



14.089

**Für eine faire
Verkehrsfinanzierung.
Volksinitiative**

**Pour un financement
équitable des transports.
Initiative populaire**

Erstrat - Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.03.15 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.15 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.15 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.06.15 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 19.06.15 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Antrag der Minderheit

(Theiler, Hess Hans, Hösli, Lombardi)

Rückweisung der Vorlage an die KVF-SR

mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit der "Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (Step)" vorzulegen.

Proposition de la minorité

(Theiler, Hess Hans, Hösli, Lombardi)

Renvoyer le projet à la CTT-CE

avec mandat de le présenter au conseil en même temps que le "projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de comblement du déficit prévisible et de mise en oeuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES)".

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Am 19. November 2014 hat der Bundesrat die Botschaft zur Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" verabschiedet. Mit dieser Botschaft beantragt der Bundesrat, die Volksinitiative Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu unterbreiten; dies mit der Empfehlung, die Initiative abzulehnen.

Die Initiative wurde am 10. März 2014 mit 113 306 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie hat zum Ziel, den sich abzeichnenden Finanzierungsengpass für die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr abzuwenden. Zu diesen Aufgaben gehören gemäss Artikel 86 der Bundesverfassung unter anderem der Bau, der Unterhalt und der Betrieb der Nationalstrassen, die Förderung des Schienengüterverkehrs mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung sowie Beiträge an die Kantone. Gemäss der Initiative sollen die nötigen Mittel durch die vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen gesichert werden. Der Bund soll also in Zukunft den Reinertrag der Mineralölsteuer ausschliesslich für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden. Konkret heisst das in Zahlen ausgedrückt Folgendes: Heute sind 50 Prozent der Mineralölsteuererträge, d. h. 1,5 Milliarden Franken pro Jahr, zweckgebunden für den Strassenverkehr reserviert; die anderen 50 Prozent stehen dem allgemeinen Bundeshaushalt für alle anderen Aufgaben zur Verfügung.

Ihre Kommission hat die Volksinitiative an der Sitzung vom 12./13. Januar 2015 behandelt und dabei auch Vertreterinnen und Vertreter des Initiativkomitees, der Kantone, der Verkehrs- sowie der Wirtschaftsverbände angehört. Nach eingehender Beratung beantragt Ihnen die Kommission mit 9 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Volk die Ablehnung der Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" zu empfehlen.





Für diesen Entscheid waren in der Kommission folgende Hauptgründe ausschlaggebend: Bei einer Annahme der Initiative entstünde im Bundeshaushalt ein Kompensationsbedarf von 1,5 Milliarden Franken. Für die Beschaffung der fehlenden Mittel auf der Einnahmeseite ist der Spielraum wohl äusserst gering; dies auch unter dem Aspekt der Unternehmenssteuerreform III und der Finanzierung des Projektes Altersvorsorge 2020. Darum müssen die Kompensationsmassnahmen in erster Linie auf der Ausgabenseite ansetzen. Dadurch würden andere Bundesaufgaben gefährdet. Es wäre ein Sparprogramm im Umfang von 1,5 Milliarden Franken nötig. Einsparungen könnten aber kurzfristig nur bei den schwach gebundenen Ausgaben vorgenommen werden; das heisst unter anderem bei der Bildung und Forschung, beim öffentlichen Verkehr, bei der Landesverteidigung sowie in der Landwirtschaft.

Die kurzfristig beeinflussbaren Ausgaben betrugen im Rechnungsjahr 2013 rund 30 Milliarden Franken. Zur Erfüllung einer Sparvorgabe von 1,5 Milliarden Franken müssten diese schwach gebundenen Ausgaben im Durchschnitt um 5 Prozent gekürzt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt müsste gemäss Bundesrat im Sinne einer Arbeitshypothese eine lineare Umsetzung der notwendigen Einsparungen angenommen werden. Auf Seite 9642 der Botschaft zeigt der Bundesrat auf, wie sich eine lineare Sparvorgabe auf die verschiedenen Aufgabengebiete auswirken könnte.

Bei einer Annahme der Volksinitiative wäre auch die in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 gutgeheissene Einlage aus Mineralölsteuermitteln in den Bahninfrastrukturfonds infrage gestellt. Dem Fonds würden rund 4 Milliarden Franken wieder entzogen, und dadurch könnten der Ausbauschritt 2025 und folgende Ausbauschritte betreffend die Eisenbahninfrastruktur wesentlich verzögert werden. Bei der Anhörung haben die Initianten zwar dargelegt - das wurde auch schriftlich bestätigt -, dass die Mineralölsteuereinlagen in den Bahninfrastrukturfonds gesichert bleiben. Man muss aber darauf hinweisen, dass mit dem neuen Artikel 86 Absatz 2bis klar festgelegt wird, dass der Ertrag aus der Mineralölsteuer ausschliesslich für den Strassenverkehr gebraucht wird. Das wird im neuen Absatz 6 noch verstärkt oder ergänzt. Hier wird festgehalten, dass jede Zweckentfremdung der Reinerträge aus der Verbrauchssteuer sowie des Reinertrags des Zuschlags zur Verbrauchssteuer untersagt ist.

Die Initiative verlangt die Zweckbindung der Strassengelder, und die Initianten fordern in diesem Zusammenhang, dass die gemäss ihrer Auffassung heute gegebenen Zweckentfremdungen künftig verhindert werden. Dazu der Bundesrat in der Botschaft: "Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Benzinzoll, der spätere Treibstoffzoll sowie die

AB 2015 S 138 / BO 2015 E 138

heutige Mineralölsteuer von ihrer Anlage her ursprünglich als Einnahme für den allgemeinen Bundeshaushalt bestimmt waren. Seit Ende der 1920er Jahre wurde jedoch die Zweckbindung - unter Sicherstellung der dafür nötigen Mittel - schrittweise ausgeweitet. Die entsprechenden Anpassungen der Verfassung wurden jeweils von Volk und Ständen genehmigt." Es gibt also keine Verpflichtung zur Zweckbindung der Erträge aus der Mineralölsteuer. Darum ist es auch falsch, wenn man heute von Zweckentfremdung der Gelder aus der Mineralölsteuer, die in die allgemeine Bundeskasse gehen, spricht. In allen unseren Nachbarländern und in den meisten anderen Staaten der EU fliessen die Mineralölsteuererträge, übrigens ohne Zweckbindung, in den allgemeinen Staatshaushalt. Deutschland und Österreich haben früher bestehende Zweckbindungen wieder aufgehoben.

Schliesslich schadet die Initiative aus Sicht der Kommission auch der kombinierten Verkehrspolitik des Bundes, da sie zu einer Ungleichbehandlung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs auf der einen Seite und der Autofahrerinnen und Autofahrer auf der anderen Seite führen würde. Diese Ungleichbehandlung würde die koordinierte Verkehrspolitik schwächen. Rückverlagerungen von der Schiene auf die Strasse mit entsprechenden negativen Auswirkungen insbesondere in den Agglomerationen, unter anderem bezüglich der Stau- und Lärmproblematik, wären nicht ausgeschlossen.

Aus all diesen Gründen beantragt Ihnen Ihre Kommission mit 9 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen, wie es auch der Bundesrat tut, die eidgenössische Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Eine Minderheit der Kommission beantragt dem Rat, die Vorlage zur Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" an die Kommission zurückzuweisen, mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit der "Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (Step)" vorzulegen.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 4 Stimmen, die beiden Vorlagen separat zu behandeln. Sie tut dies aus folgenden Gründen: Die Fabi-Vorlage und die VCS-Volksinitiative unterscheiden sich materiell und in Bezug auf die Behandlungsweise in verschiedenen Punkten von der jetzt zur Diskussion stehenden NAF-Vorlage



und der Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung". Zur VCS-Initiative formulierte der Bundesrat bereits einen Gegenvorschlag, dadurch war eine gemeinsame Behandlung vorgegeben. Bei der VCS-Initiative wusste man, dass ein Rückzug wahrscheinlich ist, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind; bei der nun zu behandelnden Initiative will man einfach dem Staat die Mittel entziehen, und zwar ohne Hinweis auf eventuelle Kompensationen. Die Milchkuh-Initiative ist inhaltlich nicht deckungsgleich mit der NAF-Vorlage. Der NAF bietet mehr: Er bietet zum einen eine neue Finanzarchitektur; auf diese Thematik geht die Initiative überhaupt nicht ein. Weiter zeigt die NAF-Vorlage mit dem strategischen Entwicklungsprogramm auf, welches die nächsten Ausbauschritte sind und wie sie finanziert werden. Auch zu dieser Thematik sagt die Milchkuh-Initiative nichts. Schon aus diesem Grunde drängt sich eine gemeinsame Behandlung der beiden Vorlagen nicht auf. Die Mehrheit der Kommission ist auch der Meinung, dass es für beide Seiten, für die Kommission und das Parlament einerseits und für die Initianten andererseits, transparenter ist, wenn wir so rasch als möglich über die Initiative befinden und eine Abstimmungsempfehlung beschliessen. Das schafft Klarheit, und die Kommission kann die Beratungen zur NAF-Vorlage unbeschwerter führen, ohne dabei die Anliegen der Initiative aus den Augen zu verlieren.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommission mit 9 zu 4 Stimmen, die Vorlage nicht an die Kommission zurückzuweisen. Falls sie nicht zurückgewiesen wird, beantragt Ihnen die Kommission, wie eingangs schon gesagt, mit 9 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Volk die Ablehnung der Volksinitiative zu empfehlen.

Theiler Georges (RL, LU): Die Milchkuh-Initiative verlangt etwas, das eigentlich logisch und konsequent ist, nämlich die Verwendung der Mittel von der Strasse für die Strasse. Damit wird eigentlich dem Verursacherprinzip echt nachgelebt. Die negativen Seiten sind bekannt: Es fehlen uns 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse. Das Abstimmungswochenende hat uns gezeigt, dass das Volk bei seinen Entscheidungen die Ausfälle in der Bundeskasse sehr wohl mitberücksichtigt.

Die Strasse, das muss man leider feststellen, ist während Jahren vernachlässigt worden. Die kritischen Ursachen für Staus wurden nicht oder viel zu spät beseitigt, und das hat zur Folge, dass es täglich zu riesigen Staus kommt. Diese Staus sind aber nicht einfach so zur Belustigung da, sie haben ihre volkswirtschaftlichen Auswirkungen, und diese sind verheerend; es sind Schäden in Milliardenhöhe. Dessen müssen Sie sich schon bewusst sein: Das eine kostet wie das andere. Aber natürlich fallen die Kosten nicht am gleichen Ort an. Letztlich bezahlen wir alle diese Staustunden aus unseren Geldbeuteln: Wenn der Handwerker eine Stunde warten muss, bis er endlich bei Ihnen ist, dann bezahlen Sie das selbstverständlich mit höheren Belastungen, die er Ihnen aufbrummen muss.

Der Bundesrat hat das erkannt und schlägt uns bekanntlich einen Strassenfonds, den NAF, vor; ganz analog zu Fabi, dem Schienenfonds. Beide Vorlagen sind jetzt im Parlament. Das war noch nicht so, als wir das in der Kommission diskutiert haben, Herr Kommissionspräsident. Damals lag der NAF noch nicht vor. Jetzt ist es aber so: Der NAF ist bei uns angekommen, und wir haben bereits am 13. April 2015 die erste Sitzung, an der wir darüber diskutieren.

In meinem Minderheitsantrag verlange ich nun, dass man diese beiden Geschäfte in der gleichen Kommission berät, das ist der Fall -, aber miteinander, nicht hintereinander. Deshalb der Antrag auf Rückweisung an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen.

Ich persönlich möchte am Schluss ganz klar eine Lösung, welche die Probleme echt beseitigt, welche aber auch nicht zu einem erneuten Krieg zwischen Strasse und Schiene führt. Es ist für mich unverständlich, dass wir nicht dieses Vorgehen wählen. Was spricht für dieses Vorgehen? Beide Vorlagen - das kann man doch nicht bestreiten - beinhalten ein und dasselbe Thema: Es geht um die Finanzierung unserer Strassen.

Es bestehen durchaus Chancen, dass die Milchkuh-Initiative vom Volk angenommen wird; das meine ich politisch auch beurteilen zu können. Dann müsste man aber den NAF völlig umbauen: Man könnte ihn so, wie er in diesem Parlament zustande gekommen wird, nicht mehr verwenden. Das ist ein unnötiger Umweg.

Meines Erachtens ist Folgendes wichtig: Wir müssen in diesen Angelegenheiten nicht nur über die Finanzierung sprechen - das ist der Nachteil, wenn wir nur über diese Initiative befinden -, sondern wir müssen auch über die Inhalte diskutieren. Vor allem auch regional ist es von Bedeutung, ob nun Morges, das Glatttal, der Netzbeschluss enthalten sind. Alle diese Fragen müssen doch zuerst beantwortet werden. Wir haben das bei Fabi genau gleich gemacht: Wir haben auch zuerst eine Diskussion darüber geführt, in welchem Volumen wir die Finanzierung etwa auf die Beine stellen müssen; wir haben dann im Parlament das Volumen noch vergrößert. Wir haben dann konsequenterweise auch die Finanzierungsseite angeschaut und haben noch diese 0,1 Prozent Mehrwertsteuer dazugegeben. Wir haben gesehen, dass es gar nicht anders geht und dass wir die Finanzierung dem Inhalt anpassen müssen. Deshalb wäre es doch logisch, wichtig und richtig, dass wir auch hier die Inhalte diskutieren, bevor wir über die Milchkuh-Initiative entscheiden. Ich meine, eine Analogie ist



absolut gegeben: Auch bei Fabi war eine Volksinitiative hängig, nämlich diejenige vom VCS. Diese hat uns ein wenig beeindruckt, aber nicht wahnsinnig. Wir wussten, dass es zu einer Volksabstimmung kommen könnte. Wir haben aber unsere Linie verfolgt und haben doch ein sehr gutes Fabi-Paket verabschiedet.

AB 2015 S 139 / BO 2015 E 139

Jetzt haben wir die gleiche Situation. Sie dürfen mir glauben: Diese Milchkuh-Initiative kann mich nicht derart beeindrucken, dass ich nicht mehr fähig wäre, hier eine NAF-Lösung zu diskutieren, welche auch von dieser Initiative etwas abweicht und etwas vernünftiger, vielleicht sanftere Lösungen bringt. Dazu sind wir doch hoffentlich alle in der Lage.

Aber was passiert nun eigentlich, wenn wir die Vorlagen getrennt behandeln? Ich habe es schon angedeutet oder gesagt: Wir provozieren den alten und unsinnigen Krieg zwischen Privatverkehr und öffentlichem Verkehr - als ob jemand, der von diesen Sachen etwas versteht, daran glauben könnte, dass es nur mit dem einen oder nur mit dem anderen Verkehrsträger geht! 70 Prozent des Personenverkehrs findet nach wie vor auf der Strasse statt und 30 Prozent auf den Geleisen; das ist die Realität. Jetzt können Sie ausrechnen, was passiert: Wenn Sie die Geleise stilllegen gibt es eine Katastrophe auf der Strasse und umgekehrt. Das sind doch logische Zusammenhänge. Es kann keine gute Verkehrspolitik sein, wenn wir nur das eine wollen und das andere negieren.

Gewinnt die Milchkuh-Initiative, dann haben wir finanzpolitisch einen ziemlich grossen Scherbenhaufen; das ist dann die nächste Konsequenz. Da werden wir dann einige Finanzierungsfragen auf ganz andere Weise diskutieren müssen; das möchte ich eigentlich verhindern. Wenn der NAF vernünftig daherkommt, bin ich überzeugt, dass die vernünftigen Kräfte auch klar hinter der NAF-Vorlage stehen werden, selbst wenn die Milchkuh-Initiative nicht zurückgezogen würde. Wenn aber die Milchkuh-Initiative an der Urne scheitert - das ist auch eine Möglichkeit -, dann haben Sie ein Riesenproblem, den NAF vor dem Volk noch durchzubringen. Da haben Sie einmal die Gegnerinnen und Gegner, die quasi natürlich gegen jede Strasse sind - das macht im Minimum ein Drittel aus -, und dann haben Sie noch die frustrierten Anhänger der Milchkuh-Initiative, die einem NAF sicher auch nicht mehr zustimmen werden. Dann wird auch der NAF baden gehen, und das möchte ich mit meinem Minderheitsantrag unbedingt vermeiden.

Ich habe mir die Mühe genommen, mit den Initianten zu sprechen; das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit und nicht erst seit der Zweitwohnungs-Initiative so. Sie haben mir klar gesagt, dass man im Moment in der Öffentlichkeit kein Entgegenkommen signalisieren wolle; aber ich weiss auch, dass sie durchaus bereit sind, eine Diskussion über den NAF zu führen und das Resultat abzuwarten - genau gleich, wie das der VCS gemacht hat. Ich habe dann aber noch mit Vertretern des TCS gesprochen; sie sind ja nicht Initianten, aber sie sind Sympathisanten der Milchkuh-Initiative - der TCS ist ein ganz entscheidender Verband in dieser Frage. Sie haben mir ganz klar gesagt: Wenn der NFA eine vernünftige Finanzierungsseite aufweist - das ist dann nicht die Milchkuh-Lösung, das ist irgendetwas dazwischen -, dann wird der TCS die Milchkuh-Initiative nicht mehr unterstützen, sondern er wird eine solche vernünftige NAF-Lösung mittragen. Das gäbe dann eine Mehrheit für eine vernünftige Lösung.

Ich bitte Sie, diese konstruktive Lösung zu unterstützen. Es ist zwar eine Rückweisung, aber eine konstruktive Rückweisung, um eine gute Lösung zu finden.

Germann Hannes (V, SH): Ich danke, dass ich den Antrag zu Artikel 2, die Initiative sei anzunehmen, jetzt begründen kann. Denn der Antrag kommt nicht aus innerster Überzeugung, sondern er rührt daher, dass eben Herr Theiler in der Minderheit ist und nicht in der Mehrheit. Ich gebe das hier ganz offen zu. Ich hätte eigentlich erwartet, dass man diese Problematik in der Kommission gemeinsam anschaut und nachher dem Volk etwas vorschlägt, das Hand und Fuss hat.

Was Sie von der Mehrheit jetzt machen, ist einfach die Durchsetzung des Status quo. Das kann man natürlich machen. Das wirft dann aber sicher Fragen auf bei jenen Leuten, die die ganze Chose zu bezahlen haben. Wir haben ja diese Überlastungen im Strassennetz. Die Entwicklung brauche ich Ihnen nicht weiter zu umschreiben. In den Agglomerationsräumen finden 90 Prozent der Staus statt. Die Stautunden auf dem Nationalstrassennetz der Schweiz haben sich seit 2008 mindestens verdoppelt. 2013 standen die Schweizerinnen und Schweizer 20 600 Stunden im Stau; der Hauptgrund war Verkehrsüberlastung. Daraus leitet sich natürlich ab, dass eben auf der Strasse sehr, sehr wenig gemacht wird, und das hängt mit den Finanzierungsströmen zusammen. Hier will die Milchkuh-Initiative eine Korrektur bewirken.

Sehen Sie, wir haben es mit der Vignette und dem NAF probiert; das war die Kombination zur Engpassbeseitigung. Ich habe gekämpft für die teurere Vignette. Diese war nicht sehr populär, das habe ich rasch einmal gemerkt. Die Leute in meinem Umfeld haben das irgendwie ziemlich anders beurteilt. Aber ich habe gekämpft



dafür, weil ich gesehen habe, dass das einen Zusammenhang hat: Die Strassenbenützer finanzieren massgeblich die Strasse, wir verschaffen dem Verursacherprinzip Nachachtung. Das findet halt im Moment nicht statt bei der Finanzierung des Strassenverkehrs. Sehen Sie, die Abgaben und Gebühren für die Strasse haben sich zwar seit 1960 versechsfacht. Ein substanzieller Teil fliesst aber nicht in die Strassenkasse, sondern in die allgemeine Bundeskasse. Heute reden wir von insgesamt knapp 10 Milliarden Franken, und nur rund ein Drittel aus Mehrwertsteuer, Mineralölsteuerezuschlag, Mineralölsteuer selber, Nationalstrassenabgabe, Motorfahrzeugsteuer und Schwerverkehrsabgabe landen letztlich bei der Strasseninfrastruktur.

Wenn dann bei jedem Projekt dieser Drittel nicht mehr reicht, dann dürfen die Leute diese Verteilung auch irgendwann in Frage stellen - ich finde das durchaus legitim. Ich habe mich auch für Fabi eingesetzt, weil ich komplett überzeugt bin, dass wir die Infrastrukturprobleme in diesem Land nur lösen können, wenn wir Strasse, Schiene, alle Verkehrsträger ideal aufeinander abstimmen. So stelle ich mir eine moderne Infrastruktur in einem wirtschaftlich leistungsfähigen Land vor. Wenn wir jetzt kommen und alle Vorstösse von vornherein abschmettern, ist das kein gutes Signal. Es sei immerhin darauf verwiesen, dass rund 60 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr in den öffentlichen Verkehr fliessen. Ich stehe wie gesagt dahinter, aber wir reden hier von einem Anteil des Personenverkehrs auf der Schiene von 16 Prozent, für einen Anteil von 16 Prozent stehen also 60 Prozent der Bundesgelder für den Verkehr zur Verfügung. Logischerweise findet der öffentliche Verkehr zu einem grossen Teil auch in Trams, Bussen und anderen Verkehrsträgern auf der Strasse und zu Wasser statt. Selbstverständlich ist die Strasse auch für den öffentlichen Verkehr sehr, sehr wichtig, aber nur 36 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr werden in die Strasseninfrastruktur investiert, auf der 75 Prozent des Verkehrs stattfinden - was das bedeutet, erleben wir tagtäglich. Diese Situation jetzt einfach fortführen und uns da irgendwie durchwursteln zu wollen, finde ich nicht gut.

Der Bundesrat hat bei der Abstimmung zur Fabi-Vorlage eigentlich versprochen, dass man nachher auch entsprechende Zeichen setzen werde. Um sich den Vorwurf der Ungleichbehandlung der Verkehrsträger nicht gefallen lassen zu müssen, hat der Bundesrat jedenfalls im Abstimmungskampf zur Fabi-Vorlage die Schaffung eines gleichwertigen Finanzinstrumentes für die Strasse in Aussicht gestellt. Die im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage wird allerdings von den Initianten eher als Ohrfeige empfunden. Ich selbst spreche nicht gerade von einer Ohrfeige, aber statt die Interessen oder die Bedürfnisse der Strassenbenützer auch angemessen zu berücksichtigen, soll die bisherige Quersubventionierung fortgeführt und einseitig an diesem Drittel herumgeschraubt werden; dieser Drittel für den Strassenverkehr geht dann hinauf, und die anderen zwei Drittel für den übrigen Verkehr natürlich gleichzeitig auch. Machen Sie das den Leuten schmackhaft! Wir haben bei der Initiative einen Vorgeschmack erlebt, und wir erkennen auch bei der Energiestrategie gewisse Signale.

Sehen Sie, wenn die Leute nicht verstehen, warum sie mehr bezahlen sollen, dann wird es schwierig, ihnen gute Konzepte zu verkaufen und dieses Land in eine wirklich gute

AB 2015 S 140 / BO 2015 E 140

Zukunft zu führen, und darum geht es letztlich uns allen. Ich meine, wir wären hier gut beraten, die Sache an die Kommission zurückzuweisen, damit man das Ganze integral angehen kann, damit die Initianten, wie andere auch, eine Chance haben, uns allenfalls einen Schritt entgegenzukommen oder sogar die Initiative zurückzuziehen. Das verhindert man aber mit dem jetzigen Vorgehen. Man geht also sozusagen das Wagnis eines Experimentes einer Urnenabstimmung ein - Herr Theiler hat darauf hingewiesen -, und das finde ich doch reichlich gewagt.

Für den Fall, dass Sie heute die Ausarbeitung einer ausgewogenen und glaubwürdigen Lösung nicht angehen und nicht der Minderheit folgen möchten, habe ich den Antrag gestellt, die Initiative zur Annahme zu empfehlen. Ich verweise am Schluss noch auf meine Interessenbindung, weil ich das am Anfang vergessen habe: Ich bin Präsident des parlamentarischen Auto-Abends, bin aber nicht im Initiativkomitee und stehe auch nicht in engerem Kontakt mit den Initianten der Milchkuh-Initiative. Ich bin aber auch Benutzer des öffentlichen Verkehrs und lege jährlich rund 40 000 Bahnkilometer und viele Buskilometer und daneben auch etwa 12 000 Autokilometer zurück, denn als Bewohner des ländlichen Raums im Kanton Schaffhausen sind wir selbstverständlich trotz gut ausgebautem öffentlichem Verkehr auch auf den Individualverkehr angewiesen. Er ist eine sinnvolle Ergänzung, und das soll er auch sein.

In diesem Sinne will ich meinen Antrag verstanden haben. Wenn Sie hier aber nicht Hand bieten, bleibt mindestens mir persönlich nur die Möglichkeit, der Initiative zuzustimmen.

Stadler Markus (GL, UR): Die Milchkuh-Initiative ist ein Frontalangriff auf die bisherige Verkehrs-, Umwelt- und Finanzpolitik des Bundes. Fondslösungen - Zweckbindungen von öffentlichen Mitteln - ohne Berücksichtigung der externen Kosten im betreffenden Gebiet sind geeignet, problematisch zu wirken. Eine eigentliche



Verursacherfinanzierung sähe anders aus. Die Milchkuh-Initiative würde übergrosse zweckgebundene Mittel zugunsten der Strasse schaffen, die dann gleichsam wie von selbst nach Projekten suchen würden. Sie würde gleichzeitig ein grosses Loch in die Bundeskasse fressen, ohne im Geringsten aufzuzeigen, wie dieses durch andere politische Aufgaben oder Steuern gefüllt werden müsste. Dieser Raubzug auf die Bundeskasse bzw. dessen Folgen für die betroffenen anderen Politikbereiche wird im Abstimmungskampf besonders zu thematisieren sein, weil andernfalls die Illusion aufkommen könnte, eine Annahme hätte nur Gewinner zur Folge. Ich nehme an, dass aus diesem Grund die Finanz- und nicht die Infrastrukturministerin bei uns im Saal ist. Die Milchkuh-Initiative würde die Verlagerungspolitik stark aushöhlen und der Umwelt schaden.

Selbst wenn die Initianten erklären, dass sie Finanzierungsentscheidungen des Volkes betreffend Fabi nicht in Zweifel stellen und sich für die Variante 2 aussprechen, gemäss Seite 9634 der Botschaft, wäre die Fortsetzung von Fabi - ich denke an den Belchentunnel, an den Axentunnel usw.; das sind wichtige Projekte, die nicht in Fabi untergebracht werden konnten - wesentlich eingeschränkt bzw. völlig infrage gestellt.

Die Milchkuh-Initiative steht in einem Zusammenhang mit dem NAF, dem Netzbeschluss, der zweiten Gotthardröhre und anderen Anliegen. Ihre Annahme würde diese und weitere Strassenanliegen als plötzlich finanziert, als diesbezüglich problemlos darstellen - und dies im Gegensatz zu Fabi ohne weiteres Dazutun der Nutzer. Der Bundesrat hat im Dezember 2014 bekanntgegeben, dass er die Umfahrung Morges und die Glatttalauto-bahn priorisiere. Auch das wird Geld kosten. Wenn aber zu viel Geld zweckgebunden ist, werden Ressourcen verschleudert.

Die Kommission hat dies erkannt und eine zeitgleiche Behandlung von Milchkuh-Initiative und NAF sowie eine rechtliche Koppelung, also einen Gegenvorschlag, klar abgelehnt. Die Milchkuh-Initiative ist zu weit weg vom politisch Vernünftigen. Das liegt nicht bloss an den vorgeschlagenen Massnahmen, auch ihre expliziten und impliziten Ziele liegen falsch.

Man kann darüber philosophieren, ob die Mineralölsteuer eine teilzweckgebundene Steuer oder eine Kausalabgabe sei. Die Geschichte jedenfalls zeigt - wie wir gehört haben, sprach man früher von "Benzinzoll" -, dass politisch immer gemeint war, die Mineralölsteuer habe mehr Steuer- als Gebührencharakter. Somit ist es politisch gesehen unrichtig, wenn die Initianten reklamieren, richtigerweise würden die Einnahmen aus der Mineralölsteuer allein der Strasse gehören - ganz abgesehen von den über 5 Milliarden Franken externen Kosten, die die Strasse alljährlich verursacht.

Zusammen mit der Kommission empfehle ich die Volksinitiative zur Ablehnung und lehne auch den Rückweisungsantrag der Minderheit ab.

Bieri Peter (CE, ZG): Ich bitte Sie ebenfalls, den Antrag auf Rückweisung abzulehnen und dann auch die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Vorweg ist anzumerken, dass es sich bei der Milchkuh-Initiative um eine reine Initiative zur Umverteilung von Steuergeldern handelt. Insofern kann man sie als eine reine Finanzvorlage betrachten; es hat sich auch in der vorberatenden Kommission gezeigt, dass nicht ein einziges Mitglied unserer Kommission sich für diese Initiative begeistern kann. Ich muss Ihnen sagen, Herr Germann, mich erstaunt es etwas, dass Sie als Mitglied der Finanzkommission, die auch die finanzpolitische Verantwortung für diese Bundeskasse trägt, einer solchen Initiative zustimmen wollen, ohne dass Sie mit einem einzigen Satz gesagt hätten, wo Sie dann die 1,5 Milliarden Franken einsparen wollen. Gerade wir als Mitglieder der Finanzkommission tragen eine grosse Verantwortung für eine ausgeglichene Bundesrechnung, und deshalb sollten wir vorsichtig sein, wenn wir solche Begehren stellen.

Ich bin der Meinung, dass der NAF, so, wie er jetzt vom Bundesrat konzipiert ist, einen viel breiteren Ansatz verfolgt. Es geht dort einerseits um die zukünftige Ausgestaltung des Fonds, etwas, das in der Milchkuh-Initiative nicht einmal enthalten ist. Und es geht andererseits darum, die zukünftige Entwicklung der Strasseninfrastrukturen auf eine neue Verfassungs- und Gesetzesbasis zu stellen. Das ist ein ganz anderes Konzept. Deshalb hat ja der Bundesrat im NAF ein strategisches Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen vorgesehen. Das heisst, es wird dort auch gesagt, was dereinst fertiggestellt, was neu gebaut und was erweitert werden soll. Sowohl die Vertreter der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz wie auch diejenigen der Finanzdirektorenkonferenz haben anlässlich der Hearings betont - und hier zitiere ich den Präsidenten der Finanzdirektorenkonferenz - diese Initiative sei weder ausgewogen noch fair, dafür aber sehr einseitig, und sie führe zu gewaltigen Kollateralschäden bei den öffentlichen Haushalten. Das ist das Fakt, und das sollten wir, insbesondere die Mitglieder der Finanzkommission, uns auch zu Herzen nehmen.

Wenn nun eine Initiative mit derart einseitigen Forderungen daherkommt, kann sie nicht realistisch als Verhandlungspfad in die bundesrätliche NAF-Vorlage eingebracht werden, ausser, und das ging bei den Hearings bei jedem Votum der Initianten hervor, um sie als sogenanntes Druckmittel in der Hinterhand zu behalten. Bei den



Hearings ist jeder Votant darauf zu sprechen gekommen. Die Milchkuh-Initiative kann für einen Parlamentarier, der sich für eine vernünftige Finanzpolitik von Bund und Kantonen verantwortlich zeigt, nie als Alternative dienen. Die Initianten haben bei den Hearings auch nicht im Geringsten den Eindruck erweckt, dass sie - im Gegensatz zu den Initianten der damaligen VCS-Initiative - bereit wären, ihre Initiative zugunsten der bundesrätlichen Vorlage fallenzulassen, obwohl sie zum damaligen Zeitpunkt bereits die Eckwerte der NAF-Vorlage kannten. Im Gegenteil, sie haben die vom Bundesrat im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage als - hier zitiere ich aus den Unterlagen, die uns die Initianten mitgegeben haben - "Ohrfeige" bezeichnet. Es wird von einem Raubzug auf das Geld der Strassenbenützer gesprochen. Auch nach Verabschiedung der NAF-Vorlage durch den

AB 2015 S 141 / BO 2015 E 141

Bundesrat hat sich das Initiativkomitee derart unversöhnlich geäussert, indem es die vom Bundesrat angegebene bescheidene Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlags als - und wiederum zitiere ich das Pressecommuniqué - "völligen Unsinn" bezeichnete. Wer derartige Töne anschlägt und Haltungen einnimmt, gleichzeitig aber bei jedem Votum gebetsmühlenartig fordert, die Milchkuh-Initiative müsse der bundesrätlichen NAF-Vorlage, die ja nach Meinung der Initianten grösstenteils danebenliegt, gegenübergestellt werden, muss sich nicht wundern, wenn dies bei uns zur Überzeugung führt, dass wir die beiden offensichtlich unversöhnlichen Konzepte zeitlich und sachlich sauber auseinanderhalten wollen. So weit zur Begründung, warum man die Sache separat behandeln soll.

Nun zur eigentlichen Vorlage: Der Name "Milchkuh-Initiative" als Populärausdruck für die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" ist bekanntlich von den Initianten selbst gewählt worden. Ich habe mir in Analogie darauf erlaubt, das Postulat 14.3105 mit dem Titel "Milchkuh-Initiative. Von welchen Bauern frisst die Kuh das Gras?" einzureichen. Darin bat ich den Bundesrat, aufzuzeigen, wo er bei einer Annahme der Initiative 1,5 Milliarden Franken, das sind etwa 5 Prozent der nicht gesetzlich gebundenen Ausgaben des Bundes, einsparen würde. Der Bundesrat ist meinem Anliegen nachgekommen und hat in der Botschaft in Abschnitt 4.2 approximativ aufgezeigt, in welchen staatlichen Aufgabenbereichen die Einsparungen erfolgen müssten. Der Kommissionspräsident hat daraus zitiert.

Zu Recht hat in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen auch die Vorsteherin des Eidgenössischen Finanzdepartementes gesagt, dass diese Initiative zu einem finanzpolitischen Debakel führen würde. Ich glaube, eine solche Aussage haben wir ernst zu nehmen. Die zentrale Schwachstelle dieser Initiative liegt mit Bestimmtheit in der Umlagerung von Bundesgeldern in dieser Höhe. Würden die Kürzungen linear umgelegt, müssten sämtliche anderen Bereiche ein Sparprogramm in dieser Höhe in Kauf nehmen. Nimmt man die rechtlich gebundenen Ausgaben davon aus, ergeben sich in den volatilen Bereichen Sparübungen von 5 Prozent. Sie müssten also jedem Bauern, jedem Lehrer, jedem Forschenden erklären, warum er 5 Prozent weniger Einkommen respektive Gelder erhalten soll.

Auch die rechtliche Grundlage der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuereinzuschlages, aber auch der LSVA oder der Autobahnvignette ist bereits angesprochen worden. Für alle diese Ausgaben haben wir eine Verfassungsgrundlage! Volk und Stände haben Ja dazu gesagt, dass wir diese Gelder so und nicht anders verwenden. Wenn also behauptet wird, diese Gelder würden falsch oder "widerrechtlich", wie gesagt worden ist, eingesetzt, muss ich dem entgegenhalten: Wir leben in einem Rechtsstaat, wir haben für alle diese Ausgaben eine Verfassungsgrundlage, und entsprechend werden diese Fragen im Detail in unseren Gesetzen geregelt. Auch der Vorwurf der Querfinanzierung ist absolut inakzeptabel, denn mit den Geldern, die aus der Mineralölsteuer oder aus der LSVA stammen und die in den öffentlichen Verkehr gehen, werden die Strassen massiv entlastet, und damit ist der Verkehr auf unseren Strassen flüssiger und leistungsfähiger geworden. Ich kann das am Beispiel meines Kantons zeigen: Wir haben eine sehr leistungsfähige Stadtbahn, die quer durch den Kanton führt. Seit wir diese Bahn haben, kann man auf der Strasse wieder fahren und hat keine permanenten Staus mehr. Es ist ein Verdienst von Bahn 2000, dass wir fähig wurden, eine moderne Stadtbahn einzurichten, die die Strasse massiv entlastet. Wir könnten noch so viele Strassen bauen, das würde zu nichts dienen, wenn wir nicht den öffentlichen Verkehr hätten, der diese Strassen massiv entlasten kann.

Es ist auch gesagt worden, Automobilisten müssten permanent mehr bezahlen. Effektiv ist es so, dass sowohl Mineralölsteuer wie Mineralölsteuereinzuschlag seit vielen Jahren nicht mehr erhöht worden sind und dass der Verbrauch je gefahrenen Kilometer heute aufgrund der modernen Technik massiv zurückging. Bei den Benutzern des öffentlichen Verkehrs ist das ganz anders. Wir haben mit der Fabi-Vorlage entschieden, dass die Benutzer des öffentlichen Verkehrs in Zukunft 300 Millionen Franken pro Jahr mehr beitragen sollten. Die Benutzer des öffentlichen Verkehrs haben ihren Teil geleistet, währenddem die Belastung der Automobilisten seit vielen Jahren nicht mehr angestiegen ist.



Ganz merkwürdig finde ich es auch, wenn die Initianten sagen, der Verkehr leiste 9,5 Milliarden Franken Beiträge, und dabei die Mehrwertsteuer mit einrechnen. Mehrwertsteuer bezahlen wir auf allen Produkten, mit einem tieferen oder einem höheren Satz. Es ist wahrscheinlich noch keinem Bäcker in den Sinn gekommen, die Mehrwertsteuer wieder in seine Backstube zurückzufordern - bloss weil die Mehrwertsteuer aus seinem Produkt generiert wurde. Die Mehrwertsteuer ist eine Steuer, die vorbehaltlos geschuldet wird und dann zuhänden unserer Bundesbedürfnisse eingesetzt wird. Deshalb ist es auch nicht statthaft, die Mehrwertsteuerausgaben hier mit einzurechnen.

Aufgrund all dieser Überlegungen bin ich der Meinung, dass man die beiden Vorlagen sauber auseinanderhalten soll. Erstens soll man die Sache trennen, und zweitens - ich glaube, das habe ich nun lange genug erklärt - ist die Übung, die mit der Milchkuh-Initiative veranstaltet wird, für unsere Bundeskasse eine absolut untragbare Lösung.

Janiak Claude (S, BL): Die Initiative, die wir behandeln, ist ein Frontalangriff auf die bei verschiedenen Abstimmungen vom Volk abgesegnete koordinierte Verkehrspolitik des Bundes. Es geht, wir haben es gehört, um die Verwendung der Mineralölsteuer, die wie jede andere Steuer grundsätzlich voraussetzungslos geschuldet ist. Seit bald hundert Jahren gewährt der Bund den Kantonen Beiträge für Strassenbau und -unterhalt. Früher sprach man von Benzinzoll-, heute spricht man von Mineralölsteuererträgen. Seit über 55 Jahren steht die teilweise Zweckbindung in der Verfassung. Es kam dann die Möglichkeit des Treibstoffzollzuschlags hinzu. Seit 40 Jahren ist dieser unverändert. Die seit der Totalrevision der Bundesverfassung gültige verfassungsrechtliche Grundlage von Artikel 86 und die Änderungen in den Absätzen 3 und 3bis sind in den beiden vergangenen Jahrzehnten vom Volk stets komfortabel beschlossen worden; insbesondere auch die Regelung, dass nur die Hälfte des Reinertrags der Mineralölsteuer für die Aufgaben verwendet werden, die in diesem Artikel stipuliert sind. Wir haben es gehört: In anderen Ländern ist es nicht so, dass ein Teil zweckbestimmt ist. Bei Annahme der Initiative würden rund 1,5 Milliarden Franken, die bislang zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben im Bereich des Verkehrs oder in anderen Bereichen zur Verfügung standen, dem Bundeshaushalt bereits am Tag nach der Annahme fehlen.

Ich möchte es noch einmal sagen: Die Initiative widerspricht der vom Volk wiederholt und zuletzt bei der Fabi-Vorlage bestätigten koordinierten Verkehrspolitik. Sie foudroyiert sich auch um die Löcher, welche sie im Bundeshaushalt hinterlassen würde. Ich muss Ihnen gestehen, dass mich die Hearings in der Kommission erschüttert haben. Wir hatten es nicht mit Nobodys zu tun, sondern mit Exponenten, die mit dem politischen Geschäft vertraut sind - sie hatten keine Antworten auf die Fragen aus der Kommission zur Kompensation der wegfallenden Mittel; es kamen keine Antworten auf die Frage nach der Kompensation von Steuerausfällen. Und von Kompromissbereitschaft war rein gar nichts zu spüren.

Deshalb ist eine Verlinkung mit dem erwähnten NAF sinnlos. Der NAF ist eine Erweiterung des bestehenden Infrastrukturfonds. Künftig sollen auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen über den Fonds bezahlt werden. Zudem soll der NAF Reserven bilden können. Ein Kollege hatte Recht, als er in der Kommission sagte, dass wir bei einer gleichzeitigen Beratung der Geschäfte die Getriebenen der Initianten wären. Sie würden dann sagen, wie der NAF auszusehen hat, damit ein Rückzug der Initiative allenfalls infrage käme. Das war bei der Fabi-Vorlage und der damals im Raum stehenden Volksinitiative des VCS grundlegend anders.

Die Initiative geht gegen die Bundeskasse und in der Folge gegen die Kantonskassen vor. An Letzteres sollten auch wir

AB 2015 S 142 / BO 2015 E 142

im Ständerat speziell denken. Sie erschwert bzw. verunmöglicht - es ist auch schon gesagt worden - die Bemühungen zur Stärkung des Unternehmensstandorts, welche dem Bund im Rahmen der Unternehmenssteuerreform III Mittel abverlangen werden. Sie würde dort zu Einsparungen führen, wo diese kurzfristig möglich sind - auch das haben wir schon gehört und wissen es auch bestens -: bei Bildung und Forschung, beim öffentlichen Verkehr, bei den Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr beispielsweise - das sollte uns als Kantonsvertretern auch wichtig sein -, bei der Landesverteidigung und bei der Landwirtschaft. Das war in der Vergangenheit bekanntlich nicht möglich, und das wird auch in Zukunft kaum möglich sein.

Die Volksabstimmung vom vergangenen Sonntag hat meines Erachtens etwas deutlich aufgezeigt: Das Volk will keine Blackboxes, keinen Kahlschlag beim Bundeshaushalt, jedenfalls so lange nicht, als nicht klar ist, wo und wie die Ausfälle kompensiert werden.

Ich bitte Sie deshalb, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Savary Géraldine (S, VD): Dans sa formulation tant en français qu'en italien ou en allemand, cette initiative a le grand mérite d'être extrêmement claire et lisible puisqu'il est question que les produits d'un impôt lié et d'une



redevance liés à la route soient affectés à la route. En ce qui concerne le contenu, je dirai: "Circulez, il n'y a rien à voir!"

Cette initiative populaire aurait des conséquences assez graves selon les membres de la commission qui proposent de recommander son rejet, car, en cas d'acceptation, la population serait touchée. D'une part, elle exclut le financement croisé qui est à la base des programmes de développement des infrastructures publiques et autoroutières et, d'autre part, elle prive la Confédération de 1,5 milliard de francs de recettes, ce qui a été très longuement évoqué.

Ces conséquences sont à mes yeux et selon la majorité de la commission totalement inacceptables. Le financement croisé a été accepté à de multiples reprises lors de votations populaires. Monsieur Germann a dit qu'il avait soutenu le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) afin de démontrer sa volonté de soutenir tant le financement des transports publics que celui des autoroutes. Vous n'êtes pas le seul, Monsieur Germann, à avoir soutenu le FAIF puisqu'une très large majorité de la population suisse a accepté ce projet. Si cette initiative populaire était acceptée, ce sur quoi vous et la population vous êtes prononcés serait de facto saboté. Nous devrions ainsi revenir tant sur les projets FAIF que sur Rail 2000 et nous devrions reprendre de zéro le financement futur du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce qui fait le génie helvétique pour ce qui concerne le financement des infrastructures publiques et autoroutières serait totalement menacé par cette initiative populaire.

Cela a été dit aussi, l'acceptation de l'initiative représenterait 1,5 milliard de francs de recettes en moins pour la Confédération. Et c'est clairement dit dans le message - et Madame la conseillère fédérale Widmer-Schlumpf le confirmera sans doute: l'impact sur des investissements de la Confédération serait absolument catastrophique, dans le domaine de la formation et de la recherche, dans celui des infrastructures, dans celui de l'aide au développement, dans le domaine agricole, etc. Des pans entiers des politiques publiques seraient ainsi menacés.

Et j'interpellerai à nouveau Monsieur Germann: nous nous prononcerons demain sur les plafonds de dépenses pour l'encouragement de la culture. Vous avez déposé une proposition de renvoi au Conseil fédéral parce que vous considérez que 65,1 millions de francs supplémentaires pour la culture sur quatre ans, c'est trop. Or, dans le cas présent, on serait privé de facto de 1,5 milliard de francs pour le budget de la Confédération. Dans ces questions, il faut faire une pesée des intérêts, soit entre celui de la collectivité et celui des automobilistes. L'impression que j'ai eue en commission lors de la discussion avec les représentants des milieux routiers et, en particulier, avec les initiants est qu'il est très difficile de trouver un terrain d'entente avec ces milieux. On peut considérer qu'on n'est évidemment pas toujours d'accord sur le fond quant à l'avenir et au développement des infrastructures en Suisse, mais la commission a démontré, à moult reprises, qu'il y avait des espaces de discussion, que le dialogue était possible, et que les défenseurs du rail étaient aussi les défenseurs de la route. En effet, plus l'infrastructure ferroviaire est développée, plus la circulation est facilitée et le trafic fluide.

Ce dialogue est donc possible en commission. Tous les projets que nous avons approuvés ces dernières années démontrent que cette capacité de dialogue est réelle et qu'elle porte ses fruits. Sur ce dossier, comme d'ailleurs sur celui de la vignette, je constate à mon grand regret que les milieux routiers ne font preuve d'aucune volonté de trouver un compromis et qu'ils ne sont pas disposés à faire des propositions. La marge de manoeuvre pour trouver une solution alternative à leur initiative est presque égale à zéro. Monsieur Theiler a dit qu'il fallait être constructif dans ce dossier. Je suis d'accord dans l'absolu d'être constructive, mais je ne vois ni comment ni à partir de quelles propositions on pourrait construire quelque chose.

C'est pour cette raison aussi que la commission a considéré qu'il fallait régler le problème posé par cette initiative populaire, comme l'ont dit mes préopinants. A nos yeux, il faut recommander son rejet et se mettre ensuite au travail dans le cadre du programme FORTA. On pourra alors discuter et chercher des solutions tant pour le financement que pour les projets.

Je ne crois pas - et c'est visiblement aussi l'opinion de la majorité de la commission - que ce type d'initiative permettra à un génie de la politique des transports de sortir de sa lampe magique.

Je vous invite à recommander le rejet de cette initiative populaire et à considérer que les projets pour le développement des agglomérations, de la route et pour le financement des infrastructures devront être discutés et approuvés en toute indépendance.

Rechsteiner Paul (S, SG): Der Bundesrat hat die schlagenden finanzpolitischen Argumente gegen die Initiative aufgezeigt. Das Resultat der Initiative wäre ja nichts anderes als eine Aufblähung der Strassenrechnung auf der einen Seite, und zwar sogar in einem Ausmass, dass es Verwendungsprobleme gäbe, und eine schwere Beeinträchtigung der Bundesfinanzen in der Grössenordnung von rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr auf der anderen Seite; das mit den entsprechend negativen Folgen für die Bevölkerung.



Zu kurz gekommen - einerseits beim Bundesrat, aber auch hier in der Debatte - sind die verkehrspolitischen Argumente gegen die Initiative. Sie sind doch ganz erheblich. Die Initiative würde zu einer Rückverlagerung der Schwerpunkte der Verkehrspolitik in Richtung privaten Motorfahrzeugverkehr führen. Wir müssen uns bewusst sein, dass die damit angestrebte, neue Bevorzugung des Strassenverkehrs jeder verkehrspolitischen und umweltpolitischen Vernunft widersprechen würde. Wir brauchen für unser Verkehrssystem klar sowohl die Strasse wie auch die Schiene. Wer aber jetzt das Rad der Zeit zurückdrehen und wieder einseitig, wie das in den Sechziger-, Siebziger- und Achtzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts der Fall war, auf die Strasse setzen möchte, muss sich bewusst sein, was das für unser Land heissen würde.

Die Anhänger der Milchkuh-Initiative klagen oft über die Kosten, mit denen der Strassenverkehr belastet werde. Aber wer sich den Fakten nicht verschliesst, sieht, dass der motorisierte Strassenverkehr in den letzten 25 Jahren in Bezug auf die realen Preise nicht teurer geworden ist. Jetzt kommen aktuell seit einiger Zeit noch die tiefen Erdölpreise dazu. Diese mögen ja wirtschaftlich im Moment wie ein kleines Konjunkturprogramm wirken. Verkehrspolitisch führte das aber alles dazu, dass der Strassenverkehr im Ergebnis noch billiger geworden ist. Genau das Gegenteil gilt leider für den öffentlichen Verkehr. Tarifrunde folgt auf Tarifrunde.

AB 2015 S 143 / BO 2015 E 143

Die Kosten für den öffentlichen Verkehr sind in den letzten 25 Jahren massiv gestiegen.

Der Preis für ein Retourbillett auf der Strecke Bern-Zürich hat sich in diesen Jahren beispielsweise fast verdoppelt. Hier, bei den stark gestiegenen Preisen für die Benützung des öffentlichen Verkehrs, haben wir in der Schweiz inzwischen ein gröberes Problem. Das stellt ja auch der Preisüberwacher fest, der in einer jüngeren Studie festgestellt hat, dass der Schienenverkehr gegenüber dem Strassenverkehr seit 1990 in finanzieller Hinsicht klar an Boden und damit an Attraktivität verloren hat. Sicher haben wir auf der Schiene und im öffentlichen Verkehr generell heute ein wesentlich besseres Angebot als früher, aber die Tarife sind für viele Leute zu einem Problem geworden. Der positive Effekt der seinerzeitigen Einführung des Halbtaxabonnements ist heute weitgehend verpufft. Erinnern wir uns daran, dass erst 1987 die Erfindung des Halbtaxabos - es kostete damals 100 Franken - dazu geführt hat, dass die Bahntarife für viele wieder erschwinglich wurden.

Heute gibt es wiederum Handlungsbedarf bei den Kosten des öffentlichen Verkehrs, nicht beim motorisierten Strassenverkehr, denn wir wollen ja, dass der öffentliche Verkehr für die breite Bevölkerung erschwinglich bleibt. Wir wollen in der Schweiz nicht feststellen müssen, dass die Benützung von Zügen für Leute mit schmalen Portemonnaie nicht mehr erschwinglich ist und sie deshalb im Fernverkehr auf Busse umsteigen, wie es in Frankreich derzeit geschieht. Das ist eine groteske Entwicklung, die wir im Auge behalten müssen.

Schliesslich ist in dieser Debatte ja schon daran erinnert worden - von Herrn Bieri vor allem -, dass auch die Benutzer des Strassenverkehrs ein Interesse an einem gutfunktionierenden öffentlichen Verkehr haben müssen. Damit ist noch gar nicht von den riesigen ungedeckten externen Kosten des Strassenverkehrs durch Umwelt-, Klima-, Lärmbelastung und Unfälle gesprochen worden. Nach den Berechnungen des Bundes macht das ja doch rund 10 Milliarden Franken pro Jahr aus. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist immer noch der effizienteste Umweltschutz. Umgekehrt folgt daraus, dass eine stärkere Förderung des motorisierten Strassenverkehrs, wie sie die Milchkuh-Initiative anstrebt, auch eine grössere Umweltbelastung nach sich ziehen würde.

Wir stehen erneut vor grossen verkehrspolitischen Weichenstellungen. Das Volk hat bei Fabi mit eindrücklichem Mehr der Förderung des Schienenverkehrs, des öffentlichen Verkehrs zugestimmt. Bevor wir jetzt mit dem NAF über die Strassenfinanzierung sprechen - wobei es richtig ist, auch diese auf eine längerfristig haltbare und tragfähige Grundlage zu stellen, muss jetzt der Entscheid zur Milchkuh-Initiative fallen. Und vorher müsste sinnvollerweise auch über die zweite Gotthardröhre entschieden werden. Dort wird der Entscheid hinausgeschoben und verzögert; wir haben aber jetzt nicht die Verkehrsministerin hier, sondern die Finanzministerin.

Es ist wichtig, dass diese verkehrspolitischen Weichenstellungen - zweite Gotthardröhre, aber vor allem auch Milchkuh-Initiative - vorgenommen werden, bevor über den NAF entschieden wird, so, wie das der Kommissionsprecher ausgeführt hat. Dann ist klar, wie die Verhältnisse sind.

Wenn die Anhänger der Milchkuh-Initiative so sicher wären, dass sie gewinnen, dann müssten sie uns auf diesem Weg folgen. Ich meine, es ist umgekehrt: Das Volk hat klar Ja gesagt zu den Vorlagen des öffentlichen Verkehrs; bei einer weiteren Förderung des Motorfahrzeugverkehrs waren die Entscheide bisher anders. Ich bin der Meinung, das wird auch bei der zweiten Gotthardröhre und bei der Milchkuh-Initiative so sein.

Zusammenfassend und als Fazit: Bringen wir also die Kuh vom Eis! Je schneller das geschieht, desto schneller haben wir Klarheit über die künftige Verkehrspolitik für die Strasse.



Hösli Werner (V, GL): Auch für mich ist klar, dass sich ein Staat irgendwie finanzieren muss, und das geht nicht nur über direkte Steuern, sondern braucht auch andere Erträge, denn alleine können und wollen ja die einkommensstarken Privaten und die gewinnträchtigen Unternehmen dieses Landes den Staat auch nicht finanzieren. Es braucht also Konsumsteuern jeglicher Art.

Für mich ist also nicht unbedingt zwingend, auf Teufel komm raus ganzheitlich Finanzströme aus der Bundeskasse in die Strassenfinanzierung umzuleiten. Aber ich würde es nicht verstehen, wenn aus machtkämpferischen Überlegungen zwischen Strasse und Schiene auf eine Auslegeordnung im Rahmen der Behandlung der Milchkuh-Initiative verzichtet würde, nicht um der Initiative willen, sondern weil mit der NAF-Vorlage sowie so gleichzeitig die zukünftige Strassenfinanzierung und deren Umfang zum Beschluss anstehen. Also macht es doch nicht nur Sinn, sondern ist geradezu ein Gebot der Stunde, die grosse Auslegeordnung zu machen, abzuwägen und dann eine gute Vorlage zu verabschieden. Wird die Milchkuh-Initiative nicht zurückgezogen, kann man nach seriöser Parlamentsarbeit beim NAF offen und transparent dem Volk gegenüber treten und die politischen Lösungen begründen. Der Ball bleibt dann aber in unseren Händen bzw. in unseren Füßen, und wir bestimmen das Spiel so viel eher. Wenn wir die Milchkuh-Initiative einzeln laufen lassen, nimmt sie eine Eigendynamik an und wird viel unberechenbarer.

Man glaubt, man könne dem Volk die allenfalls finanzpolitischen Unwägbarkeiten der Initiative dann schon erklären. Ich wäre vorsichtig, denn da liegt in den Augen des einfachen Mannes bzw. der einfachen Frau beim Bund selber einiges im Argen. Manches stösst ihnen sauer auf. Ich denke da an die immer wiederkehrenden Hiobsbotschaften im IT-Bereich, wo Hunderte von Millionen von Franken in den Sand gesetzt wurden, an die immer teurere Bürokratisierung auf Staatsebene, wo täglich neue Stellen geschaffen werden, an die geplante Energiewende, die zwar schön geredet wird, aber Hunderte von Millionen von Franken kostet, die letztlich auch wieder vom Volk und von den Unternehmen zu tragen sind, oder aber auch an die doch recht ansehnlichen Summen, die wir heute für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzen. Da können Sie sich mit finanzpolitischen Argumenten vonseiten des Bundes, gerade bei der autofahrenden Bevölkerung, eventuell nur wenig Gehör verschaffen. Für sie ist die heute zum Teil bald unzumutbare Stausituation viel entscheidender.

In diesem Zusammenhang eine Bemerkung an Kollege Bieri: Auch finanzpolitisch gibt es verschiedene Wege, die nach Rom führen. Man kann also nicht jeden, der eine andere Strategie als der Bundesrat hat, als finanzpolitisch Unverständigen verkennen - ohne das jetzt zu werten. Seien Sie also vorsichtig mit der Absicht, die Milchkuh-Initiative im Sinne des Bundesrates jetzt förderlich zu beerdigen. Geben Sie uns die Chance, im Sinne einer guten Lösung für die Strasse die NAF-Vorlage in der Kommission und dann auch im Rat zu behandeln und dann gleichzeitig über die Milchkuh-Initiative zu befinden.

Bei einer vorzeitigen Behandlung schafft die Milchkuh-Initiative sicher Klarheit, wie das der Kommissionspräsident gesagt hat, aber eventuell nicht in die Richtung, die die Gegner wünschen. Ich meine, es wäre weise und hätte auch mit einer fairen Gleichbehandlung der Fabi-Vorlage und der Strassenvorlage zu tun, wenn die NAF-Vorlage behandelt wird und wir dann über die Milchkuh-Initiative befinden. Ein altes Sprichwort heisst: Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht. Fordern Sie diese Weisheit nicht aus falsch verstandenem "Klassenkampf" zwischen Schiene und Strasse heraus.

Folgen Sie bitte dem Antrag der Minderheit auf Rückweisung der Vorlage an die Kommission.

Graber Konrad (CE, LU): Ich bin gegen diese Initiative, weil sie vorab verspricht, was sie nicht halten kann. Milchkühe sind sehr sympathische Tiere, die auch einen wertvollen Rohstoff liefern. Die Initiative selber ist aber ein Etikettenschwindel, es handelt sich eher um einen Blutegel, der dem Bund jährlich 1,5 Milliarden Franken absaugt. Oder noch besser: Es handelt sich um ein Kuckucksei, das uns die Initianten hier legen. Ist das Ei einmal ausgebrütet, wird der

AB 2015 S 144 / BO 2015 E 144

Kuckuck andere Bereiche eines funktionierenden Staates aus dem Nest werfen. Das geht deutlich aus Seite 9642 der Botschaft hervor. Sowohl der Kommissionspräsident als auch Herr Bieri haben thematisch darauf hingewiesen, um welche Bereiche es gehen würde, wenn man ein entsprechendes Sparprogramm für die Kompensation dieser 1,5 Milliarden Franken lancieren müsste.

Ich habe im Zusammenhang mit der Behandlung des Postulates Bieri 14.3105, "Milchkuh-Initiative. Von welchem Bauern frisst die Kuh das Gras?", den Bundesrat ersucht, nicht nur die Bereiche anzugeben, in denen die Mittel eingespart werden müssen, sondern diese Bereiche dann möglichst auch noch mit Zahlen zu konkretisieren. Ich danke dem Bundesrat, dass er diesem Wunsch nachgekommen ist. Konkret heisst das, wie wir auf Seite 9642 der Botschaft sehen, dass folgende Bereiche anzugehen wären, wenn man irgendein Sparprogramm auf den Tisch legen würde: Bei den Beziehungen zum Ausland wären es 150 Millionen Franken,



bei der Landesverteidigung 250 Millionen Franken, bei der Bildung und Forschung 350 Millionen Franken, bei der sozialen Wohlfahrt 50 Millionen Franken, beim Verkehr - vor allem beim Regionalverkehr, was dann die Kantone treffen würde - 250 Millionen Franken, bei der Landwirtschaft und der Ernährung 200 Millionen Franken. Das sind die Wirkungen dieser Initiative. 20 Prozent der schwach gebundenen Ausgaben gehen an die Kantone und führen zu Folgeverdrängungen. Das heisst, auch die Kantonsfinanzen wären von dieser Initiative massiv betroffen. Das war wahrscheinlich der Grund dafür, Herr Bieri hat es erwähnt, weshalb die Finanzdirektorenkonferenz sich sehr stark gegen diese Initiative einsetzte.

Herr Rechsteiner hat auf den Gotthard-Strassentunnel hingewiesen. Wir haben bei der Behandlung dieses Geschäftes hier auch über die Finanzierung dieses Tunnels diskutiert, und wir haben sogar einen Rückweisungsantrag behandelt, dem aber nicht stattgegeben wurde. Ich habe damals in der Debatte darauf hingewiesen, dass eine zweite Röhre zehn Jahre lang den Mineralölsteuerzuschlag von 6 bis 7 Rappen benötigen wird - 6 bis 7 Rappen. Interessanterweise geht man jetzt im Vorschlag des Bundesrates zum NAF von 5 bis 7 Rappen aus. Man macht also keine Kombination mit dem Gotthard-Strassentunnel, weil es dafür ja einen Fonds gibt. Aber die Zusammenhänge sind natürlich offensichtlich. Und ich bin, wie Herr Rechsteiner, wirklich der Ansicht, dass diese Fragen - Gotthard-Strassentunnel und Milchkuh-Initiative - nun diskutiert und dem Volk vorgelegt werden müssen, denn je nach Antwort ergibt sich eine ganz andere Ausgangslage. Wenn Sie dem Gotthard-Strassentunnel zustimmen, wird die Finanzierung neu geregelt werden müssen. Wenn Sie umgekehrt der Milchkuh-Initiative zustimmen, können Sie noch zwei, drei weitere Tunnels durch die Alpen bohren: Es wird zu viel Geld vorhanden sein, um eine vernünftige Strassenpolitik zu betreiben.

In Ihrer Kommission wurde vonseiten der Strassenverbände sehr starker Druck aufgesetzt. Das Motto war, und das hat sich durchgezogen wie ein roter Faden: Entweder Sie behandeln die Volksinitiative zusammen mit der NAF-Vorlage, oder wir werden die Milchkuh-Initiative bis zur Abstimmung zu hundert Prozent unterstützen. Irgendein Zeichen einer Bereitschaft, die Initiative im Falle einer vernünftigen NAF-Vorlage zurückzuziehen, konnte ich daraus beim besten Willen nicht ablesen. Die Mehrheit Ihrer Kommission hat sich dieser Erpressung - ich empfand es als Erpressung - nicht gebeugt.

Nun zur Frage der gleichzeitigen Behandlung: Ich bin der Auffassung, dass das Initiativkomitee die Eckwerte der NAF-Vorlage kennt. Und das Initiativkomitee muss jetzt entscheiden, ob es die Initiative aufrechterhalten will, ja oder nein. Man könnte vonseiten des Initiativkomitees auch einen Gegenvorschlag verlangen. Die Debatte um die gleichzeitige Behandlung kommt mir vor wie eine Forderung nach einem Gegenvorschlag. Aber wenn die Strassenverbände einen Gegenvorschlag verlangen, dann müssen sie auch sagen, wie dieser Gegenvorschlag aussehen müsste. Auf eine entsprechende Frage an die Strassenverbände in den Hearings - wie müsste der NAF aussehen? - hat man sich verschlossen gezeigt. Man hat einfach gesagt: "Behandelt jetzt die Volksinitiative und den NAF gleichzeitig; nach der Behandlung des NAF werden wir dann mitteilen, was wir mit der Initiative tun." So wurde, wie gesagt, eine sehr erpresserische Wirkung erzeugt. Und das hilft natürlich im Gegensatz zur Fabi-Vorlage, wo wir wussten, dass die Initianten bereit waren, die Initiative zurückzuziehen, nicht, eine andere Möglichkeit zu finden, als das Volk über diese Initiative entscheiden zu lassen. Wenn wir die Initiative gleichzeitig mit der NAF-Vorlage diskutieren, wird das passieren, was Herr Janiak gesagt hat: Die Initianten werden die NAF-Vorlage diktieren.

Noch zwei, drei Worte zur Finanzpolitik - ich bin nicht Mitglied der Finanzkommission, aber zwei, drei Eckwerte sind mir aus früheren Diskussionen bekannt -: Wenn nicht alles täuscht, werden wir aufgrund tieferer Steuereinnahmen nächstens mit einem Sparpaket grösserer Ordnung - man spricht von wahrscheinlich mindestens einer Milliarde Franken - konfrontiert sein. Wir sprechen bereits heute von einer Milliarde, die wir irgendwie unter Dach und Fach bringen müssen.

Die Familien-Initiative wurde am letzten Sonntag abgelehnt; von dorthier wird keine Belastung kommen. Aber mir scheint es staatspolitisch schon etwas speziell zu sein, wenn man sagt, für die Familie habe man kein Geld, aber für die Finanzierung von zusätzlichen Strassenprojekten, die sehr wichtig sind, die Bundeskasse plündert und 1,5 Milliarden Franken herausnimmt; die anderen Bereiche können das dann finanzieren.

Ein weiterer Punkt ist die Unternehmenssteuerreform III. Ich denke, es besteht ein breiter Konsens, dass diese Steuerreform ein zentrales Projekt ist. Sie ist sehr zentral für die Wirtschaft in den nächsten Jahren. Sie wird aber auch Ausfälle von mindestens einer Milliarde Franken zur Folge haben. Wir haben in der Kommission in der Anhörung die Wirtschaftsverbände - den Gewerbeverband, Economiesuisse - konkret gefragt, wo sie die Prioritäten setzen würden; man kann ja nicht Milliarden sparen, man muss sich auf das Wesentlichen konzentrieren. Die Aussage war klar: Unternehmenssteuerreform III, aber die Milchkuh-Initiative ist uns auch etwas sympathisch. Das war keine Sternstunde der Anhörung der Wirtschaftsverbände. Aus meiner Sicht hat die Unternehmenssteuerreform III absolute Priorität. Da müssen wir schauen, dass wir in der nächsten Zeit die Möglichkeit haben, die Ausfälle, die damit verbunden sind, irgendwie zu kompensieren.



Gemäss der NAF-Vorlage, deren Eckwerte heute bekannt sind - das wurde heute nicht gross angesprochen -, wird die Autoimportsteuer von heute jährlich 400 Millionen Franken in die Strassenrechnung verlagert. Der Bundesrat hat eigentlich ohne Not bereits Hand geboten: 400 Millionen Franken hat er auf den Tisch gelegt. Das ist praktisch ein Viertel oder ein Drittel von dem, was die Initianten fordern.

Ich frage mich, was geschieht, wenn die Initiative abgelehnt wird; das ist eine Frage, die sich vor allem auch die Initianten stellen müssen. Wenn die Initiative, die zusätzliche Mittel aus dem Bundeshaushalt zulasten der Strassenfinanzierung fordert, abgelehnt wird, wird sich bei nüchterner Betrachtung die Frage stellen: Was tun wir mit dem Angebot des Bundes betreffend Autoimportsteuer von 400 Millionen Franken? Ist dieses dann immer noch mehrheitsfähig, oder müsste man das wieder neu diskutieren?

Wenn der NAF-Vorschlag so, wie er heute in den Eckwerten steht, in der KVF Ende April behandelt wird und im Sommer, mindestens im Ständerat, bereits beschlossen werden kann und wenn die Behandlung dieser Vorlagen auch im Nationalrat abgeschlossen sein wird, sind die Initianten gefordert. Sie müssen sich dann Überlegungen dazu machen, ob das nicht Grund genug wäre, die Initiative zum gegebenen Zeitpunkt zurückzuziehen.

Wenn wir die Geschichte nun aber in die Kommission zurückgeben, gibt das keinen Mehrwert. Die Diskussion wird die gleiche sein. Die Kommissionsmitglieder werden fragen: Was wäre den Initianten recht, was müsste in diesem

AB 2015 S 145 / BO 2015 E 145

NAF-Gegenvorschlag stehen? Genau diese Situation ist unerträglich, und sie wird auch zu keiner Antwort führen. Wir haben diese Frage gestellt, wir haben keine Antwort gekriegt. Man hat gesagt: "Macht mal, tut mal, und wir werden dann entscheiden, was wir mit unserer Initiative tun." Das war die Atmosphäre in der Kommission. Ich muss Ihnen sagen, dass ich auch aufgrund dieser Ausgangslage der Meinung bin, dass wir hier nun zu einem Entscheid kommen sollten. Die Initiative ist abzulehnen. Die NAF-Vorlage ist im Rahmen der verabschiedeten Eckwerte gemäss Fahrplan zu behandeln. Die Initianten sind dann einzuladen, ihre Volksinitiative zurückzuziehen.

Fetz Anita (S, BS): Ich bin überzeugt, dass wir der Bevölkerung erklären können - und das auch tun werden -, dass diese Initiative vollkommen - vollkommen, Herr Kollege Hösli - übers Ziel hinausschiesst.

Die Initiative segelt ja unter dem wunderbaren Namen "Milchkuh-Initiative". Den Titel finde ich einerseits völlig abwegig und andererseits komplett zutreffend. Warum?

Völlig abwegig ist der Name, weil bei den Kantons- und Gemeindestrassen mehrheitlich die nichtautomobilen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler die "Kühe" sind, die für den Strassenverkehr "gemolken" werden. Ich habe extra ein Referat von Kollege Germann, der ja Präsident des Schweizerischen Gemeindeverbandes ist, nochmal angeschaut, das er vor rund einem Jahr gehalten hat. Darin sagte er: "Dies bedeutet, dass ein grosser Teil der Mittel für Gemeindestrassen nicht aus Strassengeldern stammen." Kein Wunder, dass Kollege Germann innerlich gar nicht von seinem Antrag überzeugt ist, die Initiative sei zur Annahme zu empfehlen. Er weiss nämlich ganz genau, dass die Kantons- und Gemeindestrassen mehrheitlich von den nichtautomobilen Steuerzahlern finanziert werden. Die Ausgaben dort betragen über 5 Milliarden Franken, welche die Kantone und Gemeinden zu tragen haben. Dem stehen laut Strassenrechnung nur rund 2,3 Milliarden Franken an Einnahmen aus den kantonalen Motorfahrzeugsteuern gegenüber; das ist nicht einmal die Hälfte. Dann kommen noch 400 Millionen Franken an Bundesbeiträgen dazu, dies alles, nachdem man bereits einen Abschlag von 20 bis 30 Prozent für Traktoren oder den Langsamverkehr gemacht hat. Daran würde die Initiative nichts ändern. Es ist also nicht so, dass der Strassenverkehr von den Automobilisten ganz grosszügig und überdurchschnittlich stark finanziert würde. Nein, die Motorfahrzeugsteuern decken nicht einmal die Hälfte der Ausgaben. Es ist also ein Märchen. Das wollte ich hier einmal aufzeigen, darum ging es mir. Und das kann man den Leuten auch so aufzeigen. Es ist ein Märchen, dass der Autoverkehr die Milchkuh von Gemeinden, Kantonen und des Bundes sei. Das ist schlicht und einfach nicht zutreffend. Insofern ist der Titel der Initiative irreführend und abwegig.

Komplett zutreffend ist der Titel Milchkuh-Initiative aber andererseits, weil auch eine Milchkuh gefüttert werden muss, im Fall der Schweiz bekanntlich immer mit Subventionen, und zwar in gewaltiger Höhe. Auf Ebene der Kantone und Gemeinden ist genau dies der Fall. Der automobiler Verkehr wird dort massiv subventioniert, und alle, auch diejenigen, die kein Auto haben, bezahlen ihn über ihre Steuern und subventionieren damit die Strassen. Das Märchenhafte dieser Erzählung können wir im Abstimmungskampf - falls es denn dazu kommt - den Leuten durchaus aufzeigen.

Die Initiative will trotzdem 5 Prozent der nichtzweckgebundenen Ausgaben auf die Seite des motorisierten



Strassenverkehrs ziehen. Die Ausfälle im Bundeshaushalt - und hier spreche ich als Mitglied der Finanzkommission - müssten mit einem Sparprogramm von 1,5 Milliarden Franken kompensiert werden. Und ich muss ehrlich sagen, Kollege Graber, Sie haben es auf den Punkt gebracht: Da kann man nur von Blutegeln reden. Der Vergleich gefällt mir ausgezeichnet. Sie wissen, wir werden eh auf ein gröberes Sparprogramm zusteuern, aus all den Gründen, die schon genannt worden sind. Dann werden diejenigen, die das Geschäft jetzt zurückweisen bzw. die Initiative unterstützen, den Leuten erklären müssen, warum wir bei der Bildung sparen und dafür in Beton investieren, also in Strassen, warum wir bei der Landesverteidigung werden sparen müssen. Sie haben gestern grosszügig die Weiterentwicklung der Armee durchgewinkt. Das ist für mich okay. Aber das geht dann nicht mehr mit 5 Milliarden Franken. Ein Sparprogramm wird auch bei der Landesverteidigung ansetzen müssen. Sie werden dann bei der Landwirtschaft sparen müssen. Ich höre es schon, wie man dort aufheult und sagt: Aber sicher nicht bei uns, wir sind die wirklichen Kühe der Nation! Also Sie sehen, es wird eine ganze Reihe von wichtigen Aufgaben bluten müssen, nur weil hier ein paar Strassenverbände nicht rechnen können und behaupten, dass die Automobilisten mehr zur Strassenfinanzierung beitragen, als ihnen selber zugutekommt.

Ich bin auch für eine faire Strassenfinanzierung, aber die Initiative will das Gegenteil. Die Initianten können entweder nicht rechnen, oder sie wollen bewusst täuschen; beides zeugt nicht von Seriosität. Ich bin überzeugt, dass man das der Bevölkerung auch aufzeigen könnte, falls es dereinst nötig sein würde.

Eberle Roland (V, TG): Es wird Sie kaum erstaunen, dass ich mich zu diesem Geschäft äussere, obwohl ich nicht in der entsprechenden Kommission bin, steht doch das Schicksal meiner Motion 13.4186, "Zukunft des Netzbeschlusses", noch in den Sternen. Ich hätte es sehr begrüsst, wenn die Milchkuh-Initiative, der NAF und der Netzbeschluss gemeinsam, in einem Paket, behandelt worden wären. Ich bin mir bewusst, dass die Annahme der Milchkuh-Initiative durch das Volk einen massiven Eingriff ins Gleichgewicht des Bundesfinanzhaushaltes darstellen würde. Umso mehr bin ich beunruhigt, wenn man ohne zuverlässige und fundierte Aussagen von Bundesrat, Kommission und Parlament zur Zukunft des NAF und des Netzbeschlusses in einen allfälligen Abstimmungskampf ziehen müsste.

Ich beurteile, im Gegensatz zu verschiedenen Votantinnen und Votanten, die Gefährlichkeit der Milchkuh-Initiative als sehr gross. Wenn aber ausschliesslich finanzpolitisch argumentiert werden wird, dann bin ich nicht sicher, ob wir uns damit nicht den falschen Finger verbinden. Das Parlament hat sich in Bezug auf die Stimmung im Volk bekannterweise verschiedentlich getäuscht. Ich denke, diese ewige Diskussion um die Frage, wer jetzt was im Bereich des öffentlichen und des Individualverkehrs bezahlt, hinterlässt Spuren. Machen wir nur weiter so, fliegen wir weiter über den Wolken, ohne auf den Boden zu sehen. Ich denke, die Scherbenhaufen wird es später geben, das Augenreiben wird dann im dümmsten Fall später stattfinden; vielleicht täusche ich mich ja in meiner Beurteilung der Stimmung im Volk bezüglich dieser Abzocke der Automobilisten. Da nützen auch die schönen Worte von Frau Fetz nicht viel.

Die Kantone sind gehalten, eine koordinierte Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sind Raumentwicklungsprojekte nur zu verantworten, wenn die Hauptverkehrsachsen zuverlässig festgelegt sind. Das war eigentlich der Inhalt des Netzbeschlusses. Ebenso offensichtlich ist, dass die Kantone Planungssicherheit benötigen, um einer weiteren unkontrollierten Zersiedelung unseres Landes effektiv entgegenwirken zu können. Von der bundesrätlichen Weigerung, den Netzbeschluss trotz positiver Beschlüsse beider Räte rasch in Kraft zu setzen und nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen - wobei selbstverständlich auch die Kantone und die Automobilisten in Bezug auf eine moderate Vignetterhöhung gefordert sind -, sind folgende Kantone betroffen: Neuenburg, Bern, Jura, Basel-Stadt, Baselland, Aargau, Zürich, Glarus, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden, Tessin und Wallis.

Überall dort sind Aspekte des Netzbeschlusses nicht in Kraft. Wir haben dort grosse Planungsunsicherheit, und es gibt keine verbindlichen Aussagen. Wie erkläre ich der Thurgauer Stimmbevölkerung die Weigerung des Bundesrates, den uns betreffenden Teil des Netzbeschlusses, nämlich

AB 2015 S 146 / BO 2015 E 146

unsere Thurtal-Strasse, auszubauen? Wie erkläre ich das der Bevölkerung im Zusammenhang mit der Milchkuh-Initiative, wenn ich keine Ahnung habe, wohin die Reise führt? Denn der Netzbeschluss, der mittlerweile fünfzigjährig ist, wartet immer noch auf die Realisierung.

Ich hätte gewünscht - deshalb unterstütze ich den Rückweisungsantrag der Minderheit Theiler -, dass die verschiedenen Themen, die wir heute bereits sehr breit diskutiert haben, integral beurteilt würden und wir so eine fundierte, handfeste Argumentation in den Abstimmungskampf mitnehmen könnten. Ich bin überzeugt, dass



die Kommission in der Lage wäre, ein gutes Resultat zu entwickeln. Ich bin überzeugt, dass die entsprechenden Argumente gefunden würden, um die Milchkuh-Initiative inhaltlich zu entleeren, und dass deshalb eine saubere Alternative auf den Tisch käme. Ich bin überzeugt, dass wir hier eine tragfähige Lösung finden, wenn der Wille da ist und wir uns überlegen, wer welche Anteile bezahlt - jeder Automobilist ist ja auch Bahnfahrer, und jeder Bahnfahrer bezahlt auch Steuern und umgekehrt. Auch die Initianten werden realisieren, dass damit eine bessere Lösung auf dem Tisch des Hauses ist und so die Initiative zurückgezogen werden könnte. Ich würde mich von den Initianten nicht erpressen lassen. Wenn wir nicht realisieren, dass wir Probleme zu lösen haben, dann haben wir ein Problem in diesem Haus und in der Kommission. Wir haben Probleme. Wenn wir glauben, wir könnten diesen Kampf quasi auf diesen Initiativkampf verschieben, dann machen wir unsere Aufgaben nach meinem Dafürhalten nicht so, wie es von uns erwartet werden dürfte.

Auch der NAF ist nicht gratis zu haben - dazu habe ich bis jetzt kein Wort gehört. Was machen wir mit der Finanzierung des NAF? Wie viel kostet das Ganze? Sind wir bereit, diese Gleichheit wie bei Fabi zu schaffen? - Herr Bieri, Sie können den Kopf schon schütteln, Sie müssen einfach aufpassen, dass er Ihnen nicht abfällt. Ich habe lieber eine Gesamtbetrachtung, mit einem Resultat, mit Argumenten. Ich hätte dann auch die Überzeugung, dass man das Stimmvolk in Bezug auf die Milchkuh-Initiative - sollte sie nicht zurückgezogen werden - mit sauberen Argumenten überzeugen könnte.

Ich erlaube mir doch, noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Mobilität halt einen Preis hat, im öffentlichen und im Individualverkehr. Seit 1960 hat sich die Abgabenlast des gesamten Strassenverkehrs, Frau Fetz - ich erläutere das gerne auch hier -, versechsfacht; ob mit oder ohne Verfassungsgrundlage, spielt keine Rolle: Es geht um Geld, es geht um Aufwendungen, es geht um Beträge, die letztlich der Kaufkraft oder der Volkswirtschaft zugunsten des Staates und unserer Staatsaufgaben entzogen werden. Ich habe auch gar nichts dagegen. Diese Fiskalleistungen von Transport, Gewerbe und Automobilisten betragen rund 12 Milliarden Franken, wenn man alles rechnet. Jetzt kann man da verschieden argumentieren und sagen, es sei nicht korrekt, wenn man die Mehrwertsteuer mit einrechnet, aber das ist gar nicht relevant: Die Ausgaben sind da, das ist einfach so. Wir haben eine Mineralölsteuer, und wir haben den Zuschlag auf diese, wir haben die Vignette, wir haben die Motorfahrzeugsteuer, wir haben die Mehrwertsteuer. Die Motorfahrzeugsteuer finanziert einen grossen Teil der kantonalen Strassen; mindestens in unserem Kanton haben wir einen solchen Fonds. Da müsste Basel-Stadt vielleicht einmal über die Bücher gehen, wenn das nicht so wäre. Wir haben die Automobilsteuer auf den Importen, und wir haben nicht zuletzt auch eine LSVA, die unsere Volkswirtschaft pro Jahr mit rund 2 Milliarden Franken belastet. Ich sage nicht, dass das falsch ist; ich sage nur, dass das Leistungen sind, die aus dem Individualverkehr und aus dem Strassenverkehr kommen, und diese 12 Milliarden schleckt weder eine Milchkuh noch eine Geiss weg.

Wo ist der Gegenwert für diese 12 Milliarden Franken? Ist es tatsächlich so, dass wir heute ein Gleichgewicht zwischen der Bahn- und der Strasseninfrastruktur haben? Wir haben ein Bevölkerungswachstum, das wegen einer Fehlbeurteilung des Parlamentes zu einem anderen, speziellen Abstimmungsergebnis geführt hat: Wir waren alle der Meinung, dass die Masseneinwanderungs-Initiative nicht angenommen würde. Wir haben uns aber getäuscht. Das sind Fakten, und wir müssen uns dieser Wirklichkeit stellen. Wir können doch nicht so tun, als gäbe es diese Problemstellungen nicht! Und die Staustunden - sie wurden erwähnt - sind auch eine Wirklichkeit.

Dass ein sehr grosser Teil all dieser Abgaben vonseiten der Automobilisten und des Schwerverkehrs letztlich für andere Zwecke als den Strassenverkehr verwendet wird, ist auch eine Tatsache, ob mit oder ohne Rechtsgrundlage. Es ist klar, dass bei uns alles auf einer Rechtsgrundlage basiert, aber es ist tatsächlich so, dass uns eine transparente Auslegeordnung in dieser Thematik vor einem massiven Problem bewahren würde, sollte diese Initiative angenommen werden. Ich bin persönlich nicht so sicher, dass wir hier ohne fundierte fachliche und sachliche Argumente die Bevölkerung davon überzeugen können, dass diese Milchkuh-Initiative abzulehnen sei.

Die Gleichbehandlung von Strasse und Schiene ist ein ewiges Diskussionsthema. Ich bin doch erstaunt, Herr Bieri, über Ihre Argumentation. Bei Fabi haben Sie sich nicht gewehrt als Finanzpolitiker, als wir von 3 Milliarden auf 6,4 Milliarden Franken aufgestockt haben. Wir haben auch eine entsprechende Gegenfinanzierung beschlossen: Wir haben in diese Finanzierung ein Mehrwertsteuer-Promille eingebaut, das diese Finanzierung mit den 600 Millionen Franken pro Jahr über die nächsten zehn Jahre sicherstellt.

Aber es ist ein Faktum: Wir müssen auch im NAF eine entsprechende Überlegung anstellen. Man sollte nicht so tun, wie wenn hier jetzt ein grosser Krieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern entstünde. Die Gleichbehandlungsthematik gehört eben auch in die Überlegung bezüglich Treu und Glauben. Man hat damals bei der Fabi-Diskussion sehr viel versprochen, auch in Bezug auf den Individualverkehr. Ich bitte Sie, mit einer seriösen Kommissionsarbeit die Argumente zu liefern, die es ermöglichen, der Bevölkerung tatsächlich



aufzuzeigen, wo die Schwerpunkte in Bezug auf die Finanzierung der nötigen Infrastrukturen im Strassenbereich zu liegen kommen.

Das sind meine Bemerkungen. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag Theiler anzunehmen. Sollte dieser Antrag nicht durchkommen und sollte sich die Kommission weigern, diese Arbeit zu leisten - ich gebe es zu, es wird eine schwierige Arbeit sein -, müsste ich mich nolens volens für die Annahme der Milchkuh-Initiative aussprechen.

Engler Stefan (CE, GR): Die finanz- und verkehrspolitischen Zusammenhänge und Abhängigkeiten dieser Vorlage haben verschiedene Votantinnen und Votanten bereits erläutert. Ich habe die Initiative auch als Vertreter des ländlichen Raums studiert und beurteilt und komme zu folgendem Schluss: Sie liegt auch mit Blick auf die Regionalpolitik und den Grundversorgungsauftrag quer in der Landschaft, und sie trüge in vielfacher Hinsicht zu einer weiteren Entsolidarisierung zwischen Stadt und Land bei. Ich fürchte nämlich - und das wird in der Botschaft auch explizit ausgeführt -, dass mitunter das Berggebiet und das ländliche Gebiet stark von den Auswirkungen einer Annahme betroffen wären, namentlich im Bereich des regionalen Personenverkehrs, und dies auf der Bahn wie auf der Strasse. Der grössere Teil des öffentlichen Verkehrs findet bekanntlich auf der Strasse und nicht auf der Schiene statt. Nochmals: das ländliche Gebiet im Speziellen müsste damit rechnen, dass Leistungsabbau und Angebotskürzungen die Folgen wären. Wenn ich weiter in der Botschaft lese, dass unter den übrigen Aufgabengebieten, die mit Kürzungen zu rechnen hätten, beispielsweise die Regionalpolitik erwähnt wird und damit die Möglichkeiten und Instrumente der neuen Regionalpolitik, dann die Standortförderung und auch der Tourismus genannt werden, wird das zusätzlich und ganz speziell das Berggebiet und das ländliche Gebiet treffen. Unter diesem Gesichtspunkt wäre es aus Optik des ländlichen Gebietes ein Risiko, dieses finanzpolitische Abenteuer einzugehen.

Ich möchte Kollege Eberle erwidern: Wir werden uns im Zusammenhang mit der Strassenbotschaft und dem

AB 2015 S 147 / BO 2015 E 147

NAF-Konzept des Bundesrates darüber unterhalten können, wie viel wir uns an zukünftigem Strassenausbau leisten wollen und können sowie woher die Finanzierung kommt. Ich bin bereit, mit Ihnen, Herr Kollege Eberle, in diesem Zusammenhang nochmals die Frage des Netzbeschlusses aufzuwerfen, zusammen auch mit den Kantonen, die möglicherweise hierfür auch einen Beitrag zu leisten hätten. Die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette dürfte ja kaum ein zweites Mal zur Diskussion stehen. Auch frage ich mich als Vertreter des ländlichen Gebietes, warum das NAF-Konzept des Bundesrates zwar den Verkehr in den Agglomerationsumfasst, nicht aber die Hauptstrassen. So gibt es verschiedene Themen, bei denen wir uns wiederfinden werden.

Um noch auf das Bild der Milchkuh zurückzukommen, zitiere ich dazu gerne den früheren deutschen Finanzminister Franz Etzel, der festgestellt hat, der Staat sei keine Kuh, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken werde. Dem gibt es an und für sich nichts mehr beizufügen.

Theiler Georges (RL, LU): Ich erlaube mir zwei, drei Bemerkungen und dann eine Erklärung zu meinem heutigen Abstimmungsverhalten.

Wenn ich jetzt höre, das alles sei ein finanzpolitisches Desaster, man plündere die Bundeskasse und die Initiative sei ein Kuckucksei, dann muss ich - ich bin auch in der Finanzkommission - Folgendes sagen: Die Leute der Finanzkommission messen da mit verschiedenen Ellen. Bei der Unternehmenssteuerreform III geht es dann auch um diese Dimensionen. Habe ich bei der Initiative, die am letzten Sonntag abgelehnt wurde, aus dieser Ecke gehört, dass es eine Katastrophe sei und dass ein finanzpolitisches Debakel resultiere? Davon habe ich nie etwas gehört. Auch vom Bundesrat habe ich nichts gehört - ja, in der "Arena" schon - aber nicht in der Botschaft. Man hat in der Botschaft nicht aufgelistet, was man alles streichen muss. Es ist okay, bei dieser Vorlage darauf hinzuweisen, dass 1 Milliarde Franken eine grosse Kompensation bedeuten, aber ich bitte doch, von den erwähnten Ausdrücken Abstand zu nehmen, insbesondere dann, wenn man sie bei seinen eigenen Initiativen nicht verwendet.

Weiter gibt es eine Analogie zu Fabi, zur VCS-Initiative. Es wurde davon gesprochen, wir seien von den Initianten in der Kommissionssitzung erpresst worden. Ich war in der Kommission auch dabei und kann sagen, dass das nicht stimmt. Die Initianten der Milchkuh-Initiative haben genau das Gleiche gemacht wie der VCS. Sie haben mit irgendwelchen Zugeständnissen bis zum Schluss zugewartet. Selbstverständlich haben auch dort Diskussionen stattgefunden. Herr Graber, ich weiss nicht, ob ein solch grosser Graben zwischen Ihnen, Herrn Lombardi und Frau Häberli besteht. Frau Häberli und Herr Lombardi waren bei der TCS-Diskussion auch dabei. Wenn man etwas über den Graben miteinander spricht, dann merkt man doch, dass sich mindestens



der TCS in die richtige Richtung bewegt. Gerade der TCS möchte ja auch, dass wir jetzt diese Rückweisung beschliessen. Warum sprechen Sie nicht mehr über den Graben miteinander? Von Erpressung kann also keine Rede sein.

Jetzt wurde uns auch noch der Vorwurf gemacht, es liege kein Gegenvorschlag vor. Ja, das stimmt. Wir müssen aber auch noch keinen haben. Die künftige Diskussion in der Kommission oder auch die Diskussion hier im Rat kann dann ergeben, ob wir einen direkten oder einen indirekten Gegenvorschlag machen oder ob wir halt gar keinen machen und diese Dinge parallel laufen lassen. Wir müssen doch jetzt nicht eine fertige Lösung auf dem Tisch haben.

Herr Graber hat dann aber eine ganz interessante Frage gestellt, auf die ich noch eingehen möchte: Was passiert, wenn die Milchkuh-Initiative abgelehnt wird und wir parallel dazu den NAF gemäss Bundesrat überweisen, der die Automobilsteuer enthält? Was passiert dann? Ja, Herr Graber, das ist genau die Frage, die Sie klären können, wenn Sie dem Rückweisungsantrag meiner Minderheit zustimmen! Dann können Sie die Vorlagen parallel diskutieren; dann kann man über die Vorlagen parallel entscheiden; dann ist die Ausgangslage klar, denn dann haben Sie entweder ein Nein zur Milchkuh-Initiative, oder Sie haben den NAF. Und ich sage es noch einmal: Der NAF hat, wenn er vernünftig daherkommt, die grösseren Chancen als die Milchkuh-Initiative. Jetzt noch etwas zum Berggebiet, Herr Engler: Ich habe viel Verständnis für das Berggebiet. Mich stört es auch, dass im NAF der Netzbeschluss noch nicht enthalten ist. Aber genau das können wir erreichen, wenn Sie dem Rückweisungsantrag meiner Minderheit zustimmen! Dann können wir zuerst über die Inhalte sprechen - analog zu dem, was wir bei Fabi gemacht haben. Aber jetzt soll diese Analogie plötzlich nicht mehr gelten, jetzt ist alles nicht mehr logisch, was damals völlig logisch und selbstverständlich war? So können wir diskutieren: Wie hoch muss die Finanzierung sein? Wann muss sie kommen? Wie muss sie kommen? Dieses Vorgehen ist für mich so logisch, dass ich einfach nicht verstehen kann, dass dagegen so viele Widerstände vorhanden sind.

Jetzt komme ich zu meiner persönlichen Erklärung: Ich bin natürlich im Clinch. Wenn der Rückweisungsantrag durchkommt, dann kann ich es relativ locker nehmen. Aber wenn er nicht durchkommt: Ja, was mache ich dann mit der Milchkuh-Initiative? Ich werde heute genau das machen, was ich sonst nie mache: Ich werde mich der Stimme enthalten. Ich habe das schon in der Kommission gemacht. Warum? Aus einem vernünftigen Grund: Wenn ich nicht weiss, was im NAF drin ist, kann ich doch heute nicht sagen, die Milchkuh-Initiative sei gar nichts wert. Wenn die NAF-Vorlage gut daherkommt, werde ich die Milchkuh-Initiative ablehnen, wenn die NAF-Vorlage aber schlecht daherkommt, werde ich die Milchkuh-Initiative unterstützen. Aber heute sage ich zu diesem Thema noch nichts.

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Ich habe nur noch eine Bemerkung zu den Motionen Fournier 14.3152, "National bedeutsame Strasseninfrastruktur. Gesamtschau der Erweiterung und Finanzierung", und Eberle 13.4186, "Zukunft des Netzbeschlusses", die sich ja auf den Netzbeschluss beziehen: Diese beiden Motionen wurden der Kommission zur Vorprüfung zugewiesen, und zwar im Zusammenhang mit dem NAF. Wir werden das an der entsprechenden Sitzung tun und Sie dann informieren, ob wir die Motionen annehmen oder nicht oder ob wir sie im Rahmen der Beratungen über den NAF sistieren. Dies als Information zu den beiden Motionen Fournier und Eberle.

Widmer-Schlumpf Eveline, Bundesrätin: Wir diskutieren heute über die Initiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" - man nennt sie auch etwas anders. Bei "fairer Verkehrsfinanzierung" muss man sich fragen, was eine faire Verkehrsfinanzierung ist, was wir darunter verstehen. Wir haben uns im Bundesrat sehr intensiv damit auseinandergesetzt, auch wenn die Botschaft - ich hoffe, das ist in Ihrem Sinn - nicht so ausführlich ist, wie es die Diskussionen im Bundesrat waren.

Meine Legitimation, hier gegen diese Initiative anzutreten, wurde nicht infrage gestellt, aber angesprochen. Es geht hier um eine reine Finanzierungsvorlage. Oder anders gesagt: um eine Umverteilung von Finanzmitteln. Es ist eine Initiative zur Umverteilung von Finanzmitteln. Daher ist das eine Angelegenheit des Finanzdepartementes. Hier besteht denn auch ein entscheidender Unterschied zur Diskussion über Fabi, über die damalige Initiative, bei der es auch um die Frage gegangen ist: Was wird wie finanziert? Wie viel wollen wir, was wollen wir, was wird womit finanziert? Das ist hier nicht der Fall. Hier geht es nur darum, dass man Mittel umverteilen will. Das ist natürlich in erster Linie auch eine Frage des Finanzhaushalts des Bundes.

Herr Ständerat Theiler sagt, ich hätte mich bei anderen Initiativen nicht so mit den Finanzen auseinandergesetzt - das sehen diejenigen, die am Sonntag die Abstimmungen verloren haben, etwas anders. Ich kann Ihnen auch sagen: Wir haben gerade bei der Steuerbefreiung der Kinder- und Ausbildungszulagen darauf hingewiesen, dass der Bund ein Minus von 250 Millionen Franken gehabt hätte. Das ist aber hier eine andere



Grössenordnung, da sind wir uns wahrscheinlich einig. Hier geht es darum, dass im

AB 2015 S 148 / BO 2015 E 148

Bundeshaushalt jährlich wiederkehrend 1,5 Milliarden Franken fehlen würden. Ich denke also, dass die Schuhnummer eine etwas andere ist.

Natürlich wäre es aufgrund der Volksinitiative "Familien stärken! Steuerfreie Kinder- und Ausbildungszulagen" auch bei den Kantonen zu Mindereinnahmen gekommen. Auf Bundesebene hätten wir ein Minus von 250 Millionen Franken gehabt. Hier hätten wir ein Minus von 1,5 Milliarden Franken. Mit der Annahme der Initiative müsste die Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen, also diese 1,5 Milliarden Franken, die heute für andere Aufgaben des Bundes zur Verfügung stehen, für Zwecke des Strassenverkehrs gebunden werden. Natürlich müsste dieser Betrag der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugewiesen werden. Das heisst, diese Mittel stünden nicht für den Haushalt zur Verfügung.

Dann kommt die Frage: Was tut man, um diese 1,5 Milliarden Franken zu kompensieren? Es wird ja niemand sagen, das belasse man nun einfach so. 1,5 Milliarden Franken schlagartig zu kompensieren ist eine grosse Herausforderung. Sie kennen die Diskussionen, da gibt es Möglichkeiten auf der Einnahmenseite und auf der Ausgabenseite. Ich würde es aber, abgesehen von den sich ergebenden verfassungsrechtlichen Problemen, als nicht sehr originell erachten, Ihnen einen Vorschlag zu unterbreiten, die direkte Bundessteuer, die Gewinnsteuer seien zu erhöhen, und gleichzeitig eine Unternehmenssteuerreform vorzulegen, mit der wir die Gewinnsteuern senken. Das dürfte nicht auf grosse Akzeptanz stossen.

Ich erachte es auch nicht als richtig, Massnahmen hinsichtlich der Mehrwertsteuer vorzusehen. Sie haben die Mehrwertsteuer schon für Verschiedenes gebraucht, und wir werden sie nicht zuletzt auch noch für die Altersvorsorge 2020 brauchen. Für alles können wir sie jedoch nicht verwenden. Abgesehen davon gibt es eine verfassungsrechtliche Frage: Die Obergrenze der direkten Bundessteuer und die Obergrenze der Mehrwertsteuer sind in der Verfassung festgeschrieben. Um diese Finanzierungsgefässe verwenden zu können, wäre also eine Verfassungsabstimmung notwendig. Sie können sich vorstellen, wie lange das geht. Zwischenzeitlich müssten wir gleichwohl gegenfinanzieren. Wir könnten nicht zuwarten, bis die Verfassungsbestimmung irgendwann einmal angenommen oder abgelehnt würde. Diese 1,5 Milliarden Franken müssen Sie gegenfinanzieren! Da wir der Auffassung sind, dass auch bei anderen Gefässen von Fiskaleinnahmen des Bundes das Potenzial für substanzielle Erhöhungen in diesem Umfang nicht vorhanden ist, landen wir dann eben bei den Ausgaben. Das haben wir Ihnen im Sinne einer beispielhaften Aufzählung in der Botschaft auch dargelegt. Wir haben auch dargelegt, dass eigentlich nur schwach gebundene Ausgaben infrage kommen, bei denen man Kürzungen direkt umsetzen könnte. Die Bundesausgaben belaufen sich auf 70 Milliarden Franken. Kürzungen müssten wir etwa bei der Hälfte der Bundesausgaben vornehmen, bei denen es sich um schwach gebundene Ausgaben handelt. Es ginge hingegen nicht bei den Sozialversicherungsbeiträgen, bei den Einnahmeanteilen Dritter, bei den Zahlungen an den Finanzausgleich und bei der Rückverteilung von Lenkungsabgaben. Das wäre nur mittel- und langfristig möglich, aber nicht kurzfristig.

Welche Möglichkeiten bleiben da noch, um diese rund 1,5 Milliarden Franken einzusparen? Es sind die 30 Milliarden Franken an kurzfristig nicht gebundenen oder schwach gebundenen Ausgaben, die um durchschnittlich 5 Prozent gekürzt werden müssten. Solche Kürzungen führen immer wieder zur gleichen Diskussion: Welche Bereiche sind davon betroffen? Es sind die Bereiche Bildung und Forschung, öffentlicher Verkehr, Landesverteidigung und Landwirtschaft.

Herr Ständerat Graber hat auf die aktuelle Situation des Bundeshaushalts hingewiesen, Sie alle kennen sie inzwischen. Ursprünglich, noch im August des letzten Jahres, haben wir mit der Erwartung von strukturellen Überschüssen geplant. Ich habe Sie allerdings immer wieder darauf hingewiesen, dass sich durchaus noch eine Änderung ergeben könnte. Mir wurde daher gelegentlich auch vorgeworfen, ich sei eine typische Finanzministerin und betreibe Schwarzmalerei. Ich habe immer gesagt: Das ist die Realität - es ist nicht eine Drohung, es ist nicht Schwarzmalerei, es ist die Realität. Die Realität ist jetzt die, dass wir ab dem Jahr 2016, wenn wir nichts machen, strukturelle Defizite haben werden. In den Jahren 2016 und 2017 werden dies strukturelle Defizite in der Höhe von über einer Milliarde Franken sein, und dies ohne Berücksichtigung der Frankenstärke und ohne Berücksichtigung dieser Initiative. Die drohenden Defizite sind vor allem dadurch begründet, dass die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer - Gewinnsteuern und Steuern der natürlichen Personen - um 2,1 Milliarden Franken tiefer sein werden als geplant und dass wir auch bei der Mehrwertsteuer weniger Einnahmen haben werden, als wir gemeint haben.

Hierzu kann ich Ihnen auch gerade sagen: Der Bundesrat hat bereits beschlossen, direkt ein Sparprogramm umzusetzen, um das strukturelle Defizit im Jahre 2016 aufzufangen - oder besser gesagt ein Bereinigungsprogramm; es geht ja nicht effektiv um Sparen. Es wird nicht ein Rückgang gegenüber den Ausgaben von



2014 oder 2015 sein, sondern ein Rückgang gegenüber der Finanzplanung, und zwar um 1,36 Milliarden Franken. Das haben wir jetzt bereits in den Zahlen für das Budget 2016 drin. Dazu wird selbstverständlich noch das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket kommen, das wir Sie nach wie vor umzusetzen bitten. Dann werden eben die Auswirkungen der Frankenstärke dazukommen, und es kämen danach auch noch diese 1,5 Milliarden Franken dazu. Es ist wahrscheinlich nicht sehr realistisch zu meinen, wir könnten hier dann Bereiche wie Landwirtschaft, Verteidigung, Bildung und Forschung usw. aussparen. All diese Bereiche wären betroffen. Ich sage Ihnen das nicht, um zu drohen. Es ist die reine Realität - Sie kennen die Zahlen des Bundeshaushalts so gut, wie ich sie kenne.

Das heisst dann, mit anderen Worten, dass wir immer über die Milchkuh sprechen, die Gras frisst oder eben nicht Gras frisst. Ich kann Ihnen sagen: Das Gras, das die Milchkuh frisst, ist nicht "free lunch", sondern ziemlich kostspielig! Ich spreche jetzt nicht wieder von einem finanziellen und politischen Debakel, aber es ist so: Es würde uns in enorm grosse Schwierigkeiten bringen, und davor kann man jetzt nicht einfach die Augen verschliessen. Es wäre auch nicht die Aufgabe des Parlamentes, einfach die Augen davor zu verschliessen und zu sagen, es werde dann schon wieder gut.

Zum Minderheitsantrag: Ich möchte Sie bitten, diesen abzulehnen. Der Bundesrat hat sich intensiv mit der Frage der Verknüpfung mit den anderen Vorlagen auseinandergesetzt, auch wenn dann immer wieder gesagt wurde, das werde in der Botschaft nicht direkt abgebildet. Wir haben uns aber schon damit auseinandergesetzt, vor allem auch darum, weil sich die NAF-Vorlage eigentlich theoretisch oder formell als Gegenentwurf eignen würde: Es geht beide Male um Artikel 86 der Bundesverfassung. Wir sind aber klar der Auffassung, dass wir keine Verknüpfung machen sollten, und zwar weil wir möglichst rasch Klarheit darüber haben sollten, wie wir diesen ganzen Bereich finanzieren wollen. Wir müssen wissen, ob das tatsächlich nach dem Konzept der Initiative geschehen soll und ob wir in diesem Fall die erheblichen Auswirkungen, die diese Initiative hat, dann auch in Kauf nehmen würden. Ich habe Ihnen gesagt, welche Folgen sie haben würde.

Herr Ständerat Theiler, ich habe Ihnen bereits gesagt, dass diese Diskussion schon nicht ganz mit der Fabi-Diskussion vergleichbar ist: Da hatte man, auch vonseiten der Initianten, wirklich Handlungsspielraum. Ich habe aber bisher in den Diskussionen nicht einen Zentimeter Handlungsspielraum wahrgenommen.

Ich teile die Auffassung von Herrn Ständerat Bieri: Wir haben mit dieser Initiative nicht ein realistisches Verhandlungspfad, sondern wir haben einfach die Drohung: Entweder macht ihr das, was wir wollen, oder sonst setzen wir es dann durch! Das ist nicht eine gute Art, in Diskussionen einzusteigen.

AB 2015 S 149 / BO 2015 E 149

Sie wollen nicht die Katze im Sack kaufen. Ich möchte Ihnen auch sagen: Wir haben am 18. Februar die NAF-Botschaft im Bundesrat verabschiedet, und Sie kennen die Eckwerte der NAF-Botschaft.

Herr Ständerat Germann, es trifft einfach nicht zu, dass wir nach der Fabi-Diskussion unser Wort nicht halten würden und nicht gleichwertige Systeme schaffen wollten. Es sind jetzt dann zwei Fonds, der Strassenfonds und ein Fonds für die Bahninfrastruktur. Sie sehen in der NAF-Vorlage, die am 18. Februar 2015 publiziert wurde, wie die Finanzierung läuft, nämlich durch die Zweckbindung der Automobilsteuer. Das heisst, dass eine bis jetzt voraussetzungslos geschuldete Abgabe, die in den Bundeshaushalt gegangen ist, neu an einen Zweck gebunden werden soll. Ich kann Ihnen sagen: Meine Freude hat sich in Grenzen gehalten. Aber ich habe dem selbstverständlich zugestimmt, weil es ein Paket ist, das man so auch durchbringen kann. Aber diese 400 Millionen Franken, die heute auch im Bundeshaushalt sind, gehen gemäss NAF-Vorlage dann in die Strasseninfrastruktur. Dann schlagen wir in einem ersten Schritt die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 6 Rappen vor, und ab 2020 sollen Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen in die Finanzierung einbezogen werden. Es ist also ganz klar: Sie werden ungefähr 800 Millionen Franken mehr für diesen Bereich haben, und wir weisen das auch aus. Insofern ist der Vorwurf, wir würden nicht das machen, was man bei der Diskussion der Fabi-Vorlage gesagt hat, nicht berechtigt.

Die gleichzeitige Diskussion der Initiative und der NAF-Vorlage wäre ja nur dann sinnvoll, wenn man damit rechnen könnte, dass die Initiative zurückgezogen würde. Ich habe aber keine Anzeichen dafür gesehen, dass die Initiative zurückgezogen wird. Das Endergebnis wäre dann also, dass Sie gleichzeitig die Initiative und die NAF-Vorlage hätten, was die Diskussion in der Bevölkerung dann auch nicht erleichtern dürfte.

Im Übrigen möchte ich einfach noch einmal darauf hinweisen, was Steuern eigentlich sind, ob es sich jetzt um Strassensteuern, Tabaksteuern oder Spirituosensteuern handelt: Steuern sind grundsätzlich voraussetzungslos geschuldete Abgaben; und wir binden sie dann. Im Bereich der Strasse hat man bereits ab 1920 einen gewissen Teil des Benzinzollertrages zweckgebunden, aber nur einen Teil; damals war es ein Viertel. Wir haben dann auf Verfassungsstufe weitere Zweckbindungen vorgenommen. Wir haben beispielsweise bei der Spirituosensteuer, die eigentlich auch voraussetzungslos geschuldet wäre - man könnte sagen, sie müsse



auch wieder dem Alkoholbereich zukommen - eine Zweckbindung für die AHV beschlossen, ebenso bei der Tabaksteuer. Grundsätzlich dienen diese Steuern aber zur Erfüllung der Aufgaben, die der Staat hat. Das gilt für alle Steuern, das ist verfassungsrechtlich abgestützt. Insofern ist es auch nicht korrekt, von einem Entzug von Mitteln für die Strasse oder von etwas Ähnlichem zu sprechen.

Jetzt komme ich noch zur Frage der koordinierten Verkehrspolitik: Auch der koordinierten Verkehrspolitik, deren Zielsetzung wir alle immer wieder erwähnen und beschwören, meines Erachtens zu Recht, würde eine Annahme der Initiative diametral widersprechen.

Man kann heute natürlich nicht in Zahlen ausdrücken, wie sich die Initiative auswirken würde, aber sie hätte unübersehbare Konsequenzen. Wir haben in der Botschaft dargestellt, dass mit der Initiative der Betrieb, der Bau und der Unterhalt der Nationalstrassen finanziell bis mindestens 2030 gesichert wären, ohne dass die Nutzer dies über eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlages mitfinanzieren müssten. Auf der anderen Seite, beim öffentlichen Verkehr, ist es ganz klar, dass die Zugreisenden den Bahnausbau über höhere Billettpreise mitfinanzieren werden; sie werden sich daran beteiligen. Es muss unseres Erachtens also eine gleichlaufende Entwicklung sein.

In diesem Zusammenhang noch Folgendes: Herr Ständerat Eberle, Sie haben gesagt, in den letzten Jahren seien unter verschiedensten Titeln an die 12 Milliarden Franken von der Strasse bezahlt worden. Vergleichen Sie das Strassennetz von 1960 oder 1970 mit jenem von 2014! Vergleichen Sie den heutigen Stand der Tunneln und der grossen Umfahrungen mit jenem von 1960. Dann sehen Sie schon, dass der Ausbau sehr viele Mittel gebraucht hat. Ich meine, man habe zu Recht sehr viel in die Strasse investiert - und zu Recht hat man auch sehr viel in die Bahn investiert. Ganz schlecht ist, wenn man Strasse und Schiene gegeneinander ausspielt oder ein Ungleichgewicht bei der Finanzierung und bei der Nutzermitfinanzierung schafft. Genau das würde aber geschehen, wenn Sie die Initiative annehmen würden.

Deshalb bittet Sie der Bundesrat, die Initiative und auch den Minderheitsantrag abzulehnen, sich dann aber im Rahmen des NAF für eine gute, gesunde Finanzierung auch der Strasse einzusetzen - der Bundesrat hat Ihnen einen Vorschlag gemacht.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Le président (Hêche Claude, président): Nous votons sur la proposition de renvoi de la minorité Theiler.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 19 Stimmen

Dagegen ... 24 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung"

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour un financement équitable des transports"

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Antrag Germann

... die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Germann

... d'adopter l'initiative.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Kommission ... 31 Stimmen

Für den Antrag Germann ... 4 Stimmen

(8 Enthaltungen)

Le président (Hêche Claude, président): L'entrée en matière étant acquise de plein droit, il n'y a pas de vote sur l'ensemble.

Abschreibung - Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

AB 2015 S 150 / BO 2015 E 150

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen - Adopté