



Die 9 Antworten des TCS auf die Fragen des VCS ...und eine Frage, auf die der VCS keine Antwort geben will!

1. Warum braucht es die Initiative des VCS?

Nein, im Gegenteil! Die Initiative ist überflüssig, da der Bund bereits Vorarbeiten geleistet und samt einem vernünftigen Finanzplan für die Bahn 2030 vorgelegt hat. Erste Diskussionen haben gezeigt, dass eine Erstreckung des Finöv-Fonds weitgehend auf Zustimmung stösst. Auf dieser Grundlage kann weiter gearbeitet werden. In Wahrheit ist die Initiative des VCS nur ein taktisches Mittel, um für die Finanzierung der Bahn 2030 möglichst viel Geld zu gewinnen.

2. Werden dazu die Steuern erhöht?

Ja, wahrscheinlich. Heute bezahlen die Benutzer des Öffentlichen Verkehrs nur 44 Prozent der Leistung, die sie in Anspruch nehmen. Der Rest wird von der Öffentlichkeit getragen. Es ist anzunehmen, dass die Austrocknung der Strassenkasse durch massiv erhöhte Treibstoffabgaben ausgeglichen werden muss. Zum Ausgleich des Verlustes der vom VCS verlangten 1,8 Milliarden Franken müsste beispielsweise der Benzinpreis um 52 Rappen pro Liter erhöht werden.

3. Gilt das auch für die Billetpreise?

Ja, sicher. Die Benutzer des Öffentlichen Verkehrs müssen höhere Beiträge leisten, um den Ausbau und den Unterhalt der Infrastruktur des Öffentlichen Verkehrs teilweise zu bezahlen. Die SBB verlangen ja regelmässig Preiserhöhungen, um ihr Defizit zu decken.

4. Mehr Geld für die Bahn bedeutet weniger Geld für die Strasse. Können die Autobahnen so überhaupt noch fertiggestellt werden?

Wird die VCS-Initiative angenommen, werden fast 70 Prozent des Strassenbudgets amputiert. Mit nur 30 Prozent der heutigen Mittel, wird die Finanzierung für den Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes gesamthaft in Frage gestellt...
Anders gesagt: mit nur noch 50 Prozent der Mittel können entweder die Hälfte aller Aufgaben im Bereich der Strassen erfüllt werden, oder alle Aufgaben nur zur Hälfte !

5. Welche Bahnprojekte werden dank der Initiative realisiert?

Die Initiative bringt nichts Neues. Der Ausbau der Bahn und des Agglomerationsverkehrs sind vom Bund bereits geplant. Auch Vorschläge zur Finanzierung liegen bereits vor.

6. Wird so nicht einfach die Mobilität allgemein gefördert?

Indem er der Strasse das Geld wegnimmt, schafft der VCS Stau und Chaos auf den Strassen. Es ist daran zu erinnern, dass die Strasse derzeit 80 Prozent der gesamten Verkehrsleistungen sicherstellt. Angesichts der Bevölkerungszunahme (die Schweiz wächst jährlich um die Grösse einer Stadt wie Luzern) rechnet der Bund bis ins Jahr 2030 mit einer Zunahme des Strassenverkehrs um 20 Prozent.



7. Werden durch den Ausbau nur die Zentren gestärkt?

Ja, denn ein noch so gut ausgebauter Öffentlicher Verkehr kann nie alle Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abdecken. Heute bewältigt er ja auch nur 20 Prozent der gesamten Verkehrsleistungen. So werden die Verkehrsleistungen am Stadtrand oder in Bergregionen im Wesentlichen nicht vom Öffentlichen Verkehr, sondern vom Privatverkehr erbracht.

Der TCS erinnert daran, dass die Herausforderungen der Zukunft weder von der Schiene noch von der Strasse allein bewältigt werden können, sondern nur, indem sich beide Verkehrsarten ergänzen.

8. Die neue Infrastruktur verursacht Folgekosten für die Bahn. Droht ihr eine Schuldenfalle?

Ja, natürlich. Heute schon verlangen die SBB eine Milliarde Franken jährlich für Betrieb und Unterhalt ihres Netzes. Um Betrieb und Unterhalt langfristig zu ermöglichen, sind 4 Prozent der neuen Investitionen für den Öffentlichen Verkehr erforderlich. Eine Schuldenspirale ist also vorprogrammiert.

9. StrasseSchweiz, die Dachorganisation der Automobilbranche, hat der VCS-Initiative vorgeworfen, sie wolle drei Viertel der Gelder aus der Mineralölsteuer für die Bahn abzweigen. Was ist davon zu halten?

Ja, es genügt, den Initiativtext zu lesen. Zwar verlangt der VCS offen nur 50 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer; er verschweigt aber, dass von den 50 Prozent, die der Strasse verbleiben, fast eine Milliarde schon heute für den Öffentlichen Verkehr abgezweigt wird (NEAT, kombinierter Verkehr, Agglomerationsprojekte der Bahn). Gesamthaft werden also rund 70 Prozent der Erträge für den Öffentlichen Verkehr abgezweigt.

Zudem ist es zumindest erstaunlich, dass der VCS auf den Ölverbrauch abstellt, um langfristig die Schiene zu finanzieren. Dies um so mehr, als auch der VCS weiss, dass die Erträge der Mineralölsteuer wegen der verbesserten Energieeffizienz der Fahrzeuge und den aufkommenden Elektromotoren längerfristig sinken werden. Es handelt sich also nicht um eine nachhaltige Finanzierung.

Die Frage, auf die der VCS keine Antwort geben will:

Wer (Öffentlicher Verkehr oder Strasse) erhält heute vom Bund mehr finanzielle Mittel?

Der VCS verlangt mehr Gerechtigkeit bei der Zuteilung der Mittel für den ÖV: Bei genauerer Betrachtung profitiert der Öffentliche Verkehr bereits heute von fast doppelt so viel Bundesmitteln im Vergleich zur Strasse, d.h. rund 5 Mia. , gegenüber 2.8 Mia für die Strasse.



Finanzierung der Strasseninfrastruktur OHNE die VCS-Initiative¹

Text des geltenden Verfassungsartikels

Art. 86 Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben

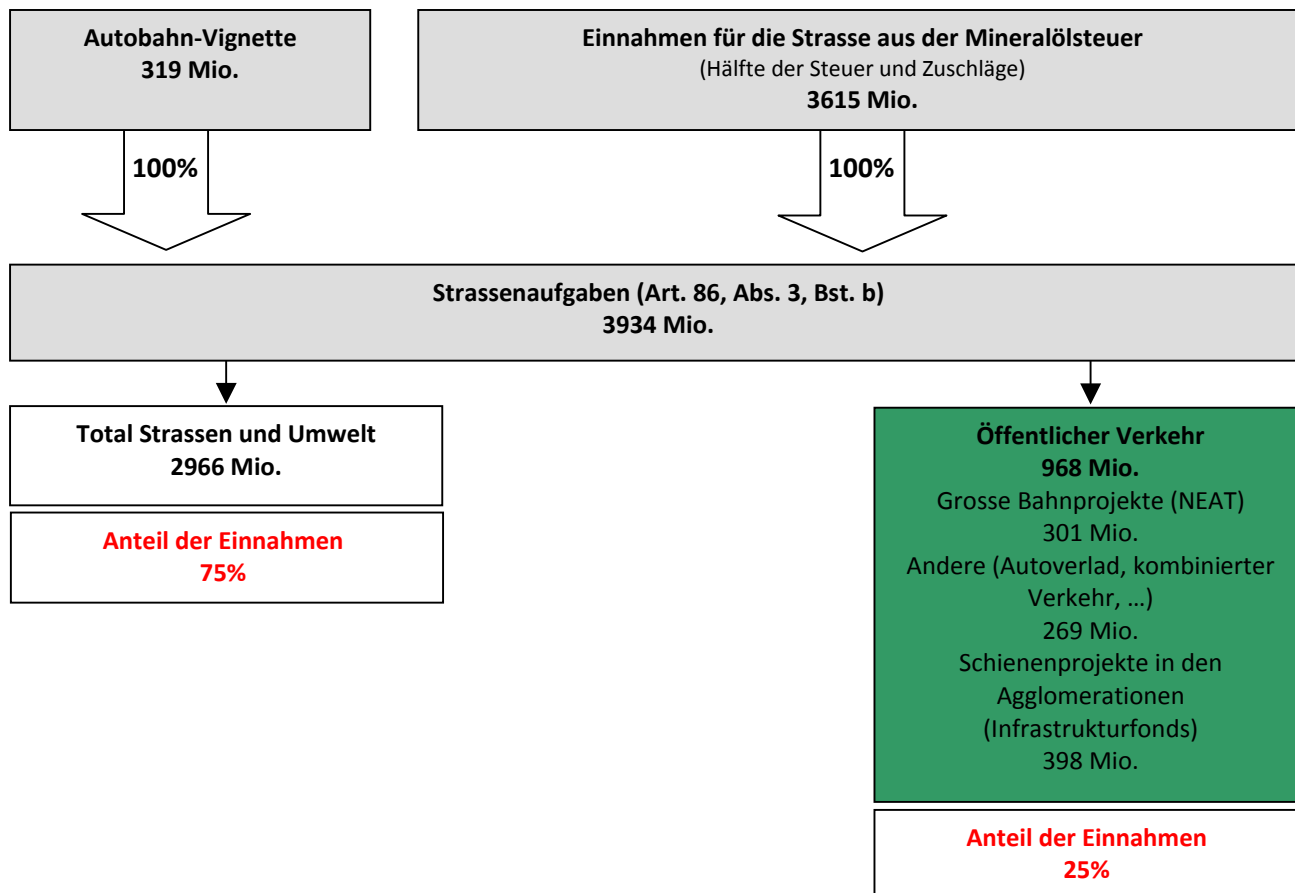
¹ Der Bund kann auf Treibstoffen eine Verbrauchssteuer erheben.

² Er erhebt eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen.

³ Er verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

- a. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen;
- b. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge;
- b^{bis} Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen;
- c. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen;
- d. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht;
- e. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind;
- f. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen.

⁴ Reichen diese Mittel nicht aus, so erhebt der Bund einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.



¹ Quelle : Staatsrechnung 2009



Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur MIT der VCS-Initiative ¹

Text der Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr"

Art. 81a (neu) Öffentlicher Verkehr

Bund und Kantone fördern in allen Landesgegenden den öffentlichen Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Art. 86 Abs. 3, 3ter (neu), 4 und 5 (neu)

3 Er verwendet für den Verkehr die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs. Dieser zweckgebundene Anteil verteilt sich wie folgt:

a. die eine Hälfte für die Aufgaben nach Artikel 81a; die Förderung erfolgt hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastruktur;

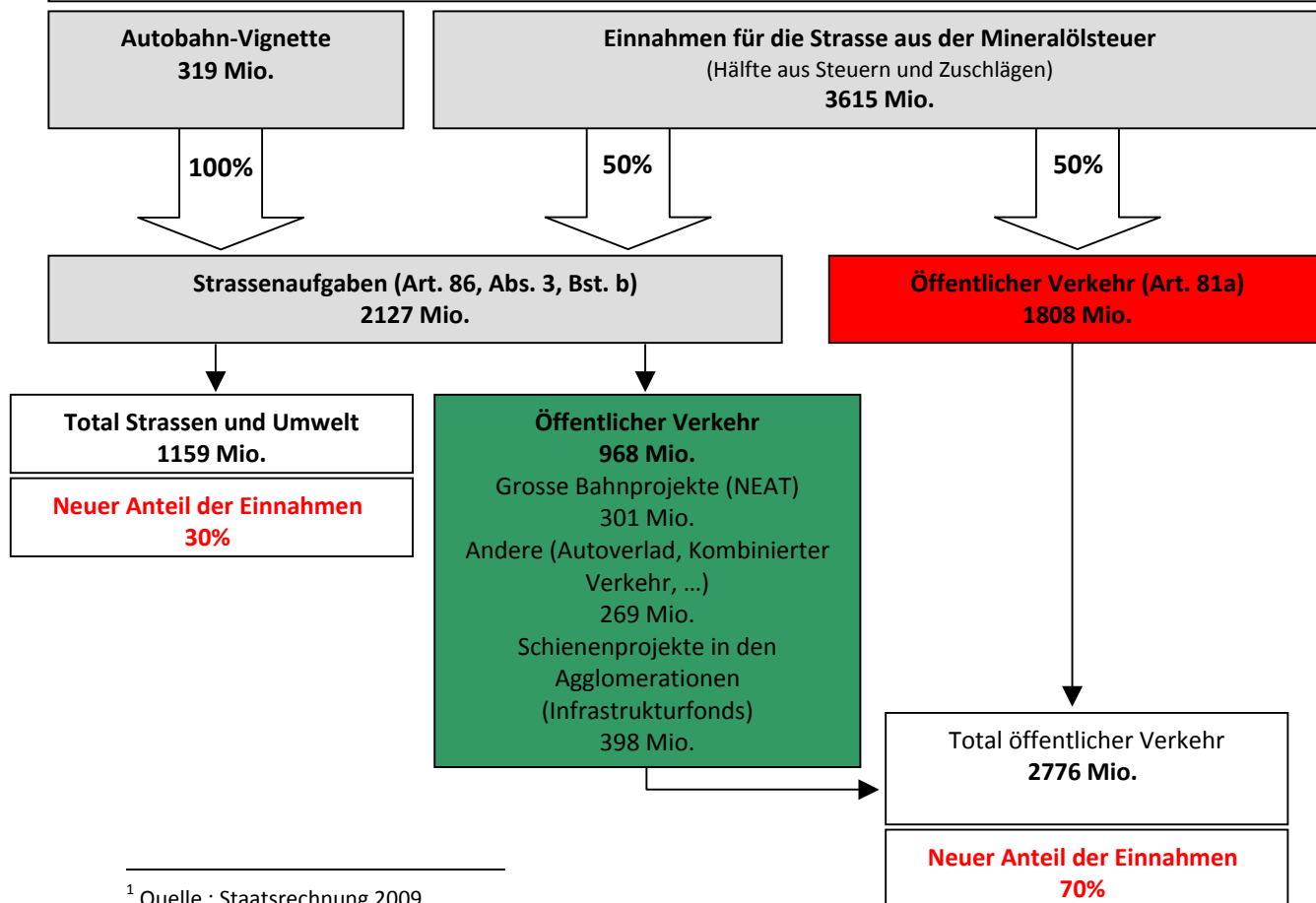
b. die andere Hälfte für die folgenden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

1. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen,
2. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge,
3. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen,
4. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen,
5. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht,
6. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind,
7. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen.

3ter Der Reinertrag der Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen wird für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr nach Absatz 3 Buchstabe b verwendet.

4 Reichen diese Mittel nicht aus, so erhebt der Bund einen nach Treibstoffart differenzierten Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

5 Der Reinertrag des Zuschlags zur Verbrauchssteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs wird je zur Hälfte für die Aufgaben und Aufwendungen nach Absatz 3 Buchstaben a und b verwendet.



¹ Quelle : Staatsrechnung 2009



Faktenblatt

Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz

Eigentlicher Bedarf (Module 1 und 2)

Mit den verfügbaren 5,5 Milliarden Franken sollen aus heutiger Sicht die nachfolgend aufgelisteten Projekte realisiert werden (Preisstand 2005, ohne Teuerung und MwSt).

Raum	Projekt	Modul [in Mio. CHF]	
		1 **)	2 ***)
GE	Le Vengeron - Coppet		175
VD	Goulet d'étranglement de Crissier, Phase 1	120	
VD	Goulet d'étranglement de Crissier, Phase 2		100
BE	8-Spurausbau Weyermannshaus - Wankdorf *)		295
BE	8-Spurausbau Wankdorf - Schönbühl *)		95
BE	6-Spurausbau Wankdorf - Muri mit Bypass Ost kurz		1'090
SO-AG	Luterbach - Härkingen		470
SO-AG	Härkingen - Wiggertal ****)	165	
ZH	6-Spurausbau Nordumfahrung Zürich	940	
ZH	6-Spurausbau Umfahrung Winterthur		560
ZH	4-Spurausbau Andelfingen - Winterthur Nord		310
BS-BL	STOT Basel: Schwarzwaldtunnel - Verzweigung Hagnau		915
LU-ZG	Blegi - Rütihof ****)	135	
	Total je Modul (Projekte)	1'360	4'010
	Module 1 und 2 aufsummiert		5'370

*) Verzicht auf die Nordumfahrung von Bern mit Tunnel

***) Projekte, die im Rahmen der ersten Programmbootschaft verbindlich beschlossen werden sollen.

****) Zusätzliche Projekte, die nach dem heutigen Kenntnisstand innerhalb der verfügbaren 5,5 Milliarden Franken zur Realisierung kommen sollen.

*****) Im Rahmen der 2. Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen bereits beschlossen.

Erweiterter Bedarf (Modul 3) und zurückgestellte Projekte (Modul 4)

Programm Engpassbeseitigung Erweiterter Bedarf		Modul [in Mio. CHF]	
Raum	Projekt	3	4
GE	6-Spurausbau Etoile - Perly		380
GE	Perly - Meyrin	840	
GE	Meyrin - Le Vengeron	320	
GE	Coppet - Nyon	140	
VD	Nyon - Morges West		500
VD	6-Spurausbau Villars-Ste-Croix - Cossonay		100
VD	Verzweigung Villars-Ste-Croix - La Croix - Montreux		1'400
BE	6-Spurausbau Schönbühl - Kirchberg	200	
BE	Muri - Rubigen		120
SO-AG	Aarau West bis Aarau Ost		225
SO-AG	Aarau Ost bis Birrfeld	330	
SO-AG	8-Spurausbau Birrfeld - Wettingen inkl. 4. Röhre Baregg *)		500
ZH	8-Spurausbau Wettingen - Dietikon	210	
ZH	8-Spurausbau Brütiseller Kreuz - Töss		500
ZH	Zürich Süd - Thalwil - Wädenswil		380
ZH	Wädenswil - Richterswil		170
ZH	A3 Schindellegi - Pfäffikon SZ		100
SG	St. Gallen Winkeln - Kreuzbleiche	**)	
SG	St. Gallen Kreuzbleiche - Neudorf (inkl. Rosenbergstunnel)	1'500	
SG	St. Gallen Neudorf - Verzweigung Meggenhus		110
BS-BL	8-Spurausbau Hagnau - Pratteln - Verz. Liestal		420
BS-BL	Verz. Liestal - Augst	***)	
LU-ZG	Ausbau Luzern Nord (Emmen Nord – Buchrain)	240	
LU-ZG	Bypass 2 Röhren	1'920	
LU-ZG	Buchrain - Rütihof		220
SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel	315	
SH	Ausbau Schaffhausen Süd mit 2. Röhre Cholfirstunnel		565
TI	Lugano – Melide Bissone	350	
	Total pro Modul	6'365	5'805
	Module aufsummiert ab Modul 1	11'735	17'540

*) kann voraussichtlich nicht im Zeitrahmen des Infrastrukturfonds realisiert werden

***) wird im Rahmen der Projektstudie St. Gallen Kreuzbleiche - Neudorf in die Beurteilung einbezogen

***) Fahrstreifenenergänzung von weniger als 2 Kilometern wird; ausserhalb des Infrastrukturfonds über die Spezialfinanzierung Strasse realisiert.