



Sarah Suter, MLaw
Juristische Mitarbeiterin der AIHK, Aarau

Nein zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes

Neben der 1:12-Initiative entscheidet das Stimmvolk am 24. November 2013 über eine weitere Vorlage, welche derart hohe Wellen schlägt, dass sie die Abstimmungen vom übernächsten Sonntag beinahe in den Schatten stellt. «Mogelpackung», rufen die einen, «viel Wind um hochgerechnet eine Tankfüllung», ärgern sich die anderen: Es geht um die geplante Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes und die damit verbundene Erhöhung des Vignettenpreises.

Sie ist kleiner als ein Bierdeckel und schafft es dennoch, die politischen Lager von links bis rechts intern zu spalten. Die Rede ist von der Autobahnvignette. An der kleinen, quadratischen Klebefolie, welche zur Benützung der Nationalstrassen berechtigt, scheiden sich nicht nur die Geister, an ihr war in den vergangenen Wochen und Monaten praktisch kein Vorbeikommen. In den Inland-Meldungen gehört sie neben der Diskussion um Tankstellen-shops, Managerlöhne und mögliche Armee-Formen schon fast zum täglich Brot. «Ja, kein Wunder», denken viele, «schliesslich stimmen wir Ende November über die Vignette ab!» Halt! Denn damit sind wir schon bei der ersten von drei Fehleinschätzungen, die in der aktuellen «Vignetten-Debatte» häufig gemacht werden.

Anpassung Netzbeschluss und Änderung Nationalstrassenabgabegesetz

Am 24. November 2013 stimmen wir nicht über die Erhöhung des Vignettenpreises ab – jedenfalls nicht vordergründig oder ausschliesslich! In erster Linie geht es um eine Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Rund 387 Kilometer sollen neu ins Nationalstrassennetz überführt werden, um es an die heutigen und kommenden Bedürfnisse anzupassen. Betrieb, Unterhalt und Ausbau dieser Strassenabschnitte wäre künftig also nicht mehr Sache der Kantone, sondern des Bundes und

würden letzterem Mehrkosten von rund 305 Millionen Franken pro Jahr verursachen. An dieser Stelle kommt nun die Vignette ins Spiel. Ein Grossteil dieser Kosten wollen Bundesrat und Parlament nämlich mittels einer Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes beschaffen: Der Preis für die Autobahnvignette soll von 40 auf 100 Franken erhöht und gleichzeitig eine Zweimonatsvignette zum Preis von 40 Franken eingeführt werden.

Darum geht es

Die Fakten zur Vignetten-Diskussion auf einen Blick:

- Um den heutigen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, will der Bund knapp 400 Kilometer ins Nationalstrassennetz überführen
- Die dadurch entstehenden Mehrkosten (rund 300 Mio. Franken jährlich) sollen durch eine Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes finanziert werden
- Vorgesehen ist eine Preiserhöhung der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken sowie die Einführung einer Zweimonatsvignette zum Preis von 40 Franken

Zum Urnengang kommt es, weil gegen diese vom Parlament am 22. März 2013 gutgeheissene Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes in den Reihen der SVP das Referendum ergriffen

worden ist. Dank Unterstützung einer bunten Koalition von Personen und Gruppen konnte mehr als das Doppelte der notwendigen 50 000 Unterschriften zusammengetragen werden.

Mehrwert ist (zu) bescheiden

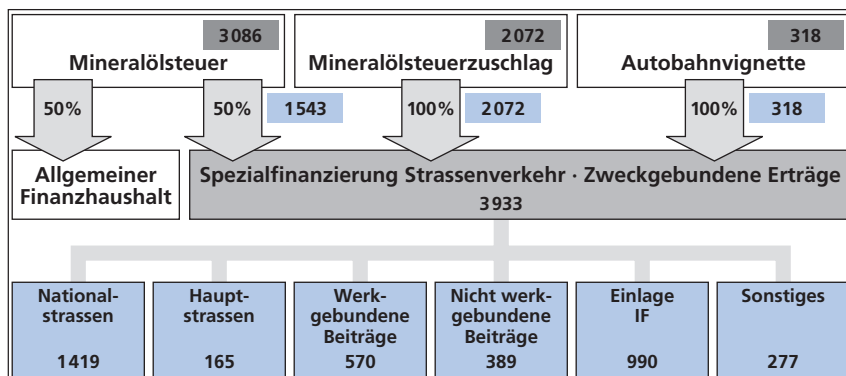
Die Befürworter der Gesetzesrevision argumentieren mit einem Zusatznutzen durch die Verlagerung von Strassen und Strassenprojekten von den Kantonen zum Bund. Ob sich durch die blosser Kompetenzverschiebung allerdings spürbare Veränderungen für Herr und Frau Strassenbenutzer

«Fiskalische Mehrbelastung ohne Zusatznutzen»

ergeben, darf bezweifelt werden. Der Vignettenpreis würde um 150 Prozent angehoben, ohne dass im Gegenzug ein Mehrwert in Form einer kantonalen Gebühren- oder Steuerreduktion zu erwarten wäre. Das Referendumskomitee geht sogar noch weiter und schimpft die Vorlage eine «Mogelpackung»: Die versprochene Engpassbeseitigung sei durch die Preiserhöhung – jedenfalls kurzfristig – gar nicht zu erreichen, weil ein beträchtlicher Teil der geplanten Mehreinnahmen bereits für Umfahrungsprojekte verplant ist.

Strassenverkehr finanziert sich selbst

Fehleinschätzung Nummer 2 in der «Vignetten-Debatte» hat mit der Verwendung der Beträge aus der Preiserhöhung zu tun: Dass die jährlichen Mehreinnahmen von rund 300 Millionen Franken ausschliesslich der Strassenverkehrskasse zu gute kommen, geht aus der Botschaft zur Gesetzesänderung deutlich hervor und wird von der Strassenlobby primär auch nicht beanstandet. Weitert man den Blick allerdings ein wenig, merkt man schnell, wo der Schuh wirklich drückt: Der Mehraufwand des Bundes für die zukommenden 400 Strassenkilometer liesse sich problemlos aus den bereits bestehenden Treibstoffabgaben der Automobilisten finanzieren. Tatsächlich fliesst heute rund die Hälfte der



Finanzflüsse Strassen auf Bundesebene für das Jahr 2009 in Millionen Franken. (Grafik: UVEK)

durch die Mineralölsteuer generierten Einnahmen in die allgemeine Bundeskasse ab – das sind rund 1,5 Milliarden Franken jährlich (siehe Grafik oben). Diese «Zweckentfremdung» zu Ungunsten des Privatverkehrs stösst den Opponenten schon lange sauer auf und wird auch in nächster Zeit noch für Gesprächsstoff sorgen (Stichwort Milchkuh-Initiative). Fakt ist, dass mit diesen zusätzlichen 1,5 Milliarden Franken die Diskussion um eine Vignettenpreiserhöhung wohl hinfällig wäre.

Ein Zeichen setzen

Kommen wir schliesslich zu Fehleinschätzung Nummer 3 und damit zum vermeintlichen Schlag-mich-tot-Argument: «Was soll eigentlich das ganze Theater wegen 60 Franken?!» Das sitzt – im ersten Moment zumindest. Dass die Demokratie definitiv ad absurdum geführt würde, wenn es hier nur um – hochgerechnet – eine Tankfüllung ginge, wagt mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit niemand in Abrede zu stellen. Aber es geht hier eben weder «nur» um eine Tankfüllung, noch darum, sich stur auf den Standpunkt zu stellen, dass die Autobahnvignette grundsätzlich nicht teurer werden dürfte. Letzteres vermöchte angesichts der Tatsache, dass sich die Fahrleistung auf den Nationalstrassen in den vergangenen 20 Jahren mehr als verdoppelt hat, der Vignettenpreis dagegen seit 1995 konstant bei 40 Franken liegt, auch gar nicht zu überzeugen. Zudem könnte einer Preiserhöhung als Gegenleistung für einen Systemwechsel – beispielsweise mit der Schaffung eines

«Strasseninfrastrukturfonds» analog zum «Bahninfrastrukturfonds» – durchaus zugestimmt werden.

«Zeit, um neue Systeme anzudenken»

Es geht letztlich also effektiv nicht um eine Tankfüllung oder um 60 Franken. Es geht darum, ein Zeichen zu setzen. Ein Nein zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes schafft die nötige Zeit, den angesprochenen Systemwechsel anzudenken.

FAZIT

Die mit der Abstimmungsvorlage verbundene Überführung von knapp 400 Kilometern ins Nationalstrassennetz führt zwar zu einer fiskalischen Mehrbelastung, stiftet aber keinen grossen Mehrwert. Über eine Preiserhöhung der Autobahnvignette könnte als Gegenleistung für einen Systemwechsel – etwa mit der Schaffung eines «Strasseninfrastrukturfonds» – durchaus diskutiert werden. Ohne dieses Element bringt die Gesetzesrevision aber (zu) wenig. Der AIHK-Vorstand sagt deshalb Nein.