

Vorschläge zur Deckung der ungedeckten Kosten

Unter dem Namen „Via sicura“ will das Verkehrsdepartement ein Programm für mehr Sicherheit auf der Strasse lancieren. Ziel ist es, bis ins Jahr 2010 die Zahl der Verkehrstoten auf weniger als 300 und jene der Schwerverletzten auf unter 3000 pro Jahr zu senken. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat intensiv und konstruktiv bei der Erarbeitung des Programms „Via sicura“ mitgewirkt und steht ihm heute grundsätzlich positiv gegenüber. Mit der Finanzierung des Programms ist der Strassenverkehrsverband FRS allerdings nicht einverstanden und macht deshalb alternative Vorschläge.

Das Programm „Via sicura“ beinhaltet ein breit gefächertes Massnahmenpaket, das unter anderem bei der Verbesserung der Aus- und Weiterbildung der Verkehrsteilnehmer, bei Anpassungen der Strasseninfrastruktur, aber auch bei vermehrten sicherheitsrelevanten Kontrollen im Strassenverkehr ansetzt. „Via sicura“ soll gemäss dem Verursacherprinzip von den Verkehrsteilnehmern finanziert werden.

Die Umsetzung des Massnahmenpakets hat während 15 Jahren durchschnittliche Kosten von jährlich 670 Millionen oder insgesamt gut 10,1 Milliarden Franken zur Folge. Die wichtigsten Kostenfaktoren stellen dabei die folgenden drei Bereiche dar: Strasseninfrastruktur (rund 240 Mio. pro Jahr bzw. 3,6 Mia. total), Kontroll-/Sanktionierungssysteme (rund 220 Mio. pro Jahr bzw. 3,3 Mia. total) sowie Fahrzeuge (rund 100 Mio. pro Jahr bzw. 1,5 Mia. total).

Ungedeckte Kosten der öffentlichen Hand

Rund ein Drittel der Umsetzungskosten – das entspricht jährlich rund 215 Millionen oder insgesamt gut 3,2 Milliarden Franken – sind direkt durch Private aufzubringen. Konkret handelt es sich dabei um zusätzliche Ausrüstungen, die die Sichtbarkeit der Fahrzeuge verbessern, um zusätzliche Kosten und Gebühren wie z.B. für die obligatorische Weiterbildung

sowie um Bussen und Gebühren aufgrund von Verfehlungen des einzelnen Verkehrsteilnehmers.

Die übrigen zwei Drittel der Kosten – rund 460 Millionen jährlich oder insgesamt rund 6,9 Milliarden Franken – gehen zulasten der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) und fallen vorab für bautechnische Anpassungen sowie gesteigerte Anforderungen betreffend den Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes an. Für die Umsetzung von „Via sicura“ müssen – gemäss geltender Kompetenzregelung – von den Aufwendungen der öffentlichen Hand der Bund durchschnittlich 10 Millionen Franken pro Jahr (total: 150 Mio.) sowie die Kantone und Gemeinden im Mittel jährlich 450 Millionen Franken (total: rund 6,75 Mia.) aufbringen.

Das Verkehrsdepartement geht heute davon aus, dass von den besagten Kosten der öffentlichen Hand rund zwei Drittel oder 300 Millionen Franken pro Jahr (total: rund 4,5 Mia.) ungedeckt sind. Zur Finanzierung dieser ungedeckten Kosten erachtet das Verkehrsdepartement einen Zuschlag von 15 Prozent auf die Nettoprämie der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung als die zweckmässigste Form der Mittelbeschaffung. Dies nicht zuletzt deshalb, weil dadurch ein zusätzlicher Anreiz für vorsichtiges und sicheres Fahren geschaffen werde.

Verkehrssicherheit wird neu zu einer wesentlichen Bundesaufgabe

Das Verkehrsdepartement bzw. der Bund will sich mit „Via sicura“ einen neuen verstärkten Auftrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erteilen. Es ist inakzeptabel, dass die Umsetzung von „Via sicura“ – als eine unter vielen Bundesaufgaben – über eine separate Spezialfinanzierung (15-prozentiger Zuschlag auf die Auto-Haftpflichtversicherung) sichergestellt werden soll. Auf diese Weise würde eine neue Steuer eingeführt, die zur Erhöhung der Fiskalquote beiträgt und den Wirtschaftsstandort Schweiz zusätzlich belastet.

Mit der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe verfügt der Bund über ein gut funktionierendes Finanzierungssystem, in das sämtliche Verbraucher – sowohl die in- als auch die ausländischen – eingebunden sind. Die Verwendung der entsprechenden Reinerträge der besagten Fiskaleinnahmen ist in Art. 86 der Bundesverfassung klar geregelt. Aufgrund der einschlägigen NFA-Verfassungsbestimmungen können der Bund und die Kantone im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die zweckgebundenen Strassengelder nach eigener Priorität einsetzen. Somit können auch aus Sicherheitsgründen notwendige Mehrkosten bei den Infrastrukturen bezahlt werden.

Hinzu kommt, dass der Stand der Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr per Ende 2004 3,7 Milliarden Franken betragen hat. Es bestehen also ausreichend zweckgebundene Strassengelder, die für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden können. Es ist nicht einzusehen, weshalb unter anderem für sicherheitsbezogene Strasseninfrastrukturaufgaben neue finanzielle Mittel über einen nicht unerheblichen Zuschlag auf die obligatorische Haftpflichtversicherung erschlossen werden sollen.

Fazit und alternative Finanzierungsvorschläge

Durch das Programm „Via sicura“ wird die Strassenverkehrssicherheit zu einer allgemeinen Bundesaufgabe und hat folgerichtig in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben zu stehen. Die notwendigen Aufwendungen für Bau, Unterhalt sowie Betrieb der Strasseninfrastruktur haben einen massgeblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und sollen (wie bis anhin) aus zweckgebundenen Strassenabgaben bezahlt werden.

Je nachdem wie sich die Einnahmen aus den bestehenden Beiträgen der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung von heute maximal einem Prozent entwickeln (Tendenz zurzeit steigend), kann allenfalls in Betracht gezogen werden, dass der Bundesrat den Beitragssatz zugunsten sinnvoller Aufwendungen für die Verkehrssicherheit (wie z.B. Sensibilisierungskampagnen, Mobilitäts- und Sicherheitserziehung) verdoppelt, d.h. auf maximal zwei Prozent der Nettoprämie festsetzt.

Anstelle einer neuen Steuer für die Fahrzeughalter sind die vorgesehenen Aufwendungen für Kontroll-/Sanktionierungssysteme (rund 220 Mio. Franken pro Jahr) – sofern sie den heutigen Rahmen überschreiten – primär über Busseneinnahmen zu begleichen. Es entspricht dem Verursacherprinzip, wenn Repressionsmassnahmen grundsätzlich via Busseneinnahmen finanziert werden. Nicht zuletzt sei erwähnt, dass mit zweckgebundenen Strassengeldern bereits heute polizeiliche Kontrollaufgaben abgegolten werden.

Bern, den 18. Juli 2005