

Ja zum Nationalstrassenabgabegesetz (Referendum Autobahnvignette)

Es gilt das gesprochene Wort.

Referat von Nationalrätin Maja Ingold (EVP, ZH)

- Dass wir über eine solche Einzelheit in der Strassenbaupolitik der Schweiz abstimmen werden, haben wir der Autolobby zu verdanken. Das verabschiedete geänderte Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen sieht einen neuen Abgabebetrag (die Autobahnvignette) vor, nämlich 100 statt 40Fr. und eine 2Monate-Vignette (für Urlaubstransit) 40Fr. Dies haben National- und Ständerat in der letzten Session beschlossen.
- Die Autolobby hat das Referendum ergriffen, weil sie Nein sagt zu einer Gebührenerhöhung von 150%, zu immer mehr Abgaben, Gebühren und Steuern auf dem Buckel des Privatverkehrs. Stopp der Abzockerei des Privatverkehrs, Nein zu massiven Kostenfolgen für KMU's und zuletzt Nein zur Bevorzugung von Ausländer/innen!
- Es kann doch nicht angehen (sagt Präsident Max Nötzli von Autoschweiz), dass immer dieselben unter Aufschlägen leiden, „denn die Strasse ist der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger, ohne das Auto und ohne das Nutzfahrzeug ginge buchstäblich gar nichts mehr in unserem Land.
- 85 % der Verkehrsleistungen, gemessen in Personen- und Tonnenkilometern, werden in der Schweiz vom motorisierten Individualverkehr erbracht.“ Deshalb fordert er auch eine gerechtere Verkehrspolitik, gerechter bei der Verteilung der Lasten, aber auch gerechter gegenüber der Realität.
- Die Autolobby fühlt sich rundum als Opfer, nicht nur zeigt sie eine ausgeprägte Ausländerfeindlichkeit, sondern vor allem fühlen sich die Autofahrer als Milchkühe der Nation. Sie wollen diesem Referendum dann ja grad noch eine Volksinitiative nachschicken und argumentieren:
- Es fliessen jährlich 1,5 Mia an Treibstoffzollabgaben in die allgemeine Bundeskasse statt in den Strassenbau. Von den jährlich 9,5 Mia Einnahmen wird nur ein Drittel für Strassenausgaben verwendet, zwei Drittel fliessen in den öffentlichen Verkehr oder in die allg. Bundeskasse.
- Das lehnt Autoschweiz ab mit der Begründung, dass jeder Verkehrsträger für seine Kosten selber aufzukommen hat und dass Quersubventionierungen, wie sie heute von der Strasse zur Schiene gang und gäbe seien, vermieden werden müssen.
- Das wäre alles nachvollziehbar, wenn bei der Rechnung von Auto Schweiz nicht die Hälfte vergessen würde. Der Vergleich mit den Milchkühen der Nation ist nämlich nicht einmal so falsch, auch diese gehören zu den meistsubventionierten in der Schweiz.
- Tatsächlich werden unter dem Strich nicht die Autofahrenden, sondern die Steuerzahler/innen gemolken. Es wird nämlich bei diesen Rechnungen zu den Ausgaben des Strassenverkehrs immer Entscheidendes ausgeblendet:
- So bezahlen beispielsweise die Gemeinden der Schweiz zusammen jährlich 2,5 Mia für Bau, Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastruktur – aus allgemeinen Steuergeldern. Nicht zu reden von der weit höheren Rechnung, die der Allgemeinheit bei den externen Kosten präsentiert wird.
- Der motorisierte Strassenverkehr verursachte 2009 schätzungsweise 8,5 Mia an ungedeckten Kosten für Gesundheit, Unfälle, Lärm, Gebäudeschäden etc. Würde hier das Verursacherprinzip durchgesetzt, müsste der Benzinpreis um rund zwei Franken pro Liter erhöht oder die Motorfahrzeugsteuer mehr als verdreifacht werden!
- Darüber hinaus ist der MIV in der Schweiz zu 45 Prozent für den Ausstoss der klimawirksamen Treibhausgasemissionen verantwortlich, wofür er bislang auch nicht zur Kasse gebeten wurde.
- Da fällt dann die Vignette, die den Autofahrenden 300 Mio zusätzlich abnehmen würde, nicht einmal mehr ins Gewicht als Schadenminderung. Von daher hätte ich persönlich für 200 Fr. plädiert, um wenigstens einen winzigen Anreiz gegen das Auto zu setzen. Aber das ist nur die eine Schiene der Argumentation. Die Diskussion in den eidgenössischen Räten verlief eben ganz anders.
- Die letzte Differenz, die dann zur Schlussabstimmung führte, betraf nur noch die Anträge 70, 80 oder 100 Fr. für die Vignette.
- Gegen den alten Vignettenpreis hatte man schon viel früher entschieden mit dem Mehrheitsargument der Botschaft des Bundesrates, dass eine moderate Erhöhung nötig sei für das Nationalstrassenprogramm, dh. die paar Neubau- und Umfahrungsprojekte, die der Rat nach langen Debatten beschlossen hatte plus die für den zukünftigen Unterhalt ausreichenden Mittel.

- Da wären 200Fr. eben zuviel gewesen, der Pool wäre überlaufen, zumal vom ganzen vorgeschlagenen Programm noch eine 20%-Tranche wegfiel mit der Oberlandautobahn im Zürcher Oberland, die wegen Rekurs des SVS zurückgestellt wurde.
- Jene 1,2 Mia wurden aus dem sogenannten Netzbeschluss gestrichen, und vor allem die Naturschutzverbände, VCS, die ganze Umweltallianz (die Gegenlobby zur Autolobby) tendierte zu einem möglichst kleinen Finanzierungs-Paket und auf jeden Fall keine Abgaben, die den Strassenfonds auf Vorrat äufnen.
- Deshalb hat z.B. die SP zu 2/3 der 100 Fr. Vignette zugestimmt, 1/3 war der Ansicht, dass eine moderatere Preiserhöhung ausreichend sei.
- Wir beiden EVP NR haben uns schlussendlich der Argumentation von BR Doris Leuthard angeschlossen, weil da noch ein Ausgabenposten dazu kommt, der mit der Übernahme von Kantonsstrassen und Anpassung an die Standards der Nationalstrassen zusammenhängt. Ich zitiere aus ihrer Rede:
„Es ist klar, dass wir für den Unterhalt und den Ausbau dieser Strassen zu wenig Gelder hätten, wenn Sie die 100Fr. nicht genehmigen würden. Zweifelsfrei müsste ich als Dep.Vorsteherin das Astra anweisen, bei denjenigen kantonalen Projekten, die wir jetzt übernehmen, die Ausbauten schlichtweg nicht zu machen. Das heisst auch, dass all diese Ausbauprojekte fünf bis zehn Jahre Verzögerung hätten...
Sie wissen auch, dass diese Anpassung des Vignettenpreises nach zwanzig Jahren nur die erste von mehreren Etappen ist, die bei der Strassenfinanzierung nötig sind. Wir haben sinkende Einnahmen, weil der Verbrauch an Mineralöl zurückgeht – Gott sei Dank, das ist klimapolitisch gewollt.“
- Sie sehen, alles hängt mit allem zusammen, und über den Rückgang des Strassenfonds sind wir froh, aber das heisst: über die nötigen Finanzierungsreserven muss man immer wieder nachdenken. Unsere Argumentations-Linie ist (im Gegensatz zu den Grünen): Es wird sowohl für den Unterhalt des ÖV und der Strassen viele zusätzliche Mittel brauchen.
- Natürlich favorisieren wir den ÖV und unterstützen die Umlagerungen aus den Strasseneinnahmen zugunsten des ÖV (siehe EVP-Unterstützung der VCS Initiative, die die Hälfte der für den Strassenverkehr vorgesehenen Mittel dem ÖV zuführen will), weil bei den Strassenausgaben gar nicht verursachergerecht gerechnet wird.
- Wir haben Sympathie für die generelle grüne Position „es braucht kein neues Strassenprogramm“, aber bei der vertieften Beurteilung der Lücken und der Notlagen der Orte, die davon betroffen sind, kann man kaum alles generell ablehnen.
- Es wird auch den Strassenausbau brauchen und das Geld dazu. Wir haben mit der Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds mit dem Megaprojekt FABI (Finanzierung und Ausbau der der Bahninfrastruktur) wichtige Weichen gestellt für die nächsten 20 Jahre.
- Aber wir werden klar beide Verkehrsträger klug ausbauen müssen, damit unsere raumplanerischen Schutzziele erreicht werden und nicht alles zubetoniert wird, nämlich dass die Menschen sich möglichst schlank bewegen, pendeln können und nicht auf neues Natur- und Kulturland verteilt werden mit dezentralen Wohnzonen.
- Mit dem steigenden Wohnbedarf unserer wachsenden Bevölkerung müssen wir intelligent umgehen. Und alle werden für die Mobilität auch mehr bezahlen müssen. Dass noch viel besser wäre, wenn sich alle mit ihren Mobilitätsbedürfnissen mehr zurückhalten würden, sind wir uns alle einig, aber dieser Suffizienzgedanken ist noch nicht wirklich angekommen.
- In diesem Sinn empfehle ich ihnen das Referendum abzulehnen und den verkehrspolitisch vernünftigen Beschluss zu unterstützen. Der Nationalrat hat die Erhöhung der Vignette mit 97:89 Stimmen beschlossen.
- Das Gegen-Argument, auf Vorrat den Strassenfonds zu füllen, kann entkräftet werden mit dem Schlussartikel im Gesetz, der festhält, dass die Inkraftsetzung des erhöhten Vignettenpreises erst dann erfolgen wird, wenn die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter die Schwelle von einer Milliarde fällt. Damit entfällt der Anreiz, zuviel zu verbauen, weil zuviel zur Verfügung steht.