Sachdokumentation:

Signatur: DS 2322

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2322

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.

up!schweiz

ABSTIMMUNGSEMPFEHLUNG

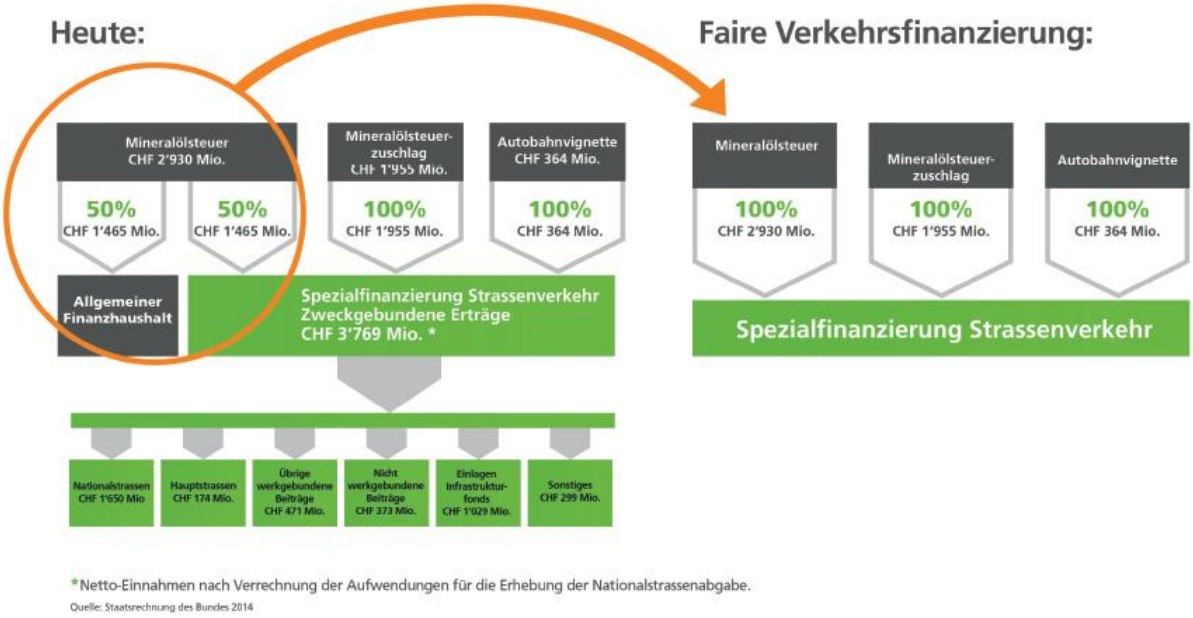
VOLKSINITIATIVE «FÜR EINE FAIRE VERKEHRSFINANZIERUNG»

Dieses Papier erläutert die Position von up! zur Eidgenössischen Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung».

up! stimmt dieser Initiative zu und empfiehlt die **Ja**-Parole. Die Initiative ist ein weiterer Schritt in Richtung Verursacherprinzip. Wer Strassen nützt, soll für diese bezahlen und die Gelder sollen der Strasse zugutekommen. Durch eine stärkere Implementierung dieses Prinzips wird die momentan vorherrschende Quersubventionierung anderer Aufgaben des Bundes durch Strassengelder wirkungsvoll bekämpft. Zusätzlich wäre der Bund bei einer Annahme der Initiative gezwungen, 1,5 Milliarden Franken in anderen Bereichen einzusparen. up!schweiz begrüsst als liberale Partei jedwede Ausgabensenkung. Jede Aufgabe des Bundes sollte gut abgewogen werden. Das Verursacherprinzip ist einer Quersubventionierung und Kollektivfinanzierung, wenn immer möglich, vorzuziehen.

EINLEITUNG

Die Eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung», genannt Milchkuh-Initiative, verlangt, dass die Erträge der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgaben vollständig dem Strassenverkehr zugutekommen. Bisher war nur die Hälfte dieser Einnahmen für den Strassenverkehr zweckgebunden. Der Rest ging direkt in die allgemeine Bundeskasse und diente dabei unter anderem der Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs. In Zahlen ausgedrückt landeten 2012 von 7,4 Milliarden Franken Einnahmen durch Strassenbenützern 3,85 Milliarden in der Strassenkasse, der Rest floss in die allgemeine Bundeskasse. [1] In Konsequenz könnten bei einer Annahme der Initiative insgesamt 1,5 Milliarden Franken weniger für andere Aufgaben des Bundes verwendet werden. Laut Bundesrat Maurer würde das vor allem zu Kürzungen im Bereich Landesverteidigung und Bildung und Forschung führen. [2] Der Bund lehnt die Initiative ab, hat aber keinen direkten Gegenvorschlag präsentiert. Im Gegenzug möchte er mit dem «Fond zur Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (NAF)» 700 Millionen Franken jährlich zusätzlich in die Strassenfinanzierung investieren. Finanziert werden soll diese Änderung durch die Erhöhung des Anteils der Strassenkasse an den Einnahmen der Mineralölsteuern von bisher 50% auf neu 60%, sowie durch eine Erhöhung des Treibstoffpreises um 4 Rappen. Die Initianten lehnen diesen Vorschlag ab.



Übersicht Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr.[3]

ARGUMENTE

Verursacherprinzip. Das Verursacherprinzip ist eine Kernforderung von up!schweiz.[4] In Bezug auf den Strassenverkehr heisst das, wer mehr fährt, bezahlt mehr. Andererseits bedeutet dieses Prinzip aber auch ein Anrecht auf Zweckgebundenheit der Abgaben. Einnahmen, die auf der Strasse generiert wurden, müssen für den Unterhalt der Strassen verwendet werden. Die Verursacher sollen ihre Aktivitäten selber finanzieren. Durch die momentan vorherrschende Quersubventionierung wird dieses Prinzip ausgehöhlt. Die Strassennutzer werden zu Recht als Milchkühe bezeichnet, da im Namen des Umweltschutzes jederzeit eine Erhöhung des Benzinpreises eingeführt werden könnte. Durch die Quersubventionierung wäre eine solche Erhöhung eine wirkungsvolle Möglichkeit andere Ausgabenbereiche des Bundes zu subventionieren. up!schweiz begrüsst daher eine stärkere Implementierung des Verursacherprinzips.

Quersubventionierung. Quersubventionierung ist das Gegenstück zum liberalen Verursacherprinzip. Die Strassennutzer müssen als Milchkühe der Nation zusätzlich zu normalen Steuern zahlreiche andere Aufgabenbereiche des Bundes mitfinanzieren. Als Beispiel fliessen laut den Initianten 60% der Strassengelder in den öffentlichen Verkehr.[5] Der Staat sollte aber nicht eine Art der Mobilität auf Kosten einer anderer fördern. Eine Annahme der Initiative würde den Bund in vielen Bereich zwingen seine Ausgaben zu überdenken, da 1,5 Milliarden Franken weniger in der allgemeinen Bundeskasse vorhanden wären. Insbesondere die Subventionen für die SBB, die den Benutzerfinanzierungsgrad auf rund die Hälfte drücken und eine ungesunde Kostenspirale anheizen, müssten überdacht werden[6]. Durch den Wegfall der Quersubventionierung würde die Strassenkasse mehr Geld erhalten, als sie verbraucht. Dieser Überschuss könnte genutzt werden, um Steuern und Abgaben im

Strassenverkehr zu senken. up!schweiz befürwortet jede Möglichkeit zur Ausgabensenkung und begrüsst daher die Beschränkung der Quersubventionierung.

Mehr Demokratie im Strassenverkehr. Strassennutzer müssen immer mehr Abgaben entrichten, meistens im Namen des Umweltschutzes. Dabei haben sie aber immer häufiger keine Möglichkeit zu Mitbestimmung. Als Beispiel wurde der Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe ohne Mitsprache der Betroffenen eingeführt. Einführung oder Erhöhung von Steuern und Abgaben betreffen dem Strassenverkehr sollen bei Annahme der Initiative zwingend einem Volksentscheid unterstehen. Volksabstimmungen sind ein natürlicher Schutzmechanismus gegen hohe Steuern und Abgaben. Erwiesenermassen sorgen sie für die effizientere Erledigung öffentlicher Aufgaben[7]. up!schweiz unterstützt daher diese Forderung, da sie zusätzlichen Druck auf den Bund ausübt, Steuern und Abgaben tief zu halten.

27. März 2016 / Fabio Hasler

---

[1] Schneeberger, Paul (2016): «Risikospiel um Strassengeld», *Neue Zürcher Zeitung*, 21.3.2016, online

[2] Forster, Christof (2016): «Ohne Kollateralschaden nicht umsetzbar», *Neue Zürcher Zeitung*, 23.3.2016, S. 15

[3] Website der Initianten (2016): «Für eine faire Verkehrsfinanzierung – Argumentarium», http://www.faire-verkehrsfinanzierung.ch/downloads/

[4] http://up-schweiz.ch/blog/2014/08/22/kostenbewusstsein-foerdern-mobil-bleiben-aber-nicht-um-jeden-preis/

[5] Website der Initiative (2016): «Demokratie stärken: Strassenbenützer müssen mitreden können», http://www.faire-verkehrsfinanzierung.ch/argumente/

[6] Maggi, Rico, and Angelo Geninazzi. Verkehrt: ein Plädoyer für eine nachhaltige Verkehrspolitik: Weissbuch zur schweizerischen Verkehrspolitik. Avenir Suisse, 2010.

[7] Feld, Lars P., and Gebhard Kirchgässner. "Direct democracy, political culture, and the outcome of economic policy: a report on the Swiss experience." European Journal of Political Economy 16.2 (2000): 287-306.