

Medienmitteilung

Budgetierte und geschätzte Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2015

Strassenbenützende liefern als „Milchkühe der Nation“ 9,4 Milliarden Franken ab

Bern, 02.09.14 – Im kommenden Jahr sollen die Strassenbenützenden wiederum die Strasseninfrastruktur und einen Grossteil der neuen Schieneninfrastruktur bezahlen sowie im grossen Stil den Bundeshaushalt entlasten: Die budgetierten und die geschätzten Gesamteinnahmen des Bundes aus Strassen- und Autosteuern werden sich im Jahr 2015 auf über 9,4 Milliarden Franken belaufen. Umso unverständlicher sind in diesem Zusammenhang laufende Bestrebungen, die Automobilisten und Motorradfahrenden sowie das Transportgewerbe im Rahmen der NAF-Vorlage mittels einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags noch stärker zur Kasse bitten zu wollen. So verkommt die Strasse definitiv zur „Milchkuh der Nation“.

Die Steuern, die der Bund auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer), der Benützung des helvetischen Strassennetzes (LSVA, Autobahnvignette) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Treibstoffen, Fahrzeugen und Fahrzeugbestandteilen (Mehrwertsteuer) erhebt, werden im nächsten Jahr gemäss Botschaft zum Voranschlag 2015 sowie Schätzungen von **strasseschweiz** voraussichtlich rund 9,4 Milliarden Franken an neuen Einnahmen ergeben.

Bereits in der Vergangenheit eingenommen, jedoch nicht ausgegeben, sondern lange in der „Strassenkasse“ gehortet hatte der Bund jene – ursprünglich für Strassenzwecke reservierten – 3,45 Milliarden Franken, die er 2008 (2,6 Mrd. Franken) und 2011 (850 Mio. Franken) dem Infrastrukturfonds gutschrieben hat. Von diesen Einlagen bzw. aus den so genannten Reserven wird der Bund 2015 knapp 200 Millionen Franken einsetzen. Zusammengezählt stehen ihm fürs kommende Jahr demnach mehr als 9,6 Milliarden Franken an Strassengeldern zur Verfügung. Nichts desto trotz werden Bundesrat und Parlament darüber beraten, ob und wie die Strassenbenützenden in absehbarer Zeit mittels einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags noch mehr „gemolken“ werden könnten.

Dabei scheinen die folgenden Fakten offenbar keine Rolle zu spielen: Von den über 9,6 Milliarden Franken werden rund 41,5 Prozent (4 Mrd. Franken) via allgemeine Bundeskasse für irgendwelche Aufgaben, d.h. ohne Zweckbindung, verwendet. Bloss zirka 31 Prozent (3 Mrd. Franken) sind für Strassenaufgaben wie z.B. Unterhalt, Betrieb und Ausbau von Nationalstrassen vorgesehen. Rund 19 Prozent (1,85 Mrd. Franken) werden hingegen in die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) – Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT), Bahn 2000 bzw. ZEB, Lärmschutzmassnahmen, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz – sowie in Schieneninfrastrukturen im Agglomerationsbereich investiert sowie unter dem Titel „Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs“ ebenfalls für die Bahninfrastruktur ausgegeben. Gut fünf Prozent (510 Mio. Franken) gehen in Form von LSVA-Erträgen an die Kantone. Von rund 3,5 Prozent (353 Mio. Franken) werden Schutzmassnahmen (Umwelt, Landschaft und Naturgefahren) sowie Forschung, Verwaltung und Diverses profitieren.

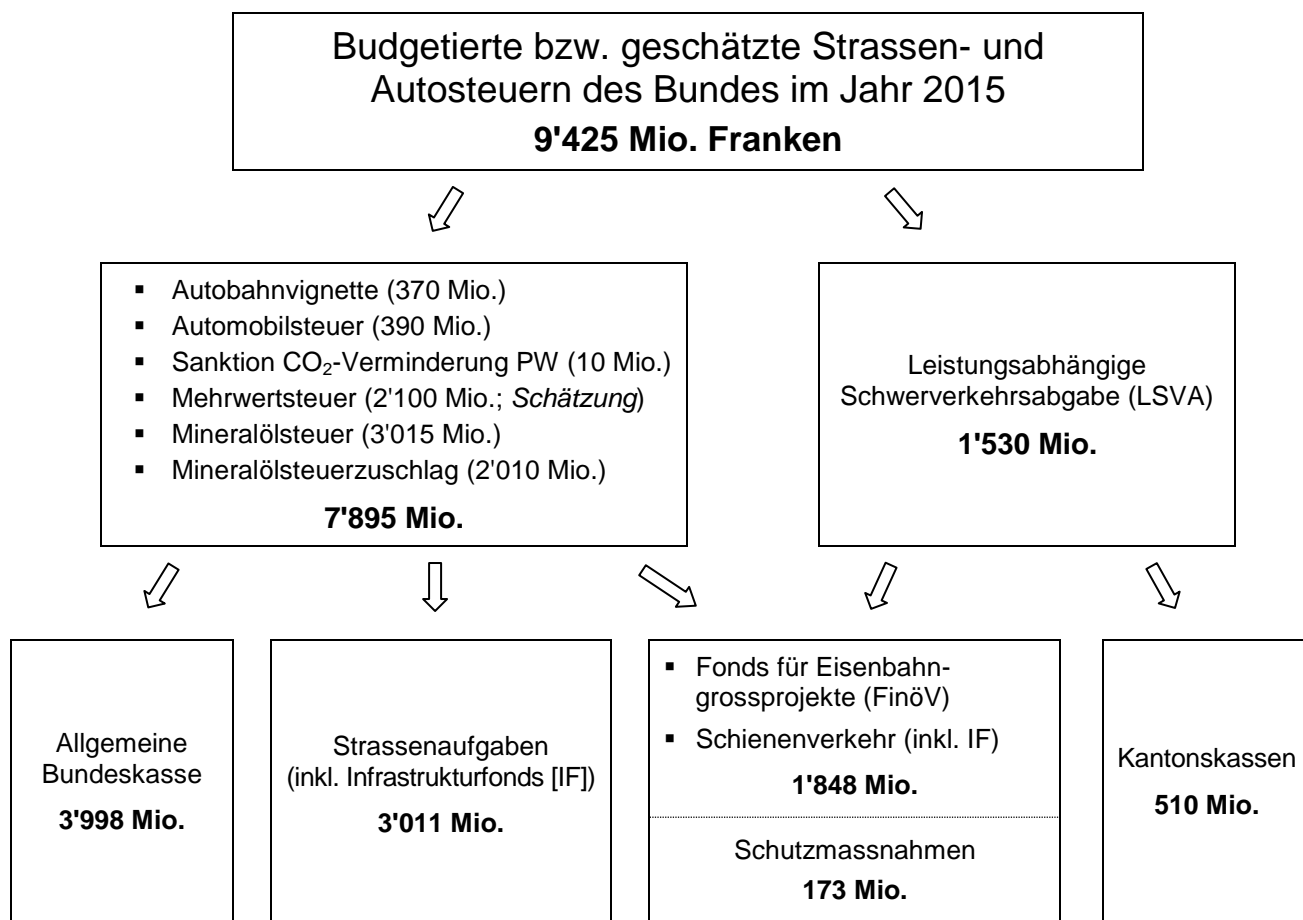
Bereits das achte Mal zum Tragen kommt der Infrastrukturfonds (IF): Dieser wird durch zweckgebundene Strassengelder alimentiert und soll 2015 insgesamt gut 1'193 Millionen Franken ausschütten – davon voraussichtlich rund 857 Millionen für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (vor allem für die Fertigstellung des in den 1950er-Jahren konzipierten Nationalstrassennetzes) und rund 336 Millionen für Schienen- Agglo-Projekte. Trotz Entnahmen von 2,6 Milliarden Franken (2008) und 850 Millionen Franken (2011) aus der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), um den IF zu speisen, wird die SFSV Ende 2015 mit gut 1,5 Milliarden Franken weiterhin hohe Reserven ausweisen.

strasseschweiz erachtet die aktuellen Diskussionen rund um eine neuerliche Mehrbelastung der Strassenbenützenten und der Wirtschaft angesichts der vorgenannten Fakten und Zahlen als zynisch – zumal die seit Jahren geforderte Ausbauoffensive weiter auf sich warten lässt. Als Folge dieser Untätigkeit nehmen die Stautunden auf den Autobahnen Jahr für Jahr zum Teil massiv zu. In allen Landesteilen besteht hinsichtlich des Nationalstrassennetzes ein beträchtliches Investitionsmanko, das rasch aufgeholt werden sollte, und zwar bevor die Politik zusätzliche Steuern auf Benzin und Diesel beschliesst.

Fazit: Die Strassenbenützenten (Automobilisten, Motorradfahrende und Transportgewerbe) finanzieren nicht nur die eigentliche Strasseninfrastruktur, sondern leisten darüber hinaus einen erheblichen Beitrag an die Bereitstellung der neuen Eisenbahninfrastrukturen sowie via die allgemeine Bundeskasse an andere, verkehrsfremde Aufgaben.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Die 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).

Darstellung* der Finanzierung der Strasseninfrastruktur und eines Grossteils der neuen Schieneninfrastruktur



Quelle: Botschaft zum Voranschlag 2015 der Schweizerischen Eidgenossenschaft, strasseschweiz

* Um die Darstellung übersichtlich zu halten, werden knapp 200 Millionen Franken als Finanzierungsquelle ausgeklammert. Diese Mittel stammen vom Betrag (2,6 Mrd. + 850 Mio. Franken), der aus der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) entnommen und dem IF gutgeschrieben wurde. Ebenfalls ausgeklammert bleiben die Aufwendungen für Forschung und Verwaltung (180 Mio. Franken). Zudem fließen aus LSVA-Erträgen 225 Millionen Franken unter dem Titel „Ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs“ in die allgemeine Bundeskasse und schaffen dort Spielraum, um die finanziellen Mittel für Substanzerhalt und Betrieb der Bahninfrastruktur erhöhen zu können.

Darstellung der prozentualen Verwendung aller Strassengelder, die dem Bund im Jahr 2015 voraussichtlich zur Verfügung stehen

