

19 November, 2013  
Autor: Marcel Tresch

## Keine «Carte blanche» mehr

Die Vignettenabstimmung ist zwar vom Tisch, doch die Diskussionen punkto zusätzlichen Strassenabgaben und Kostentransparenz werden uns auch in nächster Zeit weiter beschäftigen.



Markus Hutter (FDP, I.) und Thomas Hurter (SVP) kämpfen für die Transparenz. Bilder Marcel Tresch



Seit den Sechzigerjahren haben sich die Abgaben für Autofahrer sage und schreibe mehr als versechsfacht. Aktuell liefern die Strassenbenützer dem Staat 9,5 Milliarden Franken ab (Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer, Nationalstrassenabgabe, Motorfahrzeugsteuer und Schwerverkehrsabgabe) – selbstverständlich jährlich! Genügend Geld also, dass sich die Strasse schon lange selbst finanziert. Doch die immer wieder aufs Neue aufgezwungene Abgabenlast nimmt stetig zu. Automobilisten, Motorradfahrer, Lastwagenfahrer und andere Strassenbenützer sind schon längst die «Milchkuh der Nation». Sie berappen immer mehr Steuern, Abgaben und Gebühren, dass einem schon das Steuern eines Vehikels weh tut. Und dennoch stehen alle immer wieder und vor allem je länger je mehr im Stau. Die «Milchkuh-Initiative» will dem Ganzen nun einen Riegel schieben. Sie fordert ein Ja zur Zweckbindung, damit die Einnahmen aus dem Strassenverkehr konsequent in die Strasseninfrastruktur investiert werden. «Denn damit wird sichergestellt», so der Winterthurer Nationalrat Markus Hutter, «dass die tatsächlichen Bedürfnisse von den Benutzern finanziert werden.» Er ist der Überzeugung, dass, wenn es später mehr Mittel brauchen sollte, die Automobilisten auch bereit wären, diese zu erhöhen. Vorausgesetzt, dass sie nicht einfach in andere Bereiche abfliessen, von denen die Strasse nichts hat.

#### Gegen den Volkswillen

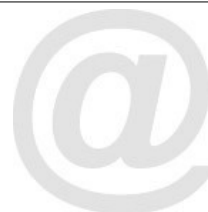
«Es kann doch nicht sein, dass ein Verkehrsträger, der sich schon heute selber finanziert, noch mehr Abgaben bezahlen muss», bläst Thomas Hurter ins gleiche Horn. Der Schaffhauser Nationalrat und sein Winterthurer Amtskollege sind sich einig, dass bei Strasse und Bahn gleich lange Spiesse gelten müssen. Entsprechend müsste für sie in Bern nicht nur der Bahnin



#### Geforderte Transparenz

Der ACS-Präsident Thurgau unterstützt die Initiative voll und ganz. Beim Automobil-Club wird schon jahrelang darauf aufmerksam gemacht, dass die «Berner» Abgabenstrategie punkto Verkehrsfinanzierung dringend kontrolliert und transparent gemacht werden muss. «Dadurch, dass immer mehr Mittel in fremde Bereiche abgezweigt werden, wird der Ruf nach zusätzlichen Strassenabgaben lauter.» (ACS Aktuell) Für Christof Roell ist deshalb unmissverständlich klar, dass die Beträge der Querfinanzierung ganz klar definiert und eingehalten werden müssen.

frastrukturfonds eingerichtet, sondern gerechterweise bei der Strasse das gleiche getan werden. «Bis das soweit ist», so der Schaffhauser SVP-Politiker, «muss jede Gebühren- oder Abgabeerhöhung bei der Strasse abgelehnt werden.» Ohne die Verkehrsträger gegeneinander ausspielen zu wollen, muss seiner Meinung nach klar aufgezeigt werden, welcher wie viel kostet. Diese Transparenz fordert auch die Initiative, welche auch mehr Mitspracherechte beinhaltet. Oder im Klartext: Jede Einführung oder Erhöhung von Steuern, Gebühren und Abgaben im Bereich des Strassenverkehrs muss dem fakultativen Referendum unterstehen. «Das ist notwendig, weil Bundesrat und Parlament die ursprüngliche Zweckbindung der Strassenkasse selbstherrlich und gegen den Willen des Volkes immer wieder gelockert und damit die Gelder der



Automobilisten für andere Zwecke entfremdet haben», weiss Markus Hutter. Das Volksbegehren «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» wird von Grossverbänden und Politikern aus unterschiedlichen Lagern unterstützt. Auch der Automobil-Club Schweiz macht da keine Ausnahme. Er wehrt sich nicht gegen verursachergerechte, ausreichende Finanzierungen des Verkehrssystems Strasse. Aber: «Nach den bisherigen schlechten Erfahrungen mit der Verwendung von Reserven und Rückstellungen in der Strassenkasse sind wir unter keinen Umständen mehr bereit, Bundesrat und Parlament infolge reiner Versprechungen eine «Carte blanche» für neue Finanzmittel zu erteilen», erklärt ACS-Generaldirektor Niklaus Zürcher. Dazu müssten vorher verbindliche Projektbeschlüsse mit Finanzierungsverpflichtungen auf dem Tisch liegen.

Einen Fonds einrichten



ACS-Generaldirektor Niklaus Zürcher

Der ACS erwartet, dass ein Strassenfinanzierungsfonds auf Verfassungsebene eingerichtet und die Mechanik der Speisung und

Entnahmen definiert wird. Bevor nicht die entsprechenden Vorlagen verabschiedet und allenfalls erforderliche Volksabstimmungen durchgeführt worden sind, wird er sich dagegen wehren, dass mit reinen Versprechungen auch sogenannte für die Strasse zweckgebundene Abgaben erhöht werden.» Inwiefern ist der Begriff «faire Verkehrsfinanzierung» zu verstehen? Markus Hutter geht es um die «Gleichberechtigung» von Strasse und Schiene. Dabei in erster Linie um die Umsetzung des von grün bis links immer wieder lobgepriesenen Verursacherprinzips. Wenn es aber um den eigenen Geldbeutel, sprich kostengerechte Abgaben der Bahnbenutzer geht, dann zählt das nicht mehr. Die Antwort des FDP-Politikers fällt dazu noch moderat aus: « Steuern und Abgaben der Autofahrer sollen künftig zu einem wesentlich grösseren Teil als heute auch wirklich der Strasse zugutekommen.» Thomas Hurter vertritt die Meinung, dass solange keine Gebührenerhöhungen geduldet werden, bis die Strassenfinanzierung definitiv geregelt ist. Die Begründung liegt auf der Hand, denn die Strasse weist einen Eigenfinanzierungsgrad von rund 115, die Bahn nur lapidare 40 Prozent auf. Weil die weitere Plünderung der Strassenkasse für andere Zwecke volkswirtschaftlich schädlich ist, indem

Datum: 19.11.2013



«POST» Medien  
8524 Uesslingen  
052 721 05 05  
www.postmedien.ch

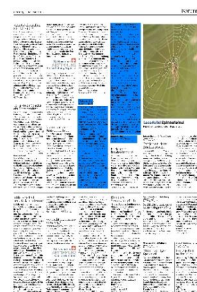
Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Online lesen

Themen-Nr.: 641.39  
Abo-Nr.: 641039

Infrastrukturen nicht mehr bedarfsgerecht ausgebaut und die Einnahmen ausserdem inkonsequent für den Strassenverkehr investiert werden, plädieren die beiden Nationalräte für eine Unterstützung der «Milchkuh-Initiative»





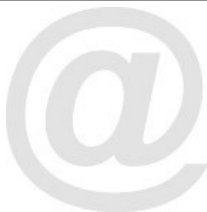
## Autofahrer, wacht auf!

Schon fast beängstigend, wie regelmässig dem Automobilisten suggeriert wird, wie notwendig diese oder jene Abgabe oder Gebühr, bzw. Erhöhung einer solchen ist, um das Strassennetz «gut und sicher» zu gestalten. Aktuellstes Beispiel dafür ist die «notwendige» Vignettenpreiserhöhung um 150%! Bereits 1993 wurde die Erhöhung der Mineralölsteuer um 20 Rappen an das Versprechen geknüpft, das Autobahnnetz fertigzustellen. Seither sind 20 Jahre vergangen, Fertigstellung weit gefehlt! Auch bei der aktuellen Thematik um eine Vignettenpreiserhöhung wird wieder mit dem Schema der Zweckbindung versucht, dem Autofahrer das Portemonnaie zu öffnen. In Wahrheit und Tat aber fliessen den Kantonen 10% aus einer Vignettenpreiserhöhung zu. Diese Einnahmen sind natürlich nicht zweckgebunden, versteht sich. Welche Kantonsregierung sagt hier nein zu einem Geschenk, das aber eigentlich dem Autofahrer zusteht? Sind die Strassenkassen denn wirklich leer? Nein, lautet die Antwort, aber die Einnahmen werden in Selbstbedienungsmannier für den ÖV und die allgemeine Bundeskasse derart zweckentfremdet, dass am Ende nur noch 30% zweckdienlich, das heisst für die Strasse eingesetzt werden können. Hier gilt es am 24. November an der Urne mit

einem Nein zur Vignettenpreiserhöhung «Stop» zu sagen, mit dem erklärten Ziel, endlich einen gleichberechtigten Strassenfonds auf Verfassungsebene zu verankern. Dann erst herrscht Transparenz und die Gewährleistung, dass die Verwendung zusätzlich eingeforderter Mittel von Automobilisten auch dem Sinn entsprechend eingesetzt werden. Eines dieser notwendigen Projekte ist dann auch der Bau der BTS im Thurgau. Dafür sind auch so genügend Mittel vorhanden. Denn wer wie versprochen glaubt, dass mit einer Vignettenpreiserhöhung schon bald die BTS gebaut wird, der baut auf Sand. Denn die möglichen Mehreinnahmen sind bereits auf sieben Jahre hinaus verplant, für Projekte in Neuenburg und Glarus. Ach ja, wer denkt, die Vignettenpreiserhöhung liege schon drin, dem sei gesagt, dass die nächste «Notwendigkeit» bereits vor der Türe steht: Benzinpreiserhöhung aufgrund geplanter Mineralölsteuer-Zuschläge soll das Kind dann heissen. Lassen wir uns nicht länger blenden, fordern wir mit einem Nein zur Vignettenpreiserhöhung die Gleichstellung und Zweckbindung unserer Abgaben ein.

**Remo Michel**

Präsident ACS Thurgau  
Hauptstr. 1a, 8280 Kreuzlingen



Online-Ausgabe

Kreuzlinger Zeitung AG  
8280 Kreuzlingen  
071/ 678 80 30  
www.kreuzlinger-zeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Page Visits: 19'700

**Online lesen**

Themen-Nr.: 641.39  
Abo-Nr.: 641039

## Vignette soll 100 Franken kosten

N  
am 3. Oktober 2013  
+  
von Kathrin Brunner  
,  
in Fokus  
, Thurgau

Thurgau – Die Fahrt auf Schweizer Autobahnen soll ab dem Jahr 2015 teurer werden: Um den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu finanzieren, soll die Vignette bald 100 statt 40 Franken kosten. Das letzte Wort hat aber das Volk – es wird am 24. November an der Urne über die Vignetten-Preiserhöhung befinden.



Vielleicht kostet die Autobahnvignette bald 60 Franken mehr. (Bild: kb)

Die Schweizer Autobahn-Vignette ziert zahlreiche Windschutzscheiben – nicht nur die der Autos hierzulande, sondern auch die vieler Urlauber aus dem Ausland. 40 Franken kostet der bunte Aufkleber derzeit noch für ein ganzes Jahr. Ab 2015 soll der Preis aber auf 100 Franken steigen. Für Kurzaufenthalter ist eine Zweimonatsvignette für 40 Franken angedacht.

Ziel von Bundesrat und Parlament ist es, 400 Kilometer kantonale Strassenabschnitte ins Nationalstrassennetz aufzunehmen und finanzieren zu können. Durch die Vignetten-Preiserhöhung wird mit Mehreinnahmen von rund 300 Millionen Franken pro Jahr gerechnet.

Betrag ist verkraftbar  
60 Franken Aufschlag? «Ein verkraftbarer Beitrag», gab Bundesrätin und Verkehrsministerin Doris Leuthard Anfang der Woche den Medien bekannt. Sie erachtet die Erhöhung als notwendig, um die kantonalen Strassen ins Nationalstrassennetz einzugliedern. Das hätte ihr zufolge den Vorteil, dass viele Regionen besser erschlossen und mit Umfahrungen entlastet werden könnten. «Bei einem Nein müssten wir auf viele Verbesserungen verzichten.»

Für Doris Leuthard ist die Erhöhung des Vignetten-Preises zudem eine sinnvolle Massnahme, damit auch ausländische Automobilisten sich am Ausbau beteiligen.


[Online lesen](#)

Online-Ausgabe

Kreuzlinger Zeitung AG  
8280 Kreuzlingen  
071/ 678 80 30  
www.kreuzlinger-zeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Page Visits: 19'700

Themen-Nr.: 641.39  
Abo-Nr.: 641039

## Für sichere Strassen

Für die teurere Vignette spricht sich auch das bürgerliche Komitee «Ja zur Vignette» aus. «Das heutige Nationalstrassennetz basiert auf der Grundlage von 1960», argumentiert das Komitee. «Seither hat sich die Schweiz stark gewandelt. Es ist deshalb nötig, neu entstandene Lücken im Nationalstrassennetz zu stopfen, um den Verkehr zwischen den Regionen zu erleichtern.» Mit der Übernahme von kantonalen Strassen durch den Bund würden diese aufgewertet, der Verkehr flüssiger und sicherer werden, so das Komitee weiter. Es ist sich sicher: «Der Übertrag der Strassen auf den Bund garantiert weiter, dass wichtige Neubauprojekte umgesetzt werden können.»

## Gegner ergriffen Referendum

Doch nicht jeder zeigt sich überzeugt von der teureren Autobahnvignette. So wurde von Gegnern der Preiserhöhung das Referendum dagegen ergriffen. Ihr Credo: «Nein zu immer mehr Abgaben, Gebühren und Steuern auf dem Buckel des Privatverkehrs.»

Um eine Volksabstimmung zu erreichen, benötigte das Komitee «Nein zur 100-Franken Autobahnvignette» mindestens 50'000 beglaubigte Unterschriften. Weit über 100'000 Signaturen konnte das Referendumskomitee unter der Führung von SVP-Vertretern schliesslich sammeln und im Sommer einreichen. Damit stand es fest: Das Volk wird entscheiden, ob die Autobahnvignette statt 40 Franken 100 kosten soll.

## «Erhöhung nicht tragbar»

Das Referendumskomitee begründet die Ablehnung der Preiserhöhung unter anderem damit, dass der Bund jährlich 9,5 Millionen Franken durch den Privatverkehr einnehme. Dieser könnte damit finanziert werden. 70 Prozent der Gelder würden aber «zweckentfremdet», so das Komitee. Die Gelder der Auto- und Motorradfahrer flössen mehrheitlich in die allgemeine Bundeskasse und in den öffentlichen Verkehr. Zudem gibt das Referendumskomitee zu bedenken, dass gerade für Betriebe im Aussendienst, Gewerbe und Versicherungen, welche auf das Auto angewiesen sind, eine Vignette für 100 Franken nicht tragbar sei. «Diese Mehrausgaben würden auf den Konsumenten abgewälzt», heisst es von Seiten des Komitees. «Für Unternehmen mit einem grossen Autobestand hätte eine Autobahnvignetten-Erhöhung von 150 Prozent massive Kostenfolgen.»

Des Weiteren kritisieren die Gegner, dass Leute aus dem Ausland, welche die Autobahnen lediglich nutzen, um die Schweiz zu durchqueren, die Möglichkeit bekommen, für 40 Franken eine Zwei-Monats-Vignette zu kaufen. Das Komitee sieht die Ausländer damit gegenüber den Schweizern bevorzugt. Schliesslich gebe es auch genügend Schweizer, welche nur selten auf der Autobahn fahren – sie aber müssten dann trotzdem die Vignette für 100 Franken kaufen.

## Autoverbände sind dagegen

Nicht erfreut über die Pläne von Bundesrat und Parlament, den Vignetten-Preis um 60 Franken zu erhöhen, sind auch die beiden grossen Schweizer Autoverbände TCS (Touring Club Schweiz) und ACS (Automobil Club der Schweiz). In einer Medienmitteilung fordert der TCS einen «Strassenfonds» in der Bundesverfassung. Nur so könne sichergestellt werden, dass die zusätzlichen Einnahmen für die Finanzierung der Strasse verwendet werden. Ausserdem, so schreibt der TCS weiter, bestehe keine Dringlichkeit einer Vignetten-Preiserhöhung, da in den Staatskassen noch Rückstellungen von 3,8 Milliarden Franken vorhanden seien. «Der Netzbeschluss könnte ohne Weiteres in Kraft gesetzt und die damit verbundenen Projekte mit den heutigen Einnahmen und Reserven realisiert werden, bis das zukünftige Entwicklungsprogramm der Strasseninfrastruktur zum Tragen kommt», so der TCS.

## Dagegen trotz BTS/OLS



Online-Ausgabe

Kreuzlinger Zeitung AG  
8280 Kreuzlingen  
071/ 678 80 30  
www.kreuzlinger-zeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Page Visits: 19'700



Themen-Nr.: 641.39  
Abo-Nr.: 641039

ACS Thurgau-Präsident Remo Michel sagt: «Wir sind gegen eine Erhöhung auf 100 Franken. Wir sind zwar klar für den Bau des Strassenprojektes Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS), doch sind wir auch der Meinung, dass deren Finanzierung anders gesichert werden muss.» Auch für ihn steht fest, dass ein «Strassenfond» die geeignete Lösung wäre, so wie es einen Fonds zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) gibt.

### Das Volk entscheidet

Am 24. November, liegt es also beim Volk, ob die Autobahnvignette ab 2015 100 Franken kosten soll. Nur bei einem Ja für die Vignetten-Vorlage, kann dann auch der Bundesrat die Erweiterung des Nationalstrassennetzes in Kraft setzen – denn beide Punkte wurden miteinander verknüpft.



Datum: 03.10.2013

# Thurgauer Zeitung



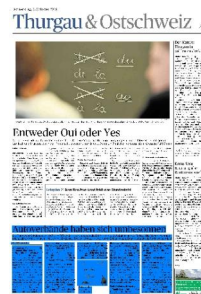
Thurgauer Zeitung  
8501 Frauenfeld  
052/ 723 57 57  
www.thurgauerzeitung.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 38'329  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 641.39  
Abo-Nr.: 641039  
Seite: 1  
Fläche: 2'508 mm<sup>2</sup>

## Autoverbände im Thurgau gekippt

**FRAUENFELD.** Die Thurgauer Sektionen der Autoverbände ACS und TCS bekämpfen jetzt doch die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette. Noch im Frühling wollten sie nichts vom Referendum wissen. Dieses gefährde die Bodensee-Thurталstrasse, hiess es damals. Jetzt fordern sie eine grundsätzliche Umgestaltung der Verkehrsfinanzierung. (wid)



Thurgauer Zeitung  
8501 Frauenfeld  
052/ 723 57 57  
www.thurgauerzeitung.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 38'329  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 641.39  
Abo-Nr.: 641039  
Seite: 25  
Fläche: 21'898 mm<sup>2</sup>

## Autoverbände haben sich umbesonnen

Die Thurgauer Sektionen von ACS und TCS sind nun doch gegen die Erhöhung des Autobahnvignette-Preises. Die Mehreinnahmen reichen ihrer Meinung nach nicht, um die Bodensee-Thurtal-Strasse in absehbarer Zeit zu bauen. Baudirektor Jakob Stark widerspricht.

CHRISTOF WIDMER

**FRAUENFELD.** Wer in einer Abstimmung über eine Verkehrsvorlage die Autoverbände auf seiner Seite hat, hat gewonnen. So lautet die Faustregel. Insofern weht den Befürwortern der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette ein eisiger Wind entgegen. Selbst im Thurgau sind der TCS und der ACS vor der Abstimmung im November ins Lager der Gegner gekippt – obwohl hier Automobilisten von den Mehreinnahmen von 300 Millionen Franken profitieren sollten: Daraus soll der Bund den Ausbau der Strecken bezahlen, die er ins Nationalstrassennetz aufnimmt, also auch den Bau der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS). Um die BTS nicht zu gefährden, haben die Thurgauer TCS- und ACS-Sektionen das Referendum gegen die Vignettenpreiserhöhung nicht unterstützt. Mittlerweile bekämpfen aber auch sie die Vorlage an vorderster Front.

### Reicht Geld für die BTS nicht?

«Der TCS hat sich auf nationaler Ebene intensiv mit der Vorlage beschäftigt», sagt Sektionspräsident Marco Vidale. Fazit:

Die Mehreinnahmen reichten nicht, um alle Ausbauwünsche zu befriedigen. Allein die schon beschlossenen drei Ausbauprojekte Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Näfels würden die Mittel auf fast ein Jahrzehnt hinaus aufbrauchen. «Es dürfte sehr lange dauern, bis Geld für die BTS frei ist», sagt Vidale. Man müsse einen anderen Weg suchen. 9,5 Milliarden jährlich nehme der Bund aus Verkehrsabgaben ein. Der grössere Teil fliesse nicht in den Strassenverkehr. Das müsse man ändern.

«Wir wollen die BTS», bekräftigt Remo Michel, Präsident des ACS Thurgau. Aber auch er hält die Vignettenpreiserhöhung für den falschen Weg – zumal Bundesrätin Doris Leuthard auch noch über die Erhöhung der Mineralölsteuer nachdenke. «Die Strasse ist heute mehr als kostendeckend», sagt Michel. Diese Abgaben müssten nun ganz für die Strassen eingesetzt werden – so, wie es die Milchkuh-Initiative fordert, für die jetzt Unterschriften gesammelt werden.

### Stark: Vorlage nicht opfern

Baudirektor Jakob Stark kämpft nach wie vor für die

Vignettenpreiserhöhung. «Ich halte es für falsch, die Vignetten-Vorlage für eine Grundsatzdiskussion zu opfern, die mit der Milchkuh-Initiative sowieso kommt.»

Stark ist zudem überzeugt davon, dass die Mehreinnahmen ausreichen, um den Bau der BTS zu finanzieren. Mit der Vignettenpreiserhöhung könne der Bund 2020 mit dem Bau der ersten Etappe von Arbon nach Oberaach beginnen, sagt Stark. Bei einem Nein zur Vignetten-Vorlage werde sich die Mittelverteilung auf Bundesebene nicht zugunsten des Thurgaus entwickeln, warnt Stark. Gerade TCS und ACS setzten sich für den Ausbau zentraler Strecken ein.



Bild: pd

**Marco Vidale**  
Präsident  
TCS Thurgau