

## Medienmitteilung

Vier Grundsätze zur künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen

# Politische Richtschnur

**Bern, 27.01.11 – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS formuliert mit Blick auf die Diskussionen rund um die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen vier Grundsätze.**

**strasseschweiz** bekräftigt im Nachgang zu den seines Erachtens verbesserungswürdigen Vorschlägen des Bundesrats betreffend die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen sowie vor dem Hintergrund der desaströsen VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ vier Grundsätze, die den Strassenverkehrsverbänden in der aktuellen politischen Diskussion als Richtschnur dienen sollen. Diese Grundsätze lauten im Einzelnen wie folgt:

**Erster Grundsatz:** Es gilt das Verursacherprinzip. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten nach Massgabe seiner Wegekostenrechnung selber bezahlt. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden und Betriebskosten vollumfänglich vom Verkehrsbenutzer bzw. -besteller zu finanzieren. Infrastrukturkosten können entweder durch die öffentliche Hand – aufgrund des von der Verkehrserschliessung erwarteten Nutzens – oder unter Beteiligung der Verkehrsteilnehmenden übernommen werden.

**Zweiter Grundsatz:** Es gibt keine Abgabe ohne Zweckbindung. Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden. Zweckgebundene Strassengelder sind auch für Strassenzwecke einzusetzen. Lenkungsabgaben (z.B. auf nicht erneuerbaren Energieträgern) untergraben die Fiskalabgaben und führen systemimmanent zu einem Versiegen der Geldquelle. Eine so genannte Internalisierung externer Kosten, welche die Verkehrsnutzen nicht berücksichtigt, ist nicht zielführend. Die theoretische Diskussion rund um die so genannte Kostenwahrheit ist insofern müssig, als die Eigenfinanzierung des öffentlichen Verkehrs (öV) kaum die 50-Prozent-Marke erreicht.

**Dritter Grundsatz:** Es dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Die Steuern sind entsprechend dem für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen erforderlichen Finanzbedarf zu bemessen. Grundlage dazu muss eine Investitions- und Finanzplanung bilden, die auf verbindlichen Bauprogrammen basiert. Solange sich in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) über 0,5 Milliarden Franken befinden – also mehr als eine Schwankungsreserve (Anfang 2010 waren es rund 2,7 Mia. Franken) –, ist eine Steuererhöhung nicht dringlich. (Der Finanzplan des Bundes rechnet mit einem sukzessiven Abbau der besagten Reserven in der SFSV bis ins Jahr 2015.)

**Vierter Grundsatz:** Es braucht eine ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen. Mit einer allfälligen Steuererhöhung müssen vorhandene, echte Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft abgedeckt werden. So ist z.B. ein funktionierendes Strassennetz sicherzustellen. Dabei muss insbesondere ein reibungsloser Betrieb des Hochleistungsstrassennetzes, auf dem die Betroffenheit am stärksten ist, gewährleistet sein. Aber auch der Betrieb von Hauptstrassen sowie wichtiger Durchgangsstrassen ist zu garantieren. Nicht zuletzt sind Massnahmen zum Schutz von Bevölkerung (Anwohnerinnen und Anwohner) sowie Umwelt zu ermöglichen.

**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 Strassenbenutzer- 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).