



Änderung des Nationalstrassenabgabe- gesetzes im Rahmen der Anpassung des Bun- desbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzübersicht des Ergebnisses	2
2	Ausgangslage	3
2.1	Ausgangslage und Auftrag.....	3
2.2	Vernehmlassungsteilnehmende und Vorbemerkungen über die Zusammenstellung der Eingaben	3
3	Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben.....	4
3.1	Allgemeine Haltung zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes	4
3.2	Stellungnahmen zu den Fragen im Einzelnen	5
3.2.1	Frage 1.....	5
3.2.2	Frage 2.....	8
3.2.3	Frage 3.....	10
3.2.4	Frage 4.....	12
3.2.5	Auswertung im Bezug auf einen Wechsel des Abgabbeerhebungssystems	13
3.2.6	Spezielle Anträge im Bezug auf Dauer, Preis und Ausgestaltung der Vignetten.....	15
3.2.7	Generelle Anträge und Bemerkungen	16
Anhang		18

Tabellenverzeichnis

Auswertung 1: Übersicht eingegangene Schreiben bzw. Stellungnahmen	4
Auswertung 2: Frage 1 - Preiserhöhung ja oder nein	5
Auswertung 3: Frage 2 - andere Finanzierungsart.....	8
Auswertung 4: Frage 3 - Befürworter der Preiserhöhung: Klebevignette oder e-Vignette.....	10
Auswertung 5: Frage 4 - Befürworter der Preiserhöhung und der Klebevignette: Klebevignette als Übergangslösung oder für die Zukunft.....	12
Auswertung 6: Gegner der Preiserhöhung: gewünschtes Abgabesystem	13
Auswertung 7: Gesamtübersicht über das gewünschte Abgabbeerhebungssystem (nach Befürwortern und Gegnern der Preiserhöhung dargestellt)	14
Auswertung 8: Gesamtübersicht über das gewünschte Abgabbeerhebungssystem (ohne Aufteilung nach Befürwortern und Gegnern der Preiserhöhung).....	15

1 Kurzübersicht des Ergebnisses

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer unterstützt die Absicht des Bundesrates, die dem Bund im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Nationalstrassennetzes (neuer Netzbeschluss, NEB) entstehende Mehrbelastung durch eine Preiserhöhung der Jahresvignette auf 100 Franken mit gleichzeitiger Einführung einer 40 Franken teuren Zweimonatsvignette zu finanzieren. Keine andere Finanzierungsart (Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlages, Kompensation durch die Kantone usw.) ist mehrheitsfähig. Die Klebevignette soll nach Meinung der Mehrheit zu Beginn noch weiterverwendet jedoch in naher Zukunft durch die e-Vignette ersetzt werden.

2 Ausgangslage

2.1 Ausgangslage und Auftrag

Im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz¹ haben die eidgenössischen Räte 1960 die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung festgelegt. Der Bundesrat hat im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans Verkehr eine umfassende Überprüfung dieses Beschlusses vorgenommen. Neu sollen Strassenverbindungen im Umfang von rund 400 Kilometern ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Es handelt sich dabei weitestgehend um bereits bestehende Strassenverbindungen.

Aus der Aufnahme dieser Strassen resultieren für den Bund Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt sowie für den Ausbau im Umfang von jährlich rund 305 Millionen Franken. Im Hinblick auf die zu erwartenden Engpässe in der Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturen war es aber für den Bundesrat von allem Anfang an eine zwingende Vorgabe, dass diese Erweiterung des Nationalstrassennetzes für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) haushaltneutral verläuft, sei es durch Abwälzung der Kosten auf die Kantone, sei es durch eine entsprechende Erhöhung der Einnahmen.

Die Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz wurde vom 2. Juli 2008 bis 15. Oktober 2008 durchgeführt. Die Konsultierten sprachen sich mehrheitlich für die beantragte Anpassung des Netzbeschlusses aus. Hingegen lehnten die meisten Kantone die vorgeschlagene Kompensationslösung dezidiert ab. Daraufhin fanden Gespräche zwischen dem Bund und den Kantonen statt. Es wurde dabei grundsätzlich eine Einigung für eine Lösung „Modell Teilkompensation“ erzielt. Die Höhe der Kompensation wurde auf rund 30 Millionen Franken – entsprechend dem Betrag der bisher vom Bund für die von den Kantonen abzutretenden Hauptstrassen ausgeschütteten Beiträge – festgelegt. Offen ist damit aber die Finanzierung der dem Bund durch die Aufnahme der neuen Nationalstrassenstrecken entstehenden Mehrkosten in der Höhe von rund 275 Millionen Franken. Die erforderlichen Mehreinnahmen können grundsätzlich mit einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags oder des Autobahnvignettenpreises beschafft werden. Beim Inkrafttreten des Netzbeschlusses ist ein Teil dieser Strecken Nationalstrassen erster oder zweiter Klasse, welche der Vignettenpflicht unterliegen. Der Bundesrat hat daher entschieden, dass die dem Bund entstehenden Mehrkosten über eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette auf 100 Franken sowie mittels Einführung einer zeitlichen Stückelung (Kurzzeitvignette für zwei Monate zu 40 Franken) finanziert werden sollen.

Da im Rahmen der Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (NEB) vom 2. Juli 2008 bis 15. Oktober 2008 die Frage einer Preiserhöhung der Autobahnvignette nicht enthalten war, führte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für diesen Teil der Botschaft eine Zusatzvernehmlassung zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz eine Vernehmlassung bei den Kantonen, den in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien und den betroffenen gesamtschweizerischen Verbänden und Organisationen durch. Die Vernehmlassungsunterlagen wurden am 1. April 2011 verschickt. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 8. Juli 2011.

2.2 Vernehmlassungsteilnehmende und Vorbemerkungen über die Zusammenstellung der Eingaben

Gesamthaft wurden 105 interessierte Vernehmlasser wie Kantone, in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, gesamtschweizerische Dachverbände oder weitere Organisationen angeschrieben.

An der Vernehmlassung beteiligten sich 26 Kantone, 27 Polizeikorps, 5 Kantonskonferenzen, 8 Parteien, 10 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete und der Wirtschaft, 13 Verbände aus dem Bereich Verkehr sowie 32 übrige Organisationen oder Einzelpersonen. Von den bis zum 8. Juli 2011 eingegangen 121 Schreiben (siehe Detailliste im Anhang) beinhalten 114 konkrete Äusserungen zur Vorlage.

¹ Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

allgemeine Einteilung	Kategorie	Schreiben eingegangen	Stellungnahmen eingegangen
1 Kantone		58	54
	Kantone	26	26
	Kantonskonferenzen	5	3
	Polizeikorps	27	25
2 politische Parteien		8	8
	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	6	6
	Parteien	2	2
3 gesamtschweizerische Dachverbände		10	9
	Wirtschaft	6	6
	Städte, Gemeinde und Berggebiete	4	3
4 Verkehrsverbände		13	12
	Autogewerbe	3	3
	Automobilverbände	4	4
	Dachorganisation	1	1
	kantonale Vertreter	1	
	Transportgewerbe	4	4
5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		32	31
	Einzelpersonen	12	12
	Konsumentenorganisationen	3	3
	Tourismusbranche	4	4
	übrige	1	1
	Umweltverbände	5	4
	Wirtschaft	7	7
Gesamtergebnis		121	114

Auswertung 1: Übersicht eingegangene Schreiben bzw. Stellungnahmen

Die zeitgleich durchgeführte Vernehmlassung zur Vorlage "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative 'Für den öffentlichen Verkehr') führte dazu, dass in diversen Stellungnahmen Äusserungen und Anträge zu FABI aber auch zur bereits vor drei Jahren durchgeführten Vernehmlassung NEB vorgebracht wurden. Die Finanzierung und Weiterentwicklung von Strasse und Bahn müssen grundsätzlich global betrachtet werden. Die hier vorliegende Auswertung beschränkt sich jedoch nur auf die vier anlässlich der Vernehmlassung gestellten Fragen sowie auf die Anträge im Bezug auf die Umsetzung der Autobahnvignette.

Die Stellungnahmen der kantonalen Konferenzen wie auch der Polizeikorps werden im Hinblick auf die jeweils fast flächendeckende Anlehnung an die Kantonssternnahmen unter der Rubrik "Kantone" geführt.

Die vollständigen Stellungnahmen können bei der Oberzolldirektion (Sektion Fahrzeuge und Strassenverkehrsabgaben) eingesehen werden.

3 Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben

3.1 Allgemeine Haltung zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes

Die Vorlage wird von einer grossen Mehrheit der Konsultierten begrüsst. 72 Adressaten sprechen sich für die vorgeschlagene Finanzierung aus. 31 Stellungnehmende lehnen generell eine Erhöhung irgendeiner Strassenabgabe oder im Speziellen eine Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken für die Jahresvignette bzw. 40 Franken für die Zweimonatsvignette ab. Als Befürworter für die Erhöhung traten vorwiegend die grosse Mehrheit der Kantone und der Polizeikorps, eine überwiegende Mehrheit der Parteien sowie verschiedene übrige Organisationen/Einzelpersonen ein. Gegen eine

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Erhöhung sprach sich überwiegend eine grosse Mehrheit der gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete und der Wirtschaft sowie der Verkehrsverbände aus. Als Hauptablehnungsgründe werden unter anderem die bestehende bzw. weiterhin geplante Quersubventionierung von der Strasse zur Bahn, die 100-prozentige Selbstfinanzierung der Strasse sowie fehlen der Mehrwert für die Automobilisten vorgebracht.

Das Vorhaben des Bundesrates, die Abgabenerhöhung erst in dem Zeitpunkt umzusetzen, wenn die bestehenden finanziellen Mittel aufgebraucht sind, wird von einer grossen Mehrheit begrüsst.

Viele Vernehmlasser haben sich zur Art der Abgabenerhebung geäussert. Die Mehrheit der Konsultierten unterstützt die Absicht des Bundesrates, in naher Zukunft die Klebevignette durch eine modernere e-Vignette zu ersetzen. Ein sofortiger Wechsel ist zum heutigen Zeitpunkt nicht mehrheitsfähig. Zwar vertritt die Mehrheit die Meinung, dass zum heutigen Zeitpunkt die Klebevignette eingesetzt werden solle, die Mehrheit der momentanen Klebevignettenbefürworter erachtet hingegen die Klebevignette nur noch als Übergangslösung. Sie und die e-Vignetten-Befürworter (sofortige Einführung der e-Vignette) bilden gegenüber denjenigen, welche für die dauerhafte Aufrechterhaltung der Klebevignette sind, eine klare Mehrheit.

3.2 Stellungnahmen zu den Fragen im Einzelnen

Die nachfolgenden Kapitel beziehen sich auf die anlässlich der Vernehmlassung gestellten Fragen, welche jeweils zitiert werden.

3.2.1 Frage 1

Grundzüge der Vorlage

"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

Allgemeine Einteilung	Kategorie	ja	nein	keine Äusserung zu Frage 1
1 Kantone		48	2	4
	Kantone	26		
	Kantonskonferenzen	2		1
	Polizeikorps	20	2	3
2 politische Parteien		5	3	
	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	4	2	
	Parteien	1	1	
3 gesamtschweizerische Dachverbände		2	7	
	Wirtschaft	1	5	
	Städte, Gemeinde und Berggebiete	1	2	
4 Verkehrsverbände		3	9	
	Autogewerbe	1	2	
	Automobilverbände	1	3	
	Dachorganisation		1	
	kantonale Vertreter			
	Transportgewerbe	1	3	
5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		14	10	7
	Einzelpersonen	2	3	7
	Konsumentenorganisationen	3		
	Tourismusbranche		4	
	übrige	1		
	Umweltverbände	2	2	
	Wirtschaft	6	1	
Gesamtergebnis		72	31	11

Auswertung 2: Frage 1 - Preiserhöhung ja oder nein

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Von 114 Vernehmlassungsteilnehmern sprechen sich 72 für die Finanzierung über eine Erhöhung des Jahresvignettenpreises auf 100 Franken mit gleichzeitiger Schaffung einer 40 Franken teuren Zweimonatsvignette aus. 31 Teilnehmer lehnen die Vorlage z.T. mit Vehemenz ab. 11 Vernehmlasser äusserten sich nicht zur Frage 1.

Zu den Befürwortern der Vorlage zählen u.a. sämtliche Kantone, die überwiegende Mehrzahl der Polizeikorps, die Mehrheit der Parteien und eine knappe Mehrheit der übrigen Organisationen/ Einzelpersonen.

Abgelehnt wird die Vorlage von der überwiegenden Mehrheit der gesamtschweizerischen Dachverbände und den Verkehrsverbänden.

3.2.1.1 Generelle Bemerkungen der Befürworter und Gegner der Vorlage

Von diversen Stellen wird die Vorgehensweise des Bundesrates im Zusammenhang mit den zur Diskussion stehenden Finanzierungs- und Infrastrukturausbauvorlagen (Strasse, Bahn) bemängelt. So verlangen der Kanton BE, die FDP, die Grüne Partei, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, der Schweizerische Städteverband, der SGV, der ASTAG, strasseschweiz, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-schweiz, der VCS, die Handelskammer beider Basel und die Erdöl-Vereinigung, dass ein koordiniertes Gesamtfinanzierungskonzept erstellt bzw. dass eine klare Richtung im Strassenverkehr (im Gegensatz zu FABI) erkennbar werde.

Breite Zustimmung (u.a. die Kantone OW, NW, GL, ZG, BL, JU, FR, SO, TI, die FDK, die BPUK, die Grüne Partei, economisuisse, der schweizerischer Arbeitgeberverband, der SGB, Travail.Suisse, der ASTAG, strasseschweiz, auto-schweiz, der TCS, die Erdöl-Vereinigung, das Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura", die Handelskammer beider Basel und der VAP) findet die Absicht, eine Abgabenerhöhung erst dann umzusetzen, wenn der Saldo der Spezialfinanzierung Strassenverkehr einen kritischen Schwellenbetrag von 1 Milliarde Franken unterschreitet.

Der ASTAG weist zudem darauf hin, dass die Strasse in den letzten Jahren massiv vernachlässigt worden sei. So sei ein bedarfsgerechter Ausbau dringend notwendig. Da die Realisierung lange dauere, dürfen die Modernisierungsprojekte nicht in die Zukunft verschoben werden.

3.2.1.2 Anträge der Befürworter

- Die SP, die Grüne Partei und der VCS unterstützen die Vorlage jedoch einzig dann, wenn die Mehreinnahmen nur für den Betrieb und den Unterhalt der Strassen verwendet werden. Auf jeden Fall lehnen sie die Finanzierung eines allfälligen Ausbaus des Nationalstrassennetzes ab.
- Die SP verlangt die sofortige Erhöhung des Vignettenpreises, da diese zusätzlichen Mittel ebenfalls in den Infrastrukturfonds einfließen werden.
- Die Grüne Partei beantragt, dass in Zukunft die Strassenabgaben nicht mehr pauschal, sondern leistungsabhängig ausgestaltet werden müssen.
- Sollte die Preiserhöhung der Vignette nicht umgesetzt werden, so schlägt der Kanton GR eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages vor.
- Der VAP und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete verlangen, dass die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Daher lehnen sie die Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" ab.

3.2.1.3 Offene Fragen der Befürworter

- Die Grüne Partei, der VCS und die Erdöl-Vereinigung verlangen genauere Angaben, wozu die zusätzlich zu generierenden 305 Millionen Franken erforderlich sein sollen. Nach ihrer Ansicht fehle es an einer detaillierten Aufteilung nach Betrieb, Unterhalt und Ausbau.
- Der VCS stellt sich zudem die Frage, wozu die Kantone ihre finanziellen Mittel einsetzen werden, welche ihnen nun mit dem Wegfall der abzugebenden Strassen an den Bund übrig bleiben.
- Die Erdöl-Vereinigung lädt den Bundesrat ein, den Fehlbetrag von angeblich 305 Millionen Franken erneut zu überprüfen und diesen gegebenenfalls nach unten anzupassen. Dadurch könnte die Preiserhöhung der Jahresvignette auf 60-80 Franken bzw. die Zweimonatsvignette auf 24-32 Franken angesetzt werden.

3.2.1.4 Bemerkungen und Befürchtungen der Befürworter

- Der Kanton VD geht von einer Zunahme des Umfahrvverkehrs nicht nur an der Grenze, sondern auch im Landesinnern aus.
- Der Kanton SH befürwortet zwar den Bau von speziellen Verkaufszonen an den Grenzübergangsstellen, weist aber darauf hin, dass der Schleichverkehr / Ausweichverkehr über die Nebenübergänge unbedingt unterbunden werden müsse.
- Der Kanton VD befürchtet eine Zunahme des Missbrauchs. Dies führe zu weniger Einnahmen, was wiederum einen direkten Einfluss auf die Einnahmen der Kantone habe.
- Die Kantone BE, BS, OW, SO, SG und die BPUK weisen darauf hin, dass es sich bei der Vorlage um die Verständigungslösung zwischen Bund und den Kantonen handle.
- Der Kanton BE verlangt, dass im Falle der Umsetzung von FABI auch generell eine Anpassung der Preise im motorisierten Individualverkehr erfolgen müsse.

3.2.1.5 Gründe, weshalb die Vorlage abgelehnt wird

Die Ablehnungsgründe sind vielfältig und können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die SVP, der Schweizerischer Arbeitgeberverband, der Schweizerische Bauernverband, econo-miesuisse, der AGVS, der ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz, auto-schweiz, der TCS, der Schweizer Tourismus-Verband und Hotelleriesuisse lehnen die Vorlage ab, da die Quersubventionierung von der Strasse zur Bahn weiterhin bestehen bleibt und in Zukunft mit FABI sogar noch ausgebaut werden soll.
- Diverse Vernehmlassungsteilnehmer (der AGVS, der ASTAG, Car Tourisme Suisse, Taxisuisse, auto-schweiz und strasseschweiz) verlangen, dass das Verursacherprinzip und die Zweckbindung sowohl bei der Strasse wie auch bei der Bahn eingehalten und angewendet werden müssen.
- Der Verein Alpen-Initiative bemängelt, dass die Abgabe nur für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen angehoben werde.
- Die FDP und Infra weisen darauf hin, dass mit der Erhöhung des Vignettenpreises die generelle Finanzierung für die Zukunft immer noch nicht gesichert sei. Es sei unumgänglich, dass ein neues Finanzierungskonzept geschaffen und zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt werden müssen. Die FDP geht davon aus, dass trotz Erhöhung des Vignettenpreises auch eine Mineralölsteuerzuschlaganpassung notwendig sein werde.
- Der Schweizerische Bauernverband, der SGB, der TCS, die Kantonspolizei Aargau und der Verein Alpen-Initiative erachten die Erhöhung des Vignettenpreises um mehr als das Doppelte bzw. weit über die Teuerung hinaus für die Mittelschicht als nicht tragbar. Eine Anhebung des Preises im Rahmen der Teuerung wäre nach ihrer Ansicht angemessen.
- Die FDP, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, der Schweizer Tourismus-Verband und das Centre Patronal vertreten die Auffassung, dass die bestehenden Finanzmittel zuerst aufgebraucht werden müssen. Erst dann seien Abgabenerhöhungen in Form einer Gesetzesänderung gerechtfertigt.
- Die SVP akzeptiert nicht, dass nur die Strassenverkehrsteilnehmer einseitig zur Kasse gebeten werden. Diese Situation sei dadurch entstanden, weil sich die verantwortlichen Stellen einen Machtkampf liefern bzw. sich nicht einig seien.
- Verschiedene Vernehmlasser (die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, der Schweizerische Gewerbeverband, der Schweizerische Arbeitgeberverband und auto-schweiz) bemängeln, dass der Mehrbedarf von 305 Millionen Franken nicht begründet werde und die Vorlage keine konkreten Vorschläge beinhalte.
- Die Vernehmlassungsteilnehmer (der Schweizerische Gewerbeverband, der ASTAG, der ACS, der Schweizer Tourismus-Verband und Hotelleriesuisse) erkennen keinen klar ersichtlichen Zusatznutzen bzw. Mehrwert für die Automobilisten. Sie vertreten die Auffassung, dass es sich bei NEB nur um eine Kompetenzverschiebung zwischen den Kantonen und dem Bund handle, was keine Erhöhung der Abgabe rechtfertige.
- Der Schweizerische Gewerbeverband bemängelt, dass vorwiegend die KMU von der Preiserhöhung betroffen seien.

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

- Nach Ansicht vom Schweizerischen Gewerbeverband, AGVS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz und auto-partei.ch finanziere sich die Strasse bereits heute zu mehr als 100 Prozent selber.
- Das Centre Patronal und der TCS zeigen sich darüber erstaunt, dass der Bund eine Vignettenpreiserhöhung vorschlägt obwohl dieser gleichzeitig das Neat-Viertel verlängern und die Pauschalierung des Fahrkostenabzuges vorsehen möchte.
- Für den ASTAG, Taxisuisse und Car Tourisme Suisse werde der öffentliche Verkehr gegenüber dem Transportgewerbe zu stark bevorzugt.
- Der Verband Schweizer Campings befürchtet aufgrund der Preiserhöhung das Ende für die Schweizer Campingplätze.
- Sowohl der Schweizer Arbeitgeberverband wie auch economiesuisse argumentieren, dass die gesteigerten Ausgaben des Infrastrukturfonds eine Erhöhung der Strassenabgaben keinesfalls rechtfertigen können, zumal der Bund versicherte, dass der neue Infrastrukturfonds die SFSV nicht gefährden würde.
- Für gewisse private Vernehmlassungsteilnehmer ist es unverständlich, weshalb sie als Auslandsschweizer, wenn sie nur zwei Mal jährlich für wenige Tage in die Schweiz reisen, zweimal 40 Franken bezahlen müssten. Eine Jahresvignette kostet hingegen nur 100 Franken.
- ecoglobe.ch sieht im Ausbau der Verkehrsnetze (Strasse und Bahn) einen klaren Widerspruch zu Geist und Wortlaut der Bundesverfassung. Diese fordere alle direkt oder indirekt dazu auf, die Nachhaltigkeit des Landes und der Gesellschaft zu respektieren bzw. zu fördern. Ein weiteres Wachstum der Strukturen sei im Widerstreit mit einer nachhaltigen Raumplanung, zumal die Landesversorgung weitestgehend aus einheimischen Quellen sichergestellt werden müsse.

3.2.2 Frage 2

"Wenn Sie mit der Finanzierung über die Autobahnvignette nicht einverstanden sind:

Wie soll die Anpassung des Netzbeschlusses stattdessen finanziert werden?"

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

Allgemeine Einteilung	Kategorie	Erhöhung Mineralölsteuereinzuschlag	Kompensation durch Kantone	Andere Finanzierung / keine Angabe
1 Kantone		1		1
	Kantone Kantonskonferenzen Polizeikorps	1		1
2 politische Parteien				3
	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien Parteien			2 1
3 gesamtschweizerische Dachverbände			2	5
	Wirtschaft Städte, Gemeinde und Berggebiete		2	3 2
4 Verkehrsverbände		1	8	
	Autogewerbe Automobilverbände Dachorganisation kantonale Vertreter Transportgewerbe	1	2 2 1 3	
5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		2	2	6
	Einzelpersonen Konsumentenorganisationen Tourismusbranche übrige Umweltverbände Wirtschaft	1 1	 1 1	2 3 1
Gesamtergebnis		4	12	15

Auswertung 3: Frage 2 - andere Finanzierungsart

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Von den 31 Vernehmlassungsteilnehmern, welche die Vorlage ablehnen (Frage 1 mit "nein" beantwortet), verlangen 12, dass die benötigten Mehreinnahmen durch eine grössere Kompensation durch die Kantone generiert werden müssen. Dies fordern vorwiegend die Verkehrs- und die gesamtschweizerischen Dachverbände. Nur gerade 4 Teilnehmer befürworten die Finanzierung über eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages.

15 betroffene Vernehmlasser äusserten sich nicht zu den beiden Finanzierungsmöglichkeiten oder schlugen andere Lösungen vor. So z.B.:

- müsse der Verteilschlüssel des Mineralölsteuerzuschlages angepasst werden, indem 60 Prozent der Einnahmen der Strasse zugute kommen sollen (Stand 1983),
- dürfe die Vignette nur an die Teuerung angepasst werden,
- müssen Bund und Kantone für beide Seiten eine akzeptable Lösung finden.

3.2.2.1 Anträge zur Finanzierungsart derjenigen Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Vorlage im Grundsatz ablehnen

- Der schweizerische Arbeitgeberverband und economiesuisse verlangen, dass die Kantone die erforderlichen Mittel vollständig kompensieren. Weniger weit geht die Forderung von der SVP, der AGVS, der ASTAG, strasseschweiz, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-schweiz, vom TCS und ACS, welche eine angemessene Beteiligung der Kantone an der Strassenfinanzierung vorschlagen. Es sei nun am Bund und den Kantonen, eine akzeptable Lösung zu finden. Diese darf jedoch nicht auf Kosten der Autobahnbenützer erfolgen. Der ASTAG, strasseschweiz, Taxisuisse und Car Tourisme Suisse schlagen die Kompensation der Kantone durch eine Erhöhung der LSVA-Kantonsanteile vor, welche ja vorab gemäss BV ebenfalls für die Strassen zur Verfügung stünden.
- Sowohl der AGVS, der ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-schweiz wie auch strasseschweiz fordern, dass der NEAT-Viertel auf keinen Fall - nicht wie geplant - verlängert werden dürfe.
- Einzelne Vernehmlassungsteilnehmer (der AGVS, der ASTAG, Car Tourisme Suisse) bestehen darauf, dass das Vorhaben einer dauerhaften, in der BV verankerten Zweckentfremdung der LSVA zur Bahn hin nicht umgesetzt werden dürfe.
- Der Verein Alpen-Initiative wie auch Einzelpersonen fordern eine verursachergerechte Abgabe. Da die Autobahnvignette dieses Erfordernis nicht erfülle, müsse dies mittels Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags umgesetzt werden.
- Einzelne Vernehmlasser (der schweizerische Arbeitgeberverband, economiesuisse wie auch Einzelpersonen) sind der Meinung, dass durch eine effizientere Erhebung der Abgabe durch die Kantone im Zusammenhang mit der Motorfahrzeugsteuer sowie durch eine Optimierung der Kontrollen mehr finanzielle Mittel generiert werden könnten.
- auto-partei.ch weist darauf hin, dass die Strassengelder zu einem erheblichen Teil in den hoch defizitären öffentlichen Verkehr verschoben werden und vertritt daher die Auffassung, dass - sollten in Zukunft nicht mehr ausreichende finanzielle Mittel zum Bau und Unterhalt der Strassen-Infrastruktur vorhanden sein - die Beiträge an den öffentlichen Verkehr entsprechend zu kürzen und zu Gunsten des motorisierten Strassenverkehrs zu verwenden seien.
- Nach Ansicht des Vereins Alpen-Initiative dürfen die Einnahmen nur für den Unterhalt und den Betrieb, nicht aber für den Ausbau des Strassennetzes verwendet werden.

3.2.2.2 Anträge und Bemerkungen der Befürworter der Vorlage

Neben den Vernehmlassungsteilnehmern, welche im Grundsatz die Vorlage ablehnen, nahmen auch diverse Befürworter zu weiteren möglichen Finanzierungsmodellen Stellung. Diese Anträge können wie folgt zusammengefasst werden:

- Neben der Erhöhung des Vignettenpreises soll nach Ansicht des Kantons BE auch der Mineralölsteuerzuschlag angehoben werden.
- Die Handelskammer beider Basel verlangt hingegen, dass auf die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags verzichtet werde.

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

- Der VAP schlägt vor, dass der Verteilschlüssel der Mineralölsteuerzuschläge auf den Stand von 1983 angepasst werden müsse; erst dann sei eine Anhebung des Vignettenpreises vorzunehmen. Somit würden 60 Prozent und nicht nur 50 Prozent der Zuschläge der Strasse zugute kommen.
- Mehrere Vernehmlassungsteilnehmer (die Kantone OW, SO und ZG, die FDK, die BPUK, die CVP, die Handelskammer beider Basel, Infra und VAP) weisen darauf hin, dass an der Zweckbindung festgehalten werden müsse und keine weitere Umwälzung auf den öffentlichen Verkehr bzw. die Bahn stattfinden dürfe.
- Das Kf ist der Auffassung, dass sich die Kantone mit 20 Prozent der zu erwartenden Unterhaltskosten proportional beteiligen müssen. Die Erdöl-Vereinigung verlangt die Finanzierungsbeteiligung der Kantone in der Höhe der Rückvergütung jedoch aber mindestens mit 30 Millionen Franken. Für die Vereinigung stellt die vorgeschlagene Kompensation der Kantone gar keine eigentliche Beteiligung dar, da die Kantone durch die geplante Vignettenpreiserhöhung den gleichen Betrag zurückerstattet bekommen, wie sie kompensieren müssen. Bei einer allfälligen Einführung der e-Vignette resultiere für die Kantone sogar ein Gewinn.
- Die Erdöl-Vereinigung stellt fest, dass dem Strassenverkehr grundsätzlich genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen würden.

3.2.3 Frage 3

"Wenn Sie mit der Finanzierung über die Autobahnvignette einverstanden sind:

Mit welchem System soll die Abgabe erhoben werden?"

- ☐ Klebevignette
☐ e-Vignette

Allgemeine Einteilung	Kategorie	Klebevignette	e-Vignette	keine Antwort
1 Kantone		33	17	2
	Kantone	18	8	
	Kantonskonferenzen		2	1
	Polizeikorps	15	7	1
2 politische Parteien		2	3	
	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	2	2	
	Parteien		1	
3 gesamtschweizerische Dachverbände		1	1	
	Wirtschaft		1	
	Städte, Gemeinde und Berggebiete	1		
4 Verkehrsverbände		2	1	
	Autogewerbe	1		
	Automobilverbände		1	
	Dachorganisation kantonale Vertreter			
	Transportgewerbe	1		
5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		7	6	8
	Einzelpersonen		1	8
	Konsumentenorganisationen	1	2	
	Tourismusbranche			
	übrige	1		
	Umweltverbände		2	
	Wirtschaft	5	1	
Gesamtergebnis		45	28	10

Auswertung 4: Frage 3 - Befürworter der Preiserhöhung: Klebevignette oder e-Vignette

Von den 83 Vernehmlassungsteilnehmern, welche die Frage 1 mit "ja" beantwortet (72) bzw. sich zur Frage 1 nicht geäußert haben (11), stimmen 45 der Klebevignette als momentanes Abgabesystem zu. Mehrheitlich bevorzugen die Kantone und die Polizeikorps das bestehende Erhebungssystem. Hingegen würden 28 Vernehmlasser einen sofortigen Wechsel von der Klebevignette zur e-Vignette bevorzugen. 10 Adressaten enthielten sich einer Antwort.

3.2.3.1 Generelle Anträge und Bemerkungen zur Klebevignette und e-Vignette

Befürworter der Preiserhöhung und der Einführung einer Zweimonatsvignette

- Die Kantone BL, FR, GL, GR, NW, OW, SG, SO, ZG, ZH, die FDK, die BPUK sowie Infra verlangen, dass die Einführung der e-Vignette die Umsetzung von NEB auf keinen Fall verzögern dürfe.
- Der Kanton OW wünscht eine möglichst rasche Umstellung auf die e-Vignette.
- Der Kanton ZH begrüsst die e-Vignette. Er ist der Ansicht, dass dieses System die Zahlungsmöglichkeiten wie auch die Kontrollen vereinfachen werde. Nach der Meinung des Kantons ZH könne der prognostizierte erhöhte Missbrauch bei der Kurzzeitvignette nur mit der e-Vignette entgegengewirkt werden.
- Für die SP ist die Klebevignette eindeutig ein Auslaufmodell, welches an den Grenzübergangsstellen zu starken Verkehrsbehinderungen führe. Zudem können die Kontrollen nur im stehenden Verkehr durchgeführt werden.
- Für die Post ist die e-Vignette zukunftsweisend, nachhaltig und vor allem verursacherabhängig. Anlässlich der Umsetzung der e-Vignette müssen den datenschutzrechtlichen Aspekten unbedingt Rechnung getragen werden, weshalb es vor der Einführung noch weiterer Untersuchungen bedürfe.
- Der Kanton SG und die Erdöl-Vereinigung räumen zwar ein, dass die Klebevignette einfach und von der Bevölkerung akzeptiert sei. Die Vorteile der e-Vignetten überwiegen trotz hohen Investitionskosten eindeutig.
- Die bereits heute bestehenden Datenschutzbestimmungen reichen nach Ansicht der SP für die Einführung der e-Vignette aus.
- Der Kanton ZH weist darauf hin, dass die mit der e-Vignette erhobenen Daten nur für die Nationalstrassenabgabe verwendet werden dürfen.
- Nach Ansicht des Kantons BE wie auch der SP soll die e-Vignette als Voraussetzung zur Umsetzung von Road Pricing und Mobility Pricing möglichst rasch eingeführt werden.
- Die Kantonspolizei Uri verlangt von einem elektronischen Erhebungssystem, dass auf der Strasse mit einfachen Mitteln festgestellt werden könne, ob die Abgabe bezahlt worden sei. Des Weiteren erachtet sie die geplanten Kontrollen mit einem Kamerasystem und die nachträgliche Bussenstellung als zu komplex und zu aufwändig, weshalb davon Abstand genommen werden müsse.
- ACSI und FRC weisen auf die gute Akzeptanz der Klebevignette bei der Bevölkerung und auf die Einfachheit des Systems hin. Für beide Konsumentenorganisationen stellt der Datenschutz kein Problem dar. Bezüglich Wahl des Erhebungssystems äussern sich beide Konsultierten nicht abschliessend. Sollten bei der e-Vignette die Betriebskosten wirklich tiefer als bei der Klebevignette ausfallen, so würden sowohl ACSI wie auch FRC die e-Vignette bevorzugen.
- Für das Kf überwiegen die Nachteile der e-Vignette. Die Automobilisten müssten sich an ein neues System gewöhnen, die Datensicherheit sei nicht gewährleistet, es bestehe kein Rechtshilfeabkommen mit den europäischen Staaten und die Kontrolle für die Konsumenten werde schwieriger, da keine Quittung mehr vorhanden sei. Die Klebevignette hingegen sei einfach zu prüfen. Es brauche keine Kamerakontrollsysteme, welche nach Ansicht des Kf ein grosses Missbrauchspotenzial in sich berge.
- Der Kanton SZ erachtet die Klebevignette um einiges zweckmässiger als die e-Vignette.

Gegner der Preiserhöhung und der Einführung einer Zweimonatsvignette

Nicht nur die Befürworter, sondern auch die diversen Gegner der Vorlage haben sich zum heutigen Erhebungssystem mittels Klebevignette bzw. zu einem möglichen Wechsel zur e-Vignette geäussert. Deren Stellungnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Verschiedene Teilnehmer (die SVP, der SGV, der AGVS, der ASTAG, Taxisuisse, Car Tourisme Suisse, auto-schweiz, strasseschweiz, der TCS, der ACS sowie das Centre Patronal) lehnen die Einführung der e-Vignette konsequent ab. Sie weisen u.a. auf den Entscheid des Parlaments anlässlich der Schaffung des NSAG hin, wonach dieses die e-Vignette eindeutig verworfen habe. Des Weiteren ist nach Ansicht obgenannter Vernehmlasser die e-Vignette ein erster Schritt zu einem Überwachungs- und Kontrollstaat und ermögliche die Schaffung von neuen Abgaben wie Road Pricing oder Mobility Pricing. Zudem sei der Datenschutz ungenügend.

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

- Der Verein Alpen-Initiative verlangt die Einführung der e-Vignette. Die Betriebskosten seien günstiger, der Erwerb einer Vignette erfolge via Internet und die Kontrollen seien einfacher. Die e-Vignette könnte nach der Meinung des Vereins in Zukunft für die Basis von Road Pricing oder Mobility Pricing dienen.
- Der Schweizer Arbeitgeberverband sowie economiesuisse würden die Einführung der e-Vignette befürworten. Nach ihrer Auffassung eilt die Umsetzung jedoch nicht.

3.2.4 Frage 4

"Wenn Sie die Klebevignette bevorzugen:

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

Allgemeine Einteilung	Kategorie	Klebevignette als Übergangslösung	Klebevignette für Zukunft	keine Antwort
1 Kantone		17	16	1
	Kantone	12	5	1
	Kantonskonferenzen			
	Polizeikorps	5	11	
2 politische Parteien		2		
	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	2		
	Parteien			
3 gesamtschweizerische Dachverbände		1		
	Wirtschaft			
	Städte, Gemeinde und Berggebiete	1		
4 Verkehrsverbände			2	
	Autogewerbe		1	
	Automobilverbände			
	Dachorganisation			
	kantonale Vertreter			
	Transportgewerbe		1	
5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		5	2	
	Einzelpersonen			
	Konsumentenorganisationen		1	
	Tourismusbranche			
	übrige	1		
	Umweltverbände			
	Wirtschaft	4	1	
Gesamtergebnis		25	20	1

Auswertung 5: Frage 4 - Befürworter der Preiserhöhung und der Klebevignette: Klebevignette als Übergangslösung oder für die Zukunft

Von den 45 Vernehmlassungsteilnehmer, welche sich in Frage 3 für die Klebevignette ausgesprochen haben, sehen 25 Adressaten in der Klebevignette nur noch eine Übergangslösung und fordern, dass die e-Vignette weiterverfolgt werden müsse. Demgegenüber fordern 20 Teilnehmer, dass die Abgabenerhebung mit dem bestehenden System weiterhin erfolgen müsse. Für einen Vernehmlasser kommen beide Abgabenerhebungssysteme in Frage. Ein Konsultierter enthielt sich der Antwort.

Diverse Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Preiserhöhung der Autobahnvignette und somit die Vorlage ablehnen (Frage 1 mit "nein" beantwortet), haben die Möglichkeit ergriffen, sich ebenfalls zur Frage 4 zu äussern, ob für sie generell ein Systemwechsel in Frage kommen könnte. Die überwiegende Mehrheit dieser (vorwiegend die Verkehrsverbände) verlangt die Weiterführung der Abgabenerhebung mittels Klebevignette.

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Allgemeine Einteilung	Kategorie	Klebevignette	e-Vignette	Klebevignette als Übergangslösung	keine Antwort
1 Kantone		1		1	
	Kantone				
	Kantonskonferenzen				
	Polizeikorps	1		1	
2 politische Parteien		2			1
	In der Bundesversammlung				
	vertretene politische Parteien	1			1
	Parteien	1			
3 gesamtschweizerische Dachverbände		3	3	1	
	Wirtschaft	3	2		
	Städte, Gemeinde und Berggebiete		1	1	
4 Verkehrsverbände		9			
	Autogewerbe	2			
	Automobilverbände	3			
	Dachorganisation	1			
	kantonale Vertreter				
	Transportgewerbe	3			
5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		1	2		7
	Einzelpersonen				3
	Konsumentenorganisationen				
	Tourismusbranche	1	1		2
	übrige				
	Umweltverbände		1		1
	Wirtschaft				1
Gesamtergebnis		16	5	2	8

Auswertung 6: Gegner der Preiserhöhung: gewünschtes Abgabesystem

Die Argumente der Befürworter und Gegner der Klebevignette bzw. der e-Vignette können den Stellungnahmen zur Frage 3 entnommen werden.

3.2.5 Auswertung im Bezug auf einen Wechsel des Abgabesystem

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer befürwortet im Moment noch die Erhebung der Nationalstrassenabgabe mittels Klebevignette. Ein sofortiger Wechsel zur e-Vignette ist nicht mehrheitsfähig. Hingegen ist die Mehrheit der Klebevignettenbefürworter (Frage 3/4) der Ansicht, dass die Klebevignette ein Auslaufmodell sei und nur noch als Übergangslösung weiterverwendet werden solle. Somit stützt die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (Befürworter der sofortigen Einführung der e-Vignette [Frage 3] plus Befürworter der Klebevignette als Übergangslösung [Frage 4]) eindeutig die Absicht des Bundesrates, in naher Zukunft die Klebevignette durch die modernere e-Vignette zu ersetzen.

Auffallend ist die Diskrepanz zwischen den Befürwortern und Gegnern der e-Vignette. Spricht sich die Mehrheit der Befürworter der Preiserhöhung für die e-Vignette aus, so lehnen praktisch sämtliche Gegner einen Systemwechsel ab.

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Preiserhöhung	Allgemeine Einteilung	Kategorie	Klebevignette für Zukunft	e-Vignette für Zukunft	keine Antwort
ja			20	50	3
	1 Kantone		16	32	1
		Kantone	5	20	1
		Kantonskonferenzen		2	
		Polizeikorps	11	10	
	2 politische Parteien			5	
		In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien		4	
		Parteien		1	
	3 gesamtschweizerische Dachverbände			2	
		Städte, Gemeinde und Berggebiete		1	
		Wirtschaft		1	
	4 Verkehrsverbände		2	1	
		Autogewerbe	1		
		Automobilverbände		1	
		Transportgewerbe	1		
	5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		2	10	2
		Einzelpersonen			2
		Konsumentenorganisationen	1	2	
		übrige		1	
		Umweltverbände		2	
		Wirtschaft	1	5	
keine Antwort				3	8
	1 Kantone			2	2
		Kantonskonferenzen			1
		Polizeikorps		2	1
	5 übrige Organisationen/Einzelpersonen			1	6
		Einzelpersonen		1	6
nein			16	7	8
	1 Kantone		1	1	
		Polizeikorps	1	1	
	2 politische Parteien		2		1
		In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1		1
		Parteien	1		
	3 gesamtschweizerische Dachverbände		3	4	
		Städte, Gemeinde und Berggebiete		2	
		Wirtschaft	3	2	
	4 Verkehrsverbände		9		
		Autogewerbe	2		
		Automobilverbände	3		
		Dachorganisation	1		
		Transportgewerbe	3		
	5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		1	2	7
		Einzelpersonen			3
		Tourismusbranche	1	1	2
		Umweltverbände		1	1
		Wirtschaft			1
Gesamtergebnis			36	60	19

Auswertung 7: Gesamtübersicht über das gewünschte Abgabesystem (nach Befürwortern und Gegnern der Preiserhöhung dargestellt)

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Allgemeine Einteilung	Kategorie	Klebevignette für Zukunft	e-Vignette für Zukunft	keine Antwort
1 Kantone		17	35	3
	Kantone	5	20	1
	Kantonskonferenzen		2	1
	Polizeikorps	12	13	1
2 politische Parteien		2	5	1
	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	4	1
	Parteien	1	1	
3 gesamtschweizerische Dachverbände		3	6	
	Städte, Gemeinde und Berggebiete		3	
	Wirtschaft	3	3	
4 Verkehrsverbände		11	1	
	Autogewerbe	3		
	Automobilverbände	3	1	
	Dachorganisation	1		
	Transportgewerbe	4		
	kantonale Vertreter			
5 übrige Organisationen/Einzelpersonen		3	13	15
	Einzelpersonen		1	11
	Konsumentenorganisationen	1	2	
	Tourismusbranche	1	1	2
	übrige		1	
	Umweltverbände		3	1
	Wirtschaft	1	5	1
Gesamtergebnis		36	60	19

Auswertung 8: Gesamtübersicht über das gewünschte Abgabearhebungssystem (ohne Aufteilung nach Befürwortern und Gegnern der Preiserhöhung)

3.2.6 Spezielle Anträge im Bezug auf Dauer, Preis und Ausgestaltung der Vignetten

3.2.6.1 Generelle Anträge von den Befürwortern der Vorlage

Dauer und Preis der Kurzzeitevignette

Wer	Dauer	Preis
Kantone OW, SO, ZH sowie die BPUK	10 Tage 30 Tage	30 Franken 50 Franken
kf	1 Monat reicht für Touristen aus und der Wiederverkauf wird erschwert	40 Franken
Strassenpolizei Jura	6 Monate	40 Franken
Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura", Handelskammer beider Basel	3 Monate	

Preis Jahresvignette

Wer	Preis
Kanton ZG sowie die FDK	90 Franken dafür nur eine Einheitsvignette
kf	80 Franken für schweizerisch immatrikulierte PKW 200 Franken für ausländisch immatrikulierte PKW
Travail.Suisse	80 Franken, wenn e-Vignette eingeführt wird
Kanton VD	60 Franken: der erwartete Verkaufsrückgang würde moderater ausfallen

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

Spezialvignetten

Wer	Art der Vignette
diverse Einzelpersonen	für Fahrzeuge mit Wechselschilder
diverse Einzelpersonen	für Motorräder
Kanton NE	differenzierte Vignetten nach Fahrzeugart (Motorräder, leichte Fahrzeuge, schwere Fahrzeuge)

- Der FRC verlangt, dass die Kurzzeitvignette nicht nur für ausländische Automobilisten, sondern auch für Schweizer gültig sein sollte.
- Das Kf schlägt vor, die Farbe der Kurzzeitvignette periodisch ohne Vorankündigung zu ändern. Dadurch können die Kontrollen vereinfacht und der Missbrauch gestoppt werden.

3.2.6.2 Generelle Anträge von den Gegnern der Vorlage

Dauer und Preis der Kurzzeitvignette

Wer	Dauer	Preis
Verein Alpen-Initiative		Preis muss proportional zur Jahresvignette sein
Hotelleriesuisse	2 Monate 10 Tage	
Einzelpersonen	kürzer als 2 Monate	
GastroSuisse	2 Monate	20 Franken
Schweizer Tourismus-Verband	1 Monat	

Preis Jahresvignette

Wer	Preis
Einzelpersonen	60 Franken
economiesuisse, schweizerischer Arbeitgeberverband	60-80 Franken

Spezialvignetten

Wer	Art der Vignette	Preis
Centre Patronal, TCS, Einzelpersonen	für Camper und Anhänger	40 Franken
Verband Schweizerischer Campings	für Wohnanhänger	Befreiung oder ca. 30 Franken
Einzelpersonen	für Fahrzeuge mit Wechselschildern und für Motorräder	

3.2.7 Generelle Anträge und Bemerkungen

- Der Kanton SH vertritt die Auffassung, dass aufgrund der Preisanpassung der Umfahrungsverkehr im Raum Schaffhausen tendenziell zunehmen dürfte. Die Situation sei bereits heute unbefriedigend. Aus diesem Grund beantragt SH eine Befreiung der Vignettenpflicht zwischen dem Grenzübergang Thayngen - Bietingen und dem Nationalstrassenanschluss Schaffhausen Süd (Rheinübergang).
- Der Kanton GE weist auf sein grosses Bauprojekt (Brücke über den Genfersee) hin, dadurch soll die Stadt entlastet werden.
- Der Kanton JU und das Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura" betonen die Wichtigkeit des Ausbaus der H18 für die Region.

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

- Die Kantonspolizei Thurgau bringt Vorbehalten im Bereich der Vignettenkontrollen vor. Auf der einen Seite befürwortet sie grundsätzlich die Umsetzung von Kontrollen nach den heutigen technischen Möglichkeiten. Auf der anderen Seite hält sie und die ACVS hingegen klar fest, dass die Polizeihoheit im Landesinnern nicht angetastet werden dürfe und das Anhalten von Fahrzeugen eine Amtshandlung darstelle, bei der allenfalls Zwangsmassnahmen ergriffen werden müssen. Sie gehen davon aus, dass bei einer allfälligen Einführung der e-Vignette die Black-List tagesaktuell gehalten werde und via RIPOl oder das automatische Fahrzeugfahndungssystem abgerufen werden könne.
- Die Schaffhauser Polizei verlangt, dass das Grenzwachtkorps die Kontrollen und die Strafverfolgung auch bei der e-Vignette selber durchführen könne.
- Die Kantonspolizei Aargau spricht sich klar gegen die Schaffung von speziellen Vignettenkontroll-equipen aus. Zudem verlangt sie, dass aufgrund der Erhöhung des Vignettenpreises sowie der Einführung der Zweimonatsvignette für die Polizei keine Mehrarbeit entstehen dürfe. Sie und die KKPKS weisen darauf hin, dass sie weiterhin nur Vignettenkontrollen anlässlich von normalen Verkehrspatrouillen oder allgemeinen Kontrollen durchführen werden.
- Von der FSVA und privaten Vernehmlassungsteilnehmern, welche mehrere Fahrzeuge besitzen und diese mit Wechselschildern betreiben, wird die geplante Preiserhöhung auf 100 Franken pro Fahrzeug nur mit Unverständnis aufgenommen. Sie fordern, dass die Abgabe pro Kontrollschild und nicht pro Fahrzeug erhoben werde. Dementsprechend wurden verschiedene Lösungen vorgeschlagen: Die Vignette soll auf dem Führerausweis bzw. hinter dem Kontrollschild aufgeklebt werden können oder es sein eine rund Zweifränkler grosse Vignette zu entwerfen, welche am hinteren Kontrollschild analog der TÜV-Plakette oder an der Windschutzscheibe befestigt werden könne.
- Der Kanton BS, die Kantonspolizei Basel-Stadt und das Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura" verlangen, dass die Gültigkeit der Zweimonatsvignette nicht zeitlich auf Ende Januar des Nachfolgejahres befristet werde. Des Weiteren sollte nach ihrer Ansicht auf eine Kennzeichnung der Kurzzeitvignette nach Jahreszahlen verzichtet werden.
- Nach einer Berechnung von Infra würden pro Fahrzeug und Jahr die Kosten durch die vorgeschlagenen Massnahmen lediglich um 0.6 Prozent ansteigen.
- Die BPUK verlangt eine raschmögliche Verabschiedung des NEB an die eidgenössischen Räte, damit diese darüber befinden können.
- Der Kanton Aargau hält seine Stellungnahme vom 24.09.2008 zu NEB weiterhin aufrecht. Die Ausführungen und die gestellten Anträge seien nach wie vor gültig und zu berücksichtigen. Daher geht der Kanton Aargau davon aus, dass der Bund mit ihm entsprechende Verhandlungen führen werde.
- Der Kanton Aargau verlangt zudem eine gleichzeitige Anpassung des Netzbeschlusses, dessen Finanzierung sowie die Anpassung des Ergänzungsnetzes. Da zum Ergänzungsnetz bis zum heutigen Zeitpunkt nur wenige Angaben bekannt seien, erwartet der Kanton, dass über die Anpassung des Ergänzungsnetzes eine entsprechende Vernehmlassung durchgeführt werde.
- Der Kanton Graubünden hat gegen eine massvolle Kompensation durch die entlasteten Kantone nichts einzuwenden. Hingegen sei nicht einzusehen, warum nur jene Kantone einen Beitrag leisten müssen, bei denen eine Hauptstrasse zur Nationalstrasse aufgewertet werde. Keinen Beitrag haben demgegenüber jene Kantone zu leisten, bei denen eine heute nicht vom Bund unterstützte kantonale Strasse direkt ins Nationalstrassennetz aufgenommen werde. Eine gerechtere Aufteilung auf alle aufzuklassierenden Strecken und damit auf alle profitierenden Kantone wäre somit die logische Folge.
- Der Kanton Tessin weist auf die Wichtigkeit der Anschliessung des Kantons durch den Gotthard-Tunnel an die restliche Schweiz hin. Sollte der Gotthard-Tunnel während den Sanierungsarbeiten geschlossen werden, so hätte dies sowohl für die Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft einschneidende Auswirkungen.
- Die FDP konstatiert, dass die öffentlichen Investitionen in den Neubau, Ausbau und Unterhalt der Strasseninfrastruktur mit dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht Schritt halten könne. Auch mit der vorgeschlagenen Preiserhöhung könne die momentane Finanzierung in Zukunft nicht gewährleistet werden.

Verzeichnis der an der Vernehmlassung teilgenommenen Kantone, Parteien, Verbände und Organisationen

1 Kantone

- | | | |
|----------|--|--------|
| 1. - 26. | AG, AI, AR, BE, BS, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH | |
| 27. | Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein | ACVS |
| 28. | Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren | FDK |
| 29. | Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren | KKJPD |
| 30. | Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz | KKPKS |
| 31. | Konferenz städtischer Polizeidirektorinnen und -direktoren der Schweiz | KSPD |
| 32. | Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz | BPUK |
| 33. | Conférence des officiers de circulation routière Romands/ de Berne et du Tessin | COCRBT |
| 34. | Kantonspolizei Aargau | |
| 35. | Kantonspolizei Appenzell I.Rh. | |
| 36. | Kantonspolizei Appenzell A.Rh. | |
| 37. | Kantonspolizei Basel-Stadt | |
| 38. | Kantonspolizei Bern | |
| 39. | Kantonspolizei Glarus | |
| 40. | Kantonspolizei Graubünden | |
| 41. | Kantonspolizei Nidwalden | |
| 42. | Kantonspolizei Obwalden | |
| 43. | Kantonspolizei Schwyz | |
| 44. | Kantonspolizei St. Gallen | |
| 45. | Kantonspolizei Thurgau | |
| 46. | Kantonspolizei Uri | |
| 47. | Kantonspolizei Zürich | |
| 48. | Luzerner Polizei | |
| 49. | Polizei Basel-Landschaft | |
| 50. | Polizei des Kantons Solothurn | |
| 51. | Schaffhauser Polizei | |
| 52. | Stadtpolizei Zürich | |
| 53. | Strassenpolizei Freiburg | |
| 54. | Strassenpolizei Genf | |
| 55. | Strassenpolizei Jura | |
| 56. | Strassenpolizei Neuenburg | |
| 57. | Strassenpolizei Waad | |
| 58. | Strassenpolizei Wallis | |

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

2 politische Parteien

59.	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz	CVP
60.	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz	FDP
61.	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	SP
62.	Schweizerische Volkspartei	SVP
63.	Christlich-soziale Partei	CSP
64.	Grüne Partei der Schweiz	
65.	auto-partei.ch	
66.	Umweltfreisinnige St. Gallen	

3 gesamtschweizerische Dachverbände

67.	Schweizerischer Gemeindeverband	
68.	Schweizerischer Städteverband	SSV
69.	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	SAB
70.	economiesuisse	
71.	Schweizerischer Gewerbeverband	SGV
72.	Schweizerischer Arbeitgeberverband	
73.	Schweizerischer Bauernverband	SBV
74.	Schweizerischer Gewerkschaftsbund	SGB
75.	Travail.Suisse	

4 Verkehrsverbände

76.	Autogewerbeverband der Schweiz	AGVS
77.	Automobil Club der Schweiz	ACS
78.	auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	auto-schweiz
79.	Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes	esa
80.	Car Tourisme Suisse, Car-Groupe ASTAG	Car Tourisme Suisse
81.	Fédération Suisse des vehicules anciens	FSVA
82.	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	ASTAG
83.	strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs	FRS
84.	Taxisuisse, Taxi-Groupe ASTAG	Taxisuisse
85.	Touring Club Schweiz	TCS
86.	Verband der verladenden Wirtschaft	VAP
87.	Vereinigung der Strassenverkehrsämter	asa
88.	Verkehrs-Club der Schweiz	VCS

5 übrige Organisationen/Einzelpersonen

89.	Associazione Cusumatrici e Consumatori della Svizzera Italiana	ACSI
90.	Centre Patronal	
91.	Die Schweizerische Post	
92.	Erdöl-Vereinigung	EV
93.	Fachverband Infra	Infra
94.	Fédération des Entreprises Romande	FER
95.	Fédération romande des consommateurs	FRC
96.	GastroSuisse	

Ergebnisbericht über die Vernehmlassung

97.	Handelskammer beider Basel	
98.	Hotelleriesuisse	SHV
99.	Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura"	
100.	Konsumentenforum	kf
101.	Mobility Genossenschaft	
102.	Naturfreunde Schweiz	NFS
103.	Pro Natura	
104.	Schweizer Tourismus-Verband	STV
105.	Stiftung für Landschaftsschutz	SL
106.	tecnoswiss	
107.	Verein Alpen-Initiative	
108.	Verband Schweizerischer Campings	VSC
109.	Blum Rolf	
110.	ecoglobe.ch Helmut E. Lubbers	
111.	Egloff Markus	
112.	Kistler Andreas	
113.	Klingler Martin	
114.	Mesaric Boris	
115.	Mordasini Antonio	
116.	Notter Thomas	
117.	Portmann Werner	
118.	Schneider Alex	
119.	Schumacher Willi	
120.	Tacchini Christophe	
121.	Zaman Taj Henri	