

Peter Goetschi: «Ein Zeichen setzen»

Der Zentralpräsident des Touring Club Schweiz (TCS) erklärt die differenzierte Haltung des grössten Mobilitätsclubs der Schweiz zum Referendum gegen die Vignetten-Preiserhöhung und zur «Milchkuh-Initiative».

Der TCS hat sich immer gegen die Erhöhung der Vignette ausgesprochen. Nun geht er einen Schritt weiter und unterstützt das Referendum. Welches sind die Gründe?

Peter Goetschi: Wie Sie richtig ausführen, stand der TCS dieser Preiserhöhung immer kritisch gegenüber. Die vorgesehene Mehrbelastung ist hauptsächlich damit begründet, dass die Strassenhoheit von 376 km Kantonsstrassen zum Bund wechselt. Das bringt dem Automobilisten nur einen geringen Mehrwert; es handelt sich vielmehr um eine Überwälzung von Lasten der Kantone auf den Strassenbenützer. Parallel dazu ist im Fabi-Paket vorgesehen, die Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse - im Besonderen durch die Weiterführung des Neat-Viertels - weiter zu bekräftigen. Ohne entsprechende finanztechnische Instrumente, wie zum Beispiel einen echten Strassenfonds beim

Bund, gibt es damit keine Garantie, dass die Mehreinnahmen auch für Strasseninfrastrukturen verwendet werden können. Vor diesem Hintergrund ist es nur folgerichtig, dass wir das nunmehr lancierte Referendum auch unterstützen.

Wie verlief die Entscheidungsfindung?

Im Nachgang zum Entscheid des Parlaments, den Vignettenpreis auf 100 Fr. zu erhöhen, sind unser Politischer Ausschuss und der Verwaltungsrat zum Schluss gekommen, dass es notwendig und richtig ist, alle Anstrengungen zu unterstützen, welche geeignet sein können, den politischen Druck auf eine echte Neugestaltung der Strassenfinanzierung im Sinne der strategischen Zielsetzungen des TCS zu erhöhen.

Wie lauten denn diese Zielsetzungen?

- Es muss ein Strasseninfrastrukturfonds geschaffen werden, der gleich aus-



Christian Knorr

gestaltet ist wie der Bahninfrastrukturfonds (im Besonderen: auf Verfassungsebene, mit jährlichen festen Einlagen).

- Die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene über den Neat-Viertel darf nicht einfach weitergeführt werden. Gegebenenfalls ist sie über eine Erhöhung des Mineralölsteueranteils zu

Peter Goetschi: «Es muss nun endlich eine verursachergerechtere Verkehrsfinanzierung geschaffen werden.»

Vignetten-Referendum: Breites Polit-Spektrum

Die Autobahnvignette wurde 1985 eingeführt und kostete bis 1995 30 Fr. Dann wurde der Preis auf 40 Fr. angehoben. Die Vignette ist obligatorisch für das Befahren der schweizerischen Nationalstrassen. 2012 ergab sich durch den Verkauf der Vignette ein Reinertrag von 326 Mio. Fr., der voll in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr floss. In der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz schlug der Bundesrat vor, den Vignettenpreis auf 100 Fr. zu erhöhen. Er schlug auch eine Zweimonats-Vignette für 40 Fr. vor. Die Mehreinnahmen dienen laut Verwaltung dazu, «Betrieb und Unterhalt jener Strecken zu finanzieren, die der Bund von den Kantonen übernimmt und die im Rahmen des Neuen Netzbeschlusses neu ins Nationalstrassennetz integriert werden».

Das Parlament beschloss letztlich, Vignetten für 100 Fr. beziehungsweise 40 Fr. zu schaffen; ein Vorschlag für 70 Fr. unterlag nach einigem Hin und Her. Gegen diesen Beschluss

ergriffen zahlreiche Kreise das Referendum. Im Vordergrund steht ein überparteiliches Komitee, angeführt von SVP-Nationalräten. Das Hauptargument: Der private Fahrzeugverkehr könne sich heute kostendeckend finanzieren, es würde sogar ein Überschuss bleiben. Von den 9,5 Mia. Fr. würden aber derzeit 70% zweckentfremdet. Zudem würden ausländische Autofahrer mit der neuen 40-Franken-Vignette bevorteilt.

Bis am 13. Juli müssen 50 000 Unterschriften gesammelt werden, damit das Referendum zustande kommt. Pikanterweise unterstützt ausgerechnet auch der rot-grüne Verkehrsclub der Schweiz (VCS) das Referendum, aber mit völlig umgekehrter Begründung: «Wir wehren uns gegen die Verteuerung der Autobahnvignette, welche Hunderte von Millionen Fr. in die Strassenkasse schwemmen würde. Damit würden Gelder auf Vorrat für den Bau unnötiger Autobahnen angehäuft», findet der VCS.



«Den politischen Druck erhöhen.»

Gunsten der Strasseninfrastruktur zu kompensieren.

- Das strategische Ausbauprogramm der Nationalstrassen darf nicht einfach über eine massive Mineralölsteuererhöhung finanziert werden; vielmehr ist ein Teil über bereits bestehende Abgaben des privaten Strassenverkehrs, die in die all-

gemeine Bundeskasse fliessen, zu finanzieren. Der Rest sollte über eine moderate Staffelung der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages, entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen, generiert werden. Der Touring Club Schweiz wird sich vehement für diese Zielsetzungen und Forderungen einsetzen.

So ist die Begrüssung des Vignetten-Referendums nur folgerichtig?

Ja, Sie sagen es. Zu diesem Schluss sind unsere Organe nach einer minutiösen Analyse der Situation gekommen. Der TCS unterstützt das Referendum, weil

- der Strassenbenützer nur einen geringen Mehrwert erhält;
- die Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene mit der Fabi-Vorlage weitergeführt wird, ohne dass eine Kompensation zu Gunsten der Strasseninfrastruktur zum Beispiel über den Mineralölsteueranteil an die allgemeine Bundeskasse, vorgesehen ist.

Zentral ist dabei auch, dass der Bundesrat gemäss seinen Ankündigungen von Beginn dieses Jahres nicht beabsichtigt, einen Strasseninfrastrukturfonds zu schaffen, der gleich ausgestaltet ist, wie der Bahninfrastrukturfonds. Damit besteht die Gefahr, dass der Bundesrat die finanziellen Bedürfnisse für die Strasseninfrastruktur einfach mit höheren Belastungen der Automobilisten decken will, ohne zu berücksichtigen, dass der motorisierte Strassenverkehr bereits heute

rund 12 Mia. Fr. an Steuern, Abgaben und Gebühren leistet.

Unterstützt der TCS die «Milchkuh-Initiative» aus den gleichen Gründen?

Grundsätzlich ja. Auch ihre Stossrichtung ist geeignet, den politischen Druck auf eine echte Neugestaltung der Strassenfinanzierung im Sinne der strategischen Zielsetzungen des TCS zu erhöhen. Mit ihr wird die Diskussion über die künftige Strassenfinanzierung grundlegend neu lanciert. Anstatt zwei, drei kleinere Korrekturen da und dort, werden Bundesrat und Parlament entscheiden müssen, ob sie nun endlich gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene schaffen wollen.

Wie geht es nun weiter?

Mit dieser klaren Positionierung will der TCS ein Zeichen setzen. Es muss nun endlich eine verursachergerechtere Verkehrsfinanzierung geschaffen werden. Diese wird mithelfen, die finanziellen Belastungen des motorisierten Strassenverkehrs in Grenzen zu halten, weil der Strassenverkehr damit nicht noch für viele andere finanziellen Bedürfnisse aufkommen muss.

Diese Zielsetzungen werden wir an der Delegiertenversammlung des Touring Club Schweiz vom 21. Juni in Baden behandeln und dabei auch festlegen, mit welchen Mitteln sie weiterverfolgt werden.

Interview: tg

Milchkuh-Initiative: Gelder zurück zur Strasse

Hauptanliegen der «Milchkuh-Initiative» ist die konsequente Einhaltung des Verursacherprinzips: Steuern, Gebühren und Abgaben der Autofahrer sollen künftig vollumfänglich der Strasse zugutekommen. Dazu bedarf es einer Änderung des Artikels 86 der Bundesverfassung, welcher unter anderem die Verbrauchssteuer auf Treibstoffen regelt. Bisher floss jährlich die Hälfte der Einnahmen aus der Mineralöl-Grundsteuer in die allgemeine Bundeskasse. Neu soll der gesamte Reinertrag aus dieser Steuer in den Strassenverkehr investiert werden.

Ein zweites Begehren der «Milchkuh-Initiative» zielt auf die Stärkung der demokratischen Mitwirkungsrechte ab: Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abgaben oder Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs soll dem fakultativen Referendum gemäss Art. 141 BV unterstehen.

«Mit der «Milchkuh-Initiative» sagen wir der Zweckentfremdung von Geldern, die durch den Strassenverkehr generiert

werden, den Kampf an. Es darf nicht sein, dass die Strassenbenützer immer mehr Steuern, Gebühren und Abgaben bezahlen - und trotzdem im Stau stehen», umschreibt Max Nötzli, Präsident von auto-schweiz, den Leitgedanken der «Milchkuh-Initiative». Das Milchkuh-Sujet wurde gewählt, um damit zu zeigen, dass die Autofahrenden übermässig gemolken werden. Neben auto-schweiz sind u.a. weitere Kreise aus der Automobilwirtschaft, der Gewerbeverband sowie Exponenten von SVP, FDP und CVP im Initiativkomitee. Bis September 2014 müssen 100 000 gültige Unterschriften gesammelt werden.

In die entgegengesetzte Richtung gehen die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» des VCS, der darauf abzielt, dass die Mineralölsteuer zur Hälfte in den Bahnausbau investiert werden soll, was für die Strasse verheerend wäre. Initiative und der Gegenvorschlag «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» kommen im Juni vors Parlament.

tg