

Sprechnotiz

Die Kantone lehnen die Milchkuh-Initiative ab

Medienkonferenz vom 22. März 2016, Bern

Regierungspräsident Hans-Jürg Käser (BE), Vizepräsident KdK

Sehr geehrte Damen und Herren

Unser Finanzminister hat soeben eindrücklich aufgezeigt, vor welche enormen finanzpolitischen Schwierigkeiten der Bund bei Annahme der Initiative gestellt würde. Auch sämtliche 26 Kantonsregierungen lehnen die Initiative entschieden ab, weil sie absolut keinen Mehrwert bringt, gleichzeitig jedoch auch den Kantonen grosse Probleme verursacht.

Für die Kantone ist die Milchkuh-Initiative ein Nullsummenspiel. Die zusätzlichen Mittel für den Strassenverkehr würden bei anderen wichtigen Aufgaben des Bundes und der Kantone fehlen. Die beim Bund erforderlichen zusätzlichen Sparmassnahmen würden sich ganz klar negativ auf die Finanzen der Kantone auswirken.

Unter der Annahme von linearen Kürzungen sähen sich die Kantone gemäss Angaben der eidgenössischen Finanzverwaltung mit Kürzungen von Bundesgeldern in der Höhe von jährlich 190 Millionen Franken konfrontiert. Betroffen wären der Bildungs- und Forschungsbereich (125 Millionen), der regionale Personenverkehr (40 Millionen) und der Umweltbereich (25 Millionen).

Dabei ist davon auszugehen, dass gerade die Randregionen mit überdurchschnittlich hohen Kürzungen im regionalen Personenverkehr rechnen müssten. Dieser wird heute in den Randregionen stark subventioniert.

Die Kantone könnten die Kürzungen der Bundesgelder nicht kompensieren. Die Kantone befinden sich ebenfalls in einem schwierigen finanzpolitischen Umfeld. Gemäss Finanzstatistik weisen die Kantone in ihren Staatsrechnungen seit 2011 jährlich einen durchschnittlichen Finanzierungsfehlbetrag in der Höhe von 2,3 Milliarden Franken aus. Auch in den kommenden Jahren wird die finanzielle Lage aufgrund der demografischen Entwicklung und des damit absehbaren starken Anstiegs der Gesundheits-, Alters- und Pflegekosten angespannt bleiben.

Trotz teilweise einschneidender Sparprogramme weisen 19 Kantone für 2016 einen negativen Voranschlag aus. Deshalb verfügen die Kantone über keinerlei Spielraum, die fehlenden Bundesmittel zu kompensieren. Die Folge davon wäre klar ein Leistungsabbau in den bereits erwähnten Bereichen.

Eine übermässige Zweckbindung von finanziellen Mitteln für die Strasse ist unnötig. Eine Annahme der Initiative könnte den Kantonen zwar rund 150 Millionen Franken höhere Beiträge aus der Mineralölsteuer an ihre Strassenausgaben beschaffen. Ob dieser Betrag langfristig den Kantonen effektiv zur Verfügung stehen würde, ist jedoch unsicher und hängt von der Umsetzung der Initiative ab.

Zudem verfügen die Kantone derzeit über genügend zweckgebundene Mittel für den Strassenbau. Neben dem bereits erwähnten Anteil aus der Mineralölsteuer sind dies u.a. die Erträge aus der kantonalen Motorfahrzeugsteuer. Weiter erhalten die Kantone einen Anteil von 10 Prozent an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), ebenfalls zweckgebunden für die Strasse. Darüber hinaus investieren die Kantone und Gemeinden auch allgemeine Budgetmittel in die Strasse.

Wie auf Bundesebene würde auch auf kantonaler Ebene bei Annahme der Initiative ein Missverhältnis zwischen den vorhandenen Mitteln und den ausführungsfähigen Strassenprojekten entstehen. Anders ausgedrückt: Wir könnten das viele für die Strasse zweckgebundene Geld in den kommenden Jahren gar nicht sinnvoll verbauen.

Bei gleichzeitiger Kürzung der Bundesbeiträge in anderen Bereichen würde der politische Handlungsspielraum der Kantone weiter eingeschränkt. Aus Sicht der Kantone ist es zentral, in der Finanzpolitik einen möglichst grossen Handlungsspielraum zu bewahren. Insofern steht diese 100-prozentige Zweckbindung auch im Widerspruch zu unserem föderalen Staatsaufbau, der eine auf die regionalen Bedürfnisse angepasste Politik ermöglicht.

Die heutige Verkehrsfinanzierung hat sich grundsätzlich bewährt, was ebenfalls für die Ablehnung der Initiative spricht. Bund und Kantone verfügen heute über genügend Mittel für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen. Die Ausgaben für die Strasse weisen einen positiven Wachstumstrend auf.

Die sich aufgrund des sinkenden Treibstoffverbrauchs abzeichnende Finanzierungslücke kann durch die im NAF vorgesehenen Massnahmen aufgefangen werden. Die Kantone unterstützen die Vorlage, wie sie nun vom Ständerat beraten ist. Diese sieht u.a. eine angemessene Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuer von 50 auf 60 Prozent vor.

Die Kantone sind bereit, im Hinblick auf eine solidarische Verkehrsfinanzierung und als Kompensation für die Integration des Netzbeschlusses in den NAF einen finanziellen Beitrag in der Höhe von 60 Millionen Franken pro Jahr zu leisten. Mit dem Netzbeschluss sollen 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz übergehen.

Zudem bietet der NAF auch konkrete Antworten auf die Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen, indem er die langfristige Finanzierung der Agglomerationsprogramme sichert. Demgegenüber wäre die Initiative eine reine Umverteilungsübung.

Die Milchkuh-Initiative gefährdet die koordinierte Verkehrspolitik. Der private und der öffentliche Verkehr sind aus Sicht der Kantone keine Konkurrenten, sondern Partner. Angesichts der verkehrspolitischen Herausforderungen sollte der motorisierte Privatverkehr und der öffentliche Verkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen sich vielmehr ergänzen und sind als Gesamtsystem zu betrachten.

In den letzten Jahren betragen die Staatsausgaben (Bund, Kantone und Gemeinden) für den Strassenverkehr und den öffentlichen Verkehr je rund 8 Mia. Franken oder ca. 1,5 Prozent des BIP. Bei einer Annahme der Initiative ergäbe sich ein Ungleichgewicht, das die Partnerschaft zwischen privatem und öffentlichem Verkehr gefährden würde.

Deshalb sehen auch die Kantone die Gefahr einer Rückverlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere in den Städten und Agglomerationen ist jedoch aufgrund der engen Platzverhältnisse ein weiterer Ausbau der Strassen kaum mehr möglich. Die Folge wäre eine noch grössere Belastung des bestehenden Strassennetzes. Daran kann niemand ein Interesse haben, selbst die Initianten nicht.

Zusammenfassend lehnen die Kantone die Initiative aus folgenden Hauptgründen ab:

- Die zusätzlichen Mittel für den Strassenverkehr würden bei anderen wichtigen Aufgaben des Bundes und der Kantone fehlen.
- Die Kantone können die ausfallenden Bundesgelder nicht kompensieren, was zu Leistungsabbau in den Bereichen Bildung und Forschung, regionaler Personenverkehr und Umwelt führt.
- Die Kantone verfügen über genügend zweckgebundene Mittel für die Strasse, weshalb die von der Initiative verlangte 100-prozentige Zweckbindung überflüssig ist.