

**Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)**  
**Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)**  
**Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)**  
**Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)**

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16  
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch) Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 24. Mai 2011  
TE / I20 / I25 / I26

Oberzolldirektion  
Sektion Fahrzeuge und  
Strassenverkehrsabgaben  
Monbijoustrasse 40

3003 Bern

[zentrale.ozd-fahrzeuge@ezv.admin.ch](mailto:zentrale.ozd-fahrzeuge@ezv.admin.ch)

*(avec un résumé en français à la fin du document)*

## **Stellungnahme der SAB zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über das randvermerkte Geschäft. Die SAB vertritt als gesamtschweizerische Dachorganisation die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir gestatten uns zuerst einige einleitende Bemerkungen und werden anschliessend die gestellten Fragen beantworten.

### **A) Einleitende Bemerkungen**

Eine gute Verkehrserschliessung ist für die Berggebiete und ländlichen Räume eine wichtige Standortvoraussetzung. Die SAB hat deshalb ein fundamentales Interesse an einer langfristigen Weiterentwicklung des Strassen- und des Schienennetzes. Dabei haben beide Verkehrsträger ihre jeweiligen Vorzüge und Schwächen. Die Verkehrsträger dürfen deshalb nicht gegeneinander ausgespielt werden sondern sollen sich sinnvoll ergänzen. Aus dieser Überlegung heraus lehnt die SAB die Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ ab. Denn diese Volksinitiative entzieht dem Strassenverkehr dringend benötigte Mittel. Sie spielt damit die zwei Verkehrsträger gegeneinander aus und vergisst, dass gerade in Berggebieten die

Strasse oftmals die einzige vorhandene und alltagstaugliche Alternative darstellt, wobei auch der öffentliche Verkehr (Bus) auf ein gutes Strassennetz angewiesen ist.

Eine Diskussion um die langfristige Weiterentwicklung des Verkehrssystems ist dringend nötig. Die SAB begrüsst es, dass mit der gleichzeitig durchgeführten Vernehmlassung zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI) und der Nationalstrassenabgabe die Diskussion lanciert wird. Allerdings müssen wir bemängeln, dass die zwei Vorlagen zwar zeitgleich in die Vernehmlassung geschickt wurden, dass sie aber einen sehr unterschiedlichen konzeptionellen Stand aufweisen. Während bahnseitig ein umfassendes und langfristiges Konzept aufgestellt wurde, ist strassenseitig nur die Erhöhung der Autobahnvignette vorgesehen ohne eine langfristige Perspektive für die weitere Finanzierung des Strassenverkehrs aufzuzeigen. Damit wurde die Chance verpasst, ein verkehrsträgerübergreifendes, koordiniertes Vorgehen zu wählen. Es zeichnet sich ab, dass auch für den Strassenverkehr zusätzliche Mittel in der Grössenordnung von über eine Milliarde Franken pro Jahr nötig sein werden. Der Netzbeschluss Strassen ist dabei nur ein Element von mehreren. Die mit der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene Anpassung der Autobahnvignette wird nicht genügen, um diesen zusätzlichen Finanzierungsbedarf zu decken. Wir erwarten, dass der Bundesrat eine auf die Langfristperspektive ausgerichtete Vorlage vorlegt.

Seitens der SAB haben wir im Dezember 2010 ein Konzept für die langfristige Finanzierung des Schienen- und Strassenverkehrs vorgelegt. Dieses Konzept basiert für den Strassenverkehr auf vier Pfeilern:

1. Neuverteilung der Erträge aus der Mineralölsteuer dergestalt, dass 60% statt 50% zweckgebunden für die Strasse eingesetzt werden.
2. Erhöhung der Autobahnvignette.
3. Punktuelleres Road pricing dort wo Engpässe bestehen, insbesondere in den Agglomerationen und zum Ausbau / zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels.
4. Anpassung der Ausbau- und Qualitätsstandards bei den Nationalstrassen.

Bevor die Automobilisten mit neuen oder zusätzlichen Abgaben und Steuern belastet werden, muss sichergestellt werden, dass die bereits heute entrichteten Abgaben und Steuern der Strasse zu Gute kommen. Durch die Verwendung von 50% der Mineralölsteuer für die allgemeine Bundeskasse werden der Strasse dringend benötigte Mittel entzogen und eine künstliche Verknappung geschaffen. So lange dieser Engpass besteht, ist es nicht gerechtfertigt, die Automobilisten mit weiteren Abgaben zu belasten. Eine Parlamentarische Initiative von Nationalrat Roberto Schmidt (CSP/VS) fordert deshalb, dass in erster Priorität ein Teil der Mineralölsteuern wieder zweckgebunden für die Strassen eingesetzt werden. Statt wie heute nur 50% sollen neu 60% der Strasse zur Verfügung stehen. Damit würde eine Verteilung wieder hergestellt, wie sie vor 1983 bereits bestand. Die Parlamentarische Initiative wurde in der Frühjahrssession 2011 eingereicht und weist nach Ansicht der SAB in die richtige Richtung.

Zur Gesamtsicht im Verkehrswesen gehört aber auch der Einbezug der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Dieser hat Ende 2010 – auch mit der Entnahme für den Infrastrukturfonds (IF) - wiederum den Stand von 2,8 Milliarden Franken erreicht. Auch hier gilt: bevor der Strassenverkehr mit zusätzlichen Abgaben und Steuern belastet wird, muss diese Spezialfinanzierung auf Null zurückgefahren werden.

Die nun vorliegenden Finanzierungsvorschläge des UVEK vermögen die längerfristigen Finanzierungsbedürfnisse des Strassenverkehrs nicht zu decken. Erste Priorität muss eine erhöhte Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen haben. Dies bedingt eine Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung. Durch eine inhaltliche Kombination von FABI und der Strassenfinanzierung kann die erforderliche Änderung von Art. 86 BV in einem Zug vorgenommen und ein echter, verkehrsträgerübergreifender Gegenvorschlag zur

Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ geschaffen werden. Solange dies nicht erfüllt ist, können wir der vorgeschlagenen Erhöhung der Autobahnvignette nicht zustimmen.

Sobald unsere Forderungen erfüllt sind, sind wir mit einer Erhöhung der Autobahnvignette auf 100 Fr. einverstanden. Dabei muss zwingend gleichzeitig eine Kurzzeitvignette von 40 Fr eingeführt werden. Das bewährte und akzeptierte System der Klebevignette sollte vorerst beibehalten werden. Erst in einer späteren Phase, wenn allenfalls ein mobilitypricing eingeführt wird, muss der Wechsel zu einer elektronischen Lösung erfolgen.

## B) Beantwortung der gestellten Fragen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton:  Partei:  Verband, Organisation:  Übrige:

Adresse:

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB  
Postfach 7836  
3001 Bern

Die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz kann nur umgesetzt werden, wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Dazu muss in den Netzbeschluss ein entsprechendes rechtliches Junktim aufgenommen werden.

1. Sind Sie damit einverstanden, dass die Finanzierung über eine Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken für die Jahresvignette bzw. 40 Franken für die Zweimonatsvignette erfolgt?

ja  
 nein

wenn Sie mit der Finanzierung über die Autobahnvignette nicht einverstanden sind:

2. Wie soll die Anpassung des Netzbeschlusses stattdessen finanziert werden?

Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags  
 Kompensation bei den Beiträgen des Bundes an die Kantone (Hauptstrassenbeiträge und nicht-werkgebundene Beiträge)

Erste Priorität muss die Änderung des Verteilschlüssels der Erträge aus der Mineralölsteuer haben. Erst danach kann eine Erhöhung der Autobahnvignette ins Auge gefasst werden. Bei einer allfälligen späteren Anpassung der Autobahnvignette sind wir mit der Erhöhung auf 100 Fr. bei gleichzeitiger Einführung einer Kurzzeitvignette von 40 Fr. einverstanden. Die Vignette soll vorerst wie bisher als Klebevignette weitergeführt werden. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt ein mobilitypricing eingeführt werden, ist der Wechsel zu einer elektronischen Erfassung erforderlich.

wenn Sie mit der Finanzierung über die Autobahnvignette einverstanden sind:

3. Mit welchem System soll die Abgabe erhoben werden?

Klebevignette  
 e-Vignette

wenn Sie die Klebevignette bevorzugen:

4. Soll die e-Vignette als zukünftiges Erhebungssystem trotzdem weiterverfolgt werden?

ja, die Klebevignette soll nur als Übergangslösung verwendet werden  
 nein, die Erhebung soll bis auf weiteres mittels Klebevignette erfolgen

## C) Zusammenfassung

Zusammenfassend halten wir nochmals fest, dass für uns mit der Vernehmlassung zur Anpassung der Nationalstrassenabgabe die Langfristperspektive für die Finanzierung des Strassenverkehrs fehlt. In erster Priorität muss sichergestellt werden, dass die Steuern und Abgaben, welche die Strassenbenützer entrichten, auch wirklich der Strasse zu Gute kommen und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr aufgelöst ist, bevor der Strassenverkehr weiter belastet wird. Auch muss die in Art. 86 der Bundesverfassung vorgesehene Verteilung der Erträge der Mineralölsteuer geändert werden. Diese Verfassungsänderung sollte in den direkten Gegenvorschlag zur Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ eingebaut und so ein verkehrsträgerübergreifender Gegenvorschlag geschaffen werden. Erst wenn diese höhere Zweckbindung erfüllt ist, können wir uns mit einer Anpassung der Autobahnvignette einverstanden erklären.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

### **SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger

#### **Résumé:**

Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) rejette la modification de la loi sur la vignette autoroutière dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, tant que le rail et la route ne sont pas considérés comme complémentaires en matière de transports. Le projet ne comprend pas de vision à long terme du financement des transports routiers. Avant de charger davantage les utilisateurs de la route, il faut s'assurer que les taxes et impôts payés par ces utilisateurs alimentent effectivement le fond routier et que le financement spécial pour la circulation routière soit dissout. La redistribution des recettes de la taxe sur les carburants prévue à l'art. 86 de la Constitution doit être modifiée. Il faudrait insérer cette modification de la Constitution dans le contre-projet direct à l'Initiative populaire « Pour les transports publics ». On parviendrait ainsi à un contre-projet avec une vision d'ensemble des transports, ce qui est, aux yeux du SAB, la bonne approche. Ce n'est qu'à cette condition que nous nous déclarerions favorable à une augmentation du prix de la vignette autoroutière.