

Strassenkasse als Geldquelle ist ausgereizt

Mit jeder Verwendung zweckgebundener Strassengelder für den öffentlichen Verkehr werden die in der Bundesverfassung verankerten Grundsätze des Verursacher-, des Kostendeckungs- und des Äquivalenzprinzips strapaziert. Aus referendumstaktischen Gründen empfiehlt es sich, diese Grundsätze zusammen mit der Zweckbindung der heutigen Strassenverkehrsabgaben zu beachten und hochzuhalten. Deren Einhaltung dürfte letztlich über ein Ja oder Nein von Volk und Ständen zu finanzpolitischen Vorlagen entscheiden.

Anlässlich der Neuregelung der Finanzierung der Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 1994/95 ist vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS (Strasseschweiz) als Alternative zur einseitigen Erhöhung der Steuerbelastung beim motorisierten Strassenverkehr die Schaffung eines Investitionsfonds für den ÖV vorgeschlagen worden. Die Äufnung wäre durch eine allgemeine Energieabgabe erfolgt, wie sie zu jener Zeit in Volksinitiativen gefordert war. Gleichzeitig skizzierte der FRS einen separaten Fonds zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur.

Der Investitionsfonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) wurde im Jahr 1998 verwirklicht. Im Jahr 2006 folgte der Investitionsfonds für die Strasse (Infrastrukturfonds). Beide Fonds werden schwergewichtig aus zweckgebundenen Geldern des motorisierten Strassenverkehrs geäufnet und sorgen für die Kontinuität beim Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen.

Strasse zugunsten der Bahn vernachlässigt

Die beiden Fonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen sind zeitlich und betragsmässig begrenzt. Sowohl bei der Schiene wie auch bei der Strasse ist der Bedarf für weitergehende Ausbau- und Erweiterungsvorhaben bekannt. Erstaunlicherweise hat bisher der Finanzbedarf im Strassenwesen in den Diskussionen wenig Beachtung gefunden; im Zentrum stand stets der Finanzbedarf des Bahnsystems, in welches in den letzten zehn Jahren gemessen an den erbrachten Verkehrsleistungen bereits überproportional Finanzmittel eingebracht worden sind.

Laut dem Bericht zum Engpassbeseitigungsprogramm beziffern sich die heute bekannten Strassen-Investitionskosten des Bundes in den nächsten 20 Jahren auf bis zu 45 Mrd. Franken. Zusammen mit den laufenden Aufwendungen für die übrige Strasseninfrastruktur (den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrassen, die Beiträge an die Kantone sowie die übrigen werkgebundenen Beiträge), welche die Eidgenossenschaft über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert, werden die jährlichen Bundesausgaben für das Strassenwesen von heute 3,7 Mrd.

Franken (Stand 2008) bis ins Jahr 2020 auf deutlich über 5 Mrd. Franken anwachsen.

Trotz dieser Aussichten sind die Begehrlichkeiten nach zusätzlichen Mitteln aus dem Strassenverkehr ungebrochen gross und die Vorschläge zur Erschliessung neuer, von den motorisierten Verkehrsteilnehmenden gespeister Einnahmenquellen vielfältig. Jüngstes Projekt ist eine Volksinitiative des VCS, die eine weitere Umlagerung von Strassengeldern auf den öffentlichen Verkehr verlangt. Erst vor Kurzem haben die eidgenössischen Räte die Idee von Road-Pricing in Städten aus dem Legislaturprogramm des Bundesrates gestrichen. Noch nicht vom Tisch sind die Vorschläge zur Finanzierung der Verkehrssicherheitsmassnahmen «Via sicura» mittels Haftpflichtversicherungsprämien für Motorfahrzeuge und Bussengeldern des Strassenverkehrs. Weil spätestens im Jahr 2015 die laufenden Einnahmen aus den Abgaben auf Treibstoffen sowie aus der Autobahnvignette die erwarteten Strassenkosten des Bundes nicht mehr vollständig decken, hat der Bundesrat ausserdem eine Erhöhung der Mineralölsteuern um rund 20 Rappen pro Liter vorgeschlagen.

Weitere Zweckentfremdung hat kaum Chancen

Es wird kaum eine Gelegenheit ausgelassen, den Automobilisten die Schuldigkeit für zusätzliche Abgaben nachzuweisen. Als Begründungen werden die ungedeckten externen Kosten des Motorfahrzeugverkehrs, die im internationalen Vergleich günstigen Preise für die Treibstoffe oder die Entlastungswirkung des Schienenverkehrs für die überlasteten Strassen ins Feld geführt.

Ob diese strassenkritischen Begründungen für eine referendumsfähige Zustimmung zu einer Erhöhung der Strassenabgaben und deren Umwidmung ausreichen, ist angesichts des enormen Finanzbedarfs für die überfälligen Strasseninvestitionen sehr fraglich. Der Bund wird nicht mit zusätzlichen finanziellen Mitteln rechnen können, solange einer weiteren Zweckentfremdung Tür und Tor geöffnet wird. Die Strassenkasse als Geldquelle ist ausgereizt!



Hans Koller
Generalsekretär
strasseschweiz –
Verband des Strassen-
verkehrs FRS, Bern