

Vorschau Herbstsession 2008

Nationalrat

Kontakte:

NR Markus Hutter, via Parlament

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Herbstsession 2008: 15. September bis 03. Oktober 2008

Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
07.047	Bundesratsgeschäft	Güterverkehrsvorlage <i>(Nachfolgeregelung des Güterverkehrsverlagerungs- gesetzes, Revision des Gütertransportrechts sowie das Bundesgesetz über die Anschlussgleise)</i> (16.09.08) Abänderung
07.082	Bundesratsgeschäft	Gesamtschau FinöV (ZEB) (Erlassentwurf 4) <i>(Bundesbeschluss über die Anpassung des Neat- Gesamtkredits [Alpentransit-Finanzierungsbeschluss])</i> (16.09.08) Zustimmung
07.411	Pa.Iv. Teuscher	Energietransparenz in der Werbung <i>(Konsequente Deklaration von Energieverbrauchs bei der Produktwerbung)</i> (15.09.08) Ablehnung
07.417	Pa.Iv. Marty Kälin	Grenzkontrollen und Tiertransporte <i>(Verstärkte Grenzkontrollen bei Tiertransporten)</i> (03.10.08) Zustimmung
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz <i>(Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe)</i> (24.09.08) Zustimmung

07.047 Bundesratsgeschäft Güterverkehrsvorlage

- Vorhaben / Ziele: Die Güterverkehrsvorlage gliedert sich in sechs Vorlagen:
- Vorlage 1:** Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) – Verlagerungsziel von maximal 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels; Alpentransitabgabe (ATA); Alpentransitbörse (ATB)
 - Vorlage 2a:** Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr [UKV]; Rollende Landstrasse [Rola]) – Zahlungsrahmen 2011-2015: 1,6 Mrd. Franken
 - Vorlage 2b:** Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden kombinierten Güterverkehrs (Entwurf der KVF-SR vom 4. September 2007) – Zahlungsrahmen 2011-2015: 100 Mio. Franken
 - Vorlage 2c:** Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien (Entwurf der KVF-SR vom 4. September 2007) – Zahlungsrahmen 2011-2015: 30 Mio. Franken
 - Vorlage 3:** Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechts – Trassengebühren (Recht auf Entgelt); Anschlussgleisgesetzgebung; Eisenbahnhaftpflichtgesetz
 - Vorlage 4:** Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) (Entwurf der KVF-SR vom 4. September 2007) – Förderung des Binnengüterverkehrs in der Fläche
- Beschluss SR: (03.10.07) **Vorlagen 1 und 2a:** Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrats – Verhandlungsermächtigung für ATB mit Genehmigungsvorbehalt der Bundesversammlung; Verzicht auf ATA; sekundäre Förderung der Rola.
(03.10.07) **Vorlagen 2b und 2c:** Beschluss gemäss Entwurf des Bundesrats.
(19.12.07) **Vorlage 3:** Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrats. (...)
(03.10.07) **Vorlage 4:** Beschluss gemäss Entwurf der Kommission und Entwurf des Bundesrats.
- Antrag KVF-NR: (19.05.08) Eine Kommissionminderheit beantragt, nicht auf die Güterverkehrsvorlage einzutreten und diese integral an den Bundesrat zurückzuweisen, der – basierend auf sechs Forderungen – eine neue Vorlage erarbeiten soll.
Vorlage 1: Bei Art. 3 (Verlagerungsziel) beantragt eine Minderheit II, die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs habe sich an den wirtschaftlichen Bedürfnissen zu orientieren. Die Ziele seien entsprechend den vorhandenen Kapazitäten der Schiene festzusetzen; auf eine zeitliche Fixierung des Verlagerungszieles sei zu verzichten. Eine Minderheit I will das Verlagerungsziel des Bundesrats spätestens auf das Jahr 2012 festsetzen.

Art. 5 (Befristete Erhöhung der Gesamttransitabgabe für alpenquerende Fahrten) soll gemäss einer Minderheit ersatzlos gestrichen werden.

Bei Art. 6 (Alpentransitbörse [ATB]) unterstützt eine Mehrheit die ATB; eine Minderheit II setzt dazu eine Frist von zwei Jahren. Eine Minderheit III will diesen Artikel ersatzlos zu streichen und eine Minderheit I schliesst sich dem Ständerat an.

Vorlage 2a: Betreffend den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (UKV; Rola) gibt es nebst dem Mehrheitsantrag fünf Minderheitsanträge (I-V), die einen Zahlungsrahmen von 1,2 bis 3 Milliarden Franken vorsehen.

Zudem beantragt eine Minderheit, eine neue **Vorlage 2a^{bis}** (Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs) einzufügen.

Vorlage 2b: Eine Minderheit beantragt, nicht auf die Vorlage betreffend die Förderung des nicht alpenquerenden kombinierten Güterverkehrs einzutreten. Eine Minderheit I verlangt, dass an der Fassung des Ständerats (Zahlungsrahmen 2011-2015: 100 Mio. Franken) festgehalten wird. Die Mehrheit beantragt hingegen, den Zahlungsrahmen von 100 auf 200 Millionen Franken zu verdoppeln.

Vorlage 2c: Eine Minderheit beantragt, nicht auf die Vorlage betreffend die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien einzutreten, während die Mehrheit Eintreten bzw. Zustimmung zum Beschluss des Ständerats empfiehlt.

Vorlage 3: (...)

Vorlage 4: Eine Minderheit beantragt, Art. 3a (Förderung des Binnengüterverkehrs in der Fläche) ersatzlos zu streichen.

Kommentar:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS unterstützt den Antrag der Minderheit der KVF-NR, die gesamte Vorlage an den Bundesrat zur Überarbeitung zurückzuweisen. In den letzten Jahren hat die Schweizer Verlagerungspolitik nebst den kostspieligen Fördermassnahmen für die Bahnen nahezu ausschliesslich auf strassenseitig einschränkende Massnahmen gesetzt. Darunter leidet immer mehr auch der für die schweizerische Volkswirtschaft unerlässliche Binnensowie Import-/Exportverkehr.

Der eingeschlagene Weg zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene hat nicht zum erwünschten Erfolg geführt. Im Gegenteil: Gemessen am letzten Jahr (2000) vor der Einführung der LSVa und den übrigen flankierenden Massnahmen zum Landverkehrsabkommen mit der EU hat der Transitverkehr von Grenze zu Grenze anteilmässig am gesamten alpenquerenden Strassengüterverkehr stark zugenommen. Und SBB Cargo als schienenseitiger Hauptträger der Verlagerung konnte die in sie gesetzten unternehmerischen Erwartungen – im Gegensatz zu anderen Bahnunternehmen – nicht erfüllen.

Entsprechend wäre es verfehlt, die bisherige Verlagerungspolitik unbeesehen weiterzuführen und nun den Strassentransport – insbesondere den Binnengüterverkehr respektive den alpenquerenden Import- und Exportverkehr, der für viele Produktionsbetriebe unseres Landes von grösster Bedeutung ist – mittels einer ATB staatlich zu kontingentieren. Stattdessen braucht es einen Paradigmenwechsel in der schweizerischen Verlagerungspolitik!

Dazu gehören:

- § eine Anpassung des Trassenpreissystems an die Nachfrage,
- § die Durchführung der Bahnreform 2 (namentlich die weitere Öffnung des Bahnmarktes und die Durchsetzung eines funktionierenden Wettbewerbs auf der Schiene) sowie
- § die Reduktion von politischen Vorgaben im Schienenverkehr.

Der Antrag der Kommissionsminderheit zur Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat entspricht am ehesten diesen verkehrspolitischen Forderungen von **strasseschweiz**.

Vorlage 1: Beim Verlagerungsziel (Art. 3) ist **strasseschweiz** dafür, dass die Zielvorgaben anhand der wirtschaftlichen Bedürfnisse und der vorhandenen Schienenkapazitäten festgelegt und weiterentwickelt werden (gemäss Antrag der Minderheit II). Das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden LKW-Fahrten pro Jahr ist illusorisch. In Kenntnis der aktuellen Rahmenbedingungen (u.a. geltendes Landverkehrsabkommen mit der EU) bezweifeln wir, dass dieses Ziel binnen zweier Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden kann.

Die ATA (Art. 5) kann für die Feinjustierung des Massnahmenpakets zur Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs von Grenze zu Grenze von gutem Nutzen sein; eine Sonderregelung für den Binnenverkehr sollte vorgesehen werden.

Falls der Vorgehensvorschlag zur Alpentransitbörse (ATB) gemäss Ständerat keinen Erfolg haben sollte (Art. 6; Minderheit I), spricht sich **strasseschweiz** für deren Streichung aus (Minderheit III). In jedem Fall müsste im Interesse des schweizerischen Wirtschaftsstandorts für den Binnengüterverkehr respektive den alpenquerenden Import- und Exportverkehr eine Sonderregelung vorgesehen werden. Andernfalls führt die ATB zu massiven Beschränkungen des Güterausstausches zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil unseres Landes und damit zu einer Diskriminierung der schweizerischen Strassenverkehrsunternehmen. Die Massnahme behindert die Güterversorgung der Schweiz in der Fläche und zerschneidet die kleinräumigen, wirtschaftlich stark verflochtenen Gebiete beidseits der Alpenübergänge. Eine solche Zerschneidung wäre aus wirtschafts-, regional- und gesellschaftlicher Sicht unerwünscht.

Vorlage 2a: Was die Förderung des Schienengüterverkehrs anbelangt, so spricht sich **strasseschweiz** klar für eine Beschränkung auf den alpenquerenden Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) aus. Ein Ausbau der Rollenden Autobahn (Rola) stellt ein finanzpolitisches Abenteuer ohne Marktakzeptanz dar. Die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs lehnt **strasseschweiz** ab (**Vorlage 2a^{bis}**), ebenso die Förderung des nicht alpenquerenden kombinierten Güterverkehrs (**Vorlage 2b**) und des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien (**Vorlage 2c**) bzw. des Binnengüterverkehrs in der Fläche generell (**Vorlage 4**). Angesichts der anstehenden Finanzierungsprobleme bei den Bahninfrastrukturen und der Kapazitätsengpässe im Bahngüterverkehr drängt sich zudem die Frage auf, ob mit den vorgesehenen Zahlungsrahmen für Betriebsabgeltungen die Prioritäten richtig gesetzt werden. Nach Auffassung von **strasseschweiz** sollte ein Teil der Mittel für dringend notwendige Verbesserungen der Neat-Zulaufstrecken eingesetzt werden und damit direkt mithelfen, das Angebot im Bahngüterverkehr zu verbessern.

07.082 Bundesratsgeschäft**Gesamtschau FinöV (ZEB) (Erlassentwurf 4)**

Vorhaben: Mit der Gesamtschau FinöV sollen die künftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) festgelegt und der NEAT-Gesamtkredit angepasst werden. ZEB soll im Umfang von rund 5,2 Milliarden Franken realisiert werden; für die Neat ergibt sich ein neuer Finanzbedarf in Höhe von 19,1 Milliarden Franken. Aus diesen Gründen steigt das Investitionsvolumen des FinöV-Fonds um ca. eine Milliarde Franken oder drei Prozent. Dies führt zu einer Entkoppelung der Finanzierung dieser beiden Grossprojekte.

Die Gesamtschau FinöV gliedert sich in sechs Vorlagen:

- **Vorlage 1:** Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) – Fortsetzung der Bahn-2000-Projekte; Ausbau von Eisenbahnknoten; Massnahmen zur Beschleunigung, Verdichtung und Leistungssteigerung
- **Vorlage 2:** Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 5,2 Mrd. Franken
- **Vorlage 3:** Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen – Kredit: 1,33 Mrd. Franken
- **Vorlage 4:** Bundesbeschluss über die Anpassung des Neat-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) – Gesamtkredit: 19,1 Mrd. Franken (inkl. Reserven)
- **Vorlage 5:** Verordnung der Bundesversammlung über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte – Verzögerter Beginn Rückzahlung der Bevorschussung
- **Vorlage 6:** Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 40 Mio. Franken

Ziel: Den Bau und die Finanzierung sowohl des Jahrhundertwerks Neat als auch der übrigen schweizerischen Bahninfrastruktur für den Personenfern- und den Güterverkehr sichern, da beide volkswirtschaftlich von grosser Bedeutung sind und langfristig sowie dauerhaft gestärkt werden sollen.

Beschluss SR: (05.06.08) **Vorlage 1:** Auftrag an den Bundesrat zur Ausarbeitung einer Vorlage bis 2010 über die weitere Angebotsentwicklung und Ausbau Bahninfrastruktur; weitere Aufstockung des FinöV-Gesamtkredits vorgesehen, wobei der Bundesrat beauftragt wird, neue Einnahmenquellen zu suchen.

Vorlage 2: Bewilligt wird ein Kredit von 5,4 Mrd. Franken für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, d.h. 200 Mio. Franken zusätzlich für den Regionalverkehr

Vorlagen 3 bis 6: Beschluss gemäss Entwurf des Bundesrats.

Antrag KVF-NR: (01.07.08) Die Kommission beantragt mit 15 zu sechs Stimmen, die **Vorlage 4** gemäss Fassung des Ständerats bzw. des Bundesrats gutzuheissen und den Neat-Gesamtkredit auf 19,1 Mrd. Franken festzusetzen. Eine Minderheit will den Anschluss Ostschweiz mit dem Zimmerbergtunnel II in das Investitionsprogramm aufnehmen und den Gesamtkredit auf 20,2 Mrd. Franken anpassen.

Kommentar:

Für **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS gelten im Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) die folgenden Grundsätze:

- Zur Finanzierung von Eisenbahn(gross)projekten sind keine neuen Steuern und Abgaben – insbesondere nicht zulasten des privaten Strassenverkehrs – zu kreieren und zu erheben.
- Die Nutzer sollten mindestens in der Grössenordnung der in der bundesrätlichen Kosten-Nutzenanalyse (Botschaft Abb. 9) aufgeführten Nutzen zur Finanzierung der Infrastrukturen beigezogen werden. Es ist nicht einzusehen, weshalb Bahnbenützer für ihren zusätzlichen Nutzen – z.B. für die Zeitersparnisse in der Grössenordnung von 240 Millionen Franken pro Jahr – nichts bezahlen sollen.
- Für den Ausbau des Eisenbahnnetzes sind die gleichen Massstäbe anzuwenden wie für den Ausbau des Nationalstrassennetzes; konkret bedeutet dies: Alle Projekte und Forderungen sind durch den Bund einer umfassenden Analyse zu unterziehen, wie er dies auch für neue Strasseninfrastrukturen verlangt. Bevor ein Ausbau ins Auge gefasst wird, sind alle betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen und auszuschöpfen. Dazu gehört auch die im Rahmen der Bahnreform 2 vorgesehene Liberalisierung des Bahnbetriebs; diese ist teuren und subventionsbedürftigen Infrastrukturerweiterungen vorzuziehen.
- Der Neat-Kredit gemäss **Vorlage 4** (unter Verzicht auf den Zimmerberg-Basistunnel II und den Hirzeltunnel) wird von **strasseschweiz** zur Genehmigung empfohlen. Weitere Neat- und ZEB-Projekte (Erweiterungsoptionen, etc.) sind jedoch solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung sichergestellt ist.
- Das Kernangebot gemäss ZEB ist nach Massgabe einer gesicherten Netzfunktionalität der Eisenbahnen prioritär zu realisieren.
- Die Funktionalität der Neat-Bauten, in die bereits Milliarden von Franken investiert wurden, ist insofern zu gewährleisten, als die Kapazitäten der Zufahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sichergestellt werden (insbesondere dritter Juradurchstich; Wiesenbergtunnel). Längerfristig betrachtet darf der Personenverkehr bei den Bahnen nicht priorisiert werden.

07.417 Pa.Iv. Marty Kälin Grenzkontrollen und Tiertransporte

- Antrag: Das Tierschutzgesetz ist wie folgt zu ändern:
Art. 15a Internationale Tiertransporte
¹ Die Zollstellen überprüfen die Ein- und Ausfuhr von Tieren auf die Einhaltung der eidgenössischen Tierschutzgesetzgebung und der internationalen Tierschutzvorschriften, namentlich des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren auf internationalen Transporten.
² Tiere, die zur Schlachtung bestimmt sind, dürfen nicht lebend durch die Schweiz geführt werden.
- Ziel: Verbot des Transports von lebenden Schlachttieren durch die Schweiz sowie verstärkte Grenzkontrollen bei Tiertransporten.
- Beschluss WBK-NR: (02.11.07) Der Pa.Iv. wird einstimmig Folge gegeben.
- Beschluss WBK-SR: (21.01.08) Der Pa.Iv. wird mit sechs zu vier Stimmen keine Folge gegeben. Die Kommission anerkennt zwar grundsätzlich den Handlungsbedarf, ist jedoch der Ansicht, dass das Instrument der Pa.Iv. sowie der gegenwärtige Zeitpunkt nicht adäquat seien.
Die laufenden Verhandlungen zwischen der Europäischen Union (EU) und der Schweiz zur Weiterentwicklung des Veterinärabkommens könnten hiermit belastet werden.
Das Geschäft geht zurück an die WBK-NR mit der Bitte, die Einwände bei der weiteren Begleitung des Geschäfts zu berücksichtigen.
- Antrag WBK-NR: (27.06.08) Mit 23 zu einer Stimme bestätigt die Kommission erneut ihren Entscheid vom November 2007 und beantragt, der Pa.Iv. Folge zu geben. Ein entsprechendes Verbot wird sowohl aus Gründen des Tierschutzes als auch aufgrund seuchenpolizeilicher Gesichtspunkte als geboten erachtet.
- Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Zustimmung zur Pa.Iv. Marty Kälin.
Zwar würde es in gewissen Fällen dem Wohl der transportierten Schlachttiere dienen, wenn für deren Transport in den norditalienischen Raum der erheblich kürzere Weg durch die Schweiz genommen werden könnte und nicht via Österreich gefahren werden müsste.
Andererseits fehlt es in der Schweiz an den Einrichtungen und Infrastrukturen, welche es erlauben würden, dass die transportierten Tiere gemäss EU- und CH-Recht nach einer bestimmten Fahrzeit getränkt werden bzw. Auslauf erhalten.
Schliesslich gelten in der Schweiz seit dem 1. September 2008 verschärfte Tierschutzbestimmungen, wonach bei Tiertransporten die Fahrzeit auf sechs Stunden festgesetzt ist. In anderen Ländern sind die entsprechenden Vorschriften teilweise weniger streng. Dies gilt auch für die Vorschriften bezüglich minimaler Flächenmasse und Risthöhen der transportierten Tiere bzw. für die Transportfahrzeuge und Anhänger.
Es wäre für die Schweizer Tiertransporteure nicht verständlich, wenn für ausländische Tiertransportfahrzeuge in der Schweiz erleichterte Bedingungen gelten würden als jene, denen sie selber unterworfen sind.

08.012 Bundesratsgeschäft**Nationalstrassenabgabegesetz**

- Vorhaben:** Mit dem Bundesgesetz über die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) werden die Vollzugsvorschriften zum BV-Artikel 86 Abs. 2 legiferiert. Bisher stützte sich die Erhebung der Autobahnvignette von 40 Franken pro Jahr zur Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse direkt auf die Bundesverfassung.
- Die Gesetzesvorlage hält am Status quo der heutigen Klebevignette und der Gebühr von 40 Franken pro Jahr fest.
- Die Kontrollen und die Strafverfolgung an der Grenze sollen neu durch Vertrag ganz oder teilweise privaten Organisationen übertragen werden können. Das Benützen der abgabepflichtigen Nationalstrassen ohne vorgängige Bezahlung der Abgabe oder mit nicht korrekt angebrachter Vignette wird wie bisher als Übertretung geahndet. Neu beträgt die Busse aber 200 statt 100 Franken.
- Ziel:** Die Abgabbeerhebung für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse soll neu auf Gesetzesstufe geregelt werden.
- Antrag KVF-NR:** (02.09.08) Die Mehrheit der Kommission stimmte der Vorlage ohne Änderungen zu und verabschiedete sie in der Gesamtabstimmung mit 15 zu 2 Stimmen bei 8 Enthaltungen.
- Eine Minderheit der Kommission will das Gesetz an den Bundesrat zurückweisen und eine Vorlage mit einer elektronischen Vignette mit Abgaben nach Fahrzeugkategorien.
- Weitere Minderheiten fordern eine Busse von 250 Franken, Jahresvignetten von 120 Franken, Zwei-Monatsvignetten von 40 Franken sowie, dass der Reinertrag der Abgabe zur Hälfte zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet wird.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, dem Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) nach Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.
- Die bestehende Klebevignette hat sich bewährt und bereitet auch administrativ keine grossen Probleme. Sie ist eine einfache – wenn auch lästige – unbürokratische Gebühr für die Benützer der Nationalstrassen. Es besteht aus Sicht von **strasseschweiz** deshalb kein Handlungsbedarf am heutigen Erhebungssystem der Autobahnvignette etwas zu ändern.
- Missbräuche bei der Autobahnvignette halten sich in Grenzen und rechtfertigen ein aufwändiges Kontrollsystem nicht; im Jahr 2006 entgingen dem Bund wegen des Vignette-Missbrauchs gemäss Eidgenössischer Zollverwaltung (EZV) „nur“ zwischen 15 und 20 Millionen Franken oder etwa fünf bis sechs Prozent der Gesamteinnahmen aus der Autobahnvignette.
- Angesichts der seit vielen Jahren randvollen „Strassenkasse“ besteht derzeit nicht der geringste Handlungsbedarf, die Gebühr für die Benützung der Nationalstrassen anzuheben. Daran ändert auch die einmalige Entnahme von 2,6 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten des Infrastrukturfonds im Jahr 2008 nichts, da danach noch immer gegen 2 Milliarden Franken als Reserve verbleiben werden.