

Eidgenössische Finanzverwaltung
FBR/FB
Bundesgasse 3
3003 Bern

Bern, 4. August 2008

Revision des Finanzhaushaltgesetzes

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die so genannte Ergänzungsregel zur Schuldenbremse und der damit verbundenen formellen Änderung des Bundesgesetzes über den eidgenössischen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz, FHG) Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Entwurf wie folgt:

Die bestehende Schuldenbremse hat sich grundsätzlich bewährt. strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann sich deshalb mit einer anlässlich der FHG-Revision vorgeschlagenen Ergänzungsregel insofern einverstanden erklären, als diese weder die Investitionstätigkeit in die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere in jene der Strasse, auf unverhältnismässige Art und Weise beeinträchtigt noch die zweckgebundenen Strassengelder in irgendeiner Form tangiert.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Es scheint unbestritten, dass der nachhaltigen Sanierung des ordentlichen Bundeshaushalts hohe Priorität zuzukommen hat, da ein ausgeglichener Haushalt im Interesse der gesamten Volkswirtschaft ist. Wir haben in den vergangenen Jahren allerdings wiederkehrend die Erfahrung machen müssen, dass diese Sanierung auch in beträchtlichem Ausmass zulasten des Strassenverkehrs erfolgt ist, indem finanzielle Mittel für den Strassenbau und -unterhalt gekürzt bzw. zurückgestellt worden sind (Stichwort: Umsetzung der Schuldenbremse mittels der Entlastungsprogramme [EP] 2003 und 2004).

Nicht zuletzt im Zuge der Inkraftsetzung des Strassen- bzw. Infrastrukturfonds auf den 1. Januar 2008 erhoffen wir uns, dass derartige Sparmassnahmen im Bereich des Strassenverkehrs von nun an tatsächlich der Vergangenheit angehören und wichtige Infrastrukturinvestitionen nicht weiter unnötig verzögert werden – denn: Funktionierende, leistungsfähige und sichere Strassenverkehrsinfrastrukturen sind eine grundlegende Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand in der Schweiz.

In diesem Sinne können wir folgende, im erläuternden Bericht (S. 34) gemachte Aussage unterstützen: „Würde die Ergänzungsregel die Investitionen der öffentlichen Hand hemmen, so könnte sich dies negativ auf das Wirtschaftswachstum auswirken. Die Ergänzungsregel ist jedoch neutral in Bezug auf die finanzpolitischen Prioritäten. Wie die Schuldenbremse steckt sie nur den finanzpolitischen Rahmen ab. Innerhalb des Ausgabenplafonds belässt sie dem Parlament die Handlungsfreiheit, bei Bedarf die Investitionen auf Kosten der Konsumausgaben zu begünstigen. Die wichtigsten Investitionsprogramme des Bundes wie die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und des Agglomerationsverkehrs sind zudem in separaten Fonds des Bundes ausgelagert. Deren Ausgaben unterstehen nur indirekt den Beschränkungen der Schuldenbremse und der geplanten Ergänzungsregel.“

Betreffend die hiervor genannten separaten Fonds gehen wir davon aus, dass es sich einerseits um den FinöV- und andererseits um den Infrastrukturfonds handelt. Im erläuternden Bericht wird leider nicht weiter ausgeführt, wie genau die Ausgaben dieser beiden Fonds indirekt den Beschränkungen der Schuldenbremse und der Ergänzungsregel unterworfen sind bzw. sein sollen. **Wir beantragen deshalb, dass dieser – indirekte – Mechanismus in der entsprechenden Botschaft des Bundesrats präzisiert wird.**

Es ist eine Tatsache, dass rechtzeitig getätigte Investitionen, namentlich in Verkehrsinfrastrukturen und insbesondere in jene der Strasse¹, zu geringeren Lebenszykluskosten führen sowie sich bei einer mittel- bis langfristigen Betrachtungsweise dementsprechend positiv auf den Staatshaushalt auswirken. Vernachlässigte bzw. nicht erstellte Verkehrsinfrastrukturen bedeuten demgegenüber Schulden zulasten künftiger Generationen. Eine institutionelle Regelung, die den Haushalt formal im Gleichgewicht hält, indem die Investitionstätigkeit vernachlässigt wird, ist u.E. nicht zielführend.

¹ Gestützt auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Transportkosten und zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs, die der Bund vor wenigen Jahren publiziert hat, ist die aktuelle Investitionspraxis in die Schienen- und Strasseninfrastrukturen grundsätzlich zu hinterfragen. Dabei müsste der Nachweis des vielfältigen Nutzens des Verkehrs, insbesondere des privaten Strassenverkehrs, künftig wegweisend für den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastrukturen sein. Die Wertschöpfung pro investierten Franken entspricht beim Strassenverkehr dem Faktor elf, beim Schienenverkehr lediglich dem Faktor zwei. Mit anderen Worten: Aus dem Strassenverkehr erhält die Schweizer Volkswirtschaft fünfmal mehr zurück als aus dem Schienenverkehr.

Die bereits hiervoor genannten Erfahrungen lehren uns nämlich, dass es im politischen Tagesgeschäft meistens einfacher ist, Investitionsprojekte zu redimensionieren oder zeitlich hinauszuschieben als den Rotstift bei den Konsumausgaben anzusetzen. Eine Verschärfung der Schuldenbremse mittels einer Ergänzungsregel, die auf die ausserordentlichen Ausgaben abzielt, birgt die Gefahr in sich, dass zukunftsgerichtete Investitionen von den stetig wachsenden Sozialausgaben² noch mehr verdrängt werden, als dies heute bereits der Fall ist.

Wird die Ergänzungsregel zur Schuldenbremse mit Blick auf die ausserordentlichen Ausgaben eingeführt, rechtfertigt sich daher eine **Sonderbehandlung für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur**. Letztere sind im Rahmen der ausserordentlichen Ausgaben bevorzugt zu behandeln bzw. – sofern nötig und möglich – auch von einer allfälligen indirekten Auswirkung der Ergänzungsregel gänzlich auszuklammern.

II. Fragenkatalog

1. Teilen Sie die Ansicht des Bundesrats, dass der von der Schuldenbremse ausgenommene ausserordentliche Haushalt einer institutionellen Regelbindung unterworfen werden soll? JA NEIN

Keine Bemerkungen.

2. Fragen zur Steuerungsgrösse der Ergänzungsregel: JA NEIN
a. Erachten Sie den Saldo des ausserordentlichen Haushalts (ausserordentliche Ausgaben minus ausserordentliche Einnahmen) als die geeignete Steuerungsgrösse?

Keine Bemerkungen.

- b. Sind Sie auch der Meinung, dass zweckgebundene ausserordentliche Einnahmen und die damit verbundenen ausserordentlichen Ausgaben nicht auf dem Amortisationskonto verbucht werden sollen? JA NEIN

Keine Bemerkungen.

- c. Stimmen Sie der Absicht des Bundesrats zu, dass im Falle von erheblichen ausserordentlichen Einnahmen (z.B. Privatisierungserlösen) die Gutschrift auf dem Amortisationskonto mittels der jeweiligen Spezialgesetzgebung unterbunden werden soll? JA NEIN

Keine Bemerkungen.

² Vgl. Bericht über die Langfristperspektiven der öffentlichen Finanzen in der Schweiz; W. Weber, P.A. Bruchez, C. Colombier, D. Gerber; Eidg. Finanzverwaltung EFV; Bern, 2008

3. Gehen Sie mit dem Bundesrat einig, dass die Verfassungsbestimmungen der Schuldenbremse nach wie vor sachgemäss sind und deshalb die Ergänzungsregel im Rahmen dieser Bestimmungen umgesetzt werden soll?
- JA NEIN

Keine Bemerkungen.

4. Teilen Sie den Standpunkt, dass die vorgeschlagene Amortisationsfrist von sechs Jahren das Gleichgewicht zwischen Konjunkturverträglichkeit und Stabilisierung der Bundesschuld wahrt?
- JA NEIN

Für Verkehrsinfrastruktur- und insbesondere Strassenprojekte, von denen in der Regel mehrere Generationen profitieren, werden in gewissen Perioden unter Umständen ausserordentlich hohe Investitionsvolumen benötigt. Unbestritten scheint, dass die entsprechende Rückzahlung flexibel gestaltet werden muss. Bei Grossprojekten (wie z.B. ZEB 2) kann es sich rechtfertigen, auch die nächste Generation an den immensen Kosten zu beteiligen. Dies vergrössert den Zeithorizont dementsprechend. Daher ist unserer Meinung nach eine Amortisationsfrist von sechs Jahren eindeutig zu knapp bemessen.

5. Sind Sie ebenfalls der Auffassung, dass die jährlichen Amortisationsbeträge nicht fix vorgegeben werden, sondern der Bundesrat und das Parlament das Ausmass der jährlichen Amortisationen im Rahmen der gegebenen Amortisationsfrist bestimmen sollen?
- JA NEIN

Keine Bemerkungen.

6. Erachten Sie die vorgeschlagene Ergänzungsregel als geeignetes Instrument zur Erreichung des Ziels der Schuldenstabilisierung?
- JA NEIN

Wir erachten die vorgeschlagene Ergänzungsregel nur insofern als geeignetes Instrument, als die Investitionstätigkeit in die Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere in jene der Strasse, weder auf unverhältnismässige Art und Weise beeinträchtigt noch die zweckgebundenen Strassengelder in irgendeiner Form tangiert werden.

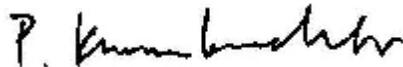
III. Schlussbemerkungen

Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass **strasseschweiz** die Bestrebungen von *economiesuisse* unterstützt, im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung des Schuldenproblems auch die Sozialwerke einer speziellen so genannten Nachhaltigkeitsregel zu unterstellen. Diese Bestrebungen machen jedoch eine gesonderte Behandlung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der vorgeschlagenen Ergänzungsregel zur Schuldenbremse nicht obsolet.

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

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der stv. Generalsekretär



Peter Kneubühler