

Herr Bundesrat  
Moritz Leuenberger  
Vorsteher UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Bern, 20. Januar 2009

**Via sicura. Varianten zum Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr. Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage vom 6. November 2008**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für Ihren Brief vom 6. November 2008 in oben erwähnter Angelegenheit. Der Vorstand der FDK behandelte das Geschäft in seiner Sitzung vom 16. Januar 2009. Er beschränkt sich dabei im Wesentlichen auf finanzierungsrelevante Gesichtspunkte.

**Antrag:** Wir beantragen, auf die Teilzweckbindung der Verkehrsbussen zu verzichten und Art. 105a Entwurf Strassenverkehrsgesetz (E-SVG) zu streichen.

**Begründung:**

Die Teilzweckbindung ist aus **föderalismuspolitischer Sicht** entschieden abzulehnen. Ein solcher Eingriff des Bundes in die Finanzautonomie der Kantone und Gemeinden, der ihnen eine Mittelverwendung vorschreibt, darf nicht Schule machen. Kantone und Gemeinden sind besser als der Bund in der Lage, Mittel nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und sachpolitischen Notwendigkeiten gezielter und wirksamer einzusetzen. Angesichts der – auch im internationalen Vergleich und im Verhältnis zu Motorisierungsgrad, Strassenverkehrsleistung und Wohnbevölkerung – insgesamt erfreulichen Entwicklung der Strassenverkehrssicherheit in der Schweiz sind weder Notwendigkeit noch Verhältnismässigkeit für den Durchgriff des Bundes in die Mittelverwendung von Kantonen und Gemeinden gegeben. Er würde das Subsidiaritäts- & Äquivalenzprinzip und damit Grundzüge der NFA missachten.

Wir begrüssen es daher sehr, dass für den Bundesrat die Teilzweckbindung der Verkehrsbussen und auch die Zweckbindung des Anteils der Kantone aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr keinen Vorrang hat bzw. nicht vorgeschlagen wird.

Aus **finanzpolitischer Sicht** ist die Teilzweckbindung von Verkehrsbussen ebenfalls abzulehnen: jede (Teil)Zweckbindung von Einnahmen oder Erschliessung von neuen, zweckgebundenen Einnahmequellen führt zur Privilegierung so finanzierter Aufgaben. Die Wahrnehmung einer staatlichen Aufgabe erfolgt nicht mehr in Konkurrenz zu anderen Aufgaben über die

periodische Prioritätensetzung im ordentlichen politischen Prozess, sondern nach Massgabe der Verfügbarkeit und Ergiebigkeit von automatisch alimentierten Finanzierungsquellen. Das kann zu sektoriellen Überversorgungen bis hin zu Mittelverschwendung führen, sofern keine Korrektive bestehen. Ein solches besteht dann, wenn die Finanzierung einer Aufgabe durch den Verursacher im Rahmen eines Leistungsaustauschverhältnisses erfolgt: hier steuern die Nachfrage und der bezahlte Preis direkt das Angebot und dessen Finanzierung (z.B. Abfallgebühren). Im Unterschied zur Finanzierung von Verkehrssicherheitsmassnahmen lässt sich in solchen Fällen eine zweckgebundene Finanzierung durch individuell identifizierbare Verursachende bzw. Nutzniessende klar rechtfertigen.

Die Kritik an fiskalisch motivierten Verkehrskontrollen und -bussen wird durch eine Zweckbindung der Mittel nicht behoben. Die Verfolgung der Ziele von Via sicura wäre mit der Zweckbindung direkter auf Einnahmen aus Bussgeldern angewiesen, was den Druck auf die Generierung solcher Einnahmen sogar erhöht.

**Eventualantrag:** Für den Fall, dass die Massnahmen beschlossen und umgesetzt werden, beantragen wir, die Mehrausgaben der Kantone durch einen auf fünf Jahre befristeten Zuschlag auf den Prämien der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung (MHV) zu finanzieren und die Zweckbindung in Art. 2 Abs. 2 Entwurf Unfallverhütungsbeitragsgesetz zu streichen.

### **Begründung:**

Zwar wird namentlich im Begleitbrief ausgeführt, dass im Zentrum von Via sicura Massnahmen zur wirksameren Durchsetzung bestehender Regeln und Standards anstelle des Erlasses neuer Verkehrsregeln stehen. Wir teilen diese Absicht, müssen jedoch feststellen, dass eine umfangreiche Palette neuer Massnahmen zur Diskussion gestellt wird.<sup>1</sup> Deren Umsetzung hat so weit reichende finanzielle und administrative Folgen, dass sich die Frage nach deren Verhältnismässigkeit stellt, auch im Vergleich zu anderen Ursachen, die Tote und Schwerverletzte zur Folge haben. Der erläuternde Bericht äussert sich zu den finanziellen und administrativen Auswirkungen auf die Gemeinwesen nicht. Er begründet die Notwendigkeit von zusätzlichen Massnahmen im Vergleich zu anderen Todesfall- und Verletzungsrisiken und zum Ausland nur unzureichend. Die anvisierten Reduktionsziele werden überhaupt nicht, geschweige denn nachvollziehbar plausibilisiert.

Für uns steht deshalb die Konsolidierung der bestehenden Regeln, d.h. deren effektive Durchsetzung, anstelle des Erlasses neuer Regeln und namentlich edukativer und informativer Massnahmen im Vordergrund. Die Glaubwürdigkeit des Staates und die normative Kraft seiner Regeln verlieren, wenn laufend an der Regulierungsschraube gedreht wird, ohne dass die bestehenden Regeln durchgesetzt werden. Wir sind der Auffassung, dass sich die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit in erster Linie auf die Repression, nicht auf die Prävention, zu konzentrieren hat. Dabei geht es weniger um die Erhöhung von Sanktionsandrohungen, sondern um die Erhöhung der Wahrscheinlichkeit, dass eine Sanktion überhaupt erfolgt. Dies erfordert, dass die Kontrollorgane, allen voran die kantonalen Polizeien, mit den notwendigen Mitteln insbesondere für Kontrollen des fliessenden Verkehrs ausgestattet sind.<sup>2</sup>

Sollten die vorgeschlagenen Massnahmen dennoch beschlossen und umgesetzt werden, so sind die daraus den Kantonen und Gemeinden entstehenden **Mehrausgaben durch Mehreinnahmen zu finanzieren**. Auch wenn wir – wie oben ausgeführt - gegenüber der Erschliessung neuer Finanzquellen skeptisch sind, so ist die Finanzierung über einen Zuschlag auf den MHV-Prämien zugunsten der Kantone eindeutig verursachergerechter als die Finanzierung durch eine Reduktion anderer Aufgaben oder aus allgemeinen Steuermitteln der Kantone und Gemeinden. Davon wären auch die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden

<sup>1</sup> Bezeichnenderweise sind acht der zehn Seiten des Fragebogens neuen Massnahmen gewidmet.

<sup>2</sup> Am Rande sei vermerkt, dass intensivierete Geschwindigkeitskontrollen neben dem verkehrssicherheitspolitischen auch einen klimapolitischen Nutzen haben: die Einhaltung der bestehenden Tempolimiten senkt den Verbrauch fossiler Treibstoffe und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss.

betroffen und die Finanzierung erfolgte nach Massgabe der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Verkehrsteilnehmende mit einem hohen Risikoprofil und einem fehlenden bis tiefen Steueraufkommen trügen zur Finanzierung der durch sie verursachten Mehrausgaben wenig bis nichts bei.

Ansatzpunkt für die weiteren Arbeiten soll Umsetzungsvariante 3.3 bilden. Dabei sind jedoch folgende Punkte zu beachten:

- Die **Zweckbindung** in Art. 2 Abs. 2 des Entwurfs Unfallverhütungsbeitragsgesetzes ist zu **streichen**. Er schreibt den Kantonen Verwendung der Mittel vor. Dies widerspricht den Grundsätzen der NFA, welche eindeutig in Richtung zweckfreie Pauschaltransfers anstelle von zweckgebundenen Transfers als neue Finanzierungsform gehen (BBI 2002, S. 2348).
- Im Gegenzug und um sicherzustellen, dass die zusätzlichen Mittel nicht auf unbestimmte Zeit erhoben werden, ohne dass im politischen Prozess die Notwendigkeit überprüft wird, ist der **Zuschlag** auf fünf Jahre zu **befristen**. So kann gestützt auf die erzielten Wirkungen politisch beurteilt werden, ob eine Verlängerung der Mittelerhebung erforderlich ist.
- Die **Höhe des Zuschlags** ist nachvollziehbar und in Abhängigkeit vom aufgrund des Vernehmlassungsergebnisses geschnürten Gesamtpaketes der umzusetzenden Massnahmen zu definieren. Es wäre verfrüht, sich bereits jetzt dazu zu äussern.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

## KONFERENZ DER KANTONALEN FINANZDIREKTORINNEN UND FINANZDIREKTOREN

Der Präsident:



Christian Wanner

Der Sekretär:



Dr. Andreas Huber-Schlatter

### Beilage

- Fragebogen (verkürzt)

### Kopie

- Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren
- Sekretariat KKJPD
- Sekretariat BPUK
- [svg@astra.admin.ch](mailto:svg@astra.admin.ch) (PDF, Doc)