

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Frau Rahel Galliker
3003 Bern

17. Juni 2014

Vernehmlassung zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)

Sehr geehrte Frau Galliker
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Februar 2014 hat uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Gelegenheit gegeben, zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP), Stellung zu nehmen.

Der Bundesrat will die Finanzierung von Strasse und Schiene vereinheitlichen. Er schlägt dazu vor, analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) einen unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) zu schaffen.

Die mit der Vorlage vorgeschlagene Verschmelzung der Nationalstrassenfinanzierung und der Finanzierung der Agglomerationsprogramme soll sichergestellt werden, dass sowohl die Finanzierung der Nationalstrassen (Betrieb, Unterhalt, Anpassung, Engpassbeseitigung, Netzvollendung) als auch die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Agglomerationen langfristig sichergestellt werden können.

Wie beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) sollen bestehende Einnahmen (Mineralölsteuerzuschlag, Vignette) und neue Einnahmen (Automobilsteuer, Pauschale für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben) zweckgebunden direkt in den Fonds fliessen. Der Mineralölsteuerzuschlag soll pro Liter je nach Variante um 15 Rappen auf 45 Rappen (Hauptvariante) oder 12 Rappen auf 42 Rappen (Nebenvariante) erhöht werden.

Ausgabenseitig sollen weitere Effizienzgewinne und Einsparungen beim Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen erzielt werden. Zudem sollen die Beiträge für die Umsetzung der Agglomerationsmassnahmen auf einem finanziell tieferen Niveau verstetigt und zeitlich erstreckt werden.

Der Kanton Solothurn unterstützt die Vorlage grundsätzlich und favorisiert zwecks Schliessung der Finanzierungslücke die Umsetzung der Nebenvariante, d.h. die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um 12 Rappen pro Liter und die 100 % Zweckbindung der Automobilsteuer.

Der Kanton Solothurn schliesst sich grundsätzlich der Stellungnahme der Bau- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK vom 30. Mai 2014 an. Im Weiteren beantworten wir Ihren Fragenkatalog wie folgt:

<p>A Neue Finanzarchitektur</p>
<p>1. Unterstützen Sie grundsätzlich die Neuordnung bei der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, Beibehaltung einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr für übrige Beiträge)?</p>
<p>Ja. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz ist das Rückgrat der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur. Die Nationalstrassen nehmen zudem immer stärker die Funktion von grossräumigen Ortsumfahrungen wahr. Sie sind insbesondere auch wesentliche Elemente zur Bewältigung des Verkehrs in den Agglomerationen. Dies in Kombination mit den Massnahmen gemäss den Agglomerationsprogrammen.</p> <p>Somit unterstützen wir die Zielsetzung der Vorlage und damit die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).</p> <p>Für die Finanzierung der Agglomerationsprogramme sind heute jährlich rund 400 Mio. Franken eingestellt. Gemäss der Vorlage stehen für die Jahre vor 2030 geringere Mittel zur Verfügung. Die Verkehrsprobleme werden sich jedoch – insbesondere auch in den Agglomerationen – verschärfen. Der NAF muss die lückenlose und unbefristete Bundes-Mitfinanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme sicherstellen, und zwar mindestens im Umfang von 400 Mio. Franken pro Jahr. Einer Reduktion der entsprechenden Mittel stehen wir somit kritisch gegenüber.</p> <p>Bezüglich der Beibehaltung einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) für übrige Beiträge verweisen wir auf Ziffer A 4.</p>
<p>2. Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?</p>
<p>Ja. Wir verweisen dazu auf Ziffer A 1.</p>
<p>3. Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?</p>
<p>a) Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?</p>
<p>Ja. Der Kanton Solothurn erachtet es als korrekt, dass der NAF über den Reinertrag des Mineralölsteuerezuschlages (bisherige Einnahme), den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette; bisherige Einnahme), die Automobilsteuer (neue Einnahme) und die Pauschalabgabe auf Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken (neue Einnahme) finanziert wird. Weitere Finanzierungsquellen, z.B. eine verstärkte Zweckbindung der Mineralölsteuer, sind jedoch zu diskutieren (z.B. 40/60).</p>
<p>b) Mit den zu finanzierenden Aufgaben?</p>
<p>Ja. Der Kanton Solothurn unterstützt die vorgeschlagene Mittelverwendung. Insbesondere begrüssen wir, dass sämtliche Nationalstrassenaufgaben in Zukunft über den NAF finanziert werden (Betrieb, Unterhalt, Anpassung, Netzfertigstellung, Kapazitätsausbau). Damit wird ein Instrument analog dem BIF geschaffen.</p> <p>Ebenso begrüssen wir, dass die Agglomerationsprogramme in Zukunft über den NAF – und damit über einen unbefristeten Fonds – finanziert werden.</p>

<p>Die vorgeschlagene Mittelverwendung dokumentiert, dass die Nationalstrassen und die Massnahmen gemäss den Agglomerationsprojekten in Kombination die Pfeiler für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs darstellen werden, was wir als richtig erachten.</p>
<p>c) Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?</p>
<p>Wir verweisen auf unsere Ausführung unter Ziffer A 1. betreffend die Sicherstellung der Mittel für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme.</p>
<p>4. Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?</p>
<p>Der Kanton Solothurn steht einer Abschaffung der SFSV kritisch gegenüber. Die Aufhebung der SFSV resp. die Integration der SFSV in den NAF würde es zwar ermöglichen, die Finanzierung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenbau weiter zu vereinfachen. Die SFSV ist jedoch politisch gut verankert und geniesst eine breite Akzeptanz.</p>
<p>B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke</p>
<p>5. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?</p>
<p>Ja. Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages ist grundsätzlich verursachergerecht. Wir unterstützen somit eine moderate Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages. Dies u.a. auch aufgrund der Tatsache, dass der Mineralölsteuerzuschlag seit 1974 nicht erhöht und somit nicht der Teuerung angepasst wurde sowie dem Trend hin zu verbrauchsarmen Antriebsarten und damit einer weiteren Erosion der entsprechenden Steuereinnahmen. Die Erhöhung sollte jedoch gestaffelt erfolgen.</p>
<p>6. Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?</p>
<p>Ja. Die vorgeschlagene zweckgebundene Verwendung der existierenden Automobilsteuer ist gerechtfertigt.</p>
<p>7. Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 auf 45 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer einverstanden (Hauptvariante)?</p>
<p>Der Kanton Solothurn favorisiert die Nebenvariante.</p>
<p>8. Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 auf 42 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer oder Teilen davon einverstanden (Nebenvariante)?</p>
<p>Ja. Wir können uns insbesondere auch aus folgenden Gründen der Nebenvariante anschliessen: Die politische Akzeptanz der vorliegenden Fonds-Lösung wird wesentlich vom Umfang der Erhöhung des vorgeschlagenen Mineralölsteuerzuschlages abhängen. Mit der Nebenvariante reduziert sich gegenüber der Hauptvariante die zusätzliche Belastung der Motorfahrzeugbenutzer.</p> <p>Die Kompensation der entsprechenden Mindereinnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag in der Höhe von rund 133 Mio. Franken geschieht über die zusätzliche Zweckbindung der Automobilsteuer (was jedoch zu Lasten der allgemeinen Bundeskasse geht).</p>

9. Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:
a) Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?
Keine Stellungnahme.
b) Auf was ist zu verzichten, wenn die Erhöhung tiefer als in der Haupt- oder Nebenvariante ausfallen sollte?
Keine Stellungnahme.
10. Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)
a) neu eine Pauschalsteuer einzuführen und
Ja. Wir erachten es grundsätzlich als gerechtfertigt, auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken zu besteuern. Das Ziel der Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge soll dadurch jedoch nicht beeinträchtigt werden.
b) zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?
Ja. Die zweckgebundene Verwendung der entsprechenden Mittel erachten wir als gerechtfertigt.
11. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat künftig auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag einen Teuerungsausgleich vornehmen kann?
Ja. Mit einer Indexierung kann sichergestellt werden, dass der Realwert der Einnahmen langfristig erhalten bleibt und sich nicht – wie in der Vergangenheit – langfristig wieder reduziert.
12. Welcher der beiden vorgeschlagenen Varianten (Hauptvariante, Nebenvariante) geben Sie den Vorzug?
a) Hauptvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 45 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer maximal zwei Drittel.
Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu den Fragen 7 und 8.
b) Nebenvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 42 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer bis zu hundert Prozent.
Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu den Fragen 7 und 8.
13. Schlagen Sie andere Massnahmen vor, um die Ausgaben und Einnahmen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und im Fonds nach dem Jahr 2017 ins Gleichgewicht zu bringen? Wenn ja, welche?
Mit der Einführung der NFA wurde der Aufgabenbereich Nationalstrassen von einer Verbundaufgabe von Bund und Kantonen zu einer Bundesaufgabe. Damit verbunden war eine Steigerung der Effektivität und der Effizienz. Auch in Zukunft sollen die Optimierung des Ressourceneinsatzes sowie die Regelung der Zuständigkeiten konsequent weiterverfolgt werden. Wir können uns insbesondere vorstellen, dass im Bereich Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen weiterhin Optimierungspotential und damit Möglichkeiten zur Reduktion der Ausgaben bestehen.
Auf der Einnahmenseite der SFVS und des NAF sind ebenfalls weitere Einnahmequellen zu prüfen. Denkbar wäre, dass beispielsweise die Zweckbindung der Mineralölsteuer neu im

Verhältnis 60 % / 40 % zugunsten der Strasseninfrastruktur erfolgt.
C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
14. Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?
<p>Ja. Der Kanton Solothurn begrüsst die Grundkonzeption des Strategischen Entwicklungsprogrammes Nationalstrasse. Damit wird ein Planungsinstrument entsprechend den anerkannten Mechanismen, wie sie in Zukunft für die Bahninfrastruktur zur Anwendung kommen, ebenfalls für die Nationalstrassen geschaffen.</p> <p>Wir unterstützen insbesondere auch den Bundesrat, dass er das Projekt 6-Spur-Ausbau Luterbach – Härkingen als prioritär erachtet.</p>
15. Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgen soll?
<p>Ja. Die Priorisierung und damit Zuordnung der Projekte in die zukünftigen Ausbausritte erfolgt gemäss dem aktuellen Kenntnis- und Projektstand und somit abgestimmt auf die effektiven Prioritäten. Es ist vorgesehen, die Priorisierung alle vier Jahre zu aktualisieren. Wir erachten diese Methodik als zweckmässig.</p>
D Weitere Bemerkungen
16. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
<p>Die nicht werkgebundenen Beiträge sollen auch in Zukunft über die SFSV finanziert werden. Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer werden sich jedoch gemäss Kapitel 2.3.4.3 des "Erläuternden Berichts für die Vernehmlassung" zur Vorlage in der Zukunft reduzieren. Damit werden auch die nicht werkgebundenen Beiträge an die Kantonsstrassen zurückgehen. Die Kantone sind jedoch auf diese Mittel angewiesen, um ein funktionierendes, untergeordnetes Strassennetz zu gewährleisten. Die Vorlage macht jedoch keine Aussagen darüber, wie diesem Umstand Rechnung getragen werden soll.</p>

Für die Möglichkeit, eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens. Wir bitten Sie, unseren Anliegen und Anträgen Rechnung zu tragen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Peter Gomm
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber