

Kita statt Autobahn? So einfach ist das nicht

Der geplante Ausbau wird durch die Autofahrer selbst finanziert.

Doris Kleck

Abstimmungskampagnen sind kein Ort für Subtilitäten und differenzierte Aussagen. Meist geht es um die grossen Schlagworte. Und oft wird derart vereinfacht, dass die Grenze des Zulässigen zumindest geritzt wird.

Ein aktuelles Beispiel liefert die Nein-Kampagne zum Autobahnausbau. Der VCS und die Aktion Umverkehr haben dagegen das Referendum ergriffen – unterstützt werden die beiden Verbände auch von SP, Grünen und GLP. Die Vorlage beinhaltet sechs Strassenbauprojekte. Kostenpunkt gemäss Bundesrat: 4,9 Milliarden Franken.

Das ist eine schöne Stange Geld. Zu teuer, finden denn auch die Gegner der Vorlage. Mit Genuss verweisen sie darauf, dass der Bundesrat wegen eines strukturellen Defizits gerade ein Sparpaket schnürt, mit dem das Ausgabenwachstum gebremst werden soll. Die grüne Nationalrätin Franziska Ryser etwa sagte an einer Medienkonferenz: «Ich möchte Sie ausserdem daran erinnern, dass der Bundesrat

krampfhaft versucht, bis 2030 5 Milliarden zu sparen, während wir beim Autobahnausbau 5,3 Milliarden verlocken sollen.» Und die VCS-Co-Vizepräsidentin Jelena Filipovic wirbt mit der Botschaft: «Während der Bund 4 Milliarden beim Klimaschutz und der familienergänzenden

Kinderbetreuung sparen will, sollen gleichzeitig 5,3 Milliarden in den masslosen Autobahnausbau investiert werden. Das ist ein Affront!»

Für die beiden Gegnerinnen ist klar, der Bund setzt die Prioritäten falsch. Was sie geflissentlich unterschlagen: Selbst für

den Fall, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger den Autobahnausbau ablehnen, stehen die rund fünf Milliarden Franken nicht einfach für Kitas und Klimaschutz zur Verfügung; und auch das Sparprogramm des Bundes erübrigt sich nicht. Die Abstimmung hat keinen direk-

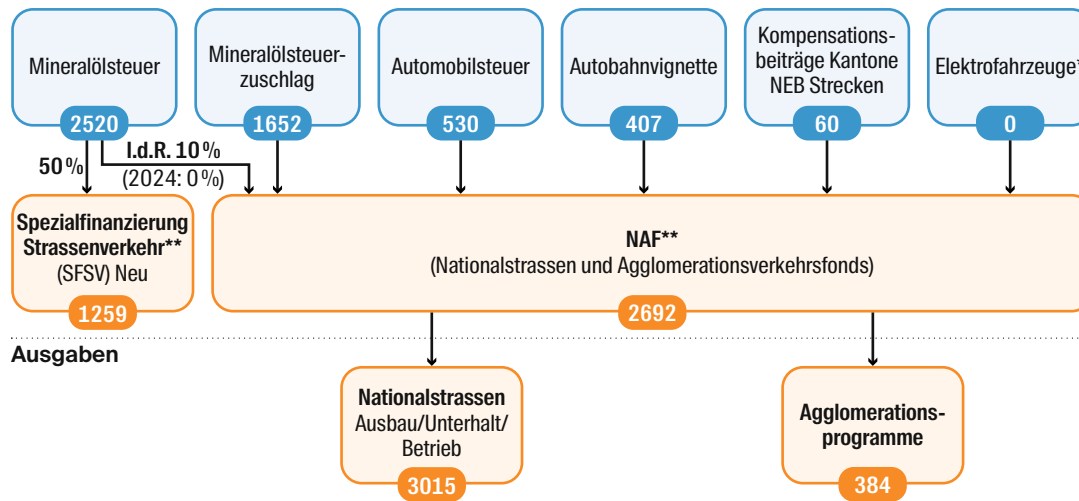
ten Einfluss auf die Bundeskasse. Denn der Autobahnausbau wird – wie auch Unterhalt und Betrieb – mit Geldern aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert. Und dieser wird wiederum vollständig von den Autofahrern selbst gespeist – zum Beispiel über die Einnahmen aus der Autobahnvignette, der Automobilsteuer oder der Mineralölsteuer (siehe Grafik).

Die Stimmbevölkerung stimmte dem Strassenfonds 2017 mit 62 Prozent deutlich zu. Er wurde analog zum Bahninfrastrukturfonds geschaffen – mit der Schaffung dieser Spezialkasseli entzieht sich die Verkehrsfinanzierung den jährlichen Budgetdebatten.

Der Verein Umverkehr hält auf seiner Website fest, dass «die scheinbare Selbstfinanzierung dem Autobahnausbau eine gewisse politische Legitimität verleiht». Moniert aber gleichzeitig, dass die externen Kosten des motorisierten Strassenverkehrs wie Lärm, Unfälle, Umwelt- und Gesundheitsschäden nicht berücksichtigt würden.

So werden die Strassen finanziert Finanzflüsse 2024 (in Mio. Franken) gemäss Voranschlag

Einnahmen



*Einführungszeitpunkt offen **Inklusive diverser, weiterer Erträge (SFSV und NAF)

Quelle: Bundesamt für Strassen (Astra)/Grafik: let