

# Argumentarium gegen die Milchkuh-Initiative

## Was will die Initiative?

Die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung», auch Milchkuh-Initiative genannt, will erreichen, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer vollständig dem Strassenverkehr zugutekommen. Heute wird nur der Mineralölsteuerzuschlag von rund 2 Mia Franken jährlich vollumfänglich für den Strassenverkehr eingesetzt. Die eigentliche Mineralölsteuer im Umfang von rund 3 Mia Franken fliesst je zur Hälfte in den Strassenverkehr und in die allgemeine Bundeskasse. Autofahrer und andere Strassenbenutzer würden zur «Milchkuh der Nation», argumentieren die Initianten, da sie immer mehr Abgaben bezahlen und trotzdem im Stau stehen. Mit den Mehreinnahmen sollen sich abzeichnende Engpässe im Strassenverkehr beseitigt werden.

## Warum die Initiative nicht zielführend ist:

### A) Verkehrsrechnung

Grundsätzlich ist der Ansatz der Verursachergerechtigkeit sinnvoll. Bei der Initiative wurde jedoch zu kurz gedacht:

1. Der Strassenverkehr deckt nicht die ganzen Kosten. Es ist zwar richtig, dass heute 1.5 Mia in die allgemeine Bundeskasse fließen. Allerdings gibt es verschiedene externe Kosten, die der Verkehr nicht trägt. Rechnet man diese mit ein, übersteigen die Gesamtkosten die Gesamteinnahmen des Verkehrs.<sup>1</sup>
2. Nicht enthalten sind ausserdem in der gesamten Strassenverkehrsrechnung die Kosten für den Raumbedarf. Insbesondere bei der Pendlermobilität spielt das eine grosse Rolle, denn sie definiert letztlich auch die notwendigen Kapazitäten. Da der motorisierte Individualverkehr (MIV) etwa 50 mal mehr Raum pro Person benötigt<sup>2</sup>, wäre es weder im Interesse des MIV noch im Interesse der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, wenn der öffentliche Verkehr schlechter würde. Im Gegenteil: eine Verschiebung der Pendlermobilität von ÖV zu MIV würde sehr schnell zu einem Verkehrskollaps führen. Dies gilt vor allem für die Agglomerationen. Das Verhältnis von ÖV-Pendler zu MIV-Pendler liegt etwa bei 4:5.<sup>3</sup> Eine Verschiebung von ÖV zu MIV hätte daher negative Effekte auf die Verkehrssituation – dies besonders in den Ballungszentren. Eine Quersubventionierung des ÖV ist deshalb sinnvoll.

### B) Klimapolitik, Infrastrukturbedarf und Verkehrspolitik

Generell stellt sich die Frage, wie viel Infrastruktur in Zukunft für den MIV gebaut werden sollte:

1. Zusätzliche Infrastrukturen führen zu mehr Verkehr. Dieser sollte aber aus klimapolitischen Gründen nicht ungebremst zunehmen. Der Verkehr ist verantwortlich für knapp 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz. Diese sind zwischen 1990 und 2012 um ganze 13% angestiegen. Entsprechend steigt auch der Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen stetig an. Eine Trendwende ist notwendig, wenn auch das Schweizer Verkehrssystem auf einen mit dem 2°C-Ziel kompatiblen Emissionspfad gebracht werden soll. Eine Lenkung über den Preis zur Reduktion der Personenkilometer könnte sich in Zukunft aufdrängen. Eine solche Lenkung wäre mit der Milchkuh-Initiative kaum vereinbar.

---

<sup>1</sup> Das ARE rechnet mit rund 9 Mia Franken externen Verkehrskosten pro Jahr. Ins Gewicht fallen vor allem Umwelt- und Gesundheitskosten (Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Unfälle und Lärm). Der Strassenverkehr dominiert mit 7.7 Mia Franken, während auf den Schienenverkehr 730 Mio und auf die Luftfahrt 920 Mio entfallen. Dies hat einerseits mit dem hohen Anteil der Strasse am Gesamtverkehrsvolumen zu tun, aber auch mit der grösseren Verursachung von Schadstoffen und dem höheren Unfallrisiko. Der schwere Güterverkehr auf der Strasse deckt dank der LSWA seine Kosten zu einem hohen Teil selber. Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung, Medienmitteilung vom 30.06.2014, <http://www.aren.admin.ch/dokumentation/00121/00224/index.html?lang=de&msg-id=53527> (25.3.2016)

<sup>2</sup> Ein Platzvergleich zwischen Bus, Auto und Fahrrad findet sich z.B. unter: <http://zurpolitik.com/2012/01/26/wie-viel-platz-brauchen-bus-auto-und-rad-in-der-stadt/> Fazit der Berechnungen: Im Optimalfall braucht ein Autofahrer über 50 Mal mehr Platz, als ein Busfahrer.

<sup>3</sup> 2013 pendelten 9 von 10 Erwerbstätige zur Arbeit, dies entspricht rund 3.8 Mio Menschen. 53% der Pendler benutzte als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg das Auto, 30% begaben sich mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit, 16% zu Fuss oder mit dem Velo. Zusätzlich zu den Arbeitspendlern gab es 2013 gut 0.8 Mio Ausbildungspendler, von denen 67% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Ausbildungsstätte pendelten. Quelle: Bundesamt für Statistik, Pendlermobilität, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/04/blank/04.html> (21.3.2016)

2. Durch das automatische Fahren wird sich das Verkehrssystem in den nächsten 10–15 Jahren deutlich verändern. Mit dem automatischen Fahren kann der Verkehrsraum sehr viel effizienter genutzt werden. Ein Ausbau heute könnte dazu führen, dass Infrastrukturen gebaut werden, die in dieser Art gar nicht gefragt sein werden.

Weil Verkehrspolitik komplex ist, macht es keinen Sinn, diese auf eine kurze Formulierung in der Verfassung zu reduzieren. Gegen die Initiative bestehen deshalb auch ordnungspolitische Vorbehalte. Die Verfassung ist der falsche Ort, um Verkehrspolitik zu betreiben. Eine rigide Festlegung der Nutzung der Gelder aus Benzinzöllen in der Verfassung ist unsinnig.

### **C) Ordnungspolitische Überlegungen zur Steuerpolitik**

Ordnungspolitisch gesehen ist die Initiative auch deshalb ein Sündenfall, weil damit das Recht des Staates, Gelder für seine Zwecke über Steuern zu beschaffen, eingeschränkt wird. Die Logik der Milchkuh-Initiative ist es, Steuerpolitik in Gebührenpolitik umzuwandeln. Würde man dieses Prinzip, über den Strassenverkehr hinaus, auch auf andere Bereiche ausdehnen, liesse sich zum Beispiel die Bildung nicht mehr finanzieren, da keine Möglichkeit für ein zweckgebundenes Steuersubstrat besteht. Gleiches gilt auch für die Armee, die Polizei, oder soziale Auffangnetze.

#### **Wie sinnvoll ist die aktuelle Verkehrspolitik?**

Die aktuellen Stossrichtungen zur Anpassung der Finanzierung (FABI, NAF) sind in einzelnen Bereichen noch unbefriedigend, werden der Anforderung an eine Gesamtsicht für die Verkehrsfinanzierung aber eher gerecht als die Milchkuh-Initiative. Auf dieser Basis und insbesondere auf der gesetzlichen Ebene gilt es, weiter voranzuschreiten

Welche Verkehrspolitik schlägt swisscleantech vor? Folgende Prinzipien müssen für die Verkehrsfinanzierung gelten:

- **Verursacherprinzip:** Sämtliche direkten und indirekten Kosten des Verkehrs müssen durch diesen getragen werden. Die Kosten müssen proportional zur Nutzung erhoben werden.
- **Kapazitätsorientierte Nachfragelenkung:** Das Verkehrssystem weist heute hohe Nachfragespitzen auf. Diese gilt es mit geeigneten Massnahmen zu verlagern. Preisanreize sind ein guter Ansatz.
- **Lenkung der Mengenausdehnung:** Wenn Verkehr zu billig ist, dehnt sich die Nachfrage aus. Die Folgen sind Energieverbrauch, hoher Treibhausgasausstoss und Verkehrsüberlastung. Lenkungsabgaben sind sinnvoll.
- **Massvolle Quersubventionierung:** Das gut funktionierende System des öffentlichen Verkehrs ist einer der Gründe für die hohe Lebensqualität in der dicht besiedelten Schweiz.

Die Milchkuh-Initiative steht einer sachorientierten Verkehrspolitik entgegen und bedient einseitig die Interessen des MIV. Deshalb lehnt swisscleantech die Milchkuh-Initiative, welche am 5. Juni 2016 zur Abstimmung kommen wird, ab.