



# Faire Finanzierung – oder ein «finanzpolitisches Harakiri»?



Käme eine Annahme der Initiative auch den Berggebieten zugute? Interessenvertreter sind skeptisch.

BILD POL

**ABSTIMMUNG Sind die Autofahrer die Zahlmeister der Nation? Das behaupten die Initianten der «Milchkuh-Initiative» – und wollen deshalb die Verkehrsfinanzierung ändern. Erstaunlich: Vertreter der Berggebiete lehnen den Vorstoss ab.**

MARK POLLMEIER

Autofahrer würden immer mehr geschröpft, beklagen die Initianten. Seit den 1960er-Jahren habe sich die Abgaben- und Gebührenlast für Strassenbenützer mehr als versechsfacht. Doch nicht genug damit: Ein grosser Teil des einkassierten Geldes flicse nicht einmal in den Strassenverkehr. Stattdessen würden damit allgemeine staatliche Ausgaben finanziert – unter anderem auch öV-Projekte. Diese «krasse Ungleichbehandlung» soll durch die Initiative gestoppt werden. Künftig sollen die gesamten Einnahmen aus der Mineralölsteuer und der Vignette ausschliesslich der Finanzierung des Strassenverkehrs zugutekommen. Damit würde mehr Geld zur Erhaltung und zum Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung stehen, was positive Effekte auf die Wirtschaft habe. Zudem würden durch den Ausbau Staus verhindert.

## Brot teurer als Benzin

Zweifellos sind die Treibstoffpreise in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen. Das allerdings ist nichts Besonderes. Andere Produkte, beispielsweise Lebensmittel, haben sich teilweise deutlich stärker verteuert als Diesel oder Benzin. So sind etwa die Preise für Ruchbrot oder

Kartoffeln schneller gestiegen als die Spritpreise. Ein Hauptargument der Initianten wird dadurch nicht widerlegt, wohl aber relativiert. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Steuern. So wurde die Mineralölsteuer seit 1993 nicht mehr angehoben, der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert.

Zutreffend ist, dass ein Teil der Mineralölsteuer zweckfremd verwendet wird. Nur die Hälfte, rund 1,5 Milliarden Franken jährlich, wird für Strassenverkehrsprojekte ausgegeben. Die andere Hälfte fliesst in die allgemeine Bundeskasse. Verboten ist das nicht. Zwar können die Initianten auf das Verursacherprinzip pochen: Geld, das von den Autofahrern eingenommen wird, müsse auch für den Bau und Erhaltung des Strassennetzes verwendet werden. Die Frage ist allerdings, ob dies nicht schon heute in ausreichendem Masse geschieht. Die Gegner der Initiative führen an, der Strassenverkehr sei dank Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) bereits ausreichend finanziert. Die zusätzlichen Milliarden, die bei Annahme der Initiative in die Strassenkasse geschwemmt würden, könne man vorerst gar nicht ausgeben – schon weil dafür eine konkrete Bauplanung fehle. Langfristig, so die Befürchtung, würde eine Zweckbindung der Gelder zum Bau möglicherweise gar nicht notwendiger Strassen führen.

## Bei Annahme droht ein Sparprogramm

Auf die umgekehrten Folgen einer Annahme weist der Bund hin. Würden

künftig sämtliche Einnahmen aus der Mineralölsteuer zweckgebunden in den Strassenverkehr fliessen, müsste an anderer Stelle gekürzt werden. Der Bundesrat hat dazu eine vorläufige «Streichliste» veröffentlicht. Gespart werden müsste bei Bildung und Forschung (415 Millionen), in der Landwirtschaft (198 Millionen), in der Armee (301 Millionen), bei den Beziehungen zum Ausland (208 Millionen), im öV (148 Millionen) und bei diversen anderen staatlichen Aufgaben (329 Millionen). Da die Initiative im Fall einer Annahme sofort umgesetzt werden müsste, würden schon in diesem Jahr 700 bis 800 Millionen Franken im Budget des Bundes fehlen.



Genau davor fürchtet sich auch die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB). Mit einer höheren Zweckbindung der Mineralölsteuer könnten sich die Interessenvertreter wohl anfreunden – es sind eher die Folgen, die dem Verband Sorge bereiten. «Dem Bundeshaushalt würden auf einen Schlag rund 1,5 Milliarden Franken entzogen», schreibt SAB-Direktor Thomas Egger. «Diese Ausfälle müssten kompensiert werden durch Sparprogramme in anderen Bereichen wie der Bildung, der

Landwirtschaft und dem Tourismus. Leidtragende wären dann in erster Linie die Berggebiete, welche sich schon bisher immer wieder gegen einschneidende Sparmassnahmen in diesen und anderen Bereichen wehren mussten.» Noch deutlicher wird der Bündner CVP-Nationalrat Martin Candinas, der Mitglied des SAB-Vorstands ist. Ein «finanzpolitisches Harakiri» sei die Initiative, die Berggebiete würden die Auswirkungen «schnell und hart zu spüren bekommen». Fazit der SAB: Der NAF sei der richtige Weg zur Strassenfinanzierung, «während die Milchkuh-Initiative überfordert».

## Die verdeckten Kosten des Verkehrs

Eine interessante Zahl steuert das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Debatte bei. Demnach betragen die externen Kosten des Schweizer Verkehrssystems im Jahr 2012 rund 9,8 Milliarden Franken. Verursacht wurden sie insbesondere durch die Luftverschmutzung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Unfälle und Lärm. «Ein Grossteil der externen Kosten ist dem motorisierten privaten Personenverkehr anzulasten», so das ARE. «Sie werden von der Allgemeinheit getragen und veranlassen uns, mobiler zu sein, als wir das bei voller Kostenübernahme wären.» Übersetzt heisst das: Würde man sämtliche Kosten, die durch den Strassenverkehr verursacht werden, auf die Preise abwälzen, müssten die Benzinpreise noch deutlich höher sein.

Diese «externen Kosten» werden von den Initianten nicht in ihre Berechnun-

## Von «Milchkuh» zu «fairer Verkehr»

Auch wenn derzeit alle von der Milchkuh reden: Offiziell heisst die Initiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung». Schuld an der Umbenennung ist die Bundeskanzlei. Der Titel Milchkuh-Initiative sei irreführend, befand man dort. Er töne eher nach Landwirtschaft und nicht nach einer Automobilvorlage. Nach der Unterschriftensammlung änderten die Initianten deshalb den Namen ihrer Vorlage. Doch die Milchkuh ist nicht totzukriegen, in den Medien wird sie weit häufiger genannt als der offizielle Titel. Aus gutem Grund: «Milchkuh-Initiative» ist kurz, emotional und prägnant, die «faire Verkehrsfinanzierung» dagegen lang und bürokratisch. Initiativen mit sperrigen Titeln seien heute nahezu chancenlos, sagen Kommunikationsexperten. Es habe sich deshalb eingebürgert, zunächst einmal ein griffiges Schlagwort zu lancieren. Umbenennen könne man den Initiativtitel dann immer noch. POL

gen aufgenommen. Sie argumentieren, dass gerade durch den Neubau von Umfahrungsstrassen Dörfer und Wohnquartiere entlastet werden könnten. Dies erhöhe die Sicherheit und mindere die Lärmstörung. Die Initiative verbessere dementsprechend auch die allgemeine Lebensqualität.

## Überraschend starkes Nein-Lager

Hinter der Milchkuh-Initiative steht ursprünglich Auto-Schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Generalimporteure). Neben den Strassenverbänden ASTAG, TCS und ACS unterstützt auch der Gewerbeverband das Begehren. Von den grossen Parteien empfiehlt einzig die SVP die Initiative zur Annahme. Mit Erich Hess (Lastwagenfahrer), Adrian Amstutz (Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes Astag), Ulrich Giezendanner (Transportunternehmer) und Walter Wobmann (Präsident des Verbandes Schweizerischer Busunternehmer) gehören der SVP eine Reihe von Autolobbyisten an.

Zu den Initiativgegnern gehören Vertreter der SP, der CVP, der Grünen, der GLP und der BDP. Auch in der FDP ist inzwischen eine Mehrheit gegen die Initiative. Im Nein-Lager finden sich ausserdem Economiesuisse, der Verband öffentlicher Verkehr, der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) sowie der Schweizer Bauernverband.

Weitere Infos zur Initiative finden Sie in unserer Web-Link-Übersicht unter [www.frutiglaender.ch](http://www.frutiglaender.ch).