



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Zuhanden Frau Rahel Galliker
3003 Bern

Bern, 16. Juni 2014

Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP): Vernehmlassungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens gerne wahrnehmen.

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**, auf einer sehr **grundsätzlichen Ebene** können wir die angestrebte Neuordnung aus Gründen der **Transparenz und der langfristigen Planbarkeit** unterstützen. In Bezug auf die **konkrete Ausgestaltung** haben wir aber grosse Bedenken, die wir bei den Antworten auf die weiteren Fragen darlegen. Insbesondere nicht nachvollziehen können wir, wieso die **SFSV** weiterhin bestehen soll und **beantragen deren Aufhebung** bzw. Überführung in den NAF (siehe Antwort auf Frage 4).
- **Unsere Zustimmung zu einem NAF wird letztendlich davon abhängen, wie die Vorlage am Schluss der Beratungen konkret ausgestaltet sein wird, namentlich in Bezug auf die Agglomerationsprogramme. Insbesondere die vorgesehene zeitliche Erstreckung der Beiträge für die 2. Generation bis 2027 sowie eine zeitliche Verschiebung der 3. Generation ist aus unserer Sicht eine falsche Priorisierung. Damit könnten zur Mitfinanzierung ab der 3. Generation Mittel erst ab 2021 zur Verfügung gestellt werden. Diese Verzögerung ist fatal: 85–90 Prozent aller Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen. Der Verkehr wird auch künftig gerade in den Agglomerationen stark wachsen. Auch bei der Bevölkerungsentwicklung zeichnet sich eine stärkere Konzentration der Einwohnerentwicklung in den Agglomerationen ab.**
- **Die Agglomerationsprogramme sind deshalb zu priorisieren und ohne Verzögerung umzusetzen.** Sie sind erfolgreich und beinhalten sinnvolle Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen, für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Ve-

loverkehrs sowie gegen die Zersiedlung und den Verlust von Kulturland. Zudem leisten sie einen wichtigen Beitrag für eine **Senkung des Verbrauchs fossiler Energien** sowie zum Klimaschutz.

- **Wir beantragen folgende Ergänzung (Anhang, Art. 12) im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe:**

Art. 4, neuer Absatz:

Der Anteil für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in

Städten und Agglomerationen (Agglomerationsverkehr) wird für jeweils vier Jahre festgelegt; er beträgt mindestens 400 Mio. Franken pro Jahr.

- **Zweckartikel:** Der Zweckartikel (Art. 2 NAFG) bietet eine wertvolle Grundlage für eine nachhaltigere Ausgestaltung der Verkehrspolitik und wir begrüessen diesen mit Nachdruck. Der Einbezug aller Verkehrsträger und explizit auch der Verkehrsmittel mit ihren Vor- und Nachteilen ist von zentraler Bedeutung. Ebenso wie die in Bst. d festgeschriebene Koordination mit der Siedlungsentwicklung und dass der Schutz der Umwelt zu beachten ist.
- In diesem Kontext halten wir fest, dass ein Ziel des NAF insbesondere auch die **Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs** sein soll. Mit relativ wenigen Mitteln lassen sich in diesem Bereich grosse Wirkungen erzielen, die der Umwelt, aber auch der Gesundheit der Bevölkerung zu Gute kommen. Massnahmen beim Fuss- und Veloverkehr erfüllen die Ziele der Agglomerationsprogramme ganz besonders. Der Bund sollte Anreize setzen, verstärkt Massnahmen in diesem Bereich aufzunehmen und umzusetzen. Insbesondere stehen aber auch die **Kantone und Städte in der Pflicht**. Eine allfällige **Anpassung des Finanzierungsschlüssels** für diesen speziell wirkungsvollen Bereich könnte geprüft werden, zumal es sich dabei um vergleichsweise günstige Massnahmen handelt. Gut ausgebaute und vor allem sichere Infrastrukturen sind die Voraussetzung, um das grosse Potential des Fuss- und Veloverkehrs (gut die Hälfte der Autofahrten sind kürzer als 5 km) auszuschöpfen.
- **Auch die Finanzierung von neuen, innovativen Infrastrukturprojekten sollte im Agglomerationsfonds Platz finden können** (als Beispiel genannt werden könnten batteriebetriebene Stadtbusse, die ohne Oberleitungen an Haltestellen aufgeladen werden können). Mit solchen innovativen Lösungen können Kosten für teure Infrastrukturen und Batterieparks eingespart werden.

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

- Die Schaffung eines unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds auf Verfassungsstufe ist nicht zwingend, wir können sie vom Grundsatz her aber unterstützen, sofern eine klare Priorisierung bei den Agglomerationsprogrammen resultiert, die eine langfristige und ausreichende Finanzierung ermöglicht (siehe Antrag bei der Antwort auf Frage 1).

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

a) **Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?**

- **Ja**, was die **Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags** und die **Abgabe gemäss Art. 131 Abs. 2 Bst. b** angeht. **Nein**, was die vorgesehene **Zweckbindung der Automobilsteuer** betrifft.

b) **Mit den zu finanzierenden Aufgaben?**

- Unsere Zustimmung hängt von der Priorisierung bzw. der Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Aufgabenbereiche ab. Wir beantragen eine **klare und verbindliche Prioritätensetzung bei den Agglomerationsprogrammen** und somit bei **Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG**. Ausbauprojekte bei den Nationalstrassen gemäss **Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 2** und teilweise **Ziff. 3** sind nur in unbestritten verkehrlich notwendigen Fällen und demokratisch legitimiert

zu planen und zu realisieren. Den im Bericht für diese Ausbauprojekte genannten durchschnittlichen Finanzbedarf im Zeitraum 2012–2030 erachten wir als zu hoch.

- **Den vom Bundesrat vorgeschlagenen Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard, der im Vernehmlassungsbericht unter „Anpassungen“ gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 erscheint, lehnen wir dezidiert ab und werden diesen mit dem Referendum bekämpfen.** Folglich lehnen wir auch den Ausbau der bestehenden Nationalstrassen-Zufahrten zum Gotthard-Stassentunnel ab, wenn diese zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen führen (z.B. neue Axenstrasse).
- Wir begrüssen es explizit, dass gemäss Art. 5 Abs. 2 NAFG die Mittel für die Finanzierung der Nationalstrassen **vorrangig den Bedarf für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrasseninfrastruktur** sicherzustellen haben, beantragen aber ein **unabhängiges Audit, was den effektiven Unterhaltsbedarf** angeht (analog zum Netz-Audit bei den SBB).
- **Ausbauten erhöhen den Bedarf nach Unterhalt und Erneuerung unverhältnismässig** (auch wegen der anspruchsvolleren Baustandards in dicht besiedeltem Raum) und darum ist der Vermeidung von Verkehr bzw. der Verlagerung mehr Gewicht zu schenken als den Aus- und Neubauten.
- **Strassenfinanzierung umfassend betrachtet müsste auch die heute über allgemeine Steuermittel finanzierten Gemeindestrassen einzubeziehen.** Da mit Agglomerationsprogrammen, Beiträgen für Randgebiete u.ä. Gemeinde- und Kantonsstrassen mitfinanziert werden, ist auch hier eine Verursacherfinanzierung sachgerecht.

c) Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?

- Wir erachten es als nicht zielführend, dass die **SFSV (neu)** bestehen bleiben soll, siehe unsere Ausführungen bei Antwort auf Frage 4.

4) Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung

Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?

- **Wir unterstützen die im Bericht vorgestellte Variante und somit eine weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems.** Es gibt keinen Grund, eine SFSVNEU vorzusehen (gemäss Art. 3 MinVG und Art. 53 Abs. 1 FHG) und diese weiterhin aus den zweckgebundenen Mitteln der Mineralölsteuereinnahmen (50% Grundsteuer) zu finanzieren. Damit wäre ein wichtiger Vorteil der Vorlage – transparente und nachvollziehbare Finanzflüsse – in Frage gestellt.
- Insbesondere der vorgeschlagene **Ausgleichsmechanismus** zwischen den Rückstellungen der SFSVNEU und den Reserven des NAF wirft Fragen auf. Wir wollen eine verlässliche und verbindliche Vorgabe namentlich was die Agglomerationsprojekte angeht, die nicht von einem „Ausgleichsmechanismus“ abhängig ist.
- **Wir beantragen, die SFSV aufzuheben und alle Aufgaben in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr aus der Bundesrechnung herauszulösen und in den Fonds zu überführen.** Das bedeutet konsequenterweise, dass die entsprechenden Verfassungsbestimmungen (Art. 86 Abs. 3-5) sowie die entsprechenden Gesetzesartikel (u.a. Art. 9 Abs. 2 und Art. 12 NAFG) angepasst bzw. gestrichen werden müssten.

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

5) Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der

Finanzierungslücke zu erhöhen?

- Ja, es handelt sich dabei um eine **verbrauchsabhängige und verursachergerechte Finanzierung**, die eine Lenkungswirkung erzielt. Da wir eine Verwendung der Mittel aus der Automobilsteuer ablehnen, ist ein vom effektiven Mittelbedarf abhängiger Zuschlag ins Auge zu fassen.

- **Wir sind der Meinung, dass eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags grundsätzlich zu vertreten ist.** Der Anteil der Kosten für den Transportaufwand auf Strasse und Schiene an den Kosten der Bruttoproduktion ist relativ gering und die Ausgaben für Treibstoffe stellen nur eines der Kostenelemente des Transportaufwands dar. Selbst eine stärkere Erhöhung als vorgeschlagen dürfte nur einen relativ geringen Einfluss auf die Bruttoproduktionskosten der einzelnen Branchen haben. Auch die steuerliche Belastung eines durchschnittlichen Haushalts steigt in einem vertretbaren Ausmass, vor allem wenn man bedenkt, dass die steuerliche Belastung durch die Mineralölsteuer und den -zuschlag künftig generell abnimmt.

6) Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden

Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?

- **Nein.** Die vorgeschlagene Zweckbindung der Automobilsteuer entzieht dem allgemeinen Bundeshaushalt Mittel, die kompensiert werden müssten und die in zentralen Bereichen wie beispielsweise der Bildung fehlen werden. Rückblickend auf die letzten fünf Jahre wären es bei einer vollständigen Verwendung der Automobilsteuer im Durchschnitt jährlich 374 Millionen Franken gewesen, die dem Bundeshaushalt entzogen worden wären.

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)?

- Einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags können wir zustimmen, die Höhe ist abhängig vom effektiven Finanzbedarf. Einer Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer können wir nicht zustimmen.

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)?

- Einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags können wir zustimmen, die Höhe ist abhängig vom effektiven Finanzbedarf. Einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer oder Teilen davon können wir nicht zustimmen.

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

a) Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?

- Die Erhöhung soll so hoch ausfallen, dass sie die **Kosten für die Agglomerationsprogramme** gemäss unserem Antrag (siehe Frage 1) deckt und die **Einlagen in den BIF** gemäss Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 BV (3. Übergangsbestimmung zu Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)) ermöglicht.
- Bei den Nationalstrassen sollen die Bereiche **Betrieb und Unterhalt** finanziert werden können. Dafür soll aber vorgängig ein **unabhängiges Netzaudit** durchgeführt werden (analog zu den SBB).
- Aufwendungen für die Aufgabenbereiche **Ausbauschnitte** (Neubau von einzelnen Streckenabschnitten oder die Erweiterung von bestehenden Abschnitten mit weiteren Fahrspuren) und **grössere Vorhaben im bestehenden Netz** gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 2 müssen aus unserer Sicht – wenn überhaupt - in einem **stark reduzierten Rahmen** erfolgen und **demokratisch legitimiert** sein (referendumsfähiger Bundesbeschluss). Das gleiche gilt teilweise auch für Fertigstellungen gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 3.

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

- **Wir befürworten grundsätzlich einen vom effektiven Mittelbedarf abhängigen Zuschlag.** Die Frage nach einem **Aufgabenverzicht** beantworten wir wie folgt: Die Entnahmen für die Nationalstrassen gliedern sich gemäss Artikel 5 Absatz 1 NAFG in die Bereiche Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, Ausbauschritte und grössere Vorhaben im bestehenden Netz sowie die Fertigstellung des beschlossenen Netzes. **Die Aufgabenbereiche Ausbauschritte und grössere Vorhaben im bestehenden Netz haben für uns klar tiefste Priorität bzw. wir ziehen in Zweifel, dass der im Vernehmlassungsbericht dargestellte Ausbaubedarf gegeben ist. Wir sind der Überzeugung, dass mit einer Stärkung und zeitlichen Vorverschiebung der Agglomerationsprojekte ein wirksameres Instrument geschaffen werden kann, um einen effektiven Beitrag zur Engpassbeseitigung zu leisten.**
- **In Bezug auf die Netzvollendung gemäss Netzbeschluss von 1960 (d.h. ohne nachträgliche Aufklassierung), die wir nicht grundsätzlich in Frage stellen, halten wir fest, dass heute der verkehrstechnische Nutzen nicht bei allen Projekten gleichermassen ausgewiesen ist.** Die bereits angespannte Finanzlage in den einzelnen Kantonen wird durch allfällige Kostenüberschreitungen bei einzelnen Projekten weiter unter Druck kommen. Anhaltender Widerstand in Parlamenten bzw. der Bevölkerung in Bezug auf Projekte im Rahmen der Netzvollendung muss bei den weiteren Arbeiten berücksichtigt werden. Heute umstrittene, als nicht mehr zweckmässig bezeichnete Netzvollendungsprojekte sollen aus dem Anhang gestrichen werden.
- Alle Netzvollendungsprojekte, für die heute noch keine Baubewilligung erteilt worden ist, sollen auf den verkehrstechnischen Nutzen geprüft werden. Die im Infrastrukturfondsgesetz bewilligten 8.5 Milliarden Franken für die Netzfertigstellung dürfen (ausser der Anpassung an die Teuerung) nicht erhöht werden.
- **Auf den Bau einer zweiten Gotthardröhre (so genannte „Anpassung“ gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1) und Ausbauten der bestehenden entsprechenden Zufahrtsstrecken ist zu verzichten.**

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

a) neu eine Pauschalsteuer einzuführen; b) zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?

- **Ja. Wir sind damit einverstanden, dass Elektro-Automobile einer jährlichen Abgabe unterstellt werden und dass in der Verfassung die Möglichkeit zur Erhebung einer solchen Abgabe zur Finanzierung des NAF geschaffen wird. Es sollte aber keine pauschale Abgabe sein.** Wir sind vielmehr der Meinung, dass diese Abgabe abhängig von der Anzahl der gefahrenen Kilometer erhoben werden sollte. Die genaue Ausgestaltung der Abgabe wird aber zu einem späteren Zeitpunkt auf Ebene Gesetz diskutiert werden können.

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

- **Ja.** Während die Ausgaben für Bau, Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastruktur der Teuerungsentwicklung unterliegen, sind die Tarife der Mineralölsteuern als Frankenbeiträge gesetzlich festgelegt. **Seit der letzten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags 1974 (!) sind die allgemeinen Konsumentenpreise um rund 119 Prozent gestiegen.** Real entsprechen 30 Rappen Mineralölsteuerzuschlag also noch rund 13,7 Rappen. **Es ist nicht nachvollziehbar, warum weiterhin auf die entsprechenden Einnahmen verzichtet werden soll.**
- Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum gemäss Vernehmlassungsvorlage der Teuerungsausgleich erst erfolgen soll, nachdem die kumulierte Teuerung drei Prozent erreicht hat. Ausserdem soll er nur dann vorgenommen werden, wenn dies zur Finanzierung aller Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr notwendig ist. **Wir beantragen, dass der**

Teuerungsausgleich mit der Einführung des NAF und unabhängig von der Höhe der kumulierten Teuerung vorgenommen wird und dass Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes entsprechend angepasst wird.

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 können keiner der beiden Varianten den Vorzug geben, da wir eine Zweckbindung der Automobilsteuer aus grundsätzlichen Überlegungen ablehnen.**

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 Mittel für die Finanzierung über die Mineralölsteuer müssen mittelfristig ergänzt werden, da der Verbrauch sinken wird, was ja natürlich erwünscht ist. Nur eine verursacher- und sozialgerechte Finanzierung des Gesamtsystems unter Berücksichtigung aller externen Effekte (insbesondere der externen Unfall- und Umweltkosten), das heisst ein Mobility Pricing (flächendeckend, umfassend (Bund, Kanton, Gemeinden), differenziert (z.B. nach CO₂-Belastung, sozial etc.) vermag die Finanzierung langfristig zu sichern.
- Wie bei Antwort auf Frage 11 ausgeführt, soll der **Teuerungsausgleich auf dem Mineralölsteuerzuschlag** ohne einschränkende Bedingungen erhoben werden.
- Insbesondere was den **Güterverkehr** angeht, sind wir der klaren Überzeugung, dass alle Potenziale ausgeschöpft werden müssen, damit die Belastungen sinken und das **Verlagerungsziel** erreicht werden kann. Damit werden die Strassen weniger belastet und der Unterhaltsbedarf sinkt. Auch der **Binnengüterverkehr** muss konsequent auf die Schiene verlagert werden. Die SBB dürfen nicht von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, enthoben werden.

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

- Grundsätzlich Ja. Wir sind aber der Meinung, dass der Finanzbedarf für Erweiterungen und Kapazitätsausbauten zu hoch veranschlagt ist. Das überproportionale Wachstum des MIV auf den Nationalstrassen ist kein Naturgesetz, sondern hat u.a. damit zu tun, dass die externen Kosten nicht vollumfänglich von den VerursacherInnen getragen werden, sondern teilweise von der Allgemeinheit. Ein Ausbau der Strasse macht diese für die AutofahrerInnen attraktiver und erzeugt Mehrverkehr und somit weitere externe Kosten. Zudem steigen damit auch die Kosten von Betrieb und Unterhalt weiter an. Insbesondere lehnen wir den vom Bundesrat vorgeschlagenen Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard ab und werden dieses Projekt mit dem Referendum bekämpfen.
- Wir begrüssen es, dass gemäss Art. 11b Abs. 2 Nationalstrassengesetz in den Botschaften jeweils die **Folgekosten** zu den Ausbauschritten aufgezeigt werden müssen.

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

- Es ist sinnvoll, den künftigen Kapazitätsausbau in mehreren Ausbauschritten vorzunehmen. Wir erachten aber den Finanzbedarf grundsätzlich als zu hoch, insbesondere

für Modul 3 der Engpassbeseitigung, wo ein Umfang von rund 7,2 Milliarden Franken vorgesehen ist. Bei allen Nationalstrassenprojekten sollen die dafür zu erwartenden Kosten detailliert aufgelistet werden.

- Die Erarbeitung des STEP Nationalstrassen soll nicht nur den Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen gewährleisten und die negativen Auswirkungen der Mobilität auf Mensch und Umwelt auf ein langfristig unbedenkliches Niveau vermindern. Vielmehr sollen an die Kapazitätsausbauprojekte analoge Anforderungen gestellt werden wie an die Agglomerationsprojekte. Sie sollen ebenfalls Wirkungsziele, wie sie gesetzlich im IFG und im MinVG festgelegt sind, erfüllen. Dazu gehören eine bessere Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch und mehr Verkehrssicherheit.
- Wir begrüßen es mit Nachdruck, dass die Erlasse zu den einzelnen Ausbausritten gemäss Art. 11b des Nationalstrassengesetzes in der Form des Bundesbeschlusses ergehen und dass die Bundesbeschlüsse dem fakultativen Referendum unterstehen.

D Weitere Bemerkungen

16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

- Es ist vorgesehen, dass der Bundesrat dem BIF aus der SFSV 9 Prozent der Einnahmen der Mineralölsteuer (inkl. Zuschlag), maximal 310 Millionen Franken pro Jahr, befristet bis zum Ende der Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds (ca. 2030), zuweisen kann. Der BIF tritt voraussichtlich 2016 in Kraft. Da wir eine Aufhebung der SFSV bzw. eine Überführung der entsprechenden Mittel in den NAF befürworten, bedeutet das konsequenterweise, dass die **Mittel für den BIF entsprechend aus dem NAF** fließen müssen, damit die noch nicht in Angriff genommenen Projekte der Agglomerationsprogramme (3. Generation), welche die Eisenbahn betreffen, über den BIF finanziert werden können.
- Die Vermeidung von Verkehr bzw. die Reduktion des MIV soll insbesondere auch mit **siedlungspolitischen Massnahmen** (z.B. verkehrsarme Siedlungen, Car Sharing, Quartierversorgung u.ä.) erzielt werden. Dabei handelt es sich um die günstigste Form der Mobilitätsbewältigung, deren Förderung sich auszahlt.
- Die **Raumplanung** muss bei allen Vorhaben eine zentrale Rolle spielen und den Entscheidungen vorgelagert werden. Die knappe Verfügbarkeit der Ressource Boden verlangt eine Raumplanung, welche den **Mobilitätsbedarf langfristig Richtung Nachhaltigkeit** lenkt.
- Die für den Verkehr relevanten Fachdisziplinen im UVEK (BAV, Astra, Bazl, ARE, BFE, Bafu) sollen vermehrt koordiniert werden, um vermehrt eine **Gesamtverkehrsperspektive** einnehmen zu können.
- Wir verweisen auf den **Rollenkonflikt des Astra**: Es bestellt die Infrastruktur und baut sie zugleich. Es ist zu prüfen, wie eine **unabhängige Aufsicht** garantiert werden kann.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz