



Abstimmung 05. Juni 2016: Volksinitiative Verkehrsfinanzierung

Die Finanzierung und der Unterhalt der Schweizer Strasseninfrastruktur sind kostenaufwändig. Diese Tatsache wird sich so schnell nicht verändern. Deshalb stellt sich die Frage, woher das benötigte Geld in Zukunft kommen wird. Finanziert werden die Aufwände für den Strassenverkehr hauptsächlich durch Mineralölsteuern, Mineralölsteuerzuschläge und Einnahmen aus der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignetten).

Ziel der Initiative

Die Initiative verlangt, dass die gesamten Einnahmen aus der Mineralölsteuer der Finanzierung des Strassenverkehrs zugutekommen. Die Initiative wird deshalb auch Milchkuh-Initiative genannt, weil die Autofahrer gemäss den Initianten finanziell ausgebeutet, also „gemolken werden“. Durch die geplante Zweckbindung wären diese Einnahmen ausnahmslos für den Strassenverkehr bestimmt. Damit stünde mehr Geld zur Erhaltung und zum Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung. Die dafür benötigten Mittel sollen so auch in Zukunft ausreichend gedeckt sein.

Ausgangslage

Die Steuern auf Treibstoffen wie Benzin oder Diesel (Mineralölsteuern) werden heute für verschiedene Bereiche genutzt. Die Hälfte davon ist zweckgebunden und kommt der Verkehrsfinanzierung zugute. Der Rest der Einnahmen fliesst in den allgemeinen Bundeshaushalt. Im Jahr 2013 kamen 1.47 Milliarden Franken der Verkehrsfinanzierung zugute. Hinzu kamen 1.97 Milliarden aus dem Mineralölsteuerzuschlag und 0.33 Milliarden aus der Nationalstrassenabgabe. Bis vor einigen Jahren reichten diese Einnahmen aus, um den

Strassenverkehr zu finanzieren. Es entstand sogar ein Polster (Einnahmeüberschuss) von etwa 2 Milliarden Franken, das sich bis 2013 angesammelt hat. Aktuell reichen die Einnahmen jedoch nicht mehr aus. Bis 2018 soll sogar das vorhandene Polster aufgebraucht sein.

Einerseits werden die Einnahmen durch die Mineralölsteuern immer weniger, da die modernen Fahrzeuge weniger Treibstoff verbrauchen. Andererseits steigen die Ausgaben ständig. Die Teuerung sowie höhere Sicherheits- und Umweltvorschriften sind unter anderem dafür verantwortlich. Zudem fallen zurzeit notwendige Sanierungen für Brücken und Tunnels an, welche jahrelang aufgeschoben wurden und nicht mehr hinausgezögert werden können.

Wenn das finanzielle Polster aufgebraucht ist, müssen Ausgaben und Einnahmen wieder übereinstimmen, da eine Verschuldung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) gegenüber der Bundesrechnung verfassungsrechtlich verboten ist. Es muss zukünftig also eine Lösung für dieses Problem gefunden werden.

Was wird geändert

In diesem Absatz werden die Hauptänderungen besprochen. Kleine Änderungen und nicht im Voraus benennbare Änderungen werden nicht aufgelistet.

Die Umsetzung der Initiative hätte zur Folge, dass die gesamten Mineralölsteuern der Finanzierung des Strassenverkehrs zugutekämen. Für den Verkehr stünde somit mehr Geld zur Verfügung (2014 etwa 1.465 Milliarden). Berechnet man die Änderungen am Beispieljahr 2014, wären die Einnahmen der SFSV 5,234 Milli-

Zusammenfassung

Ziel der Vorlage

Die Finanzierung des Strassenverkehrs soll auch in Zukunft gewährleistet bleiben. Ohne Änderung der derzeitigen Regelung wäre dies jedoch nicht mehr möglich. Durch die höheren verfügbaren Mittel soll das Schweizer Strassennetz unterhalten und ausgebaut werden können.

Wichtigste Änderungen

Die gesamten Einnahmen der Mineralölsteuern würden künftig ausschliesslich dem Strassen- und Luftverkehr zustehen. Die Einnahmen wären vollständig zweckgebunden.

Argumente der Befürworter

Die finanziellen Engpässe würden beseitigt und das Schweizer Strassennetz könne erhalten und ausgebaut werden.

Durch den Neubau von Umfahrungsstrassen würden Dörfer und Wohnquartiere entlastet.

Es gäbe positive Auswirkungen auf die Wirtschaft durch den Bau neuer Strassen, da mehr Kapazität für den Güterverkehr vorhanden sei.

Argumente der Gegner

Die Zweckbindung der Steuereinnahmen gefährde andere Aufgaben des Bundes, da Einsparungen gemacht werden müssen.

Der Strassenverkehr bringt negative Auswirkungen für Mensch und Umwelt mit sich, deshalb sollen dessen Einnahmen auch in andere Bereiche fließen.

Die Initiative mache das Autofahren wieder attraktiver und schwäche den öffentlichen Verkehr.

arden Franken. Im Vergleich zu den Ausgaben von 3,996 Milliarden wäre dies ein beträchtlicher Einnahmeüberschuss. Der Mineralölsteuerzu-

schlag sowie die Einnahmen aus der Nationalstrassenabgabe wären von der Initiative nicht betroffen.

Analog zum SFSV besteht für den Luftverkehr die Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV). Auch hier wären bei Annahme der Initiative die gesamten Mineralölsteuern vom inländischen Luftverkehr zweckgebunden. Sie würden vollumfänglich dem Luftverkehr zugutekommen. Bisher flossen auch hier nur 50% in den Luftverkehr. Da die Einnahmen für den Luftverkehr auch bisher stets erheblich höher waren als die Ausgaben, besteht hier jedoch kein Engpass, der ausgeglichen werden müsste.

Auswirkungen

Durch die höheren Einnahmen des SFSV wären die Kosten auch in den nächsten Jahren ausreichend gedeckt. Ein Einnahmeüberschuss von über einer Milliarde könnte auch beträchtlich höhere Ausgaben in Zukunft verkraften. Gleichzeitig würden dem allgemeinen Bundeshaushalt weniger Mittel zur Verfügung stehen. Diese Mindereinnahmen müssten kompensiert werden. Der Staat müsste dann entweder anderweitig zu dem Geld kommen oder die Ausgaben kürzen.

Auf der Einnahmenseite besteht bei nahe kein Spielraum. Dem Bund zufolge könnten die Einnahmen nur geringfügig gesteigert werden. Diese Steigerungen wären jedoch teilweise nur kurzfristig möglich.

Auf der Ausgabenseite müssten hauptsächlich die kurzfristig beeinflussbaren Ausgaben verringert werden. Betroffen wären unter anderem die Ausgaben für Beziehungen zum Ausland, Landesverteidigung, Bildung und Forschung, soziale Wohlfahrt, Landwirtschaft und Ernährung. Auch beim Verkehr müsste möglicherweise gespart werden, jedoch nur in Bereichen, welche nicht unter die SFSV und SVLV fallen.

Argumente dafür

Die Initiative Sorge dafür, dass der Bund und die Kantone genug Geld haben, um bestehende Strassen in stand zu halten und neue zu bauen. Dies sei insbesondere wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens und somit für die Staubekämpfung wichtig, da das Strassennetz an seine Grenzen stosse.

Durch den Neubau von Umfahringstrassen könnten Dörfer und Wohnquartiere entlastet werden. Dies erhöhe die Sicherheit und mindere die Lärmstörung. Die Initiative verbessere dementsprechend auch die Lebensqualität.

Der Bau neuer Strassen wirke sich positiv auf die Wirtschaft aus, da es mehr Kapazität für den Güterverkehr gebe.

Nach dem Verursacherprinzip müsse das Geld, welches der Bund durch den Strassenverkehr einnimmt, auch wieder in den Strassenverkehr investiert werden. Dies ist bis anhin nur zu einem Teil der Fall.

Der Strassenverkehr benötige Geld, weil die Ausgaben für Strassen im Moment höher sind, als die Einnahmen. Auf lange Sicht seien die zusätzlichen Einnahmen durch die Initiative deshalb notwendig. Nichts zu unternehmen sei deshalb keine Alternative.

Argumente dagegen

Die Zweckbindung der Steuereinnahmen gefährde andere wichtige Ausgaben des Bundes. Das verlorene Geld müsse in Bereichen wie Bildung, dem öffentlichen Verkehr, dem Militär oder der Landwirtschaft wieder eingespart werden.

Der Strassenverkehr beinträchtigt die Umwelt und Gesundheit der Menschen, weshalb es nur fair sei, wenn Einnahmen durch den Strassenverkehr zu Teilen auch in diese Bereiche fliessen.

Erst im Februar 2014 habe das Volk in einer Abstimmung beschlossen, dass ein Teil der Einnahmen durch

Mineralölsteuer

Den Vorgänger der heutigen Mineralölsteuer, den Benzinzoll, gibt es bereits seit 1874. Die Mineralölsteuer ist eine Verbrauchssteuer und gilt für importierte als auch im Inland hergestellte Produkte gleichermaßen. Beispiele solcher Produkte sind Erdöl, andere Mineralöle, Erdgas und Treibstoffe (Benzin und Diesel). Seit 1958 besteht ausserdem die Möglichkeit, einen Zuschlag auf Treibstoffe zu erheben, wenn die Mineralölsteuer nicht für die Finanzierung der Nationalstrassen ausreicht. Der Mineralölsteuerzuschlag liegt seit über 40 Jahren bei 30 Rappen pro Liter. Die normalen Steuern belaufen sich auf 43.12 Rappen (Benzin) und 45.87 Rappen (Diesel).

Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)

Die SFSV ermittelt die zweckgebundenen Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr auf Bundesebene. Über die SFSV werden verschiedene Aufgaben finanziert, welche mit dem Strassenverkehr zusammenhängen. Die Finanzierung der Nationalstrassen oder Beiträge an die Kantone für deren Strassenverkehrsunterhalt, sind Teile dieser Aufgaben. Die Herausforderung in Zukunft wird das Gleichgewicht aus Einnahmen und Ausgaben sein. Im Jahr 2015 betrugen die Einnahmen 3,769 Milliarden und die Ausgaben 3,996 Milliarden. Es herrscht offensichtlich Handlungsbedarf.

die Mineralölsteuer dem Zugverkehr zu Gute kommt. Dies könne zu rechtlichen Problemen führen und den Ausbau der Bahninfrastruktur verzögern.

Die Initiative setze falsche Anreize, weil sie das Autofahren wieder attraktiver mache und den öffentlichen Verkehr

schwäche. Dies führe eben gerade zu einer erhöhten Lärmbelastung und würde das Stauproblem verschärfen.

Eine überfüllte Strassenkasse sei problematisch. Sie führe zu übermotiviertem, ineffizientem Bau von möglicherweise nicht unbedingt notwendigen neuen Strassen.

Literaturverzeichnis:

Neue Zürcher Zeitung (NZZ) (2016). *Volk entscheidet über Asylreform und Milchkuh-Initiative.* Abgerufen am 07.03.2016 unter <http://www.nzz.ch/schweiz/aktuelle-themen/abstimmung-im-juni-volk-entscheidet-ueber-asylreform-und-milchkuh-initiative-ld.4576>

Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) (2016). *Mineralölsteuer.* Abgerufen am 06.03.2016 unter http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/04020/04256/04263/index.html?lang=de

Tagesanzeiger (2015). *«Milchkuh-Initiative»: Bund warnt vor Loch in der Kasse.* Abgerufen am 07.03.2016 unter <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/MilchkuhInitiative-Bund-warnt-vor-Loch-in-der-Kasse/story/28910829>

Bundesamt für Strassen (Astra) (2016). *Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV).* Abgerufen am 06.03.2016 unter <http://www.astra.admin.ch/themen/06035/06036/index.html?lang=de>

Schweizerische Bundeskanzlei (2016). *Eidgenössische Volksinitiative 'Für eine faire Verkehrsfinanzierung'.* Abgerufen am 06.03.2016 unter <https://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis439t.html>

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD) (2016). *Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (05.06.2016).* Abgerufen am 07.03.2016 unter <https://www.efd.admin.ch/efd/de/home/dokumentation/gesetzgebung/abstimmungen/faire-verkehrsfinanzierung.html>

Schweizerische Bundeskanzlei (2014). *Botschaft zur Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung».* Abgerufen am 07.03.2016 unter <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/9619.pdf>

Faire Verkehrsfinanzierung (2016). *Argumente.* Abgerufen am 06.03.2016 unter <http://www.faire-verkehrsfinanzierung.ch/argumente/>

Grüne (2016). *Nein zur Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (Milchkuh-Initiative).* Abgerufen am 07.03.2016 unter <http://www.gruene.ch/gruene/de/kampagnen/abstimmungen/Milchkuh-Initiative.html>

NEIN zum Milchkuh-Schwindel (2016). *NEIN zum Milchkuh-Schwindel.* Abgerufen am 07.03.2016 unter http://milchkuh-nein.ch/?gclid=COGP9LSr_MsCFRSeGwodFtMOGQ

evi allemann (2015). *Nein zur Milchkuh-Initiative der Autolobby.* Abgerufen am 06.03.2016 unter <http://eviallemann.ch/web/content/nein-zur-milchkuh-initiative-der-autolobby/>

SVP (2016). *Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»* Abgerufen am 07.03.2016 unter <http://www.svp.ch/kampagnen/uebersicht/volksinitiative-c2abfuer-eine-faire-verkehrsfinanzierungc2bb/beitraege/>