

Sachdokumentation:

Signatur: DS 146

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/146



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Liebe Freunde der Milchkuh- Initiative

Am 19. November 2014 publizierte der Bundesrat die Botschaft zur eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung». Bereits am 3. September 2014 entschied er, die Initiative abzulehnen. Obwohl unsere Regierung noch in der Debatte um den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) den dringenden Handlungsbedarf für den Bau und Unterhalt der Strasse sowie deren Finanzierung anerkannte, stellte sie der Milchkuh-Initiative keinen Gegenvorschlag gegenüber. Lieber will der Bundesrat die Benzinsteuern erhöhen, um die drohende Finanzlücke im Bereich Strassenverkehr abzuwenden.

Das war zumindest seine Position bei der Vernehmlassung zum Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF). Aufgrund der zahlreichen kritischen Stellungnahmen krebste der Bundesrat von einer Benzinsteuernerhöhung teilweise wieder zurück. Derzeit ist offen, wie die Botschaft zum NAF wirklich daher kommen wird. Klar ist indessen eines: Die NAF-Botschaft muss deutliche Verbesserungen beinhalten, will der Bundesrat die Anliegen der Milchkuh-Initiative nur ansatzweise berücksichtigen.

Seine Hausaufgaben hat der Bundesrat vorerst nicht erledigt. Nun ist das Parlament an der Reihe. Ob es ihm gelingen wird, die Gleichbehandlung der beiden Verkehrsträger Bahn und Strasse herzustellen, wird sich zeigen. Am 12. Januar 2015 wurde das Initiativkomitee und die Strassen- und Wirtschaftsverbände von der ständerätlichen Verkehrskommission (KVF) erstmals angehört. Nach dieser Sitzung lässt sich noch keine abschliessende Feststellung machen. Allerdings steht fest: Sollte das Parlament der Linie des Bundesrates folgen, wird das Volk das letzte Wort haben.

Mit herzlichem Gruss

Petra Gössi, Nationalrätin
(Mitglied, Initiativkomitee)

Mit Vollgas Richtung Volksabstimmung!

Am 19. November 2014 veröffentlichte der Bundesrat die Botschaft zur eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» und lehnte die Initiative ohne Gegenvorschlag ab. Die Verkehrskommission des Ständerates folgte dem Entscheid des Bundesrates Mitte Januar 2015. Die Argumentation für die Ablehnung ist nicht nachvollziehbar. Die Initiative sei einseitig, unausgewogen und ein Angriff auf den öffentlichen Verkehr. Das ist eine krasse Fehleinschätzung. Sämtliche Mittel, welche heute von der Strasse in die Schiene fliessen, werden weiterhin dafür eingesetzt. Die Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) wird gewahrt.

Statt die Finanzflüsse im Bereich Strasse zu überdenken, will die Regierung Steuern erhöhen. Dabei liefern die Strassenbenützer dem Bund bereits heute schon rund 9,5 Milliarden Franken jährlich ab. Nur ein kleiner Teil davon wird für den mit Abstand wichtigsten Verkehrsträger Strasse verwendet. Gemäss Voranschlag zum Budget 2015 sollen aber trotzdem rund 60 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr in den öffentlichen Verkehr und nur 36 Prozent in den Strassenverkehr investiert werden. Angesichts dieser Zahlen ist die Begründung des Bundesrates unverständlich, wonach die Initiative einseitig und unausgewogen sei. Die Initiative verlangt die Einhaltung des Verursacherprinzips. Die von der Initiative geforderten zusätzlichen 1,5 Milliarden Franken für die Strasseninfrastruktur sind nicht zusätzliche Mittel, sondern Gelder, die bereits heute vorhanden sind, jedoch falsch eingesetzt werden. Die Initianten hätten aufgrund obiger Zahlen allen Grund dazu gehabt, mit ihrem Anliegen wesentlich weiter zu gehen.

Der Bundesrat lehnt die Initiative aber auch aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen ab. Die Gefahr einer Rückverlagerung von Verkehr von der Schiene auf die Strasse sei zu gross. Noch mehr und längere Staus, Lärm und höhere Schadstoffemissionen wären die Folgen. Die angestrebten Klimaziele wären schwieriger zu erreichen. Auch diese Argumentation hinkt. Obwohl die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene seit Jahren mit Milliarden von Steuergeldern vorangetrieben wird, nimmt die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs weiterhin zu. 2013 waren in der Schweiz knapp 5,7 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert - 1,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs findet auf der Strasse statt. Nur 16 Prozent des Verkehrs werden über die Schiene abgewickelt, die restlichen 7 Prozent über andere Verkehrsträger (Wasser, Spezialbahnen).

Gleichzeitig werden die Fahrzeuge immer ökologischer: Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch sinkt seit längerem. Die Verkehrspolitik des Bundesrates steht in krassem Widerspruch zur verkehrspolitischen Realität. Fakt ist: Preiserhöhungen allein wirken sich nicht auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus. Es sind mehrere Faktoren (rasche Erreichbarkeit, Komfort, Preis, Kapazitäten, Alternativen, individuelle Bedürfnisse etc.), welche für die Wahl eines Transportmittels entscheidend sind.

Entgegen den Behauptungen des Bundesrates nimmt die Milchkuh-Initiative dem öffentlichen Verkehr auch kein Geld weg. Im Gegenteil - auch der öV profitiert! Über 6'000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf den Strassen. Tram, Trolleybusse, Postauto etc. sind auf einen flüssigen Verkehr angewiesen. Gerade in den Agglomerationen und Städten müssen sich verschiedene Verkehrsmittel auf kleinstem Raum unbehindert nebeneinander fortbewegen können. In diesen Gebieten ist die Stauproblematik am grössten, weil Sanierungen und Ausbauten zu lange versäumt wurden. Das Volk hat zudem im Februar 2014 die FABI-Vorlage deutlich angenommen, mit welcher die Finanzierung der öV-Projekte mehrheitlich sichergestellt ist. Die Initianten respektieren diesen Volksentscheid: Bereits gesprochene Mittel, welche in den öffentlichen Verkehr fliessen, sollen daher weiterhin dafür eingesetzt werden.

Auch die Kantone und Gemeinden stehen mit Annahme der Initiative besser da. Die sog. nicht werkgebundenen Beiträge vom Bund an die Kantone würden sich erhöhen. Dieser Beitrag beträgt heute 10 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer. Mit der vollständigen Zweckbindung der Mineralölsteuer würden automatisch 10 Prozent von 1,5 Milliarden - also 150 Millionen Franken - zusätzlich an die Kantone fliessen. Diese geben einen Teil davon an die Gemeinden weiter für den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen. Ob und inwiefern Sparmassnahmen des Bundes in anderen Bereichen die Kantone treffen, sind zum jetzigen Zeitpunkt reine Behauptungen. Angesichts des grossen Sparpotentials bei der Verwaltung sind keine Gründe ersichtlich, den Spardruck auf die Kantone abzuschieben, wie es der Bundesrat in der Botschaft geltend macht.

Mit Entscheid vom 13. Januar 2015 folgte die ständerätliche Verkehrskommission nach einer Anhörung der Initianten und diversen Wirtschafts- und Strassenverbänden dem Entscheid des Bundesrates und lehnte die Milchkuh-Initiative ab.

Info vache à lait

Newsletter No 1 / 2015



Chers amis de l'initiative vache à lait,

Le 19 novembre 2014, le Conseil fédéral a publié son message relatif à l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports», qu'il avait décidé de rejeter déjà le 3 septembre 2014. Bien qu'il ait reconnu la nécessité urgente d'action en matière de financement, de la construction et de l'entretien de la route lors du débat concernant l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), notre gouvernement n'a pas jugé nécessaire de proposer un contre-projet à l'initiative vache à lait. Le Conseil fédéral préfère faire face au risque d'une lacune de financement dans le domaine du trafic routier en augmentant les impôts sur l'essence.

C'est du moins la position qu'il avait défendue pendant la consultation sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Suite aux nombreuses prises de position critiques, il a fini par renoncer en partie à une augmentation de l'impôt sur les carburants. Il est encore difficile de prévoir comment se présentera effectivement son message relatif au FORTA. Il est cependant clair que le message lié au FORTA devra contenir des améliorations importantes si le Conseil fédéral voudra répondre – ne serait-ce que de façon rudimentaire – aux demandes de l'initiative vache à lait.

Pour l'instant, le Conseil fédéral n'a pas fait son travail. La balle est désormais dans le camp du Parlement. On verra bien s'il parviendra à établir l'égalité de traitement entre le rail et la route. Le 12 janvier 2015, le comité d'initiative et les associations routières et économiques ont pour la première fois été entendus par la Commission des transports du Conseil des Etats (CTT). Après cette séance, il est encore impossible d'arriver à un constat final. Une chose est sûre toutefois: si le Parlement suit la ligne du Conseil fédéral, c'est le peuple qui aura le dernier mot.

Avec mes salutations les meilleures

Petra Gössi, conseillère nationale (membre du comité d'initiative)

A plein gaz vers une votation populaire!

Le 19 novembre 2014, le Conseil fédéral a publié son message relatif à l'initiative populaire fédérale «pour un financement équitable des transports» en rejetant l'initiative sans contre-projet. A la mi-janvier 2015, la Commission des transports du Conseil des Etats a suivi cette décision. L'argumentation justifiant le rejet est incompréhensible: l'initiative serait unilatérale, déséquilibrée et présenterait une attaque contre les transports publics. Il s'agit d'une grave erreur d'appréciation. L'ensemble des moyens provenant de la route qui sont actuellement versés au rail lui reviendra également à l'avenir. La votation populaire du 9 février 2014 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) ne sera pas mise en question.

Au lieu de repenser les flux financiers dans le domaine de la route, le gouvernement compte augmenter les impôts. Pourtant, les usagers de la route paient d'ores et déjà quelque 9,5 milliards de francs par an à la Confédération, dont seule une petite partie est octroyée à la route, bien qu'il s'agisse de loin du mode de transport le plus important. Le budget 2015 prévoit que plus de 60 % des dépenses fédérales de transport soient attribuées au trafic public, contre 36 % seulement pour la circulation routière. Au vu de ces chiffres, la justification du Conseil fédéral, qui refuse l'initiative pour son caractère unilatéral et déséquilibré, est incompréhensible. L'initiative ne fait que demander qu'on respecte le principe de causalité. Les 1,5 milliard de francs pour l'infrastructure routière exigés par l'initiative ne sont pas des ressources supplémentaires, mais des fonds déjà existants aujourd'hui mais mal utilisés. Compte tenu de ces chiffres, les auteurs de l'initiative auraient eu tout lieu de demander bien plus.

Le Conseil fédéral rejette également l'initiative pour des raisons liées à la politique des transports et des raisons écologiques. Le risque d'un retransfert du trafic du rail à la route serait trop grand. Des embouteillages encore plus fréquents et plus longs, des nuisances sonores et une augmentation des émissions de polluants en seraient les conséquences. Il serait en outre plus difficile d'atteindre les objectifs climatiques visés. Cet argument est tout aussi boiteux. Bien que le transfert de la route au rail soit financé par des milliards de recettes fiscales depuis des années, l'importance du trafic individuel motorisé ne cesse d'augmenter. En 2013, quelque 5,7 millions de véhicules routiers à moteur étaient immatriculés en Suisse, soit 1,6 % de plus que l'année précédente. Plus de trois quarts des voyageurs sont transportés sur la route. Seuls 16 % de la circulation ont lieu sur le rail, les 7 % restants se font par d'autres modes de transport (eau, installations de transport spéciales). En même temps, les véhicules sont de plus en plus éco-

logiques: la consommation moyenne de carburant baisse depuis longtemps. La politique des transports du Conseil fédéral est en forte contradiction avec la réalité. Le fait est que les augmentations des billets à elles seules n'auront pas de répercussions sur le comportement de mobilité de la population. Plusieurs facteurs (accessibilité rapide, confort, prix, capacités, alternatives, besoins individuels, etc.) sont décisifs lors du choix pour un mode de transport.

Contrairement aux allégations du Conseil fédéral, l'initiative vache à lait ne prive pas non plus les transports publics d'argent. Au contraire, ceux-ci en bénéficieront aussi! Plus de 6000 véhicules du trafic public se déplacent sur les routes. Les trams, les trolleybus, les cars postaux etc. dépendent d'une circulation fluide. Notamment dans les agglomérations et dans les villes, les différents moyens de transport doivent pouvoir circuler sans contraintes les uns à côté des autres dans un espace très limité. C'est dans ces régions que les embouteillages posent le plus de problèmes, car les assainissements et les aménagements ont trop longtemps été négligés. En février 2014, le peuple a en outre clairement accepté le projet du FAIF, qui assure en plus grande partie le financement des projets liés aux transports publics. Les auteurs de l'initiative respectent pleinement cette décision: les ressources déjà octroyées ne sont pas contestées aux transports publics.

Les cantons et les communes seront également mieux lotis si l'initiative est acceptée. Les contributions dites non liées à des ouvrages, payées aux cantons par la Confédération, seront augmentées. Le volume de ces contributions s'élève actuellement à 10 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales affecté au trafic routier. L'affectation à la route de l'ensemble de l'impôt sur les huiles minérales aurait automatiquement comme résultat l'attribution de 10 % de 1,5 milliards, soit de 150 millions de francs, supplémentaires aux cantons. Ceux-ci en passeront une partie aux communes pour la construction et l'entretien des routes communales. A l'heure actuelle, c'est une simple allégation de prédire si et dans quelle mesure les économies de la Confédération dans d'autres domaines toucheront les cantons. Vu l'important potentiel d'économie dans l'administration, il n'y a pas de raison de penser que la pression sur des économies soit reportée sur les cantons comme le fait valoir le message du Conseil fédéral.

Après consultation des auteurs de l'initiative et de diverses associations économiques et routières, la Commission des transports du Conseil des Etats a suivi la décision du Conseil fédéral en rejetant l'initiative vache à lait le 13 janvier 2015.