

66. ordentliche Mitgliederversammlung vom 14. Juni 2011 in Bern

Schlaglöcher in Sicht

Bern, 14.06.2011 – An der 66. Mitgliederversammlung von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat Verbandspräsident Rudolf Zumbühl mit Blick auf die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen Schlaglöcher gesichtet. Ein erstes Schlagloch stellt der direkte Gegenvorschlag (FABI) zur VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ dar. Dieser kostet die Strasse langfristig praktisch gleich viel wie die Initiative selber. Ein zweites Schlagloch hält die Klimapolitik bereit, und zwar nicht zuletzt in Form einer möglichen CO₂-Abgabe von rund 30 Rappen pro Liter Treibstoff.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (öV) und jene des Strassenverkehrs sind gemäss Rudolf Zumbühl gleichzeitig voranzutreiben. Es gebe keinen Grund, die öV-Finanzierung schwergewichtig basierend auf der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) ins Trockene zu bringen und dann den Strassenbenutzerorganisationen die Aufgabe zu überlassen, die notwendigen Steuererhöhungen zur Schliessung der Finanzierungslücken hinsichtlich der Strasseninfrastruktur bei ihren Mitgliedern mehrheitsfähig zu machen. Genau dieser Weg würde derzeit aber sowohl mit der VCS-Initiative als auch mit deren Gegenvorschlag betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschritten.

Das Bekenntnis der neuen Verkehrsministerin zu mehr Verursacherprinzip, zu mehr Nutzerfinanzierung und zu mehr Transparenz hätten die Strassenverkehrsverbände hoffen lassen. Die Realität falle mit Blick auf FABI allerdings ernüchternd aus. Initiative und Gegenvorschlag zielten im Grunde genommen in dieselbe Richtung. Ab 2029 würden sie den Strassenverkehr praktisch gleich viel kosten, namentlich gut zwei Milliarden Franken pro Jahr oder total rund 24,5 Milliarden Franken bis 2040 (Initiative) bzw. gut 1,8 Milliarden Franken pro Jahr oder total fast 22 Milliarden Franken bis 2040 (Gegenvorschlag). Die Transferzahlungen, die durch FABI bzw. durch die VCS-Initiative resultierten, überstiegen den Status quo – jährlich 250 Millionen Franken ab 2029 oder insgesamt drei Milliarden Franken bis 2040 – somit um das Sieben- bis Achtfache!

INFO INFO

Lösungsansätze zur künftigen Verkehrsfinanzierung

„Den Verbänden des privaten Strassenverkehrs ist klar“, unterstrich der Präsident von **strasseschweiz**, „dass ein leistungsfähiger öV eine gesicherte Finanzierungsbasis braucht.“ Ein hochwertiges und leistungsfähiges öV-System, wie es die Schweiz besitzt, habe natürlich seinen Preis. „Wir sind der Auffassung, dass Bau- und Unterhalt von leistungsfähigen öV-Infrastrukturen zu den allgemeinen Staatsaufgaben gehören.“ Ihre Finanzierung müsse daher über allgemeine Bundesmittel erfolgen. Die Betriebskosten ihrerseits seien basierend auf dem Verursacherprinzip durch Benützerinnahmen zu decken. Konsequenterweise sei das NEAT-Viertel zu ersetzen, und zwar durch eine Anhebung des Anteils der zweckgebundenen Mittel der Mineralölsteuer von heute 50 auf künftig 60 Prozent, was rund 300 Millionen Franken entspricht.

Mit dieser Lösung braucht es gemäss Rudolf Zumbühl auch keine generelle Öffnung der Zweckbindung, die in der vorgeschlagenen Form (neu „Landverkehr“ statt wie bisher „Strassenverkehr“) keinesfalls akzeptiert werden könne. Diese wäre aufgrund der politischen Erfahrungen, die mit solchen Vorhaben bislang gemacht wurden, gleichbedeutend mit dem Tod der SFSV. „Die Klärung und Lösung der öV-Finanzierung muss simultan und synchron mit der Strassenfinanzierung angegangen werden. Das würde auch die Gelegenheit dazu bieten, gleichzeitig mit der Schaffung eines unbefristeten öV-Fonds einen ebenfalls nicht befristeten Fonds für die Strasse zu errichten. Bis heute sind wir mit letztgenannter Forderung immer an der Finanzverwaltung gescheitert – wahrscheinlich deswegen, weil diese Forderung vom ‚falschen‘ Verkehrsträger gestellt wurde“, hielt der Präsident von **strasseschweiz** fest.

Mögliches Referendum wegen CO₂-Abgabe auf Treibstoffen

Äusserst unbefriedigend präsentiert sich laut Rudolf Zumbühl die Situation betreffend die Klimainitiative bzw. deren indirekten Gegenentwurf (Totalrevision CO₂-Gesetz). Unter anderem sei vorgesehen, auf Treibstoffen eine CO₂-Abgabe von rund 30 Rappen pro Liter erheben zu können. Sollte die bislang vom Ständerat befürwortete CO₂-Abgabe auf Treibstoffen auch nach der Schlussabstimmung im revidierten CO₂-Gesetz verbleiben, werde **strasseschweiz** das von den Wirtschaftsdachverbänden und auch von den Mitgliedorganisationen in Aussicht gestellte Referendum unterstützen.

Betreffend die Offroader-Initiative bzw. deren indirekten Gegenvorschlag sei es beim aktuellen Stand der Umsetzung leider noch nicht möglich, potenziellen Autokäuferinnen und -käufern zu sagen, was ihr Fahrzeug ab kommendem Januar kosten wird. In diesem Zusammenhang forderte der Präsident von **strasseschweiz** den Bundesrat auf, mit der Ansetzung des Abstimmungsdatums zur Offroader-Initiative dem üblen Spiel der Initianten punkto bedingten Rückzugs, Rückzugs oder Nichtrückzugs ihres Begehrens ein Ende zu setzen.

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).