



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Per Mail an: rene.sutter@astra.admin.ch

Bern, 30. Juni 2017

Teilrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung, der Nationalstrassenverordnung, der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr und der Durchgangsstrassenverordnung: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne wahrnehmen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Die SP hat sich aus grundsätzlichen Überlegungen ursprünglich für einen Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs ausgesprochen. Dennoch haben wir den NAF (Vorlage 1) in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 abgelehnt, da wir die konkrete Ausgestaltung, so wie sie die Mehrheit des Parlaments vorgenommen hatte, nicht mehr mittragen konnten. Insbesondere kritisiert haben wir die starke Belastung der Bundeskasse und den aus unserer Sicht übertriebenen finanziellen Beitrag für den Strassenausbau.

Mit der Annahme des NAF in der Volksabstimmung wurden auch die übrigen drei mit dem NAF in Verbindung stehenden Beschlüsse in Kraft gesetzt. Die in der Vorlage 2 beschlossenen Änderungen im Schwerverkehrsabgabegesetz, im Nationalstrassengesetz und im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe sowie die Änderungen im Netzbeschluss erfordern nun Anpassungen bei der Schwerverkehrsabgabe- und der Nationalstrassenverordnung, der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr sowie der Durchgangsstrassenverordnung.

Wir halten an dieser Stelle mit Nachdruck folgendes fest: Die gemäss Gesetz vorgesehenen Beiträge für die Agglomerationsprogramme gemäss Artikel 17f MinVG müssen vollumfänglich und bedarfsgerecht gesprochen werden. Diese Programme haben für uns in der künftigen Verkehrspolitik höchste Priorität. Bei den Strassen ist zwingend der *Unterhalt* vor dem Ausbau zu priorisieren. Es braucht aber vor allem auch Investitionen in neue Technologien, die der Verkehrssteuerung und -lenkung dienen. Die Chancen der Digitalisierung sind konsequent zu nutzen und dem Ausbau voranzustellen. Sie sollen dazu beitragen, dass der Verkehr bzw. seine Belastungen insgesamt sinken.

2. Bemerkungen zu den konkreten, vorgeschlagenen Anpassungen

Nationalstrassenverordnung

Artikel 7

- Mit dem neuen Artikel 7a NSG können Rastplätze neu mit Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen versehen werden. Das Parlament hat den Bundesrat mit dem Aufstellen der nötigen Grundsätze beauftragt (Art. 7a Abs. 3 NSG). Diese Grundsätze werden im ergänzten Artikel 7 NSV verankert. Gemäss Absatz 1 sollen die Bewilligungen für Anlagen für die Abgabe von alternativen Antriebsmitteln mit Verweis auf die Investitionskosten für 20 Jahre erteilt werden können. Gemäss Absatz 7 soll dem ASTRA die Kompetenz übertragen werden, Vorgaben zur technischen Ausgestaltung der Anlagen für die Abgabe von alternativen Antriebsmitteln zu machen, um aufgrund der raschen Entwicklung in diesem Sektor bei Neuerungen rasch reagieren zu können.
- **Wir unterstützen die rasche und breite Einführung alternativer Treibstoffe, insbesondere der Elektromobilität. Diese kann, sofern sie aus erneuerbaren Quellen gespeist wird, einen wichtigen Beitrag zur Energiewende leisten. In diesem Sinne begrüßen wir die vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen, die Infrastrukturen wie Schnellladestationen befördern sollen.**

Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr

Artikel 4a

- Bereits nach geltendem Recht ist es möglich, dass Bestandteile der Nationalstrasse, die überwiegend kantonalen, regionalen oder lokalen Interessen dienen, neu gebaut oder bestehende Anlagen baulich angepasst werden können, wenn die Kantone die Kosten tragen (z.B. Lärmschutz oder Bau von Anschlüssen). Der Bund kann sich mit 30 Prozent beteiligen. Mit der NAF-Vorlage hat das Parlament beschlossen, diese Möglichkeit auf Dritte auszuweiten. Zudem hat der Gesetzgeber festgelegt, dass sich der Bund bei Ausbausritten an den Kosten von Varianten bzw. von auf die Bedürfnisse der Kantone oder Dritter ausgerichteten Projekten, die über die Basisvariante hinausgehen, mit bis zu 60 Prozent beteiligen kann. Der neue Artikel 4a MinVV legt fest, nach welchen Kriterien das ASTRA derartige Projekte zu beurteilen hat (Abs. 1). Sowohl aus der Nationalstrassengesetzgebung als auch aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichts ergibt sich, dass für Nationalstrassenprojekte das öffentliche Interesse nachzuweisen ist. Demzufolge müssen auch Bauvorhaben im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 MinVG einen Nutzen für die Nationalstrasse aufweisen (Bst. a). Dieser Nutzen muss umso grösser sein, je gewichtiger die der Projektrealisierung entgegenstehenden öffentlichen Interessen wie namentlich der Natur- und Landschaftsschutz sind (Bst. b).
- **Wir halten an dieser Stelle mit Nachdruck fest, dass bei einer Güterabwägung des Nutzens eines Strassenprojekts vs. öffentliches Interesse dem Natur- und Landschaftsschutz Priorität zukommen muss.**

Artikel 21a

- Die Erfahrungen mit der 1. und 2. Generation von Agglomerationsprogrammen zeigen, dass Bereiche optimiert werden können. Optimierungspotential besteht bei den von den Agglomerationen zur Mitfinanzierung eingereichten Massnahmen, die durch den Bund bislang den „Eigenleistungen“ zugeordnet wurden. Mit der Leistungsvereinbarung verpflichtete sich die Agglomeration, auch diese „Eigenleistungen“ umzusetzen. Dies ist für die Agglomerationen unbefriedigend, da es für den Abschluss der Leistungsvereinbarung der Zustimmung sämtlicher Gemeinden im Perimeter der Agglomeration bedarf und es für die

Trägerschaften schwierig wurde, von einer Gemeinde die Zustimmung zum Agglomerationsprogramm zu erhalten, wenn die auf eine Gemeinde entfallenden Massnahmen als „Eigenleistungen“ qualifiziert wurden. Ein weiterer Bereich, bei dem der Aufwand gemäss Vernehmlassungsbericht reduziert werden kann, besteht bei Kleinmassnahmen (Kostengrenze 5 Millionen). Bislang musste für jede Massnahme eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen sowie eine Schlussabrechnung eingereicht werden. Mit pauschalen Bundesbeiträgen für Massnahmen, die bis anhin als Eigenleistungen kategorisiert wurden sowie für Kleinmassnahmen kann die vom Bund getätigte Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen verbessert werden. Gestützt auf Artikel 21a MinVV soll es für den Bund künftig möglich sein, für Massnahmen der Agglomerationsprogramme bei Fuss- und Veloverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums sowie Verkehrssystemmanagement bis zu 5 Millionen pro Massnahme als Pauschalbeiträge auszurichten.

- **Soweit wir das beurteilen können, scheinen uns die vorgeschlagenen Massnahmen zielführend, was die Vereinfachung und Effizienz der Verfahren und Abläufe angeht. Wir halten aber mit Nachdruck fest, dass die langfristig verbindlich gesicherte und vor allem ausreichende Finanzierung der Agglomerationsprogramme für uns höchste Priorität hat. Insbesondere Massnahmen, die den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr befördern, haben aus unserer Sicht hohe Bedeutung und sollten im Zentrum stehen. Die mit dieser Verordnungsanpassung vorgeschlagenen Änderungen dürfen nicht dazu führen, dass es in diesen für Sicherheit, Schutz von Mensch und Umwelt und Schutz vor Lärm wichtigen Programmen zu Abstrichen kommt. Diese Bereiche sollten vielmehr gestärkt werden.**

Anhang 4 (Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte)

- Der Bundesrat bezeichnet die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Gestützt auf Daten 2012 hat das BFS eine neue Definition des Raums mit städtischem Charakter kommuniziert und die Agglomerationsdefinition überarbeitet. Dabei ist der Kreis der städtisch geprägten Gemeinden deutlich grösser geworden. Deshalb muss Anhang 4 der MinVV überarbeitet werden. Eine Arbeitsgruppe hat entsprechende Ergänzungen zur Liste erarbeitet. Den Agglomerationen und Kantonen ist es dabei gemäss Vernehmlassungsbericht ein Anliegen, die Beitragsberechtigung jener Gemeinden beizubehalten, die bisher beitragsberechtigt waren und die in einem Agglomerationsprogramm zusammenarbeiten würden. Aus diesem Grund kam die Arbeitsgruppe zum Schluss, den bisher im Anhang 4 der MinVV bzw. in der Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte erwähnten Gemeinden die Beitragsberechtigung zu belassen.
- **Wir begrüssen und unterstützen diesen Entscheid. Es wäre u.E. schwierig und der Idee hinter den Programmen abträglich, wenn bisher beitragsberechtignte Gemeinden ihre Berechtigung verlieren würden.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz

