

Eidgenössische Volksinitiative

„Für eine faire Verkehrsfinanzierung“

(„Milchkuh-Initiative“)



Argumentarium

faire-verkehrsfinanzierung.ch

Inhaltsübersicht

- I. Das Wichtigste in Kürze
- II. Was will die Initiative?
- III. Die Initiative im Detail
- IV. Die wichtigsten Argumente für die Initiative
- V. Wer von der Initiative profitiert
- VI. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Initiative
- VII. Glossar



I. Das Wichtigste in Kürze

Kilometerlange Staus, Verkehrsüberlastung und lange Kolonnen gehören heute immer mehr zum Alltag. Vor allem Städte und Agglomerationen sind betroffen. Kommen Verkehrsunfälle oder Baustellen hinzu, verlieren die Strassenbenützer oft viel Zeit. Die Ursachen sind bekannt: Zahlreiche Engpässe, schlechter Unterhalt und mangelhafter Betrieb der Nationalstrassen führen dazu, dass die Sicherheit und ein rasches Vorwärtkommen auf den Schweizer Strassen nicht mehr garantiert sind. Davon betroffen sind sämtliche Verkehrsteilnehmer - vom Autofahrer bis zum Fussgänger. Investitionen in die Strasseninfrastruktur sind dringend nötig. Dafür braucht es die notwendigen finanziellen Mittel. Weil der Strasse mit der derzeitigen Politik eine Finanzierungslücke droht, werden Projekte auf die lange Bank geschoben, statt dass die wichtigen Investitionen getätigt würden. Und statt das komplexe Finanzierungssystem zu ändern, werden laufend Steuern erhöht.

Bundesrat und Politiker behaupten, dass das benötigte Geld für Strassenprojekte fehle. Doch die Automobilisten, Motorrad- und Lastwagenfahrer bezahlen seit Jahrzehnten grosszügig in die Staatskasse ein. Im Schnitt generiert der Bund jährlich über 9 Milliarden Franken Steuern und Gebühren - ein Sechstel der gesamten Bundeseinnahmen. Geht es nach dem Bundesrat, sollen es noch mehr werden: Mit einem neu zu gründenden Fonds zur Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (NAF) soll die drohende Finanzierungslücke unter anderem durch eine Erhöhung der Benzinsteuern gestopft werden. Eine zusätzliche Erhöhung der Autobahnvignette ist ebenfalls wieder Gegenstand der politischen Diskussionen.

Die Strassenbenützer würden damit endgültig zur Milchkuh der Nation. Seit den sechziger Jahren hat sich die Gebührenlast der Strassenbenützer mehr als versechsfacht - Tendenz steigend! In Tat und Wahrheit wäre genug Geld vorhanden. Doch von den 9 Milliarden Franken werden lediglich knapp 30 Prozent für Strassenaufgaben verwendet. Der Rest fliesst in die allgemeine Bundeskasse oder wird in den öffentlichen Verkehr investiert. Das ist nicht nur unfair, sondern widerspricht dem Prinzip der Kostentransparenz und dem Verursacherprinzip.

Derweil unternehmen linke Politiker alles, um den Strassenverkehr zu behindern. Mit Milliarden von Steuergeldern wird die Umverteilung auf die öffentlichen Verkehrsmittel vorangetrieben. Der Erfolg bleibt

nachweislich aus. Die Strasse ist und bleibt der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Knapp 75 % des Personenverkehrs finden auf der Strasse statt, derweil kommt der Schienenverkehr lediglich auf 15 %.

Der Nachhaltigkeitsgedanke geniesst in der Autobranche durch technologischem Fortschritt und Innovationen einen hohen Stellenwert. Aufgrund neuer Antriebstechnologien brauchen die Fahrzeuge heute viel weniger Treibstoff als früher. Dadurch sinken beim Staat die Einnahmen bei der Mineralölsteuer. Der Bundesrat will dieser Entwicklung mit Steuererhöhung begegnen. Und auch der sinkende Ölpreis dient zur Rechtfertigung von Steuererhöhungen. Es geht jedoch nicht an, dass innovative Massnahmen zugunsten der Umwelt mit höheren Steuern bestraft werden. Genauso wenig dürfen marktbedingte Preisentwicklungen ein Grund für höhere Steuern sein. Schon heute muss der Konsument über 60% des Literpreises Benzin an den Staat abliefern.

Es ist an der Zeit, der Ungleichbehandlung von Strasse und Schiene ein Ende zu setzen. Anlässlich der Abstimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) hiess die Schweizer Stimmbevölkerung ein 6,4 Milliarden-Paket für die Schiene gut - grösstenteils finanziert von der Allgemeinheit und den Strassenbenützern. Der NAF präsentiert sich in der jetzigen Form jedoch nicht als gleichwertiges Gegenstück zu FABI. Und bis zur Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative am 5. Juni 2016 bleibt der NAF eine Wundertüte, denn die eidgenössischen Räte beraten die Vorlage erst noch. Bisher zeigte sich, dass ausgerechnet die Finanzierung ein Streitthema ist. Und genau hier bietet die Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ eine gerechte Lösung an. Sie verlangt, dass 50 % der Mineralölsteuer, welche heute in die allgemeine Bundeskasse gehen, zweckgebunden in die Strasse investiert werden. Damit stünden jährlich 1,5 Milliarden Franken mehr für Strassenprojekte zur Verfügung, die dringend benötigt werden.



II. Was will die Initiative?

Die Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ verlangt, dass die Mineralölsteuer in Zukunft für die Strasseninfrastruktur investiert wird: Abgaben und Steuern, welche die Strassenbenützer zahlen, sollen zielgerichtet für Strassenprojekte eingesetzt werden.

Darum soll auch diejenige Hälfte der Mineralölsteuer, welche heute in die allgemeine Bundeskasse fliesst, zweckgebunden werden (neu Abs. 2^{bis}). Gelder, welche heute in den öffentlichen Verkehr oder an die Kantone fliessen, sollen weiterhin dafür eingesetzt werden. Jedoch ist

es dem Gesetzgeber untersagt, weitere Mittel aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag oder der Autobahnvignette für andere Investitionen als der Strasse zu verwenden (neu Abs. 6).

Mit der Initiative werden auch die demokratischen Mitspracherechte gestärkt. Beschlüsse, mit welchen neue oder höhere Abgaben für Strassenbenützer eingeführt werden sollen und damit das Autofahren verteuern, müssen zwingend dem fakultativen Referendum unterstellt werden, um in jedem Fall eine Volksabstimmung zu ermöglichen (neu Abs. 4).

Der Initiativtext

Art. 86 Abs. 2^{bis} (neu), 3, 3^{bis} Einleitungssatz, 4, 5 (neu) und 6 (neu)

2^{bis} Er verwendet den Reinertrag der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe ausschliesslich für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

- a. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen;
- b. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge;
- c. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen;
- d. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen;
- e. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht;
- f. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind;
- g. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen für die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb der Kantonsstrassen.

³ Aufgehoben

3^{bis} Er verwendet den Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen ausschliesslich für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr:

⁴ Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abgaben oder Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs untersteht dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 141.

⁵ Reichen die Mittel für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr oder dem Luftverkehr nicht aus, so erhebt der Bund auf den betreffenden Treibstoffen einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

⁶ Jede Zweckentfremdung der Reinerträge nach den Absätzen 2^{bis} und 3^{bis} sowie des Reinertrags des Zuschlags zur Verbrauchssteuer nach Absatz 5 ist untersagt.

III. Die Initiative im Detail

Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr werden heute aus der sog. „Spezialfinanzierung Strassenverkehr“ (SFSV) bezahlt. Dieser zweckgebundene Fonds wird aus der Hälfte der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag sowie den Einnahmen der Nationalstrassenabgabe (sog. Autobahnvignette) gespeist. Die andere Hälfte des Reinertrags aus der Mineralölsteuer (Verbrauchssteuer auf Treibstoffen) fliesst heute direkt in die allgemeine Bundeskasse. Insgesamt betragen die Steuern, welche allein der Bund auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung des helvetischen Strassenetzes (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.

Rund 44 Prozent (4,1 Mrd. Franken) dieser Einnahmen sind via allgemeine Bundeskasse irgendwelchen Aufgaben, d.h. ohne Zweck-

bindung, zugutegekommen. Nur ca. 32 Prozent (3 Mrd. Franken) wurden für Strassenaufgaben wie z.B. den Unterhalt, Betrieb und Ausbau von Nationalstrassen verwendet. Ein Sechstel (16,3 Prozent; 1,5 Mrd. Franken) ist in die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (z.B. NEAT) sowie in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen investiert worden. Über fünf Prozent (485 Mio. Franken) gingen in Form von LSVA-Erträgen ohne ausdrückliche Zweckbindung an die Kantone. Von rund vier Prozent (337 Mio. Franken) profitierten Schutzmassnahmen (Umwelt, Landschaft und Naturgefahren) sowie Forschung, Verwaltung und Diverses.

Die Geldabflüsse und -zuflüsse sind so verworren, dass nicht einmal der Bundesrat in der Lage ist, eine exakte Trennung der Mittelflüsse in Nichtstrassenprojekte und Strassenprojekte vorzunehmen. Die Kontrolle über die Einhaltung des Verursacherprinzips wird so faktisch verunmöglicht. Mit der Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wollte der Verkehrs-Club Schweiz (VCS) die Umverteilung der Strassengelder hin zum hochdefizitären öffentlichen Verkehr sogar

noch weiter ausbauen. Die Initiative verlangte, dass mehr Geld aus der Mineralölsteuer in den Schienenverkehr investiert wird. Vom Anteil, der nicht in die Bundeskasse fließt, sollte je die Hälfte dem Schienenverkehr und dem Strassenverkehr zukommen.

Der Bundesrat lehnte diese Initiative zwar ab, präsentierte aber gleichzeitig einen Gegenvorschlag (sog. FABI-Vorlage), den die Schweizer Stimmbevölkerung im Februar 2014 angenommen hat. Die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt, Substanzerhalt sowie des weiteren Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur erfolgt deshalb seit dem 1. Januar 2016 ausschliesslich über den sog. Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dies bringt einschneidende Konsequenzen für die Strassenfinanzierung mit sich: Die Zweckentfremdung der Strassengelder wird damit fortgesetzt. Der BIF verlangt nämlich, dass weiterhin Einlagen aus den Mineralölsteuermitteln nach einem vorgegeben Schlüssel (9 Pro-zent der zweckgebundenen Mineralölsteuern, maximal aber 310 Millionen Franken jährlich) in den BIF fliessen.

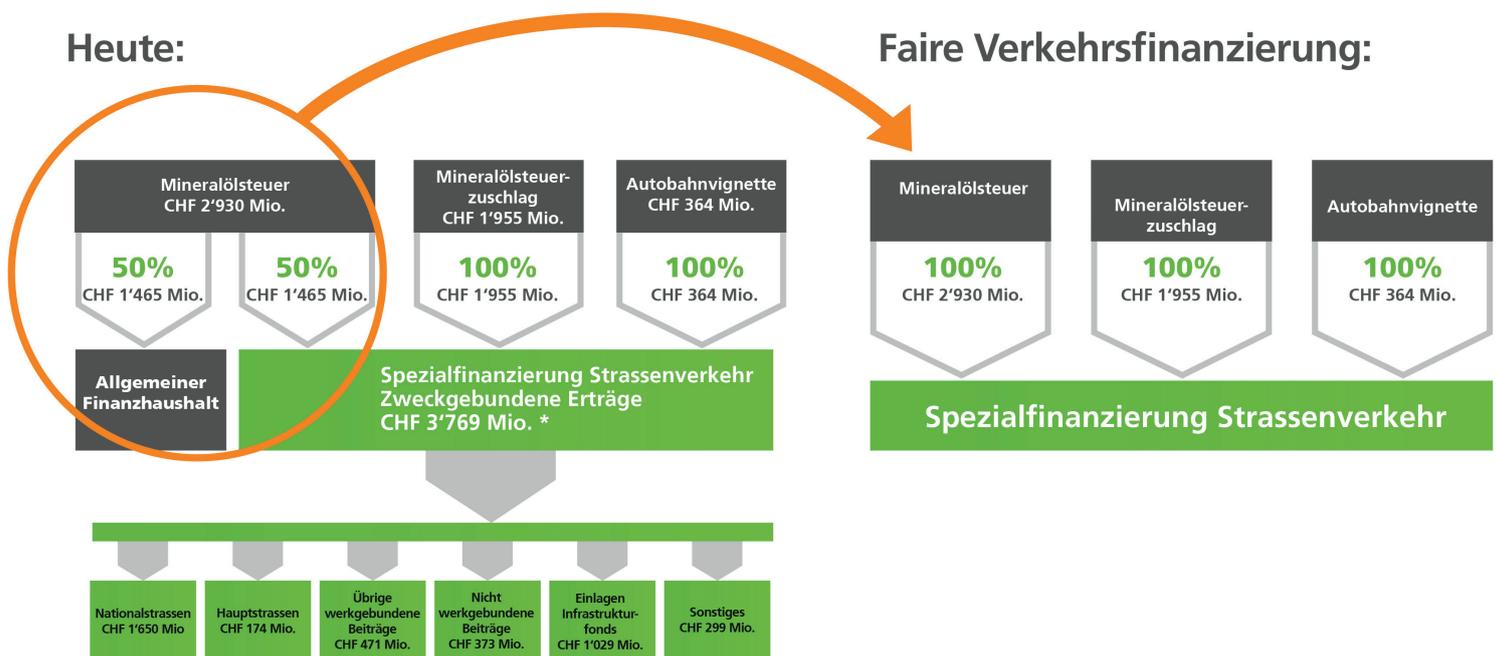
Der BIF übernimmt damit die Aufgaben des sog. FinöV-Fonds (Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs), der ursprünglich ein befristetes Finanzierungsinstrument war, namentlich um Projekte wie die NEAT oder die Bahn 2000 inkl. die Ausbauten für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) etc. zu finanzieren. Selbstverständlich akzeptieren die Initianten den Volkswillen: Strassengelder, welche im Rahmen des Projekts FABI in den öffentlichen Verkehr investiert werden, werden von der Initiative nicht erfasst! Die BIF-Einlagen sind daher für den öV gesichert.

Der Bundesrat will für die Strasse ein kohärentes Finanzierungssystem zum BIF einführen. Für die Finanzierung der Nationalstrassen und der Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen soll auf Verfassungsstufe ein unbefristeter Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) geschaffen werden. Die heutige Spezialfinanzierung Strassenverkehr soll in veränderter Form beibehalten werden. Der NAF wird derzeit von den eidgenössischen Räten behandelt, verspricht aber keine wesentliche Verbesserung für eine fairere Verkehrsfinanzierung.

Damit bleibt die Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ die einzige Lösung, dieser fehlgeleiteten Entwicklung Einhalt zu gebieten. Mit der Revision von Artikel 86 der Bundesverfassung soll die konsequente Einhaltung des Verursacherprinzips sichergestellt werden: Einnahmen aus dem Strassenverkehr sollen einer Zweckbindung unterliegen und in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Von dieser Lösung profitieren alle: Vom Fussgänger bis zum Lastwagenfahrer!

Zudem sollen die demokratischen Mitwirkungsrechte gestärkt werden. Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Gebühren und Abgaben im Bereich des Strassenverkehrs soll künftig stets dem fakultativen Referendum unterstehen. Die Automobilisten müssen in den nächsten Jahren mit erheblichen Erhöhungen sowie der Einführung neuer Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben rechnen. Umso wichtiger ist es, dass sie darüber mitentscheiden können.

Die Initiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ schafft Ordnung!



* Netto-Einnahmen nach Verrechnung der Aufwendungen für die Erhebung der Nationalstrassenabgabe.

Quelle: Staatsrechnung des Bundes 2014

IV. Die wichtigsten Argumente für die Initiative

1. Vorwärts kommen!

Über 6'000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf den Schweizer Strassen. Trams, Trolleybusse, Postautos etc. sind auf einen flüssigen Verkehr genauso angewiesen wie Autofahrer und Lastwagen. Gerade in den Agglomerationen und Städten müssen sich verschiedene Verkehrsmittel auf kleinstem Raum unbehindert nebeneinander fortbewegen können. In diesen Gebieten ist die Stauproblematik am grössten, weil Sanierungen und Ausbauten zu lange versäumt wurden. Das Volk hat zudem im Februar 2014 die FABI-Vorlage deutlich angenommen, mit welcher die Finanzierung der öV-Projekte mehrheitlich sichergestellt ist. Die Initianten respektieren diesen Volksentscheid: Bereits gesprochene Mittel, welche in den öffentlichen Verkehr fliessen, sollen daher weiterhin dafür eingesetzt werden. Nun ist es wichtig, auch die Strasseninfrastruktur nicht zu vernachlässigen, damit in Zukunft wieder ein planbares und sicheres Vorwärtskommen auf den Strassen garantiert ist.

Dazu müssen auch die kantonalen Strassen intakt sein. Und auch hier sind Investitionen nötig. Dank der Initiative würden den Kantonen und Gemeinden mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Denn die sog. nicht werkgebundenen Beiträge vom Bund an die Kantone würden sich erhöhen. Dieser Beitrag beträgt heute zehn Prozent der zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer. Mit der vollständigen Zweckbindung der Mineralölsteuer würden automatisch zehn Prozent von 1,5 Milliarden - also 150 Millionen Franken - zusätzlich an die Kantone fliessen. Diese geben einen Teil davon an die Gemeinden weiter für den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen.

Die Befürchtung der Kantone, dass sie von Sparmassnahmen des Bundes in anderen Bereichen getroffen werden könnten, sind unberechtigt und reine Behauptungen der Gegner. Die angedrohten Sparmassnahmen würden im Parlament kaum eine Mehrheit finden.

2. Sichere Strassen schützen Leben!

In den letzten 20 Jahren hat sich der Verkehr auf den Nationalstrassen mehr als verdoppelt. Auf vielen Abschnitten stossen die Strassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Engpässe müssen dringend beseitigt werden.

Umfahrungen von Wohnquartieren würden vielerorts mehr Ruhe und vor allem mehr Sicherheit garantieren. Städte, Dörfer und Agglomerationen müssen dringend vom Verkehr entlastet werden.

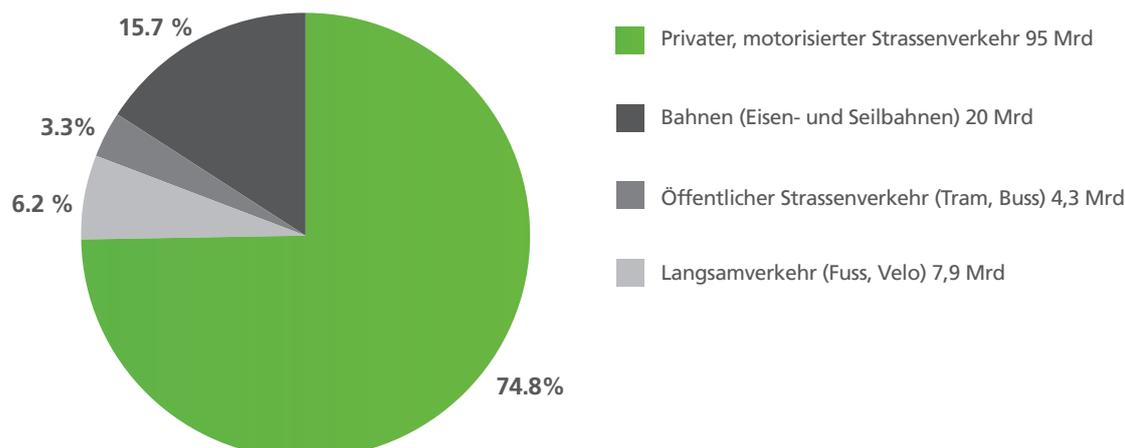
Der Handlungsbedarf ist unbestritten. Der Verkehr nimmt weiterhin jährlich zu. Auf den Nationalstrassen wird es zunehmend enger. In Städten und Agglomeration muss der öffentliche Verkehr immer mehr Pendler transportieren. 3, 8 Mio. Menschen pendelten schon 2013 täglich zur Arbeit. Viele verschiedene Verkehrsmittel müssen unbehindert nebeneinander funktionieren. Mehr Leute und mehr Verkehrsmittel bedeutet: Die Unfallgefahr nimmt frappant zu. Bei der Verkehrsinfrastruktur zu sparen wäre verheerend. Nötige Investitionen müssen umgehend realisiert werden.

3. Schluss mit Stau!

Die Überlastung des Strassennetzes ist nicht nur ärgerlich - sie nimmt vor allem unaufhaltsam zu. Die Agglomerationsräume sind in über 90 Prozent der Staus betroffen, weil sich hier lokale, regionale und nationale Verkehrsnetze überlagern. Die Anzahl Stautunden, die sich seit 2008 auf dem Schweizer Nationalstrassennetz verdoppelt hat, beweisen dies. 2014 standen die Schweizerinnen und Schweizer 21'541 Stunden im Stau. Der Hauptgrund sind Verkehrsüberlastungen. Diese sind für drei Viertel aller Stautunden verantwortlich. Das kostet die Schweizer Steuerzahler, aber auch die Wirtschaft, jährlich rund 2 Milliarden Franken (Zeit-, Energie-, Umwelt- und Unfallkosten).

Um diese Kosten zu senken, sind Investitionen in das Strassennetz nötig. Industrie- und Gewerbebetriebe würden davon besonders profitieren - und damit auch die Konsumenten. Denn der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger ist nach wie vor die Strasse (siehe Grafik unten). Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs findet 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 Unternehmen, Industriebetriebe und die öffentliche Verwaltung. Auch viele Familien und Privatpersonen sind auf das Auto angewiesen.

Verkehrsleistungen im Personenverkehr 2014



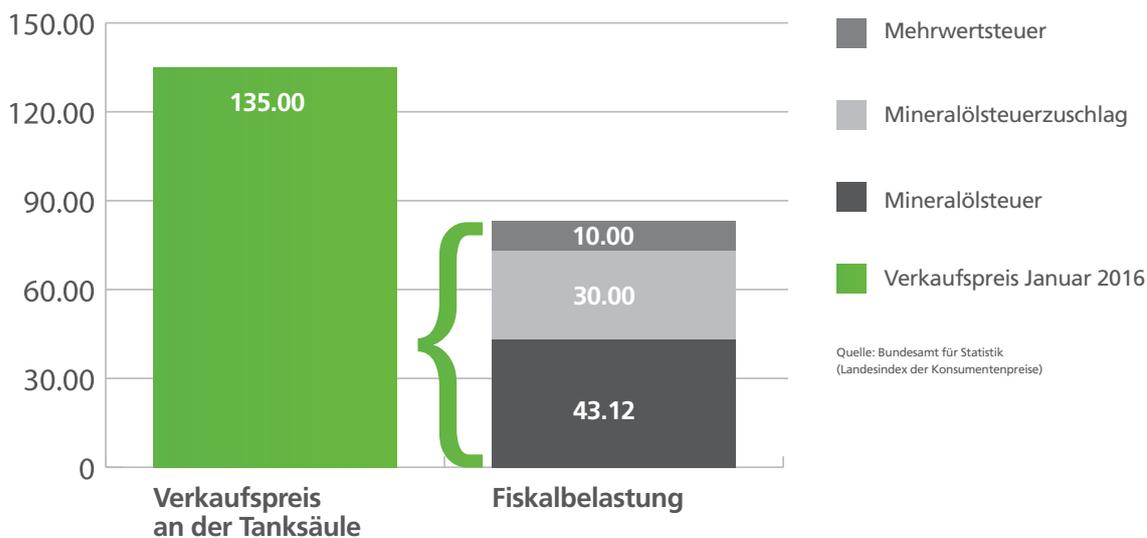
IV. Die wichtigsten Argumente für die Initiative

4. Strassengeld gehört der Strasse!

Rund 60 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr fließen in den öffentlichen Verkehr. Dagegen werden nur 36 Prozent in den Strassenverkehr investiert, obwohl dieser dem Bund einnahme-seitig ein Vielfaches mehr abliefert - rund **9 Milliarden Franken sind es jährlich!** Dazu gehören die Mineralölsteuer, die Mehrwertsteuer, die Nationalstrassenabgabe, die Motorfahrzeugsteuer und die Schwerverkehrsabgabe. Seit den 1960er Jahren haben sich die Abgaben mehr als versechsfacht. Mit dem NAF will der Bundesrat die Mineralölsteuer weiter erhöhen. Eine teurere Autobahnvignette lehnte das Volk zwar ab. Dennoch wollen Politiker in Bundesbern im Rahmen der NAF-Vorlage eine Erhöhung der Vignette durchbringen. Wenn kein Gegensteuer kommt, wird dieser Raubzug auf den Geldbeutel der Autofahrer im gleichen Stil weitergehen. Schon heute liefert der Autofahrer rund 60 Prozent des Literpreises Benzin dem Staat ab. Dabei gehört das Verursacherprinzip zu den Grundprinzipien der Bundesverfassung. Dieses

verlangt, dass derjenige, der Kosten verursacht, für diese auch selber aufkommen muss. Die Gegner der Initiative drohen mit Sparprogrammen. Sie führen Ausgaben für die Landwirtschaft, die Landesverteidigung und die Bildung ins Feld. Offenbar geht vergessen, dass mit Annahme der Initiative lediglich 2 % des Bundeshaushaltes (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 5-10% gehören zum unternehmerischen Alltag – dazu muss jedes Unternehmen in der Lage sein. Auch der Bund könnte problemlos 2% der Ausgaben einsparen. Die angedrohten Sparmassnahmen sind nicht nur unrealistisch – sie sollen einzig dazu dienen, Verunsicherung zu schüren und die Initiative zu verhindern.

Benzin: Verkaufspreis und Fiskalbelastung [Rappen pro Liter]



Basierend auf den durchschnittlichen Verkaufspreisen im Januar 2016 macht die Fiskalbelastung (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Mehrwertsteuer) rund 60% des Verkaufspreises aus. Der Rest des Verkaufspreises setzt sich vor allem aus dem Warenpreis (für Rohöl) und der Handelsspanne/ Marge des Handels zusammen.

5. Ausgewiesener Finanzbedarf - Strasse benötigt dringend Geld!

Das schweizerische Nationalstrassennetz stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Seit 1995 ist die gesamte Strassenlänge konstant geblieben. Nur das Nationalstrassennetz hat sich zwischen 1995 und 2012 um 17 Prozent verlängert. Trotz der misslungenen 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. In der gesamten Schweiz warten 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. Diese Ausgangslage macht klar: Die Strasse benötigt 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. Es kann nicht sein, 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.

6. Demokratie stärken: Strassenbenützer müssen mitreden können

Es ist störend, dass die Strassenbenützer zwar immer mehr Abgaben bezahlen müssen, bei der Erhöhung derselben aber nicht immer mitentscheiden können. Das betrifft z.B. die Schwerverkehrsabgabe (Art. 8 und 9) und den Kompensationsaufschlag auf Treibstoffen (Art. 26 CO2-Gesetz). Gerade vor dem Hintergrund, dass die Abgabenlast wei-

ter zunehmen wird, ist es wichtig, dass die Mitsprachemöglichkeit der Strassenbenützer in der Verfassung verankert wird. Wenn Autofahrer bezahlen sollen, dann müssen sie auch das Sagen haben. In einer direkten Demokratie führt dieser Weg bekanntlich nur über die Urne. Daher sollen Beschlüsse zur Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abga-

V. Wer von der Initiative profitiert

Die eidgenössische Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ stellt sicher, dass die nötigen finanziellen Mittel für Engpassbeseitigungen (Glatttalausbahn, Umfahrung Morges, Gubrist etc.), wichtige Umfahrungs- und Zugangsstrassen (z.B. Oberlandautobahn), Unterhalt und Betrieb wichtiger Verkehrsachsen sowie den Bau neuer Verkehrsrouten sichergestellt ist. Nach Annahme der Initiative kann der Gesetzgeber die einzelnen Projekte ausarbeiten. Es profitieren alle von der Initiative: vom Fussgänger bis zum Lastwagenfahrer!

● **Die Benützer von öffentlichen Verkehrsmitteln:** Über 6'000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf den Strassen. Trams, Trolleybusse, Postautos etc. sind auf einen flüssigen, zuverlässigen und sicheren Verkehr angewiesen.

● **Kantone und Gemeinde:** Die sog. nicht werkgebundenen Beiträge vom Bund an die Kantone erhöhen sich. Dieser Beitrag beträgt heute 10 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer. Mit der vollständigen Zweckbindung der Mineralölsteuer würden automatisch 10 Prozent von 1,5 Milliarden - also 150 Millionen Franken - zusätzlich an die Kantone fliessen. Diese geben einen Teil davon an die Gemeinden weiter für den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen.

● **Städte und Agglomerationen:** Gerade in den Agglomerationen und Städten müssen sich verschiedene Verkehrsmittel auf kleinstem Raum unbehindert nebeneinander fortbewegen können. In diesen Gebieten ist die Stauproblematik am grössten, weil Sanierungen und Ausbauten zu lange versäumt wurden.

● **Randregionen:** Viele Randregionen in der Schweiz sind nicht oder nur schlecht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Für sie wichtige Zugangsstrassen könnten endlich gebaut werden. Vorhandene Strassen würden besser unterhalten werden können. Die Bevölkerung in diesen Regionen ist ganz besonders auf einen funktionierenden Strassenverkehr angewiesen.

● **Wirtschaft und Gewerbe:** Industrie- und Gewerbebetriebe würden besonders profitieren - und damit auch die Konsumenten. Denn der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger ist nach wie vor die Strasse. Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs findet auf der Strasse statt. Nur 16 Prozent des Verkehrs werden über die Schiene abgewickelt, die restlichen sieben Prozent über andere Verkehrsträger (Wasser, Spezialbahnen). Der Güterverkehr transportiert über 60 Prozent der Ware auf der Strasse, lediglich 38 Prozent auf der Schiene. Der so genannte Modalsplit hat sich in den letzten Jahren deutlich zugunsten der Strasse entwickelt. Ohne den individuellen Personen- und Güterverkehr käme die Schweizer Wirtschaft zum Erliegen.

● **Strassenbenützer und Fussgänger:** In den letzten 20 Jahren hat sich der Verkehr auf den Nationalstrassen mehr als verdoppelt. Auf vielen Abschnitten stossen die Strassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Umfahrungen von Wohnquartieren würden vielerorts mehr Ruhe - und vor allem mehr Sicherheit garantieren. Anwohner von stark frequentierten Strassen und Fussgänger gehören somit ebenfalls zu den Gewinnern der Initiative. Und selbstverständlich könnten die Strassenbenützer endlich wieder unbehindert, stau- und stressfrei ans Ziel gelangen - ohne dafür tiefer in die Tasche greifen zu müssen!

VI. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Initiative

Für die Entwicklung und das Bestehen der Schweizer Volkswirtschaft sind gute Strassenverbindungen eine Grundvoraussetzung. Doch Mobilität ist nicht nur für die Wirtschaft und das Gewerbe entscheidend. Auch für jeden Einzelnen von uns wäre die persönliche, individuelle Bewegungsfreiheit ohne Verkehr stark eingeschränkt. Mit über 46 Milliarden Franken und über 218'000 Arbeitsplätzen ist die Strasse volkswirtschaftlich betrachtet bezüglich Wertschöpfung und Beschäftigung der wichtigste Verkehrsträger - weit vor dem Bahnverkehr und deutlich vor der Schiff- und Luftfahrt.

Doch die Schweizer Verkehrspolitik konzentriert sich vor allem auf die Verlagerungspolitik und die Förderung des Schienenverkehrs. Sämtliche Massnahmen zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene wirkten sich jedoch nicht nachhaltig auf den Modalsplit aus. Im Gegenteil, die Bedeutung des Strassenverkehrs nimmt wei-

terhin stetig zu, was auf verschiedene Faktoren zurückzuführen ist. Die Globalisierung, die Arbeitsteilung, das Freizeitverhalten und die steigenden Einkommen sind wesentliche Gründe für die zunehmende Nachfrage nach dem Verkehrsträger Strasse. Und selbst der öffentliche Verkehr könnte ohne Strasse nicht funktionieren. Rund 75 Prozent der mit dem öffentlichen Verkehr beförderten Personen nutzen die Strasse.

Es wäre daher nicht nur politisch, sondern auch volkswirtschaftlich verheerend, die tatsächliche Verkehrsnachfrage noch länger zu ignorieren. Die bestehenden Strassen müssen dringend saniert und ausgebaut werden. Die Schweizer Wirtschaft ist nur mit leistungsfähigen und sicheren Strassen erfolgreich, welche Menschen, Waren, Energie und Informationen rascher, billiger, und über grössere Distanzen transportieren können. Ein Grossteil des Nationalstrassen-

netzes wurde in den 70er und 80er Jahre gebaut. Umso älter die Strassen, umso teurer der Unterhalt. Nötig sind Investitionen von 1,5 bis 2 Prozent des Wiederherstellungswerts. Pro Jahr sind das über 4 Mrd. Franken. Der Bau von wichtigen Umfahrungsstrassen und Engpassbeseitigungen ist da noch nicht mit eingerechnet.

Mit der Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung stünden jährlich rund 1,5 Mrd. Franken zur Verfügung. In Tat und Wahrheit ist der Nutzen für die Volkswirtschaft ein Vielfaches höher. In einer Studie über die Nutzenwirkungen des Verkehrs aus dem Jahr 2006 hat der Bund festgestellt, dass beim Strassenverkehr pro investierten Franken eine fünffach höhere Wertschöpfung als beim Schienenverkehr resultiert. Doch die Politik scheint die Bedeutung der Strasse noch nicht realisiert zu haben. Das Funktionieren der Strasse wird einfach vorausgesetzt. Das ist eine fatale Fehleinschätzung. Der faktische Baustopp für Strassen muss aufhören. Der Strasse muss endlich den Stellenwert angerechnet werden, welchen sie verdient. Erst dann wird ihr eine Entwicklung ermöglicht, welche der Strasse aufgrund ihrer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung entspricht.

Davon profitiert neben der Wirtschaft nicht zuletzt der Konsument. Denn eine leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur senkt die Transaktionskosten für alle Wirtschaftsteilnehmer erheblich. Der-

weil führen schon kleinere Störungen zu Produktionsausfällen in allen Branchen und Unternehmen. Die Folgen der jährlich steigenden Stautunden aufgrund von Verkehrsüberlastungen kostet die Schweizer Volkswirtschaft jährlich rund 2 Mrd. Franken. Die Milchkuh-Initiative schafft Abhilfe: Sie sichert der Strasse wichtige Finanzierungsmittel für Investitionen, die für die Wirtschaft eminent wichtig sind.

Das ist nicht zuletzt fair, nachdem man mit Annahme der FABI-Vorlage bereit ist, mehr als 6 Mrd. Franken in die Schiene zu investieren. Eine gut ausgebaute Bahninfrastruktur ist wichtig und richtig. Doch es braucht beides: die Strasse und die Schiene. Im Gegensatz zur Schiene liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Strasse seit 1995 bei über 100 Prozent. Die Strasse rentiert, kommt vollumfänglich für ihre Kosten auf und braucht keinerlei staatliche Subventionen. Ganz anders bei der Eisenbahn: Bei mehr als jeder zweiten mit der Bahn zurückgelegten Strecke übernimmt der Staat die Kosten. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad liegt bei 43 Prozent. Ein grosser Teil wird mit Strassengeldern finanziert. Daran wird sich mit Annahme der Initiative „für eine Verkehrsfinanzierung“ nichts ändern, jedoch wäre die Gleichberechtigung von Strasse und Schiene endlich hergestellt, weil der Strasse mehr von ihrem „eigenen“ Geld zur Verfügung gestellt wird.

VII. Glossar

Autobahnvignette

Seit 1985 muss für das Benützen der Schweizer Autobahnen und Autostrassen (Nationalstrassen 1. und 2. Klasse) eine Abgabe bezahlt werden. Sie wird in Form der Nationalstrassenabgabe (sog. Autobahnvignette) erhoben, deren Verkaufspreis 40 Schweizerfranken beträgt. Die Vignette ist gültig für die Zeit vom 1. Dezember vor bis zum 31. Januar nach dem aufgedruckten Jahr. Am 24.11.20213 hat das Schweizer Volk mit 60.5% (Ablehnung in sämtlichen Kantonen) eine Erhöhung auf 100 Franken abgelehnt.

Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Der BIF ist der zeitlich unbefristete Nachfolger des für die Finanzierung von Eisenbahn-Grossprojekten geschaffenen FinöV-Fonds (siehe unten). Die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt, Erneuerung und Modernisierung sowie des weiteren Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur erfolgt seit 1. Januar 2016 ausschliesslich über den BIF. Der BIF übernimmt auch die Schulden (kumulierte Bevorschussung) des FinöV-Fonds per Ende 2015.

Zur Finanzierung seiner Aufgaben stehen dem BIF folgende Mittel dauerhaft zur Verfügung:

- höchstens zwei Drittel des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA);
- ein Mehrwertsteuer-Promille;
- zwei Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- 2,3 Milliarden Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt, die der Entwicklung des realen Bruttoinlandprodukts und der Teuerung (Bahnbauteuerungsindex) angepasst werden und
- Kantonsbeiträge in der Höhe von 500 Millionen Franken.
Darüber hinaus werden dem BIF folgende Mittel befristet zugewiesen:
- ein zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille (ab 2018 bis längstens 2030);
- neun Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Mineralölsteuer (bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds), maximal jedoch 310 Millionen zum Preisstand 2014.

VII. Glossar

Benzinsteuer	Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag und Importabgaben zuzüglich Mehrwertsteuer (MWST).
Autobahnvignette	Seit 1985 muss für das Benützen der Schweizer Autobahnen und Autostrassen (Nationalstrassen 1. und 2. Klasse) eine Abgabe bezahlt werden. Sie wird in Form der Nationalstrassenabgabe (sog. Autobahnvignette) erhoben, deren Verkaufspreis 40 Schweizerfranken beträgt. Die Vignette ist gültig für die Zeit vom 1. Dezember vor bis zum 31. Januar nach dem aufgedruckten Jahr. Am 24.11.20213 hat das Schweizer Volk mit 60.5% (Ablehnung in sämtlichen Kantonen) eine Erhöhung auf 100 Franken abgelehnt.
Eigenwirtschaftlichkeitsgrad	Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad kennzeichnet die Finanzsituation eines öffentlichen Unternehmens oder Werkes. Je ausgeglichener Einnahmen und Ausgaben sind, desto höher ist der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad. Bei 100 Prozent liegt kein Defizit mehr vor.
Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI)	FABI steht für „Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“. Mit der 2014 erfolgten Zustimmung von Volk und Ständen wurde auf Verfassungsstufe ein neuer unbefristeter Bahninfrastrukturfonds (BIF) verankert. FABI regelt zudem den etappenweisen Ausbau. Über die konkreten Projekte entscheidet jeweils das Parlament in einem Rhythmus von vier bis acht Jahren. Der Bundesrat hat die FABI-Verfassungsbestimmungen sowie die angepassten Bundesgesetze und Verordnungen per Anfang 2016 in Kraft gesetzt. Zum ersten Ausbauschnitt bis 2025 gehören Investitionen im Umfang von 6,4 Milliarden Franken.
FinöV-Fonds	Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (z.B. NEAT, Bahn 2000). Der Fonds wird über Anteile an der Mehrwertsteuer, der LSVa und Mineralölsteuermitteln gespiesen.
Fiskalleistungen	Sämtliche Steuern, Gebühren und Abgaben, welche durch den Bund erhoben werden.
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Die LSVA ist eine vom Gesamtgewicht, der Emissionsstufe sowie den gefahrenen Kilometern in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein abhängige eidgenössische Abgabe. Sie wird für alle Motorfahrzeuge und deren Anhänger entrichtet, die <ul style="list-style-type: none"> ● ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen aufweisen, ● dem Gütertransport dienen und ● im In- und Ausland immatrikuliert sind und das öffentliche Strassennetz der Schweiz befahren
Mineralölsteuer	Besondere Verbrauchssteuer auf Erdöl, Mineralölen, Erdgas und daraus gewonnenen Produkten, namentlich Treibstoffen. Die Höhe ist je nach Produkt unterschiedlich. Für Benzin beträgt sie 43,12 Rappen pro Liter.
Mineralölsteuerzuschlag	Der Mineralölsteuerzuschlag wird auf allen Treibstoffen erhoben. Für Benzin beträgt dieser 30 Rappen pro Liter.
Modalsplit	Modalsplit ist die Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger.
Nationalstrassen-netz	Um auch Strassenprojekte solid zu finanzieren, will der Bundesrat für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr einen unbefristeten Fonds (NAF) schaffen. Am 9. Februar 2014 hat das Volk mit der sogenannten FABI-Vorlage der Schaffung eines Fonds für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur zugestimmt. Mit dem NAF will der Bundesrat die Strasse und Schiene gleich behandeln, allerdings ist dies mit gemäss den aktuell politischen Diskussionen mit Erhöhung der Gebühren der Strassenbenützer verbunden.

VII. Glossar

Neue Antriebstechnologien	Konzepte zum Antrieb von Fahrzeugen, die sich hinsichtlich Energieart von den auf dem Markt verbreiteten Antriebstechniken unterscheiden. Mit solchen Techniken verbindet sich die Hoffnung, dass sich abzeichnende Probleme herkömmlicher Antriebe wie Umweltbelastung oder Erschöpfung fossiler Treibstoff-Quellen (Erdöl) lösen lassen.
Nicht werkgebundene Beiträge vom Bund an Kantone	Der Bund verwendet die Mineralölsteuer, die für den Strassenverkehr bestimmt ist, und den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe unter anderem für sog. nicht werkgebundene Beiträge. Das sind kantonale Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind, Beiträge an Kantone, durch deren Gebiet keine bereits dem Verkehr geöffneten Nationalstrassen führen (Art. 3 lit. d des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe).
Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)	Die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr auf Bundesebene erfolgt über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Die Einnahmen der SFSV stammen aus Erträgen der Mineralölsteuer (50 Prozent) und des Mineralölsteuerzuschlags (100 Prozent) auf Treibstoffen (jeweils ohne Flugtreibstoffe) sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette. Neben der Finanzierung der bundeseigenen Strasseninfrastruktur, den Nationalstrassen, werden aus der SFSV Beiträge an die Kantone für deren Strasseninfrastruktur oder Beiträge für andere Bundesaufgabengebiete im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr geleistet.
Verlagerung	Verlagerung bezeichnet das Ansinnen, Güter per Schiene statt auf der Strasse zu transportieren.
Verursacherprinzip	Verlangt, dass derjenige, der Kosten verursacht, für diese Kosten auch selber aufkommt. Das Verursacherprinzip gehört zu den Grundprinzipien der Schweizer Bundesverfassung.
Wiederbeschaffungswert	Der Wiederbeschaffungswert bezeichnet die Anschaffungskosten des gleichen oder eines vergleichbaren Wirtschaftsguts, etwa einer Strasse oder Brücke, in der Zukunft.
Zweckbindung	Bestimmte Geldmittel (oder Sachleistungen) dürfen nur zu genau bestimmten Zwecken eingesetzt werden.