



Abstimmung vom 12.2.2017

Geldsegen für den Strassenbau

**Angenommen: Bundesbeschluss über die
Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen
und den Agglomerationsverkehr**

Moritz Schley

Empfohlene Zitierweise: Schley, Moritz (2019): Geldsegen für den Strassenbau. *Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen*. Online: www.swissvotes.ch. Abgerufen am [Datum].

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Der Strassenverkehr steht auf Bundesebene langfristig vor einer Finanzierungslücke: Während die Unterhaltskosten für die Nationalstrassen steigen, sinken wegen der gesteigerten Effizienz der Verbrennungsmotoren die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag. Aus diesem Grund verabschiedet der Bundesrat im Februar 2015 die Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Der Fonds soll, analog zum Bahninfrastrukturfonds (vgl. Vorlage 578), unbefristet sein und in der Verfassung verankert werden. Finanziert werden soll er durch die Automobilsteuer, die Nationalstrassenabgabe (Vignette), eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags sowie eine neu zu schaffende Abgabe für Elektrofahrzeuge.

Der Ständerat befasst sich als Erstrat mit der Botschaft des Bundesrats. Die Mehrheit der kleinen Kammer ist mit der Vorlage allerdings unzufrieden und beauftragt die Verkehrskommission, einen neuen Entwurf auszuarbeiten. Dieser soll den NAF mit dem 2013 an der Urne verworfenen Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (vgl. Vorlage 577) verknüpfen. Die Kommission setzt diese Forderung um und integriert fast 400 Kilometer Kantonstrassen ins Nationalstrassennetz. Ausserdem schlägt sie vor, für die Finanzierung des NAF die Verkehrsteilnehmer weniger stark zu belasten, die Bundeskasse dafür stärker. Dafür soll der Mineralölsteuerzuschlag für Treibstoffe nunmehr nur noch um vier statt sechs Rappen pro Liter erhöht werden. Ursprünglich sah der Bundesrat sogar eine Erhöhung um 15 Rappen vor, wovon er nach heftigem Widerstand in der Vernehmlassung abrückte. Gleichzeitig soll gemäss Kommissionsentwurf der Anteil der zweckgebundenen Ausgaben der Mineralölsteuer angehoben werden. Statt 50% sollen bis maximal 60% der Erträge der Mineralölsteuer in die Finanzierung des Strassenverkehrs fließen. Damit erhielte der NAF Mittel in der Höhe von CHF 650 Mio., die bisher gänzlich in die Bundeskasse geflossen sind. Der Ständerat folgt dem Vorschlag seiner Kommission, was als deutliches Zugeständnis an die Sympathisanten der «Milchkuh-Initiative» (vgl. Vorlage 602) interpretiert wird, die eine hundertprozentige Zweckbindung der Mineralölsteuer verlangt und sich zu dem Zeitpunkt mitten in der Abstimmungskampagne befindet.

Kurz nachdem die «Milchkuh-Initiative» überraschend deutlich abgelehnt wird, nimmt der Nationalrat die Debatte über den NAF auf. Bis auf zwei Punkte betreffend die Mineralölsteuer, bei denen er den Autofahrern stärker entgegenkommt, stimmt er mit dem Ständerat überein. Er verlangt, dass die Zweckbindung der Mineralölsteuererträge zwingend auf 60 % festgelegt wird. Zudem lehnt er es ab, die Mineralölsteuer an die Teuerung anzupassen. Die beiden Räte einigen sich schliesslich auf den ständerätlichen Kompromissvorschlag, die Mineralölsteuererträge «in der Regel» zu 60% dem Strassenverkehr zur Verfügung zu stellen. Dafür lenkt der Nationalrat bei der Frage zum Teuerungsausgleich ein. In

der Schlussabstimmung verabschiedet der Nationalrat das Geschäft gegen Opposition aus dem linksgrünen Lager mit 146 zu 48 Stimmen und der Ständerat fast einstimmig mit 41 zu 1 Stimme.

GEGENSTAND

Der in der Verfassung verankerte Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr soll zur Finanzierung einer «ausreichenden Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden» dienen und durch die Automobilsteuer, die Nationalstrassenabgabe (Vignette), eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags sowie eine neu zu schaffende Abgabe für Elektrofahrzeuge gespeist werden.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Der Abstimmungskampf zum NAF ist verhältnismässig lau und erhält weniger Beachtung als die gleichentags zu entscheidende Vorlage zur Unternehmenssteuerreform (Vorlage 611). Zeitungsinserate werden mit ganz wenigen Ausnahmen nur von den Befürwortenden geschaltet (Heidelberger/Bühlmann 2017).

Abgelehnt wird die Vorlage von SP, Grünen und kleinen Parteien vom linken und rechten Rand. Alle anderen Parteien und ein Grossteil der Verbände unterstützen den NAF. Sie heben hervor, dass dieser als Pendant zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Strasse der Schiene gleichstelle und Mittel für die Beseitigung von Engpässen und die Verminderung von Staus bereitstelle. Die Gegner haben vor allem ökologische und finanzpolitische Bedenken und warnen in bildhafter Sprache vor «Betonwüsten» und einem «Raubzug auf die Bundeskasse».

Für grossen Unmut innerhalb des gegnerischen Lagers sorgen Abweichler unter der Führung des populären Grünen und früheren Stadtpräsidenten von Lausanne, Daniel Brélaz. Deren Westschweizer Ja-Komitee argumentiert, dass der Fonds nicht nur dem Autoverkehr zugutekomme, sondern auch die Realisierung wichtiger Agglomerationsprojekte wie etwa neue Metro- und Tramlinien in Lausanne und Genf garantiere. Der Städteverband schliesst sich dieser Meinung an und empfiehlt die Vorlage zur Annahme, ebenso wie drei Westschweizer Kantonalparteien der SP. Auch die Gewerkschaften empfehlen ein Ja zur Vorlage.

ERGEBNIS

46,6% der Stimmbevölkerung nehmen an der Abstimmung teil. Sie sagen mit 61,9% Ja zur Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds. Alle Kantone nehmen die Vorlage an, besonders deutlich in den Kantonen Neuenburg (76,3%) und Waadt (74,3%). Am knappsten fällt die Zustimmung in Basel-Stadt (53,6%), Basel-Land (56,8%) und Genf (56,8%) aus.

Wie die Voto-Studie festhält, lässt sich kaum ein soziales Merkmal als Erklärung für den Stimmentscheid heranziehen. Nicht einmal der Autobesitz oder die Angewiesenheit auf ein Auto hatten einen wesentlichen Einfluss auf den Stimmentscheid. Ausschlaggebend für das klare Ja war

demnach schlicht die weitverbreitete Ansicht, dass ein Ausbau des Strassennetzes notwendig sei.

QUELLEN

Bieri, Niklaus (2019). *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen, 2015-2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 5.4.2019.

Heidelberger, Anja, und Marc Bühlmann (2017). *Die Kampagne zur Unternehmenssteuerreform III – Laut, früh und ungleich lange Spiesse? Voranalyse zur eidgenössischen Abstimmung vom 12. Februar 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft der Universität Bern.

Milic, Thomas, Thomas Reiss und Daniel Kübler (2017). *VOTO-Studie zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 12. Februar 2017*. Aarau, Lausanne, Luzern: ZDA, FORS, LINK.

Pressebeitrag: Neue Zürcher Zeitung vom 10.1.2017.

Amtliche Bulletins des National- und des Ständerats (Geschäft 15.023).

Bundesblatt: BBl 2015 2065.