



VCS
Verkehrs-Club
der Schweiz

ATE
Association
transports et
environnement

ATA
Associazione
Traffico
e Ambiente

VCS-ZEITUNG



2 Forum
3 Editorial
4 VCS-Politik
10 Verkehrsabgaben

20 Sektionen
23 Gründer
**25 Reisen, Artikel,
Dienstleistungen**

Verlockende Töne mit neuen Verkehrsabgaben?

Wer wenig oder gar nicht Auto fährt, soll nach den Vorstellungen des VCS von jenen via Benzinpreis entschädigt werden, die die Umwelt mit dem Auto stark strapazieren. Und zwar mit bis zu 1800 Franken im Jahr. (Siehe Schwerpunkt ab Seite 10)

Der VCS schlägt vor, mit einer neuen Abgabepolitik den Verkehr ökologisch und sozialverträglich umzubauen

Skizzen einer neuen Architektur der Verkehrsfinanzierung

FOTO: KEY



ren Teil der vorderen Radgabel sinnvoll (siehe auch die VCS-Produkte auf Seite 28).



Verkehrsabgaben sind als Finanzierungsinstrumente zur Förderung des Strassenbaus eingeführt worden. In dieser Funktion haben sie umfassenden Ausbau der Strassen beigetragen. In den kommenden Jahren wird es Aufgabe der Verkehrspolitik sein, die Verkehrsabgaben logischen Gesichtspunkten zu ergänzen und auszubauen.

Die heutigen Verkehrsabgaben in der Schweiz haben primär Finanzierungsfunktion. Im Vordergrund stehen die Treibstoffzölle, die sich aus dem Grundzoll und einem Zollzuschlag zusammensetzen. Ihr Anteil an den Jahreskosten (fixe und variable Kosten) eines durchschnittlichen Fahrzeuges beträgt rund 700 Franken oder 10 Prozent. Hinzu kommen die kantonalen Motorfahrzeugsteuern und die Autobahnvignette. Bei den Lastwagen ist die Schwerverkehrsabgabe gewichtsabhängig. Zudem bestehen in einzelnen Städten Ansätze für Parkplatzabgaben.

VON RUEDI MEIER

Geringe Lenkung

Eine gewisse Lenkungswirkung auf das Mobilitätsverhalten und den Energieverbrauch haben jedoch einzig die Treibstoffzölle, indem sie die variablen Fahrkosten erhöhen. Bei den übrigen Abgaben spielen ökologische Lenkungseffekte eine bescheidene Rolle. Sie haben primär die Staatsbeziehungsweise Strassenkassen zu füllen, um so den Strassenbau und -unterhalt zu alimentieren.

Bei einzelnen Abgaben wie der Autobahnvignette ist zudem der Vollzugsaufwand so beträchtlich, dass dafür mehr als 10 Prozent der Einnahmen (total 1993: 200 Millionen) aufgewendet werden müssen.

Bund und Kantone nehmen dank den Verkehrsabgaben rund 6000 Mio. Franken ein. Dazu tragen die Treibstoffzölle mit ca. 4000 Mio. Franken bei. Das Total der kantonalen Motorfahrzeugsteuern liegt etwas über 1000 Mio. Franken. Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgaben steuern nochmals rund eine halbe Milliarde bei.

Die Verwendung dieser hohen Beträge ist politisch von entscheidender Bedeutung. Zankäpfel sind vor allem die Verkehrsabgaben des Bundes, die, im Unterschied zu den meisten kantonalen Motorfahrzeugsteuern, zweckgebunden sind.

Die Treibstoffzolleinnahmen sind laut Verfassung (Artikel 36ter) zum grössten Teil für Aufgaben im Strassenwesen zu verwenden: Der Zollzuschlag geht voll in die Strassenkasse und der Grundzoll zu 50 Prozent. Die anderen 50 Prozent fliessen in die allgemeine Bundeskasse.

Breite Definition der Zweckbindung

Das Spektrum von Aufgaben im Strassenwesen, das aus der Strassenkasse finanziert wird, ist grundsätzlich weit gefasst. Neben der Finanzierung des Baues und des Unterhalts von National- und Hauptstrassen und Beiträgen an die Kantone für ihre Aufgaben im Strassenwesen sind auch Geldmittel für Anlagen des öffentlichen Verkehrs möglich (z. B. Sanierung von Niveauübergängen, Förderung des kombinierten Verkehrs, Finanzierung von Park-and-Ride-Anlagen bei Bahnhöfen).

Ausserdem können auch strassenverkehrsbedingte Umweltmassnahmen (Lärm-schutz-, Luftreinhalte-massnahmen usw.) aus den Geldern des Treibstoffzollens finanziert werden.

Dies geschieht jedoch nur in bescheidenem Umfang, denn rund 90 Prozent oder 3000 Mio. Franken der gesamten zur Verfügung stehenden Mittel werden zugunsten des Strassenbaus und -unterhalts eingesetzt.

Den strassenverkehrsbedingten Umwelt-massnahmen fliessen nur gerade rund 20 Mio. Franken oder 0,5 Prozent der gesamten, zweckgebundenen Mittel zu, obwohl

aufgrund der Luftreinhalte- und Lärm-schutzmassnahmenpläne ein Bedarf von mindestens 400 bis 500 Mio. Franken pro Jahr besteht.

Der öffentliche Verkehr kommt mit etwa 100 Mio. Franken zum Handkuss. Auch hier bestehen weitere Bedürfnisse, die sinnvollerweise mit Mitteln aus der Strassenkasse abgedeckt werden sollten.

Die ungleiche Verteilung der Treibstoff-gelder wird im Rahmen der eidgenössischen Budgets vorgespurt, schuld sind aber ebenso die unterschiedlichen Beitragssätze.

Die Erstellung-, Unterhalts- und Betriebskosten werden bei National- und Hauptstrassen mit 50 Prozent bis 97 Prozent vom Bund getragen, bei den strassenverkehrsbedingten Umweltmassnahmen sind es nur gerade 30 Prozent bis 50 Prozent. Damit müssen vor allem in den Agglomerationen hohe Anteile aus allgemeinen Steuern getragen werden.

Das Verursacherprinzip wird damit klar missachtet.

Es besteht somit ein hoher Handlungsbedarf, die Budgetposten und die Beitragssätze zugunsten der Umweltmassnahmen im Bereich Luft und Lärm anzuheben.

Die Strassenrechnung und ihre Tücken

Der Bund hat als Instrument für die Erfassung der Kosten (Infrastruktur- und Unterhaltskosten) und der Einnahmen (alle Verkehrsabgaben) des Verkehrs die Strassenrechnung geschaffen. Dabei weist die offizielle Rechnung für den Strassenverkehr im Jahre 1989 – Rechnungen jüngerer Datums liegen noch nicht vor – bei einer «Bilanzsumme» von knapp 5000 Mio. Franken eine Eigenwirtschaftlichkeit von beinahe 100 Prozent aus, wobei einzelne Fahrzeugkategorien darüber, andere darunter liegen. Beim Transitverkehr beträgt die Eigenwirtschaftlichkeit nur rund 50 Prozent.

Allerdings weist die offizielle Strassenrechnung gravierende Mängel auf.

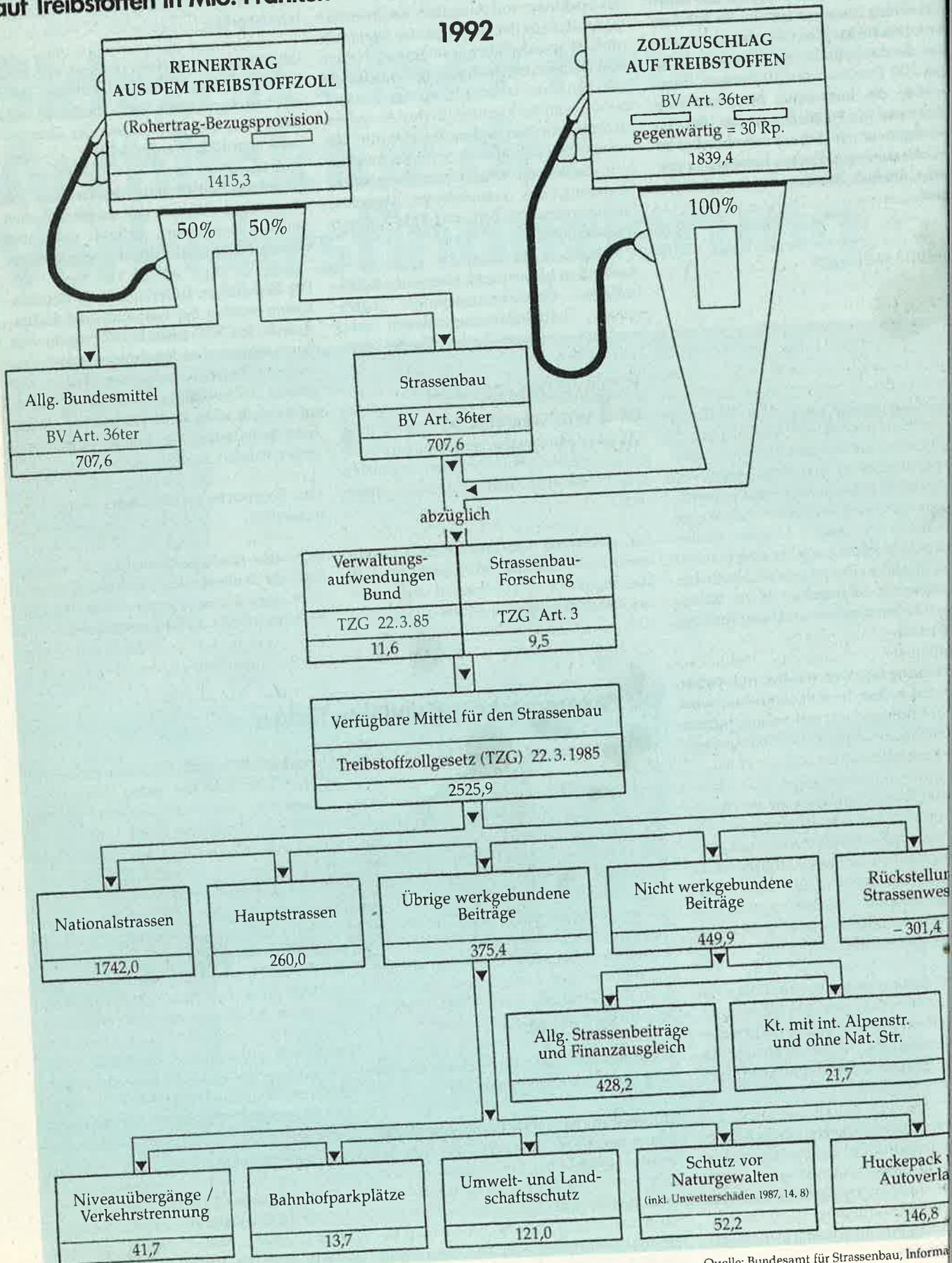
Mangel I: Sie wird nur für die drei Staatsebenen Bund, Kantone und Gemeinden zusammen ausgeführt. Eine separate Rechnung für die einzelnen Ebenen fehlt. Beim Bund besteht eine Eigenwirtschaftlichkeit von weit über 100 Prozent, bei den Kantonen und Gemeinden aber nur eine solche von 80 beziehungsweise rund 10 Prozent.

Mangel II: Die Verkehrsflächen werden viel zu tief bewertet. Bei einer alternativen Verwendung des beanspruchten Bodens könnte die öffentliche Hand weit höhere Zinseinnahmen als die in der Strassenrechnung verbuchten beziehen: Ein Quadratmeter Verkehrsfläche wird mit nur gerade 8,5 Franken eingesetzt. Würde mit 50 Franken gerechnet, was insbesondere in städtischen Gebieten immer noch einen sehr tiefen Wert darstellt, so müssten statt 311 Mio. Franken Zinskosten mindestens 1864 Mio. Franken in der Strassenrechnung eingesetzt werden. Der öffentlichen Hand müsste dieser Betrag jährlich als Entschädigung für die Nutzung der Verkehrsflächen in die allgemeine Staatskasse abgeliefert werden. Die Eigenwirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs würde bei einigermaßen adäquaten Bodenpreisen auf rund 70 Prozent sinken.

Mangel III: Die externen Kosten (von mindestens 10000 Mio. Franken) werden schlicht ignoriert, womit sie von der Kostenwahrheit im Verkehr weit entfernt sind.

Verwendung des Reinertrages aus dem Treibstoffzoll und des Zollzuschlages auf Treibstoffen in Mio. Franken

1992



Quelle: Bundesamt für Strassenbau, Informa

ren Teil der vorderen Radgabel
sinnvoll (siehe auch die VCS-
Produkte auf Seite 28).



Elemente einer Neuorientierung der Verkehrsabgaben

Im Vordergrund einer Neuorientierung der Verkehrsabgaben stehen die bundesrätlichen Umweltziele zur Luftreinhaltung sowie die Internalisierung der externen Kosten.

In Zukunft dürfen die Verkehrsabgaben nicht mehr nur Finanzierungszwecke erfüllen. Zur Internalisierung der externen Kosten müssen sie zentrale ökologische Funktionen übernehmen. Gleichzeitig gilt es, die Umweltziele des Bundesrates zu erreichen (vergleiche dazu Ausführungen Kasten Stickoxyde bzw. externe Kosten). Ein schrittweises und abgestimmtes Vorgehen ist dabei sinnvoll.

In einer ersten Etappe ist die bereits seit 1990 in Diskussion stehende CO₂-Abgabe rasch einzuführen. Dabei sind die Treibstoffe zwingend zu berücksichtigen, wobei dies eine Benzinpreiserhöhung von maximal 20 Rappen nach sich zieht. Weder die Umweltziele noch eine Internalisierung der externen Kosten sind damit zu erreichen.

Der Benzinpreis ist sodann stufenweise auf 2 Franken anzuheben, was zusätzliche Einnahmen von rund 3300 Mio. Franken ergeben wird.

Diese sollen über die Krankenkassen als «Clearingstellen» kostengünstig an die Bevölkerung (Erwachsene Fr. 560.-, Kinder Fr. 280.-) zurückerstattet werden, was dem Prinzip Öko-Bonus entspricht.

Ein allfälliger Tanktourismus – bei fehlenden Preisanpassungen im Ausland – ist zu unterbinden, indem vorgeschrieben wird, dass die Schweiz nur mit vollem Benzintank verlassen werden darf (stichprobenweise Kontrollen beim Grenzübergang).

Ein fahrleistungsabhängiger «Öko-Bonus Plus» bei Personenwagen ist demgegenüber vorläufig kaum realisierbar.

Ausserdem haben Erfahrungen im Kanton St. Gallen mit emissionsabhängiger Motorfahrzeugsteuer gezeigt, dass der Vollzug nicht machbar ist.

Vieles spricht dafür, sie leistungsabhängig über den Benzinpreis durch den Bund zu erheben.

In den Agglomerationen sind die vergleichsweise hohen externen Kosten über verursachergerechte Parkplatzabgaben zu internalisieren, die die Infrastrukturkosten und die knappe Bodenkapazität berücksichtigen.

Die Autobahnvignette ist in der vorgeschlagenen Form als zweckgebundene Abgabe nicht weiterzuführen, da der Erhebungsaufwand in einem äusserst ungünstigen Verhältnis zu den geringen ökologischen Lenkungswirkungen steht.

Die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist hingegen unter-

Luftreinhaltkonzept Bundesrat: Ziele ausser Reichweite

Gemäss Luftreinhaltkonzept des Bundesrates sollten die Stickoxide aus dem Verkehr (PW/LW, Lieferwagen, Car, Mofa) von 150000 Tonnen im Jahre 1984 auf 25000 Tonnen reduziert werden. Bei anhaltender

Trendentwicklung werden es aber im Jahr 2000 125000 Tonnen sein. Die bundesrätlichen Zielsetzungen werden somit – trotz Katalysator – massiv verfehlt.

stützenswert, wobei in einem neuen Verfassungsartikel zum Ausdruck kommen müsste, dass die gesamten externen Kosten zu internalisieren sind und keine problembeladene Zweckbindung geschaffen werden darf.

Solange keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe besteht, muss der Transitverkehr mit höheren, emissionsabhängigen Abgaben belastet werden.

Positive ökologische und wirtschaftliche Auswirkungen

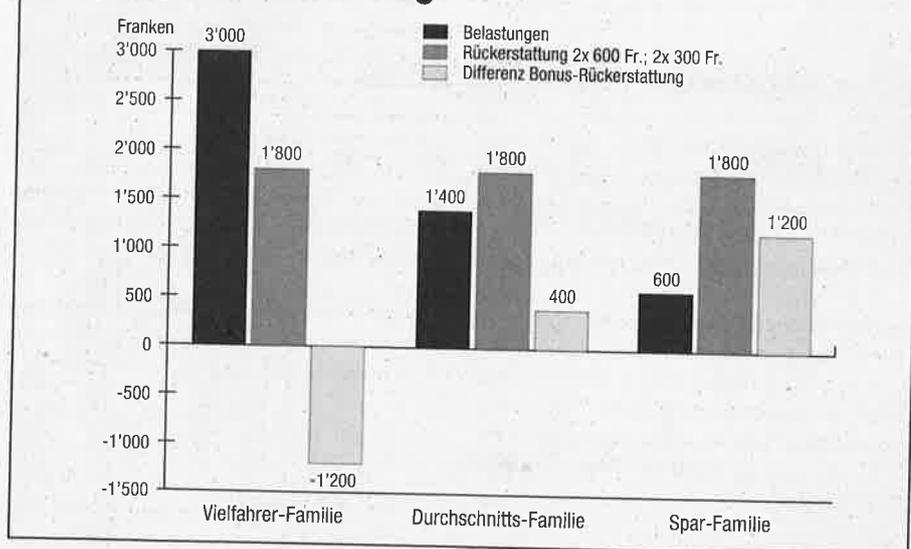
Eine Bilanz der vorgeschlagenen Abgaben zeigt, dass sie zur Erreichung der bundesrätlichen Umweltziele notwendig sind. Der administrative Aufwand für die Erhebung der Abgaben und die Rückerstattung wird sicherlich nicht höher ausfallen als derjenige bei der Autobahnvignette.

Die Benzinpreiserhöhungen mit gleichzeitiger Rückerstattung sind auch aus verteil-

lungspolitischer Sicht positiv: Die einkommensschwächeren Schichten werden mit Sicherheit nicht benachteiligt und die Rand- und Berggebiete nur gemäss ihren externen Kosten belastet, also in wesentlich geringerem Ausmass als die Agglomerationen.

Gesamtwirtschaftlich ergeben sich bei Benzinpreiserhöhungen mit Rückerstattung keine negativen Effekte: Der Mittelabfluss ins Ausland wird aufgrund der vergleichsweise geringeren Benzinkäufe sogar reduziert, und die inländische Kaufkraft bleibt voll erhalten. Es wird ein gewisser Strukturwandel einsetzen: Das Wachstum einzelner Segmente der Verkehrsbranche wird gedämpft, andere werden gestärkt. Insgesamt resultiert eine Verlagerung der Beschäftigung hin zu umweltfreundlicheren Branchen, Produkten und Dienstleistungen. Die Benzinpreiserhöhungen werden indirekt zur Sanierung der Bundesfinanzen beitragen, indem der öffentliche Verkehr von günstigeren Rahmenbedingungen profitiert und in der Folge die Subventionen teilweise abgebaut werden können.

Belastung – Rückerstattung



Rückerstattung begünstigt Wenigfahrer

Die vorgeschlagene Form der Rückerstattung kann als familienfreundlich bezeichnet werden. Eine geringe Mehrbelastung erfahren einzig die gutverdienenden Ein- und Zweipersonenhaushalte. Selbstverständlich ist aber vor allem die Fahrleistung und damit der Benzinverbrauch entscheidend. Innerhalb der gleichen Gruppe gibt es Viel- und Wenigfahrer. Für eine «Vielfahrerfamilie» heisst dies, dass sie unter dem Strich mehr bezahlt, solange sie ihren Benzinverbrauch nicht drosselt. Eine «Sparfamilie» wird dank den Verkehrsabgaben mit Rückerstattung einkommensmässig bessergestellt.

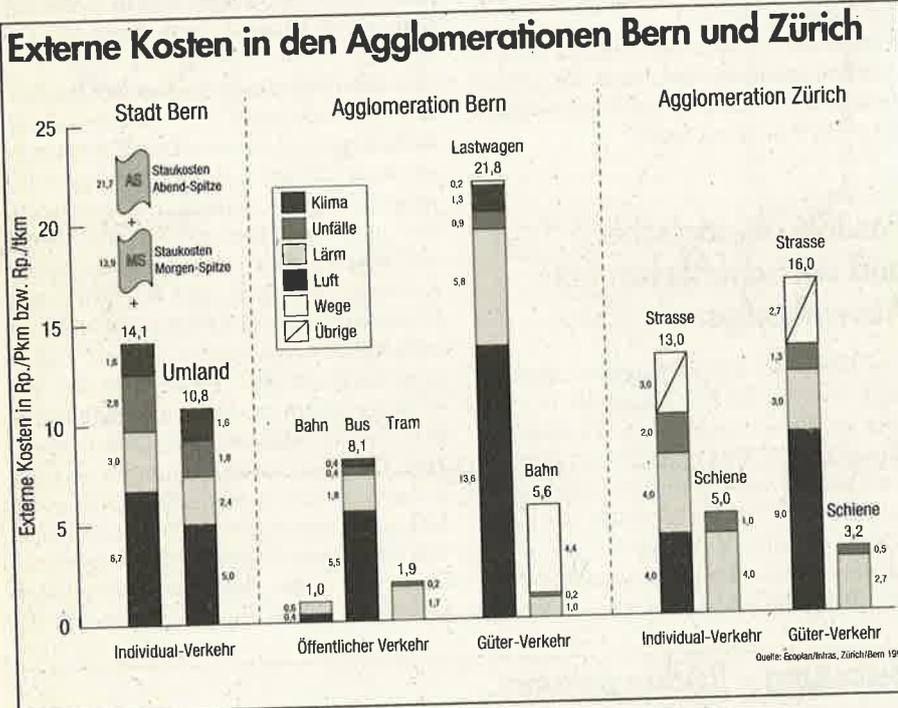
Externe Kosten

Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogrammes «Stadt und Verkehr» sind die externen Kosten berechnet worden. Es zeigt sich, dass der motorisierte Individualverkehr pro Personenkilometer mindestens um rund 10 Rappen (ohne Staukosten) zu billig ist. Beim Güterverkehr auf der Strasse sind es mindestens 16 Rappen pro Tonnenkilometer (Rp./tkm). Auch der öffentliche Verkehr weist externe Kosten auf, allerdings nur im Umfang von ein paar Rappen

pro Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer. Hingegen sind hier die Wegkosten (Infrastruktur- und Betriebskosten) unterdeckt, was zu Subventionen der öffentlichen Hand führt. Die Berechnungen legen nahe, dass bei den Personenwagen mindestens Fr. 1.50 pro Liter externe Kosten auf den Treibstoffpreis dazugeschlagen werden, beim Güterverkehr sind es mindestens Fr. 2.-.

Die Berechnungen der externen Kosten sind dabei erst noch äusserst zurückhaltend: Nur ein Teil der gesellschaftli-

chen/sozialen und der Umweltschäden (Luft- und Lärmbelastung, Unfälle, Staus) ist einbezogen worden, und nur netzartig bezifferbare Indikatoren erscheinen überhaupt in den Rechnungen.



Was sind externe Kosten?

Externe Kosten sind all jene Kosten, von den Verursachern nicht selber getragen werden, sondern auf Dritte, die kommenden Generationen oder die Umwelt vererbt werden. Solange die externen Kosten nicht den Verursachern angelastet bzw. internalisiert werden, kann nicht von einer funktionierenden Marktwirtschaft gesprochen werden. Es bestehen erhebliche Fahrtseinbussen.

«Umweltgerechte Verkehrsabgaben»

Höhere Energiepreise, CO₂-Abgaben, ein Benzinpreis von 2 Franken, Anpassung der Motorfahrzeugsteuern, Parkplatzabgaben, «Road Pricing» sind als Verkehrs- und Umweltmassnahmen in aller Leute Mund.

Nur: Wie sollen sie wirklich eingesetzt werden? Wie sind sie mit bestehenden Abgaben zu koordinieren? Wie sind die Einnahmen von mehreren Milliarden Franken zu verwenden? Welche Auswirkungen auf die Umwelt, aber auch auf die Wirtschaft sind zu erwarten?

Diese und weitere Fragen werden in der VCS-Publikation «Umweltgerechte Verkehrsabgaben» von Ruedi Meier eingehend behandelt und Vorschläge für eine Neuorientierung präsentiert.

Das Buch ist für Fr. 19.80 plus Porto zu beziehen bei VCS-Boutique, Bahnhofstrasse 8, 3360 Herzogenbuchsee

Bestell-Coupon

Ich bestelle das Buch «Umweltgerechte Verkehrsabgaben» für Fr. 19.80

Name Vorname

Strasse PLZ/Ort

Telefon VCS-Mitglied-Nr.



ren Teil der vorderen Radgabel sinnvoll (siehe auch die VCS-Produkte auf Seite 28).

