

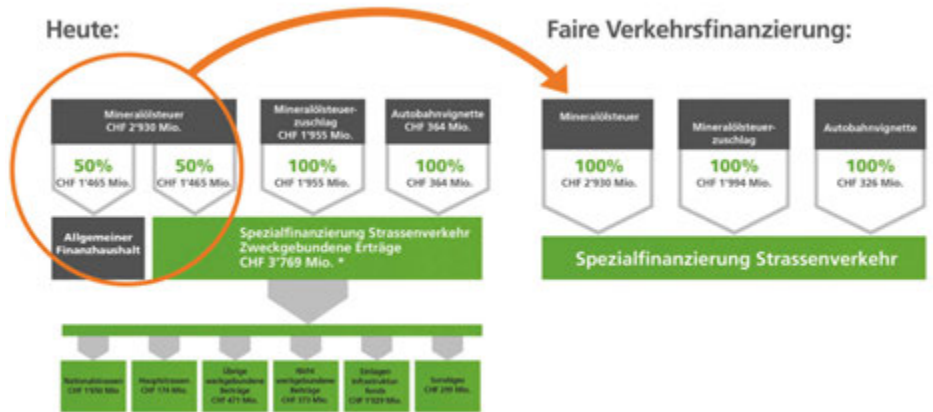
Die Milchkuh-Initiative verdient Unterstützung

Ein überparteiliches Komitee hat unter Federführung von auto schweiz die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative)» lanciert. Die Einnahmen aus dem Strassenverkehr sollen in die Strasseninfrastruktur investiert werden, weil die Strasse diese Mittel braucht. Jede Einführung oder Erhöhung von Steuern, Gebühren und Abgaben im Bereich des Strassenverkehrs muss überdies dem fakultativen Referendum unterstehen.

Mi. Die Milchkuh-Initiative verlangt, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer ausschliesslich für die Strasse verwendet werden. Heute fliessen diese Einnahmen je zur Hälfte in den Strassenverkehr und in die allgemeine Bundeskasse (siehe Abb. 1).

Eine Annahme würde zu Steuerausfällen von rund 1,5 Milliarden Franken führen. Die Initiative trägt den Titel «Für eine faire Verkehrsfinanzierung». Sie wird Milchkuh-Initiative genannt, weil die Urheber die Autofahrer als Milchkühe der Nation bezeichnen. Der Kantonalvorstand des BGV hat mit grossem Mehr die Ja-Parole beschlossen. Er ist sich dabei bewusst, dass diese Mittel dem allgemeinen Staatshaushalt fehlen und zweifellos Einsparungen beim Bund nötig werden, wird die Initiative angenommen. Die Kehrseite der Medaille sieht aber anders aus. Insgesamt betragen die Steuern, welche allein der Bund auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung des schweizerischen Strassennetzes (LSVA, Autobahnvignette) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Treibstoffen, Fahrzeugen und Fahrzeugbestandteilen (Mehrwertsteuer) erhebt, im Jahr 2014 rund 9,2 Milliarden Franken. Das ist mehr als ein Sechstel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes.

Die Abgaben haben sich seit 1960 mehr als versechsfacht. Die Strassenbenützer finanzieren nicht nur die eigentliche Strasseninfrastruktur (31 Prozent der Strassen- und



Verkehrsfinanzierung heute und bei einem Ja zur Initiative (Quelle: Staatsrechnung des Bundes 2014).

Autosteuern; 2,97 Milliarden Franken), sondern leisten darüber hinaus einen erheblichen Beitrag an die Schieneninfrastruktur (18 Prozent; 1,74 Milliarden Franken). Weitere 44 Prozent der Steuern (4,14 Milliarden Franken) fließen in die allgemeine Bundeskasse. Betrachtet man den Bereich Verkehr im Bundeshaushalt gesondert, fließen rund 60 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr in den öffentlichen Verkehr. Dagegen werden nur 36 Prozent in den Strassenverkehr investiert, obwohl dieser dem Bund einnahmeseitig ein Vielfaches mehr abliefern. Allein beim Benzinbezug an der Tankstelle liefert der Autofahrer rund 60 Prozent des Literpreises dem Staat ab (Abb. 2).

Grundprinzipien

Viele Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer kommen sich zunehmend als Milchkuh der Nation vor – und stehen trotzdem im Stau. Dabei gehört doch eigentlich das Verursacherprinzip zu den Grundprinzipien der Bundesverfassung. Dieses verlangt, dass derjenige, der Kosten verursacht, für diese auch selber aufkommen muss. Selbstverständlich sind vom Volk genehmigte Entscheide zu berücksichtigen und zu respektieren. So hat der Souverän im Februar 2014 die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, die sogenannte FABI-Vorlage, deutlich angenom-

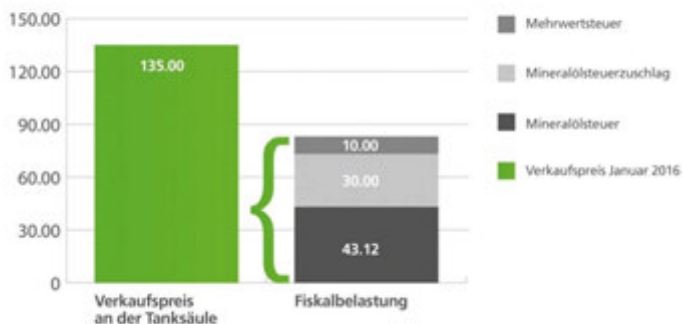
men, mit welcher die Finanzierung der öV-Projekte mehrheitlich sichergestellt ist. Bereits gesprochene Mittel, welche in den öffentlichen Verkehr fliessen, sollen daher weiterhin dafür eingesetzt werden. Aber es ist genauso wichtig, auch die Strasseninfrastruktur nicht zu vernachlässigen, damit in Zukunft wieder ein planbares und sicheres Vorwärtskommen auf den Strassen garantiert ist. Der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger ist nach wie vor die Strasse (siehe Abb. 3). Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs finden auf der Strasse statt. Nur 15 Prozent des Verkehrs werden über die Schiene abgewickelt. Ohne den individuellen Personen- und Güterverkehr käme die Schweizer Wirtschaft zum Erliegen. Die gute und punktgenaue Erreichbarkeit ist nicht nur ein wichtiger Standortfaktor für KMU, Industriebetriebe und die öffentliche Verwaltung. Auch viele Familien und Privatpersonen sind auf das Auto angewiesen.

Die Gegner machen mobil

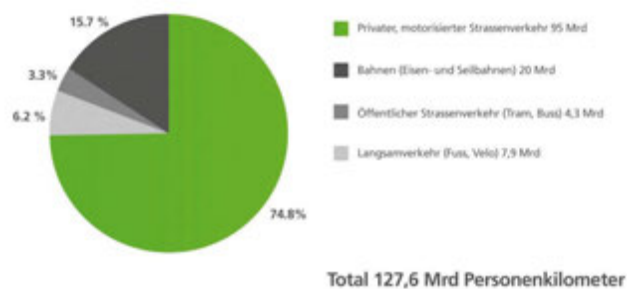
Es gehört zum politischen Alltag, dass die Gegner einer Vorlage (und das sind in diesem Fall sehr viele – die unheilige Allianz geht von SP bis economiesuisse) Verunsicherung schüren. In diesem Fall drohen sie mit Sparprogrammen. Sie führen Ausgaben für die Landwirtschaft, die Landesverteidigung, den öffentlichen Verkehr und die Bil-



Benzin: Verkaufspreis und Fiskalbelastung [Rappen pro Liter]



Verkehrsleistungen im Personenverkehr 2014



Benzin, Verkaufspreis und Fiskalbelastung (Rappen pro Liter).
(Quelle: Bundesamt für Statistik, Landesindex der Konsumentenpreise)

Verkehrsleistungen im Personenverkehr (Quelle: Bundesamt für Statistik).

derung ins Feld. Offenbar geht vergessen, dass mit Annahme der Initiative ganze 2 Prozent des Bundeshaushalts (66 Mrd. Franken) für allgemeine Zwecke wegfallen würden. Zur Erinnerung: Als die Schweizerische Nationalbank am 15. Januar 2015 den Franken-Mindestkurs freigab, mussten Tausende Betriebe in der Schweiz quasi über Nacht über 15 Prozent Einsparungen vornehmen. Sparmassnahmen von 5 bis 10 Prozent gehören zum unternehmerischen Alltag – dazu muss jedes Unternehmen in der Lage sein. Könnte der Bund tatsächlich nicht 2 Prozent der Ausgaben einsparen? Die angedrohten Sparmassnahmen, mit denen auch in Graubünden die Vertreter des öffentlichen Verkehrs und des Bauernverbands drohen, sind nicht nur unrealistisch – sie sollen auch dazu dienen, die Empfänger von Leistungen zu verunsichern und den Erfolg der Initiative zu verhindern. Die Gegner der Vorlage wenden zudem ein, die Mittel könnten gar nicht verwendet werden. Das sagt selbst der Direktor des

Bundesamts für Strassen, Jürg Röhliberger, der beklagt, dass zu wenig spruchreife Projekte vorliegen. Das klingt – gelinde gesagt – mehr als sonderbar aus dem Mund des höchsten Strassenchefs der Schweiz. Tatsache ist doch, dass das schweizerische Nationalstrassennetz an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Seit 1995 ist die gesamte Strassenlänge konstant geblieben. Nur das Nationalstrassennetz hat sich zwischen 1995 und 2012 um 17 Prozent verlängert. Trotz der bekannten milliardenschweren Umverteilung von der Strasse auf die Schiene gehen die Prognosen von einer weiteren Zunahme des Strassenverkehrs in den nächsten Jahren aus. Mehr Menschen mit mehr Fahrzeugen bedeutet noch mehr Verkehr. Der Ausbau und Unterhalt der Strasse muss jetzt vorangetrieben werden. Der Investitionsbedarf ist enorm. Genau wie in Graubünden warten auch in der gesamten Schweiz viele Städte, Agglomerationen und Dörfer auf den Bau oder die Erweiterung von Umfahrungs- und Zugangsstrassen. Je älter die Strassen

sind, desto teurer wird der Unterhalt. Die Strasse benötigt deshalb die Einnahmen aus dem Strassenverkehr dringend zur Finanzierung der eigenen Projekte. Die bestehenden Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sind bis Ende 2018 vollständig abgebaut. Die Finanzierungslücke beträgt ab dann etwa 1,2 Milliarden Franken pro Jahr. Der Strassenverkehr ist also auf finanzielle Mittel angewiesen. Dass angesichts dieser Ausgangslage die Strassengelder zuerst zur Finanzierung der Bahninfrastruktur oder zur Aufbesserung der ordentlichen Bundeskasse verwendet werden und die Strasse sich deshalb nicht mehr selber finanzieren kann, ist nach Auffassung des Kantonalvorstands des BGV widersinnig.

Alternative NAF bleibt eine Wundertüte

Es ist an der Zeit, der krassen Ungleichbehandlung von Strasse und Schiene ein Ende zu setzen. Zur Erinnerung: Anlässlich der erwähnten FABI-Abstimmung hiess die Schweizer Stimmbevölkerung ein 6,4-Milliarden-Paket für die Schiene gut – grosszügig mitfinanziert von der Allgemeinheit und den Strassenbenützern. Der vom Bundesrat und von der Mehrheit des Parlaments favorisierte Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF), das Pendant zu FABI für die Strasse, präsentiert sich in der jetzigen Form jedoch nicht als gleichwertiges Gegenstück. Und bis zur Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative am 5. Juni 2016 bleibt der NAF eine unberechenbare Wundertüte, denn die eidgenössischen Räte beraten die Vorlage erst noch. Die Initiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» schlägt eine gesicherte und gerechte Finanzierungslösung vor, weshalb sie mangels echter Alternative vom BGV unterstützt wird.



Düsteres Bild: Ohne ausreichenden Unterhalt am Strassenverkehrsnetz bleiben wir auch in Graubünden im Stau stecken.

