrassennetz ist nicht eingetreten. Dies wirft die Frage nach der künftigen Trägerschaft der Nationalstrassen auf. Durch die Auslagerung der operativen Aktivitäten des ASTRA (Bau, Finanzierung und Planung der Nationalstrasseninfrastruktur) in ein eigenes Bundesunternehmen könnten unserer Ansicht nach weitere, dringend notwendige Einsparungen realisiert und die Weiterentwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur entpolitisiert werden. Als Vorbild könnte die österreichische ASFINAG dienen.

Strassenbenutzungsgebühren“ vom 27. Juni 2012 werden mit einer Maut-Höhe von 21 Franken 110 Millionen Franken generiert.

C. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Wir begrüssen, dass analog zu FABI auch die Strasseninfrastruktur strategisch weiterentwickelt und die Finanzierung mit dem Infrastrukturausbau abgestimmt werden soll. Damit wird eine wichtige Voraussetzung geschaffen, dass die Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur von nationaler Bedeutung künftig transparent und auf Basis von nachvollziehbaren Priorisierungskriterien geschieht.

Wir sehen beim strategischen Entwicklungsprogramm jedoch noch verschiedentlich Anpassungsbedarf:

- *Intransparenter Ausbauschnitt 2030:* Wir stellen fest, dass der vorgeschlagene Realisierungsschritt 2030 zu einem grossen Teil aus Projekten aus vergangenen oder aktuellen Engpassbeseitigungsprogrammen besteht (PEB 1 und PEB 2). Diese Projekte sind bereits beschlossen bzw. der Antrag auf Mittelfreigabe liegt gegenwärtig beim Parlament. Es wird daher fälschlicherweise ein grosser erster Ausbauschnitt suggeriert, der in Wahrheit zu einem grossen Teil bereits beschlossen und mit reservierten Mitteln aus dem Infrastrukturfonds finanziert wird. Darunter leidet die Transparenz der Vorlage. In Tat und Wahrheit verbleibt damit im STEP 2030 ein Ausbauschnitt in der Höhe von knapp 3,9 Milliarden Franken.
- *Engpassbeseitigung rasch angehen:* Gemäss Vernehmlassungsbericht sollen die Engpassbeseitigungsprogramme zeitlich verschoben und gestreckt werden. Wir anerkennen die finanziellen Restriktionen und die planerischen Verzögerungen, welche zu dieser Überlegung geführt haben. Wir betonen jedoch, dass die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz angesichts zunehmender Verkehrsüberlastungen möglichst rasch anzugehen ist. Voraussetzung dafür ist, dass die Planungs-, Rechtsmittel- und Realisierungsverfahren beschleunigt werden.
- *Prioritäten richtig setzen:* Die Kriterien zur Projektauswahl müssen am Bedarf und dem Kosten-Nutzen-Verhältnis angepasst werden. Die Überlastung der Strassenkapazitäten ist einerseits anhand der Stautage/-stunden relativ einfach zu messen. Andererseits bietet das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum einen guten Anhaltspunkt, um den künftigen Kapazitätsbedarf abzuschätzen. Das Gesetz sollte klare, transparente und nachvollziehbare Kriterien formulieren, anhand welcher sich das strategische Entwicklungsprogramm auszurichten hat. Damit kann der Strassenausbau entpolitisiert und versachlicht werden.
- *Neuen Netzbeschluss ins STEP aufnehmen:* Der neue Netzbeschluss, inkl. der neuen Netzelemente Glattalautobahn und Umfahrung Morges, ist in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasseninfrastruktur aufzunehmen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die erwiesenermassen dringend auszubauenden Engpässe in den Wirtschafts- und Ballungsregion Lausanne-Genf und Zürich nicht ins strategische Entwicklungsprogramm integriert werden sollen.

Mit dem Volks-Nein zur Vignettenerhöhung wurde die Aufnahme von rund 400 Hauptstrassenkilometer ins Nationalstrassennetz verworfen. Wir unterstützen die Kompetenzverschiebung von den Kantonen zum Bund unter der Bedingung, dass die Kantone die entsprechenden Kosten für Betrieb und Unterhalt, welche neu beim Bund anfallen, vollumfänglich kompensieren. Falls die Kantone nur zu einer Teilkompensation Hand bieten, sollen nur die aus nationaler Netzoptik dringendsten Projekte ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.

- *Mehr Intelligenz:* Der bauliche Kapazitätsausbau ist ohne Zweifel der zentrale Hebel, um die Kapazitätsengpässe zu beseitigen und mit dem erwarteten Verkehrswachstum Schritt zu halten. Daneben rufen wir den Bund dazu auf, Lösungen aufzuzeigen, wie die bestehenden und neuen Kapazitäten

durch den Einsatz von modernen Informations- und Kommunikationstechnologien effizienter genutzt werden können.

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

Ja, wir sind damit einverstanden. Der schrittweise Ausbau ermöglicht, die verschiedenen Kapazitätsausbauten nach Dringlichkeit zu staffeln. Die Planungen sollen alle 4 Jahre überprüft und den Gegebenheiten angepasst werden. Dabei muss sichergestellt sein, dass das Parlament über die nötigen Informationsgrundlagen verfügt, um periodisch über die strategische Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur zu entscheiden.

D. Weitere Bemerkungen

16 Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastrukturen,
Energie & Umwelt