



# Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»

Stand März 2016

## Die Argumente des Bundesrates

**Die Initiative will den gesamten Ertrag der Mineralölsteuer auf Treibstoffen neu ausschliesslich für den Strassenverkehr einsetzen, und damit auch jene Hälfte, die heute für alle anderen Aufgaben des Bundes zur Verfügung steht. Diese Änderung des bewährten Finanzierungssystems würde ein einschneidendes Sparprogramm im Umfang von rund 1,5 Milliarden Franken nach sich ziehen. Negative Auswirkungen hätte die Initiative zudem auf den öffentlichen Verkehr. Mit der Vorlage für die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) hat der Bundesrat ein besseres Konzept vorgelegt. Bundesrat und Parlament empfehlen die Initiative deshalb zur Ablehnung.**

Bei der Finanzierung der Strassenaufgaben des Bundes zeichnet sich ein Finanzierungsengpass ab. Die Initiative will diesen vermeiden. Deshalb sollen die Erträge aus der Mineralölsteuer auf Treibstoffen künftig vollständig zweckgebunden (d.h. nur für Aufgaben im Strassen- bzw. im Luftverkehr) werden. Heute werden 50 Prozent – rund 1,5 Milliarden Franken – der Mineralölsteuer zweckgebunden. Die anderen 50 Prozent stehen bislang dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Verfügung. Die für Aufgaben im Strassen- und Luftverkehr reservierten Mittel würden mit der Initiative auf einen Schlag von 3,7 auf rund 5,2 Milliarden Franken erhöht. Für die anderen Aufgaben müsste der Bund dann mit jährlich rund 1,5 Milliarden Franken weniger auskommen.

### Weiteres einschneidendes Sparprogramm nötig

Die Umsetzung der Initiative würde entweder Mehreinnahmen oder weitere Einsparungen erfordern. Neue Steuern oder Steuererhöhungen kommen allerdings höchstens mittelfristig in Frage. Kurzfristig wäre deshalb ein Sparprogramm unvermeidbar. Dieses könnte in den Jahren 2020 bis 2022 einen Umfang von jährlich bis zu 6 Prozent der kurzfristig beeinflussbaren Ausgaben erreichen und viele Aufgabenbereiche treffen: Die Investitionen in Bildung und Forschung würden geschwächt. Die Direktzahlungen an die Bäuerinnen und Bauern sowie die Förderung der regionalen Entwicklung müssten gekürzt werden. Für die Armee und den Schutz der Grenze stünden nicht mehr genügend Mittel zur Verfügung. Die Beiträge an Kultur- und Sportorganisationen, Kinderkrippen und Umweltschutzmassnahmen wären ebenfalls stark betroffen. Kein Bereich des Bundes könnte voraussichtlich verschont bleiben.

Dieses Sparprogramm träfe den Bund in einer schwierigen Zeit. Wegen der globalen Finanz- und Schuldenkrise und der Frankenstärke sind im Bundeshaushalt bereits innerhalb kurzer

Zeit Sparprogramme von rund 2,5 Milliarden Franken notwendig geworden. Sie werden sich erst in den kommenden Jahren voll auswirken. Die Annahme der Initiative hätte zur Folge, dass weitere Sparopfer erbracht werden müssten. Davon betroffen wären wiederum die gleichen Aufgaben.

Gegenüber dem 2014 verabschiedeten Finanzplan 2016 – 2018 bedeutet dies bei vielen ungebundenen Ausgaben eine Reduktion des damaligen Planwertes um durchschnittlich bis zu 12 Prozent. Werden die Kürzungen nicht linear, sondern nach politischen Prioritäten vorgenommen, dürften einzelne Aufgaben noch wesentlich stärker betroffen sein.

Die Kürzungen würden sich auch auf die Kantone auswirken, die in vielen Bereichen von Bundesleistungen abhängig sind. Sie müssten zum Ausgleich entweder eigene Sparprogramme oder Steuererhöhungen prüfen.

### **Schwächung des öffentlichen Verkehrs**

Nachteilig wäre die Initiative zudem für den öffentlichen Verkehr. Auch hier müssten Millionen gespart werden. Dies hätte Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr. Kürzungen würden sich insbesondere bei schwach ausgelasteten Bahn- und Buslinien auswirken. Viele Gemeinden in Randregionen würden vom öV-Netz abgehängt. Daneben müssten Fahrplanverdichtungen in den Agglomerationen für Arbeitspendler, Schüler, usw. zeitlich aufgeschoben oder sogar zurückgenommen werden.

Darüber hinaus will die Initiative in der Verfassung festschreiben, dass die für den Strassenverkehr reservierten Mittel «ausschliesslich» für diesen Bereich verwendet werden dürfen. Diese Ausschliesslichkeit steht im Widerspruch zur Verfassungsbestimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI): Volk und Stände hatten 2014 beschlossen, dass aus der Mineralölsteuer während einer Übergangszeit jährlich höchstens 310 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds fließen. Welche Folgen eine Annahme der Initiative auf diese Verfassungsbestimmung hätte, ist ungewiss. Der Bundesrat hatte in seiner Botschaft die Auffassung vertreten, die Verwendung von Mineralölsteuermitteln für die Bahninfrastruktur bleibe möglich.<sup>1</sup> Es läge am Parlament, diese Frage abschliessend zu klären. Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur stünden bei Annahme der Initiative somit erneut zur Diskussion.

Schliesslich macht die Initiative das Autofahren im Vergleich zu Bahn und Bus immer billiger. Weil die Autos immer weniger Treibstoff verbrauchen und die Ansätze von Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag seit 1993 bzw. 1974 unverändert sind, haben die durchschnittlichen Abgaben der Automobilistinnen und Automobilisten in den letzten 20 Jahren um rund einen Drittel abgenommen. Dies hat dazu beigetragen, dass die Fahrkosten des Strassenverkehrs in diesem Zeitraum nur noch im Ausmass der Teuerung angestiegen sind. Die Initiative würde an diesem Trend nichts ändern. Hingegen wiesen die Tarife des öffentlichen Verkehrs in der Vergangenheit ein über der Teuerung liegendes Wachstum auf. Auch künftig werden sich die Benützerinnen und Benützer mit höheren Billettpreisen am Ausbau der Schieneninfrastruktur beteiligen. Diese Scherenbewegung bei den Fahrkosten kann zur Rückverlagerung des Verkehrs auf die Strasse führen und zusätzliche Staus bewirken, insbesondere in Städten und Agglomerationen.

### **Ausgewogenes und faires Finanzierungskonzept des Bundesrates**

Bereits vor einigen Jahren erkannte der Bundesrat, dass die Finanzierung der Infrastrukturen sowohl im Schienen- als auch im Strassenbereich neu geregelt werden muss. Für den Schienenbereich wurde 2014 von Volk und Ständen die FABI-Vorlage gutgeheissen. Zentrales Element ist der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser wird mit zweckgebundenen Einnahmen gespeist und stellt die Finanzierung von Ausbau und Unterhalt des Schienennetzes auf

---

<sup>1</sup> Botschaft zur Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» vom 19. Nov. 2014, BBI 2014, S.9634

eine langfristig tragfähige Basis. Neben dem Bundeshaushalt beteiligen sich auch die Bahnbenützerinnen und -benützer mit höheren Tarifen an den künftigen Ausbauten.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass der Strassenverkehr eine dem BIF vergleichbare Finanzierungslösung erhalten soll. Er hat deshalb dem Parlament eine Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) unterbreitet. Auch der NAF verfügt über zweckgebundene Einnahmen. Die Finanzierung der künftigen Ausbauten soll mit einem massvollen Beitrag der Automobilistinnen und Automobilisten in Form eines Aufschlags des seit 1974 unveränderten Mineralölsteuerzuschlags um wenige Rappen einerseits und mit rund 400 Millionen Franken aus der Bundeskasse durch die Zweckbindung der Automobilsteuer andererseits gesichert werden. Das ist – im Gegensatz zur Initiative, die das Finanzierungsproblem einfach in andere Aufgabenbereiche verlagert – ein fairer und ausgewogener Ansatz.