

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Abteilung Strassennetze
Bereich Netzplanung
3003 Bern

Bern, 21. April 2009 // GB/clb

G:\BV\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\2009\Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz_17.04.09\Engpassbeseitigung_NSN_AGVS.doc

Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverbandes der Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, der seit 1927 die Interessen von rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein vertritt, erlaubt sich, - obwohl offiziell zur Mitwirkung nicht eingeladen – im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen und äussert sich wie folgt:

Grundsätzlich begrüsst und befürwortet der AGVS den Bundesbeschluss über die erste Finanzierungsetappe für das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel. Hingegen bringen wir betreffend der vorgeschlagenen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags an die geänderten Finanzbedarfsprognosen Vorbehalte an, die im Folgenden detailliert erläutert werden.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Wir stellen mit Befriedigung fest, dass der Bund den Handlungsbedarf betreffend die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes endlich erkannt hat, da eine unerlässliche Voraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem eine Infrastruktur ist, die ausreichend Kapazitäten bereitstellt und den notwendigen Sicherheitsanforderungen genügt. Diesbezüglich haben sich die Anstrengungen von Bund und Kantonen in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten in unverhältnismässiger Weise auf die Schiene konzentriert. Mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr (öV) zu fördern bzw. insbesondere den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern zu wollen, floss ein Grossteil der staatlichen Investitionen in Eisenbahn(gross)projekte.

Der Bau bzw. Ausbau und teilweise auch der Unterhalt der Strassen hingegen wurde weit weniger forciert. Dies gilt insbesondere für die Nationalstrassen, deren Grundnetz auch 50 Jahre nach dem Netzbeschluss des eidgenössischen Parlaments im Jahr 1960 noch immer nicht fertig gestellt ist! Aber auch in den Agglomerationen fehlt(e) es am notwendigen behördlichen Engagement.

Das Angebot entspricht deshalb schon längst nicht mehr den legitimen Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft. Deutliches Indiz für diese Vernachlässigung sind Staus und Verkehrsbehinderungen, die auf gewissen Strecken fast täglich auftreten. Daraus wird klar ersichtlich, dass das Strassennetz – trotz entsprechender finanzieller Reserven – nicht seiner Bedeutung entsprechend bedarfsgemäss erweitert wurde.

Die Beseitigung von Engpässen wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und das Klima aus. Hingegen führen Knappheit und Mängel an der Strasseninfrastruktur insbesondere bei zunehmendem Verkehrsaufkommen, nicht nur zu mehr Unfällen, sondern auch zu mehr Schadstoffausstoss. Der Grund für Letzteres sind die bei stockendem Verkehr und Stau sehr stark zunehmenden Emissionen. Die flüssige und gleichmässige Fahrweise bewirkt gegenüber Fahrten mit Bremsen und Wiederbeschleunigen bei Personenwagen eine Treibstoffeinsparung von einem Viertel bis zur Hälfte, bei Nutzfahrzeugen sogar von einem bis zu zwei Drittel.

Es braucht deshalb über betriebliche Massnahmen hinaus endlich auch Fortschritte im infrastrukturellen Bereich, wie sie die Strassenverkehrsverbände schon seit Jahren fordern. Primär aus Gründen der Verkehrs- und Versorgungssicherheit ist dabei auch an den Bau eines zweiten Gotthardstrassentunnels zu denken. Zudem verlangen wir, dass mehr Mittel in das Nationalstrassennetz der Region Genf-Lausanne-Montreux investiert werden, da die Verbindung zwischen Lausanne und Genf und vor allem der Anschluss des Genfer Flughafens dem erwarteten starken Wachstum des Strassenverkehrs in Zukunft nicht gewachsen sein werden. Insbesondere drängen wir hierbei auf die rasche Realisierung der Umfahrung Morges/Lausanne, welche neben der Glattalautobahn als neue Netzergänzung geplant ist.

Die Verkehrsteilnehmenden kommen für die Kosten, die sie infolge der Bereitstellung und des Betriebs der Verkehrsinfrastrukturen verursachen, selber auf. Dieses Bekenntnis zum Verursacherprinzip soll auch im Zusammenhang mit den Forderungen zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz gelten. Trotzdem kann sich der AGVS aufgrund der bestehenden massiven Querfinanzierung des öV via Strassengelder (Mineralölsteuer, LSVA), der offensichtlichen Verletzung des Verursacherprinzips sowie der bisherigen Erfahrungen betreffend den Umgang mit zweckgebundenen Abgaben auf Treibstoffen mit der zur Finanzierung vorgeschlagenen Mittelbeschaffung nur unter erheblichen Vorbehalten einverstanden erklären.

Wunschgemäss treten wir im Folgenden unter Verwendung des vorgegebenen Fragenkatalogs im Detail auf den vorliegenden Entwurf ein.

II. Fragenkatalog

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja, wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

Es ist höchste Zeit, dass die Beseitigung der bereits heute bestehenden, teilweise seit langem bekannten sowie in Zukunft absehbaren Engpässe auf dem Nationalstrassennetz endlich in Angriff genommen wird. Auf dem gesamten Nationalstrassennetz ist ein flüssiger Verkehrsablauf anzustreben. Vorhandene und künftige Engpässe sind innert nützlicher Frist zu beseitigen. Insofern erachten wir das nun zur Diskussion gestellte Programm zur Engpassbeseitigung als einen ersten Schritt in die richtige Richtung.

Ebenfalls heissen wir die Engpassbeseitigung durch neue Netzelemente gut, die nicht im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG), sondern via Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetzes erfolgen und deren Realisierung über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) finanziert werden soll.

Die Strassenverkehrsverbände haben stets darauf hingewiesen, dass die Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz mehr finanzielle Mittel erfordern wird, als im Infrastrukturfonds dafür vorgesehen worden sind. Gemäss Vernehmlassungsbericht (Tab. 2, 3 und 4, S. 24 ff.) beziffern sich die gesamten Investitionskosten zur Engpassbeseitigung mittels Fahrstreifenergänzungen (Module 1-4; rund 15 Mia. Franken) und für Netzanpassungen (neue Netzelemente; rund 14,7 Mia. Franken) sowie für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (8,5 Mia. Franken) und für Ausbauten auf aufklassierten Strassen gemäss Szenario „Teilweise Kompensation“ (rund 4 Mia. Franken) in den nächsten Jahren auf über 42 Milliarden Franken.

Somit bleibt mit dem bislang beschlossenen Investitionsvolumen für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Höhe von 8,5 Milliarden Franken und für die Engpassbeseitigung im Umfang von 5,5 Milliarden Franken der grösste Teil der Engpässe weiterhin bestehen. Dies können wir nicht akzeptieren: Eine Kreditanpassung, um die noch nicht finanzierte Engpassbeseitigung bewerkstelligen zu können, ist unumgänglich. Zu diesem Zweck ist so rasch als möglich eine Nachfolgevorlage mit einer Liste der für die langfristige Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes notwendigen Abschnitte bzw. neuer Netzelemente samt deren Finanzierung auszuarbeiten und den interessierten Kreisen zu unterbreiten.

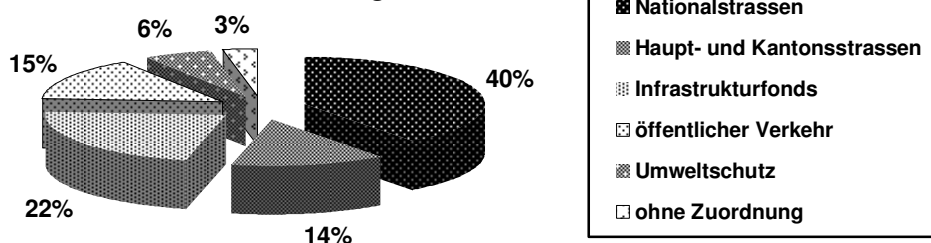
Im Weiteren nehmen wir zur Kenntnis, dass sich in der SFVS ab 2015 eine Finanzierungslücke öffnet, die mit einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags kompensiert werden soll. Wir können dieser Massnahme nur unter der Voraussetzung zustimmen, dass vor einer Erhöhung der Abgaben die vorhandenen Rückstellungen in der SFSV aufgelöst, der Bund die entsprechenden Zahlungsverpflichtungen punkto Bauprogramme verbindlich eingegangen ist und die zusätzlichen zweckgebundenen Einnahmen ausschliesslich für den Strassenverkehr verwendet werden.

Die Weiterführung von Beiträgen an die Finanzierung von Eisenbahnprojekten (Bahn 2030 bzw. ZEB 2) aus Mitteln der SFSV wird ebenso abgelehnt wie die Ausdehnung des Verwendungszwecks auf andere Belange des öV. Ferner darf eine allfällige CO₂-Abgabe auf Treibstoffe – die wir notabene kategorisch ablehnen – nicht kumulativ zur Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags eingeführt werden.

Wir kommen in diesem Zusammenhang nicht umhin, anzumerken, dass die nun vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in erster Linie auf die in den vergangenen Jahren stetig vorangetriebene Ausweitung der Verwendung der zweckgebundenen Strassengelder – insbesondere zugunsten des öV – zurückzuführen ist. Gemäss der Zusammenstellung im Vernehmlassungsbericht (S. 32) wurden von den rund 3,74 Milliarden Franken an zweckgebundenen Einnahmen (50% der Mineralölsteuer, 100% des Mineralölsteuerzuschlags und der Nationalstrassenabgabe), die im Jahr 2008 die SFSV gespiesen haben, lediglich rund 1,48 Milliarden Franken bzw. knapp 40 Prozent für die ordentlichen Aufwendungen der Nationalstrassen und rund 523 Millionen Franken bzw. rund 14 Prozent für Hauptstrassen sowie kantonale Strassen verwendet.

837 Millionen Franken bzw. rund 22 Prozent flossen in den Infrastrukturfonds, über den zwar grösstenteils die allenthalben unumstrittene Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sowie dessen nun zur Diskussion gestellte Engpassbeseitigung, aber gemäss bereits erfolgten Beschlüssen und Planung zu einem guten Teil auch Infrastrukturprojekte des öV in Städten und Agglomerationen finanziert werden. 555 Millionen Franken bzw. fast 15 Prozent kamen vollumfänglich dem öV (kombinierter Güterverkehr, Bau der Neat, Autoverlad, Bau Verlade-terminals im KV, Anschlussgleise und Verkehrstrennung) zugute. Rund 227 Millionen Franken bzw. etwa sechs Prozent wurden insbesondere an Umweltschutzmassnahmen ausgerichtet. Für die restlichen gut hundert Millionen Franken bzw. rund drei Prozent fehlt in der Auflistung im Vernehmlassungsbericht die Zuordnung.

Verwendung der zweckgebundenen Erträge aus den Strassenverkehrsabgaben



Wir weisen ausserdem darauf hin, dass für die im Vernehmlassungsbericht mehrfach erwähnte Verlagerung des motorisierten individuellen Verkehrs auf den kollektiven öV kein Verfassungsauftrag besteht. In der Bundesverfassung (BV) ist einzig festgehalten, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgt (Art. 84 Abs. 2 BV).

Ferner besteht im Vernehmlassungsbericht u.E. ein Widerspruch betreffend den Zeitpunkt der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Zuerst heisst es (S. 7): „Das Nationalstrassennetz soll bis 2015 weitgehend fertig gestellt werden.“ Danach ist zu lesen (S. 13): „Gemäss heutiger Planung wird das im Jahre 1960 beschlossene Nationalstrassennetz ca. im Jahre 2020 fertig gestellt sein.“

Nicht zuletzt können wir es nicht ganz nachvollziehen bzw. erachten es als stossend, dass gemäss Vernehmlassungsbericht (Abb. 7, S. 41) die SFSV im Jahr 2027 einen Negativsaldo von mehr als sieben Milliarden Franken aufweisen soll, während für den Infrastrukturfonds im gleichen Jahr eine positive Fondsliquidität von fast 1,4 Milliarden Franken simuliert wird (Abb. 9, S. 44). Wir sind der Auffassung, dass zuerst bzw. gleichzeitig entsprechende Anpassungen notwendig sind, bevor neue Mittel generiert werden!

2. Stimmen Sie dem vorgeschlagenen Inhalt des Bundesbeschlusses über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel zu?

Ja, wir stimmen dem Inhalt des in der Frage genannten Bundesbeschlusses zu.

3. *Wie beurteilen Sie die Option, die beiden gravierenden Engpässe im Raum Lausanne (Umfahrung Morges / Lausanne) und im Raum Zürich (Glattal) durch den Bau neuer Netzelemente zu beseitigen?*

Die Anpassung des Netzbeschlusses mit der Einfügung neuer Netzelemente zur Beseitigung von Engpässen halten wir für unumgänglich. Wesentlich ist dabei u.E. die Tatsache, dass solche Netzergänzungen bzw. der Bau neuer Netzelemente – auch wenn sie der Engpassbeseitigung dienen – nicht via den Infrastrukturfonds, sondern über die SFSV finanziert werden. Die Beseitigung des Engpasses im Raum Lausanne – Genf halten wir für besonders dringlich, da sich praktisch der gesamte Strassenverkehr zwischen Lausanne und Genf auf die einzige Autobahn zwischen Morges Ost und Le Vengeron konzentriert. Die Dringlichkeit die Infrastruktur anzupassen wird noch erhöht durch die Tatsache, dass seit Dezember 2008 der französische Autobahnabschnitt A41 zwischen Grenoble-Annecy-Genf eröffnet ist und den Schweizer Autobahnanschluss zusätzlich belastet. Um die hohe und in Zukunft noch ansteigende Verkehrsbelastung bewältigen zu können, muss die Umfahrung Morges in Angriff genommen werden.

4. *Können Sie einer teilweisen Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen an die Teuerung auf der Ausgabenseite zustimmen?*

Statt die vom Strassenverkehr erhobenen finanziellen Mittel fortlaufend in die Beseitigung der sich auf dem Nationalstrassennetz offensichtlich abzeichnenden Engpässe zu investieren, äufnete der Bund während Jahren unverhältnismässige Reserven und verwendete diese in Form eines zinslosen Darlehens für andere Aufgaben. Die in der Rechnung ausgewiesenen Reserven erweckten den Eindruck, die SFSV verfüge über für Strassenprojekte gar nicht erforderliche Mittel, und lösten damit Begehrlichkeiten für andere Verwendungszwecke aus. Die in der Folge durch Verfassungs- und Gesetzesänderungen erfolgte Umwidmung von zweckgebundenen Mitteln erachten wir letztlich als einen Verstoss gegen Treu und Glauben gegenüber jenen Bürgerinnen und Bürgern, die ihren Obolus bereitwillig für die in der ursprünglichen Zweckbestimmung formulierten Aufgaben entrichtet haben.

Zudem sind die Strassenausgaben in der Vergangenheit weniger gestiegen als die Teuerung. Mit dem Argument der Teuerung lässt sich an und für sich keine derart massive Steuererhöhung begründen. Der Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen wurde letztmals im Jahr 1974 auf 30 Rappen erhöht und seither nicht mehr angepasst. Während dieses Zeitraums ist der Landesindex der Konsumentenpreise um über 140 Prozent gestiegen. Gleichzeitig sind die Ausgaben für Nationalstrassen mit 104 Prozent deutlich weniger gewachsen. Trotz unverändertem Mineralölsteuerzuschlag ist der Steuerertrag zwischen 1974 und 2007 um fast 160 Prozent gestiegen, was klar über der Teuerung und dem Ausgabenwachstum für die Strassen liegt.

Vor dem Hintergrund dieser Fakten sehen wir uns veranlasst, die vorgeschlagene teilweise Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags an die Teuerung auf der Ausgabenseite an die Erfüllung der folgenden Bedingungen als zwingende Voraussetzung zu knüpfen:

- Bevor eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags erfolgt, sind die Rückstellungen in der SFSV zugunsten der Strasseninfrastruktur aufzulösen.

-
- Bevor eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags erfolgt, ist der Bund zudem die entsprechenden Zahlungsverpflichtungen punkto Bauprogramme verbindlich eingegangen.
 - Der Bund verzichtet auf sämtliche neuen Abgaben auf Treibstoffen, soweit diese nicht für Strassenzwecke vorgesehen sind, und wendet sich gleichzeitig gegen jeglichen Versuch, der zweckgebundene Gelder aus der Strassenrechnung umlenken will.
 - Der Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV) ist nicht zu verlängern; die zukünftige Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (öV) ist als wichtige Daueraufgabe ins ordentliche Bundesbudget zu integrieren.

Vor allem mit Blick auf die Engpassbeseitigung scheint die Kreditanpassung allerdings unumgänglich. Für die Engpässe aller drei Problemstufen müssten Finanzierungslösungen eingeleitet und innert nützlicher Frist beschlossen werden.

a. für die Deckung des „ordentlichen Mehrbedarfs“ der Spezialfinanzierung Strassenverkehr?

Gemäss Vernehmlassungsbericht (S. 34 ff.) setzt sich der „ordentliche Mehrbedarf“ aus den neuen Aufgaben der SFSV (namentlich die Beiträge an den Agglomerationsverkehr sowie an die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen), aus den wachsenden Aufgaben im Bereich Nationalstrassen (insbesondere die kostenintensiven Vollzugsaufgaben) und aus dem Mehrbedarf infolge Teuerung zusammen.

Die Begründung für die erforderliche Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zur Deckung des „ordentlichen Mehrbedarfs“ vermag nicht zu überzeugen. Einerseits sind die Ausgaben für die Nationalstrassen in den letzten Jahren weniger stark gestiegen als die Teuerung und die Einnahmen; dies trotz des seit 1973 unveränderten Mineralölsteuerzuschlags. Sich auf die Teuerung berufen zu wollen, ist unserer Auffassung nach deshalb nicht statthaft.

Andererseits wurde in der Botschaft vom 2. Dezember 2005 zum Infrastrukturfonds festgehalten, dass der Infrastrukturfonds mit einem Gesamtkredit von rund 20 Milliarden Franken die übrigen Aufgaben der SFSV nicht konkurrenzieren bzw. gefährden wird: „Finanzperspektiven und eine Fondssimulation zeigen, dass ausreichend Mittel zur Speisung des Infrastrukturfonds und für die Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bestehen. Eine Erhöhung der Mineralölsteuern wegen des Infrastrukturfonds ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich.“ Die Finanzierung von Agglomerationsprojekten, insbesondere jene von öV-Infrastrukturen, kann und darf u.E. drei Jahre nach dieser politischen Absichtserklärung der gleichen Behörde nicht zur Rechtfertigung einer Erhöhung der zweckgebundenen Abgaben herangezogen werden.

Der Anfang 2008 in Kraft getretenen Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) war ursprünglich ein erheblicher Effizienzgewinn vorausgesagt worden. Als wesentliche durch die NFA bewirkte Änderung ist der Bund nun alleiniger Besitzer der Nationalstrassen und trägt die volle Verantwortung für deren Bau bzw. Ausbau sowie Betrieb und Unterhalt. Gemäss der Botschaft zur NFA-Ausführungsgesetzgebung kann mit der Neuorganisation „ein erhebliches Sparpotenzial (...) auf dem Gebiet der Nationalstrassen erwartet werden.“ Ziel war es, in den ersten zehn Jahren der neuen Betriebsorganisation einen Effizienzgewinn von rund 15 Prozent der heutigen Gesamtkosten auf vergleichbarer Basis (heutiges Netz; Indexstand 2002) zu

erreichen. Auch das Bundesamt für Strasse (ASTRA) betonte kurz vor Inkrafttreten der NFA, dass komplizierte Mechanismen, welche die Kosten in die Höhe treiben, mit der NFA wegfallen. Solche Faktoren müssen in einer gesamtheitlichen Betrachtung des künftigen Finanzierungsbedarfs berücksichtigt werden. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass die Infrastrukturfonds-Projekte bis 2028 abgeschlossen und finanziert sein sollen. Somit werden ab 2029 keine Strassengelder mehr in den Infrastrukturfonds fliessen; diese werden dann wiederum vollständig für die Finanzierung von Strassenausgaben zur Verfügung stehen.

Wir sehen aufgrund der angeführten Fakten zum heutigen Zeitpunkt keine Veranlassung, der vorgeschlagenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um sieben Rappen zur Deckung des „ordentlichen Bedarfs“ zuzustimmen. Sollten die finanziellen Mittel für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen in Zukunft – ohne dass diese Mittel künstlich durch die Quersubventionierung anderer Verkehrsträger verknappert werden – nachgewiesenermassen nicht mehr ausreichen, wird der Bedarf neu zu beurteilen sein.

b. für die Realisierung von neuen Netzelementen zur Beseitigung von gravierenden Engpässen auf dem Nationalstrassennetz?

Für Netzergänzungen zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz (vorderhand konkret auf der A1 im Glattal sowie in Morges / Lausanne) ist u.E. der Mehrbedarf ausgewiesen. Wir stimmen diesbezüglich der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um drei bis vier Rappen pro Liter zu. Dies erscheint uns plausibel.

Was unsere grundsätzliche Zustimmung zu einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags anbelangt, verweisen wir auf die in unserer Antwort auf Frage 4 genannten Bedingungen, die als zwingende Voraussetzung zuerst erfüllt sein müssen.

5. Wie beurteilen Sie die drei dargestellten Optionen für die allfällige Aufnahme der knapp 400 Kilometer bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz? Insbesondere: Wie beurteilen Sie die damit möglicherweise verbundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund 3 Rappen pro Liter?

Von den im Vernehmlassungsbericht (S. 37) genannten drei Optionen unterstützen wir das mittlere Szenario (Bst. b), wonach eine teilweise Kompensation erfolgen soll. Der Bund übernimmt also die knapp 400 Kilometer bestehenden Strassen ins Nationalstrassennetz und verzichtet gleichzeitig auf die Kompensation der Aufwendungen für den Ausbau der übernommenen Strassen. Hingegen werden die Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt von den Kantonen kompensiert.

Folgerichtig können wir uns auch mit der damit verbundenen Mehrbelastung der SFSV im Umfang von rund vier Milliarden Franken (in den kommenden 20 Jahren) bzw. einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um rund drei Rappen pro Liter, was uns plausibel erscheint, einverstanden erklären, sofern die in der Antwort auf Frage 4 genannten Bedingungen erfüllt sind.

6. Welche Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind für Sie prioritär, falls nicht alle zur Diskussion gestellten Mehraufwendungen finanziert werden können?

Folgende Aufgaben der SFSV haben für uns Priorität: die Errichtung, der Unterhalt und Betrieb von Nationalstrassen, Beiträge an die Errichtung von Hauptstrassen sowie allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strasse.

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir haben keine weiteren Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Pierre Daniel Senn
Vizepräsident



Gregor Bucher
Mitglied der Geschäftsleitung