

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
Bereich Netzplanung

3003 Bern

Bern, 6. April 2009

## **Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel: Vernehmlassungsantwort der SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung und beantworten Ihre Fragen gerne wie folgt:

### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

- Nein. Wir könnten der Vorlage nur dann zustimmen, wenn eine Erhöhung der Mineralölsteuer ohne Kompensation bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe erfolgt und wenn jeglicher der Ausbau der Nationalstrassen einem referendumsfähigen Entscheid untersteht.
- Lösungen im Verkehrsbereich müssen zu weniger motorisiertem Individualverkehr in und um die Kernstädte und in den Agglomerationen führen. Sie müssen zu weniger Lärm und weniger Luftverschmutzung sowie zu mehr öffentlichem Raum beitragen und nachhaltig sein. Die Verkehrspolitik muss so gestaltet werden, dass sie den Klimaschutz fördert und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss maximal reduziert.
- Im Bereich der Mobilität nimmt der CO<sub>2</sub>-Ausstoss aber weiter zu und beträgt 42% der gesamten Emissionen. Anstelle der vom Gesetz für den Zeitraum 1990 bis 2010 vorgesehenen Reduktion um 8% steuern wir auf eine Zunahme von mehr als 10% zu. Bereits heute beträgt die Abweichung im Bereich der Treibstoffe 2,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr.
- **Nachhaltige Mobilität wird nur durch einen konsequenten und den Bedürfnissen angepassten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs erzielt.** Der verstärkte Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die gezielte Förderung des Langsamverkehrs tragen namhaft zur Bewältigung der ungebrochenen Nachfrage nach immer mehr Mobilität bei, dies hält auch der Vernehmlassungsbericht zu Recht fest. Diese Umlagerung erfolgt aber nur, wenn die wirtschaftlichen Anreize verstärkt werden (z.B. CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen, Parkplatzgebühren, Road pricing) und wenn der öffentliche Verkehr attraktiv und leistungsfähig ist. Leistungsfähig

higkeit und Kapazität der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind ausschlaggebend für die Begrenzung der mit Hilfe fossiler Treibstoffe zurückgelegten Kilometer. Deshalb ist die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur von entscheidender Bedeutung. Wir schlagen deshalb vor, die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen einzuführen und einen Teil der Einnahmen für die Finanzierung der Bahninvestitionen zu verwenden.

- Das Volk hat mit dem Nein (63%) zur Avanti-Vorlage bestätigt, dass es Ja sagt zu einer fortschrittlichen Verkehrspolitik, die den Verkehr auf die Schiene verlagert und dass deshalb schwergewichtig in die Schiene investiert werden soll.

#### Eidgenössische Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“

- Die SP unterstützt die im März 2009 lancierte eidgenössische Volksinitiative des VCS „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Mit dieser Initiative soll der öffentliche Verkehr in der Schweiz ausgebaut werden und die zurückgestellten Bahnprojekte (Bahn 2030) sowie die ÖV-Projekte des Agglo- und Regionalverkehrs sollen innert einer bedarfsgerechten Frist verwirklicht werden.
- Dazu soll die Bundesverfassung wie folgt ergänzt werden: Bund und Kantone erhalten den Auftrag, im ganzen Land den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse sowie die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene zu fördern. Die zweckgebundenen Treibstoffzollgelder werden nach einem neuen Schlüssel verteilt: Die eine Hälfte der Erträge der Mineralölsteuer gehört der Strasse, die andere Hälfte dem öffentlichen Verkehr (bis anhin bei 75% für die Strasse und 25% für die Bahn).

#### Anpassung Netzbeschluss nur mit referendumsfähigen Beschluss!

- Die Engpassbeseitigung gemäss Infrastrukturgesetz (IFG) erfolgt mittels Fahrstreifenergänzungen an bestehenden Nationalstrassen mit einer Länge von mindestens zwei Kilometern. Gemäss Vernehmlassungsbericht zeigen die vorliegenden Untersuchungen auf, dass dieser Ansatz in zwei Fällen nicht zielführend sei. In diesen beiden Fällen soll die Beseitigung eines erwarteten Engpasses durch die Ergänzung neuer Netzelemente erfolgen. Für die Realisierung neuer Netzelemente ist die Anpassung des Netzbeschlusses aus dem Jahre 1960 erforderlich. **Ein Ausbau des Netzes darf nur aufgrund eines neuen Netzbeschlusses ins Auge gefasst werden. Dieser muss dem fakultativen Referendum unterstehen.** Die SP erachtet es als demokratiepolitisch fragwürdig, sollte das Autobahnnetz ohne Mitsprachemöglichkeit des Volkes ausgebaut werden. Analog zu den Eisenbahngrossprojekten (insbesondere Bahn 2000) sollen im Nationalstrassenbereich die Vorlage zum Netz und jene zur Finanzierung in zwei separaten Beschlüssen gefasst werden. Ein neuer Netzbeschluss muss auf dem Sachplan Verkehr basieren.
- Artikel 1 des Bundesbeschlusses über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der finanziellen Mittel nennt diejenigen Engpassbeseitigungsprojekte, die im Rahmen der ersten Periode der Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz realisiert werden und gibt die dafür finanziellen Mittel frei. Der Beschluss ist nur als Finanzierungsbeschluss gestaltet und untersteht damit nicht dem Referendum. Damit ist die gesetzliche Grundlage aus Sicht der SP Schweiz unvollständig, da auch ein referendumsfähiger Netzbeschluss zu den geplanten Strecken vorgelegt werden müsste.

#### Mittel für Programm Agglomerationsverkehr einsetzen

- Erste Priorität haben gemäss Vernehmlassungsbericht funktionsfähige Nationalstrassen im eigentlichen Kerngebiet der Agglomerationen sowie zwischen den Grossagglomerationen Genf – Lausanne und Bern - Zürich. Entsprechend sollen mit den vorliegenden Massnahmen Engpässe auf dem Nationalstrassennetz in den Agglomerationen beseitigt werden. Wir sind aber der Meinung, dass sich die Probleme in den

Agglomerationen nicht mit einem Ausbau des Strassennetzes lösen lassen, da damit mehr Verkehr generiert wird. Das Programm „Engpassbeseitigung“ wird zudem zu einer unerwünschten Konkurrenzierung von ÖV-Angeboten führen.

- Wir unterstützen daher den parallel in Vernehmlassung befindlichen „Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 – 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr“. Für den Agglomerationsverkehr sind während der Laufzeit des Fonds unter Berücksichtigung der Teuerung und der Mehrwertsteuer durchschnittlich Mittel im Umfang von rund 360 Millionen pro Jahr vorgesehen. 2008 wurden für die dringlichen Agglomerationsprogramme 430 Millionen zur Verfügung gestellt. 2009 werden es 470 Millionen und 2013 rund 460 Millionen sein. Als Folge davon werden im Infrastrukturfonds bis zum Jahre 2015 für die Beiträge an die Agglomerationsprogramme keine Mittel zur Verfügung stehen. **Erst ab 2017 werden die Mittel für den Agglomerationsverkehr in vollem Umfang der Umsetzung der Agglomerationsprogramme zu Gute kommen. Wir sind daher der Meinung, dass eine frühere Finanzierung der Agglo-Programme verkehrspolitisch und wirtschaftliche die bessere Option wäre als die „Engpassbeseitigung“.**

#### Ökologische Auswirkungen ungenügend berücksichtigt

- Der Vernehmlassungsbericht hält fest, das Programm weise aus volkswirtschaftlicher Sicht einen positiven Saldo auf. Hauptverantwortlich dafür seien die Einsparungen bei den Reisezeiten sowie eine Reduktion der Anzahl Unfälle. Die ökologischen Auswirkungen des Programms werden als gering bezeichnet. Insgesamt wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Programms als positiv bewertet: Den monetär quantifizierbaren Effekten in den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Ökologie in Höhe von rund 261 Millionen Franken stünden Kosten der Infrastruktur von rund 196 Millionen gegenüber. Das vorgelegte Programm Engpassbeseitigung weise ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von rund 1.33 aus.
- Diese positive Bilanz darf bezweifelt werden, hat ein höheres Verkehrsaufkommen doch empfindliche Auswirkungen auf die Emissionen, die Gesundheit und die Luftqualität (Smog, Feinstaub). Wir erwarten, dass diese Kosten in einer transparenten Vollkostenrechnung dargestellt werden und dass alle externen Kosten in einer langfristigen Perspektive einbezogen werden.
- Zudem ist festzuhalten, dass der erwähnte Nutzen zum überwiegenden Teil bei den Verkehrsteilnehmenden anfällt, während die öffentliche Hand die Lasten für die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen zu tragen hat.
- Es wird auch argumentiert, dass zusätzliche Fahrstreifen keine Eingriffe in bisher nicht betroffene Landschaftsräume verursachen. Auch dies kann nicht unwidersprochen bleiben, führen doch zusätzliche Fahrstreifen zu einer zusätzlichen Versiegelung des Bodens.

#### **2. Stimmen Sie dem vorgeschlagenen Inhalt des Bundesbeschlusses "*Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel*" zu?**

- Nein. Zwischen 1960 und 2005 hat sich die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr von 18'590 auf 87'950 Millionen Personenkilometer verfünffacht. Mehr als ein Drittel dieses Verkehrs wird auf der Nationalstrasse abgewickelt. Das UVEK rechnet zwischen 2000 und 2030 im Basisszenario mit einer weiteren Zunahme der Verkehrsleistungen im motorisierten Personenverkehr um 19,5%. Noch stärker wird im gleichen Zeitraum der Güterverkehr auf der Strasse zunehmen (2002-2030: +34,8%). Auch der SP ist bewusst, dass diese Entwicklung nicht einfach rückgängig gemacht werden kann. Sie muss aber stabilisiert werden. Mit einem Ausbau von

Strassen werden Staus und zusätzliches Verkehrsaufkommen nicht beseitigt werden – im Gegenteil.

- Die im Vernehmlassungsbericht gemachten Aussagen zu den Nationalstrassen können wir in dieser Form nicht unterstützen. Im Bericht wird ausgeführt, sie spielten für die Erschliessung der grossen Agglomerationen eine wichtige Rolle und würden einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs der Agglomerationen aufnehmen und trügen damit massgebend zur Entlastung der innerstädtischen Strassennetze bei. Mehr Strassen und Ausbau von Strassen führt aber höchstens kurzfristig zu Entlastungen, im viel häufigeren Fall wird mittel- und langfristig mehr Verkehr generiert. Beispiel Baregg: Mit der Realisierung des dritten Tunnels am Baregg wurde der überlastete Strassenabschnitt zwar kurzfristig entschärft. Bis zum Jahre 2020 wird er mit einer Belastung von rund 130'000 Fahrzeugen pro Tag bereits wieder sehr stark überlastet sein.

#### Konsequente Förderung des ÖV

- Wir begrüssen es natürlich, dass Verbesserungen der Verkehrssysteme ausserhalb der Nationalstrassen zuerst im Rahmen der Agglomerationsprogramme, der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie durch betriebliche Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Verkehrsmanagement) erzielt werden sollen. Diese Massnahmen sind rasch und mit der notwendigen Konsequenz umzusetzen. Den im Vernehmlassungsbericht gezogenen Schluss, wenn aus all diesen Ansätzen keine ausreichende Entlastung der Nationalstrassen resultiere, müssten die betroffenen Nationalstrassenabschnitte ausgebaut werden, können wir grundsätzlich nicht unterstützen.
- Insbesondere Engpässe mit saisonalen Überlastungen während der Hauptreisezeiten oder an Wochenenden können nicht als Argument dienen, den Strassenausbau zu fördern. Tourismusregionen und insbesondere die Nord-Süd-Verbindungen sind mit dem ÖV bereits gut erschlossen oder noch zu erschliessen. Werden diese Nationalstrassenabschnitte ausgebaut, nimmt der Verkehr auf diesen Strecken mittel- und langfristig weiter zu und in einigen Jahren sind die Kapazitäten wieder ausgeschöpft.
- Der Vernehmlassungsbericht hält fest, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs eine eigentliche Trendwende bei der Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Nationalstrassen nicht herbeizuführen vermochte. Es sei festgehalten, dass dies vor allem an den ungenügenden Massnahmen liegen dürfte. So wurden beispielsweise die Ziele der Alpeninitiative bis heute nicht umgesetzt. Bei der Abstimmung 1998 über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wurde für die zweite Etappe von Bahn 2000 ein Betrag von 8,3 Milliarden Franken versprochen. Mit dem Kernprogramm ZEB wird aber nur die Hälfte der zweiten Etappe von Bahn 2000 realisiert. Dieses um die Hälfte reduzierte Projekt erlaubt nicht, die notwendige Förderung der Mobilität vorzunehmen. Gemäss Bundesrat würde mit der Realisierung von Bahn 2030 zudem erst 2015 begonnen.

#### Keine Infragestellung der Finanzierung des FinöV-Fonds bzw. Weiterführen der Finanzierung

- Auf keinen Fall darf die Finanzierung des FinöV-Fonds in Frage gestellt werden. Der seit 1998 bestehende FinöV-Fonds sichert die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte. Gespiesen wird er zum Teil aus Mitteln der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV).
- Bisher war geplant, die Beiträge aus der SFSV bis zum Jahr 2023 auslaufen zu lassen. Im Rahmen von Bahn 2030 wird derzeit diskutiert, Eisenbahnprojekte aus Mitteln der SFSV weiter zu finanzieren. Bei Beiträgen von konstant rund 300 Millionen Franken pro Jahr und einer Laufzeit bis ins Jahr 2027 würde dies bis zum Jahr 2027 eine Mehrbelastung der SFSV von ca. 3 Milliarden Franken bedeuten.

- Diese Mittel sind in Bahn 2030 mit Sicherheit besser investiert als in Strassenbeton.

#### Das Programm „Engpassbeseitigung“ ist nicht finanzierbar

- Gemäss Vernehmlassungsbericht stehen für die Beseitigung aller prognostizierten Engpässe Fahrstreifenergänzungs-Projekte im Umfang von rund 15 Milliarden Franken zur Diskussion. Im IFG sind für die „Engpassbeseitigung“ im bestehenden Nationalstrassennetz 5,5 Milliarden Franken vorgesehen.
- Hinzu kommen neue Netzelemente im Umfang von weiteren rund 16 bis 17 Milliarden Franken (Preisstand 2005, ohne Teuerung und MwSt.).
- **Diese Summe übersteigt bei Weitem die Kosten der NEAT und ist schlicht nicht finanzierbar.**

### **3. Wie beurteilen Sie die Option, die beiden gravierenden Engpässe im Raum Lausanne (Umfahrung Morges / Lausanne) und im Raum Zürich (Glattal) durch den Bau neuer Netzelemente zu beseitigen?**

- Aus Sicht des Bundesrats unverzichtbar sind eine Netzergänzung im Raum Glattal – Winterthur sowie die Umfahrung Morges. Alle anderen derzeit diskutierten Netzerergänzungen werden zurückgestellt bzw. durch die kostengünstigeren Ausbauten auf den bestehenden Nationalstrassen ersetzt.
- **Wie bereits ausgeführt: Ein Ausbau des Netzes darf nur aufgrund eines neuen Netzbeschlusses ins Auge gefasst werden. Dieser muss dem fakultativen Referendum unterstehen.**
- Zudem ist die Entlastungswirkung des erweiterten ÖV-Angebots mit dem dritten Gleis Lausanne-Genf zu berücksichtigen, das gegenwärtig diskutiert wird.
- In der Agglomeration Zürich soll mit dem Bau der Durchmesserlinie in Verbindung mit einer Verbesserung des S-Bahn-Angebots die bisherige Strategie weitergeführt werden: Die auf die Kernstadt ausgerichteten PendlerInnenströme sollen weiterhin und noch vermehrt mit einem attraktiven S-Bahn-Angebot sowie den gesamten öffentlichen Personennahverkehr bewältigt werden.

### **4. Können Sie einer teilweisen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen an die Teuerung auf der Ausgabenseite zustimmen a. für die Deckung des «ordentlichen Mehrbedarfs» der Spezialfinanzierung Strassenverkehr?**

- Nein, dazu folgende grundsätzliche Bemerkung: Der Vernehmlassungsbericht legt dar, dass die Einnahmen der SFSV ab 2010 zur Deckung der ordentlichen Aufwendungen nicht mehr ausreichen dürften. Es sei festgehalten, dass in anderen Bereichen (z.B. Bildung, Soziales, öffentlicher Verkehr), in denen die Mittel nicht ausreichen, Leistungen gekürzt oder Projekte zurückgestellt werden. Es wird eine Verzichtsplannung vorgenommen in Bereichen, die aus gesellschaftlicher und sozialer Sicht schmerzhaft Folgen haben. Es ist nicht einzusehen, wieso gerade bei Strassenbauten keine Verzichtsplannung vorgenommen werden sollte.
- Im Vernehmlassungsbericht wird ausgeführt, für die ausreichende Finanzierung der SFSV komme in erster Linie die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in Frage. Mit einer Erhöhung um einen Rappen pro Liter lassen sich Mehreinnahmen von rund 70 Millionen pro Jahr generieren. Zur Deckung des ordentlichen Bedarfs brauche es eine Erhöhung ab 2013 um 7 Rappen pro Liter. Für die zusätzliche Realisierung der beiden zur Diskussion gestellten Netzerergänzungen Glattal und Umfahrung Morges / Lausanne bräuchte es eine Erhöhung um 10 bis 11 Rappen pro Liter. Übernimmt der Bund zusätzlich die Aufwendungen für den Ausbau der knapp 400 Kilometer beste-

hender Strassen, die der Bund eventuell ins Nationalstrassennetz aufnehmen würde, müsste der Zuschlag um insgesamt 13 bis 14 Rappen erhöht werden. Werden auch die Beiträge der SFSV an die Finanzierung der Eisenbahnprojekte weitergeführt, müsste der Mineralölsteuerzuschlag um 16 bis 18 Rappen pro Liter erhöht werden. Zusätzlich muss bei der SFSV durch die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags mit Mindereinnahmen gerechnet werden. Damit ist zur Finanzierung sämtlicher diskutierter Bedürfnisse eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in der Grössenordnung von 18 bis 22 Rappen pro Liter erforderlich, was zu jährlichen Mehreinnahmen in Höhe von rund 1,4 Milliarden Franken führt.

- Grundsätzlich ist nichts dagegen einzuwenden, dass gemäss Verursacherprinzip diejenigen, die die Strassen benutzen, auch die Kosten dafür tragen. Bisher war aber die im Gesetz vorgeschriebene und an die Bevölkerung zurückzuerstattende Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen politisch nicht durchsetzbar und es ist erstaunlich, dass nun ein Vorschlag vorgelegt wird, der eine substantielle Steuererhöhung ohne Rückerstattung vorsieht.
- Eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags kann im aktuellen politischen Umfeld nicht losgelöst von der im Rahmen der Vernehmlassung zur Diskussion gestellten CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen diskutiert werden. Der Vernehmlassungsbericht hält fest, beide Abgaben hätten eine lenkende Wirkung auf den Treibstoffverbrauch und dürften deshalb nicht kumulativ zur Anwendung kommen. Komme eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zum Tragen, könne die CO<sub>2</sub>-Abgabe im gleichen Umfang tiefer angesetzt werden. **Aufgrund dieser Ausführungen lehnen wir die vorgeschlagene Erhöhung klar ab. Die Lenkungswirkung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe, die an die Bevölkerung zurückerstattet und allenfalls mit einer Teilzweckbindung für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gekoppelt wird, ist nicht zu vergleichen mit einer Steuererhöhung, die zum Ausbau des Netzes und somit zu mehr motorisierten Individualverkehr führt.**

**b. für die Realisierung von neuen Netzelementen zur Beseitigung von gravierenden Engpässen auf dem Nationalstrassennetz?**

- Nein, siehe Ausführungen bei der Antwort auf Frage 4a.

**5. Wie beurteilen Sie die drei dargestellten Optionen für die allfällige Aufnahme der knapp 400 Kilometer bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz? Insbesondere: Wie beurteilen Sie die damit möglicherweise verbundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund 3 Rappen pro Liter?**

- Vorbemerkung: Die SP war mit der durch die Zustimmung zum NFA erfolgten Kompetenzzuweisung im Bereich Nationalstrassen an den Bund einverstanden und unterstützte diese Änderung aus grundsätzlicher Sicht. Die Zentralisierung, wie sie der NFA vorsieht, sowie die damit angestrebte Steigerung der Effizienz, wurden von der SP begrüsst. Wir haben auch der Übernahme der rund 400 Kilometer Strassen durch den Bund im Grundsatz zugestimmt, haben aber betont, dass eine solche Lösung nicht zu Mehrbelastungen für den Bund führen darf.
- Als Antwort auf Frage 5: Zwischen Bund und Kantonen müssen gemeinsam getragene, differenzierte Lösungen gefunden werden. Die Voraussetzung für die Umsetzung der Vorlage bzw. für die Wahl einer Variante muss die entsprechende Sicherstellung der Finanzierung sein.
- Konkret: Wer von Aufgaben entlastet wird, soll bezahlen, wer mehr belastet wird, erhält die entsprechenden Mittel. Es darf nicht sein, dass die Vorlage zu einer Mehrbe-

lastung des Bundes führt, notabene bei gleichbleibenden Bundesmitteln, da sonst die Gefahr besteht, dass notwendige Projekte des öffentlichen Verkehrs unter Druck geraten.

- Die vorgeschlagene Lösung ist im Detail aber auch so auszugestalten, dass die betroffenen Kantone unter dem Strich gleich viele Mittel wie bisher erhalten und dass die Planungs- und Investitionssicherheit gewährleistet ist.
- Einer allfälligen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags könnten wir nur zustimmen, wenn diese Erhöhung nicht bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe kompensiert würde. Da dies aber mit grösster Wahrscheinlichkeit der Fall wäre, wie das auch der Vernehmlassungsbericht festhält, lehnen wir eine Erhöhung ab, siehe unsere Ausführungen bei Frage 4a.
- **Konsequenterweise könnten wir uns somit nur für Variante b.) (teilweise Kompensation) aussprechen, wenn die damit verbundene zusätzliche Belastung der SFSV bzw. die damit verbundene Erhöhung der Mineralölsteuer nicht bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe kompensiert würde. Zwar obliegt es dem Bund zu entscheiden, ob und wo ein Ausbau vorgenommen wird. Entsprechende Erwartungen seitens der Kantone sind aber absehbar...**
- **Ob Variante a.) (status quo: Verzicht auf die Übernahme der rund 400 Km Strassen durch den Bund) oder c.) (vollständige Kompensation durch die Kantone) der Vorzug zu geben ist, hängt für die SP von den oben formulierten Bedingungen ab.**

**6. Welche Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind für Sie prioritär, falls nicht alle zur Diskussion gestellten Mehraufwendungen finanziert werden können?**

- Die Beiträge an den FinöV-Fonds bzw. die Weiterführung der Finanzierung sind absolut prioritär, siehe unsere Ausführungen bei der Antwort auf Frage 2.

**7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

- Keine weiteren Bemerkungen

Mit freundlichen Grüssen  
SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DER SCHWEIZ



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin