



I211-1173

Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

August 2009

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Zusammenfassung der Ergebnisse	3
2.	Einleitung	4
2.1.	Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung	4
2.2.	Vernehmlassungsteilnehmende	4
2.3.	Vorbemerkung über die Zusammenstellung der Eingaben	4
3.	Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben	4
3.1.	Allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage	4
3.2.	Wichtige aufgeworfene Themen	4
3.3.	Stellungnahmen zu den Fragen des Fragebogens im Einzelnen	5
3.3.1.	Grundzüge der Vorlage	5
3.3.2.	Inhalt der Vorlage	6
3.3.3.	Option Bau zweier neuer Netzelemente zur Beseitigung von Engpässen im Raum Lausanne und im Raum Zürich / Glattal	8
3.3.4.	Teilweise Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen a) zur Deckung des „ordentlichen Mehrbedarfs“ der Spezialfinanzierung Strassenverkehr b) zur Realisierung neuer Netzelemente	
3.3.5.	Prioritäre Aufgaben Spezialfinanzierung Strassenverkehr	10
3.3.6.	Weitere Bemerkungen	10
4.	Liste der Vernehmlassungsadressaten mit eingereichten Stellungnahmen	11
4.1.	Kantone	11
4.2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	11
4.3.	Gesamtschweizerische Verbände	11
4.4.	Weitere	12

1. Zusammenfassung der Ergebnisse

Kernelement der Vernehmlassungsvorlage war das Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz. Ergänzend hat der Bundesrat zwei Netzergänzungen und eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um bis zu 22 Rappen pro Liter Treibstoff zur Diskussion gestellt.

Mehrheitliche Zustimmung zum Programm Engpassbeseitigung

Das Programm Engpassbeseitigung mit der vorgeschlagenen Modulbildung und einer vierjährigen Festlegung der Projekte stösst bei der Mehrheit der Konsultierten auf breite Zustimmung. Vielen Konsultierten ist wichtig, dass der Handlungsbedarf erkannt und Massnahmen vorgeschlagen wurden.

Einige beklagen, dass auf den Nationalstrassen trotz Umsetzung des Programms Engpässe in erheblichem Umfang bestehen bleiben. Sie verlangen die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel zur Beseitigung weiterer Engpässe.

Eine Minderheit lehnt den weiteren Ausbau der Nationalstrassen grundsätzlich ab. Sie verlangt eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtschau und die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Sie befürchtet, dass mit dem Ausbau der Nationalstrassen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, die den öffentlichen Verkehr konkurrenzieren und der politisch angestrebten Verkehrsverlagerung zuwiderlaufen.

Breite Zustimmung zu den vordringlichen Projekten und zu den Netzergänzungen

Das Modul 1 mit den vier vordringlichen Projekten Härkingen - Wiggertal, Blegi - Rütihof, den Ausbaumassnahmen Crissier und der Nordumfahrung Zürich samt Finanzierung ist bei der Mehrheit der Konsultierten unbestritten. Auch die beiden vorgeschlagenen Netzergänzungen im Raum Morges-Ecublens und im Glattal stossen auf breite Zustimmung.

Vereinzelt Anpassungen an der Priorisierung der Projekte und Aufnahme weiterer, neuer Netzelemente gefordert

Verschiedene, direkt betroffene Kantone fordern Anpassungen an der Zuordnung der Projekte zu den Modulen (s. Tabelle unter 3.3.2). Gefordert wird fast ausschliesslich die Aufklassierung der Projekte in ein Modul mit einer höheren Priorität. Vereinzelt werden Optimierungen an den vorgeschlagenen Projekten verlangt oder es wird gefordert, die festgestellten Engpässe durch die Realisierung zusätzlicher neuer Netzelemente zu beseitigen und auf den vorgeschlagenen Ausbau der bestehenden Nationalstrasse zu verzichten.

Erhöhung der Mineralölsteuer an Bedingungen geknüpft

Die Kantone unterstützen eine Erhöhung der Mineralölsteuern sowohl für den ordentlichen Mehrbedarf als auch für die Realisierung neuer Netzelemente mehrheitlich. Viele von ihnen unterstützen das Modell der BPUK. Dieses Modell sieht vor, die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags direkt dem Infrastrukturfonds zu Gute kommen zu lassen und auf die Laufzeit des Fonds zu beschränken.

Ein weiterer Teil der Konsultierten anerkennt die hohe Bedeutung funktionsfähiger Nationalstrassen für den Standort Schweiz und ist auch bereit, die dafür erforderlichen finanziellen Mittel bereitzustellen. Eine Erhöhung der Mineralölsteuer kommt für diesen Teil der Konsultierten allerdings erst in Frage, wenn die nach wie vor bestehenden Reserven in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr vollständig abgebaut sind, die zweckgebundenen Strassengelder konsequent für die Belange der Strasse eingesetzt werden und der Bedarf an zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Strasse nachweislich besteht.

Ein anderer Teil lehnt die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die Strasse grundsätzlich ab. Er befürchtet eine Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs und eine Gefährdung der politisch angestrebten Verkehrsverlagerung. Ein Teil dieser Gruppe setzt sich für eine Umverteilung der Strassengelder zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ein.

2. Einleitung

2.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung

Am 19. Dezember 2008 beauftragte der Bundesrat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, eine Vernehmlassung zum „Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln“ durchzuführen. Diese wurde am 19. Dezember 2008 eröffnet und dauerte bis zum 17. April 2009. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände und Organisationen, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie weitere interessierte Kreise.

2.2 Vernehmlassungsteilnehmende

Bis zum 17. April 2009 gingen insgesamt 172 Stellungnahmen ein (siehe Kap. 4). An der Vernehmlassung beteiligten sich 25 Kantone (der Kanton Glarus hat auf eine Stellungnahme verzichtet), eine Kantonskonferenz (BPUK), fünf nationale politische Parteien, 23 gesamtschweizerische Verbände sowie 18 weitere Institutionen und 90 Anwohner der Gemeinde Muri bei Bern.

2.3 Vorbemerkung über die Zusammenstellung der Eingaben

Die teilweise umfangreichen Vorschläge für Änderungen, Präzisierungen und Ergänzungen werden im Folgenden gerafft und auf die wesentlichen Punkte bezogen dargestellt. Eine Zuordnung in den jeweiligen Tabellen unter ja respektive nein wurde nur bei Eindeutigkeit der Aussagen erfasst. Allfällige Vorbehalte sind im jeweiligen Kommentar zu den Tabellen dargestellt.

Zahlreiche Konsultierte haben sich zu zentralen Fragen mehrmals geäußert: Ein erstes Mal im grundsätzlichen Teil ihrer Stellungnahme, ein zweites Mal beim Beantworten des Fragebogens und oft ein drittes Mal bei der Zusammenfassung ihrer Stellungnahme. Solche Mehrfach-Antworten sind in diesem Bericht nur einmal vertieft behandelt, in der Regel bei der Auswertung der Antworten zum Fragebogen (siehe Kap. 3.3).

3. Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben

3.1 Allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage

Die Kantone, strassenfreundlichen Verbände sowie die FDP, CVP und SVP haben die Vorlage insgesamt positiv aufgenommen. Das Modul 1 mit den vier vordringlichen Projekten und die beantragte Freigabe der dafür erforderlichen finanziellen Mittel sind weitestgehend unbestritten.

Eine Minderheit bestehend aus strassen-skeptischen Verbänden sowie Grüne und SP lehnt die Vorlage ab. Sie lehnt den Ausbau der Nationalstrassen grundsätzlich ab und fordert den Einsatz der finanziellen Mittel für Projekte des öffentlichen Verkehrs.

3.2 Wichtige aufgeworfene Themen

- Weitere Netzergänzungen: Der Kanton St. Gallen fordert die Aufnahme eines neuen Netzelementes „Südspange St. Gallen“, der Kanton Genf verlangt die Aufnahme einer neuen Seequerung und den gleichzeitigen Verzicht auf den Ausbau der bestehenden Nationalstrasse auf dem Gebiet des Kantons Genf, der Kanton Bern verlangt die Aufnahme eines Bypass Nordwest und den gleichzeitigen Verzicht auf den Ausbau der bestehenden A1, der Kanton Aargau fordert die Realisierung eines Heitersberg-Strassentunnels und die Stadt Winterthur verlangt an Stelle des vorgeschlagenen Ausbaus der bestehenden Umfahrung Winterthur die Aufnahme einer Süd-

ostumfahrung Winterthur in den Netzbeschluss. Der Kanton Luzern verlangt die Realisierung des Bypass Luzern.

- Saisonale Engpässe: Einige der konsultierten Kantone weisen auf die dringend erforderliche Beseitigung saisonaler Engpässe hin. Sie schlagen vor, diese Engpässe in einem Modul 5 ins Programm Engpassbeseitigung aufzunehmen.
- Anschlüsse an die Nationalstrassen: Einige Kantone und Verbände setzen sich dafür ein, dass bei der Engpassbeseitigung die Anschlüsse an die Nationalstrassen in die Planung und Umsetzung der Projekte einzubeziehen seien.
- Ausstellplätze für den Schwerverkehr entlang der Nationalstrassen: Einige Verbände und einzelne Kantone fordern, dass mehr Abstellplätze für den Schwerverkehr entlang der Nationalstrassen zu realisieren seien.
- Standstreifenbewirtschaftung: Einige der Konsultierten schlagen die Umnutzung der Standstreifen als zeitlich begrenzte Massnahme zur Beseitigung von Engpässen vor.

3.3 Stellungnahmen zu den Fragen des Fragebogens im Einzelnen

3.3.1 Grundzüge der Vorlage

Übersicht Einverständnis mit den Grundzügen der Vorlage	Ja	Nein
• Kantone	24	0
• Parteien	3	2
• Gesamtschweizerische Verbände	13	5
• Weitere (reg. Parteien/Verbände, Gemeinden, Private)	3	3

- Bei Kantonen und Verbänden stossen die Grundzüge der Vorlage auf breite Zustimmung. Viele betonen den dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Umweltqualität und zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Auch die Wichtigkeit von einwandfrei funktionierenden Nationalstrassen für die schweizerische Wirtschaft wird oft hervorgehoben.
- Einige der Konsultierten setzen sich für die Beseitigung weiterer Engpässe und die Bereitstellung der dafür erforderlichen finanziellen Mittel ein. Es sei eine entsprechende Folgevorlage auszuarbeiten. Die Konsultierten weisen darauf hin, dass im Interesse des Umweltschutzes und der Verträglichkeit von Ausbaumassnahmen wegen des absehbaren Kostendrucks keine unzureichenden Lösungen realisiert werden dürfen.
- Ein Verband (KGL) wünscht sich einen besseren Einbezug der mittleren und kleineren Agglomerationen.
- Von einer Minderheit der Konsultierten wird bemängelt, dass die Wirkung der CO₂-Abgabe sowie die Möglichkeiten der Verkehrslenkung mittels Road-Pricing in der Vorlage nicht berücksichtigt worden seien. Sie setzt sich für eine Stabilisierung des Strassenverkehrs und eine grösstmögliche Verlagerung des Strassenverkehrs auf den öffentlichen Verkehr ein. Eine Partei (SP) fordert, dass der Ausbau von Nationalstrassen einem referendumsfähigen Entscheid unterliegen solle. Die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr müsse konsequent verfolgt und der Finanzierungsschlüssel angepasst werden (50% öffentlicher Verkehr und 50% Strasse).

3.3.2 Inhalt der Vorlage

Übersicht Zustimmung zum Inhalt der Vorlage	Ja	Nein
• Kantone	20	2
• Parteien	3	2
• Gesamtschweizerische Verbände	14	5
• Weitere (reg. Parteien/Verbände, Gemeinden, Private)	2	3

- Das Modul 1 mit den vordringlichen Ausbaumassnahmen samt Finanzierung ist weitgehend unbestritten.
- Die Kantone Aargau, Luzern und Schaffhausen beantragen eine Verschiebung von vier Projekten von Modul 3 (nicht finanzierter Bedarf) in Modul 2 (finanzierter Bedarf; Details dazu s. anschliessende Tabelle).
- Einige Kantone wollen sichergestellt wissen, dass die Projekte im Modul 2 weiterverfolgt und die Planung derselben finanziert wird.
- Einzelne Kantone und Verbände weisen auf die saisonalen Engpässe hin, die allenfalls als Modul 5 ins Programm Engpassbeseitigung aufzunehmen seien. Zudem müsse die Funktionalität des Gotthards jederzeit gewährleistet sein.
- Der Kanton Bern, die Stadt Bern sowie die Gemeinde Muri bei Bern und viele ihrer Anwohner setzen sich vehement für eine unterirdische Führung (Bypass Ost lang) oder eine komplette Einhausung der Nationalstrasse A6 im Siedlungsgebiet ein.
- Kanton und Stadt Bern lehnen den vorgeschlagenen Ausbau der A1 mit einem zweiten Felsenauviadukt mit Vehemenz ab. Sie verlangen statt dessen die Realisierung eines neuen Netzelementes "Bypass Nordwest".
- Der Kanton St. Gallen bemängelt, dass im Raum St. Gallen ein Engpass der Problemstufe III mit täglich zwei bis vier Stunden Stau oder stockendem Verkehr zwar erkannt, dafür jedoch keine finanzierte Lösung vorgesehen sei. Der Kanton fordert, dass für die Beseitigung dieses Engpasses nach Lösungen gesucht wird.
- Der Kanton Aargau will eine höhere Priorisierung der Projekte auf der A1. Zudem sollen die Anschlüsse ans Nationalstrassennetz ins Programm Engpassbeseitigung aufgenommen werden. Belagssanierungen und Lärmschutzmassnahmen seien mit dem Ausbau zu koordinieren.
- Einige der konsultierten Verbände sind der Auffassung, die Vorlage berücksichtige die verkehrsträgerübergreifenden Belange und die Anliegen der Raumplanung zu wenig. Sie verlangen eine entsprechende Überarbeitung der Vorlage.
- Einige Verbände weisen auf die Möglichkeiten der Verkehrsreduktion durch eine allfällige CO₂-Abgabe und Road-Pricing hin. Bei einem zielführenden Einsatz dieser Instrumente erübrige sich aus ihrer Sicht der Ausbau der Nationalstrassen. Sie setzen sich für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene ein und wollen keine weiteren Mittel in die Strasseninfrastruktur fliessen lassen.

Die Kantone fordern folgende Anpassungen am Programm Engpassbeseitigung:

Wer	Projekt	Modul gemäss Vorlage Bund	Modul gemäss Antrag Kantone	Kosten in Mio. CHF	Bemerkungen der Kantone zu ihren Anträgen
AG	Aarau Ost bis Birrfeld	3	2	330	
AG	8-Spurausbau Wettingen - Dietikon	3	4	210	
AG	Heitersberg-Strassentunnel (Birrfeld-Wettingen inkl. Baregg)	4	3		Ist als neues Netzelement i.R. einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zu prüfen und in einer nächsten Programmbotschaft neu zu beurteilen.
BE	Wankdorf - Muri m. Bypass Ost kurz	2	2	1'090	Erhöhter Lärmschutz, bspw. durch unterirdische Führung oder eine Überdeckung.
BE	Weyermannshaus - Wankdorf	2	2	295	Verzicht auf den Ausbau der bestehenden Nationalstrasse zu Gunsten eines Bypass Nordwest.
BE	Wankdorf - Schönbühl	2	2	95	Verzicht auf den Ausbau der bestehenden Nationalstrasse zu Gunsten eines Bypass Nordwest.
BL	8-Spurausbau Hagnau - Pratteln - Liestal	4	3	420	Verbindung Basel-Zürich soll die gleiche Priorität haben wie Bern-Zürich oder Genf-Lausanne.
GE	Perly - Meyrin	3	(4)	840	Verzicht auf den Ausbau der bestehenden Nationalstrasse zu Gunsten einer neuen Seequerung Genf.
GE	Meyrin - le Vengeron	3	(4)	320	Verzicht auf den Ausbau der bestehenden Nationalstrasse zu Gunsten einer neuen Seequerung Genf.
GR	Landquart - Sargans	--	5		In ein zusätzliches Modul 5 „saisonale Engpässe“ aufnehmen.
LU	Ausbau Luzern Nord (Emmen-Nord - Buchrain)	3	2	240	Modulzuordnung ist generell falsch. Nord-Südachse ist krass unterbewertet. Gesamtsystem Bypass Luzern gefordert.
LU/ NW	3. Röhre Sonnenbergtunnel / Bypass Kurz	3	2	1500	Modulzuordnung ist generell falsch. Nord-Südachse ist krass unterbewertet. Gesamtsystem Bypass Luzern gefordert.
LU/ ZG	Buchrain-Rütihof	4	3	220	
NW			5		Saisonale Engpässe fehlen, z.B. A2 und A8 in Hergiswil.
SG	St. Gallen Kreuzbleiche - Neudorf	3	ev. Netzergänzung	xxx	Befremdend, dass für einen Nationalstrassen-Abschnitt mit Problemstufe III keine finanzierte Lösung vorliegt.
SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel	3	2	305	
ZH	Andelfingen - Winterthur	2	3		Rückstufung gefordert, weil der vorgeschlagene Ausbau den Verkehrsdruck auf den Raum Winterthur – Zürich zusätzlich erhöht.

3.3.3 Option Bau zweier neuer Netzelemente zur Beseitigung von Engpässen im Raum Morges-Ecublens und im Glattal

Übersicht Zustimmung zum Bau neuer Netzelemente	Ja	Nein
• Kantone	19	0
• Parteien	2	1
• Gesamtschweizerische Verbände	9	3
• Weitere (reg. Parteien/Verbände, Gemeinden, Private)	2	1

- Die meisten Kantone stimmen den beiden vorgeschlagenen Netzerweiterungen im Raum Morges-Ecublens und Glattal zu. Einige fordern die Aufnahme weiterer Netzerweiterungen in den Netzbeschluss zur Beseitigung von Engpässen in den Räumen St. Gallen (Spange Süd), Genf (Seequerung), Bern (Bypass Nordwest), Aargau-Zürich (Heitersberg-Strassentunnel), Winterthur (Südostumfahrung) und Luzern (Bypass). Allgemein wird begrüsst, dass dem absehbaren Mehrverkehr mit zusätzlichen Massnahmen begegnet werden soll. Wegen der hohen Kosten wünscht ein Kanton (GR) die Überprüfung der beiden vorgeschlagenen Netzerweiterungen.
- Betreffend die Finanzierung der neuen Netzelemente gehen die Meinungen auseinander: Die meisten der Konsultierten setzen sich für eine Finanzierung über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ein. Einige wenige fordern eine Finanzierung über den Infrastrukturfonds.
- Strassen-skeptische Verbände und eine Partei (Grüne) lehnen die neuen Netzelemente grundsätzlich ab. Sie fordern die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs.
- Eine Partei (SP) stimmt den neuen Netzelementen zu, sofern sie einem fakultativen Referendum unterliegen.
- Ein Verband (SAB) möchte sichergestellt wissen, dass eine Netzerweiterung erst nach der Netzvollendung erfolgt, und dass die dafür erforderlichen finanziellen Mittel vorhanden sind.
- Ein Verband (FSU) schlägt vor, auf die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel zu verzichten. Nach seiner Auffassung würden knappe vorhandene Mittel sicherstellen, dass nur die wirklich wichtigen Engpässe beseitigt werden. Neue Netzelemente sollten gemäss diesem Vorschlag nur in Erwägung gezogen werden, wenn es keine Alternativen gäbe.

3.3.4 Teilweise Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen

a) zur Deckung des „ordentlichen Mehrbedarfs“ der Spezialfinanzierung Strassenverkehr

Übersicht Einverständnis Anpassung Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen zur Deckung des ordentlichen Mehrbedarfs	Ja	Nein
• Kantone	20	2
• Parteien	0	4
• Gesamtschweizerische Verbände	9	8
• Weitere (reg. Parteien/Verbände, Gemeinden, Private)	2	4

b) zur Realisierung neuer Netzelemente

Übersicht Einverständnis Anpassung Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen zur Realisierung neuer Netzelemente	Ja	Nein
• Kantone	18	2
• Parteien	0	4
• Gesamtschweizerische Verbände	6	11
• Weitere (reg. Parteien/Verbände, Gemeinden, Private)	2	5

- Die Mehrheit der Kantone stimmt einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen zu. Neun Kantone (SZ, SG, NW, OW, AR, FR, JU, UR, TG) unterstützen dabei explizit das Finanzierungsmodell der BPUK. Dieses sieht vor, die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags direkt dem Infrastrukturfonds zu Gute kommen zu lassen und auf die Laufzeit des Fonds zu beschränken.
- Verschiedene Verbände und Parteien (FDP, SVP) anerkennen die hohe Bedeutung funktionsfähiger Nationalstrassen für den Standort Schweiz und sind bereit, die dafür notwendigen finanziellen Mittel bereit zu stellen. Für sie kommt eine Erhöhung der Mineralölsteuern allerdings erst in Frage, wenn verschiedene Bedingungen erfüllt sind: Sie verlangen, dass die Strassengelder vollumfänglich für Aufgaben im Strassenverkehr verwendet werden. Im Weiteren verlangen sie, dass die Reserven in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr aufgelöst und ebenfalls zugunsten der Strasseninfrastruktur eingesetzt werden. Langfristig sei eine Entflechtung der Finanzmittel Strasse - Schiene anzustreben. Für die Finanzierung der Strassenbauprojekte wird vereinzelt eine Verteuerung der Autobahnvignette gefordert.
- Wegen der derzeitigen Konjunkturkrise spricht sich ein Kanton (VS) gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen aus. Der Kanton schlägt vor, die Mineralölsteuer auf Treibstoffen progressiv zu erhöhen und mit den jeweils aktuellen Bedürfnissen des Programms Engpassbeseitigung abzustimmen.
- Einzelne Konsultierte weisen darauf hin, dass eine Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen für längere Zeit gültig sein soll. Zudem müsse die Erhöhung einen unmittelbar erkennbaren Nutzen bringen. Ein Kanton (ZH) setzt sich dafür ein, dass die Erhöhung längerfristig nicht mehr als 7 Rp. pro Liter betragen dürfe.
- Ein Kanton (BS) weist darauf hin, dass grundsätzlich auf neue Bedürfnisse nicht reflexartig mit Gebührenerhöhungen zu reagieren sei. Es sei zu prüfen, ob die Bedürfnisse nicht effizienter und kostengünstiger realisiert werden könnten. Sei dies nicht der Fall, könne eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen einen adäquaten Ansatz darstellen.
- Die Parteien sind aus unterschiedlichen Gründen gegen eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Die Einen verlangen eine Verzichtsplangung bei Strassenprojekten, wenn das Geld nicht reiche. Zudem streben sie eine grundsätzliche Neuverteilung der Mittel zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs an. Die Anderen fordern, dass Strassengelder nicht weiter für Projekte des öffentlichen Verkehrs verwendet werden sollen, und dass die vorhandenen Reserven in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zuerst vollumfänglich abzubauen seien.
- Ein Teil der Verbände ist gegen eine Mineralölsteuererhöhung. Aus ihrer Sicht ist es nicht zukunftsweisend, wenn Projekte für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zurückgestellt werden müssten, solange die Strasse über so viele finanzielle Mittel verfüge. Sie setzen sich für eine Umverteilung der finanziellen Mittel zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ein.
- Einige Verbände sind mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags einverstanden, sofern im Gegenzug auf die CO₂-Abgabe verzichtet werde. Eine Partei (SP) fordert hingegen explizit, dass die CO₂-Abgabe wegen einer allfälligen Mineralölsteuererhöhung nicht zu reduzieren sei.
- Diverse Verbände fordern, dass die finanziellen Mittel der Strasse künftig ausschliesslich zur Finanzierung von Strassenaufgaben zu verwenden seien. Zudem seien die Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr aufzulösen und rückwirkend zu verzinsen. Weil kein gesetzlicher Auftrag für eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr bestehe, seien die Finanzflüsse von der Strasse zur Schiene zu entflechten. Die Beiträge aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr in den FinöV-Fonds ("NEAT-Viertel") seien nicht zu verlängern. Würden diese Massnahmen

umgesetzt, so ist aus Sicht dieser Verbände eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags nicht nötig.

3.3.5 Prioritäre Aufgaben Spezialfinanzierung Strassenverkehr

- Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen sind für einen Grossteil der Kantone (13), Verbände (CH: 11; Regionale: 3) und Parteien (3) die prioritären Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr.
- Ebenfalls als prioritär werden die Finanzierung der Engpassbeseitigung (Kantone: 5; CH-Verbände: 2), die Beiträge an den öffentlichen Verkehr (Kantone: 3; CH-Verbände: 2, regionale Verbände: 1, Parteien: 1) und die Beiträge an die Kantone (Kantone: 2, CH-Verbände: 2, regionale Verbände: 1) gewertet.
- Aus Sicht von zwei regionalen Verbänden ist die Umsetzung der Agglomerationsprojekte prioritär.
- Je ein Kanton (JU, TI) sieht die Priorität der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bei den neuen Anschlüssen ans Nationalstrassenetz resp. bei der Tunnelsicherheit und den baulichen Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren.

3.3.6 Weitere Bemerkungen

- Strassen-skeptische Verbände weisen darauf hin, dass die Auswirkungen von Bahn 2030 nicht berücksichtigt worden seien. Die weitere Förderung des öffentlichen Verkehrs solle eine Trendwende hervorrufen, die in die Überlegungen einzubeziehen sei. Zweifel werden an der positiv dargestellten Unfallbilanz erhoben. Zudem wird die Kosten-Nutzenanalyse grundsätzlich in Frage gestellt. Nach Ansicht dieser Verbände verstärkt der Ausbau der Nationalstrassen die Umweltbelastung.
- Einige Konsultierte weisen auf die hohe Bedeutung einer Koordination der verschiedenen Finanzierungsgefässe hin: Diese seien nicht gegeneinander auszuspielen. Eine Weiterfinanzierung des Schienenverkehrs durch den Strassenverkehr sei kritisch zu hinterfragen.
- Mehrere Konsultierte setzen sich für eine konsequente Ausrichtung des Programms auf den Erhalt der Lebensqualität und die Steigerung der Wohnqualität ein.
- Aus Sicht eines Kantons (AI) ist es nicht nachvollziehbar, weshalb innert so wenigen Jahre so viel zusätzliche, finanzielle Mittel beansprucht werden. Im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Infrastrukturfondsgesetzes habe es im Jahre 2005 noch geheissen, eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zur Alimentierung des Infrastrukturfonds sei nicht nötig.
- Ein Kanton (BE) ist der Ansicht, dass ein allfälliger zusätzlicher Personalbedarf bei den Kantonen als Folge dieser Vorlage durch den Bund zu finanzieren sei.
- Einige Konsultierte weisen darauf hin, dass die Vorlage erst ein Anfang sei, um die über Jahre vernachlässigten Investitionen in die Strasseninfrastruktur an die aktuellen und künftigen Bedürfnisse anzupassen. Zudem helfe die Vorlage der kriselnden Wirtschaft im Sinne eines Konjunkturprogramms.
- Eine Minderheit bemängelt, dass vorwiegend die grossen Wirtschaftsräume vom Programm profitieren würden. Die Vorlage dürfe nicht zu Kürzungen an den ohnehin geringen Beiträgen zu Gunsten der Berg- und Randregionen führen.
- Einige Kantone weisen darauf hin, dass der Bund bei der Erarbeitung des Programms Engpassbeseitigung von einer zu geringen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ausgegangen sei. Ausserdem bemängeln sie, dass keine Kapazitätsreserven in die Überlegungen einbezogen worden seien. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte seien zusätzliche Ausbauten der Nationalstrassen und die Aufstockung der verfügbaren finanziellen Mittel erforderlich.

4. Liste der Vernehmlassungsadressaten mit eingereichten Stellungnahmen

4.1. Kantone / Cantons / Cantoni

- AG, Regierungsrat des Kantons Aargau
- AI, Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden
- AR, Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- BE, Regierungsrat des Kantons Bern
- BL, Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft
- BPUK, Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, 8034 Zürich
- BS, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt
- FR, Le conseil d'État du Canton de Fribourg
- GE, Le conseil d'État du Canton de Genève
- GL, Regierungsrat des Kantons Glarus
- GR, Regierung des Kantons Graubünden
- JU, Gouvernement de la République et Canton du Jura
- LU, Regierungsrat des Kantons Luzern
- NE, Le conseil d'État du Canton de Neuchatel
- NW, Landammann und Regierungsrat des Kantons Nidwalden
- OW, Regierungsrat des Kantons Obwalden
- SG, Regierung des Kantons St. Gallen
- SH, Regierungsrat des Kantons Schaffhausen
- SO, Regierungsrat des Kantons Solothurn
- SZ, Regierungsrat des Kantons Schwyz
- TG, Regierungsrat des Kantons Thurgau
- TI, Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino
- UR, Baudirektion des Kantons Uri
- VD, Le conseil d'État du Canton de Vaud
- VS, Le conseil d'État du Canton du Valais
- ZG, Regierungsrat des Kantons Zug
- ZH, Regierungsrat des Kantons Zürich

4.2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

- CVP, Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz, 3001 Bern
- FDP, Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz, 3001 Bern
- FDP, Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz, 3073 Gümligen
- Grüne Partei der Schweiz, 3011 Bern
- SP, Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz, 3003 Bern
- SP, Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz, 3074 Muri
- SVP, Schweizerische Volkspartei, 3001 Bern

4.3. Gesamtschweizerische Verbände

- ACS, Automobil Club der Schweiz 3000 Bern
- AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz 3001 Bern
- Alpen-Initiative, 6460 Altdorf 1
- ASTAG, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, 3007 Bern
- Bauenschweiz, 8042 Zürich
- Centre Patronal, 1094 Paudex

- economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen, 8032 Zürich
- Fachverband INFRA, 8042 Zürich
- FRS, strasseschweiz Verband des Strassverkehrs, 3001 Bern
- FSU, Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, 9001 St. Gallen
- SAB, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, 3001 Bern
- SBV, Schweiz Bauernverband, 5201 Brugg
- SEV, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, 3000 Bern 6
- SGB, Schweizerischer Gewerkschaftsbund, 3007 Bern
- SGemV, Schweizerischer Gemeindeverband, 3322 Schönbühl-Urtenen
- SGV, Schweizerischer Gewerbeverband, 3001 Bern
- SM, SWISSMECHANIC, 8570 Weinfelden
- SSV, Schweizerischer Städteverband, 3000 Bern 6
- SVI, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, 9001 St. Gallen
- TCS, Touring Club Schweiz, 3001 Bern
- VCS, Verkehrs-Club der Schweiz, 3001 Bern
- VÖV UTP, Verband öffentlicher Verkehr, 3000 Bern
- WWF Schweiz, 8010 Zürich

4.4. Weitere

- Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, 4013 Basel
- BLS AG, 3001 Bern
- Comité d'opposition au contournement autoroutier de Morges, 1132 Lully
- Communauté intercommunale d'intérêt concernant l'aménagement autoroutier de la région morgienne, 1121 Bremblens, 1134 Chigny, 1135 Denens, 1027 Lonay, 1132 Lully, 1690 Lussy, 1125 Monnaz, 1122 Romanel-sur-Morges, 1113 St-Saphorin-sur-Morges
- FER, Fédération des Entreprises Romandes, 1211 Genève
- Gemeinde Muri, 3074 Muri
- Gemeinderat Stadt Bern, 3000 Bern 8
- IBK, Internationale Bodensee Konferenz, 8510 Frauenfeld
- IG Osttangente, 4052 Basel
- KGL, Gewerbeverband des Kantons Luzern, 6002 Luzern
- Komitee „Autobahn unter den Boden!“, 3073 Gümligen
- KV, Kaufmännischer Verband Schweiz, 8027 Zürich
- Leist der Engehalsinsel, 3004 Bern
- Private (aus der Gemeinde Muri): 90 Anwohner
- RWU, Regionalplanung Winterthur und Umgebung, 8402 Winterthur
- Stadtrat Winterthur, 8402 Winterthur
- umverkehR, 8036 Zürich
- Verein „Winterthur: agil – mobil“, 8401 Winterthur
- VRB, Verein Region Bern, 3001 Bern