

Sperrfrist: 14. Juni 2005, 10.00 Uhr

Es gilt das gesprochene Wort

Die Zweckbindung im Strassenverkehr hat sich bestens bewährt

Referat von Niklaus Zürcher, Vizepräsident Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS /
Direktor Automobil Club der Schweiz (ACS)

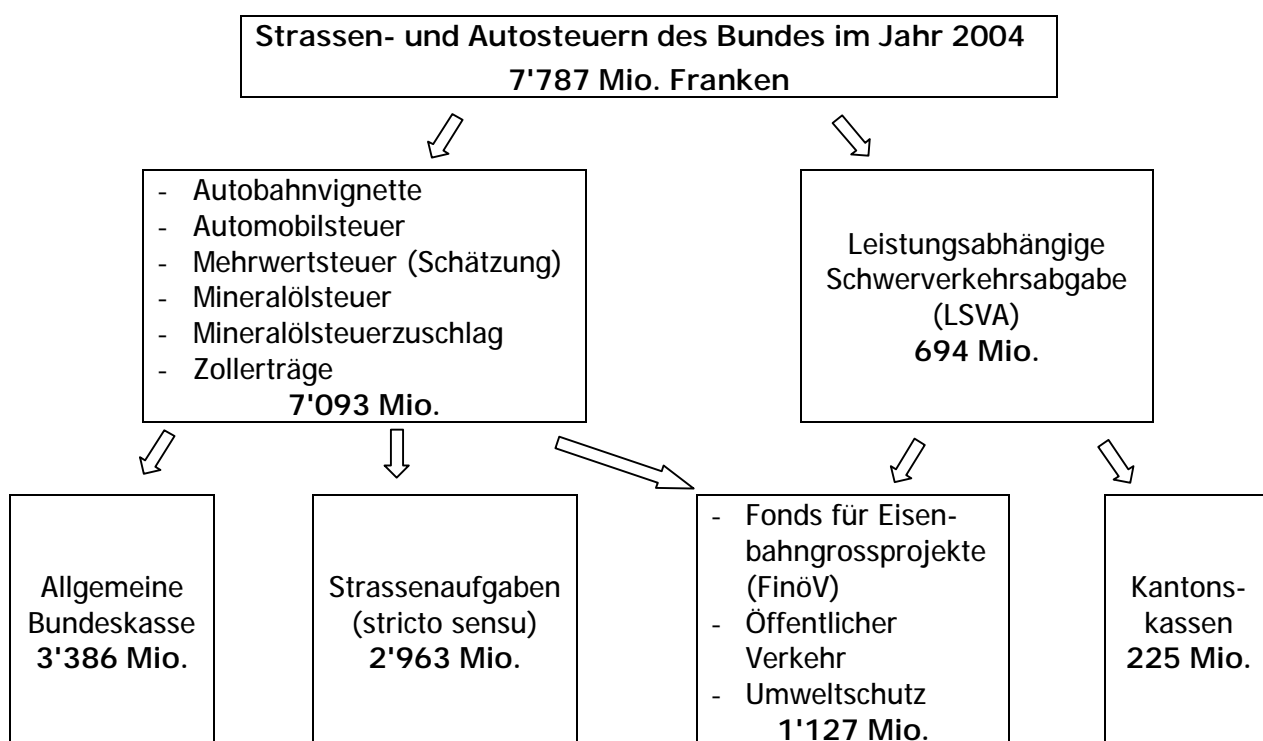
Strassenplanungen bleiben Makulatur, wenn sie aufgrund mangelnder Finanzierung nicht ausgeführt werden können. Das gilt nicht nur, aber insbesondere auch für das Nationalstrassennetz. Rückblickend auf 45 Jahre Nationalstrassenbau lässt sich zweifellos feststellen, dass die Gesamtplanung des schweizerischen Hochleistungsstrassennetzes grossomodo richtig und dessen bisheriger Bau nur dank der Zweckbindung möglich gewesen war. Der Ursprung der Zweckbindung reicht bis ins Jahr 1925 zurück; die tragfähige Basis dazu legte das Parlament aber im Jahr 1959. Die Zweckbindung ist mit wenigen Änderungen – so etwa hinsichtlich der Aufteilung des Mineralölsteuerertrags und der Höhe des Mineralölsteuerzuschlags – noch heute in Kraft. Sie hat sich bestens bewährt. Zu den Einnahmen aus der Hälfte der Mineralölsteuer und dem Total des Mineralölsteuerzuschlags ist im Jahr 1985 die gänzlich zweckgebundene Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) hinzugekommen. Seit Bestehen der Treibstoffzölle bzw. der Mineralölsteuer hat der motorisierte Strassenverkehr dem Bund folgende Nettobeträge abgeliefert:

Periode	Zollzuschlag bzw. Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen (in Mio. Franken)	Grundzoll bzw. Mineralölsteuer auf Treibstoffen (in Mio. Franken)		
		Total	Für Strassenbau verwendet	Bundeskasse
1925-1949	–	992	205 (= 21%)	787
1950-1958	–	1'353	681 (= 50%) ¹	672
1959-2004	53'239	60'671	30'525 (= 50%) ¹	28'664
1925-2004	53'239	63'016	31'411 (= 50%)¹	30'123

¹ Ab 3. Oktober 1958 bis 30. April 1983: 60%

Im vergangenen Jahr hat jedes Motorfahrzeug dem Bund fast 1'560 Franken an Fiskalleistungen erbracht. 2004 waren rund fünf Millionen Motorfahrzeuge in der Schweiz registriert. Demzufolge hat der Bund im letzten Jahr gemäss Verfassung und Gesetz insgesamt

rund 7,8 Milliarden Franken dank dem motorisierten Strassenverkehr eingenommen. Davon sind aufgrund der Zweckbindung rund 3,7 Milliarden Franken oder 47,4 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. 43,6 Prozent – also rund 3,4 Milliarden Franken – sind voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse geflossen. Das entsprach sieben Prozent der gesamten Bundeseinnahmen. Seit Jahren hilft der motorisierte Individualverkehr auf diese Weise kräftig mit, den im Argen liegenden Bundeshaushalt zu entlasten. Die restlichen rund 700 Millionen Franken oder neun Prozent, die die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) generierte, sind zu zwei Dritteln an die Eisenbahngrossprojekte und zu einem Drittel an die Kantone gegangen. Einen Überblick über das Woher und Wohin der genannten rund 7,8 Milliarden Franken gibt folgende vereinfachte Darstellung:



Quelle: Eidg. Finanzdepartement (EFD), Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Rückstellungen weit über der Schwankungsreserve

1984, also vor über 20 Jahren, hat der Bundesrat dem Parlament bei der seinerzeitigen Beratung des Treibstoffzollgesetzes versprochen, er könne nicht einfach nach freiem Ermessen unbeschränkt Rückstellungen bilden, sondern nur soweit dies zur Gewährung einer ausgeglichenen Einnahmen- und Ausgabenentwicklung notwendig sei. Rückstellungen seien demnach eine Schwankungsreserve. Diese Reserve bezifferte der Bundesrat mit höchstens 500 Millionen Franken. Per Ende 2004 weisen diese Rückstellungen der Spezial-

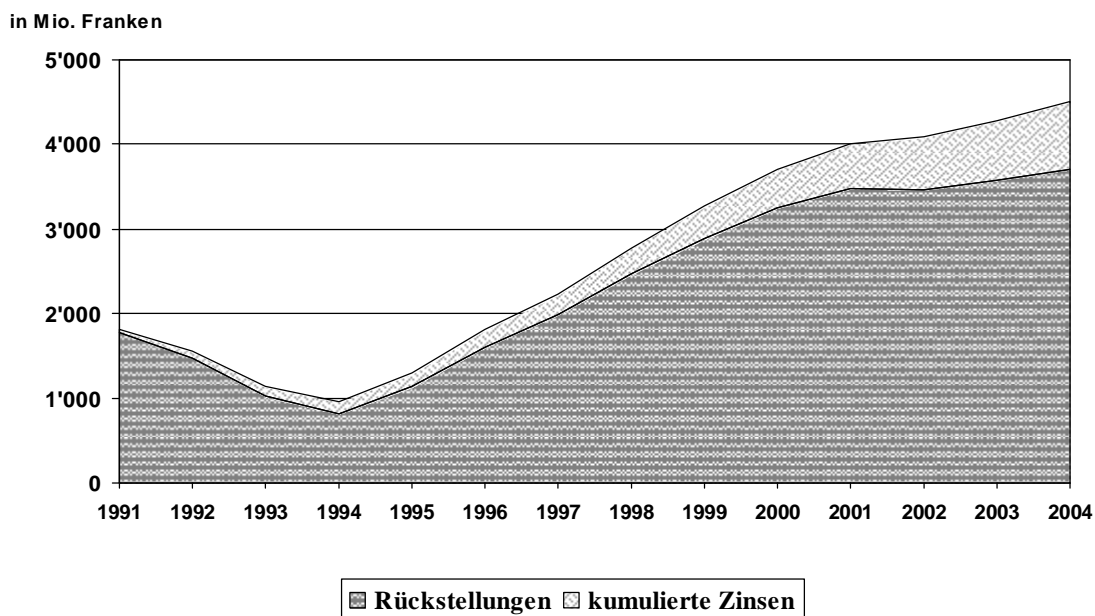
finanzierung Strassenverkehr statt dieser 500 Millionen allerdings 3'700 Millionen Franken auf. Das ist gleichviel wie der Bund 2004 vom privaten Strassenverkehr an zweckgebundenen Mitteln eingenommen hat.

Der Grund für diese hohen Rückstellungen ist einfach: Weil der Bund die für das Strassenwesen zweckgebundenen Mittel in den vergangenen Jahren systematisch zurückbehalten hat, sind die Rückstellungen von 1994 bis heute stetig angewachsen. Seit 1995 gibt der Bund weniger für das Strassenwesen aus, als er an zweckgebundenen Mitteln einnimmt. Gleichzeitig hat der Bund seine Beiträge an die Kantone im Zuge der Sparmassnahmen zur Sanierung des Bundeshaushalts gekürzt, die Bau- und Erneuerungsprogramme wurden erstreckt. Die Lärmsanierungsmassnahmen sind zurückgestellt und werden nur zögerlich an die Hand genommen. Obwohl der Bund das Recht zur Steuererhebung bei den Automobilisten für sich beansprucht (Steuerhoheit), lässt er die Kantone und Gemeinden nur ungenügend am Ertrag teilhaben. Für das weit verzweigte Gemeindestrassennetz werden praktisch keine zweckgebundenen Bundesmittel freigegeben.

Unverzinsten Schuld des Bundes gegenüber der Spezialfinanzierung

In seinem Vernehmlassungsbericht zum Infrastrukturfonds gibt der Bundesrat zu, dass es sich bei den Rückstellungen in der Höhe von 3,7 Milliarden Franken um eine Schuld des Bundes gegenüber der Spezialfinanzierung Strassenverkehr handelt. Nur: Obwohl ein vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten bereits im Jahr 1989 zum klaren Schluss gelangt ist, dass der Bund die Rückstellungen aus den Treibstoffsteuern auch ohne zusätzliche gesetzliche Grundlage verzinsen und die Zinserträge den Rückstellungen gutschreiben müsse, hat sich der Bund bisher notorisch geweigert, seine Schuld gegenüber der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bzw. die in der „Strassenkasse“ liegenden Gelder zu verzinsen.

Somit werden derzeit jedes Jahr rund 80 Millionen Franken auf kaltem Weg zweckentfremdet. Von 1990 bis 2004 hat der Bund seine Tresorie dank Strassengeldern um rund 800 Millionen Franken entlasten können. Während der private Strassenverkehr die ihm seinerzeit vom Bund für den Bau der Nationalstrassen gewährte Bevorschussung samt Zins und Zinseszinsen längst wieder zurückbezahlt hat, schreibt der Bund dem Strassenverkehr für die gegenüber dessen Spezialfinanzierung eingestandene Schuld keine Zinsen gut. Mit anderen Worten: Der private Strassenverkehr gewährt dem Bund heute ein zinsloses Darlehen in der Höhe von 4,5 Milliarden Franken.



Nachholbedarf im Strassenbau ist ausgewiesen

Wenn der Bundesrat offensichtlich schon der Meinung ist, dass die bestehenden Verfassungs- und Gesetzesgrundlagen für eine Verzinsung nicht genügen würden, dann weisen wir auf den geltenden Art. 86 Abs. 4 BV¹ hin: Gemäss diesem erhebt der Bund einen Zuschlag auf die Mineralölsteuer, wenn der zweckgebundene Teil dieser Abgabe für die Aufgaben hinsichtlich Strassenverkehr nicht ausreicht. Somit könnte der Bund in der jetzigen komfortablen finanziellen Situation problemlos und ohne weiteres auf einen Jahresertrag aus dem Mineralölsteuerzuschlag (im Jahr 2004 rund zwei Milliarden Franken) verzichten. Bis dato haben der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS sowie die übrigen am Strassenverkehr interessierten Kreise – trotz Rückstellungen von gegen vier Milliarden Franken an zweckgebundenen finanziellen Mitteln – deswegen keinen Abbau des Mineralölsteuerzuschlags verlangt, weil der Nachholbedarf im Strassenbau ausgewiesen ist. Stichworte dazu sind: Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Umfahrungsstrassen, Verkehrsentflechtung in Agglomerationen sowie Beseitigung von Engpässen im Strassennetz von Bund, Kantonen und Gemeinden.

So kann und darf es nicht weitergehen. Es braucht dringend einen umfassenden und langfristigen Infrastrukturfonds zur Verstetigung von Planung und Finanzierung des Strassenbaus sowie der Substanz- und Werterhaltung. Mit der Schaffung eines Infrastrukturfonds ist gewährleistet, dass die Rückstellungen nicht mehr länger zum budget- und finanzpolitischen Spielball verkommen.

¹ Art. 86 Abs. 4 BV: „Reichen diese Mittel [die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie der Reinertrag der Nationalstrassenabgabe] nicht aus, so erhebt der Bund einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.“