

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Direktionsgeschäfte  
Rahel Galliker  
3003 Bern

Bern, 13. Juni 2014 sgv-KI/sz

**Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Strasse (STEP)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Februar 2014 hat uns das UVEK zur Stellungnahme zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Strasse (STEP) eingeladen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Einleitend nimmt der Schweizerische Gewerbeverband sgv grundsätzliche zu einigen Punkten Stellung.

**1. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)**

Der Schweizerische Gewerbeverband befürwortet grundsätzlich die Idee des NAF. Analog zum durch den Souverän in der Volksabstimmung vom 9. Februar bestätigten Bahninfrastrukturfonds (BIF) soll auf Verfassungsebene ein verbindlicher Fonds für den Unterhalt und den Ausbau der Strasseninfrastruktur eingerichtet werden. Der sgv fordert seit Jahren die Entflechtung der Finanzströme und mehr Transparenz in der Verkehrsfinanzierung. Jährlich liefern die Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer rund CHF 9,5 Milliarden Franken in die Bundeskasse ab, erhalten aber derzeit lediglich CHF 2,5 bis 2,6 Milliarden für Strassenprojekte zurück. Die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene ist abzubauen. Viele Mittel aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr sind in den vergangenen Jahren für Bahn- und Tramprojekte verwendet worden. Die vorgeschlagene Aufstockung der Mittel für die Agglomerationsverkehrsfinanzierung lehnt der sgv hingegen ab.

**Forderung 1: Der sgv fordert grundsätzlich eine Entflechtung der Finanzströme und damit verbunden eine Umwidmung der finanziellen Mittel. Nach der Annahme von FABI ist die beantragte Aufstockung der Finanzierung für den Schienenverkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht angebracht. Dafür sollen Strassenprojekte ausserhalb des Agglomerationsperimeters vom Bund finanziell profitieren können. Beiträge im Rahmen von Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sollen dann an Hauptstrassen und Gemeindestrassen geleistet werden, wenn die Kapazität verbessert bzw. lokale Engpässe saniert werden können. Auch für den Tourismus ist eine gesicherte Finanzierung der Strasseninfrastruktur.**

**tur notwendig, weshalb die Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen sicherzustellen ist.**

## **2. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)**

Ebenfalls Unterstützung durch den sgv findet ein substantielles und verbindliches Entwicklungsprogramm (STEP) mit gesicherter Finanzierung der dringlichen Projekte zur Beseitigung der Engpässe und der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes. Die Stauzeiten haben im letzten Jahr erneut massiv zugenommen. Mit einem Anstieg von 3,4 Prozent wurde 2013 erstmals die Marke von 20'000 Stautunden übertroffen. Die Zahl der zurückgelegten Kilometer nahm demgegenüber lediglich um 1,7 Prozent zu. Die Fahrleistung des schweren Güterverkehrs war sogar leicht rückläufig. Strassenseitig sind die Kapazitätsgrenzen seit längerem überschritten, was einen raschen Kapazitätsausbau notwendig macht.

Am 24. November 2013 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Erhöhung der Autobahnvignette und den Netzbeschluss an der Urne mit rund 60% klar verworfen. Das Votum des Souveräns richtete sich in erster Linie gegen die Erhöhung der Vignette von CHF 40.- auf CHF 100.- und nicht gegen den Netzbeschluss und die längst überfälligen Ausbauprojekte. In der NAF-Vorlage sind weder die Netzergänzungen Umfahrung Morges oder die Glattalautobahn noch die Projekte aus dem den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern unterbreiteten Netzbeschluss berücksichtigt worden.

Vom STEP erwarten wir einen substantiellen Mehrwert in der Form von Engpassbeseitigungen oder aber auch regionalen Strassenprojekten. Die Vernehmlassungsvorlage sieht strassenseitig Projekte vor, die im Rahmen der bisherigen Engpassbeseitigungsprogramme bereits beschlossen worden sind. Im Vergleich zum aktuell gültigen Infrastrukturfonds wird bis 2030 nichts Neues vorgeschlagen. Angesichts der Stauentwicklung ist aber eine Beschleunigung der Engpassbeseitigung dringend notwendig. Zusätzlich zum STEP fordern wir deshalb eine Aufstockung des Verpflichtungskredits. In der FABI-Vorlage beantragte der Bundesrat dem Parlament 3,2 Mia. Franken. National- und Ständerat verdoppelten ihn auf 6,4 Mia., was in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 mit grossem Mehr bestätigt worden ist. In der Vernehmlassungsvorlage ist nichts vorgesehen. Lediglich die bereits beschlossenen Module 1 und 2 mit Horizont 2030 gelangen zur Umsetzung. Ein drittes Modul hat einen Horizont zwischen 2030 und 2040.

**Forderung 2: Der sgv fordert die Aufnahme der beiden Netzergänzungen Umfahrung Morges und Glattalautobahn und die Integration des Netzbeschlusses in die Botschaft des Bundesrates. Der Planungs- und Realisierungstau muss aufgelöst und die Projekte umgesetzt werden.**

## **3. Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags**

Solange ein Teil der Strassenabgaben nach wie vor in die allgemeine Bundeskasse und in die Bahn fliesst, lehnt der sgv die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 bis 15 Rappen pro Liter ab. Es gibt verschiedene Gründe dafür, weshalb die Erhöhung der Strassenabgaben derzeit nicht erforderlich ist. Alternative Finanzierungsmodelle liegen auf dem Tisch. Der sgv unterstützt die Annahme der kürzlich eingereichten Volksinitiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“, die das konsequente Verursacherprinzip zum Hauptanliegen hat. Steuern und Abgaben der Autofahrer sollen künftig vollumfänglich der Strasse zugutekommen. Dazu soll Artikel 86 der Bundesverfassung, der die Verbrauchssteuern auf Treibstoffen und die Nationalstrassenabgabe regelt, geändert werden. Statt wie bisher die Hälfte der Treibstoff-Grundsteuer soll neu der gesamte Reinertrag auf der Verbrauchssteuer vollumfänglich für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden. Jegliche Zweckentfremdung ist untersagt. Zudem stärkt die Initiative die demokratischen Mitwirkungsrechte: Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abgaben oder Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs soll künftig dem fakultativen Referendum gemäss Art. 141 BV unterstehen. Damit soll die Initiative die letzten Schlupflöcher stopfen, bei denen auf dem Verordnungswege - also quasi durch die Hintertür - neue Geldquellen angezapft werden.

**Forderung 3: Der sgv lehnt die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags grundsätzlich ab und fordert eine Schliessung der Finanzierungslücke gemäss den Forderungen der Volksinitiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuhinitiative).**

Im Einzelnen nehmen wir zu den gestellten Fragen wie folgt Stellung:

**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)?*

Mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage wird zwar ein Schritt in die richtige Richtung gemacht. Nach der Annahme des Bahninfrastrukturfonds (BIF) soll neu ein auf Verfassungsebene verankerter Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) geschaffen werden. Der sgv fordert allerdings eine weitergehende Transparenz und Entflechtung der Finanzierungsströme. Es ist nicht ersichtlich, wieso der Strassenverkehr künftig weiterhin wesentliche Beiträge an den Schienenverkehr leisten soll und die dadurch entstandenen Finanzierungslücken bei der Strasse durch Steuererhöhungen gedeckt werden müssen. Schieneninfrastrukturen und damit im Zusammenhang stehende Investitionen sind über den BIF zu finanzieren.

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

Der sgv unterstützt die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) als Gefäss. Ein solches Instrument erlaubt festgelegte Einnahmen und Ausgaben. Damit wird die Planbarkeit der Strassenbauvorhaben erhöht. Strassenunterhalts- und Ausbauprojekte unterliegen weniger konjunkturellen Schwankungen und politischen Verteilungskämpfen.

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

- a) *Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?*

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die vorgeschlagene Ausgestaltung des Fonds ab. Unabhängig vom konkreten Beitrag, ob 12 oder 15 Rappen oder ein anderer Beitrag, findet eine Erhöhung der Mineralölsteuer keine Unterstützung durch den sgv. Die Erhöhung der Autobahnvignette um CHF 60.- auf CHF 100.- ist in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 mit über 60% gescheitert. Ausgehend davon, dass ein Autofahrer in der Schweiz durchschnittlich jährlich 13'000 Kilometer zurücklegt und sein Fahrzeug im Schnitt 7 Liter auf 100 km verbraucht, fallen bei einer Mineralölsteuererhöhung von 15 Rappen Zusatzkosten von jährlich CHF 136.50 an. Die Bereitschaft der Automobilistinnen und Automobilisten, dieses Zusatzkosten zu leisten und dafür keinen Mehrwert zu erhalten, dürfte an einem kleinen Ort sein. Zudem würde die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um bis zu 15 Rappen nur den Tanktourismus ins Ausland fördern.

Der sgv unterstützt hingegen die Zuweisung von 100% des Mineralölsteuerzuschlags. Ebenso Unterstützung findet die Zweckbindung der Automobilsteuer – ein Vorschlag, den der sgv bereits vor Jahren gemacht hat. Die rund 400 Mio. Einnahmen aus der Automobilsteuer fliessen heute in den allgemeinen Bundeshaushalt. Auch dass 100% der Autobahnvignette dem Fonds zugewiesen werden, unterstützt der sgv.

- b) *Mit den zu finanzierenden Aufgaben?*

Die Beiträge an den Agglomerationsverkehr sollen Strassenprojekte bevorzugen. Die Bahnprojekte sind aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren.

c) *Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?*

Der sgv unterstützt die Volksinitiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ und fordert die entsprechende Ausgestaltung des Fonds.

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

Die beschriebene Variante „Abschaffung Spezialfinanzierung“ bedeutet letztlich, dass die Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene weitergeführt wird. Der sgv unterstützt das nicht.

## **B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke**

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

Der sgv lehnt die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zur Schliessung der Finanzierungslücke ab. Solange ein Teil der Strassenabgaben nach wie vor in die allgemeine Bundeskasse und in die Bahn fliesst, ist nicht ersichtlich, wieso die Automobilistinnen und Automobilisten die entstandenen Löcher in der Strassenkasse nachträglich stopfen müssen.

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

Der sgv fordert, dass die gesamte Automobilsteuer von rund CHF 400 Mio. jährlich zugunsten des Fonds verwendet wird.

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)?*

Der sgv lehnt die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags generell ab (vgl. oben). Der sgv fordert die gesamthafte Zweckbindung der Automobilsteuer.

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)?*

Auch diese Variante wird aus den gleichen Gründen wie oben (vgl. Antwort zu Frage 7) abgelehnt.

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?*

Mit der Annahme der Finanzierung über den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) sollen die Schienenprojekte des Agglomerationsverkehrs aus dem Bahninfrastruktur (BIF) bezahlt werden. Zur Finanzierung der sich öffnenden Lücke sollen die Anliegen der Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung umgesetzt werden. Steuern, Gebühren und Abgaben der Autofahrer sollen künftig vollumfänglich der Strasse zugutekommen. Heute fliesst jährlich die Hälfte der Einnahmen aus der Mineralöl-Grundsteuer in die allgemeine Bundeskasse. Neu soll der gesamte Reinertrag aus dieser Steuer in den Strassenverkehr investiert 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)?

Der sgv lehnt neue Steuern aus grundsätzlichen Überlegungen ab. Da Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken heute nicht den Abgaben unterliegen, geht es lediglich um die Ausdehnung einer heute bereits bestehenden Steuer. Der sgv fordert, dass die Erträge vollumfänglich dem NAF zugute kommen.

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

Der sgv lehnt einen Teuerungsausgleich ab. Zumindest müsste er durch die Bundesversammlung gefällt werden und referendumsfähig sein.

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.

Wie bereits oben erwähnt unterstützt der sgv weder die Haupt- noch die Nebenvariante, sondern lehnt einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags generell ab. Wir fordern die Verknüpfung der Vorlage mit den Forderungen aus der „Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung“ und die Zweckbindung der ganzen Automobilsteuer.

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?

Würden die Agglomerationsverkehrsprojekte der Eisenbahn ab sofort durch den dafür vorgesehenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert, könnte die Spezialfinanzierung Strassenverkehr entlastet werden.

### **C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Der sgv ist mit der Grundkonzeption des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen einverstanden, fordert aber die beiden erwähnten Netzergänzungen Umfahrung Morges und Glattalautobahn sowie die Elemente des Netzbeschlusses (Vorlage 12.018), die in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden sind.

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

Der sgv fordert primär die Beseitigung der nationalen und bekannten Engpässe. Dazu sind nicht nur die Verfahren rasch an die Hand zu nehmen, sondern auch die dafür notwendigen Verpflichtungskredite aufzustocken bzw. bereit zu stellen.

## D Weitere Bemerkungen

16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zusammen mit den Forderungen aus der Volksinitiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ bietet die vorliegende Vorlage die Chance, die seit langem von einem breiten Spektrum von Verbänden, politischen Parteien und Organisationen geforderte Entflechtung der Finanzströme im Hinblick auf mehr Transparenz in der Verkehrsfinanzierung umzusetzen. Unterhalt und Ausbau von Infrastruktur sind zentrale und ureigene Aufgaben des Staates, für die nicht immer neue Abgaben und Steuern erhoben werden müssen. Der sgv setzt sich für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Schweiz ein und fordert, dass die Verkehrsinfrastrukturen bedürfnisgerecht ausgebaut und weiterentwickelt werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor



Dieter Kläy  
Ressortleiter