

Zur eidgenössischen Abstimmung über die «Änderung des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen»

## Zweimal ein Nein aus unterschiedlichen Beweggründen



Die beiden «Berner» Martina Munz und Thomas Hurter sind aus ganz verschiedenen Gründen gegen die Preiserhöhung der Autobahnvignette um 150 Prozent.

Bilder: zvg

**SCHAFFHAUSEN/HALLAU.** Am 24. November wird über die Erhöhung der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken entschieden. Martina Munz und Thomas Hurter sagen, warum sie aus verschiedenen Gründen klar dagegen sind.

### INTERVIEW VON MARCEL TRESCH

«Schaffhauser Bock»: Am 24. November entscheidet die Schweiz an der Urne über die «Änderung des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen». Bundesrat und Parlament empfehlen die Annahme. Warum sind Sie dagegen?

**Thomas Hurter:** Von den jährlich 9,5 Milliarden Franken Abgaben durch den Strassenverkehr werden nur 31 Prozent für die Strasse eingesetzt. Der Rest geht in die allgemeine Bundeskasse und den Bahnverkehr. Momentan ist man daran, mit dem Bahninfrastrukturfonds eine definitive Finanzierung für die Bahn zu erreichen. Gleichzeitig ist man nicht bereit, dies für die Strasse zu tun. Solange die

Strassenfinanzierung nicht definitiv geregelt wird, dürfen keine Gebührenerhöhungen mehr vorgenommen werden. Die Strasse hat einen Eigenfinanzierungsgrad von 115, die Bahn von nur 40 Prozent.

**Martina Munz:** Eine Verteuerung der Vignette auf 70 oder 80 Franken hätte ich durchaus befürwortet. Dieser sinnvolle Kompromiss wurde im Parlament aber von der Autolobby abgelehnt. Zwei wichtige Gründe sprechen gegen die überbeuerte Vignette: Einerseits wird die Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene noch stärker gefährdet als bisher und andererseits hat die Vignette keinerlei ökologische Lenkungswirkung.

*Stimmt das Volk für die Vignettenerhöhung, fließt eine Drittmilliarde Franken mehr in die Bundeskasse. Welche Garantie besteht, dass diese Zusatzgelder zweckgebunden sind?*

**Thomas Hurter:** Keine. Die Gelder sollen der Strasse zugute kommen, was auch richtig ist. Allerdings sind die zusätzlichen Einnahmen durch die Erhöhung der Vignette für die Kantonsstrassen sowie drei Umfahrungen im Welschland vorgesehen, notabene ohne Vignettenpflicht. Damit sind die Zusatzeinnahmen während Jahren verplant und können für keine einzige Engpassbeseitigung auf unseren Nationalstrassen eingesetzt werden. Auf der anderen Seite können Kantone Strassenstücke an den Bund abgeben. Bis heute hat jedoch kein Kanton erklärt, dass dann eine Senkung der Kantonssteuern vorgesehen sei. Dies, obwohl die Kantone in Zukunft weniger für die Strasse aufwenden müssen. Da unser Kanton mit dem Abtausch Schaffhausen-Bargen gegen Schaffhausen-Thayngen mehr Kantonsstrasse erhält, wird er gemäss den Berechnungen des Bundesrates sogar Mehraufwendungen haben.

*Das Verursacherprinzip im Umweltbereich soll laut SP-Dossier als zentrale Massnahme weitergeführt und ausgebaut werden. Dort steht auch, dass die «Subventionierung» der jährlichen Umweltbelastung von rund 9,7 Milliarden Franken durch die Allgemeinheit konsequent auf die Verursacher überwälzt werden muss. Warum sind gerade Sie gegen die massive Verteuerung der Vignette, was ja vor allem die Strassenbenützer trifft?*

**Martina Munz:** Die vermutlich beste verursachergerechte Finanzierung erfolgt über die Fahrzeugsteuer und den Treibstoffpreis in Verbindung mit einer ökologischen Steuerreform. Die Erhöhung der Vignette ist ein Versuch, die Realität zu umgehen. Letztlich führt auch sie

zu mehr Strassenbau. Wer Strassen baut, wird aber Verkehr ernten. Wir müssen eine umfassende Verkehrspolitik betreiben und umweltschonendere Verkehrsmittel wie Bahn, Bus oder Fahrrad fördern.

*Die Gegner reden von Unfairness und Abzockerei des Privatverkehrs. Inwiefern können Sie dem zustimmen und folgen?*

**Thomas Hurter:** Ohne die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen, muss man klar aufzeigen, welcher Verkehrsträger wie viel kostet. Diese Frage muss sich jeder Unternehmer stellen und sollte daher auch für den Staat gelten. Es kann doch nicht sein, dass ein Verkehrsträger, der sich bereits selber finanziert, noch mehr Abgaben tätigen muss. Insofern ist es tatsächlich so, dass die Strasse überdurchschnittlich viele Abgaben an den Bund und die Bahn leistet. Betrachtet man die Verkehrsentwicklung auf der Strasse sowie die dreifache Zunahme der Staustunden auf Nationalstrassen seit 2009, ist dringender Handlungsbedarf angebracht. Von 2000 bis 2008 wurde die Strasse um knapp sechs, die Bahn hingegen um 43 Prozent ausgebaut. Das Parlament hat einen weiteren Bahnausbau von 6,5 Milliarden Franken (FABI-Vorlage) beschlossen und will dies mit einer Mehrwertsteuererhöhung, höheren Kantonsbeiträgen und weiteren Strassenabgaben finanzieren. Es ist daher an der Zeit, dass die Strasse nicht immer mehr zur Milchkuh für die gesamte Verkehrsfinanzierung wird.

*Die Vignetten-Einnahmen, die Hälfte der Mineralölsteuer und 100 Prozent des Mineralölsteuerzuschlages fließen in die Strassenkasse des Bundes. Ein grosser Teil der Gelder kommt jedoch dem Verkehrsträger Schiene zugute. So werden zum Beispiel der Gotthard-Basistunnel, der kombinierte Ver-*

*kehr, der Autoverlad und die Schieneninfrastruktur in Städten und Agglomerationen erheblich mitfinanziert, insgesamt rund eine Milliarde Franken oder knapp ein Viertel aller Einnahmen, die jährlich von der Strasse zur Schiene unverteilt werden. Ist das aus Ihrer Sicht so in Ordnung?*

**Martina Munz:** Ja, ich unterstütze die Verlagerungspolitik des Bundes, denn wir brauchen eine nachhaltige Verkehrspolitik. Sie dient letztlich auch dem notwendigen, motorisierten Verkehr, der nicht im Verkehrschaos stecken bleibt.

**Thomas Hurter:** Grundsätzlich sollten sich die einzelnen Verkehrsträger selber finanzieren. Ich verstehe allerdings, dass eine komplette Finanzierungsentflechtung kaum eine politische Mehrheit finden wird. Insofern wird die Strasse vermutlich immer einen Teil an den Bund und an die Bahn abliefern müssen. Es darf aber nicht sein, dass einmal mehr eine Abgabe weiter erhöht wird, bevor die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahn sowie eine Strassenfinanzierung ähnlich der Bahn an die Hand genommen wird. Leider war es schon immer so, dass eine einmal eingeführte Abgabe kaum je mal wieder abgeschafft wurde.

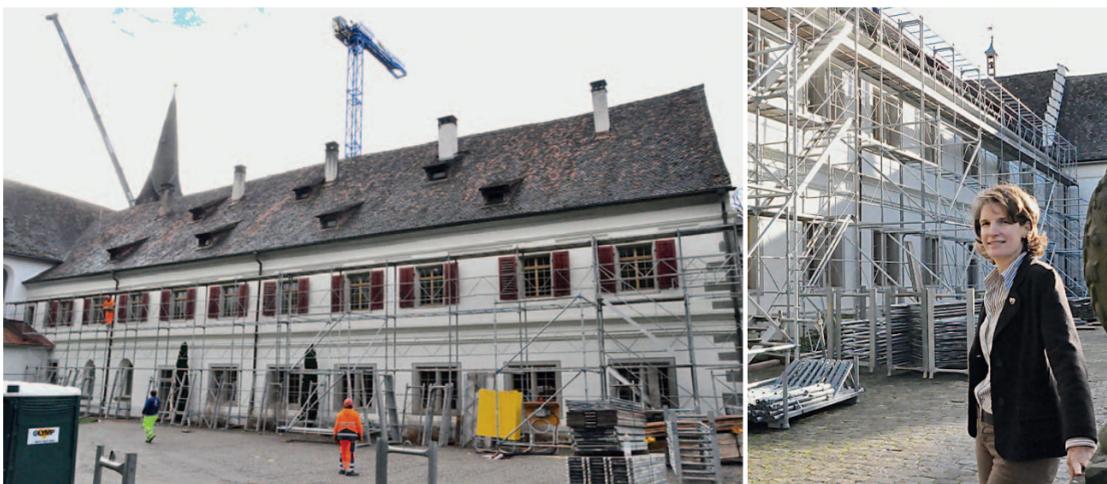
*Warum soll die «Änderung des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen» abgelehnt werden?*

**Martina Munz:** Die überbeuerte Vignette führt zu mehr Strassenbau und damit zu mehr Individualverkehr. Wir wollen eine intelligentere Verkehrspolitik stützen und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene nicht gefährden.

**Thomas Hurter:** Weil sich die Strasse heute bereits selber finanziert und von sämtlichen Abgaben und Gebühren lediglich 31 Prozent für die Strasse verwendet werden. Auf Vorrat die Abgaben zu erhöhen, schadet unserer Wirtschaft.

Fortsetzung von Seite 1

## 90 000 Dachziegel müssen ...



Koordiniert den Tagungs- mit dem Baustellenbetrieb: Dorothea Walder, Leiterin Ausbildungszentrum Klostergut Paradies. Bilder: Judith Klingenberg

Schmunzeln hinzu: «Einige Brautpaare haben jedoch eigens den Termin auf später verschoben, weil sie unbedingt im Paradies heiraten möchten.» Uneinge-

schränkt möglich seien hingegen Weihnachtsessen, da diese abends stattfinden, dann also, wenn kein Baulärm zu befürchten ist.

saniert. Die nun begonnene Dachsanierungsetappe, die mit rund 1 Million Franken veranschlagt ist, bildet laut Walder den Abschluss der umfassenden Umbauten, denen die historische Anlage in den vergangenen Jahren unterzogen wurde.

### Abschluss umfassender Umbauten

Die denkmalgeschützte Klosteranlage ist seit 1918 im Besitz von Georg Fischer und wurde anlässlich des 150-jährigen Firmenjubiläums im Jahre 1952 umfassend restauriert. Das Ausbildungszentrum öffnete im Jahre 1974 seine Pforten. Sämtliche Seminarräumlichkeiten sowie das Refektorium wurden kürzlich technisch auf den neusten Stand gebracht. Zuvor wurde, gleichzeitig mit der Restauration der Klosterkirche, die im Besitz der katholischen Kirchgemeinde Diessenhofen ist, an den übrigen Gebäudeflügeln das Dach

### 100-Jahr-Jubiläum im 2018

Kleinere Renovationsarbeiten werden allerdings weiterhin laufend anfallen. Und in rund zehn Jahren werden die Mauern einer Sanierung bedürfen. Davor aber werden zwei Jubiläen gefeiert: 40 Jahre Ausbildungszentrum im kommenden Jahr und vier Jahre später 100 Jahre Klostergut Paradies im Besitz von Georg Fischer. Dorothea Walder: «Wir werden im kommenden Jahr mit der Planung der Jubiläumsaktivitäten beginnen.»

Fortsetzung von Seite 1

## 1 Million Franken für ...

solut höchsten Betrag pro Einwohner erhält Beggingen mit 706 Franken, gefolgt von Merishausen (569 Franken) und Oberhallau (545 Franken).

### Fusion entlastet Finanzausgleich

Wie das Volkswirtschaftsdepartement festhält, hat die Fusion der Gemeinden Beringen und Guntmadingen merklich zur Entlastung des Finanzausgleichs beigetragen. Davon profitieren nicht nur die beiden fusionierten Gemeinden, sondern alle Zahlergemeinden sowie der Kanton. Punkto Finanzlage bescheinigt das Finanzdepartement den Schaffhauser Gemeinden eine gute Ausgangslage für die Zukunft, auch wenn die Jahresabschlüsse im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr leicht schlechter ausgefallen sind. Insgesamt weisen die 26 Gemeinden noch

einen Überschuss von 1,5 Mio. Franken aus (Vorjahr: 4,9 Mio. Franken). Das kumulierte Eigenkapital wird mit 58,2 Mio. Franken beziffert, die Nettoschuld nahm infolge der um 16,5 Mio. auf knapp 52,1 Mio. Franken gestiegenen Nettoinvestitionen von 1567 auf 1814 Franken pro Einwohner zu.

Noch würden die Gemeinden, so das Fazit des Volkswirtschaftsdepartementes, über genügend finanziellen Spielraum verfügen. Da allerdings die Kosten für Altersbetreuung und Pflege, Sozialhilfe und Krankenkassenprämien überdurchschnittlich zunehmen könnten, müssten sich neben dem Kanton auch die Gemeinden mit Steuerfusserhöhungen und Leistungsabau auseinandersetzen, um mittelfristig einen ausgeglichenen Finanzhaushalt zu erreichen.



Der per 1. Januar 2013 erfolgte Zusammenschluss von Beringen (r.) und Guntmadingen (l.) entlastet den Finanzausgleich. Bild: Judith Klingenberg

Anzeige



Komitee „Nein zu 1:12“, Postfach 817, 8201 Schaffhausen