

Grundsätze der Verkehrsfinanzierung einhalten – Zahlungsbereitschaft des Strassenverkehrs erhöhen

Als Folge der anstehenden Investitionsvorhaben in das Nationalstrassennetz und der ungewissen Einnahmenentwicklung bei den zweckgebundenen Abgaben des Strassenverkehrs rechnet der Bundesrat ab dem Jahr 2017 mit einer Finanzierungslücke allein zur Deckung des ordentlichen Bedarfs für die Strassenfinanzierung. Zusammen mit der dringlichen Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz und den Massnahmen zur Entlastung der Strassen in Agglomerationen beziffert sich der Investitionsbedarf bis 2030 auf über 60 Mrd. Franken. Mehr als die Hälfte dieser Investitionen sind aktuell nicht finanziert. Es gibt Regeln, die in der Verkehrsfinanzierung eingehalten werden müssen.



Hans Koller
Generalsekretär
strasseschweiz – Verband
des Strassenverkehrs FRS

Die ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen ist auch ein Anliegen der Strassenverkehrsverbände. Grundsätzlich besteht bei den Strassenbenützern eine echte Bereitschaft, mit Steuern und Abgaben die notwendigen Finanzmittel für ein funktionstüchtiges Strassennetz zu gewährleisten oder Massnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt zu ermöglichen.

Diese Zahlungsbereitschaft seitens des motorisierten Strassenverkehrs ist in der Vergangenheit allerdings insofern mehrfach strapaziert worden, als die zweckgebundenen Finanzmittel «der Strassenkasse» umgewidmet und beispielsweise zur Entlastung der Bundeskasse, für die Förderung des kombinierten Verkehrs, für den Bau der Neat oder für S-Bahnen des Agglomerationsverkehrs verwendet worden sind. Künftig sollen sie auch für den allgemeinen Ausbau der Bahninfrastrukturen (Fabi-Vorlage) verwendet werden.

Im Hinblick auf die angekündigte Finanzierungslücke im Strassenwesen wächst deshalb der politische Druck gegen diese «Plünderung der Strassenkasse». Das Referendum gegen die Erhöhung der Nationalstrassenabgabe sowie die Eidgenössische Volksinitiative für eine faire Verkehrsfinanzierung (sog. Milchkuh-Initiative) sind Ausdruck dieses Stimmungswandels, der innerhalb der betroffenen Kreise und Bevölkerung stattgefunden hat und der vor weiteren Steuer- und Abgabenerhöhungen im Verkehrsbereich unmissverständlich nach klaren, stringenten Finanzierungsgrundsätzen ruft.

Grundsatz Nr. 1: Das Verursacherprinzip

Jeder Verkehrsträger finanziert seine Kosten nach Massgabe einer Wegekostenrechnung selber. Leistungsabhängige Abgabebemessungen oder Abstufungen der Tarife unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage sind möglich. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern werden hingegen vermieden. Betriebskosten werden vollumfänglich vom Verkehrsbenutzer bzw. -besteller bezahlt. Infrastrukturkosten können sowohl durch die öffentliche Hand – nach Massgabe des von der Verkehrserschliessung erwarteten Nutzens – oder zusammen mit

der Beteiligung der Verkehrsteilnehmer finanziert werden.

Grundsatz Nr. 2: Das Prinzip der Zweckbindung

Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden. Die Erträge von Strassenabgaben sind für Strassenzwecke einzusetzen. Dies gilt grundsätzlich auch für bestehende Abgaben des Strassenverkehrs, die vermehrt zur Finanzierung von Verkehrskosten verwendet werden müssen (was mit Bezug auf die Mineralölsteuern einer Forderung der Milchkuh-Initiative entspricht).

Grundsatz Nr. 3: Keine Abgaben auf Vorrat

Die Steuern und Abgaben sind entsprechend dem Finanzbedarf für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen zu bemessen. Grundlage dazu muss eine realistische Investitions- und Finanzplanung basierend auf verbindlichen Bauprogrammen sein. Eine entsprechende Forderung nach einem strategischen Entwicklungsprogramm für die Strasseninfrastruktur haben die eidgenössischen Räte bereits überwiesen.

Anstelle einer übereilten Erhöhung der Strassenabgaben kann die Bevorschussung von Bundesmitteln zum Zweck der Bereitstellung von Strasseninfrastrukturen ins Auge gefasst werden. Gleich wie bei den Schieneninvestitionen, deren Finanzierung praktisch ausschliesslich durch Bevorschussungen aus der Bundeskasse erfolgt, ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Strasseninvestitionen durch die Verkehrsteilnehmer vorfinanziert werden müssen.

Und schliesslich gibt es keinen Grund, weshalb für die Strasseninfrastrukturen – analog zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur – nicht auch ein unbefristeter Fonds eingerichtet werden sollte, der zu einer Verstärkung der Infrastrukturfinanzierung beiträgt, die Flexibilität der Bauherrschaft beim schrittweisen Ausbau des landesweiten Nationalstrassennetz verbessert sowie die Planungssicherheit bei der Bereitstellung von nachfragegerechten Strasseninfrastrukturen optimiert. ■