

# ***Der GLP- Fahrplan für stabile Finanzen***

***Grünliberale*** ●  
créateurs d'avenir

## Der GLP-Fahrplan für stabile Finanzen

Fraktionspapier vom 18.06.2024

Die Bundeskasse kann um zwei Milliarden Franken entlastet werden. Ohne zentrale Aufgaben des Bundes einzuschränken oder den Mittelstand mit mehr Abgaben und Steuern zu belasten. Das bedingt die Abschaffung von Privilegien für Partikularinteressen, mehr Kostenwahrheit und eine effizientere Bundesverwaltung.

Eine zukunftsorientierte Finanzpolitik braucht weitere Reformen: Mit den richtigen Anreizen beim Steuersystem und auf dem Arbeitsmarkt können wir die Erwerbstätigkeit der Bevölkerung stark erhöhen. Das sorgt für mehr Wertschöpfung, mehr Steuereinnahmen und mehr Beiträge in die Sozialwerke. Die bewährte Schuldenbremse soll mit einem Wachstumsfaktor ergänzt werden. Das ermöglicht wichtige Investitionen in unsere Volkswirtschaft und Sicherheit. Mit dem GLP-Fahrplan stabilisiert die Schweiz ihre Finanzen und sichert den Wohlstand für die Zukunft.

Der Bundeshaushalt steht vor grossen Herausforderungen: Die Ausgaben übersteigen die Einnahmen, es besteht ein **strukturelles Defizit**. Die alternde Gesellschaft, die Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel und die geopolitische Ausgangslage bedingen zusätzliche finanzielle Mittel. Um diese Herausforderungen ohne Schuldenberge zu meistern braucht es in anderen Bereichen eine klare Priorisierung und mehr Effizienz.

### Unser Fahrplan für stabile Finanzen basiert auf fünf Forderungen:

1. Unnötige Ausgaben senken: Privilegien zulasten der Allgemeinheit abschaffen und das Wachstum der Bundesverwaltung bremsen
2. Mehr Fairness bei der Kostenverteilung des Verkehrs: Verursacherprinzip gezielt anwenden
3. Arbeiten muss sich lohnen: Mehr Steuereinnahmen durch eine Stärkung des inländischen Arbeitskräftepotentials
4. Heute statt morgen investieren, um längerfristig Geld zu sparen
5. Generationengerechte Finanzierung des demografischen Wandels

### 1. Unnötige Ausgaben senken

Damit die Bevölkerung mehr für ihre Steuern bekommt, braucht es einen starken, aber schlanken Staat. Die Schweiz soll ihre tiefe Staatsquote bewahren. Dafür müssen bei den Ausgaben klare Prioritäten gesetzt werden. Die Bundesmittel sollen effizient und zielgerichtet zur Erfüllung der zentralen Bundesaufgaben eingesetzt werden.

Die Belastung der breiten Bevölkerung ist in den letzten Jahren gestiegen: Höhere Mehrwertsteuer, steigende Kosten für Krankenkassenprämien, teure Kinderbetreuung und steigende Mieten reduzieren das verfügbare Einkommen vieler Menschen. **In diesem Umfeld darf die Belastung des Mittelstands nicht weiter zunehmen. Die GLP lehnt Steuererhöhungen oder höhere Sozialabgaben zulasten des Mittelstands ab.** Angesichts des strukturellen Defizits muss der Bundeshaushalt deshalb um mindestens zwei Milliarden Franken pro Jahr entschlackt werden.

Unsere Massnahmen:

- Privilegien streichen, die zulasten der Allgemeinheit gehen und keinen volkswirtschaftlichen Nutzen haben: Über die Jahre hinweg haben verschiedene Branchen Subventionen und Steuerprivilegien erhalten. Die reduzierten Sätze bei der Mehrwertsteuer, Steuerbefreiungen und Subventionen verzerren den Wettbewerb, hemmen die Innovationkraft und senken die volkswirtschaftliche Produktivität. Wir fordern, dass diese Spezialbehandlungen aufgehoben oder reduziert werden.

- Bei biodiversitätsschädigenden Subventionen sparen: Eine Studie<sup>1</sup> von WSL und SCNAT identifizierte über 160 Anreize und Subventionen des Bundes mit biodiversitätsschädigender Wirkung, die auch schon von der Eidgenössischen Finanzkontrolle bemängelt wurden. Diese verursachen Kosten von rund 40 Mia. Franken pro Jahr. **Fehlanreize und Subventionen mit schädigender Wirkung belasten den Bundeshaushalt und die Steuerzahlenden doppelt:** Zuerst bei der Finanzierung und später bei der Behebung ihrer schädigenden Wirkung. Zur Entlastung des Bundeshaushalts sollen diese Subventionen reduziert werden. Das betrifft insbesondere Verkehr, Tourismus und Landwirtschaft. Ein Teil der eingesparten Mittel soll für die dringend nötige Transformation hin zu einer umweltschonenderen Landwirtschaft eingesetzt werden.
- Moderne und schlanke Verwaltung:

Der technologische Fortschritt soll auch in der Bundesverwaltung Effizienzgewinne ermöglichen. Das starke Wachstum der Verwaltung muss gebremst werden. Die GLP fordert, dass das Stellenwachstum der Bundesverwaltung stagniert und die geplanten Personalausgaben des Bundes damit um jährlich 50 Mio. Franken reduziert werden. Um zu vermeiden, dass Tätigkeiten an externe Beratungsstellen ausgelagert werden, soll auch das Auftragsvolumen an Dritte nicht steigen.

  - Marktübliche Vergütungen in der Bundesverwaltung:

Die Bundesverwaltung soll ihr Lohnsystem an die Privatwirtschaft annähern. Das bedeutet keine automatischen Lohnerhöhungen und mehr Flexibilität bei der Lohnausgestaltung, damit der Bund seine Konkurrenzfähigkeit in spezifischen Branchen verbessern kann. Gleichzeitig darf der Bund private Unternehmen nicht unfair konkurrieren, besonders angesichts des Fachkräftemangels. Erhebungen zeigen, dass der Bund teilweise deutlich über dem Markt vergütet.<sup>2</sup> Während die Angestellten in der Privatwirtschaft bspw. 2023 einen realen Kaufkraftverlust erlitten, erhielten Staatsangestellte reale Lohnerhöhungen. Diese Entwicklung besteht seit 2021. **Wir fordern, dass der Bund marktübliche Löhne zahlt: Die Löhne in der Bundesverwaltung sollen zudem nicht stärker steigen als die Löhne in der Privatwirtschaft.** Dies reduziert die Konkurrenzierung gegenüber der Privatwirtschaft und entlastet den Bundeshaushalt nachhaltig (rund 100 Mio. Franken im ersten Jahr der Angleichung an die Lohnentwicklung in der Privatwirtschaft mit kumulativen Effekten in den Folgejahren).<sup>3</sup>
  - Klare Kompetenz- und Aufgabenzuteilung:

Durch die Digitalisierung ist seit Jahren eine versteckte Verwaltungsreorganisation im Gange. Die seit Jahrzehnten weitgehend unveränderten Organisationsstrukturen des Bundes sollen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Bundesaufgaben und -kompetenzen sollen bei einer zuständigen Stelle konzentriert werden, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden und die Aufgaben effizienter zu planen.

Für eine effizientere und kostengünstigere Planung und Steuerung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Bundesämter für Strassen ASTRA und für Verkehr BAV in ein gemeinsames Bundesamt für Mobilität zusammengeführt werden. Auch die Aufgaben der internationalen Zusammenarbeit sollen einer Stelle zugeordnet werden. Weiter sollen die Aufwände für Querschnittsaufgaben zentralisiert werden und deutlich effizienter erfolgen. Im Informatikbereich soll die Leistungserbringung zentral, effizienter und kostengünstiger erbracht werden. Als Richtwert sollen die geplanten Sach- und Betriebsausgaben des Bundes um jährlich 50 Mio. Franken gesenkt werden.
  - Fokus auf zentrale Verwaltungsaufgaben:

Sämtliche Bereiche müssen auf ihren aktuellen Ressourcenbedarf für die Erfüllung der essenziellen und notwendigen Aufgaben überprüft und wo möglich reduziert werden. Bspw. nimmt die Anzahl Mitarbeitenden in den Kommunikationsbereichen der Bundesverwaltung stetig zu und weist mittlerweile über 400 Vollzeitäquivalente auf – das ist mehr, als es Vertreterinnen und Vertreter von Volk und Ständen gibt.

---

<sup>1</sup> <https://www.wsl.ch/de/publikationen/biodiversitaetsschaedigende-subventionen-in-der-schweiz-grundlagenbericht/>

<sup>2</sup> Die Löhne in der Privatwirtschaft sind 2023 um 1.7% gestiegen, was einem realen Kaufkraftverlust von 0.4% gleichkommt. Besonders trifft dieser Effekt einzelne Industrien: Pflegende oder auch Bankangestellte mussten Lohneinbussen von 4.6% hinnehmen. Staatsangestellte verzeichneten hingegen 3.6% mehr Lohn. Als einzige Berufsgruppe ist ihr Lohn real sogar höher als im Jahr 2020.

<sup>3</sup> Geht man von einem Bundespersonalhaushalt von ca. 6 Mrd. und eine übermässige Lohnsteigerung von 1.9% (3.6%-1.7%) aus, resultiert bereits im ersten Jahr ein Einsparungspotenzial von über 100 Millionen Franken. Da die Steigerungen kumulativ sind («Zinseszinsseffekt»), könnten die Einsparungen in einigen Jahren bereits mehrere Hundert Millionen Franken pro Jahr betragen.

## 2. Mehr Fairness bei Kostenverteilung des Verkehrs

Der Verkehr verantwortet über ein Drittel des Schweizer Endenergieverbrauchs sowie über 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die verursachten Kosten werden jedoch nicht nur von den Verkehrsnutzenden, sondern stark von der Allgemeinheit getragen. **Das Verursacherprinzip muss stärker angewendet werden: Die externen Kosten sollen vermehrt internalisiert und die Kostenwahrheit erhöht werden.** Das entlastet die Bundesfinanzen.

Zudem trägt die verstärkte Anwendung des Verursacherprinzips dazu bei, unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und mindert die Kosten für die Allgemeinheit.

Unsere Massnahmen:

- **Kostenwahrheit schaffen, Allgemeinheit entlasten:**  
Wenn alle Nutzerinnen und Nutzer des privaten motorisierten Personenverkehrs die verursachten Kosten vollständig tragen würden, könnten die öffentlichen Finanzen jährlich um rund 7 Mrd. Franken entlastet werden<sup>4</sup>. Derzeit werden die nicht gedeckten Kosten als externe Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten auf die Allgemeinheit überwältigt. **Wir fordern, dass sich der Strassenverkehr substantieller an diesen externen Kosten beteiligt, zulasten der Finanzierungsgefässe NAF<sup>5</sup> und SFSV<sup>6</sup>.**
  1. Die Mittel aus dem NAF sollen zur Deckung eines Teils der durch den Verkehr verursachten Gesundheitskosten verwendet werden. Dadurch kann der Anteil des Bundes an die individuellen Prämienverbilligungen reduziert und die Bundeskasse entlastet werden. Die GLP fordert eine entsprechende Verfassungsänderung.
  2. Die Aufgaben der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (Massnahmen im Umwelt- und Landschaftsschutz, die der Strassenverkehr nötig macht, BV Art. 86 Abs. 3 lit. c) müssen fairer abgegolten werden. Der Beitrag an die allgemeine Bundeskasse muss aufgestockt werden. Diese Mittel sollen in umwelt- und biodiversitätsfördernde Massnahmen wie z.B. Vernetzungsprojekte in der Landwirtschaft fließen, welche heute über die allgemeine Bundeskasse finanziert werden. Die Bundesbeiträge sind im gleichen Mass zu reduzieren. Dafür ist keine Verfassungsänderung notwendig: Bei Bedarf werden Erträge der Automobilsteuer der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gutgeschrieben.
- **Ausbau der Autobahnen stark reduzieren:**  
Für die Jahre 2024-2027 hat das Parlament Ausbauprojekte von Nationalstrassen im Umfang von 5.3 Mrd. Franken beschlossen. Ein Teil davon sind reine oberirdische Kapazitätserweiterungen. Diese erhöhen den Verkehr, ohne massgeblichen volkswirtschaftlichen Nutzen. Durch den Verzicht auf einige Neubauprojekte wird Geld eingespart. Dieses kann zur Deckung der externen Kosten verwendet werden und somit indirekt die Bundeskasse und die Bevölkerung entlasten.
- **Öffentlicher Verkehr: Fokus auf Kapazitätserweiterungen auf bestehenden Strecken:**  
Der öffentliche Verkehr in der Schweiz gehört zu den besten und zuverlässigsten der Welt. Wir wollen diese Qualität erhalten, damit die Bahn nicht an Attraktivität einbüsst. Dazu müssen die vorhandenen Mittel für Unterhalt, Betrieb und Effizienzsteigerungen auf der bestehenden Infrastruktur fokussiert werden. Teure Neubauprojekte sind auf das Nötige zu beschränken.  
Ein grosses Effizienzpotenzial schlummert in der Digitalisierung des Bahnverkehrs. So kann die Kapazität auf dem bestehenden Schienennetz erhöht und die Infrastrukturkosten für fest installierte Signalisation eingespart werden. Diese Einsparungen sollen zweckgebunden für die Um- und Aufrüstung der Züge im Rahmen der Abgeltungen an die Bahnunternehmen weitergegeben werden. Dadurch lässt sich der Mitteleinsatz aus den allgemeinen Bundesfinanzen reduzieren.
- **Benutzungsgebühren für den motorisierten Alpen transitverkehr einführen:**  
Mit Mautgebühren gelingt die Steuerung der Nachfrage und die effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen. Auch die Finanzierung durch verursachergerechte Nutzergebühren ist möglich. Das ASTRA hat im 2014 eine Auslegeordnung für eine Objektgebühr für den Gotthard-Strassentunnel gemacht<sup>7</sup>. Wir fordern, dass sich die Autofahrerinnen und Autofahrer verursachergerechter an der Finanzierung der Alpen transit tunnel beteiligen.

<sup>4</sup> Quelle: Bundesamt für Statistik: 2017-20

<sup>5</sup> Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds

<sup>6</sup> Spezialfinanzierung Strassenverkehr

<sup>7</sup> Zusatzabklärungen zu Tunnel- und Strassenbenutzungsgebühren. Bundesamt für Strassen ASTRA im Auftrag der KVF-N vom 24. März 2014

- Mobilität umfassend denken:  
Langfristig soll ein Paradigmenwechsel bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilität angestrebt werden. Die heutige Finanzierung ist komplex, undurchsichtig und unflexibel. Die Bestimmungen in der Bundesverfassung und den gesetzlichen Grundlagen müssen massiv vereinfacht und direkt auf die Verursachergerechtigkeit ausgerichtet werden<sup>8</sup>.
- Energieabgabe:  
Die Grünliberalen fordern eine Lenkungsabgabe auf CO<sub>2</sub>-Emissionen, um die Verursachergerechtigkeit zu verbessern. Das ist ein wichtiger Schritt hin zur Klimaneutralität und Kostenwahrheit.

### 3. Arbeiten muss sich lohnen

In den nächsten zehn Jahren fehlen in der Schweiz rund 400'000 Arbeitskräfte, weil die Babyboomer in Rente gehen. Deshalb muss das inländische Arbeitskräftepotenzial besser genutzt werden. Viele ältere Arbeitnehmende würden unter passenden Bedingungen gerne über das ordentliche Pensionsalter hinaus arbeiten, bspw. mit reduziertem Pensum. Entscheidend dafür sind die richtigen finanziellen Anreize. Diese Lösung ist liberaler als eine pauschale Erhöhung des Rentenalters.

Auch für Eltern muss es sich lohnen, erwerbstätig zu sein. Heute arbeiten Eltern oft nur für die Bezahlung der Kindertagesstätte und der Steuern. Inländische Arbeitskräfte zu mobilisieren ist weit günstiger als die Alternativen. Mehr Migration erhöht die Wohn- und Mobilitätspreise und kann zu sozialen Spannungen führen. Ein eklatanter Fachkräftemangel, etwa in den Spitälern und der Altenpflege, ist ebenfalls problematisch.

Unsere Massnahmen:

- Rasche Verabschiedung und Umsetzung der Individualbesteuerung:  
Die Individualbesteuerung setzt langfristige Anreize zur Erhöhung der Erwerbstätigkeit. Aufgrund des tieferen Steuersatzes für die Mehrheit der Betroffenen ist zwar vorübergehend mit Mindereinnahmen für den Bund zu rechnen. Diese sind aber eine Investition in unsere Volkswirtschaft, da sie mittelfristig zu einer Erhöhung der Erwerbstätigkeit führen, höhere Steuereinnahmen generieren und dem Fachkräftemangel entgegenwirken. Studien schätzen das Potenzial auf rund 50'000 Arbeitskräfte (Vollzeitäquivalente).
- Anreize für Erwerbstätigkeit übers Rentenalter hinaus:  
Wir fordern die Einführung steuerlicher Anreize für Angestellte und Unternehmen, um Frühpensionierungen entgegenzuwirken und die Erwerbstätigkeit über das Pensionsalter hinaus zu fördern. Ältere Angestellte sollen mehr Flexibilität erhalten, bspw. durch reduzierte Pensen oder angepassten Funktionen und Aufgaben. Dies führt zu höheren Steuereinnahmen und mehr Beiträgen in die Sozialwerke. Gemäss einer repräsentativen Umfrage wollen rund 40% der älteren Erwerbsbevölkerung über das Pensionsalter erwerbstätig bleiben, was das ungenutzte Potenzial verdeutlicht.<sup>9</sup>
- Infrastruktur für familienexterne Kinderbetreuung attraktiver ausgestalten:  
Bedarfsgerechte Kita-Angebote sollen durch gezielte Massnahmen den monetären Erwerbsanreiz erhöhen. So können weitere Vollzeitäquivalente mobilisiert werden, weil Eltern ihr Arbeitspensum erhöhen können.
- Schutzsuchende mit Status S in den Arbeitsmarkt integrieren:  
Mit einem Anreizsystem für die berufliche Integration, bspw. mit einem zusätzlichen Drittstaatenkontingent, soll die Erwerbstätigkeit der Schutzsuchenden mit Status S erhöht werden. Der Bundesrat rechnet bis 2028 mit Einsparungen im Umfang von 650 Mio. Franken, dazu kommen zusätzliche Steuereinnahmen und Einzahlungen in die Sozialwerke. Zudem wird auch der Fach- und Arbeitskräftemangel gemindert, was die volkswirtschaftliche Produktivität steigert.

<sup>8</sup> Siehe auch 23.3345 | Mobilität integral finanzieren. BIF und NAF zusammenlegen und durch einen Mobilitätsfonds ersetzen und 23.3352 | Mobilität integral planen. Für ein Bundesamt für Mobilität

<sup>9</sup> Arbeitskräfte gesucht. Deloitte 2019, S. 19.

#### 4. Heute statt morgen investieren, um längerfristig Geld zu sparen

Jede Generation braucht finanzpolitischen Spielraum, um ihre Herausforderungen zu meistern. Deshalb stehen wir hinter der Schuldenbremse, welche die Einnahmen und Ausgaben im Lot hält. Gleichzeitig fordern wir eine solide und investitionsorientierte Haushaltspolitik. Die Schweiz braucht echte Wachstumsimpulse in der Digitalisierung, in innovative Technologien, Bildung, Klimaschutz und Biodiversität. Hierfür schlagen wir vor, die Schuldenbremse mit einem Wachstumsfaktor zu ergänzen. In Abhängigkeit von der Schuldenquote der Schweiz soll ein Zuschlag zum Konjunkturfaktor definiert werden, damit der Bund agiler auf aktuelle Herausforderungen reagieren kann. Die Kreditfinanzierung soll explizit für einzelne Neuinvestitionen, welche der Wirtschaft und Gesellschaft einen langfristigen Nutzen bringen, möglich sein. Solange die Staatsschulden nicht schneller wachsen als das Bruttoinlandprodukt (BIP), bleibt die Schuldenquote (Bruttoschulden in Prozent des BIP) konstant.

Unsere Massnahmen:

- Ökologische Transformation finanzieren:  
Mit neuen Instrumenten wie bspw. einem Fonds für die ökologische Transformation sollen zusätzlich gezielt Mittel eingesetzt werden, um nachhaltige Projekte voranzutreiben. Dies umfasst etwa die Umstellung der Landwirtschaft auf eine nachhaltige Produktion und Verarbeitung oder Generationenprojekte wie Power-to-X. Die finanziellen Mittel können aus bestehenden Bundesmitteln der betroffenen Sektoren (z.B. aus dem Zahlungsrahmen Landwirtschaft), neuen Lenkungsabgaben, öffentlichen Anleihen (z.B. Green Bonds) oder aber auch zweckgebunden aus den Erträgen, die der Verkauf der Bundesanteile der Swisscom generieren würde, in den Fonds fliessen und gezielt für Transitionsmassnahmen eingesetzt werden.
- Wachstumsfaktor für die Schuldenbremse:  
Der Verfassungsauftrag zur Schuldenbremse ist klar und soll nicht in Frage gestellt werden. Die heutige Umsetzung ist aber zu starr. Innerhalb der Schuldenbremse soll die Umsetzung mit einem Wachstumsfaktor erfolgen, der in Abhängigkeit der Schuldenquote einen Zuschlag zum Konjunkturfaktor definiert und den Plafonds für die ordentlichen Ausgaben entsprechend erhöht.<sup>10</sup>

#### 5. Generationengerechte Finanzierung des demografischen Wandels

Der demografische Wandel ist neben dem Klimawandel die grösste Herausforderung für die Staatsfinanzen. Mit der impliziten Staatsverschuldung aus der Altersvorsorge, den Sozialwerken und dem Gesundheitsbereich droht eine grosse Finanzierungslücke. Es ist essenziell, dass dem demografischen Wandel mit nachhaltigen Finanzierungslösungen begegnet wird und so die Risiken dieser impliziten Verschuldung reduziert werden.

Unsere Massnahmen:

- Generationengerechte Reform der AHV:  
Die Finanzierung der AHV, inkl. der 13. AHV-Rente, soll in einer Gesamtschau analysiert werden. Sie muss sozial ausgewogen sein, darf die jüngeren Generationen nicht einseitig belasten und der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft nicht schaden. Das gelingt nur, wenn wir ein austariertes Gesamtpaket schnüren. Das geht im Rahmen der Reform, welche der Bundesrat für das Jahr 2026 plant. Höhere Lohnbeiträge lehnen die Grünliberalen ab. Diese belasten ausschliesslich die Erwerbstätigen, was gegenüber den jüngeren Generationen nicht fair ist.
- Neue Einnahmenquelle prüfen:  
Zur Entlastung des Bundeshaushaltes soll das Potenzial auf der Einnahmenseite angeschaut werden. Eine Option für Mehreinnahmen könnte eine Vermögenssteuer auf Bundesebene für natürliche Personen darstellen. Eine solche Steuer ermöglicht in Kombination mit der Einkommenssteuer die Umsetzung des Prinzips der Besteuerung nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, welches nicht nur das Einkommen, sondern auch das Vermögen umfasst. Zudem kann die Vermögenssteuer extreme Ungleichheiten wirksamer mindern als die Einkommenssteuer, da Vermögen ungleicher verteilt sind als Einkommen. Mit einem tiefen Steuersatz bei leicht progressiver

<sup>10</sup> Siehe dazu <https://www.nzz.ch/wirtschaft/schuldenbremse-die-schweiz-ist-zu-sparsam-sagen-oekonomen-ld.1782614>

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20224188>

Ausgestaltung würde der Mittelstand keine Zusatzbelastung erfahren und es würden wenig Anreize für Schlupflöcher gesetzt.  
Zuletzt sollen auch die Umsetzbarkeit und Effizienz einer tiefprozentigen Erbschaftssteuer oder eine Finanztransaktionssteuer vertieft geprüft werden.<sup>11</sup>

- **BVG-Reform ins Trockene bringen:**  
Mit der für die Grünliberalen zentralen BVG-Reform werden Rentenlücken für Teilzeiterwerbende, insbesondere für viele Frauen geschlossen. Die hohen Lohnabzüge für ältere Arbeitnehmende werden gesenkt, was ihre Benachteiligung auf dem Arbeitsmarkt gegenüber jüngeren Arbeitnehmenden mindert. Zusätzlich leistet die Reform einen wichtigen Schritt in Richtung einer sozialen und generationengerechten Finanzierung.

## Übersicht Einsparpotenzial

Bereich	Max. /Theoretisches Einsparpotenzial in Franken pro Jahr
<b>Reduktion oder Streichung von Subventionen/ Massnahmen bei der Bundesverwaltung</b>	
MwSt.-Sondersatz für die Beherbergung auslaufen lassen <sup>12</sup>	270 Mio.
Steuerrückerstattungen für Pistenfahrzeuge, für die Land- und Forstwirtschaft (77 Mio.) sowie Befreiung von der Mehrwertsteuer für den grenzüberschreitenden Luftverkehr (40 Mio.)	117 Mio.
Beitrag an Schweiz Tourismus (70 Mio.) sowie Beitrag für die Förderung von Innovation und Zusammenarbeit im Tourismus (aktuell 12 Mio.)	82 Mio.
Beitrag an die neue Regionalpolitik	25 Mio.
Beiträge ans Schiesswesen	7 Mio.
Beiträge an Weinwerbung (aktuell 9 Mio. pro Jahr) und Fleischwerbung (aktuell 5 Mio. pro Jahr)	14 Mio.
Qualitäts- und Absatzförderung (bspw. Unterstützung von Marketing- und Kommunikationsmassnahmen)	68 Mio.
Zulagen für die Milchwirtschaft (aktuell 379 Mio.) und der Getreidezulage (aktuell 16 Mio.)	395 Mio.
Beiträge für die Beihilfen Pflanzenbau (aktuell 68 Mio.) sowie die Beiträge Pflanzen- und Tierzucht (aktuell 44 Mio.)	112 Mio.

<sup>11</sup> Für eine Erbschaftssteuer spricht, dass es aus liberalen Überlegungen letztlich darum geht, dass für den wirtschaftlichen Erfolg die persönliche Leistung zählt. Werden immer grössere Vermögen vererbt, wird das Prinzip der Leistungsgerechtigkeit untergraben. Bei der Ausgestaltung der Steuer müsste auf einen tiefprozentigen Steuersatz, Freigrenzen sowie gute Lösungen bei Betriebsnachfolgen von KMU geachtet werden, um zusätzliche Belastungen für den Mittelstand zu vermeiden. Gegenüber einer Finanztransaktionssteuer haben wir grundsätzlich Vorbehalte, da Kapital mobil ist. Eine solche Steuer müsste entsprechend nur international abgestimmt eingeführt werden.

<sup>12</sup> Mehreinnahmen hat der Bund ab 2028 bereits budgetiert – es bestehen jedoch Bestrebungen im Parlament, diesen Satz erneut zu verlängern

Entsorgungsbeiträge für Fleisch	47 Mio.
Marktübliche Vergütungen in der Bundesverwaltung	100 Mio.
Senkungsziel bei Personal-, Sach- und Betriebsausgaben des Bundes	100 Mio.
<b>Total maximales Einsparpotenzial</b>	<b>Ca. 1.34 Mrd.</b>
<b>Einsparpotenzial beim Verkehr</b>	
(Teil-)abgeltung Umweltkosten: Verursachergerechtere Finanzierung der verkehrsinduzierten Umweltkosten über Erhöhung des Anteils des Beitrags Spezialfinanzierung Strassenverkehr an die allgemeine Bundeskasse	Vorschlag Abgeltung 250 Mio.
(Teil-)abgeltung Gesundheitskosten: Mittel aus dem NAF an den Bundesbeitrag für die individuelle Prämienverbilligung (IPV)	Vorschlag Abgeltung 250 Mio.
Einführung von Tunnelbenutzungsgebühren für die im Nord-Süd-Transit relevanten Alpenübergänge bei entsprechender Entlastung der Bundeskasse	Ca. 100 Mio.
Verursachergerechte Finanzierung der Ertragsausfälle von Skyguide im Ausland	44 Mio.
Verursachergerechtere Finanzierung der technischen Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr (Subventionierung Regionalflugplätze)	30 Mio.
Reduktion der Einlage in den Bahninfrastrukturfonds BIF	200 Mio.
Pendlerabzug reduzieren oder auf Schichtarbeitende einschränken	ca. 300 Mio.
<b>Total maximales Einsparpotenzial</b>	<b>Ca. 1.17 Mrd.</b>