



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier, GE

Bundesamt für Strassen
Geschäfte der Direktion
Rahel Galliker
3003 Bern

Vernier/Genf, 10. Juni 2014
OFA/RZ/PGO

Vernehmlassung

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

Stellungnahme des TCS

Sehr geehrte Frau Galliker

Der Touring Club Schweiz (TCS), grösste Mobilitätsorganisation der Schweiz, dankt Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme zu der im Titel genannten Vorlage; bitte finden Sie nachstehend seine einlässlichen Bemerkungen.

Einleitung

In der Schweiz fehlt eine klare, umfassende und langfristige Strategie für die Erstellung aller Verkehrsinfrastrukturen.

Seit Jahren setzt sich der TCS für die Schaffung eines Finanzierungsgefässes für die Strasseninfrastruktur ein, welches eine längerfristige Entwicklung des Strassensystems erlaubt.

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

Die Unterschiede im Vorgehen des Bundes bei den nationalen Verkehrsnetzen mit der Vernachlässigung der Strasse sind augenfällig und vor dem Hintergrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Strassenverkehrs nicht mehr nachvollziehbar.

Die Position des TCS zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur hat zum Ziel:

1. Die Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrssystems heute und in Zukunft entsprechend der Nachfrage wieder herzustellen.
2. Den Mitteleinsatz zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit so effizient wie möglich auszugestalten. Dabei ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis der heute angewendeten Standards kritisch zu überprüfen.
3. Eine nachhaltige Investitionspolitik bei den Strassenverkehrsinvestitionen zu sichern und dabei die Quersubventionierung vom Verkehrsträger Strasse zum Verkehrsträger Schiene abzubauen, bzw. durch eine Neugestaltung der Zweckbindung zu kompensieren.
4. Das Leistungsangebot so auszugestalten, dass Angebotsqualität und Erschliessung der nichturbanen Räume und Randregionen nicht gefährdet werden. Immerhin leisten die Bewohner dieser Räume und Regionen mit ihren Steuern, Gebühren und Abgaben im Zusammenhang mit dem motorisierten Strassenverkehr auch einen Beitrag an die Infrastrukturfinanzierung.

Während einiger Zeit konnte das Verkehrswachstum auf dem ursprünglich mehrheitlich grosszügig geplanten Nationalstrassennetz aufgefangen werden. Aufgrund des starken Verkehrswachstums auf den Nationalstrassen von rund 2 Prozent pro Jahr, wirkt sich nun aber der politische Entscheid, die Netzkapazität nicht oder nur punktuell anzupassen, fatal aus. Stark belastete Teilstücke können nur mit grösstem Aufwand saniert werden. Verkehrsbehinderungen grössten Ausmasses sind die Folge.

Auch werden die grundsätzlich vorhandenen Mittel der Strasse falsch eingesetzt. Noch immer nutzt der Bundeshaushalt die Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs zur Verbesserung seiner Tresorerie. Der faktische Baustopp bei den Nationalstrassen hat zudem die Rückstellungen anfänglich überproportional anwachsen lassen. Die vermeintlich vom Strassenverkehr nicht benötigten Mittel wurden zunehmend für die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene verwendet. Die Aufteilung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds bei den Agglomerationsprojekten spricht diesbezüglich Bände.

Angesichts der enormen Herausforderungen in den Bereichen Fertigstellung, Ausbau, Erweiterung und Unterhalt des schweizerischen Nationalstrassennetzes muss dieser Praxis ein Riegel geschoben werden. Es ist völlig unlogisch, von den Strassenbenützern zu verlangen, dass sie nochmals für Ihre Bedürfnisse aufkommen müssen. Vielmehr muss es nun darum gehen, den mit der Umwidmung der Mittel begangenen Fehler zu korrigieren.

Vor diesem Hintergrund erwartet der TCS von einer Vorlage zu einem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds folgende Verbesserungen:

1. Das Realisierungsverfahren muss beschleunigt werden. Neue administrative Fussfesseln sind zu vermeiden.
2. Ein umfassendes strategisches Entwicklungsprogramm, welches die Netzvollendung, die Netzergänzungen, den Netzbeschluss und die Engpassbeseitigungen sowie eine realistische Finanzbedarfsplanung mit einer zeitlichen Staffelung beinhaltet, muss vorhanden sein.
3. Der mögliche zusätzliche Finanzbedarf für die Strassenvorhaben ist vorab über die von der Milchkuhinitiative vorgeschlagenen Massnahmen zu decken.

Die kritische Prüfung der Vorlage zeigt, dass diese keine der erwarteten Verbesserungen für die Strassenbenutzer enthält. Der TCS kann deshalb den vorliegenden Entwurf für einen NAF nicht unterstützen.

Die nachstehenden Ausführungen sind vor dem Hintergrund der oben genannten Prämissen zu verstehen.

Allgemeine Bemerkungen

1. Strategisches Entwicklungsprogramm

Dass nun auch für den Strassenverkehr endlich ein strategisches Entwicklungsprogramm vorgelegt wird, ist vom Grundsatz her zu begrüßen. Allerdings fällt dessen Inhalt aber enttäuschend aus.

Als erstes ist festzuhalten, dass der Bundesrat in diesem Programm bis zum Jahre 2030 im Vergleich zum aktuell gültigen Infrastrukturfonds nichts Neues präsentiert: Es geht um die Fertigstellung des Netzes und die Realisierung der Module 1 und 2 des Engpassbeseitigungsprogramms. Der zusätzliche Kredit von rund einer Milliarde Franken entspricht der Teuerung der Projekte, deren Kosten anfangs 2000 evaluiert wurden.

Nach 2030 stellt der Bundesrat die Realisierung des 3. Moduls mit einem geschätzten Investitionsvolumen von rund 7 Milliarden Franken in Aussicht. Leider ist es unmöglich, den zeitlichen Horizont abzuschätzen. Der Grund liegt in der eingefahrenen Verspätung bei der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und der zwecks Engpassbeseitigung zu realisierenden Module 1 und 2.

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

2. Finanzierung und Besteuerung

Die Vignettenabstimmung hat aufgezeigt, dass eine zusätzliche Belastung der Automobilisten angesichts der bereits bestehenden Belastungen und der Quersubventionierungen nicht mehrheitsfähig ist. Der TCS fordert deshalb die Aufschnürung des geplanten Gesamtpakets: Sinnvoll ist eine Zweiteilung in NAF und strategisches Ausbauprogramm auf der einen und die Regelung der künftigen Finanzierungslücken aufgrund einer realistischen Finanzbedarfsplanung auf der anderen Seite.

Um den tatsächlichen Finanzbedarf für den Strassenverkehr abschätzen zu können, ist es unerlässlich, eine finanzielle Bedarfsplanung aufzusetzen, die sich an den tatsächlich anfallenden Ausgaben für Strasseninfrastrukturen orientiert. Die im NAF vorgesehene Weiterführung von Quersubventionierungen in den öffentlichen Verkehr generell und gar in den Schienenverkehr im Besonderen gehört definitiv nicht dazu.

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

Der TCS fordert daher, dass in einem ersten Schritt sämtliche Quersubventionierungen von der Strasse zur Schiene auf das Minimum zurückgefahren werden. Nach der Annahme von FABI gibt es keinen Grund mehr (insbesondere beim Agglomerationsverkehr), daran festzuhalten.

In einem zweiten Schritt müssen Lösungen im Rahmen der von der „Milchkuhinitiative“ geforderten faireren Verkehrsfinanzierung gefunden werden.

Der Bundesrat möchte sich die Zuständigkeit zur Kompensation der Teuerung gewähren, durch Steuererhöhungen bei den Treibstoffen. Der TCS wehrt sich gegen diesen Vorschlag, der einen überrissenen Anstieg der Treibstoffpreise erzeugen, sowie eine schwerwiegende Verletzung der demokratischen Rechte (Souveränitätsverlust des Volkes bezüglich der Besteuerung) bedeuten würde.

Schliesslich möchte der Bund auch noch eine neue Pauschalabgabe auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, wie z.B. Elektrofahrzeuge, erheben. Der TCS widersetzt sich einer solchen Pauschalabgabe, denn sie würde die Markteinführung dieser neuen Technologien bremsen und stünde im Widerspruch zu den Zielen der Energieeffizienz. Es gilt zu beachten, dass die geringe Lärm- und Luftbelastung dieser neuen Antriebstechnologien für die Allgemeinheit einen bemerkenswerten Mehrwert darstellen.

3. Agglomerationsverkehr

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

Der TCS lehnt die vorgesehene Aufstockung der Agglomerationsfinanzierung ab. Er ist hingegen bereit, die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen durch den Bund zu unterstützen, sofern deren Finanzierung neu aufgesetzt wird. Das heisst:

- die jährlichen Summen sind auf maximal. 200 Mio. CHF zu begrenzen.
- die Mittel dürfen ausschliesslich für die Finanzierung von Strassenprojekten (inkl. Busse und Trams) verwendet werden, und dies nur, sofern sie der Kapazitätsverbesserung dienen.
- Die Mittel sollen auch zur Mitfinanzierung von verkehrsorientierten Gemeindestrassen verwendet werden, sofern sie der Kapazitätsverbesserung dienen.

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

4. Kantons- und Gemeindestrassen im nichturbanen Gebiet

Dieses Element aus dem Infrastrukturfonds hat sich bewährt. Es ist im Rahmen des NAF weiterzuführen und mit jährlich rund 100 Mio. CHF zu dotieren.

5. Verknüpfung von NAF und „Milchkuh“-Initiative

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

Bemerkungen im Detail

Änderung der Bundesverfassung

Artikel 86 Ziff. 5

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

Artikel 131BV, Abs. 2. lit b

Dieser neue Absatz materialisiert die Abgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, wie zum Beispiel Elektrofahrzeuge. Der TCS widersetzt sich dieser neuen Abgabe und verlangt somit die Streichung dieses Absatzes.

Neues Bundesgesetz zum NAF:

Artikel 2 (Zweck)

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

Artikel 3 (Fondsrechnung)

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

Artikel 5 (Entnahmen)

Dieser Artikel sieht vor, dass Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs nach Art. 3 lit. b^{bis} MinVG vorzusehen sind. Wir verlangen, dass diese Beiträge nur noch an Hauptstrassen oder verkehrsorientierte Gemeindestrassen geleistet werden, sofern damit die Kapazität verbessert wird. Zudem sind die Beiträge klar zu plafonieren.

Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe.

Artikel 17a, Abs. 2 und 2^{bis}

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

Mineralölsteuergesetz

Artikel 12, Abs. 2

Wir lehnen wie eingangs erwähnt beide Varianten ab und sind entschlossen, diese auch konsequent zu bekämpfen.

Artikel 12d (Teuerungsausgleich)

Angesichts seiner grundsätzlichen Ablehnung einer automatischen Anpassung der Steuerlast an die Teuerung, verlangt der TCS die Streichung dieses Artikels.

Schlussbemerkung

Das Volk hat klar seine Verweigerung von Steuererhöhungen für Strassenbenützer signalisiert. Damit dieses Projekt eine Mehrheit von Volk und Kantone überzeugen kann, verlangt der TCS vom Bund, dass er eine neue Variante vorlegt. Diese muss ernsthafte Alternativen zur Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages, sowie einen echten Mehrwert für die Benützer in allen Landregionen vorschlagen. Darum müssen insbesondere die Querfinanzierungen auf ein Minimum begrenzt werden.

Sollte die Vorlage nicht wesentliche Verbesserungen im Sinn der vorher gemachten Ausführungen erfahren, wird der TCS politisch dagegen ankämpfen und prüfen, in welcher Form er sich bei der Volksabstimmung engagieren wird.

Touring Club Schweiz



Peter Goetschi
Zentralpräsident

Fragenkatalog

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)?

Die in Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen stehenden Ausgaben müssen ins Gleichgewicht gebracht werden. Nachdem unter diesem Titel bis jetzt überproportional in die Schieneninfrastruktur investiert wurde, ist die Agglomerationsverkehrsfinanzierung neu aufzusetzen. Schieneninfrastrukturen und direkt damit im Verbund stehende Investitionen wie z.B. Bahnhof-Ausbauten sind ausschliesslich über den neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds BIF zu finanzieren.

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

Grundsätzlich unterstützt der TCS die Schaffung eines Strassenfonds. Die sorgfältige Prüfung der Vorlage zeigt aber, dass diese keine der erwarteten Verbesserungen für die Strassenbenützer enthält. Der TCS kann deshalb den vorliegenden Entwurf für einen NAF nicht unterstützen.

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

- a) Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?
- b) Mit den zu finanzierenden Aufgaben?
- c) Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?

- a) *Wir lehnen grundsätzlich die Erhöhung der Abgaben für den Strassenverkehr ab.*
- b) *Die Netzergänzungen (Morges und Glatttal) sowie der Netzbeschluss müssen im strategischen Entwicklungsprogramm enthalten sein.*
- c) *Wir lehnen das zwischen der Spezialfinanzierung Strasse und dem zukünftigen Fonds vorgesehene System der kommunizierenden Gefässe ab.*

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

Die klare Trennung der Finanzflüsse ist zwingend erforderlich. Die vorgeschlagene Lösung bedeutet, dass die Querfinanzierung Strasse – Schiene weitergeführt wird. Eine Weiterführung der schädlichen und einseitigen Quersubventionierungen durch den Strassenverkehr ist inakzeptabel und wird dezidiert abgelehnt.

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

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

Wir lehnen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ab. Die bei den Strassenbenützern aktuell erhobenen Abgaben reichen völlig zur Deckung der Strassenausgaben aus.

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

Wir unterstützen die Zuordnung der gesamten Importsteuer auf Fahrzeugen zum NAF.

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

Nein, wir beurteilen diese Lösung als nicht nur die schlechteste der vorgeschlagenen Varianten, sondern angesichts der bestehenden Zweckentfremdung der Strassenmittel schlichtweg auch als falsch.

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, auch diese Variante führt einmal mehr zu einer einseitigen Belastung des Verkehrsträgers Strassen. Dies wird nicht akzeptiert.

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?

Wir fordern, dass in einem ersten Schritt sämtliche Quersubventionierungen von der Strasse zur Schiene auf das Minimum zurückgefahren werden. Nach der Annahme von FABI gibt es keinen Grund mehr (insbesondere beim Agglomerationsverkehr), daran festzuhalten. In einem zweiten Schritt müssen Lösungen im Rahmen der von der „Milchkuhinitiative“ geforderten faireren Verkehrsfinanzierung gefunden werden.

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)?

a) Nein. Eine Pauschalabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb macht keinen Sinn. Sie stünde im Widerspruch mit den Zielen der Energieeffizienz und würde die Markteinführung solcher Fahrzeuge stark bremsen.

b) Als Ausgleich für einen Mangel an Einnahmen und nur bei einem ausgewiesenen Bedarf, muss der zweckgebundene Anteil an der Mineralölgrundsteuer erhöht werden.

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

Nein, eine solche, einer automatischen Erhöhung der Steuerlast gleichkommende Regelung ist nicht akzeptabel und käme einer schwerwiegenden Verletzung der demokratischen Rechte gleich. Der Entscheid müsste zwingend vom Parlament mit einem referendumsfähigen Beschluss gefällt werden.

12) Welcher der beiden vorgeschlagenen Varianten (Hauptvariante, Nebenvariante) geben Sie den Vorzug?

a) Hauptvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 45 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer maximal zwei Drittel.

b) Nebenvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 42 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer bis zu hundert Prozent.

Wir lehnen beide Varianten ab, weil wir mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags aufgrund der weiterlaufenden Quersubventionierungen von der Strasse zur Schiene nicht einverstanden sind. Die Automobilsteuer soll bis zu 100 Prozent in den Fonds fließen. Was nicht in den Fonds fließt muss der Spezialfinanzierung Strassenverkehrs zugeführt werden.

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?

Die sofortige Überführung der Finanzierung der Schienenprojekte in den dafür vorgesehenen Fonds (BIF) und eine Neuaufteilung der Strassenmittel im Sinne der von Milchkuh-Initiative geforderten faireren Verkehrsfinanzierung .

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Vor dem Hintergrund der zeitlichen Dimension eines strategischen Entwicklungsprogramms ist es nicht nachvollziehbar, dass die Netzergänzungen "Morges" und "Glatttal" sowie der neue Netzbeschluss nicht mitaufgenommen wurden. Diese Elemente sind einerseits strategisch und andererseits regionalpolitisch erforderlich.

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

Ja, unter der Voraussetzung, dass die Etappierung ermöglicht, die Realisierung der aus nationaler Sicht prioritären Projekte zu begünstigen.

D Weitere Bemerkungen

16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir halten fest, dass die "Milchkuhinitiative" und die Vernehmlassungsvorlage das gleiche Ziel verfolgen: Sicherstellung der Finanzierung der zukünftigen Bedürfnisse im Bereich der Strasseninfrastruktur. Da sowohl die Volksinitiative als auch die Vorlage eine Modifikation des Art. 86 BV beinhalten, verlangen wir, dass die Aspekte der Finanzierung (NAF und seine Speisung) dem Parlament im Sinne eines Gegenvorschlags zur „Milchkuhinitiative“ unterbreitet werden.