



# Regierungsrat des Kantons Uri

## Auszug aus dem Protokoll

5. Dezember 2017

### **Nr. 2017-654 R-720-16 Interpellation Andreas Bilger, Seedorf, zu Erhöhung der Autobahngebühren für ausländische Automobilisten; Antwort des Regierungsrats**

#### **I. Ausgangslage**

Am 24. Mai 2017 reichten Landrat Andreas Bilger, Seedorf, als Erstunterzeichner und Landrat Ludwig Loretz, Andermatt, als Zweitunterzeichner, gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) eine Interpellation zur «Erhöhung der Autobahngebühren für ausländische Automobilisten» ein. In ihrem Vorstoss weisen sie darauf hin, dass der Preis für die Nutzung der Schweizer Autobahnen seit 1995 unverändert bei 40 Franken liege. Dies sei im Vergleich zum Ausland sehr günstig. Während die Schweizer Steuerzahler über die Steuerrechnung und die Mineralölabgabe noch zusätzliche Abgaben für die Nationstrassen leisten, profitierten vor allem ausländische Automobilisten von diesen günstigen Autobahngebühren. In Deutschland würden in nächster Zeit die Mautgebühren von bis zu 130 Franken eingeführt. Während ausländische Strassenbenützer den vollen Betrag bezahlen müssten, könnten inländische Strassenbenützer in Deutschland von einem Rückzahlungsmechanismus profitieren, heisst es in der Interpellation weiter. In Bundesbern gebe es nun ebenfalls Bestrebungen, die Autobahngebühren für ausländische Automobilisten zu erhöhen. Es stehe die Idee im Raum, die Kosten für die Vignette vorerst auf 80 Franken zu verdoppeln. Damit würden zusätzliche Einnahmen von über 170 Mio. Franken generiert, die in den Strassenfonds fliessen. Der Kanton Uri als Transitkanton mit den Autobahnabschnitten der A2, der A4 und dem Gotthardtunnel würde damit von diesen zusätzlichen Einnahmen profitieren. Dieses Geld könnte auch für Passstrassen verwendet werden, zumal zahlreiche Automobilisten in den Sommermonaten die Passstrassen unentgeltlich nutzen würden, so die beiden Interpellanten. Diese unentgeltliche Nutzung führe auch für den Kanton Uri zu zusätzlichen Kosten, die nur wenig abgegolten werden. Es stehe kaum Geld für die dringenden Sanierungen und den teilweise notwendigen Ausbau der Passstrassen zur Verfügung. Die Interpellanten ersuchen den Regierungsrat, fünf Fragen zu beantworten.

#### **II. Antwort des Regierungsrats**

Die Erhebung der Nationalstrassenabgabe (NSA) ist seit deren Einführung 1985 Sache der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV). Seit 1995 beträgt der Preis der Vignette 40 Franken pro Kalenderjahr; er ist im Vergleich zu den ausländischen Autobahngebühren niedrig. Eine Preiserhöhung der Jahresvignette auf 100 Franken (verbunden mit einer günstigeren Zweimonatsvignette) und die damit verbundene Aufnahme von knapp 400 Kilometern bestehender kantonaler Strecken ins Nationalstras-

sennetz hat das Schweizer Stimmvolk im Jahr 2013 abgelehnt.

Die verfassungsmässige Grundlage für die Erhebung der Nationalstrassengebühren durch den Bund wurde mit der Volksabstimmung vom 12. Februar 2017 über den Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr von Artikel 86 Absatz 2 Bundesverfassung (BV; SR 101) in einen eigenen, neu geschaffenen, jedoch noch nicht in Kraft gesetzten Artikel 85a BV überführt, inhaltlich aber nicht geändert. Der Bundesrat setzte sich zudem in seiner Legislaturplanung 2015 bis 2019 das Ziel, die Nationalstrassenabgabe ab 2020 zu modernisieren und zu flexibilisieren sowie dem heutigen Stand der technischen Möglichkeiten anzupassen. Er verfolgt dabei die Stossrichtung, die heutige Klebevignette durch eine elektronische Version zu ersetzen. Der Vertrieb der heutigen Klebevignette ist nur über ein aufwendiges Verkaufstellennetz möglich. Im Inland sind dafür die Kantone zuständig, die über ihre Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) den Verkauf durch die Post und das Automobilgewerbe (Garagen und Tankstellen) organisiert haben. An der Grenze verkauft die EZV die Vignetten. Der Verkauf der Klebevignette wurde an Autobahnzollstellen so weit wie möglich an externes Hilfspersonal ausgelagert und der Verkauf im umliegenden Ausland gefördert. Dadurch kann die Grenzwahe ihre originären Aufgaben wahrnehmen und der Verkehrsfluss beschleunigt werden. Das Amt für Strassen- und Schiffsverkehr Uri (ASSV) übernimmt den regionalen Vignettenverkauf im Kanton Uri in Zusammenarbeit mit der asa. Pro Jahr werden rund 600 Vignetten direkt verkauft. Die daraus entstehenden Aufwendungen des ASSV werden vergütet. Der Aufwand hält sich in Grenzen und ist auch als direkte Dienstleistung am Kunden zu betrachten.

Der Vorstoss nimmt auch Bezug auf die PKW-Maut in Deutschland. Mit der Einführung der sogenannten PKW-Maut in Deutschland (Schlagwort «Ausländermaut») sind zahlreiche Fragen zur Europarechtskonformität verbunden. Nachdem die Infrastrukturabgabe (Maut) vom Bundestag im Sommer 2015 beschlossen wurde, laufen derzeit die Vorbereitungen für die technische Inbetriebnahme. Die EU-Kommission hat am 18. Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet und am 10. Dezember 2015 die Bundesregierung nochmals zur Stellungnahme aufgefordert. Am 28. April 2016 sandte die EU-Kommission eine begründete Stellungnahme an die Bundesregierung. Auf die begründete Stellungnahme der EU-Kommission antwortete die Bundesregierung Ende Juni 2016, dass die Brüsseler Bedenken «unberechtigt» seien. Nach Zugeständnissen der Bundesregierung gab die EU-Kommission ihre formelle Zustimmung für die Autobahngebühr. Nachdem die EU-Kommission nicht vor den Europäischen Gerichtshof (EuGH) zieht, haben andere Mitgliedsstaaten (insbesondere Österreich) angekündigt, die Vereinbarkeit der deutschen Mautgesetze vor dem EuGH klären zu wollen. Die Frage, ob die Einführung einer PKW-Maut, die Ausländer stärker als Inländer belastet, effektiv rechts- und insbesondere europarechtskonform ist, ist somit im heutigen Zeitpunkt nicht abschliessend entschieden.

Eine Bejahung der «Ausländermaut» respektive der höheren Gebühr für die Benützung der Schweizer Autobahnen durch Ausländer müsste folglich in jedem Fall unter dem Vorbehalt erfolgen, dass diese Maut/höhere Gebühr nicht diskriminierend und mit dem schweizerischen und dem europäischen Recht vereinbar wäre. Ob dies bereits für die PKW-Maut in Deutschland gilt, ist juristisch umstritten.

1. *Ist der Regierungsrat bereit, die Bestrebungen in Bundesbern, ausländische Automobilisten für*

*die Benützung der Schweizer Autobahnen mit höheren Gebühren zu belasten, zu unterstützen?*

Nein. Wie einleitend ausgeführt, bestehen zur rechtlichen Zulässigkeit und zur Europarechtskonformität einer höheren Autobahngebühr für ausländische Automobilisten noch offene Fragen. Diese gilt es, zunächst zu klären, bevor konkrete Vorschläge zur Einführung höherer Autobahngebühren für ausländische Automobilisten diskutiert werden können. Politische Anstrengungen zu diesem Thema erachtet der Regierungsrat deshalb bis zur Klärung der offenen rechtlichen Fragen als verfrüht.

2. *Kann der Regierungsrat sich damit einverstanden erklären, dass die Gebühr für die Autobahnvignette um mindestens 50 % erhöht wird und für die Schweizer Automobilisten - sofern diese die Gebührenerhöhung ebenfalls zu bezahlen hätten - ein System wie in Deutschland eingeführt wird, indem Kompensationen über die Motorfahrzeugsteuer oder ähnliche Modelle erfolgen?*

Wie bereits ausgeführt, prüft der Bundesrat aktuell einen Wechsel von der Klebevignette zu einer elektronischen Version. Bis am 13. Oktober 2017 lief das entsprechende Vernehmlassungsverfahren zur Totalrevision des Bundesgesetzes über die Nationalstrassenabgabe. Der Kanton Uri hat sich in seiner Stellungnahme gegen die Einführung der E-Vignette ausgesprochen. Im Rahmen der Vernehmlassung hat der Bundesrat festgehalten, dass die Einführung der E-Vignette nicht zu einer Erhöhung der Jahresabgabe führen soll. Damit wird der Volksentscheid aus dem Jahr 2013, mit dem eine Erhöhung der Gebühr abgelehnt worden ist, respektiert. Weiter will der Bundesrat durch die E-Vignette weder Mehr- noch Mindereinnahmen generieren. Damit entspricht die von den Interpellanten genannte Erhöhung der Gebühr weder den Vorstellungen des Stimmvolks noch jenen des Bundesrats.

Anzufügen gilt es, dass ein Systemwechsel mit zusätzlichen Kosten für den Kanton Uri verbunden wäre. Das aktuelle Vertriebssystem der Autobahnvignette ist für das ASSV, im Gegensatz zum Bund, mit wenig Aufwand verbunden. Ein Systemwechsel mit der Möglichkeit, dass Schweizer Automobilisten die Gebühr der Autobahnvignette mit der Motorfahrzeugsteuer kompensieren könnten, ist technisch lösbar, würde für das ASSV jedoch einen erheblichen Mehraufwand mit sich bringen. Allein das Mengengerüst würde von heute rund 600 Vignettenverkäufen auf rund 20'000 potenzielle Vignettenkäufer ansteigen. Dies erfordert zusätzliche Ressourcen in den Bereichen Personal wie auch IT. Die durch den Vertrieb generierten Mehraufwendungen (z. B. Bestellwesen, Inkasso, Vergütung über Motorfahrzeugsteuer und Abrechnung mit dem Bund) müssten entsprechend entschädigt und beim Bund eingefordert werden können. Offen ist zudem, ob die Einführung und der Betrieb eines solchen Maut-Systems aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten überhaupt grosse Mehreinnahmen generieren würde. Um dies beurteilen zu können, fehlen derzeit die Grundlagen.

3. *Ist der Regierungsrat bereit, unter Berücksichtigung der Ausgangslage dass die Passstrassen zum Teil dringend saniert oder ausgebaut werden müssen und dafür kaum Geld zur Verfügung steht, beim Bund zu fordern, dass mit dem Ertrag aus den erhöhten Autobahngebühren auch Gelder für die von den Ausländern befahrenen Passstrassen zur Verfügung gestellt werden?*

Für eine politische Diskussion ist es, wie bereits in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, zu früh.

4. *Ist der Regierungsrat bereit, mit anderen Bergkantonen, die die gleiche Ausgangslage haben, wie*

*das Wallis, das Tessin, Bern oder Graubünden Kontakt aufzunehmen, damit diese Kantone sich ebenfalls für die Idee der Gebührenerhöhung und die Verwendung eines Teils der Mittel für die Passstrassen einsetzen können?*

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. *Kann der Kanton Uri aktuell bekannt geben, welcher Sanierungs- und Ausbaubedarf an unseren Passstrassen besteht, mit welchen Kosten gerechnet werden muss und wie es mit der Finanzierung aussieht?*

Der Kanton Uri hat gemäss Kantonsstrassenverzeichnis vier Passstrassen in seinem Besitz: Die H11 Sustenstrasse, die H17 Klausenstrasse, die H19.1 Furkastrasse und die H19.2 Oberalpstrasse. Innert fünf Jahren werden jeweils auf sämtlichen Kantonsstrassenabschnitten Inspektionen der Fahrbahn, der Brücken, Stützmauern und Durchlässe unter der Strasse durchgeführt. Der Zustand der Strassen wird dabei gemäss den Vorgaben der VSS (Vereinigung der Strassenfachleute) ermittelt. Die notwendigen Erhaltungsmassnahmen und Erhaltungskosten werden anschliessend aus dem aktuellen Zustand der Strassen sowie der zu erwartenden Zustandsentwicklung ermittelt. Die Erkenntnisse der Zustandsermittlung fliessen wiederum in die Mittelfrist- und Langfristplanung ein, die jährlich neu erstellt wird. Ob und wie ein Strassenabschnitt saniert wird, wird zudem durch die Strategie Strasse mitbeeinflusst. Die in der Strategie festgelegten Erschliessungsqualitäten (A, B, C und C/D) sind dabei ein Priorisierungsmittel, wobei die Anforderungen an Qualität und Verfügbarkeit der Strassen von A nach C/D selbst schon abnehmend sind. Schon aus der Strategie Strassen, in der die Passstrassen mit der Erschliessungsqualität C oder D bewertet werden, wird deshalb ersichtlich, dass auf den Passstrassen kein Ausbaubedarf vorliegt. Für die Erhaltung der Verfügbarkeit auf den Passstrassen resultiert hingegen ein mittelfristiger und langfristiger Sanierungsbedarf, der aus der Zustandsentwicklung ermittelt worden ist. Folgende Tabelle gibt den für das Jahr 2017 ermittelten, mittelfristigen Sanierungsbedarf (MF-Kosten) auf den vier Passstrassen im Kanton Uri wieder:

Strassenzug	Länge (m)	EQS	MF-Kosten in Mio. CHF	Ø I1 (C)	Ø I1 (C/D)	Massnahmen UHP 2016 bis 2019 in Mio. CHF
H11 Sustenstrasse	17'809	C - C/D	27.0	3.1	2.2	0.32
H17 Klausenstrasse	36'676	A - C - C/D	53.9	2.8	3.7	2.35
H19.1 Furkastrasse	17'884	C - C/D	24.2	2.2	3.0	0
H19.2 Oberalpstrasse	11'590	C - C/D	21.9	2.5	2.4	2.26
	<b>73'959</b>		<b>127.0</b>			<b>4.93</b>

MF-Kosten sind die Kosten für die nächsten 20 Jahre; I1=Zustand Oberfläche nach VSS (0.0-0.9 guter Zustand, 1.0-1.9 mittlerer Zustand, 2.0-2.9 ausreichender Zustand, 3.0-3.9 kritischer Zustand, 4.0-5.0 schlechter Zustand)

Konkrete Massnahmen auf den Passstrassen werden im Rahmen des Unterhaltsprogrammes (UHP) Kantonsstrassen umgesetzt und finanziert. Der Verpflichtungskredit für das UHP 2016 bis 2019 beträgt 30,7 Mio. Franken.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rat-

hauspresse; Standeskanzlei; Abteilung Strassen; Amt für Betrieb Nationalstrassen; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Finanzdirektion; Direktionssekretariat Justizdirektion; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion; Direktionssekretariat Sicherheitsdirektion; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. B. C.', written in a cursive style.