

Giezendanner und Kälin uneins: Wie viel kostet uns der Verkehr nun wirklich?



Widersprechen sich: Ulrich Giezendanner und Irène Kälin.

Quelle: TeleM1



TEILEN



TWITTERN

E-MAIL



DRUCKEN

Welche Kosten des Verkehrs trägt die Allgemeinheit und wo ist eine Quersubventionierung gerechtfertigt? Ulrich Giezendanner, Aargauer SVP-Nationalrat und Transportunternehmer und die Grüne-Grossrätin Irène Kälin rechnen unterschiedlich. von Matthias Hausherr

ÄHNLICHE THEMEN

Kommentare (5)



SVP-Giezendanner droht Deutschland mit Europäischem Gerichtshof

Aktualisiert am 06.04.15, um 13:26



Initianten haben genug von Behördenwillkür – Kampf für faire Gebühren eröffnet

Aktualisiert am 15.04.15, um 15:16



Pro/Kontra: Gleich hohe Stipendien für alle?

Aktualisiert am 14.04.15, um 14:21

2010 beliefen sich die Kosten des Verkehrs in der Schweiz auf 94,7 Milliarden Franken. 78 Milliarden verursachte der Strassenverkehr, der Schienenverkehr kostete lediglich 10,3 Milliarden. Während sich der Strassenverkehr laut [einer Studie](#) des Bundesamtes für Statistik jedoch zu 90 Prozent über Gebühren und Abgaben selbst finanzierte, gelang das dem Schienenverkehr nur knapp zur Hälfte.

Dieser unterschiedliche Finanzierungsgrad sorgt für Kontroversen, so auch zwischen SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner und Irène Kälin, Grossrätin der Grünen, in der Sendung «Fokus» von Tele M1.

Effektive Kosten statt relativer Zahlen

Transportunternehmer Giezendanner nennt das Studien-Ergebnis eine «Konkurserklärung des öffentlichen Verkehrs». Irène Kälin, die auch Vorstandsmitglied des VCS Aargau ist, widerspricht: Die absoluten Kosten seien massgebend. Im Strassenverkehr zahle die Allgemeinheit somit 5,2 Milliarden Franken. Damit seien die Kosten, die nicht vom Verkehrsbennützer selber bezahlt werden, etwa gleich hoch wie im Schienenverkehr.

Laut Kälin kann daher auch erst dann über eine Erhöhung der Billetpreise diskutiert werden, wenn auch im Strassenverkehr die effektiven Kosten von den Verursachern selber berappt werden.

Zudem habe sich die Stimmbevölkerung im vergangenen Jahr mit der Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) auch deutlich für den Ausbau der Eisenbahnstruktur ausgesprochen. Dieser sieht auch eine Querfinanzierung des Schienenverkehrs über die leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA) sowie – kurzfristig – über die Mineralölsteuer vor.

Milchkuh-Initiative als Gegenargument

Ulrich Giezendanner, auch Mitglied des Initiativ-Komitees für eine faire Verkehrsfinanzierung (besser bekannt als «Milchkuh-Initiative») kontert: Die Gelder, die aus dem Strassenverkehr in die allgemeine Bundeskasse fliessen, würden in der Statistik nicht berücksichtigt. Dies betrifft teilweise auch die Mineralölsteuer, welche im Zentrum der Milchkuh-Initiative steht.

Sie verlangt, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer von rund 3 Milliarden vollumfänglich dem Strassenverkehr zugutekommen. Heute fliessen diese Einnahmen nur zur Hälfte zweckgebunden in den Strassenverkehr. Die andere Hälfte steht dem allgemeinen Bundeshaushalt für alle andere Aufgaben zur Verfügung.

Finanzierung des Verkehrs

Laut einer Studie des Bundesamts für Statistik finanzieren die Verursacher im Strassenverkehr mit Gebühren und Abgaben 90 Prozent ihrer Kosten. Der verbleibende Zehntel wird in Form von Umweltschäden sowie Gesundheitskosten und Unfallfolgen für Dritte von der Allgemeinheit getragen.

Im Vergleich dazu zahlen die Bahnpassagiere über die Billetpreise lediglich knapp die Hälfte der Kosten im Schienenverkehr selbst. 47 Prozent werden von der öffentlichen Hand bezahlt, die restlichen fünf Prozent gehen zu Lasten der Allgemeinheit.



Verkehrszahlen Schweiz: Armutszeugnis für Strassen- oder öffentlichen Verkehr?
Quelle: TeleM1

Mit der Zweckbindung soll erreicht werden, dass der sich abzeichnende Finanzierungsmehrbedarf im Strasseninfrastruktur aufgrund anstehender Sanierungen bewältigt werden kann. Die Initiative wurde jüngst im Ständerat behandelt – und allerdings mit 31 zu 4 Stimmen bei acht Enthaltungen deutlich zur Ablehnung empfohlen.

Verlagern statt zu lösen

Trotz ihrer wirtschaftsfreundlichen Position steht die **Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK)** der Initiative kritisch gegenüber. Sie verlagere die Finanzierungsprobleme nur statt sie zu lösen, schreibt die **AIHK** in einer Mitteilung. Durch die vollständige Zweckbindung reisse sie ein grosses Loch in die allgemeine Bundeskasse, das nur durch Sparmassnahmen in den schwach gebundenen Ausgaben kompensiert werden könnte. Diese Kürzungen betreffen dann neben Landwirtschaft und Landesverteidigung vor allem auch das Aufgabengebiet Bildung und Forschung.

Eine Kürzung in diesem Bereich könnte sich gemäss **AIHK** negativ auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz auswirken. Eine gangbare Alternative in Richtung Neuordnung der Schweizer Verkehrsfinanzierung bietet laut **AIHK** der vom Bundesrat unterstützte Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).



Was kostet die Schweiz mehr: Zug oder Auto?

Quelle: TeleM1

(az)

ANZEIGE DIENSTLEISTUNGEN ABSTIMMUNGEN

aihk.ch

Volksabstimmung vom 14. Juni 2015

3 x NEIN zu neuen Steuern:

Erbschaftssteuer, Radio/TV-Gebühr, Stipendien-Initiative

Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK)

Volksabstimmung vom 14. Juni 2015
Aargauische Industrie- und Handelskammer

Video-Empfehlungen

