



15.023

**Nationalstrassen- und  
Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).  
Schliessung der Finanzierungslücke  
und Strategisches  
Entwicklungsprogramm  
Nationalstrassen**

**Fonds pour les routes nationales  
et le trafic d'agglomération (FORTA).  
Comblement du déficit  
et mise en oeuvre du programme  
de développement stratégique  
des routes nationales**

*Erstrat - Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.09.15 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.16 (FORTSETZUNG - SUITE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (FORTSETZUNG - SUITE)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 26.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

*Antrag Eberle*

Rückweisung des Geschäftes an die KVF-SR  
mit dem Auftrag, den Netzbeschluss 2012 in die Vorlage NAF zu integrieren sowie deren Finanzierung vertieft  
abzuklären und sicherzustellen.

*Proposition Eberle*

Renvoyer l'objet à la CTT-CE  
avec mandat d'intégrer l'arrêté sur le réseau 2012 dans le projet FORTA, de déterminer les besoins de finance-  
ment qui en résultent et de faire en sorte que ce dernier soit assuré.

**Le président** (Hêche Claude, président): Je vous propose de tenir un seul débat d'entrée en matière sur les  
quatre projets.

**Imoberdorf** René (CE, VS), für die Kommission: Zuerst ein paar Worte zur Ausgangslage: Die Aufgaben und  
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr werden heute aus zweckgebundenen Mitteln  
finanziert, aus der sogenannten Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Zweckgebunden sind 50 Prozent der  
Mineralölsteuereinnahmen, die Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag sowie die Einnahmen aus der  
Autobahnvignette. Pro Jahr sind das momentan etwa 3,8 Milliarden Franken.

Mit der Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird heute im Wesentlichen Folgendes finanziert: Betrieb, Unter-  
halt und Ausbau der Nationalstrassen; Beiträge an den Infrastrukturfonds, über den dann die Fertigstellung  
des Netzes, die Beseitigung der Engpässe, die Beiträge an den Agglomerationsverkehr sowie die Beiträge  
an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen finanziert werden; Beiträge an den öffentlichen Verkehr,





zum Beispiel das Neat-Viertel; sowie Transferbeiträge vom Bund an die Kantone. Dazu gehören unter anderem: nichtwerkgebundene Beiträge an Kantone oder Kostenbeiträge an Hauptstrassen in den Kantonen.

Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr weist heute strukturelle Mängel auf, das ersehen Sie bereits aus den gerade gemachten, recht komplizierten Ausführungen. Zu diesen Mängeln gehören: die mangelnde Flexibilität in der jährlichen Steuerung, das Jährlichkeitsprinzip, das Rückstellungsdilemma sowie die Aufteilung der Finanzierung der Nationalstrassenaufgaben auf zwei Gefässe.

Weiter zeichnet sich in der heutigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr ab 2018 eine durchschnittliche jährliche Finanzierungslücke von 1,3 Milliarden Franken ab. Dafür gibt es im Wesentlichen folgende Ursachen: Der Aufgabenkreis der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ist erweitert worden, zum Beispiel um Beiträge an die Agglomerationsprogramme; die massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs strapaziert die in die Jahre gekommene Infrastruktur, und sie erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt; wegen verbrauchsärmeren Fahrzeugen gehen die Einnahmen aus Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag zurück; und bis Ende 2018 werden die Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gemäss heutigem Kenntnisstand praktisch abgebaut sein.

Nun zum Inhalt der Vorlage: In seiner Botschaft vom 18. Februar 2015 schlägt der Bundesrat im Wesentlichen Folgendes vor: Zur Behebung der heutigen strukturellen Mängel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird auf Verfassungsstufe ein unbefristeter Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds geschaffen - das analog zum Bahninfrastrukturfonds. Er dient dazu, die Nationalstrassenaufgaben, d. h. Betrieb, Unterhalt, Ausbau, Netzfertigstellung, Engpassbeseitigung und die Bundesbeiträge für die Agglomerationsverkehrsprojekte aus einem einzigen Gefäss zu finanzieren. Damit werden die Planungs- und Realisierungssicherheit sowie die Transparenz verbessert. Wie beim Bahninfrastrukturfonds fliessen bestehende und neue Einnahmen zweckgebunden direkt in den Fonds. Die heutige Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird, wenn auch in veränderter Form, beibehalten. Neu werden über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr Transferbeiträge vom Bund an die Kantone und die Beiträge an den öffentlichen Verkehr beglichen. Dabei werden die Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen in Zukunft auch unbefristet sein. Zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke sieht die Vorlage ein- und ausgabenseitige Massnahmen vor - ich komme nachher kurz darauf zurück.

Weiter will der Bundesrat die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes gezielt erhalten und verbessern. Die dafür notwendigen Kapazitätsausbauten sind Teil des strategischen Entwicklungsprogramms (Step). Das Step Nationalstrassen orientiert sich am Sachplan Verkehr und an der nationalen Infrastrukturstrategie und erfolgt analog zum Step Bahninfrastruktur. Sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung entscheidet das Parlament. Es legt jeweils alle vier Jahre fest, was realisiert werden soll. Das Step Nationalstrassen enthält aktuell Projekte mit einem Investitionsvolumen von 16 Milliarden Franken. Diese umfassen die Module 1, 2 und 3, die bisher im Programm Engpassbeseitigung enthalten waren, sowie die Netzergänzungen Umfahrung Morges und die Glattalautobahn, die ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen. Die beiden Strecken waren schon im Netzbeschluss 2012 enthalten. Schliesslich ermöglicht die Vorlage, die Agglomerationsprogramme weiterzuführen, weil sie in Zukunft unbefristet über den Fonds mitfinanziert werden. Bis heute ist nur die Finanzierung der Agglomerationsprogramme der ersten und der zweiten Generation sichergestellt.

Ich komme nun zu den Massnahmen, die vom Bundesrat zur Schliessung der Finanzierungslücke vorgeschlagen werden.

Zuerst zu den ausgabenseitigen Massnahmen: Durch Effizienz- und Effektivitätsgewinne und Verzicht können Einsparungen von rund 200 Millionen Franken jährlich erreicht werden, und es kann vermieden werden, dass die Ausgaben noch stärker ansteigen. Zusätzlich ist vorgesehen, die Ausgaben für Kapazitätsausbauten und die Beiträge an die Agglomerationsprogramme zeitlich zu verschieben und zu erstrecken.

Einnahmenseitig sieht der Bundesrat folgende Massnahmen vor: Der Mineralölsteuerzuschlag soll bei Bedarf um 6 Rappen pro Liter erhöht werden. Das würde ab dem Jahr 2018 zu Mehreinnahmen für den NAF von durchschnittlich rund

AB 2015 S 887 / BO 2015 E 887

300 Millionen Franken im Jahr führen; das ist ein Mittelwert für die Jahre 2018 bis 2030. Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert. Dann fliesst die Verbrauchssteuer, die der Bund auf Automobilen und ihren Bestandteilen erhebt, die sogenannte Automobilsteuer, heute in die allgemeine Bundeskasse. Im Sinne einer Beteiligung des Bundeshaushaltes an der Schliessung der Finanzierungslücke im NAF und indirekt neu auch in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr schlägt der Bundesrat die Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF vor. In den letzten fünf Jahren wurden aus der Automobilsteuer durchschnittlich 375 Millionen



Franken pro Jahr generiert. Für die Jahre 2018 bis 2030 rechnet man mit durchschnittlichen Einnahmen von 398 Millionen Franken pro Jahr aus der Automobilsteuer. Auf den Automobilen mit alternativen Antriebsarten und Energien, z. B. Elektroautos, werden heute keine zu den Mineralölsteuern äquivalenten Abgaben erhoben. Der Bundesrat schlägt nun vor, dass analog zu den Mineralölsteuern und der Nationalstrassenabgabe auf Verfassungsstufe die Möglichkeit der Erhebung einer Abgabe für Automobile mit alternativen Antriebsarten und Energien ab dem Jahr 2020 geschaffen wird. In den Jahren 2020 bis 2030 könnten damit durchschnittlich schätzungsweise 109 Millionen Franken pro Jahr generiert werden. Weiter soll zur Schliessung der Finanzierungslücke für die Mineralölsteuertarife - Grundsteuer und Mineralölsteuerzuschlag sind damit gemeint - ein Teuerungsausgleich möglich sein. Schliesslich sollen nach der Rückzahlung der FinöV-Bevorschussung die freiwerdenden Mittel dem NAF zugeschrieben werden. Damit wird sich der Zufluss in den NAF nach 2030 um etwa 230 Millionen Franken pro Jahr erhöhen.

Die vorgeschlagenen einnahmenseitigen Massnahmen generieren 2018 bis 2030 insgesamt etwa 800 Millionen Franken Mehreinnahmen im Jahr. Damit kann die Finanzierungslücke von etwa 1,3 Milliarden Franken für die Jahre 2018 bis 2030 nur teilweise geschlossen werden. Aufgrund der vorhandenen Reserven und der beschriebenen Massnahmen zur Erhöhung der Einnahmen und der Massnahmen auf der Ausgabenseite könnte aber der Finanzbedarf voraussichtlich bis ungefähr 2021 gedeckt werden. Anschliessend müssen aufgrund der Simulationen weiter gehende Massnahmen, zum Beispiel eine zweite Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags oder die Anwendung des Teuerungsausgleichs, ergriffen werden, um eine Unterfinanzierung zu vermeiden.

Die Kommission hat ihre Beratungstätigkeit an ihrer Sitzung vom 13./14. April 2015 mit den Anhörungen begonnen und ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten. An weiteren Sitzungen vom 18. Mai, 29./30. Juni und 18. August ist die Vorlage im Detail beraten worden, wobei noch verschiedene Zusatzberichte beim Bundesamt für Raumentwicklung, bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und beim Bundesamt für Strassen eingeholt wurden. Ihre Kommission ist nach intensiven Diskussionen im Grundsatz dem Entwurf des Bundesrates gefolgt.

Ich gebe nun einen Überblick über die Punkte, in welchen die Kommission von der Vorlage des Bundesrates abgewichen ist.

Die Mehrheit der Kommission beantragt, die Zweckbindung der Mineralölsteuer um maximal 5 Prozent von 50 auf 55 Prozent zu erhöhen. Diese zusätzlichen 5 Prozent sollen in den NAF fliessen. Die Kommissionsmehrheit beantragt in der Konsequenz weiter, den Mineralölsteuerzuschlag um lediglich 4 Rappen pro Liter zu erhöhen; der Bundesrat hat 6 Rappen pro Liter vorgeschlagen. Je eine Minderheit beantragt, in diesen beiden Punkten dem Bundesrat zu folgen.

Weiter beantragt die Kommission, es sei auf Gesetzesstufe festzuhalten, dass der Bund die Kantone bei grossen Sanierungen und Wiederherstellungen von Passstrassen von nationaler Bedeutung unterstützen kann. Die Kommission beantragt ausserdem, in Bezug auf die Zuteilung von Fondsmitteln auf Aufgaben im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen eine durchschnittliche Bandbreite von 9 bis 12 Prozent im NAF-Gesetz festzulegen. Das sind im Durchschnitt der Jahre bei einem Preisstand 2005, also ohne Teuerung und Mehrwertsteuer, gut 200 Millionen Franken. Mit Teuerung und Mehrwertsteuer sind das im Jahr 2027 knapp 280 Millionen Franken.

Schliesslich schlägt die Kommission auch einen Zweckartikel auf Verfassungsstufe vor, der den Bund und die Kantone verpflichtet, eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur bereitzustellen, dies analog zu einem Artikel bezüglich des öffentlichen Verkehrs.

Zum Schluss noch zur Integration des Netzbeschlusses in den NAF: Die Bundesversammlung hat am 10. Dezember 2012 entschieden, knapp 400 Kilometer Kantonsstrassen zusätzlich ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die damit verknüpfte Vorlage zur Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken wurde indessen 2013 in der Referendumsabstimmung verworfen, und der Netzbeschluss konnte dadurch nicht in Kraft treten. An der Sitzung vom 30. Juni 2015 hat sich Ihre Kommission nach einer intensiven Debatte in einem Grundsatzentscheid mit 10 zu 2 Stimmen dafür ausgesprochen, diese zusätzlichen 400 Kilometer mit dem NAF wieder in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Finanziert werden sollte diese Erweiterung durch eine Erhöhung des Vignettenpreises auf 70 Franken und durch eine Kostenbeteiligung der Kantone von 60 Millionen Franken pro Jahr.

In der Sitzung vom 18. August 2015 kam Ihre Kommission nach vertiefter Abklärung und nach Stellungnahmen der Kantone und der Strassenverbände auf ihren Entscheid von Ende Juni zurück und beantragt Ihnen nun mit 5 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen, den Netzbeschluss nicht in den NAF zu integrieren. Eine Minderheit beantragt die Integration des Netzbeschlusses in den NAF.

Die Kommission steht der Aufnahme der zusätzlichen Strecken nach wie vor positiv gegenüber. Sie ist aber der Meinung, dass die Frage des Netzbeschlusses nicht innerhalb des NAF, sondern zu einem späteren Zeitpunkt



separat geklärt werden soll. Auch die Frage einer allfälligen Erhöhung des Vignettenpreises soll damit erst später, in Zusammenhang mit der Einführung der E-Vignette, wiederaufgenommen werden. Die Kommission hat daher eine Kommissionsmotion eingereicht, mit welcher der Bundesrat beauftragt werden soll, bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette und zur Inkraftsetzung des Netzbeschlusses 2012 vorzulegen. Wir werden in der Detailberatung vertieft auf die verschiedenen Anträge der Kommission eingehen können. In der Gesamtabstimmung hat die Kommission der Vorlage 1, dem Bundesbeschluss zum NAF, mit 7 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen, der Vorlage 2, dem Bundesgesetz über den NAF, mit 10 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Vorlage 3, dem Netzbeschluss, mit 7 zu 0 Stimmen bei 5 Enthaltungen, und der Vorlage 4, dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds, mit 12 zu 0 Stimmen zugestimmt. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Kommission respektive der Kommissionsmehrheit zu folgen. Ich bitte Sie namens der Kommission auch, die Motion Ihrer Kommission 15.3799, "Netzbeschluss und E-Vignette", anzunehmen. Zum Rückweisungsantrag Eberle werde ich nach der Begründung des Antrages von Herrn Eberle noch ein paar Worte sagen.

**Theiler** Georges (RL, LU): Ich erlaube mir, mich in einem einzigen Votum sowohl zum Eintreten wie aber auch zum Rückweisungsantrag Eberle zu äussern. Ein NAF - das wurde vom Kommissionspräsidenten dargelegt - hat sehr viele Vorteile. Ich denke, wenn wir ihn richtig ausgestalten, bekommen wir wirklich mehr Flexibilität bezüglich der Ausbauprogramme. Wir bekommen Flexibilität bezüglich Unterhalt und Investition, und wir bekommen auch eine sichere Finanzierung. Ich bin also für Eintreten auf die Vorlage. Die Kommission hat meiner Meinung nach wesentliche Verbesserungen eingebracht, welche die Vorlage aus Sicht der Nutzer verträglicher machen. Dies ist für mich vor allem im Hinblick auf die bevorstehende Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative ein wesentlicher und wichtiger Punkt.

AB 2015 S 888 / BO 2015 E 888

Die Kommission hat verschiedene Anträge Bieri und Theiler aufgenommen und eine Lösung gefunden, welche mehrheitsfähig sein kann. Ich habe in der Zwischenzeit auch Kontakte mit den Automobilverbänden gepflegt. Diese haben mir signalisiert: Wenn noch etwas in jene Richtung ausgebaut wird, welche die ständerätliche Kommission nun vorgegeben hat, kann man auch über einen Rückzug der Milchkuh-Initiative diskutieren. Die neue Lösung für den NAF liegt sehr nahe bei der Fabi-Vorlage, und das ist, wie ich meine, auch eine richtige Verkehrspolitik grundsätzlicher Art. Wir sollen die Möglichkeiten, die wir haben, um die Mobilität zu gewährleisten, mit dem öffentlichen und dem privaten Verkehr, eben optimal nutzen.

Die Verkehrssituation auf unseren Nationalstrassen wird immer prekärer. Ich weiss nicht, wer aus diesem Rat überhaupt noch auf der Autobahn fährt, wegen des geschenkten Generalabonnements vielleicht die wenigsten. Ich tue das hie und da. Wenn Sie dann wirklich auf dieser Autobahn A1 fahren, dann merken Sie, was es geschlagen hat. Die kleinste Unregelmässigkeit, ein kleiner Unfall führt dazu, dass einfach alles stillsteht. Jeden Morgen kommt es zu stundenlangen Staus in den Ballungsräumen. Das verursacht Kosten von 2 Milliarden Franken jährlich. Das ist volkswirtschaftlich äusserst schädlich. Wir haben nun wirklich die staatliche Aufgabe, hier für Abhilfe zu sorgen. Die gute Erreichbarkeit der Standorte in der ganzen Schweiz ist ein zentraler Standortfaktor. Das zeigen Umfragen, die gemacht werden; dort wird der Faktor der Erreichbarkeit jeweils an erster oder an zweiter Stelle genannt.

Wir haben durch die sinkenden Mineralölsteuereinnahmen ein Finanzierungsproblem; dieses Problem hat der Präsident vielleicht nicht angesprochen. Aber wir haben ständig weniger Einnahmen, weil wir ja glücklicherweise weniger Treibstoff verbrauchen. Dieses Problem muss irgendwann irgendwie gelöst werden. Mit einem Nein zum NAF würden wir dieses Problem nicht lösen, und selbstverständlich würden dann die wichtigen, zentralen Ausbauprojekte auf der Strecke bleiben.

Eine wesentliche Frage, die wir diskutiert haben, ist die Aufnahme des Netzbeschlusses in die Vorlage. Wir haben das nun wirklich in der Kommission tagelang diskutiert und haben nach Lösungen und Varianten gesucht. Ich glaube, wir haben hier sehr gute Arbeit geleistet, und Sie haben die Lösung der Kommission auf dem Tisch.

Das Problem bei diesem Netzbeschluss ist: Alle wollen den Netzbeschluss, aber keiner will ihn bezahlen. Sie können nicht einfach 250 Millionen Franken in eine Vorlage einbauen - nach dem Motto, "wir hätten auch noch gerne" -, wenn Sie sich die Frage der Finanzierung nicht ehrlich stellen. Ich bin froh, dass Herr Eberle wenigstens nicht nur den Netzbeschluss verlangt, sondern auch noch einen Ruf nach der Finanzierung macht. Das ist redlich, das finde ich so weit okay. Aber Herr Eberle, das haben wir in der Kommission alles diskutiert. Wir sind einfach zum Schluss gekommen, dass wir nach neuen Lösungen suchen müssen, wenn niemand bereit ist zu bezahlen.



Wo liegt die Crux? Der Netzbeschluss, das muss man einfach sagen, wurde vom Volk abgelehnt. Man muss das ehrlich analysieren; man kann jetzt nicht sagen, es sei nur der Vignettenpreis gewesen. Die Gegner haben Argumente gegen den Netzbeschluss angeführt. Vor allem haben sie argumentiert, dass er dem Nutzer zu wenig bringe. Das kann man nicht abstreiten, denn die Strassen sind ja grossmehrheitlich vorhanden; es geht ja nur darum, dass neu nicht mehr die Kantone dafür zahlen, sondern der Bund. Eine Tatsache ist auch, dass die Erhöhung des Vignettenpreises, wenn wir sie in der gleichen Form brächten - anstatt 100 nur 70 Franken -, die gleichen Mängel aufweisen würde, wie sie von den Gegnern der Vorlage aufgezeigt wurden. Ein Mangel ist insbesondere, dass man keine Differenzierung bezüglich der Fahrzeuge - auch der Motorräder -, die nur für wenige Monate in Gebrauch sind, sowie bezüglich der Anhänger vornimmt. Mit dieser Etikette, die man aufklebt und dann wieder abkratzt und die keine differenzierte Handhabung zulässt, haben wir einfach eine Pfahlbauerlösung.

Die Frage ist aber auch, warum die Kantone jetzt eine zusätzliche Finanzierung abgelehnt haben. Ich muss Ihnen sagen: Es gibt Kantone, die überhaupt nicht entlastet werden. Dieser Netzbeschluss ist absolut nicht symmetrisch, bezahlen müssen die Kantone dann aber doch. Mein Kanton, der Kanton Luzern, wird am Netzbeschluss keine Freude haben. Ich kann dazu stehen, dass es im Sinne einer gesamtschweizerischen Lösung aufgenommen werden muss, aber zusammen mit den Kantonen muss eine vernünftige Finanzierung erzielt werden.

Auch die Automobilverbände waren klar und haben uns geschrieben, dass sie nichts bezahlen, dass sie keine Vignette wollen. Da muss man einfach sagen: Wenn man nicht bereit ist, dann auch Ja zu sagen, so sind das Wunschvorstellungen.

Die beste Lösung - dieser Auffassung bin ich nach wie vor - ist also diese Motion. Sie wurde mit 11 zu 0 Stimmen angenommen. Es ist also keine materielle Differenz vorhanden, ob man diesen Netzbeschluss irgendeinmal aufnehmen soll oder nicht. Wir müssen aber meiner Meinung nach zuerst die E-Vignette haben, die dann auch entsprechend differenziert angewandt werden kann. Die Frau Bundesrätin hat uns in der Kommission dann auch klar darauf hingewiesen, dass keines der Projekte, die jetzt auch in den Kantonen wieder aufgetaucht sind, bis ins Jahr 2018 überhaupt zur Ausführung gelangt. Wir verlieren also in der Sache überhaupt nichts, wenn wir jetzt diese Motion annehmen.

Deshalb bitte ich Sie, den Einzelantrag Eberle auf eine Rückweisung der Vorlage abzulehnen.

Ich habe noch eine Bemerkung bezüglich der Finanzierung generell zu machen: Die Erhöhung der Mineralölsteuer geht schon in die richtige Richtung, der Bundesrat schlägt 6 Rappen vor. Wir müssen aber einfach zur Kenntnis nehmen, dass der Benzintourismus seit Januar mit der Frankenstärke halt umgekehrt verläuft. Die Unterlagen, die wir gestern noch zu diesem Thema erhalten haben, zeigen, dass eine klare Korrelation zwischen der Benzinpreisdifferenz zum Ausland und unseren Einnahmen besteht. Wir haben uns in der Kommission sagen lassen, dass man für dieses Jahr infolge des Wegfalls des Benzintourismus beim Mineralölsteuerertrag mit einem Ausfall von 300 Millionen Franken rechnen muss. Wenn wir jetzt auf dieser Schiene die Mineralölsteuer noch weiter erhöhen, dann riskieren wir einfach, dass wir effektiv gar keine Mehreinnahmen erzielen. Das hat dann die Kommission dazu geführt, in diesem Bereich etwas Zurückhaltung zu üben. Ich bin froh, dass die KVF dann die Idee gehabt hat, neu 55 Prozent des Grundzolls für die Finanzierung zu verwenden. Das ist dann keine Mehrbelastung für den Automobilisten unmittelbarer Art, sondern eine Umschichtung der Finanzierung von den Automobilisten zur Bundeskasse. Ich meine, dass diese Umschichtung aber im Verhältnis zur Problemstellung, die wir haben, eben vertreten werden kann. Die Schäden, die durch Nichtstun entstehen, sind wesentlich grösser.

Was mich stört - ich werde dann bei der Detailberatung darauf zurückkommen -, ist, dass wir nicht gerade gesagt haben: Wir sehen jetzt diese 5 Prozent vor. Wir haben vielmehr nur gesagt: Wir erhöhen die Zweckbindung um maximal 5 Prozent. Bekanntlich heisst "maximal 5 Prozent", dass es auch 0 Prozent sein können. Diese darauffolgenden jährlichen Diskussionen stehen natürlich im Widerspruch zur Idee des Fonds, mit welcher man eigentlich ja gerade eine Verstetigung der Investitionen und eine zuverlässige Investitionstätigkeit anstrebt.

Der NAF braucht meiner Meinung nach, wenn es eine Volksabstimmung gibt - und diese ist obligatorisch, weil wir ja die Verfassung ändern -, eine breite Unterstützung. Es braucht deshalb auch die Zustimmung der Automobilverbände. Wenn wir diese nicht haben, wird es schwierig, in einer Abstimmung Erfolg zu haben. Wir tun gut daran, die Vorlage nun in diese Richtung noch zu verbessern. Die Mehrheit hat das gemacht.

Ich bitte Sie, der Mehrheit der KVF zu folgen. Ich danke Ihnen für die Unterstützung. Ich bitte Sie nochmals, die Rückweisung abzulehnen, weil es gar keine neuen Fakten auf



den Tisch bringen wird, wenn wir die im Rückweisungsantrag angesprochenen Fragen noch einmal angehen.

**Stadler Markus (GL, UR):** Die Vorlage enthält einige positive Punkte. Ich beschränkte mich hier darauf zu erwähnen, dass die Beiträge an Hauptstrassen im Mittelland, im Berggebiet und in den Randregionen nun unbefristet ausgerichtet werden und dass die Kommission einen Weg gefunden hat, bei den Passstrassen eine Lücke aus der NFA-Konstruktionszeit wenigstens teilweise zu schliessen.

Die Vorlage enthält allerdings auch einige kritische Punkte, weshalb ich zwar für Eintreten bin, mich aber bis zum aktuellen Stand gemäss Kommission der Stimme enthalten habe. Dass es noch Verbesserungen braucht, sollen folgende Hinweise zeigen:

**Zu Verkehr und Umwelt:** Es bräuchte mehr Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit - Stichwort Mobility Pricing -, dies in Verbindung mit kompensatorischen Massnahmen zugunsten jener Gebiete, die dezentraler liegen und weniger geeignet sind für den öffentlichen Verkehr. Es darf bei der Fondsbildung keine umfassende Zweckbindung in Bereichen geben, in denen die externen Kosten besonders hoch sind, aber dem Fonds nicht belastet werden. Dadurch würden nämlich beim Ausgabeverhalten bzw. bei der betreffenden Tätigkeit falsche und übermässige Anreize gesetzt. Gemäss Bundesangaben belaufen sich die jährlichen externen Kosten des Strassenverkehrs auf 7,7 Milliarden Franken. Auch der öffentliche Verkehr verursacht zwar externe Kosten, doch diese sind wesentlich kleiner als beim Privatverkehr. Das ist so, auch wenn ein Teil des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse abgewickelt wird.

Das neue Finanzierungsmodell soll gemäss Bundesrat neben der Finanzierung des Betriebs und Unterhalts auch dafür sorgen, Engpässe aufzuheben, also zusätzliche Spuren, einen Sanierungstunnel und dergleichen zu bauen - kurz: die Strassenkapazität direkt oder potenziell zu erhöhen. Eine erhöhte Kapazität zieht aber nicht nur weiteren Verkehr an, sondern benötigt auch Energie und belastet die Umwelt. Es fehlen in der Botschaft aber Bezüge zur Energiepolitik; es fehlen die Verbindungen zum Klimaschutz bzw. zum Gesundheitszustand der Erde im Generellen.

Im Juni 2015 wurden die strategischen Empfehlungen zur Klimapolitik des Organs für Fragen der Klimaänderung, das den Bundesrat in Klimafragen berät, vorgestellt. Die unangenehmen Botschaften lauten: Die national und international getroffenen und geplanten Massnahmen genügen nicht, um die Erderwärmung, wie offiziell beabsichtigt, auf 2 Grad Celsius zu begrenzen. In der Schweiz haben freiwillige Massnahmen zum Klimaschutz bisher eine geringe Wirkung erzielt und sich nur teilweise bewährt. Die bisherige Verkehrspolitik ist bezüglich Klimazielen gescheitert. So weit die "NZZ" vom 5. Juli dieses Jahres. Echter Klimaschutz gehört nicht bloss an internationale Konferenzen, sondern muss ein integriertes Anliegen der nationalen Politik werden. Mobilität zu ermöglichen kann kein unbegrenztes Ziel einer nachhaltigen Politik sein.

**Zu Verkehr und Finanzen:** Die sogar vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer ist meines Erachtens falsch. Dieser Ertrag gehört der allgemeinen Bundeskasse; ihr würden andernfalls 400 Millionen Franken pro Jahr fehlen. Den Bierbrauern gehören die Biersteuern schliesslich auch nicht. So viel zum behaupteten inneren Zusammenhang.

Auch die mögliche Zweckbindung von bis zu weiteren 5 Prozent, also insgesamt 55 Prozent der Mineralölsteuer, entspricht viel eher einem blossen Entgegenkommen gegenüber den Interessen der Milchkuh-Initiative als der finanzpolitischen Vernunft, weil ja das Parlament nicht nur für quantitative Grössen im Strassenbereich, sondern auch für qualitative Rahmenbedingungen, d. h. für deren Anreizstrukturen, zuständig ist - ganz abgesehen von der Verantwortung für den ganzen Bundeshaushalt. Diese zusätzlich möglichen 5 Prozent sind wohl eine Steilvorlage an den Nationalrat, noch frecher zu werden. Finanzpolitisch ist störend, dass man für die Finanzierung nicht stärker auf die Verursacher zurückgreift, sondern zu einem gewichtigen Teil versucht, das Geld der Bundeskasse zu entreissen. Einen solchen Griff in die Bundeskasse haben wir beim Bahninfrastrukturfonds nicht gemacht.

Die vorgesehene Verteuerung des Mineralölsteuerzuschlags um bloss 4 Rappen und die Aufregung darüber stehen in keinem Verhältnis zur aktuellen Benzinpreisverbilligung aufgrund des starken Schweizerfrankens. Mit der zunehmenden Zweckbindung von Einnahmen sägt das Parlament am eigenen Gestaltungsast. Bei schönem Wetter mag das zwar wenig spürbar sein, wenn aber Sparprogramme unabwendbar sein werden wegen der Schuldenbremse, beißen die Letzten die Hunde, nämlich den öffentlichen Regionalverkehr, die Bildung, die Entwicklungshilfe, die Armee, die Landwirtschaft. Diese Verengung des parlamentarischen Spielraums, die auch eine Verengung der Suche nach politischen Prioritäten bedeutet, ist nicht von Gutem. Dazu würde mich auch die Haltung unserer Finanzkommission interessieren.

**Zur Verkehrs- und Regionalpolitik:** Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds könnte zu einer Ungleichbehandlung von Agglomerationsstrassen einerseits und Strassen des Gebirgsraums und des ländlichen Raums andererseits führen, und zwar zulasten Letzterer. Die Bildung von zwei zweckgebundenen Kas-



sen überzeugt nicht ganz. Der gesamte Hauptstrassenbereich ist weiterhin in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr angesiedelt, welche allein durch die rückläufigen Einnahmen aus dem Grundbeitrag der Mineralölsteuer alimentiert wird. Alles, was in der Spezialfinanzierung bleibt, unterliegt weiterhin möglichen Budgetkürzungen, nicht aber der Bereich des NAF. Es scheint mir zwingend, dass Frau Bundesrätin Leuthard eine klare Aussage zur Nichtdiskriminierung der Strassen im Gebirgsraum und im ländlichen Raum macht. Die Vorlage hat also noch viel Verbesserungspotenzial.

**Bieri Peter (CE, ZG):** Es ist wahrscheinlich müssig, in einem weiteren Votum über Sinn und Zweck der neuen Strassenfinanzierung zu sprechen, nachdem in dieser Sache seit einigen Jahren und insbesondere seit der erfolgreichen Fabi-Abstimmung schon viel gesagt und geschrieben worden ist. Auch als Präsident des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr (Litra) - damit ist auch gleich meine Interessenbindung bekundet - habe ich mich stets, und dies schon bei der Fabi-Abstimmung, dafür eingesetzt, dass im Nachgang zu dieser erfolgreichen Abstimmung auch für die Strasse eine Lösung gesucht wird.

Dass die Vorlage des Bundesrates nun nicht nur eine Finanzierungsvorlage ist, sondern mit dem strategischen Entwicklungsprogramm (Step) auch ein Entwicklungsprogramm für Kapazitätsausbauten enthält, ist doch ein gewichtiger Vorteil gegenüber all jenen Begehren, wie etwa der Milchkuh-Initiative, die reine Finanzierungsvorschläge sind. Der Bundesrat schlägt, sowohl in finanzieller Hinsicht als auch aus der Perspektive der Realisierungsschritte, ein paralleles und in sich konsistentes Vorgehen vor, wie es damals auch für die Fabi-Vorlage beschlossen worden war: Bundesrat, Parlament, Bürgerinnen und Bürger wissen, welche Projekte mit welchen Mitteln in näherer und fernerer Zukunft realisiert werden.

Wenn wir in unserer Kommission gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag einige Abweichungen vorgenommen haben, dann sind diese aus einer intensiven Diskussion und aus der Auseinandersetzung mit den zurzeit aktuellen Realitäten - ich denke an den Frankenkurs oder an die Treibstoffpreise - und den Begehren der interessierten Kreise - hier denke ich an die Kantone, Städte, Gemeinden, aber auch an die Verkehrsverbände - zustande gekommen. So ist etwa die Begrenzung des ersten Schrittes der Treibstoffzollerhöhung auf nur 4 Rappen eine Konzession an den derzeitigen Tanktourismus, wie das Herr Kollega Theiler erklärt hat; und das, obwohl, wie ich meine, angesichts der seit Jahrzehnten nicht mehr nachgeführten Teuerung eine wesentlich höhere Erhöhung mehr als gerechtfertigt gewesen wäre. Auch ist den kritisierenden Automobilverbänden in Erinnerung zu rufen, dass der Benzinpreis gemäss Statistik 2012 bei Fr. 1.81

AB 2015 S 890 / BO 2015 E 890

lag und zurzeit unter Fr. 1.50 liegt und dass er gemäss den Prognosen wegen der höheren Fördermengen auf absehbare Zeit hinaus weiterhin tief bleiben wird. Es mutet deshalb etwas eigenartig an, dass wegen einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um einige wenige Rappen derart laut und unverhohlen Kritik erhoben wird. Es kommt hinzu, dass die letzte Erhöhung des Zuschlages 1974, also vor über vierzig Jahren, stattgefunden hat und dass die aufgelaufene Teuerung 118 Prozent beträgt.

Auch die Mineralölsteuer, die Grundsteuer, ist seit 1994 unverändert geblieben. Es kommt hinzu, dass dank der neuen Motorentechnik der Treibstoffverbrauch je gefahrenen Kilometer in den vergangenen zehn Jahren um über ein Viertel gesunken ist. Wir fahren also in jeglicher Hinsicht heute günstiger, und dies, obwohl die Zahl, die Kapazität, die Qualität und die Sicherheit der Strassen gestiegen sind.

Um der Vorlage zum Durchbruch zu verhelfen, haben wir in unserer Kommission gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag einige Anpassungen vorgenommen, die sowohl in der Bundesverfassung als auch in den Gesetzen ihren Niederschlag gefunden haben. Ich möchte speziell darauf hinweisen, dass wir mit der gesetzlichen Festlegung einer ungefähren prozentualen Bandbreite der Mittel, die für den strassengebundenen Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen, sowohl den Vertretern des öffentlichen Verkehrs der Städte und Agglomerationen als auch den Strassenverkehrsverbänden etwas mehr Sicherheit geben konnten, auch wenn dies aus rein politischer und administrativer Sicht dem Fonds eher eine gewisse Flexibilität nimmt.

Was nun die Aufnahme des Netzbeschlusses betrifft, so haben wir in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen den Versuch unternommen, diesen nicht nur aufzunehmen, sondern dafür auch eine ausreichende, sichere Finanzierung zu finden. Diejenigen Mitglieder der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, welche dieses Ziel mitverfolgt haben, brachten denn auch einen Lösungsvorschlag ein, mit dem die Kantone, welche Strassen abgeben können, einen Beitrag von 50 Millionen Franken leisten würden; die Strassenbenützer würden mit einer Erhöhung des Vignettenpreises auf 70 Franken 150 Millionen Franken sowie die Bundeskasse rund 25 Millionen Franken beitragen. Wir haben den Vorschlag jedoch nur unter der Voraussetzung eingebracht, dass sowohl Kantone als auch Strassenverbände ein klar positives Signal geben würden. Nachdem nach unserer ersten Lesung die Reaktion der Kantone derart indifferent ausfiel und mit grössten, zum



Teil auch unmöglichen Vorbehalten bestückt war und die Strassenverbände gar schrieben: "Eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe gefährdet die ganze NAF-Vorlage und kommt für uns nicht infrage", haben wir, ernüchtert von diesen Rückmeldungen, Abstand von der Integration des Netzbeschlusses genommen.

Wir sind uns bewusst, dass einzelne Kantone die Integration des Netzbeschlusses begrüßen würden. Ihnen ist jedoch zu entgegnen, dass selbst die am meisten davon profitierenden Kantone bei der letzten Volksabstimmung über die Vignette, die klar mit dem Netzbeschluss verlinkt war, Nein gestimmt haben. Es wurde uns - und zwar mir persönlich - nach unserem ersten Entscheid in den Medien sogar vorgeworfen, wir würden den Volksentscheid mit unserem Vorschlag nicht respektieren. Wir haben nun den Weg über eine Motion gewählt, welche die Einführung einer E-Vignette in einigen Jahren und dabei eine Verknüpfung mit dem Netzbeschluss vorsieht. Wir glauben, dass mit der E-Vignette einiges von der damals vorgebrachten Kritik aufgenommen und der Netzbeschluss so in einigen Jahren doch noch realisiert werden kann.

Diese Lösung erscheint uns erfolversprechender zu sein, als im jetzigen Moment an unserem Vorschlag festzuhalten. Ich finde den folgenden Vorgang deshalb etwas kurios: Der Vorschlag war von mir zusammen mit Kollega Theiler eingebracht worden und wurde von uns dann aufgrund der Rückmeldungen der Kantone zurückgezogen, und nun kommen die gleichen Kantone und sagen, man müsse die Sache aufnehmen. Ich erachte dieses Vorgehen mehr als nur als eigenartig.

Was nicht angehen kann - das muss ich sagen - ist der Antrag der Minderheit Hösli, welche zwar unser ursprüngliches Konzept integral übernimmt, hingegen auf eine Vignettenpreiserhöhung verzichtet, was auch immer die Gründe dafür sein mögen. Damit entsteht ein Loch in der Bundeskasse, ein Loch von über 150 Millionen Franken.

Etwas eigenartig finde ich auch den Antrag Germann, wonach die Mineralölsteuer im Verhältnis von 70 zu 30 verteilt werden soll. Dazu kann ich Ihnen sagen: Eine Verschiebung um 1 Prozent entspricht 25 Millionen Franken, wenn Sie 20 Prozent verschieben, wird in der Bundeskasse eine halbe Milliarde Franken fehlen. Ich bin dann ganz gespannt, wie Herr Germann als Mitglied der Finanzkommission dieses Loch in der Bundeskasse stopfen will. Ich meine, wir sollten nur Lösungen zustimmen, deren Finanzierung auch realistisch ist, und nicht einfach Finanzierungsmittel verschieben, was in der Bundeskasse entsprechende Löcher hinterlässt.

In dem Sinne glaube ich, dass unser Vorgehen das richtige ist. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und dann dem Konzept der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

**Savary** Géraldine (S, VD): Saluons d'abord, dans ce débat d'entrée en matière, l'objectif visé par le Conseil fédéral avec ce grand projet. Année après année, notre pays se dote d'une vraie planification en matière de financement des infrastructures de transport. Ces planifications donnent parfois le vertige, tant les montants investis et les besoins à couvrir sont importants. Il est évident que si nous nous trompons aujourd'hui et ne nous dotons pas d'instruments législatifs, constitutionnels et financiers prévus pour le long terme, alors deux générations en souffriront.

Après l'acceptation en votation populaire du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, nous nous penchons sur le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce projet, dans les grandes lignes, va dans la bonne direction. Il réunit le financement spécial pour la circulation routière, dont la dotation fond comme neige au soleil, et le fonds d'infrastructure, limité à vingt ans et qui sera épuisé dans un délai de plus ou moins cinq ans.

Le projet FORTA a d'autres qualités. Entres autres, il sécurise le financement à long terme des routes nationales et des contributions fédérales aux projets d'agglomération, il simplifie et rend lisible le flux des deniers publics dévolus aux infrastructures de mobilité, tandis qu'il établit un cadre financier illimité ainsi que son financement. Enfin, il ancre cette politique d'avenir dans la Constitution. Globalement, nous savons donc où nous allons, quel est le chemin à parcourir, quelles étapes nous devons franchir et avec quels moyens nous devons y parvenir.

Pour financer le trafic d'agglomération et les routes nationales, le projet du Conseil fédéral prévoit donc d'augmenter de 6 centimes la surtaxe sur les huiles minérales. Il est en outre prévu d'instaurer l'affectation obligatoire des recettes tirées de l'impôt sur les véhicules automobiles au financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. Une redevance sur les véhicules alternatifs sera également introduite. Enfin, le projet prévoit d'adapter les recettes au renchérissement.

Contrairement à l'initiative délétère et dangereuse "pour un financement équitable des transports" dite "vache à lait", qui est issue des milieux de la route, le présent projet est financièrement et politiquement cohérent. Par l'inscription du fonds FORTA dans la Constitution, il mettra un tigre dans le moteur des projets de mobilité.

Je vous invite, à l'instar de la commission, à entrer en matière.

Je tire par contre un bilan nuancé, voire mitigé, des travaux de la commission. Première pierre d'achoppement:





les recettes de l'impôt sur les huiles minérales, dont la moitié partait dans les caisses de la Confédération, sont désormais réaffectées à 55 pour cent au maximum vers le projet FORTA. Cela signifie certes que 100 à 120 millions viennent s'ajouter au 1,5 milliard de francs prévu pour le fonds, mais cela grève d'autant le budget de la Confédération.

AB 2015 S 891 / BO 2015 E 891

Parallèlement, la majorité de la commission a opté pour 4 au lieu de 6 centimes d'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales. Les automobilistes reçoivent ainsi deux beaux cadeaux de la commission. Mais le projet perd ainsi 200 millions de francs. 6 centimes de plus, alors que la surtaxe est bloquée à 30 centimes depuis 1974, c'est à peine les fluctuations actuelles du prix à la pompe!

Pour que le projet soit équilibré et financièrement supportable pour la Confédération, je vous invite à soutenir les propositions de minorité de la commission et à en rester au projet du Conseil fédéral.

Enfin, serpent de mer de 400 kilomètres, aucune solution n'a été trouvée en ce qui concerne l'arrêté sur le réseau prévoyant la reprise par la Confédération de routes cantonales et de nouvelles réalisations telles que, pour la Suisse romande, l'évitement du Locle et de la Chaux-de-Fonds, et la route du Grand-Saint-Bernard.

Ce n'est pas faute d'avoir essayé: nous avons mené des consultations ainsi que des auditions, nous avons réfléchi et demandé moult rapports à la Confédération. Nous avons initialement suivi la piste de l'augmentation à 70 francs du prix de la vignette autoroutière pour assurer le financement de cette reprise et étions prêts à faire ce pas, y compris pour les cantons dont la population avait sèchement refusé l'augmentation du prix de la vignette en 2013. Il convient toutefois de reconnaître que les cantons qui, aujourd'hui, se mobilisent pour leurs projets - je les comprends -, n'ont pas fait part d'une position commune au moment où ils ont été consultés. Certes, cela a été dit, c'était pendant l'été, la rentrée politique n'avait pas eu lieu et ils n'ont pas eu assez de temps pour être en mesure de se prononcer de manière claire sur ce projet. Toutefois, cette absence d'engagement ferme et de position commune de la part des cantons a compliqué la tâche de la commission. En effet, nous ne pouvons pas demander un effort, via une augmentation du prix de la vignette autoroutière à 70 francs, si dans le même temps les cantons concernés ne sont pas prêts à faire un effort financier conséquent. Par conséquent, nous devons faire acte d'humilité et reconnaître que nous n'avons pas de solution à proposer en ce qui concerne l'arrêté sur le réseau, si ce n'est la motion de commission 15.3799, "Arrêté sur le réseau et vignette électronique", que je vous invite évidemment à accepter. Cette motion demande au Conseil fédéral de soumettre un projet faisant état du lien entre la vignette électronique et l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau, et prévoyant que le prix de la vignette électronique soit établi de manière à couvrir les coûts supplémentaires qui ne seront pas compensés par les cantons.

Nous sommes en présence de deux propositions de renvoi. D'une part, la proposition Eberle demande le renvoi à la commission. D'autre part, la proposition subsidiaire Janiak demande également le renvoi à la commission, en cas d'acceptation de la proposition de la minorité Hösli portant sur l'article 86 du projet 1, l'annexe de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière du projet 2 et l'annexe du projet 3.

Pour moi, membre de la commission et représentante d'un canton qui attend comme d'autres avec une certaine impatience que le projet FORTA soit mis sous toit et que le Parlement se prononce à son sujet, il est clair que la proposition Eberle n'est pas complètement satisfaisante. Elle ne l'est pas parce qu'au sein de la commission on a quand même cherché des solutions, elles n'ont pas été trouvées.

Maintenant, je peux aussi comprendre que les cantons, concernés directement par le problème des routes cantonales et de leur reprise par la Confédération, attendent une solution pour des investissements indispensables pour leur population, et qu'il faille donc renvoyer le projet à la commission. Mais, si tel est le cas, j'aimerais alors que les choses soient bien claires ici au Conseil des Etats: si nous renvoyons le projet à la commission, il ne s'agira pas de détricoter ce qui a été fait avec le projet FORTA, de détricoter les objectifs appropriés de la Confédération, mais uniquement de se donner encore une chance de discuter avec les cantons et de voir si, entre-temps, ils n'ont pas trouvé des solutions à nous proposer en matière de financement. C'est à cette seule condition, posée par le Conseil des Etats, que je pourrai accepter la proposition de renvoi Eberle, c'est-à-dire de se concentrer uniquement sur le financement et la reprise des routes cantonales par la Confédération.

Avec une audition des représentants des cantons cela ne devrait pas prendre trop de temps. Si les cantons s'engagent à trouver un financement, on pourrait avoir une solution assez rapidement.

Je vous invite donc à entrer en matière. Je me réjouis aussi d'entendre notre collègue Eberle motiver sa proposition de renvoi uniquement sur la question du réseau des routes cantonales et nationales.



**Janiak** Claude (S, BL): Es ist schon mehrfach ausgeführt worden, worum es hier geht; ich möchte das nicht wiederholen. Wir müssen das Versprechen einlösen, das wir bei Fabi gegeben haben, nämlich dass wir den Verkehrsträger Strasse nachhaltig finanzieren.

Ich möchte hauptsächlich etwas zur Frage des Netzbeschlusses sagen, weil ich mich ja auch in der Kommission dazu geäußert und dort einen entsprechenden Antrag gestellt habe. Ich habe mich in der Kommission von Anfang an - persönlich, vor allem aber auch als Vertreter des Standes Basel-Landschaft - für die Aufnahme des Netzbeschlusses in die Vorlage zum NAF starkgemacht. Wenn wir über die Finanzierung von Nationalstrassen debattieren, müssen wir zum Ausgangspunkt zurückgehen, zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aus dem Jahr 1960, mit dem das Parlament die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung bezeichnet hat. Dabei ging es hauptsächlich darum, die grossen Schweizer Wirtschaftszentren untereinander zu verbinden, denn die Erreichbarkeit ist immer auch ein Kriterium für die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes.

Mit der Anpassung des Netzbeschlusses durch den Bundesrat wurde Anfang 2014 beantragt, rund 376 zusätzliche Kilometer an Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Schweiz sind seit 1960 stark gestiegen, die Siedlungsstruktur hat sich verändert, und das Nationalstrassennetz entspricht heute nicht mehr den Bedürfnissen der mittelgrossen Agglomerationen und der Randregionen. Deswegen ist es nötig, dass der Netzbeschluss in den NAF integriert wird.

Jährlich werden in der Schweiz auf Strassen und Schienen rund 120 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, davon entfallen über 80 Prozent auf die Strasse. Mit der Integration des Netzbeschlusses in den NAF kann der Bund die Entwicklung des Strassennetzes zur optimalen Erschliessung aller Landesteile besser planen und koordinieren.

Die im Netzbeschluss enthaltenen Strassen erfüllen die klaren Kriterien des UVEK: Es sind allesamt Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Als solche gelten jene, welche eine der folgenden Verkehrsfunktionen erfüllen: Durchleiten des internationalen Transitverkehrs, Verbinden der grossstädtischen Agglomerationen der Schweiz mit dem Ausland, Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander, Anbinden der Verkehrsanlagen von gesamtschweizerischer Bedeutung, Anbinden der Kantonshauptorte, Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen, Anbinden der grossen alpinen Tourismusregionen, Basiserschliessung peripherer Regionen.

Es ist deshalb zweckmässig und richtig, dass die im Netzbeschluss enthaltenen Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Ich könnte das jetzt an einem Beispiel, das für meinen Kanton wichtig ist, kurz darlegen: Die H18 ist die direkte Verbindung der A2 und A3 zur Transjurane und ein wichtiger Bestandteil einer dritten nationalen Nord-Süd-Achse. Sie wäre eine weitere Verbindung von Basel eben Richtung Westschweiz und würde damit natürlich auch andere Strassen entlasten. Verschiedene dringende Verkehrsprojekte, die in den Kantonen in Bearbeitung sind, sind zurzeit blockiert. Es ist nicht klar, ob die Zuständigkeit

AB 2015 S 892 / BO 2015 E 892

bei diesen Projekten bald zum Bund übergeht oder ob sie dank der Integration des NAF in den Netzbeschluss bei den Kantonen bleibt. Es befinden sich im Netzbeschluss Projekte, die einzelne Kantone aufgrund ihrer finanziellen Lage gar nicht alleine stemmen können. Deshalb müssen vom Parlament nun Fakten geschaffen und ein dringend benötigtes Signal ausgesendet werden.

Ich werde deshalb den Einzelantrag Eberle auf Rückweisung der Vorlage an die Kommission unterstützen. Wenn ich noch etwas zu meiner Bilanz nach den Verhandlungen in der Kommission sagen darf: Sie fällt etwas gemischt aus. Der Vorschlag unserer Kommission, für die Agglomerationen im Gesetz eine Bandbreite für die Finanzierung verbindlich festzuschreiben, ist positiv zu bewerten. Die Agglomerationsprogramme sind erfolgreich und haben aus ökologischer Sicht hohe Priorität. Sie beinhalten Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen, für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie Massnahmen gegen die Zersiedelung und den Verlust von Kulturland. Zudem leisten die Agglomerationsprogramme einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz. Ich bin damit einverstanden, auch im Sinne des Gesamtpaketes, dass die Automobilsteuer für den NAF zweckgebunden wird, obwohl das ja auch nicht selbstverständlich ist. Beim Umfang der Zweckbindung der Mineralölsteuer zugunsten des Strassenverkehrs von 50 auf 55 Prozent habe ich allerdings Bedenken. Die Debatte in der Kommission war eben auch geprägt durch Diskussionen darüber, ob eine Lösung gefunden werden kann, welche der Milchkuh-Initiative den Wind aus den Segeln nehmen kann. Sie erinnern sich daran: Wir haben diese Initiative hochkant verworfen, weil sie im Bundeshaushalt einen Kahlschlag verursachen würde, ohne dass sie eine Antwort darauf gibt, wie die Ausfälle zu kompensieren wären. Ich bin der vollen Überzeugung - und teile da die Auffassung meines Kollegen Theiler nicht -, dass wir machen können, was wir wollen: Diese Initiative müssen wir an der Urne bodigen.



Die kleinen Zugeständnisse, welche die Kommissionsmehrheit zu machen bereit war, werden die Initianten nie und nimmer zu einem Rückzug ihrer Initiative bewegen. Aber sie sind gleichbedeutend mit einem gefährlichen Paradigmenwechsel und eine Gefahr für den Bundeshaushalt. Wir sind ja heute schon eines der wenigen Länder, welches die Mineralölsteuer nicht ganz zu den allgemeinen Staatseinnahmen zählt.

Noch einmal zum Netzbeschluss - ich möchte immerhin noch etwas dazu sagen -: Wir waren in der Kommission sehr unsicher, wie wir uns verhalten sollten, nachdem wir diese Frage noch den Kantonen unterbreitet hatten. Mit 5 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen - das ist ja nicht gerade ein überzeugendes Resultat - sind wir auf unseren früheren Beschluss zurückgekommen und haben auf diesen Netzbeschluss verzichtet.

Sie erinnern sich sicher an die Fabi-Debatte: Die Kommission nahm sich damals Zeit und tat alles, um eine tragfähige Lösung zu finden; ich glaube, wir arbeiteten ein Jahr daran. Beim NAF haben wir uns diese Zeit nicht genommen. Oberstes Ziel wurde es, das Geschäft noch in dieser Legislatur durch den Erstrat zu bringen oder, wie man auch sagen könnte, zu pauken. Die Reaktion der Kantone ist ja kritisiert worden - wegen ihrer zurückhaltenden Bereitschaft, sich beim Netzbeschluss finanziell zu engagieren. Es war unglücklich, wie das gelaufen ist. Während des Sommers konnte keine konsolidierte Meinung der Kantone erwartet werden. Für eine solch zentrale Frage hätten wir uns vielleicht doch noch einmal die Zeit nehmen müssen, um mit den Kantonen das direkte Gespräch zu suchen.

Das Tempoproblem hat sich auch bei den Agglomerationsprogrammen gezeigt: Alle meine von der BPUK übernommenen Anträge wurden in der Kommission letztlich aus Zeitgründen ohne vertiefte Diskussion vom Tisch gewischt. Wir hatten Sitzung bis 18 Uhr, und um 17 Uhr fingen wir mit der Behandlung dieser Anträge an. Sie wurden dann ohne grosse Diskussion vom Tisch gewischt, man wollte einfach fertigwerden. Hier hätte die Diskussion aber etwas gegen das Diktat und die Bürokratie des Bundes bewirken und den Kantonen mehr Spielraum geben können. Diese Chance wurde leider verpasst - das war auch eine Folge dieses Zeitdrucks. Insgesamt bitte ich Sie aber, auf die Vorlage einzutreten und sie an die Kommission zurückzuweisen, damit sie die ganze Frage des Netzbeschlusses noch einmal vertieft prüfen und mit den Kantonen eine Lösung finden kann.

**Hösli Werner (V, GL):** Ich bin für Eintreten auf die Vorlage, weil für mich die Schaffung des NAF ein wichtiger Schritt zur Sicherstellung einer nachhaltigen Strassenfinanzierung ist. Selbstverständlich gehören für mich die Aufnahme des Netzbeschlusses und die Inkraftsetzung mit dazu, weshalb ich den Rückweisungsantrag Eberle alsdann unterstützen werde.

Bundesrätin Leuthard wie auch der Astra-Direktor haben darauf hingewiesen, dass die Einbindung des Netzbeschlusses verkehrstechnisch und gesamtkonzeptionell richtig ist und diese 400 Kilometer sinngemäss ins Nationalstrassennetz gehören, wie das bereits im Sachplan Verkehr von 2006 festgelegt wurde.

Zu Kollege Bieri bzw. mindestens zuhänden des Amtlichen Bulletins, weil er nicht da ist, möchte ich doch festhalten, dass ich mit der Einbindung des Netzbeschlusses nicht Teile aus einem Konzept Bieri übernommen habe: Dieser Antrag von mir lag der Kommission schon vor, als Herr Bieri noch nichts von einer Einbindung des Netzbeschlusses wissen wollte.

Auch wenn wir in Zusammenhang mit dem NAF eigentlich über Unterhalt und Ergänzungen im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr sprechen, geht es letztlich fast nur um Zahlen und Geld. Ein bekannter Solothurner Schriftsteller hat einmal sinngemäss Folgendes formuliert: Man könnte meinen, es gebe im Bundesrat sieben Finanzminister; egal, um was es geht, man redet immer nur von Geld. Vielleicht hier noch eine Klammerbemerkung: Von Finanzministerinnen hat er deshalb nichts gesagt, weil es damals noch keine Frauen im Bundesrat gab, und nicht deshalb, weil Frauen nicht über Geld reden. Aber es ist beim Staat halt so wie im Privaten: Gute Ideen haben ist oft leichter, als deren Finanzierung sichern.

Dass wir im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr Nachholbedarf haben, ist wohl allein schon wegen des zunehmenden Verkehrs und wegen der dadurch zunehmenden Staustunden weitherum unbestritten. Es wurde schon gesagt: Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist hier unbedingt Gegensteuer zu geben. Doch um dies zu ändern, müssen wir bereit sein, auch etwas herzugeben, und dies nicht nur seitens der Nutzenden, sondern auch des Staates, denn letztlich profitiert die Schweiz als ganze davon.

Bei der Beratung dieser Vorlage hat die Kommission versucht, sich in die Gefühls-, um nicht zu sagen in die Finanzlage aller Beteiligten hineinzudenken. Wir haben im Verlaufe der Kommissionsarbeit einige Berg- und Talfahrten auf holprigen Strecken durchlebt. Letztlich sind wir dann aber meines Erachtens beim Netzbeschluss nicht zuletzt aus einem Zeitdruck heraus, wie das Kollege Janiak erwähnt hat, dann doch noch von der Strecke abgekommen.

Ansonsten erscheint mir die Vorlage in vielen Teilen als gute Diskussionsgrundlage. Es ist uns nämlich gelungen, kein Feindbild "Strasse gegen Schiene" oder umgekehrt heraufzubeschwören, auch wenn natürlich



die Interessenlage nicht bei allen gleich war. Doch das Ziel muss es sein, unser Strassennetz zeitgemäss und durchgängig zu erhalten und zu ergänzen, nicht nur die Hochfrequenzstrassen und die Strassen in den Agglomerationen, sondern auch die Strassen in sämtlichen Randregionen der Schweiz. Niemand ist mehr auf positive Zeichen angewiesen als die peripheren Gebiete. Es ist für die Wirtschaftsführer, die Investoren, die Politik und die Bevölkerung in diesen Gegenden ein wichtiges, nein, ich möchte sogar sagen, ein sehr wichtiges Signal. Wir konnten gestern beim Ständeratsausflug selber miterleben und sehen, wie wichtig solche Unternehmen in

**AB 2015 S 893 / BO 2015 E 893**

diesen Regionen sind und wozu sie da alles beitragen können.

Wenn wir auf diese Vorlage eintreten und alsdann dem Einzelantrag Eberle folgen, ebnet sich den Weg für kooperative Abklärungen mit den Kantonen ohne Zeitdruck - dies, damit wir alles zum Einbringen bereite Futter trocken in den Stall bringen und nicht ein Teil davon auf unbestimmte Zeit im Regen liegen bleibt.

**Graber Konrad (CE, LU):** Die Beratung der NAF-Vorlage dauerte in Ihrer Kommission etwas länger. Ich empfand keinen Zeitdruck, wir haben ja verschiedene Kommissionssitzungen dafür verwendet. Wahrscheinlich hat es deshalb etwas länger gedauert, weil gleichzeitig zwei Ziele erreicht werden sollen: einerseits die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds; andererseits eine langfristige Planungs- und Realisierungssicherheit, damit auch die Transparenz verbessert werden kann. Das erste Ziel, das gewählte Modell und die Finanzierungsarchitektur, waren in der Kommission wie auch in den Anhörungen wenig bestritten.

Grössere Diskussionen gab es bei der Finanzierung. Widmen wir uns diesem Teil: Hier ist zu vermerken, dass es Ihrer Kommission nur auf kurze Frist, nicht aber auf mittlere Frist gelungen ist, die Finanzierung zu regeln. Hauptgrund dafür ist die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung", auf die die Automobilverbände immer noch setzen. Tatsächlich wären bei einer Annahme alle Finanzierungsfragen im Strassenverkehr geregelt. Dies ginge zulasten des Bundes, mit absehbaren Sparprogrammen und Sparaufträgen, beispielsweise gemäss Botschaft des Bundesrates: Landesverteidigung: 250 Millionen Franken; Bildung und Forschung: 350 Millionen; öffentlicher Verkehr, insbesondere Regionalverkehr: 250 Millionen - also zulasten der Kantone -; Landwirtschaft und Ernährung: 200 Millionen Franken usw. Die Kantone ihrerseits wollten den Netzbeschluss integriert haben, ohne an den daraus entstehenden zusätzlichen Lasten zu partizipieren.

Wir haben uns mit dieser Frage sehr detailliert auseinandergesetzt. Es lag ein Kompromissantrag Bieri/Theiler vor - es wurde erwähnt -, der den Netzbeschluss integrieren wollte, was hauptsächlich durch eine 70-Franken-Vignette und eine Verschiebung von 5 Prozent bei der Zweckbindung der Mineralölsteuer finanziert worden wäre. Die Reaktion darauf war bei den Kantonen bestenfalls lauwarm, und die Strassenverbände lehnten die 70-Franken-Vignette ab, forderten aber im Gegenzug einen grösseren Mineralölsteuerzuschlag.

Ich bin heute überzeugt: Wenn wir den Netzbeschluss weiterverfolgen wollen, müssen wir ihn von dieser NAF-Vorlage trennen. Wir erhöhten sonst die Komplexität, wir gäben zusätzliche Angriffsmöglichkeiten und hätten Mühe in einer Volksabstimmung. Der Weg der Motion ist deshalb aus meiner Sicht auch zielführend. Das heisst ja nicht, dass der Netzbeschluss nicht weiterverfolgt wird; aber er wäre in einer separaten Vorlage auch mit einer elektronischen Vignette kombiniert.

Der Bundesrat wollte den Mineralölsteuerzuschlag ursprünglich ja um 15 Rappen erhöhen. Er hat sich dann für ein schrittweises Vorgehen ausgesprochen: erst einmal eine Erhöhung um 6 Rappen, anschliessend noch einmal eine um 6 Rappen. Ihre Kommission hat den Betrag vorerst auf 4 Rappen reduziert, dies auch im Lichte der Frankenstärke und des Tanktourismus. Von den erforderlichen 15 Rappen sind also noch 4 Rappen verblieben. Damit sind wir bei einem absoluten Mindestbetrag, der bald nach einer zusätzlichen Finanzierung rufen wird.

Konkret stehen drei Varianten zur Diskussion. Die erste: Sie tun dies zulasten der Bundeskasse; das ist der Ansatz der Milchkuh-Initiative. Die zweite: Sie erhöhen den Mineralölsteuerzuschlag und damit den Benzinpreis, in Analogie zum Beitrag der Strassennutzer bei der Fabi-Vorlage, wo wir ja auch höhere Billettpreise vorsahen. Die dritte: Sie verzichten auf Projekte oder strecken deren Realisierung in der Zeit.

Zur ersten Variante, einer Finanzierung zulasten der Bundeskasse: Über die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" werden die Stimmberechtigten in nächster Zeit befinden. Ich muss deren Spareffekte nicht nochmals in Erinnerung rufen, ich habe sie vorhin erwähnt. Es geht um 1,5 Milliarden Franken. Auch wenn Sie dem nur teilweise folgen, wie es der Antrag Germann verlangt, wird dies zu Sparpaketen in den Bereichen Landesverteidigung, Bildung und Forschung, Verkehr - insbesondere Regionalverkehr - sowie Landwirtschaft und Ernährung führen.

Zur zweiten Variante, der Erhöhung des Benzinpreises beziehungsweise des Mineralölsteuerzuschlages: Wir



können diesen Zuschlag erhöhen, das ist in der Vorlage auch vorgesehen. Das gemäss der Botschaft des Bundesrates und den Anträgen der Kommission alle vier Jahre vorgesehene Programm wird es ermöglichen, über die Notwendigkeit von Projekten aufgrund von Finanzierungsvorlagen zu diskutieren. Entweder erfolgt dann eine zusätzliche Finanzierung, oder es werden Projekte zurückgestellt. Positiv gesehen, wird uns dies die Möglichkeit geben, mit jeder Diskussion über eine weitere Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auch konkrete Projekte und deren zeitliche Realisierung zu verknüpfen. Jedenfalls zeigt die Diskussion um die Finanzierung auf, dass die Mittel knapp sind. Die bereits heute bestehende Mittelkonkurrenz wird sich noch verschärfen.

Zur dritten Variante, Verzicht und zeitliche Streckung von Projekten: Gewichtige Projekte würden dann wohl zeitlich zurückgestellt. In der Botschaft lesen Sie auf Seite 2110, dass 70 Prozent des Finanzierungsbedarfes im Zeitraum 2014 bis 2030 folgende Projekte betreffen: 11 Prozent für Vorkehrungen zur Verbesserung der Tunnelsicherheit, 12 Prozent für Lärmschutzprojekte, 14 Prozent für die Umnutzung von Pannestreifen, 9 Prozent für Kontrollzentren und Abstellplätze für den Schwerverkehr und 24 Prozent, also ein Viertel, für die zweite Röhre am Gotthard. Es braucht wenig Fantasie, um zu erahnen, welche dieser fünf Bereiche am ehesten unter Druck geraten würden. Noch weniger Fantasie ist erforderlich, um zu erahnen, welche übrigen Projekte unter Druck geraten würden. Es sind die Projekte des Realisierungsschrittes 2014. Gemäss Botschaft, Seite 2139, sind die wichtigsten Projekte die folgenden - ich erwähne nur diejenigen mit einem Finanzbedarf von über 500 Millionen Franken -: Wankdorf-Muri mit 1,8 Milliarden Franken, Lugano Süd-Mendrisio mit 1 Milliarde, Umfahrung Morges mit 1,3 Milliarden, Glattalautobahn mit 1,3 Milliarden. Und in meinem Kanton würde das Projekt Bypass in der Agglomeration mit 1,8 Milliarden Franken vertagt; das ist ein Projekt, das bereits heute aus unserer Sicht mindestens zehn Jahre zu spät kommt.

Das ist auch der Grund, weshalb die Luzerner Regierung, Herr Theiler hat es erwähnt, nach der deutlichen Ablehnung nicht nur der Vignettenpreiserhöhung, sondern auch des Netzbeschlusses durch die Stimmberechtigten eher auf die eigenen Projekte setzt und die Priorität dort setzen will. Am Schluss ist es ja die regionale Bevölkerung, die entscheidet. Wenn ich es noch etwas regionaler gestalte, dann kann ich Ihnen einfach Folgendes sagen - ich habe es, glaube ich, auch schon gesagt -: Der Einwohnerrat von Kriens, einer Gemeinde mit einer Bevölkerung in der Grössenordnung eines Kleinkantons, fordert im Zusammenhang mit diesem Bypass zusätzliche Lärmschutzmassnahmen, die ihn dann siedlungsverträglich machen. Hier sprechen wir nicht von einem Betrag von 2 bis 3 Millionen Franken, hier geht es vielmehr um einige Hundert Millionen Franken; das ist wahrscheinlich ein Betrag, der dann zusätzlich unter Druck geraten würde.

Zusammengefasst haben Sie also drei Möglichkeiten: Entweder nehmen Sie das Geld aus der Bundeskasse, dies mit Blick auf die Sparmassnahmen, die absehbar sind; oder Sie erhöhen die Mineralölsteuer; oder Sie vertragen die Realisierung von Projekten, die nicht die gleiche Priorität haben.

Ich habe bereits in der Diskussion über den zweiten Gotthard-Strassentunnel darauf hingewiesen, dass dieses Projekt rechnerisch über zehn Jahre einen Mineralölsteuerzuschlag von 6 bis 7 Rappen absorbieren wird. Ich habe

AB 2015 S 894 / BO 2015 E 894

damals eine kostengünstigere Variante gefordert, aber verloren. Ich akzeptiere das. Als guter Demokrat unterstütze ich aber diese NAF-Vorlage des Bundesrates trotzdem. Ein konsequentes Verhalten wäre aber auch von den Strassenverbänden zu erwarten: Man kann nicht eine Grossbestellung für eine zweite Gotthardröhre aufgeben, die über 15 Jahre 24 Prozent des Finanzbedarfs des Nationalstrassenbaus verschlingt, und bei der Bezahlung an der Kasse kneifen. Lesen Sie das auf Seite 2110 nach: Es sind 24 Prozent, die über 15 Jahre von diesem Projekt absorbiert werden! Wer dies tut und auf eine Annahme der Milchkuh-Initiative hofft, finanziert solche sehr gewichtigen Infrastrukturprojekte wie die Umfahrung Morges, die Glattalautobahn, den Bypass Luzern, die zweite Gotthardröhre zulasten von Landwirtschaft, Militär, Bildung und Forschung und Regionalverkehr. Das will ich nicht.

Zu erwähnen ist noch, dass der Bundesrat bereits aus eigenem Antrieb eine Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF vorsieht; diese beträgt rund 400 Millionen Franken. Von diesen 400 Millionen Franken hat heute praktisch niemand gesprochen, obschon sie - wenn man das auf die Mineralölsteuer umrechnet - einem Äquivalent von sage und schreibe 16 Prozent entsprechen. Wir sind dann also sehr nahe bei den 70 Prozent, die Herr Germann erwähnt hat. Aber: Er will diese Mittel zusätzlich. Man könnte aus meiner Sicht in diesem NAF-Projekt auf die Autoimportsteuer verzichten und dann einen höheren Anteil mit der gleichen Wirkung erreichen, wenn man eine Mineralölsteuerumwidmung vornehmen würde. Im Augenblick wäre das Verhältnis - ohne Autoimportsteuer - umgerechnet 34 zu 66 Prozent. Wenn Sie beides wollen, dann tun Sie es sehr stark zulasten der Bundeskasse, was entsprechende Folgen haben wird.



Die Vorlage, wie sie aus der Beratung in der Kommission zu uns gelangt, ist meines Erachtens in sich stimmig und mehrheitsfähig. Wenn Sie den Netzbeschluss zusätzlich einbauen, wird das die Vorlage belasten und sie vor dem Volk nicht mehrheitsfähiger machen. Wenn Sie den Netzbeschluss separat in einer Finanzierungsvorlage behandeln, wie es die Motion vorsieht, dann können Sie auf beiden Gleisen fahren und auch beides ins Trockene bringen.

Wenn diese Vorlage im Parlament oder in einer Volksabstimmung abgelehnt würde, würden wir wieder bei null beginnen. Ich frage jetzt einfach: Was heisst "null"? Die Finanzierungsarchitektur wäre dann nicht gebaut, wahrscheinlich für mehrere Jahre. Der Mineralölsteueranteil für die Bundeskasse würde weiterhin bei 50 Prozent liegen, ohne dass man die Flexibilität bis 55 Prozent hätte. Die Automobilsteuer von 400 Millionen Franken würde weiterhin in die Bundeskasse fliessen und nicht in die Strassenfinanzierung - sie würde dort fehlen. Und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr würde spätestens ab 2019 eine beträchtliche Finanzierungslücke aufweisen, logischerweise mit Auswirkungen auf Projekte wie beispielsweise - ich erwähne sie nochmals - Netzergänzung Umfahrung Morges, Glattalautobahn, Bypass in unserem Kanton. An einen siedlungsverträglichen Lärmschutz wäre gar nicht zu denken.

Wer das nicht will, stimmt der Vorlage gemäss den Beschlüssen Ihrer Kommission zu. Ich trete auf die Vorlage ein, stimme ihr zu und lehne jedwede Anträge auf Rückweisung an die Kommission ab; das bringt uns keinen Mehrwert.

**Eberle Roland (V, TG):** Ich erlaube mir, Ihnen als Nichtmitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen einen Rückweisungsantrag zu unterbreiten. Der Antrag, den ich formuliert habe, lautet: "Rückweisung der Vorlage an die KVF-SR mit dem Auftrag, den Netzbeschluss 2012 in die NAF-Vorlage zu integrieren, deren Finanzierung vertieft abzuklären und sicherzustellen."

Mit der hier zur Debatte stehenden Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds soll ein von breiten Kreisen lange gefordertes Projekt beschlossen werden; wir haben es von den Kommissionsmitgliedern in der Eintretensdebatte gehört. Analog zur bereits in Kraft stehenden Fabi-Vorlage, mit dem Kerngehalt der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur, soll auch für die Nationalstrasseninfrastruktur ein entsprechender Fonds eingerichtet werden. Damit soll auch für den Individualverkehr und die Agglomerationsprojekte eine verlässliche Verankerung der Finanzierung sichergestellt werden. Ich befürworte diese Fondsvorlage ausdrücklich. Ich finde sie ausgewogen und zielführend. So weit, so gut.

Sie fragen sich, weshalb ich trotzdem einen Rückweisungsantrag stelle. Gerne erläutere ich Ihnen meine Überlegungen und Beweggründe, die mich dazu veranlasst haben:

1. Ich habe in der Angelegenheit des Netzbeschlusses bereits interpelliert und motioniert und dabei gewünscht, dass der 2012 durch beide Kammern des Parlamentes bestätigte Bundesbeschluss, der Netzbeschluss, zusammen mit dem NAF umgesetzt werde. Meine Motion wurde durch unser Plenum an die KVF-SR zur Behandlung und Integration überwiesen. Das war für mich damals ein klares Signal, dass dem Anliegen im Rahmen der Schaffung des NAF Rechnung zu tragen sei.

2. Der inhaltlich unbestrittene Beschluss über die Erweiterung des Nationalstrassennetzes um rund 380 Kilometer ist für alle betroffenen Kantone von herausragender Bedeutung. In den Kantonen sind die im Netzbeschluss vorgesehenen Strassenabschnitte ein wichtiger Bestandteil einer auf die Rahmenplanung abgestimmten koordinierten Verkehrspolitik. Der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr werden entsprechend den Grundsätzen und Vorgaben des Bundes in den kantonalen Richtplänen den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung angepasst und bedarfsgerecht geplant und ausgebaut. Mit Entlastungs- und Umfahrungsstrassen sollen der Verkehrsfluss verbessert und der Schutz der Wohnbevölkerung vor Emissionen erhöht werden; so steht es in den Richtplangrundlagen. Es ist daher für die Kantone unabdingbar, endlich Planungssicherheit zu erhalten. Wir alle hier im Saal sind Standesvertreter und tragen die Verantwortung dafür mit, dass die kantonalen Behörden in ihrer Arbeit im Sinne des Ganzen handeln können und die Axiome der Raumplanungs- und Raumordnungspolitik umgesetzt werden können.

3. Der zweite Teil des Titels dieser NAF-Vorlage heisst: Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen. Sie hören richtig, und Sie wissen es: "Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen". Wie kann man einen solchen Titel ernst meinen, wenn man gleichzeitig 380 Kilometer Nationalstrassen, welche eigentlich seit 1960 - Kollege Janiak hat darauf hingewiesen - Bestandteil einer nationalen Planung sind, nicht berücksichtigt? Das kann es nach meinem Dafürhalten nicht sein. Auch wenn die Komplexität der Vorlage zunimmt, können wir nicht die Augen vor rund 400 wichtigen Nationalstrassenkilometern verschliessen, die - ich sage einmal - zufälligerweise noch nicht gebaut waren, als die NFA-Regelung in Kraft getreten ist.

4. Als für den Zusammenhalt unseres Landes kritisch beurteile ich die gegenwärtige Methode - um nicht Unsit-



te zu sagen -, einzelne Teilstücke aus dem Netzbeschluss herauszulösen und bevorteilt zu behandeln. Kollege Graber hat darauf hingewiesen, was darunter zu verstehen ist. Man nimmt die Kernelemente, man priorisiert sie, und man dividiert die Haltung der Kantone. Der ursprüngliche Netzbeschluss wurde integral beschlossen. Die 380 Kilometer bleiben 380 Kilometer, da nützen uns diese Umfahrungs- und Entlastungsstrecken nichts. "Teile und herrsche" finde ich ein schlechtes, wenig föderales Prinzip.

5. Die verkehrliche Einbindung des gesamten Netzbeschlusses ist wichtig und sinnvoll. Ich denke, da sind wir uns in diesem Saal alle einig.

6. Nun kommt die Crux der Finanzierung. Ich habe da alles Verständnis für die Haltung des Bundesrates, aber auch für die Haltung der Kommission in der Wiederbeurteilung und im Wiederentfernen dieser Finanzierungsmechanik; die Mehrheit bestand aus fünf Kommissionsmitgliedern. Ich will nicht alle alten Argumente bemühen oder Rechthaberei betreiben, die Thematik war bekanntlich auch Gegenstand der

**AB 2015 S 895 / BO 2015 E 895**

Neuordnung der Finanzströme und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Ich war damals Finanzdirektor des Kantons Thurgau und weiss, wovon ich spreche und was damals Sinn der Sache war. Aber lassen wir das, es geht heute um eine andere Thematik. Die Lage hat sich verändert, wir müssen uns den veränderten Bedingungen stellen.

7. Schauen wir nach vorne, alles andere lenkt von der Aufgabenstellung und Aufgabenlösung ab. Ich habe ein gewisses Verständnis für die Frustration einzelner Kommissionsmitglieder, welche sich redlich und kompetent um eine Finanzierung des Netzbeschlusses innerhalb des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds bemüht haben. Die unter dem Lead von Kollege Bieri, assistiert von Kollege Theiler, entstandene Lösung ist eine für mich praktikable und vertretbare Lösung. Ich bedanke mich hier bei der Kommission, dass sie diese Lösung entwickelt hat - nur schade, ich erwähne es nochmals, dass sie dann am Schluss der ganzen Runde wieder aus der Vorlage entfernt wurde.

8. Das Schreiben der Baudirektorenkonferenz, welches verschiedentlich erwähnt und als unanständig betitelt wurde, ist nach meiner Lesart eigentlich recht konsensual erarbeitet worden. Unter dem Aspekt der relativ kurzen Zeit ist es nach meinem Dafürhalten sogar sorgfältig abgefasst und signalisiert - und das ist das Wichtigste! - eine hohe Bereitschaft, konstruktiv zur Lösung beizutragen. Insbesondere wissen alle Kantone, dass diese 400 Kilometer Nationalstrassen endlich, endlich gewissermassen in trockene Tücher kommen müssen und dass sie auch einen zusätzlichen Beitrag in Bezug auf eine tragfähige Finanzierungslösung für die zusätzlichen Aufwendungen zu leisten haben.

Was die Strassenverbände anbelangt, habe ich keine Interessen offenzulegen; da habe ich auch keine Kontakte. Ich bin aber in diesem Punkt gleicher Meinung wie Kollege Graber, der sagt: Wer bestellt, soll sich auch über die Finanzierung dieser Bestellung Gedanken machen.

Nach meinem Dafürhalten zeigt die BPUK in ihrem Schreiben deutlich auf, dass sie die strategische Bedeutung des Netzbeschlusses für eine intakte und gutabgestimmte Strasseninfrastruktur in der Schweiz erkennt und ihren Beitrag zum Erfolg des NAF, inklusive Netzbeschluss, leisten will. Fabi war das Vorbild - sorgen wir dafür, dass auch der NAF zum Erfolg wird!

Ich bitte die Mitglieder der Kommission und vor allem auch die Departementschefin, Bundesrätin Leuthard, um Nachsicht. Nehmen Sie den Ball nochmals auf! Auch ich weiss, wie schwierig es manchmal ist, mit den Kantonen zu verhandeln - das wird die Frau Bundesrätin in ihrem Votum sicher noch erläutern. Treten wir nochmals in einen Dialog ein! Versuchen wir, diese Geschichte nochmals mit den Kantonen und den entsprechenden Verbänden zu diskutieren und eine tragfähige Lösung zu finden!

Ich finde das "Kantons-Bashing" einzelner Votanten in der Eintretensdebatte ein bisschen deplatziert. Die Kantone haben ähnliche Schwierigkeiten wie der Bund in Bezug auf den Finanzhaushalt und die Austarierung der entsprechenden Aufgaben und deren Finanzierung. Wir haben eine gemeinsame Aufgabe, das Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit zu beurteilen und Sachentscheide zu treffen. Die Lage verändert sich - verändern wir also auch unsere Argumente, und gehen wir wieder vermehrt aufeinander ein!

Von den Kantonen - und übrigens auch von den Strassenverbänden - erwarte ich, dass sie ebenso flexibel sind und die sich verändernden Rahmenbedingungen des Bundes mindestens teilweise in ihren Erwägungen mitberücksichtigen. Unser Land ist bekanntlich beträchtlichen Spannungen ausgesetzt. Die Disparitäten werden wieder grösser, die Egoismen auch. Eine für mich sehr wesentliche Säule des Erfolgsmodells Schweiz sind der funktionierende Föderalismus und damit die geschickte Austarierung von Unterschieden. Tragen wir Sorge zu diesen föderalen Mechanismen, und treten wir wieder vermehrt in einen konstruktiven Dialog ein! Die NFA-Debatte vom letzten Winter hat gezeigt, wo die Spannungsgräben verlaufen. Ich erlebe wieder stärkere Stadt-Land-Disparitäten. Berg-Tal-Unterschiede werden wieder manifest. Strukturstarke und strukturschwache



Regionen sind wieder stärker in einem Kampf um bestehende oder zu erarbeitende Mittel.

Ich danke der Kommission im Voraus für die Bereitschaft, den Netzbeschluss im Rahmen des NAF endlich in trockene Tücher zu bringen. Die bereits geleisteten Arbeiten sind sehr gut, sind finanzhaushaltverträglich und führen zum Ziel. Ich bin überzeugt, dass das auch mit dem Einbetten des Netzbeschlusses möglich ist.

Ich danke bestens für Ihre Geduld. Ich bitte Sie, meinen Rückweisungsantrag zu unterstützen. Ich bin auch überzeugt, dass die befürchtete Verzögerung nicht stattfinden wird. Die Signale sind nach meinem Dafürhalten, in meiner Interpretation so, dass wir in einer kurzen Zusatzrunde hier zu einer Lösung kommen werden. Dann muss Farbe bekannt werden, und dann muss diese Frage endgültig entschieden werden. Die Verknüpfungen und die Interpretationen bezüglich des Volksentscheides über die Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken sind sehr vielfältig. Es könnte ja auch sein, dass gewisse Stimmbürgerinnen und Stimmbürger einfach aus Frustration zu dieser Vignettenpreiserhöhung Nein gesagt haben, weil sie denken, dass sie als Automobilisten immer mehr gemolken werden.

Ich bitte Sie: Weisen Sie diese Vorlage an die Kommission zurück. Wir sind alle für Eintreten, was ich bis jetzt gehört habe. Versuchen wir, hier die Brücke definitiv zu bauen, inklusive Netzbeschluss.

**Berberat Didier (S, NE):** Tout d'abord, je vous signale que je parlerai au nom de la délégation neuchâteloise, ce qui évitera que celle-ci ne prenne trop de temps pour aborder cette question, Monsieur Comte étant pleinement d'accord avec moi. Je signale également que je suis bien entendu favorable à l'entrée en matière sur ce projet. Je salue le fait d'avoir un fonds routier, à l'image de ce qui existe au niveau ferroviaire avec le programme de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Et j'approuve tout à fait le mécanisme proposé par la commission et le Conseil fédéral pour le projet FORTA.

Par contre, j'ai, bien entendu, de vifs regrets sur le fait que l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau, qui a été voté en 2012, ne soit pas réglée dans le cadre du projet FORTA - il s'agit de ces 400 kilomètres de routes principales qui nous occupent depuis fort longtemps et qui devraient être transformées en routes nationales. Je regrette aussi le changement de position de la commission, entre sa séance des 29 et 30 juin et celle du 19 août, suite à une consultation écrite des cantons et des milieux de la route.

Certes, techniquement, les deux objets peuvent être traités tout à fait séparément. Cependant à mon sens, il est extrêmement dangereux, politiquement, de ne pas inclure l'arrêté sur le réseau dans le paquet FORTA. En effet, comment voulez-vous convaincre les 17 cantons qui sont concernés par l'extension du réseau des routes nationales - dont le mien d'ailleurs, mais j'y reviendrai - d'accepter l'inscription de ce fonds dans la Constitution fédérale, puisqu'il y aura une votation obligatoire, alors même que l'extension du réseau, qui est attendue depuis fort longtemps dans beaucoup de cantons, ne figure pas dans le paquet?

Le canton de Neuchâtel attend par exemple depuis la fin des années 1990 cette reconnaissance de la H20, qui est la route principale reliant Neuchâtel au Col-des-Roches, c'est-à-dire à la frontière française. Je suis d'ailleurs bien placé pour le savoir, puisque j'avais déposé, alors que je siégeais au Conseil national, trois motions à ce sujet, dont la première en 2000, afin de demander cette reconnaissance. J'estimais en effet - et j'estime toujours - qu'il y a une inégalité de traitement, dans la mesure où beaucoup de régions moins peuplées que les Montagnes neuchâteloises et le canton de Neuchâtel sont reliées depuis fort longtemps au réseau des routes nationales. Il y a donc une inégalité de traitement, qu'il faudrait rectifier le plus rapidement possible.

Je rappellerai que cet axe enregistre un trafic d'environ 30 000 véhicules par jour sur certains de ses tronçons, soit bien plus que le tunnel du Gothard. Pour peu que vous

AB 2015 S 896 / BO 2015 E 896

connaissiez la région, vous savez que cette situation congestionne totalement les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, rendant indispensable la construction d'ouvrages de contournement.

En résumé, si nous votons sur FORTA sans que ne soit réglée la question de l'arrêté sur le réseau, la population neuchâteloise, excédée par le blocage de ce projet depuis trop longtemps, risque de refuser FORTA et je pense qu'il pourrait en être de même pour un certain nombre de cantons. C'est la raison pour laquelle je vous demande de suivre la proposition Eberle qui demande le renvoi à la commission, en la chargeant d'intégrer au projet l'arrêté fédéral sur l'extension du réseau - qui a déjà été voté et qui n'est pas entré en vigueur -, en rediscutant bien entendu des besoins financiers et en assurant le financement de l'intégration de routes cantonales dans le réseau des routes nationales. Il n'est pas du tout question, pour ma part - et de la part de Monsieur Eberle -, de remettre en cause le mécanisme de FORTA, que j'approuve, mais il s'agit de reprendre la question, et notamment de consulter encore une fois les cantons.

Comme l'ont relevé bon nombre de mes préopinants, la commission a siégé à la fin du mois de juin et a décidé - ce qui est tout à son honneur - de consulter les cantons et les milieux de la route. La période n'était pas idéale,





mais dans la mesure où la commission souhaitait soumettre le projet au conseil durant la session d'automne, et tenant compte du fait que la séance de commission suivante était fixée au 19 août, la consultation écrite a bien entendu eu lieu pendant les vacances. La commission n'avait pas d'autres choix, je le répète, mais les circonstances n'étaient pas idéales, dans la mesure où beaucoup de gouvernements cantonaux sont en vacances ou en effectif très réduit durant cette période.

Le renvoi à la commission permettrait d'auditionner les cantons - ce qui n'a pas été fait jusqu'ici, puisque la commission a uniquement lu leurs prises de position -, mais aussi les milieux routiers. Cela permettrait de discuter notamment de la participation financière des cantons, ainsi que d'une éventuelle augmentation modérée du prix de la vignette autoroutière. Ce qui a entraîné le refus de l'augmentation du prix de la vignette lors de la votation qui a eu lieu il y a deux ans, c'est indéniablement le fait de vouloir l'augmenter de 40 à 100 francs. Or une solution fixant le prix de la vignette à 60 ou 70 francs pourrait convenir et rencontrer l'adhésion de la population.

Je souhaite également dire que la balle est dans le camp des cantons. En effet, si ces derniers souhaitent vraiment inclure les 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau national, il est extrêmement important qu'ils acceptent de payer la somme de 60 millions de francs. Je dirai que "c'est la dernière qui sonne" pour eux, car ils devraient, à mon avis, assumer une grande responsabilité en cas d'échec.

Le fait de renvoyer en commission et de faire en sorte de pouvoir entendre les cantons qui auront le temps de se mettre d'accord entre eux sur un financement, devrait nous permettre de trouver une solution. Je ne pense pas qu'on puisse attendre, comme le demande la motion de commission 15.3799, "Arrêté sur le réseau et vignette électronique", la fin de l'année 2017 et lier l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau à la vignette électronique. La motion demande que le projet soit soumis fin 2017. Les travaux de commission dureront assez longtemps et on peut douter que la vignette électronique, avec les problèmes de protection de la personnalité qu'elle peut poser, sera acceptée facilement. Cela veut dire qu'on repousserait l'intégration des tronçons dont il est question dans l'arrêté sur le réseau aux calendes grecques.

Nous sommes la Chambre des cantons et nous devons leur donner encore une chance de se mettre d'accord. Par conséquent, je vous invite à accepter la proposition de renvoi à la commission.

**Häberli-Koller** Brigitte (CE, TG): Ich bin ebenfalls für Eintreten auf die Vorlage, werde dann aber den Rückweisungsantrag Eberle unterstützen.

Es ist ein spezielles Spiel, das hier auf dem Rücken der Kantone ausgetragen wird. Im Tauziehen um mehr Einnahmen für die Nationalstrassen wird der Netzbeschluss schon als so etwas wie ein Druckmittel verwendet. Dabei war ja der Inhalt dieses Netzbeschlusses, die Übertragung von 400 Kilometern Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz, seinerzeit ein unbestrittener Teil der neuen Finanz- und Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen.

Der Kanton Thurgau ist nicht bekannt dafür, laut und sogar kompromisslos aufzutreten, aber in dieser Sache bringen verständnisvolles Abwarten und Zurückhaltung wahrscheinlich nichts. Was jetzt angezeigt ist, ist Klarheit über das Nationalstrassennetz. Ich gebe hier zu bedenken, dass die Bevölkerung schwerlich von einem NAF zu überzeugen sein wird, wenn das Nationalstrassennetz nicht klar definiert ist und sich zahlreiche Kantone übergangen fühlen. Es braucht deshalb jetzt den Netzbeschluss, um eben genau diese Klarheit zu schaffen. Solch grosse Projekte wie der NAF, die wichtig sind, brauchen Einheit und strategische Weitsicht. Schade, dass die Kommission ihren ersten Entscheid, den Netzbeschluss in die NAF-Vorlage aufzunehmen, zurückgenommen hat.

Wenn man mit der Motion, die die KVF-SR jetzt ausgearbeitet hat, argumentieren will, so ist noch anzumerken, dass die E-Vignette ein Projekt von UVEK und EFD ist und die Realisierung mit Sicherheit nicht so schnell möglich ist und erst noch mit vielen Unsicherheiten behaftet sein wird. Ich erinnere an andere, nicht optimale IT-Projekte des Bundes.

Mit der Rückweisung geben wir der Kommission die Möglichkeit, nochmals sorgfältige Verhandlungen und Gespräche mit den Kantonen zu führen. Ich hoffe und bin überzeugt, dass diese Zusammenarbeit und diese Diskussion zu einer Lösung führen werden.

Ich bitte Sie deshalb, einzutreten und den Rückweisungsantrag zu unterstützen.

**Hefti** Thomas (RL, GL): Nach dem Eintreten bitte ich Sie, dem Antrag Eberle zu folgen.

Wir sind bei diesem Geschäft bei einem nationalen Programm. Die Räte waren sich auch einig, welche Infrastrukturen zu diesem Programm gehören, und haben einen entsprechenden Netzbeschluss gefasst. Dieser ist national, auf die ganze Schweiz ausgerichtet, wie es für ein nationales Programm richtig ist.

Nun hat sich eine Schwierigkeit ergeben bzw. man hat eine Hürde nicht überspringen können. Vielleicht wurde



ja diese Hürde ein bisschen hoch angesetzt, und man hätte sie überspringen können, wenn der Vignettenpreis etwas tiefer angesetzt worden wäre. Abgestimmt haben wir aber über die Vignettenpreiserhöhung. Der Netzbeschluss an sich unterstand nämlich nicht dem Referendum, wie Sie auch der Fahne entnehmen können. Das ist Vergangenheit. Aber das ist noch lange kein Grund, um einfach aufzugeben. Gerade der Antrag Eberle lässt ja die Finanzierung nicht aus.

Es wäre nun aber nicht richtig, Teile aus dem Netzbeschluss herauszubrechen. Dabei handelt es sich vor allem um Teile, die insbesondere Landesgegenden zugutekommen, die sonst nicht besonders mit Vorteilen gesegnet sind. Es sind Landesteile, die oft einen grossen Teil ihrer Aufgaben gemacht haben oder daran sind, diese zu machen, die aber für die Entwicklung ihrer Volkswirtschaft auf den Netzbeschluss in der Fassung von 2012 angewiesen sind. Das ist z. B. auch für meinen Kanton und speziell für seinen Werkplatz der Fall: Der Netzbeschluss ist da Hilfe zur Selbsthilfe.

Der Bund hat immer für alle Gegenden der Schweiz und speziell auch für solche Gegenden Verständnis aufgebracht. Wenn es Hilfe zur Selbsthilfe ist, umso besser und letztlich umso kostengünstiger. Denken Sie auch daran, dass der Netzbeschluss für diese Landesteile eine der zentralen Massnahmen zur Standortförderung in einem wirtschaftlich äusserst schwierigen Umfeld ist. Zeigen Sie diesen Gegenden, dass sie nicht zweitklassig sind, sondern dass auch sie es wert sind, im Netzbeschluss zu bleiben! Ziehen Sie die dargebotene Hand nicht wieder zurück! Diese Landesteile werden es Ihnen danken, indem sie sich entwickeln, indem

AB 2015 S 897 / BO 2015 E 897

sie sich stärken und damit nicht zuletzt auch ressourcenstärker werden.

**Engler** Stefan (CE, GR): Keine Frage, die Vorlage, die sich an die Fabi-Vorlage anlehnt und vorsieht, für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Strasseninfrastruktur eine verlässliche, berechenbare und planbare Finanzierung zu ermöglichen, ist nur zu begrüßen.

Die Diskussionen zum Nationalstrassenfonds konzentrieren sich auf die Nationalstrassen - wen wundert es, dafür ist der Fonds ja auch gedacht. Zu bedenken sind aber auch die direkten und indirekten Auswirkungen auf das übrige Strassennetz im Land. Wenn das Nationalstrassennetz einmal fertiggestellt ist, werden wir über 1900 Kilometer Nationalstrassen verfügen. Das macht gerade einmal 2,5 Prozent der landesweiten Strasseninfrastruktur aus. Man muss aber auch sagen, dass diese 2,5 Prozent Nationalstrassen 43 Prozent des gesamten Personenverkehrs und 68 Prozent des gesamten Güterverkehrs aufnehmen, welcher sich auf den Strassen abwickelt. Insofern ist es ohne Zweifel gerechtfertigt, für die Nationalstrassen eine spezielle Finanzierungslösung zu suchen.

Man sollte aber nicht aus den Augen verlieren, dass es daneben rund 2300 Kilometer Hauptstrassen gibt. Weil sie von internationalem oder nationalem Interesse sind, werden sie vom Bund festgelegt. Diesem Umstand, nämlich der Belastung der Gesamtinfrastruktur der öffentlichen Hand, trägt auch die Neugestaltung des Finanzausgleichs Rechnung, indem Kantons- und Gemeindestrassen Sache der Kantone bzw. der Gemeinden sind, die Hauptstrassen eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen darstellen und die Nationalstrassen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen.

Jetzt hat man aber bereits bei der Schaffung der Architektur des NFA in den Jahren 2004 und 2005 gesehen - ich gehörte dort zur entsprechenden Steuerungsgruppe -, dass es eine Kategorie von Vorhaben bei der Strasseninfrastruktur gibt, die durch die NFA-Maschen fällt, nämlich die schwer finanzierbaren Einzelprojekte auf Hauptstrassen, die sich aus den jährlich wiederkehrenden Globalbeiträgen des Bundes für die Hauptstrassen nicht finanzieren lassen.

Für diese schwer finanzierbaren Einzelprojekte im Hauptstrassennetz, die schon damals ein Thema waren, fand man keine Lösung. Man kam zum Schluss, dass für die wirklich schwer finanzierbaren Einzelprojekte eine Sonderlösung zu finden sei, die ausserhalb der Rubrik "Hauptstrassen", aber innerhalb der zweckgebundenen Strasseneinnahmen gefunden werden müsse. Ein anderer Ansatz, wie mit diesen Einzelprojekten, die sich die Kantone nicht leisten können, umzugehen sei, wurde dahingehend skizziert, dass das Problem solcher Grossprojekte auf dem Weg der Netzgestaltung zu lösen sei. Das heisst, dass die entsprechenden Strecken ins Bundesstrassennetz aufgenommen werden sollten, womit sie zur Bundessache würden. Mit diesem Vorgehen hätte man das Problem wohl entschärft, aber auch nicht durchwegs lösen können, weil nämlich keine Gewähr dafür bestanden hätte, dass eine bestimmte Strecke später aufklassiert würde. Das hätte insbesondere für aufwendige Ortsumfahrungen eine Bedeutung - wenn sich diese auf Strecken von nicht nationaler oder internationaler, sondern lediglich von kantonaler oder aber von regionaler Relevanz befunden hätten.

Sie sehen, das Thema der schwer finanzierbaren Einzelprojekte fiel immer zwischen den Maschen der Strassenfinanzierung zwischen Bund und Kantonen hindurch. Insofern kann es jetzt nicht überraschen, dass dieses



Thema im Zusammenhang mit dem Thema Netzerweiterung diese Brisanz findet.

Ich möchte noch zwei Gedanken äussern, und zwar zum Zusammenhang zwischen dem Nationalstrassenfonds, aus welchem die Nationalstrassen in Zukunft finanziert werden sollen, einerseits und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr andererseits. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird also in Zukunft dafür da sein, mehr oder weniger die Aufwendungen der Kantone für die Hauptstrassen mitzufinanzieren. Diese Spezialfinanzierung wird in Zukunft einzig durch 50 Prozent der Einnahmen aus der Mineralölsteuer gespeist werden. Sie können dies der Abbildung 14 auf Seite 2101 der Botschaft entnehmen. Die Darstellung gibt einen guten Überblick über die Finanzierung der jeweiligen Strassentypen.

Mithin wird also die Spezialfinanzierung Strassenverkehr nicht von der vorgeschlagenen Erhöhung der Mineralölsteuerzuschläge profitieren können. Die Spezialfinanzierung wird nicht von der Zweckbindung der Automobilsteuer profitieren können, auch nicht von der künftigen Abgabe für die Elektrofahrzeuge oder von einer allfälligen künftigen Erhöhung des Vignettenpreises. Sollten die Annahmen des Bundes stimmen, und vieles spricht dafür, dass nämlich mittel- bis längerfristig vermehrt Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen zum Einsatz kommen werden und dass der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge abnehmen wird, muss damit gerechnet werden, dass mittel- bis längerfristig immer weniger Einnahmen aus der Mineralölsteuer der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugewiesen werden können. Inwieweit dann eine mögliche Unterdeckung aus dem Reinertrag der Automobilsteuer vermieden werden kann, ist zumindest fraglich.

Es kommt dazu, dass mit dem NAF in erster Linie die Gelder für die Nationalstrassen des Bundes gesichert werden. Sie werden "fondsgeschützt" auch nicht künftigen Sparprogrammen ausgesetzt sein. Das wiederum wird zur Folge haben, dass Sparanstrengungen vor allem die Spezialfinanzierung Strassenverkehr treffen werden.

Ich habe deshalb zwei Anträge formuliert, die eine gewisse Sicherung des Bestandes der Spezialfinanzierung ermöglichen sollen. Zum einen soll im Falle der Unterdeckung der Ausgleich aus den Erträgen der Automobilsteuer nicht nur erfolgen können, sondern erfolgen müssen. Zum andern, als eine alternative Stütze dieser speziellen Kasse für die Hauptstrassen, schlage ich Ihnen vor, dass die eine Hälfte des Ertrags der Automobilsteuer der Spezialfinanzierung zugutekommen soll und die andere Hälfte dem NAF. Damit ist immer die Überlegung verbunden, dass sich der Bund nicht schleichend aus der Verbundaufgabe der Mitfinanzierung der Hauptstrassen zurückziehen kann.

Ein zweites Thema noch, auf das ich nicht lange zu sprechen kommen möchte, weil ich gesehen habe, dass mein Kollege Schmid einen entsprechenden Antrag formuliert hat, betrifft die Finanzierung der Agglomerationsprogramme. Der Agglomerationsverkehr wird durch den NAF eine ganz neue Bedeutung und Grundlage erhalten. Ganz konsequent ist es nicht, weil diese Projekte des Agglomerationsverkehrs in aller Regel Kantonsstrassen und kantonale Bahninfrastrukturen betreffen und an sich nichts mit der Nationalstrasse zu tun haben. Ich finde den Ansatz, dass auch in Zukunft diese Projekte mitfinanziert werden können, trotzdem richtig. Es wird aber dazu führen, dass tendenziell eine Bevorzugung der Städte und Agglomerationen stattfinden wird, solange die Kriterien für die Agglomerationsprogramme stark vom durchschnittlichen Tagesverkehr getrieben sind und die topografischen Schwierigkeiten, die Infrastrukturprojekte in den Bergen nach sich ziehen, völlig ausser Acht gelassen werden.

Ich bitte Sie, den Antrag Schmid Martin gut anzuschauen. Er wird eine gewisse Abfederung bringen, genauso wie der Antrag der Kommissionsmehrheit, welcher das Thema der schwer finanzierbaren Einzelprojekte aufnimmt.

Ich finde es im Ganzen eine gute Vorlage und möchte auch auf sie eintreten.

**Theiler** Georges (RL, LU): Ich erlaube mir, noch einmal das Wort zu ergreifen.

Zuerst eine Bemerkung zu Kollege Konrad Graber, mit dem ich oft die ungeteilte Standesstimme habe. Aber am Gotthard hört das auf. Er hat hier erklärt, dass 25 Prozent der Tranche für den Nationalstrassenbau an den Gotthard gehen werden. Am Gotthard wird es jährlich 200 Millionen Franken über etwa zehn, zwölf Jahre brauchen. Insgesamt geben wir jedes Jahr über 2 Milliarden Franken aus, und da

AB 2015 S 898 / BO 2015 E 898

kann ich meinem ehemaligen Treuhänder in aller Freundschaft nur empfehlen, die Prozentrechnung zu machen. Das ergibt deutlich unter 10 Prozent. Das ist Abstimmungskampf! Solche Zahlen dürfen jedoch nicht im Raum stehengelassen werden, weil sie schlicht nicht stimmen können.

Zum Netzbeschluss: Wir haben drei Lösungen auf dem Tisch. Mit ihrem Antrag verlangt die Minderheit Hösli die Umsetzung des Netzbeschlusses. Ich bitte Sie dringend, auf der Fahne zu schauen, was darin enthalten ist. Die Arbeit haben wir alle geleistet. Dort können Sie das alles nachlesen. Da kommt Herr Berberat - er ist



leider nicht mehr da -, da kommt Le Locle zum Zug. Niederurnen ist auch enthalten, Pratteln ist enthalten für Herrn Janiak - der noch nicht da ist. Dann ist Meggenhus für den Kanton Thurgau enthalten. Alles ist drin. Sie müssen nur der Minderheit Hösli zustimmen.

Deshalb müssen Sie doch die Vorlage nicht zurückweisen. Weshalb denn? Das begreife ich nicht. Sie haben die Variante der Minderheit Hösli. Damit hätten Sie den Netzbeschluss beschlossen, und dann kann man die Finanzierung angehen. Die Kommission war in dieser Frage nicht uneinig; das stimmt gar nicht, auch wenn das behauptet wird. Herr Janiak hat gesagt, man habe grosse Probleme gehabt, man habe bei der Abstimmung ein Verhältnis von 5 zu 4 Stimmen gehabt. Aber man findet keine einzige solche Entscheidung im Protokoll. Wir haben mit 11 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung die Motion angenommen. Ich weiss nicht, ob Sie nicht im Saal waren; es könnte ja sein, dass Sie nicht dabei waren. Es gab 11 zu 0 Stimmen für den Netzbeschluss. Man will den Netzbeschluss aufnehmen, aber bitte nicht mit diesem Paket, bitte mit einer vernünftigen Finanzierung. Jetzt können Sie sich für den Weg gemäss Antrag der Minderheit Hösli entscheiden, oder Sie können sich für den Antrag der Kommissionsmehrheit entscheiden. Ich bin überzeugt, dass die Vorlage vor dem Volk bessere Chancen hat, wenn man nicht noch Dinge auflädt, die es vor Kurzem abgelehnt hat. Daher wäre es vernünftiger, der Kommissionsmehrheit zu folgen. Aber Sie haben auch die Variante der Minderheit Hösli, wenn Sie die Netzbeschlüsse heute noch verabschieden wollen; das können Sie heute noch tun mit den Anträgen der Minderheit Hösli, der auch Herr Hess angehört.

**Savary** Géraldine (S, VD): Nous sommes ici dans un exercice délicat, c'est du travail d'orfèvre que nous devons accomplir aujourd'hui et que nous devons accomplir demain, parce qu'il y aura, pour cet enjeu d'avenir, un rendez-vous en votation populaire. Nous devons soumettre ce projet à la population et aux cantons, qui devront se prononcer sur la modification de la Constitution. Il faudra impérativement qu'une majorité des cantons nous suivent dans cet exercice. Il faut par ailleurs compter avec l'initiative "pour un financement équitable des transports" dite "vache à lait", qui, pour la plupart des membres de ce conseil, constitue un horizon menaçant, non seulement pour l'équilibre des finances de la Confédération mais aussi pour certains projets.

Ce débat a révélé de nombreux doutes de la part des membres de ce conseil, qui ont exprimé un certain nombre de mécontentements et d'inquiétudes des cantons. J'étais, au début de ce débat, plutôt favorable à ce projet, mais, si on avance aujourd'hui avec la feuille de route adoptée en commission, et si, en même temps, tous les doutes et les oppositions qui ont été manifestés aujourd'hui se renforcent, ce qui est inévitable, je crains qu'on ne se retrouve à terme avec une modification constitutionnelle à soumettre au peuple et aux cantons alors que ces derniers seront insatisfaits du projet.

La discussion que nous avons eue aujourd'hui témoigne du fait que nos travaux ne sont pas parfaits, qu'ils ne sont pas complètement aboutis. Nous devons nous donner une dernière chance pour rediscuter en commission, trouver une solution, convoquer les cantons et leur permettre de sortir d'un discours jusqu'ici relativement, voire totalement, contradictoire. Nous devons nous donner ce temps supplémentaire. Si on part, la fleur au fusil, avec le projet tel qu'il est, qui repose sur une architecture compliquée et implique des efforts financiers non négligeables tant pour la population que pour la Confédération, nous aurons à tracer une feuille de route extrêmement importante pour l'avenir sans avoir de soutien. Car ce soutien n'existe pas, et ce que vous avez dit aujourd'hui en témoigne; il y a un certain nombre de cantons qui sont aujourd'hui insatisfaits et doutent de la faisabilité de ce projet.

C'est avec beaucoup d'insatisfaction que je soutiendrai la proposition individuelle Eberle de renvoi du projet en commission, parce que je crois qu'il faut que nous fassions notre travail correctement.

**Grabner** Konrad (CE, LU): Selbstverständlich werden wir, mein sehr geschätzter, aber leider abtretender Kollege Georges Theiler und ich, uns nicht einen innerkantonalen Showdown liefern. Ich möchte einfach nochmals auf die Seiten 2111 und 2110 der Botschaft verweisen. Dort schreibt der Bundesrat, dass für fünf Bereiche 70 Prozent der Mittel des Finanzbedarfs für den Nationalstrassenbau verwendet werden: Die erste Position, 11 Prozent, betrifft die Verbesserung der Tunnelsicherheit, und es folgen 12 Prozent für Lärmschutzprojekte, 14 Prozent für Pannestreifen, 9 Prozent für Kontrollzentren sowie Abstellplätze für den Schwerverkehr und 24 Prozent für die zweite Röhre am Gotthard. All das finden Sie auf Seite 2110 der Botschaft.

**Eberle** Roland (V, TG): Nur ganz kurz zu einer kleinen Inkonsistenz, dies zu dem auch von mir sehr geschätzten Kollegen Georges Theiler: Ihre Lösung zur Finanzierung des Netzbeschlusses ist in der Kommission getroffen worden; wieder aus der Kommissionsvorlage entfernt worden ist sie mit dem ominösen Resultat von 5 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dies mit dem Hinweis, dass diese Geschichte stirbt, wenn die Finanzierung nicht gesichert werden kann. Ihr Aufruf, meinem ebenfalls geschätzten Kollegen Hösli zu folgen, macht also eigentlich wenig Sinn.



Ich bitte Sie wirklich, die Vorlage zurückzuweisen, damit die Kommission auch im Sinne des Votums von Kollegin Savary diese Arbeit und diesen Dialog mit den Kantonen nochmals aufnehmen kann.

**Imoberdorf René** (CE, VS), für die Kommission: Ich möchte jetzt doch noch zwei, drei Bemerkungen zum Rückweisungsantrag Eberle machen. Ich bin bereits beim Eintreten auf die Behandlung des Netzbeschlusses in der Kommission eingegangen. Ich möchte doch hervorheben, dass sich die Kommission ausführlich und effektiv intensiv mit dieser Thematik auseinandergesetzt hat. Ich würde schätzen, dass wir in etwa einen Drittel der Zeit für diese Thematik eingesetzt haben. Natürlich, am Schluss gab es eine gewisse Hektik, das ist nicht falsch, aufgrund der Reaktion der Kantone.

Aber ich möchte hier doch hervorheben: Man hat damals, beim Netzbeschluss 2012, eingehend mit den Kantonen diskutiert. Da gab es für die Kompensation der damaligen 30 Millionen Franken vier Modelle, und nicht einmal auf diese konnten sich die Kantone ganz einigen. Favorisiert wurden dann die Modelle 2 und 3, und je nachdem, auf welcher Seite ein Kanton stand, hat er dann für eines dieser Modelle gestimmt. Viele neue Erkenntnisse werden da also auch bei weiteren Diskussionen nicht gewonnen.

Dann möchte ich natürlich schon sagen, dass wir die Finanzierung effektiv vertieft - und da kann man das Wort "vertieft" wirklich brauchen - abgeklärt haben. Es wurden nebst der Erhöhung des Vignettenpreises auf 70 Franken, was wir dann schlussendlich vorgeschlagen haben, und dem Beitrag der Kantone faktisch alle anderen Finanzierungsquellen wie Mehrwertsteuererhöhung, zusätzliche Mittel aus der Mineralölsteuer, eine weitere Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages usw. in Betracht gezogen. Die Kommission war einfach darauf bedacht - um das klarzustellen -, das Fuder nicht zu überladen, damit nicht die ganze Vorlage gefährdet wird.

Nun haben wir diese Kommissionsmotion formuliert. Mit der Kommissionsmotion, die von der Kommission einstimmig

AB 2015 S 899 / BO 2015 E 899

angenommen wurde, könnten die beiden Geschäfte entkoppelt werden. Die Umsetzung des Netzbeschlusses 2012 würde dadurch nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben. Man hätte Zeit, die Diskussion mit den Kantonen noch einmal zu führen.

Frau Häberli hat die E-Vignette erwähnt. Die Vorarbeiten sind schon sehr weit fortgeschritten. Da wird man sicher, bis der Bundesrat die Botschaft unterbreitet, eine Lösung finden. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir dem Bundesrat verbindlich aufgetragen haben, bis Ende 2017 eine Vorlage vorzulegen.

Ich möchte Sie bitten, den Einzelantrag Eberle abzulehnen, weil ja die Kommission gegen die Integration des Netzbeschlusses 2012 in den NAF votierte; nicht gegen den Netzbeschluss hat sie votiert, sondern gegen die Integration. Ich möchte Sie bitten, den Einzelantrag Eberle abzulehnen.

**Germann Hannes** (V, SH): Das Votum des Kommissionspräsidenten hat mich nun doch zusätzlich darin bestärkt, für den Rückweisungsantrag Eberle zu stimmen. Warum? Es sind so viele Fragen zu Bestandteilen dieser komplexen Vorlage, die voneinander abhängen, offen. Das lässt alle Wege offen. Für mich ist das - ich bin nicht in der Kommission - wie eine Büchse der Pandora: Es kann gut herauskommen, es kann aber auch vollkommen verkehrt herauskommen.

Es kommt dazu, dass ich natürlich gegen diese Kompetenzverlagerung von den Kantonen zum Bund bin. Es ist bereits erwähnt worden: Der Anteil des Bundes am nationalen Strassennetz beträgt 2,5 Prozent. Natürlich, diese Strassen sind sehr wertvoll, es wird auch viel Kilometerleistung darauf erbracht. Aber die Kantonsstrassen machen 25,4 Prozent aus, und die Gemeindestrassen 72,1 Prozent. Die Gemeindestrassen - mein Herz schlägt halt immer auch noch ein wenig für die Gemeinden mit - werden auch benutzt. Sie sind Zubringer zu den anderen Strassen, und sie gehören zu einem leistungsfähigen Strassennetz in unserem Land. 72,1 Prozent Gemeindestrassen - und Sie verlagern allen Ernstes die Kompetenz von den Kantonen zum Bund mit seinen 2,5 Prozent Strassenanteil! Auch wenn die Strassen des Bundes wichtige Strassen sind - das gefällt mir nicht.

Irritiert hat mich auch ein Papier, das wir gestern zum Thema Tanktourismus und Mineralölsteuer von der Verwaltung erhalten haben, datiert vom 15. September 2015. Wir wissen es, der starke Franken hat zu Verschiebungen geführt: Die ausländischen Automobilisten nutzen unsere Strassen, tanken aber nicht mehr in der Schweiz. Das heisst, sie fahren unentgeltlich durch unser Land. Sie können sich vor der Grenze und dann nach der Grenze wieder mit Treibstoff eindecken.

Und besonders verhängnisvoll und irritierend ist es, Frau Bundesrätin, wenn Sie für den Dieseltreibstoff die Schraube nach wie vor nach oben drehen wollen. Der Bundesrat will eine Carte blanche für eine Treibstoff-



zollerhöhung von bis zu 6 Rappen. Der Saldo ist ja jetzt schon negativ, das heisst, die Schweizer gehen jetzt nicht nur ins Ausland einkaufen, sie tanken auch noch gerade draussen. Benutzt werden dann aber weiterhin unsere Strassen; das, meine ich, sollten wir verhindern. Es sind 300 Millionen Franken oder noch etwas mehr, die jetzt schon ausfallen, und wenn Sie den Treibstoffzoll erhöhen, werden es 500 Millionen Franken und mehr sein. Damit reissen wir ein viel grösseres Loch auf als mit diesen paar zusätzlichen Finanzierungsmassnahmen. Wir könnten also dieses Geld für die notwendigen Projekte und vor allem für die Äufnung dieses Fonds gut gebrauchen. Darum habe ich auch entsprechend noch zwei Einzelanträge gestellt. Ich habe jetzt schon gesprochen, werde mich dafür aber dann bei der Begründung kurz halten. Ich bitte Sie um Rückweisung der Vorlage an die Kommission. Sie soll mit einem sauberen, klar durchschaubaren Konzept kommen.

**Leuthard** Doris, Bundesrätin: Ich bin eigentlich heute hierhergekommen, um über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zu debattieren. Denn dieser liegt Ihnen vor, diesen hat Ihre Kommission mit 11 zu 0 Stimmen verabschiedet. Ich könnte mich eigentlich freuen, weil alle sagen: "Wir treten ein, gute Vorlage, guter Kompromiss." Aber heute Morgen reden Sie über alles andere als über den NAF.

Wo haben wir jetzt ein Problem? Herr Ständerat Janiak, seit dem Februar war diese Botschaft in der Kommission, länger als die AHV- und BVG-Revision, die doch noch ein bisschen komplexer ist. Dort habe ich nicht gehört, dass man gesagt hat, die Kommission habe zu wenig Zeit gehabt und sich nicht in die Sache vertieft. Ich glaube, die Kommission hat sich darin vertieft; man weiss schon lange, dass wir beim NAF ein Problem haben.

Reden wir zuerst über die Probleme, die wir haben und die dazu geführt haben, dass wir Ihnen überhaupt diese Entwürfe vorlegen. Das wäre eigentlich der Gegenstand der heutigen Debatte.

Als Erstes haben wir heute einen Infrastrukturfonds, der besagt: Jawohl, wir stellen das Nationalstrassennetz fertig. Wir haben nämlich den Netzbeschluss von 1960 immer noch nicht umgesetzt, es fehlen dort immer noch einige Kilometer an Nationalstrassen. Es sind immer noch Mittel von 8,5 Milliarden Franken erforderlich, die nicht finanziert sind, die offen sind. Ich sehe hier Herrn Stöckli, den ehemaligen Stapi von Biel: Unter anderem gibt es auch dort eine Strecke, die noch nicht fertiggestellt ist. Unsere erste Sorge ist die Umsetzung der Beschlüsse von 1960 - noch nicht fertig, noch nicht finanziert. Man muss immer wieder zu den Basics zurückgehen.

Als Zweites haben wir die Agglomerationsprogramme von 2008 eingebaut; das ist eine neue Aufgabe für die Strasse, neu finanziert durch Strassengelder. Es ist so, dass Sie mit Ihren Verpflichtungskrediten die 6 Milliarden Franken, die dafür reserviert waren, schon ausgegeben haben. Wir haben noch etwa 240 Millionen Franken in der Reserve, zehn Jahre bevor das eigentlich hätte auslaufen sollen. Mit dieser Vorlage bekennen wir, dass die Agglomerationen ein weiter gehendes permanentes Problem haben, denn viele Menschen wohnen heute im urbanen und im Agglomerationsbereich. Das können die Kantone und die Städte nicht allein stemmen. Der Bund erklärt sich bereit dazu. Wir verlängern die Finanzierung bzw. gehen über zu einer unbefristeten Mitfinanzierung dieser Agglomerationsbeiträge für Bahn oder Strasse. Zweites wichtiges Element, auch nicht finanziert.

Als Drittes haben wir die Beiträge an die Berg- und Randgebiete - Herr Ständerat Stadler spricht immer davon. Ja, das war auch ein Element des heutigen Infrastrukturfonds. Auch das ist befristet, 2027 läuft das aus. Sie können weiterhin Revisionen verschieben oder die Milchkuh-Initiative annehmen, dann haben Sie auch dort die Situation, dass diese Beiträge des Bundes an die Bergregionen auslaufen - ersatzlos, null, Punkt. Wir haben auch hier, nach der Vernehmlassung, eine Lösung gefunden, indem wir sagen, dass wir den Bedarf der Berggebiete und Randregionen anerkennen und auch diese Beitragsfrist verlängern, wobei wir aber die Finanzierung dafür noch brauchen. Diese ist heute nicht vorhanden - sie ist nicht vorhanden!

Dann kommt als nächste Priorität die Engpassbeseitigung. Auch die Engpassbeseitigung ist vom Parlament mit dem Infrastrukturfonds bis 2028 geregelt worden; es werden 5,5 Milliarden Franken eingesetzt. Und wo stehen wir dort? Wir stehen auch dort zehn Jahre vor der ehemaligen Schätzung des Parlamentes vor der Situation - wir alle wissen das -, dass die Zahl der Engpässe wie auch die Zahl der Stautunden in den bekannten Bereichen weiter zunehmen. Das verursacht volkswirtschaftliche Schäden von jährlich etwa einer Milliarde Franken. Täglich stehen Tausende Automobilisten in diesen Engpässen im Stau. Wenn wir nichts tun, wird sich das Problem akzentuieren. Doch wie steht es dort mit der Finanzierung? Wir kennen zwar die Engpässe, und ihre Beseitigung ist dennoch nicht finanziert.

Es sind auch mit dieser Vorlage Engpassbeseitigungen vorgesehen, die nach wie vor zurückgestellt sind:

Herr Ständerat Germann aus Schaffhausen, Sie setzen sich jetzt so sehr dafür ein, dass der Bund Strassen übernimmt und dies auch noch aufbuttert. Doch beispielsweise die Erweiterung des Cholfirstunnels im Kanton



Schaffhausen -

AB 2015 S 900 / BO 2015 E 900

das kostet über 620 Millionen Franken und ist Teil der Engpassbeseitigungen - ist nicht finanziert, sodass dieses Projekt auf unbestimmte Zeit zurückgestellt ist, Herr Ständerat.

Ich komme zum Kanton Aargau, zu Aarau West-Aarau Ost, Birrfeld-Wettingen und spreche zu den beiden Ständerätinnen: Diese Projekte sind nicht finanziert und zurückgestellt, obschon sie relativ entscheidend sind. Madame Savary, dans le canton de Vaud, l'ajout de voies de circulation entre Nyon et Morges Ouest et entre Villars-Sainte-Croix et La Croix-Montreux représente plus de 2,3 milliards de francs. Das ist zurückgestellt, diese Engpassbeseitigung ist nicht finanziert.

Nehmen wir den Kanton Zürich: Hier haben wir auf unbestimmte Zeit die Strecken Brüttisellen-Töss, Zürich Süd-Wädenswil, Wädenswil-Richterswil zurückgestellt. Auch da geht es locker um 1,3 Milliarden Franken, die nicht finanziert sind.

Der Bypass Luzern wurde schon erwähnt. Wir müssen schauen, hoffen aber, dass wir diesen in einen nächsten Realisierungsschritt aufnehmen können.

Ich nehme auch noch den Kanton Baselland. Herr Janiak setzt sich ja auch sehr für den Netzbeschluss ein. Auch dort sind betreffend die A2-Strecke Hagnau-Liestal, die ja eine relativ grosse Bedeutung für den Kanton hat, 500 Millionen Franken nicht finanziert.

Ihre Kommission hat diese Liste seriös angeschaut und gefragt, wo jetzt Prioritäten gesetzt werden müssen. Die Prioritäten sind die Bestandteile des NAF: die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes - endlich mal, nach sechzig Jahren - und den Abschluss des Engpassbeseitigungsprogrammes. Auch da gibt es noch eine Erstreckung, aber wir sind immerhin dran.

Jetzt komme ich zum Hauptpunkt, der immer wieder vergessen geht: Wir haben steigende Unterhaltskosten, wie wir Ihnen das schon seit Längerem anzeigen. 45 Prozent der Brücken sind seit über fünfzig Jahren in Betrieb, die meisten Kunstbauten sind vierzig bis fünfzig Jahre alt. Der Unterhalt wird in den nächsten Jahren immer grössere Beträge aus dem ganzen Strassenbudget verbrauchen. Da kann man nicht wählen, man kann nicht sagen: Wir ziehen etwas anderes vor. Der Unterhalt der bestehenden Substanz hat wie bei der Bahn Priorität. Das wird uns mehr kosten.

Der Anstieg der Kilometerkosten bei Neubaustrecken akzentuiert sich seit zehn Jahren massiv, weil jede Region natürlich Lärmschutz, Überdachungen usw. möchte. Diese Kosten sind auch angestiegen. Der Strassenbereich hat neue Aufgaben geschluckt. Das betrifft das Neat-Viertel, es gehen Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds, und im Weiteren werden auch für die Agglomerationsprogramme und die Berggebietsbeiträge Strassengelder eingesetzt. Das belastet die Ausgabenseite.

Auf der Einnahmenseite - das wurde richtig gesagt - wirkt sich aus, dass es wie gewünscht verbrauchsärmere Fahrzeuge gibt sowie Fahrzeuge, die mit einer anderen Antriebstechnik funktionieren. Trotz ein wenig mehr gefahrenen Kilometern sinken die Steuererträge. Wir kommen in dieser Situation zu Ihnen und sagen: Die Aufgaben nehmen zu, die Einnahmen sinken; wir haben eine Finanzierungslücke von 1,2 Milliarden Franken, die sich auftut. Das müssen wir lösen, das hat oberste Priorität, dafür ist der NAF da. Ich bin ja sehr froh um all diese Stimmen, die jetzt sagen, die Fondslösung sei richtig, weil wir dann, aus einem Topf, Betrieb, Unterhalt und all die anderen Aufgaben endlich anpacken können. Das ist viel einfacher, viel transparenter, das geht nicht mehr nach dem Jährlichkeitsprinzip.

Sie können - das ist der gleiche Ansatz wie bei der Bahn - mit den Engpassbeseitigungs- und Agglomerationsprogrammen alle vier, fünf Jahre schauen, wie viel Geld es im Fonds hat, und entscheiden, was man damit umsetzen kann, welche Engpässe neu beseitigt werden sollen. Dann können Sie mit den entsprechenden Finanzbeschlüssen die Mittel dafür zur Verfügung stellen. Das ist das Konzept.

Ihre Kommission, Herr Ständerat Germann, hat die Erhöhung des Mineralsteuerzuschlages nur um 4 Rappen eben gerade wegen des Tanktourismus beschlossen. So schauen wir, dass man ab 2018, wenn es wahrscheinlich die erste Tranche braucht, nicht eine zu starke Erhöhung hat. Damit können wir auch der momentanen Frankensituation Rechnung tragen.

Wenn Sie das Projekt weiter verschieben - Sie können es jetzt zurückweisen und verschieben -, dann wird der NAF wahrscheinlich frühestens wieder in der Frühjahrssession 2016 behandelt. Sie sind der Erstrat; es gibt dann noch einen Zweitrat, der auch noch etwas zu sagen hat. Es wird dann also 2017, bis dieses Projekt, erst einmal ohne Differenzen, beraten sein wird. Dann müssen Sie obligatorisch in eine Volksabstimmung, wo Sie dann sagen: Wir machen jetzt eine Erhöhung von 4 bis 6 Rappen plus die Erhöhung des Vignettenpreises.

Das Geld geht dann 2018 aus. Wir haben im heutigen Fonds dann wahrscheinlich keine Reserven mehr. Wir kommen dann in eine Situation, in der es ganz knapp wird, in der unklar ist, ob wir diese Mittel effektiv haben.



Vielleicht, weil das Fuder überladen wurde, werden wir die Mittel nicht haben, weil das Volk dann sagt: Also jetzt haben wir soeben über die 100-Franken-Vignette abgestimmt, das wollten wir nicht; jetzt kommen sie mit einer 70-Franken-Vignette plus einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen.

Zu den Herren Ständeräten, die jetzt für Rückweisung usw. sind: Ich erinnere mich, dass Ihre Partei gegen die Vignette von 100 Franken war. Wie soll ich begründen, dass man jetzt plötzlich für eine Vignette von 70 Franken ist?

Kommen wir nun also zum Netzbeschluss: In dieser Situation, in der wir die Mittel für den NAF, für die Behebung der dringenden Probleme, brauchen, sagen Sie, dass wir gleichzeitig auch noch den Netzbeschluss integrieren wollen. Die anderen Probleme bleiben dann nur zum Teil gelöst, aber es ist Ihnen wichtig, jetzt den ganzen Netzbeschluss zu integrieren. Ist das jetzt gut oder schlecht für die Lösung der bestehenden Probleme? Der Netzbeschluss war schon bis jetzt ein völlig separates Projekt. Auch bei der Abstimmung über die Vignette war er nicht Bestandteil des NAF oder des Infrastrukturfonds. Es ist ein separates Projekt, das schwierig ist und schwierig bleibt; der Bundesrat und auch das Parlament haben deshalb gesagt: Wir bleiben dabei, dass es verkehrlich Sinn macht, diese Kantonsstrassen aufzunehmen und irgendwo zu integrieren.

Das Parlament selber hat aber im Netzbeschluss klar gesagt: Wir machen das unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung gewährleistet ist. Daran hat sich nichts geändert, und die Finanzierung haben wir bis heute nicht - wir haben sie nicht! Mit den Kantonen gab es jetzt zig Anläufe. Vielleicht gelingt es in einem nächsten Umgang, ich weiss das auch nicht. Die Kantone können jetzt problemlos ihre Meinung ändern und sagen: Ja, wir sind jetzt doch einverstanden mit rund 60 Millionen Franken oder weiss ich was - das steht ihnen doch jederzeit frei! Sie können den Netzbeschluss jederzeit aus der Schublade nehmen und dann die Zahlen, die es neu gibt, einbauen. Das ist völlig unabhängig vom NAF, das ist auch jetzt so, wie es in der Vergangenheit war. An der Ausgangslage hat sich nichts geändert, aber wir müssen die Finanzierung finden, und diese ist bis heute nicht gefunden worden. Nach zwei, drei Jahren gibt es keine neuen Ideen, ausser wieder die Vignette und irgendeinen Kantonsbeitrag. Das ist alles bekannt. Es ist am Schluss ein Spiel, bei dem man sich findet. Dass gewisse Kantone diese Aufgabe möglichst rasch dem Bund übergeben möchten, ist ja sonnenklar. Im Wallis stehen Unterhaltsarbeiten an, welche sonst die Walliser bezahlen müssen. Es ist logisch, dass es einfacher wäre, wenn das der Bund machen würde. Im Tessin stehen Tunnelsanierungen an; auch dort ist klar, dass es angenehmer wäre, wenn der Bund zuständig wäre. Die Thurgauer haben ein wichtiges Projekt und können das alleine nicht schultern: Es ist auch dort klar, dass man ihnen helfen muss. Bei Näfels und bei den Neuenburgern ist es dasselbe: Auch dort gibt es Belastungen für die Bevölkerung, und das bestreitet niemand. Aber nochmals: Alle Kantone haben Nein gesagt zur Erhöhung des Vignettenpreises; auch die Kantone, in denen, mit Ihren Worten, der Leidensdruck wegen dieser Strassen so

**AB 2015 S 901 / BO 2015 E 901**

hoch ist. Auch die meisten Gemeinden, die direkt profitiert hätten, haben Nein gesagt. Ich respektiere den Volkswillen. Das Volk hat immer Recht, deshalb ist es schon ein bisschen eine Zwängerei, wenn man jetzt nach kurzer Zeit schon wieder damit kommt. Die 70 Franken für die Vignette hatte man damals auch im Parlament diskutiert. Das lag alles vor. Man kann das wieder hervornehmen, ich bin nicht dagegen. Aber die Frage ist: Ist heute der richtige Zeitpunkt dafür? Ist es gescheit, neben all den wichtigen Fragen des NAF noch dieses Problem in die Vorlage einzubauen? Sie müssen dann auch hinstehen: Diese Kantonsstrassen - sind sie wichtiger als all die Engpässe, die ich aufgezählt habe?

Das Volk und auch die Strassenverbände sagten: Diese Kantonsstrassen, die gibt es ja; sie sind, bis auf die Thurgauer Linie, da. Wir übernehmen sie einfach. Das Astra ist einfach ab dem Zeitpunkt X für ihren Betrieb und Unterhalt zuständig, und wir müssen 60 Leute mehr anstellen - Sie kritisieren mich, wenn wir unnötigerweise den Personalbestand aufbauen. Das ist passiert, das haben Sie schon gemacht. Also gut, nehmen wir an, dass wir das so machen.

Aber das Volk hat ja davon primär noch nichts. Das war die Kritik der Bürgerinnen und Bürger: Weshalb sollen wir mehr für die Vignette bezahlen, wenn die Mittel für Strassen verwendet werden, die gebaut sind? Das hat Ihre Kommission ja auch diskutiert, und sie hat gesagt: Das ist schon ein Argument. Deshalb sagen wir: Mit der elektronischen Vignette haben wir dem Bürger etwas zu geben. Damit können wir auch für die vielen Unternehmer der KMU eine Lösung finden, deren Mitarbeiter mit Wechselnummern unterwegs sind und kritisiert hatten, dass die Vignette nur ihre Unternehmen belaste. Und wir hatten all die Wohnwagenbesitzer und die Töfffahrer, die sagten, dass sie eine saisonale Vignette möchten. Das ist mit der heutigen Vignette nicht möglich, mit der E-Vignette wird es möglich sein. Das sind Vorteile, die man dem Volk erklären kann. Vielleicht haben wir dann auch mehr als drei reife Projekte, die wir gleichzeitig unterbreiten können. Aber die letzten drei reifen Projekte aus zwei Kantonen haben das Schweizervolk halt nicht überzeugt.





Was stimmt Sie so zuversichtlich, dass das Schweizervolk beim nächsten Mal anders entscheiden wird? Entscheiden tun nicht die Kantone, entscheiden tut das Volk, und das ist auch richtig so. Deshalb glaube ich, das Fuder sei überladen und dies sei vor dem Hintergrund des Volksentscheids eine Zwängerei.

Ich habe ja mit einigen Kantonsregierungen gesprochen, aber von der Aktion gewisser Kantone im Rahmen der BPUK wusste ich nichts; ich erfahre dies jetzt auch in diesem Saal. Das gehört manchmal dazu, und wir stehen vor den Wahlen; das ist für Sie keine einfache Situation. Aber es ist so, dass sich nicht nur der Kanton Luzern äussert; er sagt: Für uns liegt die Priorität beim Projekt Bypass; das ist völlig klar. Der Kanton Aargau setzt die Priorität bei den bestehenden Engpässen auf der A1, das ist völlig klar. Die Kantone Zürich und Waadt setzen Prioritäten; auch das ist völlig klar. Auch von den Kantonen Basel-Stadt und Baselland habe ich in dieser Hinsicht nichts anderes gehört. Das gilt auch für die Regierungen, die kritisch eingestellt waren. Diese sagen, wenn sie entscheiden müssten bei einer Etappierung, sei dies völlig klar; das gilt auch für den Kanton Schwyz.

Ich will ja nicht die Kantone auseinanderdividieren. Aber am Schluss muss man effektiv sagen: Wir wollen den Netzbeschluss umsetzen; wir stehen dazu. Es geht aber nicht ohne die Kantone, ohne dass wir uns bewusst sind, dass das nochmal etwas kostet. Auch mit einer Lösung von 60 Millionen Franken und einer Vignette von 70 Franken hätten Sie immer noch eine Finanzierungslücke. Das belastet dann tatsächlich den NAF. Dann entscheiden wiederum Sie, ob es die Engpässe, ob es die Agglomerationsprogramme oder die Bergstrassen betrifft. Aber diese Lücke entsteht so sicher wie das Amen in der Kirche.

Herr Ständerat Hösli, ja, Frauen reden auch über Geld - denn ich bin schliesslich dafür verantwortlich. Ich muss hinstehen und das auch vor dem Volk vertreten. Deshalb finde ich das im Moment effektiv keine gute Lösung. Die Milchkuh-Initiative ist die schlechteste Variante, das wissen Sie alle, das haben Sie alle diskutiert. Wenn Sie vor das Volk treten müssen, wenn die Milchkuh-Initiative zur Abstimmung gelangt, haben Sie noch keine Lösung - vielleicht wird der NAF dann im Erstrat sein. Das Volk hat aber die Informationen: Es wird einen höheren Benzinpreis geben, und die Vignette wird auch mehr kosten. Das ist vielleicht nicht die beste Taktik. Deshalb bitte ich Sie, das Fuder nicht zu überladen.

Wir helfen den Kantonen, Herr Ständerat Eberle, wir stehen auch mit der Thurgauer Regierung in Kontakt. Man kann auch über Vorfinanzierungen Lösungen finden; das wissen Sie. Wir unterstützen die Kantone gerne auch bei der Projektierung, damit es mit diesen Projekten vorangeht; das ist für uns völlig selbstverständlich. Aber Sie müssen am Schluss entscheiden.

Der NAF ist zentral, das ist die Grundlage. Aufgrund der Architektur mit dem Fonds, mit den Programmen, die dazugehören, können wir auf eine einigermaßen sichere Art und Weise das Problem mit den Staus auf der Strasse beheben. Zum Netzbeschluss gehören auch wichtige Strassen, aber die Engpassbeseitigung hat rein von der verkehrlichen Abwicklung her gesehen für den Bund Priorität. Ich bitte Sie, das in Ihren Reflexionen zu berücksichtigen.

Eine Rückweisung wird an diesen Prioritäten nichts ändern. Sie bekommen dann vielleicht von den Kantonen ein klareres Signal zu den 60 Millionen Franken; das kann sein. Der Netzbeschluss ist und bleibt aber eine separate Vorlage, er ist und bleibt ein separater Beschluss. Alles, was nicht finanziert ist, fehlt im NAF, fehlt schlussendlich bei der Engpassbeseitigung und bei den Agglomerationsprogrammen. Das wird so sein, dazu müssen Sie stehen. Es ist zwar unangenehm, aber es ist so.

Deshalb bitte ich Sie, einzutreten und Ihrer einstimmigen Kommission zu folgen, was den NAF betrifft. Ich bitte Sie, die Rückweisung abzulehnen; es steht den Kantonen jederzeit frei, ihre Haltung zu ändern. Sie sind Erstrat; es dauert sowieso noch das ganze Jahr 2016, bis sich auch der Nationalrat damit befasst hat. Die Kantone haben genügend Zeit, um auf ihre Haltung zurückzukommen und zu sagen: Wir sind uns jetzt alle einig und stehen dazu. Dann kann man das jederzeit auch wieder anpacken. Sie verlieren sonst einfach viel Zeit, mindestens ein halbes Jahr, und das wirkt sich auch aus auf die Investitionen, die nötig sind.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

**Le président** (Comte Raphaël, premier vice-président): Je donne la parole à Monsieur Eberle, auteur de la proposition de renvoi. Il souhaite compléter son intervention d'entrée en matière.

**Eberle** Roland (V, TG): Nur ganz kurz: Ich habe in meinem Votum nicht irgendeinen Wisch der BPUK aus meinen Unterlagen zitiert, sondern den offiziellen Brief, den die BPUK an die Kommission geschrieben hat; so viel einfach zur Klarheit.

Um hier noch am letzten Argument der Frau Bundesrätin anzuknüpfen, dass alles beim Alten bleibe, die Kanto-



ne könnten ja wieder kommen mit dem Netzbeschluss: Mein Antrag lautet auf Rückweisung an die Kommission und Einbau des Netzbeschlusses in den NAF, inklusive einer Finanzierungsvorlage. Was diese Finanzierungsvorlage betrifft, bin ich überzeugt, dass wir uns damals im Rat getäuscht und in Bezug auf die Vignettenpreiserhöhung eine Fehleinschätzung gemacht haben. Für uns war der Handlungsbedarf augenfällig, und alle hier im Saal, die meisten auf jeden Fall, haben auch für diese Vignettenpreiserhöhung gekämpft. Vor dem Volk ist sie gescheitert, und dies möglicherweise auch deshalb, weil wir keine Antworten auf die Frage hatten, was mit diesem Geld denn geschieht.

Ich versuche ja mit der Rückweisung zu erreichen, dass zusätzliche Finanzierungsmittel generiert werden, nämlich 60 Millionen Franken vonseiten der Kantone und rund

**AB 2015 S 902 / BO 2015 E 902**

250 Millionen aufgrund einer moderaten Vignettenpreiserhöhung auf 70 Franken. Die Details müsste man diskutieren, selbstverständlich, aber die Vorlage ist in der Kommission eigentlich ja bereits beraten worden. Es geht nach meinem Dafürhalten - ich wiederhole mich - lediglich darum, dass man mit den Kantonen nochmals in aller Ernsthaftigkeit ins Gespräch kommt und einen Schulterschluss findet. Es nützt uns nichts, wenn wir hier einzelne Kantone mit ihren Prioritäten gegeneinander ausspielen. Das ist nicht unsere Aufgabe im Ständerat; ich wiederhole mich auch hier. Wir sind die Ständekammer und haben immer auch den nationalen Zusammenhalt im Auge zu behalten - neben allen klar kantonalen Einzelinteressen, das ist selbstverständlich. Über alles gesehen, tragen wir aber die Gesamtverantwortung für unser Land.

Ich bitte Sie, die Rückweisung zu unterstützen.

**Le président** (Comte Raphaël, premier vice-président): Nous votons sur la proposition de renvoi Eberle.

*Abstimmung - Vote*

Für den Antrag Eberle ... 27 Stimmen

Dagegen ... 14 Stimmen

(1 Enthaltung)

**Le président** (Comte Raphaël, premier vice-président): L'objet est donc renvoyé à la commission.