

auto- dossier

www.auto-schweiz.ch



EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser

«Die Strasse soll noch mehr für die Schiene blechen», war kürzlich in einer grossen Deutschschweizer Zeitung zu lesen. Ein schweizerischer «Verkehrsverband» schlägt vor, mit einer Erhöhung und Umverteilung der Mineralölsteuer den öffentlichen Verkehr zusätzlich zu alimentieren. Wie aus dieser ideologischen Ecke nicht anders zu erwarten, gingen diese Forderungen nach mehr Geld für die Schiene – einmal mehr! – voll und ganz auf die Kappe des motorisierten Individualverkehrs und der Strasseninfrastruktur. So weit so schlecht.

Bei diesem unsinnigen Vorstoss wird völlig ausser Acht gelassen, dass die Kosten des Strassenverkehrs laut Strassenrechnung des BFS (s. Grafiken Seite 4) aus dem Jahr 2007 zu 119 Prozent gedeckt sind (beim Nutzfahrzeugverkehr sogar zu 140 Prozent). Und zwar von den Strassenbenützern, also den Autofahrerinnen und Autofahrern sowie den Transportunternehmen selber. Dieser Eigenwirtschaftlichkeitsgrad kann sich mehr als nur sehen lassen und wäre eine gute Messlatte für andere Verkehrsträger. Im Lager von Politik und Behörden gibt es jedoch nach wie vor Leute, welche die Tatsachen verkennen und weiterhin mit lüsterndem Blick auf die Brieftasche der Autofahrer schielen. Das muss aufhören.

Das vorliegende auto-dossier, liebe Leserinnen und Leser, soll etwas Licht in den Subventionsdschungel bringen. Es soll Ihnen zeigen, woher das viele Geld kommt, welches der Bund für Ausbau und Unterhalt unserer Verkehrsinfrastruktur benötigt. Und wohin es, zum Teil fälschlicherweise, fliesst.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Andreas Burgener
Direktor auto-schweiz
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Woher das Geld kommt ...

Die Mehrzahl der Automobilistinnen und Automobilisten dürfte sich wohl kaum bei jedem Halt an der Tankstelle Gedanken darüber machen, was eigentlich mit dem ganzen Geld für Benzin und Diesel passiert. Es lohnt sich aber, dies zu tun, um der Kostenwahrheit im Verkehr einen ersten Schritt näherzukommen.

Treibstoffe unterliegen der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag. Beim Dieselöl betragen diese 75.87 Rappen je Liter (Mineralölsteuer 45.87 Rappen, Mineralölsteuerzuschlag 30 Rappen), beim Benzin 74.47 Rappen (inkl. Mineralölsteuerzuschlag von 30.54 Rappen). Beide Produkte werden mit dem Klimarappen (1.5 Rappen), Garantiefondsbeiträgen für die Pflichtlagerhaltung (Dieselöl 1.43 Rappen, Benzin 0.33 Rappen) und dem Fondsbeitrag der Erdölvereinigung (0.08 Rappen) belastet. Auf den Verkaufspreis wird schliesslich noch die Mehrwertsteuer von 7.6 Prozent aufgeschlagen. Für Dieselöl beläuft sich diese bei einem angenommenen Tanksäulenpreis von 1.80 Franken auf 13.68 Rappen, beim Benzin und bei einem Tanksäulenpreis von 1.70 Franken beträgt sie 12.92 Rappen. Insgesamt sind demzufolge auf dem Liter Dieselöl, der an der Tanksäule 1.80 Franken kostet, Steuern, Abgaben und Gebühren von 91.59 Rappen geschuldet, beim Benzin 88.39 Rappen. Damit fallen beim Dieselöl 50.9 Prozent des Tanksäulenpreises auf Steuern, Abgaben und Gebühren, während es beim Benzin 52 Prozent sind.

Es ist viel Geld, welches hier schon allein durch die Mineralölsteuer zusammenkommt, aber längst noch nicht alles. Laut Analysen von **strasseschweiz**, dem Verband des Strassenverkehrs, und Berechnungen des Eidgenössischen Finanzdepartements beliefen sich die Einnahmen des Bundes aus Strassen- und Autosteuern im Jahr 2008 auf gut 9.34 Milliarden Franken. Das ist nahezu ein Sechstel der gesamten für das gleiche Jahr ausgewiesenen Steuereinnahmen des Bundes. Haupteinnahmequellen sind, neben der bereits erwähnten Mineralölsteuer, Steuern, die der Bund bei der Einfuhr von Autos (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung unseres Strassennetzes (LSVA, Autobahnvignette) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Fahrzeugbestandteilen und Treibstoffen (Mehrwertsteuer) erhebt.



Bereits in der Vergangenheit eingenommen, jedoch in der «Strassenkasse» gehortet hat der Bund jene 2.6 Milliarden Franken an zweckgebundenen Strassengeldern, die er per Anfang 2008 als einmalige Ersteinlage dem neuen Infrastrukturfonds (IF) gutgeschrieben hatte. Von dieser Ersteinlage hat der Bund über 520 Millionen Franken verwendet. Insgesamt standen ihm 2008 demnach rund 9.86 Milliarden Franken an Strassengeldern zur Verfügung.

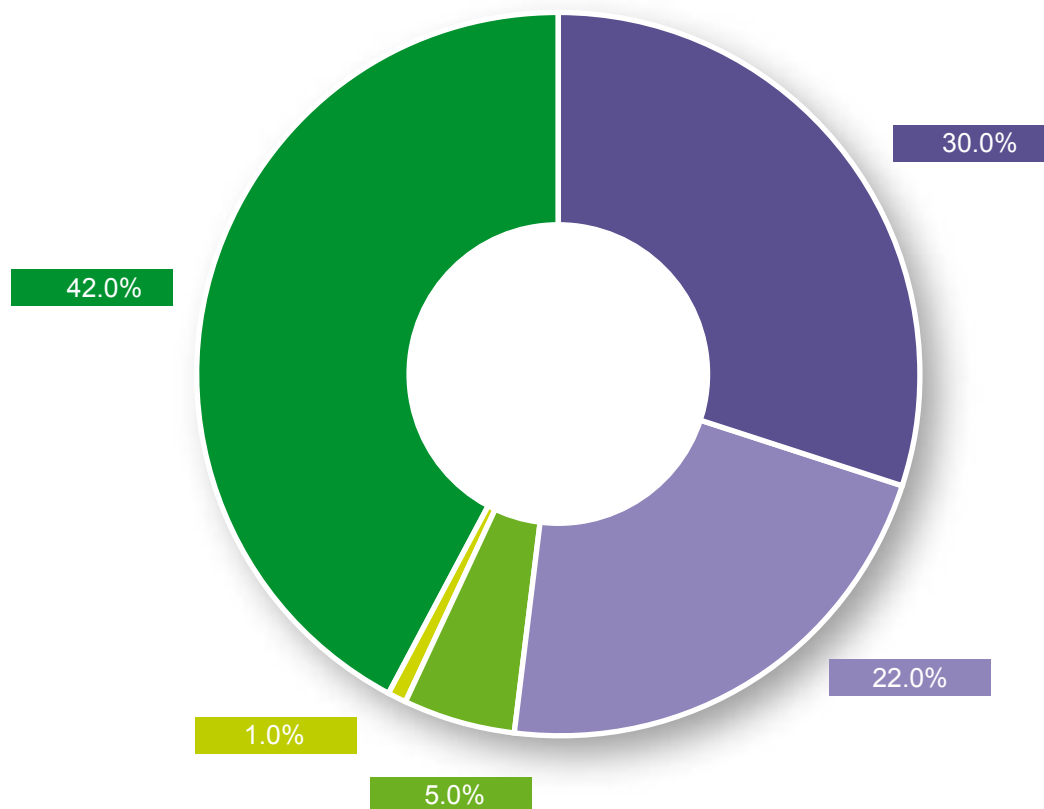
... und wohin es fliesst

Rund 42 Prozent der gut 9.34 Milliarden Franken, also knapp 6.8 Prozent der für 2008 ausgewiesenen Steuereinnahmen der Schweiz, sind voraussetzungslos der allgemeinen Bundeskasse zugeflossen. Etwas mehr als 26 Prozent wurden für Strassenprojekte wie z. B. den Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Nationalstrassen verwendet. Weitere 23 Prozent wurden zum grössten Teil (gut 2 Milliarden

Franken) in die Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten (FinöV) – Neue Eisenbahnalpentransversale (NEAT), Bahn 2000, Lärmschutzmassnahmen, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) – sowie in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen investiert. Zirka fünf Prozent gingen in Form von LSVA-Erträgen an die Kantone.

Erstmals zum Tragen kam wie bereits erwähnt der Infrastrukturfonds (IF): Dieser wird aus zweckgebundenen (!) Strassengeldern gespeist und schüttete 2008 insgesamt 1'537 Millionen Franken aus – davon 1'024 Millionen für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr und 513 Millionen für Schienenprojekte in Agglomerationen. Trotz einer einmaligen Entnahme von 2.6 Milliarden Franken aus der Rückstellung für die Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs (SFSV), um den Infrastrukturfonds zu alimentieren, lagen in der Kasse des SFSV Ende 2008 noch immer 2.7 Milliarden Franken.

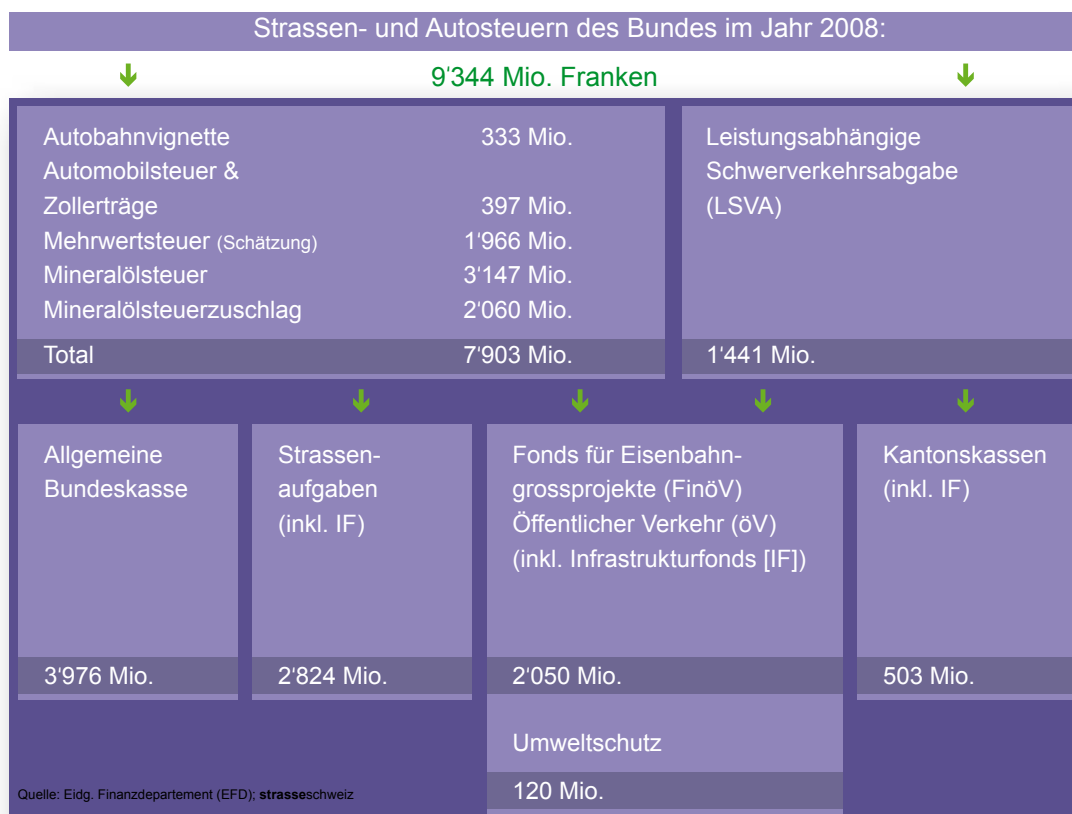
Darstellung der **prozentualen Verwendung** der **Strassen- und Autosteuern** des Bundes im Jahr 2008



- Strassenaufgaben (inkl. IF) ■ FinöV/öV (inkl. IF) ■ Kantonskassen (inkl. IF)
- Umweltschutz ■ Allgemeine Bundeskasse

Wer es mit der Kostenwahrheit ernst meint, kann es nicht genug betonen: Die Strasse finanziert sich selbst! Ganz im Gegensatz zur Bahn. Im vergangenen Jahr haben die Strassenbenützer (Automobilisten, Motorradfahrer und Transporteure) nicht nur die gesamte Strasseninfrastruktur selber bezahlt, sondern darüber hinaus noch einen Grossteil der Schieneninfrastruktur. Und weil überdies ein wesentlicher Teil der Strassen- und Autosteuern gemäss Bundesverfassung nicht zweckgebunden ist, tragen die Strassenbenützer Jahr für Jahr dazu bei, den Bundeshaushalt zu entlasten.

Darstellung* der Finanzierung der Strasseninfrastruktur und eines Grossteils der neuen Schieneninfrastruktur



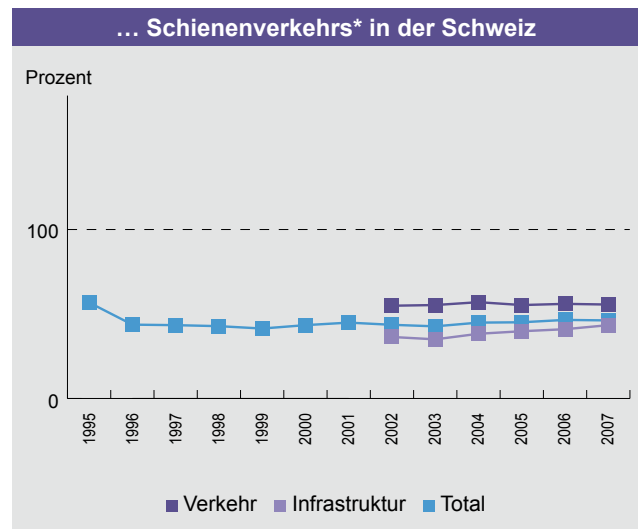
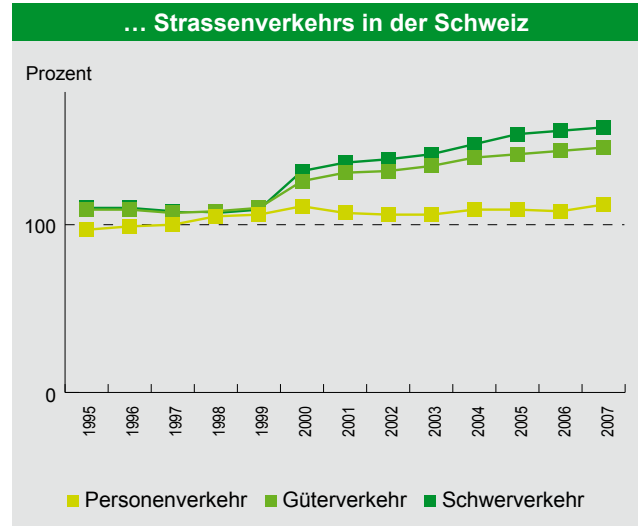
*Um die Darstellung übersichtlich zu halten, werden rund 520 Millionen Franken als Finanzierungsquelle ausgeklammert. Diese Mittel stammen vom Betrag (2.6 Mia. Franken), der aus der Rückstellung der Spezialfinanzierung Strassenkasse (SFSV) entnommen und per Anfang 2008 dem Infrastrukturfonds (IF) als einmalige Einlage gutgeschrieben wurde.

auto-schweiz fordert ...

Im Interesse der Automobilistinnen und Automobilisten sowie der Schweizer Wirtschaft setzt sich auto-schweiz seit jeher für die Schaffung und Aufrechterhaltung von politisch und wirtschaftlich optimalen Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr ein. Vor diesem Hintergrund erhebt auto-schweiz die folgenden Forderungen an Politik und Behörden:

- Sicherstellung des Grundsatzes der freien Wahl und des freien Nutzens des Verkehrsmittels
- Anerkennung und Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Vorteile und des volkswirtschaftlichen Nutzens der individuellen Mobilität bei der Verkehrsplanung
- Verzicht auf die raumplanerische Vorzugsbehandlung des öffentlichen Verkehrs
- Vollumfängliche und nachfragegerechte Abdeckung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse
- Verzicht auf Steuererhöhungen und neue Steuern, Lenkungsabgaben usw.
- Schaffung von Anreizen zum vermehrten Kauf von energieeffizienten Fahrzeugen
- Sicherung der Finanzierung von Verkehrsvorhaben nach dem Verursacherprinzip

Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des ...



*Volkswirtschaftliche Eisenbahnrechnung

Haben Sie unsere Aktionsplattform schon besucht?

CLEVER UNTERWEGS ist eine Kampagne für intelligente Mobilität. Sie fördert einen bewussten Umgang mit dem Auto. CLEVER UNTERWEGS verbindet Sicherheit, Umweltschutz, Energieeffizienz, moderne Technik und Fahrfreude. CLEVER UNTERWEGS informiert über wichtige Aspekte des individuellen Strassenverkehrs, gibt Tipps und Ratschläge rund ums Autofahren und trägt zu einer sinn- und lustvollen Nutzung des Autos bei.

**Wie umweltfreundlich ist Ihr Auto?
 Jetzt bewerten und eine neue, energieeffiziente Alternative suchen!**

www.cleverunterwegs.ch

Herausgeber

auto-schweiz
 Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
 Postfach 5232
 Mittelstrasse 32
 CH-3001 Bern
 T 031 306 65 65 F 031 306 65 60
 info@auto-schweiz.ch

Rückfragen und Auskünfte

Andreas Burgener, Direktor
 Eduard Daetwyler, Public Relations
 Ruedi Blessing, Technik/Statistik

www.auto-schweiz.ch