



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Energie BFE
3003 Bern

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Februar 2014 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, im Auftrag des Bundesrats die Vernehmlassung der Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP). Für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Stellungnahme

Allgemeine Bemerkungen

Die Schaffung eines künftigen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) analog zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur

(FABI) wird grundsätzlich begrüsst. Wir unterstützen die Vorlage aus Gründen der Transparenz und der langfristigen Planbarkeit. Sowohl die Strasse wie die Schiene sind als gleichwertige Verkehrsträger wichtig für eine flächendeckende Erschliessung der Schweiz und müssen daher mit genügend finanziellen Mitteln ausgestattet sein, um die vielfältigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bedürfnisse ausreichend erfüllen zu können. Dabei sind alle Landesteile angemessen zu berücksichtigen. Die Agglomerationen dürfen nicht gegen die Berggebiete ausgespielt werden. Die Vorlage erfüllt diese Anforderungen zurzeit nicht und muss deshalb in verschiedenen Punkten angepasst werden.

Gute Strassenverbindungen sind insbesondere auch in ländlichen Regionen, die vielfach durch den öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen sind, wichtig. Es braucht deshalb eine langfristige Perspektive, die nebst dem Nationalstrassennetz auch das Hauptstrassennetz umfasst.

Der bestehende Infrastrukturfonds ist ein Finanzierungsgefäss, das sowohl die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen, den Agglomerationsverkehr als auch die Hauptstrassen im Berggebiet umfasst. Damit vereint er Anliegen aus städtischen Kreisen als auch seitens der Berggebiete unter einem Dach. Der nun vorgeschlagene NAF zeigt einige Differenzen für eine ausgeglichene Vorlage auf. Für Uri wichtige Elemente wie die Finanzierung der Hauptstrassen (Bestandteil Infrastrukturfonds) sollen ab 2028 eingestellt werden. Wichtige Elemente wie die Finanzierung schwer finanzierbarer Grossprojekte (u. a. Passstrassen) sind nicht im NAF enthalten. Die in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr verbleibenden Aufgabenbereiche, die für die Berggebiete sehr wichtig sind (Beiträge an die Kantone für die Hauptstrassen, Schutz vor Naturgefahren), hängen auf der Finanzierungsseite einzig von den Erträgen der Mineralölsteuer ab (50 Prozent-Anteil), die tendenziell stark rückläufig sind. Nach 2028 würden vor allem die Agglomerationen vom NAF profitieren. Die Vorlage muss daher aus Sicht des Kantons Uri gerade in diesem Bereiche austariffiert werden.

Folgende Bedingungen müssen in einer neuen Finanzierungslösung erfüllt sein:

- Die Aufklassierung der rund 380 km Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz ist in die neue Finanzierungslösung zu integrieren.
- Die Beiträge an Hauptstrassen aus dem Infrastrukturfonds sind unbefristet und mindestens im gleichen Umfang weiterzuführen.
- Schwer finanzierbare Grossprojekte im Hauptstrassenbereich (u. a. Passstrassen) sind in die neue Finanzierungslösung aufnehmen.
- Für die Erfüllung der aufwendigen Infrastrukturbedürfnisse sind zusätzliche Mittel not-

wendig. Eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags wird daher grundsätzlich begrüsst.

Beantwortung des Fragekatalogs

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)?*

Ja, wir begrüssen grundsätzlich die Idee eines in der Verfassung verankerten Fonds analog zu FABI im Bahnbereich. Es darf daraus jedoch keine Bevorzugung der Stadtregionen gegenüber den Bedürfnissen der Berggebiete resultieren. Deshalb können wir die vorliegende Vorlage NAF nicht unterstützen.

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

Ja, aber nicht in der vorgeschlagenen Form. Wir sind nur dann mit der Ablösung des Infrastrukturfonds durch einen neuen Fonds ab 2017 einverstanden, wenn die wichtige Finanzierung der Hauptstrassen zusätzlich im neuen Strassenfonds integriert wird. Ansonsten verbleibt deren Finanzierung in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), während die Beiträge aus dem heutigen Infrastrukturfonds nach dessen Ablauf im Jahre 2027 - im Gegensatz zu den Agglomerationsaufgaben - ersatzlos wegfallen.

- 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?*

Nein. Die Ausgestaltung des Fonds muss wie oben erwähnt angepasst werden.

- a) *Finanzierungsquellen*

Im Grundsatz Ja. Die vorgeschlagenen Möglichkeiten zur Mittelbeschaffung sind zweckmässig.

b) *Zu finanzierende Aufgaben*

Wir sind mit den zu finanzierenden Aufgaben nicht einverstanden. Folgende Korrekturen müssen vorgenommen werden:

- der Netzbeschluss Strasse ist zu integrieren;
- schwer finanzierbare Grossprojekte im Hauptstrassenbereich, insbesondere auch Passstrassen, müssen ebenfalls integriert werden;
- die Beiträge an den Substanzerhalt des Hauptstrassennetzes (Komponente von 0.8 Milliarden Franken aus dem Infrastrukturfonds) müssen unbefristet mindestens in gleicher Höhe weiter geführt und in den NAF integriert werden.

c) *Ausgestaltung des Fonds*

Die Ausgestaltung des Fonds muss aufgrund obiger Bemerkungen zwingend angepasst werden.

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

Wir lehnen die in Ziffer 2.7.1 skizzierte Variante ab. Diese Lösung stellt aus unserer Sicht gegenüber der heutigen Situation eine Verschlechterung dar. Die Aufgabenbereiche der Spezialfinanzierung würden dann vollumfänglich allfälligen Sparprogrammen des Bundeshaushalts unterworfen. Betroffen wären vor allem die Berggebiete, da die Aufgabenbereiche der Spezialfinanzierung insbesondere die Hauptstrassenbeiträge, die Beiträge an die Kantone sowie den Schutz vor Naturgefahren umfassen. Zudem wird die Zweckbindung der Strassengelder reduziert anstatt sie zu erhöhen. Weitere Zweckentfremdungen können so erst recht nicht ausgeschlossen werden.

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

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

Ja. Ohne zusätzliche finanzielle Mittel sind die steigenden Bedürfnisse im gesamten Verkehrsbereich nicht zu bewältigen. Zudem handelt es sich um eine Finanzierung, die eine Lenkungswirkung erzielt. Im Vorschlag wird ein gestaffeltes Vorgehen angesprochen. Dies erachten wir als prüfenswert.

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

einverstanden?

Ja.

- 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)?*

Die Höhe des Zuschlags ist abhängig vom effektiven Finanzbedarf. Wir bevorzugen die Nebenvariante (Ziff. 8). Je nach Finanzbedarf können wir auch eine grössere Erhöhung akzeptieren.

- 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)?*

Ja. Wir bevorzugen die Nebenvariante.

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

a) Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?

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

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

a) neu eine Pauschalsteuer einzuführen und

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

Ja, wir sind damit einverstanden, dass auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken steuerlich belastet werden.

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

Ja.

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

Siehe oben.

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?*

- Moderate Erhöhung der Autobahnvignette.
- Weiter ist zu prüfen, anstelle von 50 Prozent nur noch 40 Prozent der Mineralölsteuer in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen zu lassen. Damit würde der Zustand hergestellt, wie er bis 1983 galt.

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Die Grundidee eines STEP ist in Analogie zu FABI richtig. Allerdings fehlt noch der Einbezug der Hauptstrassen in das Strategische Entwicklungsprogramm. Die Hauptstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das Rückgrat des Strassenverkehrs in der Schweiz und stellen sicher, dass alle Landesteile angemessen mit dem Strassenverkehr erschlossen sind. Die Weiterentwicklung des Hauptstrassennetzes muss deshalb in das STEP integriert werden.

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

Ja. Es ist richtig, dass die Ausbausritte und die damit einhergehenden Verpflichtungskredite alle vier Jahre dem Parlament in einem referendumsfähigen Bundesbeschluss unterbreitet werden.

D Weitere Bemerkungen

16) *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Keine.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 27. Juni 2014



Im Namen des Regierungsrats

Frau Landammann

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Heidi Z'graggen', is written over the name 'Dr. Heidi Z'graggen'.

Dr. Heidi Z'graggen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Roman Balli', is written over the name 'Roman Balli'.

Roman Balli