

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 Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 18. Februar 2015

SAB-Medienmitteilung Nr. 1106

SAB fordert substanzielle Nachbesserungen am NAF

Die SAB anerkennt, dass der Bundesrat mit der nun vorliegenden Botschaft zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF den Anliegen der Berggebiete teilweise Rechnung getragen hat. Trotzdem fordert die SAB substanzielle Nachbesserungen. Der Netzbeschluss Strassen (Aufklassierung von rund 400 km Hauptstrassen) muss integral umgesetzt werden. Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags wird abgelehnt. Statt dessen sollen die Strassenabgaben, die bereits heute entrichtet werden, wieder vermehrt der Strasse zu Gute kommen.

Teilerfolg bei Hauptstrassenbeiträgen

Im Nachgang zur Vernehmlassung im Jahr 2014 hat der Bundesrat die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds angepasst. Auf wiederholte Intervention der SAB hin ist der Bundesrat jetzt bereit, die Hauptstrassenbeiträge für Berg- und Randregionen aus dem heutigen Infrastrukturfonds unbefristet weiter zu führen. Ursprünglich war vorgesehen, diese Mittel von jährlich 40 Mio. Fr. nur bis 2027 zu gewähren. Nach wie vor enthält die Vorlage zum NAF aber Elemente, welche für die Berggebiete nachteilig sind. Er muss deshalb substanziell nachgebessert werden.

Anliegen der Berggebiete im NAF nicht genügend berücksichtigt

Gemäss den Vorschlägen des Bundesrates müssten die Automobilisten in einem ersten Schritt sechs Rappen mehr pro Liter Benzin bezahlen. Diese und weitere zusätzliche Mittel (Importsteuer, Steuer auf Elektrofahrzeugen usw.) fliessen in den neuen Fonds. Über den NAF werden aber ausschliesslich das Nationalstrassennetz und der Agglomerationsverkehr finanziert. Die für die Berggebiete wichtigen Hauptstrassen erhalten demgegenüber nichts von diesen zusätzlichen Mitteln. Kommt dazu, dass die meisten Projekte im Agglomerationsverkehr im Bereich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr angesiedelt sind. Einmal mehr würden so also Strassenabgaben

zweckentfremdet. Oder anders gesagt: die Berggebiete müssten durch höhere Abgaben die Tramlinien in den Städten finanzieren, hätten selber aber auf die lange Frist weniger Mittel zur Verfügung, da die Mineralölsteuereinnahmen rückläufig sind.

Aufklassierung Hauptstrassen aufnehmen

Unverständlich ist ferner aus Sicht der Berggebiete, dass der Netzbeschluss Nationalstrassen (Aufklassierung von 380 km Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz) sowie schwer finanzierbare Grossprojekte im Hauptstrassenbereich nicht in den neuen Fonds aufgenommen wurden. Dringende Netzergänzungen im Nationalstrassennetz wie die Aufklassierung der Strasse Frutigen – Gampel (Autoverlad), Niederurnen – Glarus, Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds und Delémont - Basel werden damit weiterhin nicht berücksichtigt. Dies muss unbedingt korrigiert werden. Der Netzbeschluss Strassen muss integral so wie ursprünglich vom Parlament beschlossen umgesetzt werden.

Auch politisch ist es bedenklich, dass der Bundesrat eine Erhöhung der Mineralölsteuer vorschlägt. Die zusätzlichen 6 Rappen machen für einen durchschnittlichen Automobilisten rund 80 Franken pro Jahr aus. Mit der absehbaren Finanzierungslücke sowohl in der Spezialfinanzierung Strasse als auch im NAF dürfte die zusätzliche Belastung aber in absehbarer Zeit auf 12 – 15 Rappen ansteigen wie ursprünglich vom Bundesrat vorgesehen. Das würde einer jährlichen zusätzlichen Belastung pro Automobilist von ca. 210 Fr. entsprechen. Dabei hatte das Stimmvolk im November 2013 sehr deutlich Nein gesagt zu einer Erhöhung des Vignettenpreises um 60 Franken pro Jahr.

Eine Brücke schlagen zur Milchkuhinitiative

Mit den bestehenden Abgaben könnte der Strassenverkehr bereits heute problemlos sämtliche anstehenden Aufgaben finanzieren. Bevor die Automobilisten weiter belastet werden, muss sichergestellt werden, dass die Abgaben wieder vermehrt der Strasse zu Gute kommen. Konkret muss der volle Betrag der Automobilsteuer von jährlich rund 400 Mio. Fr. für Strassenzwecke verwendet werden. Dabei darf keine Hintertür geöffnet werden für allfällige Sparprogramme, wie dies der Bundesrat in der Vorlage zum NAF angedacht hat. Zudem muss bei der Mineralölsteuer die Zweckbindung zu Gunsten der Strasse von heute 50% auf 60% erhöht werden. Das entspricht dem Verhältnis, wie es bis 1983 galt. Damit würden der Strasse jährlich weitere rund 300 Mio. Fr. zufließen. Mit diesen Mitteln könnte die absehbare Finanzierungslücke bei der (neuen) Spezialfinanzierung Strasse gemäss Vorschlag Bundesrat gedeckt werden. Gleichzeitig könnte eine Brücke geschlagen werden zur sogenannten Milchkuhinitiative.

Für Rückfragen:

Thomas Egger, Direktor SAB
Tel. 031 382 10 10