

Parlamentarieranlass „Probleme mit der VCS-Initiative und dem Gegenvorschlag FABI“
vom 22. September 2011 im Kultur Casino Bern

Für eine faire Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung

A) Beanstandungen an der VCS-Initiative und am direkten FABI-Gegenvorschlag

- ☒ Das öV-Angebot wird unabhängig von der Nachfrage gestaltet; das Kostendeckungsprinzip wird völlig beiseite gewischt.
 - Die Forderung nach einem ausreichenden öV-Angebot beschränkt sich einzig und allein auf die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur; den Vorlagen fehlt es damit an Kohärenz.
- Ž Das Verursacherprinzip sowie die Kostenwahrheit spielen keine Rolle mehr und werden damit aufs Gröbste missachtet.
 - Der neue Begriff „Landverkehr“ (anstelle von „Strassenverkehr“) wird zu einer Aushöhlung der „Strassenkasse“ und letztlich zu einer Zerstörung der seit Jahrzehnten bestens funktionierenden sowie bewährten Strassenfinanzierung führen.
 - Die Quersubventionierung von der Strasse hin zur Schiene wird unbefristet fortgeschrieben und der private Verkehr dadurch definitiv zum Steuereintreiber für den öV degradiert.

B) Forderungen

strasseschweiz verlangt eine faire Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung, die das Verursacherprinzip befolgt sowie die Zweckbindung durchsetzt.

- ☒ Das Verursacherprinzip muss gelten: Für den öV heisst das, dass die Besteller (öffentliche Hand und Transporteure) sowie die Benützer den Betrieb bezahlen und dass die Bahninfrastruktur, deren Bereitstellung eine allgemeine Staatsaufgabe darstellt, entsprechend aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert wird.
 - Verursacherprinzip und Zweckbindung sind siamesische Zwillinge. Der Begriff „Strassenverkehr“ ist beizubehalten und darf keinesfalls durch „Landverkehr“ ersetzt werden; dies würde neue Interpretationsspielräume eröffnen und eine weitere, das Verursacherprinzip verletzende Öffnung der Zweckbindung zur Folge haben.
- Ž Konkret bedeuten das konsequente Befolgen des Verursacherprinzips sowie das Durchsetzen der Zweckbindung folgendes:
 - n Das so genannte NEAT-Viertel muss nach Auslaufen der FinöV-Finanzierung wieder für Strassenzwecke eingesetzt werden.
 - n Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist nach Auslaufen der FinöV-Finanzierung zur Deckung von Kosten, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen, zu verwenden.
 - n Auf die geplante Beschränkung des Pendlerabzugs muss verzichtet werden, da sie primär die Auto-Pendler trifft und dadurch das Verursacherprinzip massiv verletzt.

Verkehrsverfassung – unter neuen Anforderungen

Martin Lendi

1. Die *VCS-Initiative* „Förderung öffentlicher Verkehr“ und der *Gegenvorschlag UVEK* suchen nach einer Neuordnung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – auf Verfassungsstufe. Sie greifen dabei in die geltende Ordnung der Finanzierung der bundesseitigen Aufgaben im Bereich des Strassenwesens ein und schmälern die dafür verfügbaren Mittel.
2. Die geltende Verfassung enthält keine besonderen Bestimmungen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Der relevante Art. 87 BV über Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger beschränkt sich auf eine umfassende *Gesetzgebungskompetenz*. Die Aufwendungen sind, vorbehalten die Einnahmen aus Tarifen, der Bundeskasse anzulasten. Ausnahmen bestehen für die Eisenbahngrossprojekte (*Übergangsbestimmung*) und für durch die Verfassung definierte Aufwendungen, die in einem engen *Zusammenhang mit dem Strassenverkehr* stehen.
3. *Eingriffe in die geltende Verkehrsverfassung dürfen nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Finanzierung bedacht werden*. Sie haben die verfassungsrelevanten Kernelemente zu beachten, allein schon deshalb, weil diese demokratisch legitimiert und völkerrechtskonform sind. Zudem dürfen Regelungen aus *Übergangsbestimmungen* nicht blindlings in die ordentliche Regelung überführt werden, weil solche Bestimmungen bewusst als Ausnahmen auf Zeit getroffen sind.
4. Die wichtigsten Strukturprinzipien der Verkehrsverfassung sind: a) Freie Wahl der Verkehrsmittel, b) Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, c) Finanzierung der bundesseitigen Ausgaben für die Strassen nach dem Verursacherprinzip. Sie werden beachtet, wenn Strasse und öffentlicher Verkehr je für sich finanziert werden – ohne Vermischungen. Darnach verlangen Kostenwahrheit und -klarheit. *Die verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Strassenwesen sind unverändert zu belassen*.
5. *Eine Finanzierungsregelung für den öffentlichen Verkehr auf Verfassungsstufe aufzustellen, die über eine übergangsrechtliche Regelung hinausgeht, ist nicht zwingend*. Sie wurde bis dato stets gefunden. Die Neuordnung müsste u.a. klarstellen, welche Ziele verfolgt werden und aus welchen Quellen die Mittel sachgerecht stammen.
6. Der durch Initiative und Gegenvorschlag verwendete Begriff „Landverkehr“ täuscht eine kleine Gesamtverkehrskonzeption vor. Er ist untauglich, weil er den Gegensatz zum Schiffs- und Luftverkehr markiert, der nicht relevant ist. Zudem eröffnet er neue Interpretationsspielräume und verwischt die Anforderungen des Verursacherprinzips.