

Politik : Auto- und Bahnfahrer sollen mehr für Strasse und Schiene bezahlen

Autor(en): **Lenzin, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **38 (2011)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909589>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Auto- und Bahnfahrer sollen mehr für Strasse und Schiene bezahlen. Mit Spezialfonds sowohl für den Strassen- als auch den Eisenbahnverkehr verfügt die Schweiz über eine im internationalen Vergleich solide Finanzierung ihrer Infrastrukturen. Allerdings reichen die heutigen Mittel für den Ausbau und den Unterhalt von morgen nicht aus. Nun will der Bundesrat die Auto- und die Zugfahrer stärker zur Kasse bitten. Von René Lenzin

280 Milliarden Franken sind die schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen wert. Ihr Unterhalt kostet pro Jahr rund 6 Milliarden, und bis 2030 besteht ein Erweiterungsbedarf im Umfang von rund 97 Milliarden Franken. Diese Zahlen hat der Schweizerische Nationalfonds kürzlich errechnet. Und so sehen die effektiven Ausgaben für diese Infrastrukturen aus: 2008 investierte die Schweiz rund 8 Milliarden in Strasse und Schiene, wobei 55 Prozent der Ausgaben der Strasse und 45 Prozent der Schiene zugutekamen.

Die Schweiz ist, was die Verkehrsfinanzierung angeht, im internationalen Vergleich gut aufgestellt. Zweckgebundene Mittel erlauben ihr eine langfristige und praktisch krisenresistente Planung dieser volkswirtschaftlich zentralen Infrastrukturen. Neben ordentlichen Budgetmitteln von Gemeinden, Kantonen und Bund existieren drei Töpfe, die ausschliesslich für Verkehrsanlagen zur Verfügung stehen:

Für Eisenbahngrossprojekte wie die neuen Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg, die Bahn 2000 und für den Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz hat die Schweiz einen zeitlich befristeten Fonds geschaffen. Alimentiert wird er aus der

leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie aus einem Anteil aus der Mineralöl- und der Mehrwertsteuer. Pro Jahr generiert der Fonds rund 1,8 Milliarden Franken.

Die Hälfte der Mineralölsteuer, der Mineralölsteuerzuschlag und der Ertrag der Autobahnvignette fliessen in die sogenannte Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Derzeit handelt es sich um jährliche Einnahmen von 6,5 Milliarden Franken.

Für die nächsten 20 Jahre fliessen 20 Milliarden Franken aus dieser Spezialfinanzierung in einen Infrastrukturfonds für die Fertigstellung und die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz sowie für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr.

Kostenbedarf unterschätzt

Viele Nachbarländer beneiden die Schweiz um solch nachhaltige Finanzierungskonzepte, zumal in Zeiten der Krise und der teils exorbitanten Staatsverschuldung. Allerdings hat die Schweiz keinen Anlass, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Im Gegenteil: Allein schon die eingangs erwähnten Schätzungen des Nationalfonds zeigen, dass sich der künftige Mittelbedarf ohne eine rigorose Verzichtsplanung mit den heutigen Ausgaben nicht decken lassen wird. Zum Einen haben die Behörden die Betriebskosten unterschätzt, welche die neuen Bahninfrastrukturen verursachen werden. Zum Andern schaffen Wirtschaftswachstum und Verkehrszunahme neue Bedürfnisse, die mit der bestehenden Planung nicht finanziert sind.

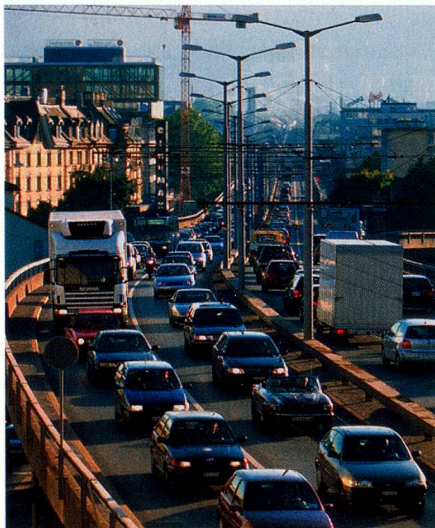
Bundesrätin Doris Leuthard, die nach dem Rücktritt von Moritz Leuenberger vom Volkswirtschafts- ins Umwelt-, Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsdepartement (Uvek) gewechselt hat, scheint dieses Problem resolut angehen zu wollen. Nach nur gut zwei Monaten im neuen Amt hat sie der Regierung bereits eine Gesamtschau zur Verkehrsfinanzierung vorgelegt. Mitte Januar hat ihr der Gesamtbundesrat grünes Licht

für die Vertiefung der vorgeschlagenen Massnahmen gegeben. Leuthards Projekt beruht auf der zweckgebundenen Spezialfinanzierung, wie sie weiter oben geschildert wurde.

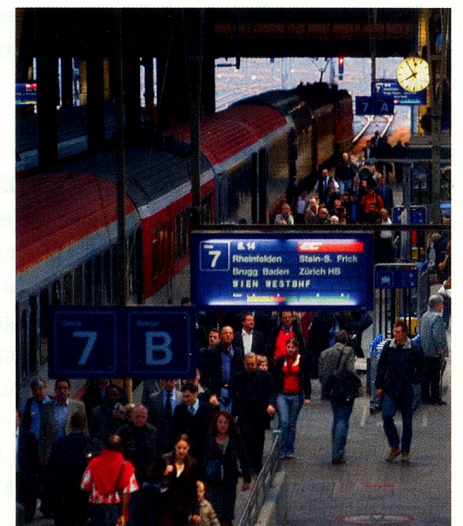
Ein neuer Bahninfrastrukturfonds

Für die Schiene plant der Bundesrat, die zeitliche Befristung des bestehenden Fonds aufzuheben und die bisher jährlich gesprochenen Mittel für die Bahn ebenfalls in diesen Topf einzuschiessen. Aus dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) würden Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahn finanziert. Nach heutigem Stand erhielte der BIF rund vier Milliarden Franken pro Jahr. Das reicht laut dem Bundesrat aber nicht aus, um den künftigen Bedarf zu decken – allein für die zwei Varianten des Projekts Bahn 2030 waren Ausbauten im Umfang von 12 oder 21 Milliarden Franken vorgesehen. Auch wenn der Bundesrat das Projekt in einzelne Ausbauschritte aufteilen will, übersteigt es zusammen mit den Kosten für Betrieb und Unterhalt des bestehenden Netzes die Einnahmen des BIF. Daher schlägt der Bundesrat Mehreinnahmen von rund 900 Millionen Franken pro Jahr vor (siehe Kasten).

Etwas weniger dramatisch sieht die Situation beim Strassenverkehr aus. Aber auch in diesem Bereich droht gemäss Bundesrat ab etwa 2015 eine Finanzierungslücke. Verhindern will er dies mit einer Aufstockung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. In zwei Etappen sollen deren Einnahmen um 0,8 bis 1,15 Milliarden Franken pro Jahr zunehmen (siehe Kasten). Die Vorschläge zur Bahnfinanzierung sollen demnächst in die Vernehmlassung gehen. Das Konzept für die



Pendlerströme verursachen schon heute Staus



Gedränge zur Stosszeit an den Schweizer Bahnhöfen

Strassenfinanzierung muss Bundesrätin Leuthard noch mit dem für Autobahnvignette und Mineralölsteuer zuständigen Finanzdepartement vertiefen.

Widerstand von allen Seiten

Die Vorschläge des Bundesrats stellen einen indirekten Gegenvorschlag zur kürzlich eingereichten Volksinitiative für den öffentlichen Verkehr dar. Dieses von Umweltverbänden und links-grünen Parteien lancierte Projekt fordert, dass die Hälfte der zweckgebundenen Mineralölsteuern dem öffentlichen Verkehr zugutekommen soll. Auch das Konzept des Bundesrats sieht zwar eine Verwendung von Treibstoffzöllen für die Bahn vor, aber die Umverteilungsquote der Initianten geht ihm zu weit.

Ob allerdings sein Konzept mehrheitsfähig ist, muss sich in der politischen Diskussion erst noch weisen. Jedenfalls zeichnet sich breiter Widerstand ab. Die Kantone wehren sich gegen zusätzliche Ausgaben für die Bahn. Die SP und die Grünen wollen keine Tarifierhöhungen für den öffentlichen Verkehr akzeptieren, weil dies ökologisch falsche Anreize setze. Und viele bürgerliche Politiker wollen verhindern, dass der öffentliche Verkehr dauerhaft aus Strassenzöllen mitfinanziert wird.

DIE MEHREINNAHMEN

Strasse: In einem ersten Schritt wird der Preis der Autobahnvignette von 40 auf 80 bis 100 Franken erhöht. Das ergäbe jährliche Mehreinnahmen von 300 bis 450 Millionen.

Später steigt der Mineralölsteuerzuschlag um 7 bis 10 Rappen pro Liter, was pro Jahr zusätzliche Erträge von 500 bis 700 Millionen Franken generieren soll.

Schiene: Die Bahnen sollen pro Jahr 300 Millionen mehr für die Benutzung der Geleise zahlen. Da sie diese Erhöhung der Trassenpreise auf die Kunden abwälzen, wird das Bahnfahren um durchschnittlich 10 Prozent teurer.

Wer über lange Strecken pendelt, soll künftig weniger Fahrtengeld von den Steuern abziehen können. Daraus ergeben sich Mehreinnahmen von 250 Millionen Franken, die den Bahnen zufließen sollen. 300 Millionen sollen die Kantone an den Bahninfrastrukturfonds beisteuern. Weitere 40 Millionen pro Jahr erhält der Fonds aus einer Umschichtung vom bestehenden Verpflichtungskredit für den Lärmschutz.

Die Armeewaffe bleibt zuhause im Schrank

56,3 Prozent der Stimmenden und 20 Kantone haben die Waffeninitiative abgelehnt. Armeeingehörige müssen ihre Waffen auch künftig nicht im Zeughaus lagern.

Von René Lenzin

Die Volksinitiative «Für den Schutz vor Waffengewalt» blieb an der Urne chancenlos. Bei einer Stimmbeteiligung von knapp 49 Prozent scheiterte das Begehren sowohl am Stände- als auch am Volksmehr. Nur gerade vier Westschweizer Kantone sowie Basel-Stadt und Zürich befürworteten die Initiative (siehe Karte).

Insgesamt verliefen die Unterschiede beim Abstimmungsverhalten nicht entlang der Sprachgrenze, sondern zwischen Stadt und Land. Obwohl in der Westschweiz insgesamt ein knappes Ja resultierte, verwarfen die eher ländlichen Kantone Freiburg und Wallis die Initiative mit landesweit überdurchschnittlichen Neinwerten. Der Stadt-Land-Graben zeigte sich exemplarisch in den beiden bevölkerungsreichsten Kantonen: In Zürich liegt die Schere bei 33,9 Prozent Ja im Bezirk Andelfingen und 65,4 Prozent Ja im Bezirk Zürich. Im Kanton Bern lag die Zustimmung insgesamt bei 40,6 Prozent, in der Stadt Bern hingegen bei 66,4 Prozent.

Die Volksinitiative verlangte, dass Armeewaffen nicht mehr zu Hause, sondern im Zeughaus aufzubewahren seien. Zudem forderte sie ein nationales Waffenregister so-

wie einen Bedarfs- und Fähigkeitsnachweis für Kauf und Benutzung von Schusswaffen. Sie hatte insofern präventive Wirkung entfaltet, als Bundesrat und Parlament das Waffenrecht bereits vor der Abstimmung verschärft haben. So dürfen Soldaten keine Munition mehr für ihre Armeepistole oder ihr Sturmgewehr zu Hause aufbewahren. Und sie können ihre Waffe freiwillig im Zeughaus lagern – davon haben allerdings bisher nur sehr wenige Gebrauch gemacht.

Nach der Abstimmung kündigte Justizministerin Simonetta Sommaruga weitere Verschärfungen beim Waffenrecht an, um tödliche Unfälle oder Selbstmorde mit Armeewaffen zu verhindern.

Keine Abstimmung am 15. Mai

Bis zu den eidgenössischen Wahlen vom 23. Oktober 2011 findet keine nationale Volksabstimmung mehr statt. Weil es keine abstimmungsreifen Vorlagen gibt, hat der Bundesrat beschlossen, am ursprünglich vorgesehenen Termin vom 15. Mai keinen Urnengang durchzuführen. Kantonal und kommunal finden aber an diesem Tag verschiedene Wahlen oder Abstimmungen statt.

Ja-Stimmen-Anteil

