



Fragekatalog

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

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)?
- 2) Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?
- 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?
- 4) Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

- 5) Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?
- 6) Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?
- 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)?
- 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)?

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

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

- 14) Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?
- 15) Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgen soll?

D Weitere Bemerkungen

- 16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Antworten der usic zum Fragekatalog

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

A Neue Finanzarchitektur

- Frage 1 Antwort: JA
Bemerkung: -
- Frage 2 Antwort: JA
Bemerkung: Damit ist analog zu FABI eine langfristige, zeitlich nicht befristete Finanzierung des Strassenverkehrs sichergestellt. Insbesondere ist damit gewährleistet, dass der Bund weiterhin Massnahmen zur Lösung der gesamtschweizerisch wichtigsten Verkehrsprobleme (derjenigen in Städten und Agglomerationen) unterstützt.
- Frage 3a Antwort: JA
Bemerkung: Die Möglichkeiten von Public-Private Partnerships (PPP) und Mobility-Pricing sind ebenfalls zu prüfen.
- Frage 3b Antwort: JA
Bemerkung: Es ist im Weiteren vom Bund zu überlegen, wie die angrenzenden Strasseninfrastrukturen, welche nicht durch den NAF finanziert werden, langfristig erhalten und gezielt angepasst werden können. Es ist heute Aufgabe der Gemeinden- und Kantone dies zu tun. Allerdings fehlt es vielen Gemeinden an Weitsicht, so dass die Infrastrukturen langfristig gefährdet sind.
Das Nationalstrassennetz weist eine Länge von ca. 1'790 km auf.
Die Kantonsstrassen weisen eine Länge von ca. 18'100 km auf.
Die Gemeindestrassen weisen eine Länge von 51'500 km auf (Anteil ca. 72% des Gesamtnetzes).
Des Weiteren sollte auch der neue Netzbeschluss NEB integriert werden.
- Frage 3c Antwort: JA
Bemerkung: -
- Frage 4 Antwort: Es wäre wohl durchaus sinnvoll, die Finanzierung noch transparenter zu gestalten und entsprechend die Spezialfinanzierung Strassenverkehr komplett in den NAF zu überführen. Es ist allerdings richtig, dass dies politisch - aufgrund der grossen Akzeptanz der Spezialfinanzierung Strassenverkehr - schwierig umzusetzen ist. Daher unterstützt die usic den vorgeschlagenen Weg.

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

- Frage 5 Antwort: JA
Bemerkung: Zusätzliche Prüfung alternativer Finanzierungssysteme (Mobility-Pricing etc.)

Frage 6	Antwort: JA Bemerkung: -
Frage 7	Antwort: JA Bemerkung: -
Frage 8	Antwort: JA Bemerkung: Nominal sind beide Varianten gleich. Eventuell ist die Akzeptanz der Nebenvariante mit geringerer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags höher - was dann positiv zu werten wäre.
Frage 9	Antwort: - Bemerkung: s. Fragen 7 & 8
Frage 10a	Antwort: JA Bemerkung: Zusätzliche Prüfung alternativer Finanzierungssysteme (Mobility-Pricing etc.)
Frage 10b	Antwort: JA Bemerkung: Zusätzliche Prüfung alternativer Finanzierungssysteme (Mobility-Pricing etc.)
Frage 11	Antwort: JA Bemerkung: In FABI ist ebenfalls eine Indexierung vorgesehen.
Frage 12	Antwort: Nebenvariante Bemerkung: -
Frage 13	Antwort: Um die Ausgaben und Einnahmen ins Gleichgewicht zu bringen, ist auch der Verzicht auf weniger prioritäre oder nur aus regionalpolitischen Überlegungen lancierte Projekte vorzusehen.

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Frage 14	Antwort: JA Bemerkung: Der neue Netzbeschluss NEB sollte integriert werden. Des Weiteren gilt es die nachfolgenden Forderungen zu beachten (siehe dazu auch Frage 13 und 16). Bei der Klärung und Priorisierung von Ausbauprojekten sowohl der Strasse wie auch der Schiene so wie von entsprechenden Unterhalts- und Erhaltungsfragen sind streng wissenschaftlich-sachliche Kriterien anzuwenden. Namentlich haben sich derartige Entscheide an sachlichen Kosten-/Nutzenanalysen und Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu orientieren. Regionalpolitischen Aspekten darf indessen kein Gewicht zukommen. Nebst rein baulichen Massnahmen sind immer auch betriebliche, technologische und raumplanerische Ansätze zu prüfen. Die politische Verlässlichkeit ist zu stärken, indem volle Transparenz über die anzuwendenden Verfahren, Instrumente und Kriterien hergestellt wird. Entscheide sind zudem effizient und endgültig zu treffen, damit rasch Planungssicherheit entsteht.
Frage 15	Antwort: JA Bemerkung: s. dazu auch Frage 13, 14 & 16

D Weitere Bemerkungen

Frage 16 Bemerkung: Die Transparenz der Finanzierung ist von zentraler Bedeutung (Äusserungen zur Querfinanzierung Bahn/Infrastruktur). Des Weiteren gilt es die folgenden Aspekte zu beachten:

- Der Unterhalt der Infrastruktur (inkl. Ersatzneubau) muss grundsätzlich Priorität haben gegenüber dem Neu- und Ausbau.
- Bei der Verteilung der Gelder, d.h. bei der Festlegung der zu finanzierenden Projekte müssen wissenschaftlich-sachliche (volkswirtschaftliche) und nicht regionalpolitische Kriterien herangezogen werden.
- Alle Ausbauprojekte gemäss STEP müssen auf ihre Zweckmässigkeit überprüft werden. Dabei sind nebst rein baulichen Massnahmen immer auch betriebliche, technologische und raumplanerische Ansätze als Alternativen zu prüfen.
- Dem Verursacherprinzip kommt grosse Bedeutung zu. Modelle wie Mobility-Pricing oder Public-Private Partnership-Ansätze (PPP) sind zu prüfen.