

Oberzolldirektion  
Sektion Fahrzeuge und Strassenverkehrsabgaben  
Monbijoustrasse 40  
3003 Bern

Bern, 5. Juli 2011 sgv-Kbh/dl

**Vernehmlassungsantwort  
Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes im Rahmen der Anpassung  
des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

**I. Forderungen des sgv**

**Der sgv lehnt die Erhöhung der Autobahnvignette von heute CHF 40.-- auf künftig CHF 100.-- ab.**

**II. Ausgangslage**

Am 31. März 2011 hat der Bundesrat das vorliegende Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes eröffnet. Die entsprechenden Stellungnahmen sind bis am 8. Juli 2011 einzureichen.

**III. Generelle Beurteilung der Vorlage**

**Grundsätzliches:** Der sgv lehnt neue Steuern und Abgaben ab, wozu auch Erhöhungen bestehender Steuern und Abgaben gehören. Insbesondere lehnt er die neue Autobahngebühr deshalb ab, weil für die zur Kasse gebetenen KMU und die autofahrende Gesellschaft kein effektiver Mehrwert ersichtlich gemacht wird. Der sgv äussert sich schon in seiner Vernehmlassung zu FABI dahingehend, dass die Vision des Bundesrates erneut ursächlich und hauptsächlich darin besteht, die Mobilität insgesamt zu verteuern. Mit FABI hält er nicht nur an seiner gescheiterten Verkehrsverlagerungspolitik fest, indem er einseitig Schienenpolitik betreibt, nein, er fordert auch wieder neue Steuern und Abgaben, insbe-

sondere und fast ausschliesslich von den Automobilistinnen und Automobilisten. Die Vorlage des Bundesrates entspricht nicht nur **nicht** den strategischen Zielen des sgv, sie widerspricht auch diametral den im Grundlagenpapier zur Mobilität des sgv umschriebenen Lösungsvorschlägen und Forderungen. Es bedarf keiner näheren Erläuterungen, dass das geplante Vorhaben vor allem die mobilen KMU mit den für sie notwendigen Wagenparks (Fahrzeuge, Anhänger, etc.) massiv treffen wird. Müsste die Strasse heute nicht zu einem überwiegenden Teil die Bahn und die Bahninfrastruktur (mit)finanzieren, dann würde die Erhöhung der Autobahnvignette nicht zur Diskussion stehen. Die Strasse ist nämlich zu 100% (bzw. im Umfang der Quersubventionierung sogar mehr als) selbsttragend.

Es besteht somit weder ein tatsächliches, noch ein zukünftiges Bedürfnis, die Vignette im vorgeschlagenen Ausmass zu verteuern. Wo Zusatzmittel nötig werden, sind vorgängig die ausgabenpolitischen Prioritäten unter dem Aspekt der Wichtigkeit und Dringlichkeit anzupassen. In jedem Fall müssen vorher rigorose Effizienzsteigerungen im betroffenen Bereich ausgeschöpft werden. Zusätzliche Mittel für den Verkehr sind staatsquotenneutral zu generieren – nötigenfalls auch durch eine restriktivere Ausgabenpolitik in anderen Bereichen.

**FABI:** Der Begleitbrief zur FABI-Vernehmlassung und der erläuternde Bericht halten fest, dass zwar der ausgewiesene Handlungsbedarf bei der Strassenfinanzierung im FABI nicht behandelt werde, dazu aber parallel eine eigene Vernehmlassung stattfinde. Dass damit die Vernehmlassung zur Preiserhöhung der Autobahnvignette gemeint ist, kann wohl nur als schlechter Scherz taxiert werden. Der sgv wiederholt an dieser Stelle unmissverständlich seine Forderung, wonach die Finanzierung der Schiene nur zusammen mit der Finanzierung der Strasse behandelt und diskutiert werden kann. Unter dem Druck der (aus Sicht des sgv aussichtslosen) VCS-Initiative lassen sich keine sachgerechten Lösungen für Schiene und Strasse finden. Der sgv fordert unmissverständlich die Abkehr von der wirtschaftsschädlichen Verkehrsverlagerungs- und Verhinderungspolitik hin zu Co-Modality. Die Komodalität wird in der europäischen Union längst gelebt.

Damit Sie sich ein abschliessendes Bild machen können, legen wir Ihnen in der Beilage unser Grundlagenpapier sowie die Vernehmlassung zu FABI bei.

**Die Forderungen im Einzelnen:** Im Jahr 1995 wurde die bis dahin auf zehn Jahre befristete Nationalstrassenabgabe definitiv eingeführt und gleichzeitig mittels einer Erhöhung von 30 auf 40 Franken pro Jahr der Teuerung angepasst. Gemäss erläuterndem Bericht (S. 9) müsste die Autobahnvignette zum Ausgleich der seit 1995 aufgelaufenen Teuerung heute jährlich rund 45 Franken kosten. Die im Entwurf vorliegende NSAG-Änderung sieht allerdings einen Tarif von neu hundert Franken vor. Die Fehlleistung des Bundesrates im vorliegenden Dossier liegt hauptsächlich darin, dass eine Vignettenvertuierung vorgeschlagen wird, ohne dass dafür ein ersichtlicher Mehrwert für die KMU und die Autofahrer vorgeschlagen wird (z.B. Bekämpfung von Staus (Engpassbeseitigung), Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, etc.). Die Strassenverbindungen im Umfang von rund 400 Kilometer, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, existieren bereits heute und sind bislang durch die Kantone finanziert worden, die dafür wiederum mit Bundesbeiträgen unterstützt wurden. Unter holistischen Gesichtspunkten ist der sgv bereit, seinen staatspolitischen Beitrag zu Infrastrukturfinanzierungsfragen dann zu leisten, wenn Grossprojekte, wie die Strassenfinanzierung oder die Finanzierung der Bahninfrastruktur oder auch der Ausbau der Energienetze gleichzeitig und umfassend zur Diskussion gestellt werden. Das Verursacherprinzip z.B. oder auch seine Lockerung kann nur in diesem übergeordneten Kontext korrekt überprüft werden. In dieser Hinsicht stehen die Schweiz und ihre Volkswirtschaft vor grossen Herausforderungen. Eine Zerstückelung dieser und ähnlicher Fragen dürfte in personeller, organisatorischer und finanzieller Hinsicht auch für den Bundesrat eher ein Erschwernis, als eine Erleichterung sein.

Der sgv erinnert daran, dass die eidgenössischen Räte im Rahmen der Beratung über das neue NSAG im vergangenen Jahr bereits über die Einführung einer e-Vignette diskutiert und diese klar verworfen haben. Es gibt keinen Grund, auf diesen Entscheid zurückzukommen. Der nun erneut erhobene Vorschlag kann eigentlich nur als „Zwängerei“ der Verwaltung gewertet werden. Die Energie, die

für eine solche „Zermürbungstaktik“ aufgewendet wird, dürfte für anderweitige und dringende Fragen besser eingesetzt werden. Der sgv wiederholt an dieser Stelle gerne die wichtigsten Gründe gegen die e-Vignette, die bei der Entscheidungsfindung im Parlament grossmehrheitlich berücksichtigt wurden. Dieses „big-brother“-System sieht Kontrollen mit Fix- oder sogar Mobilkameras vor, welche zeitlich und räumlich uneingeschränkten Einsatz finden. Solche Vorhaben erinnern an einen Polizei- und nicht an einen Rechtsstaat. Die Folge solcher Systeme kann nur eines sein: die Erhebung weiterer Abgaben und Gebühren zulasten des motorisierten Individualverkehrs.

**Fazit:** Während für das Schienennetz mit FABI konkrete Vorschläge betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur gemacht werden, fehlt bei den Strasseninfrastrukturen – insbesondere jenen für die Nationalstrassen – eine vergleichbare bzw. analoge Herangehensweise. Aus diesem Grund ist nun dringend erforderlich, dass der Bund simultan und synchron zu FABI ein umfassendes und greifbares Konzept zu Finanzierung und Ausbau der nationalen Strasseninfrastruktur vorlegt. Dabei hat sich der Bundesrat auch Überlegungen dazu zu machen, ob es nicht angezeigt ist, sämtliche Infrastrukturvorhaben zusammen zu fassen und ganzheitlich, einheitlich auf den Tisch zu legen. Der sgv kann sich auch vorstellen, dass damit auch die im Zusammenhang mit dem Atomausstieg notwendig werdenden Infrastrukturaufwendungen in die Diskussion eingebracht werden.

**Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die mobile Bevölkerung und die mobilen KMU, die neben der Bahn auch den motorisierten Strassenverkehr nutzen, mehr als bereit sind, ihren Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung zu erbringen. Diese Bereitschaft – einzig bezogen auf die Strasse – ist aber erschöpft, ja ausgeschöpft. Der sgv ist der dezidierten Auffassung, dass Visionslosigkeit bei den Infrastrukturen gekoppelt mit den ambitionierten Herausforderungen der kommenden Jahre (Energie, Umwelt, Verkehr, Raumplanung, etc.) zu einer grundsätzlichen Minderung des Wohlstandes und der Wohlfahrt in der Schweiz führen werden. Statt heute eine Diskussion darüber zu führen, wer für die Zukunft in allgemeinen und für generelle Unterlassungssünden im Speziellen die Verantwortung zu tragen hat, ist der Bundesrat aufgerufen, ein ganzheitliches Konzept für die Finanzierung der Infrastrukturen für die kommenden 20 bis 50 Jahre unter Einbezug der Spitzenverbände der Wirtschaft vorzulegen.**

Vor diesem Hintergrund sind wir überzeugt, dass wir gemeinsam die Ziele erreichen werden und freuen uns, sehr geehrte Damen und Herren, wenn Sie sich unserer Argumentation anschliessen können.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor



Patrik Kneubühl  
Ressortleiter

Beilagen

- Mobilitätspapier und FABI Vernehmlassung

z.K. an

- Mitglieder der ständigen Kommission Mobilität