



14.089

**Für eine faire  
Verkehrsfinanzierung.  
Volksinitiative**

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

*Zweitrat - Deuxième 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*

(Français, Binder, Fluri, Giezendanner, Huber, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Walti, Wobmann)

Rückweisung der Vorlage an die Kommission

mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit dem Geschäft "Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen" (15.023) vorzulegen.

*Proposition de la minorité*

(Français, Binder, Fluri, Giezendanner, Huber, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Walti, Wobmann)

Renvoyer le projet à la commission

avec mandat de le présenter au conseil en même temps que l'objet "Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en oeuvre du programme de développement stratégique des routes nationales" (15.023).

**Le président** (Rossini Stéphane, président): Selon la décision du Bureau, nous procédons à un débat en catégorie

AB 2015 N 833 / BO 2015 N 833

IIIb/IV sur la question du renvoi uniquement. Si la proposition de renvoi est rejetée, nous débattons de l'initiative populaire sur le fond. Nous traitons donc d'abord la proposition de la minorité Français, qui propose de renvoyer le projet à la commission.

**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Am 23. März hat sich unsere Kommission mit der Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung", besser bekannt unter dem Namen "Milchkuh-Initiative", auseinandergesetzt. Das Volksbegehren verlangt, dass in Zukunft sämtliche Mineralölsteuern und deren Zuschläge ausschliesslich für die Strassenfinanzierung verwendet werden. Dem Bundeshaushalt würden dadurch 1,5 Milliarden Franken fehlen, und dies hätte Steuererhöhungen oder drastische Sparmassnahmen bei den übrigen Bundesaufgaben zur Folge.

Bekanntlich liegt die Vorlage für einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) für die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur vor. Diese Vorlage, die eine Fondslösung vorsieht, wird im Moment in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates behandelt.





Wir diskutieren heute als Zweitrat über die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung". Der Ständerat behandelte die Initiative in der Frühjahrssession. Mit 31 zu 4 Stimmen bei 8 Enthaltungen ist er dem Antrag des Bundesrates gefolgt, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Mit 24 zu 19 Stimmen hatte er es vorgängig abgelehnt, die Vorlage gleichzeitig mit der bundesrätlichen Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zu behandeln.

Auch in unserer Kommission wurde umfassend über eine Rückweisung diskutiert. Eine Kommissionsminderheit will die Initiative und den NAF gemeinsam behandeln. Es wird dabei mit dem sachlichen Zusammenhang zwischen den beiden Vorlagen argumentiert: Bei beiden Vorlagen geht es um die zukünftige Strassenfinanzierung. Auch will die Kommissionsminderheit damit den Druck auf den NAF aufrechterhalten.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass seitens der Initianten keine verlässlichen Anzeichen für einen Kompromiss vorhanden sind. Die kompromisslose Haltung der Initianten sowie die Unvereinbarkeit der beiden Konzepte - Milchkuh-Initiative und NAF - bieten keine gute Ausgangslage für eine konstruktive, konsensfähige Lösung. So ist die Kommissionsmehrheit der Meinung, dass erst nach dem Volksentscheid zur Milchkuh-Initiative, mit einer bereinigten und klaren Ausgangslage, dem Souverän die neue Lösung zur Strassenfinanzierung vorgelegt werden soll.

So ist es wichtig, dass die Initiative möglichst bald zur Abstimmung kommt, damit die Initianten anschliessend zu einer sinnvollen und finanzpolitisch verantwortbaren NAF-Vorlage Hand bieten. Im Gegensatz zur Volksinitiative, welche nur eine Finanzierungslösung vorsieht, beinhaltet die NAF-Vorlage eine Fondslösung und ein strategisches Entwicklungsprogramm für den Nationalstrassenbau wie auch für die Mitfinanzierung der Hauptstrassen in den Kantonen.

Gerade auch von den Finanzpolitikern darf erwartet werden, dass sie nicht einfach einer einseitigen Verschiebung der finanziellen Mittel von 1,5 Milliarden Franken von der allgemeinen Bundes- in die Strassenkasse zustimmen. Es ist verantwortungslos, das Finanzierungsproblem bei den Nationalstrassen einseitig zulasten der anderen Aufgabenbereiche des Staates zu lösen, ohne zu sagen, wie das entsprechend entstehende Loch in der Bundeskasse gefüllt werden soll. Nennen wir das Kind beim Namen: Die Radikallösung der Milchkuh-Initiative würde unweigerlich zu einem grossen Sparpaket führen, sei es bei Bildung und Forschung, Landwirtschaft, Verteidigung, Kultur oder beim öffentlichen Verkehr.

Die Initianten lassen auch unerwähnt, dass beim NAF mehr Mittel aus der Bundeskasse vorgesehen sind. So sieht der Bundesrat in seiner Botschaft eine vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer für die Strassen vor, einer Steuer notabene, welche bis heute in die Bundeskasse fliesst. Es geht dabei um 400 Millionen Franken. Das ist richtig so, da auch die Strassenbenutzer beim NAF ein wenig mehr bezahlen müssen. Eine vollständige Zweckbindung aller Strassenmittel ist jedoch schlicht und einfach zu radikal.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die Milchkuh, auch wenn sie noch recht jung ist, ihren Dienst getan hat. Sie hat mit Bestimmtheit Druck auf die bereits vorliegende NAF-Vorlage ausgeübt und ihren Zweck erfüllt. Verabschieden wir uns von ihr, bevor die Milch inhaltlich zu Käse wird!

In diesem Sinne beantragt Ihnen die Kommission mit Stichentscheid der Präsidentin, den Rückweisungsantrag abzulehnen und die Initiative heute zu behandeln.

**Rime** Jean-François (V, FR): Monsieur Candinas, vous avez affirmé de façon péremptoire que les initiants n'étaient prêts à aucune discussion. Alors je vous demande de me dire avec qui vous avez discuté: en tout cas pas avec moi, qui fais partie du comité d'initiative. Est-ce que vous avez, par hasard, discuté avec des représentants de l'ASTAG ou avec ceux des associations qui défendent les intérêts des automobilistes?

**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Die Kommission des Ständerates hat Anhörungen durchgeführt, wir haben die Unterlagen ja gesehen. Daraus geht hervor, dass wenig oder keine Kompromissbereitschaft vorhanden ist. Wer auch die Medienmitteilung der Initianten liest, die nach der Publikation der Botschaft herauskam, der sieht, dass man dort nicht bereit ist, bei der Mineralölsteuer Hand zu bieten, und dass man auch beim heutigen Anteil der Mineralölsteuer eine massive Erhöhung zugunsten der Strasse will. Indirekt sagt man also: "Entweder ihr gebt quasi ganz nach, oder wir sind nicht kompromissbereit." Auch das Mail der Initianten, das wir gestern alle erhalten haben, zeigt klar, dass deren Bereitschaft zu einem Kompromiss eigentlich gleich null ist.

**Binder** Max (V, ZH): Herr Kollege Candinas, ich bin selber Mitglied dieses Initiativkomitees. Ich hatte eigentlich nie das Gefühl, dass wir eine kompromisslose Haltung an den Tag gelegt hätten. Ich möchte Sie aber dennoch fragen: Weshalb haben Sie nicht Hand zu einer parallelen Behandlung der Initiative und des NAF geboten, um damit auch die Gelegenheit zu geben, allenfalls den NAF als Gegenvorschlag auszugestalten? Sie haben dazu nicht Hand geboten.



**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Natürlich habe ich dazu nicht Hand geboten! Wenn ich dazu Hand geboten hätte, wäre ich jetzt nicht hier und würde für die Kommissionsmehrheit sprechen.

Wir sind gegen diesen Rückweisungsantrag. Ich darf hier das Schreiben von Andreas Burgener, das die Kommissionsmitglieder vor der Beratung des Geschäftes erhalten haben, zitieren. Hier steht klar: "Dazu gehört insbesondere, dass keine Steuern zulasten der Strassenbenützer erhöht oder neue Steuern eingeführt werden und der Anteil der Zweckbindung der Mineralölsteuer für die Strasse von heute 50 Prozent massgeblich erhöht wird." Auch im Mail von gestern wird gesagt, man solle diesen Anteil aufrechterhalten, um eine Kompromisslösung zu finden. Aber eigentlich wird in keinem Punkt Hand zu einer Kompromisslösung geboten, und am Schluss entscheidet das Initiativkomitee.

**Nordmann** Roger (S, VD), pour la commission: J'interviens ici uniquement sur la proposition de renvoi de la minorité Français.

La majorité de la commission vous propose de traiter maintenant, comme deuxième conseil, cette initiative. Pourquoi? Le projet du Conseil fédéral d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), inscrit dans la Constitution, actuellement pendant devant la commission du Conseil des Etats, modifie le même article constitutionnel que l'initiative dite vache à lait, à savoir l'article 86. Dès lors, deux procédures sont envisageables.

AB 2015 N 834 / BO 2015 N 834

Soit le peuple vote d'abord sur l'initiative dite vache à lait. C'est la stratégie que vous a proposée le Conseil fédéral, qui a été suivie par le Conseil des Etats et la majorité de notre commission. Une fois le résultat du vote populaire connu, probablement en février ou en juin 2016, les chambres pourront apporter la dernière touche au projet constitutionnel de fonds routier FORTA, qui sera ensuite soumis au peuple en 2017. Comme il est vraisemblable que le peuple rejettera l'initiative dite vache à lait, du fait de son caractère extrémiste, elle ouvrira la voie pour le débat populaire sur le fonds FORTA.

Soit le projet de fonds routier FORTA devient le contre-projet direct à l'initiative dite vache à lait. Au terme des délibérations du Parlement, le peuple devrait alors se prononcer le même jour sur l'initiative, le contre-projet et, le cas échéant pour les départager, sur la question subsidiaire.

Par contre, la procédure qui vous est soumise aujourd'hui par la proposition de la minorité Français, à savoir traiter en parallèle dans notre conseil les deux objets, mais sans les lier explicitement dans la procédure comme initiative et contre-projet à l'initiative, serait une absurdité. Elle ferait encourir le risque que le peuple approuve deux versions divergentes de l'article 86 de la Constitution, celle proposée par la présente initiative et celle qui sortira des débats sur le fonds routier.

Autrement dit, si vous adoptez aujourd'hui la proposition de renvoi de la minorité, la Commission des transports et des télécommunications n'aura finalement pas d'autre choix que de transformer le projet FORTA en contre-projet à l'initiative dite vache à lait, sinon on courrait le risque d'avoir deux versions de l'article 86 approuvées par le peuple et les cantons.

De l'avis de la majorité, la minorité n'a pas réfléchi jusqu'au bout aux conséquences de ce renvoi, tel qu'il est proposé ici.

Il fallait soit suivre la procédure du Conseil fédéral, soit franchement proposer d'accoupler le fonds autoroutier et l'initiative dite vache à lait. Toutefois, en commission, les sept partisans de l'initiative n'ont pas proposé cet accouplement, et les quinze opposants à l'initiative non plus.

Pourquoi, en définitive, personne n'a-t-il proposé cet accouplement, qui serait pourtant la conséquence de l'acceptation de la proposition de renvoi? C'est assez simple. Comme l'a expliqué Monsieur Candinas, les partisans de l'initiative n'étaient pas prêts à faire des concessions. Dans la discussion au Conseil des Etats, ils ont dit en substance qu'ils étaient d'accord de retirer l'initiative à la condition que le contre-projet reprenne le contenu de l'initiative. Ils n'ont donc pas proposé l'accouplement. Les opposants à l'initiative ne l'ont pas proposé non plus, parce que la créature qui naîtrait d'une telle union pourrait être assez monstrueuse. Et malheureusement, en politique, le diagnostic préimplantatoire n'existe pas!

Avec la procédure du double oui, le peuple pourrait être tenté de dire: "OK pour les constructions autoroutières, mais je n'ai pas envie de les financer!" et donc préférer l'initiative dite vache à lait au projet de fonds autoroutier du Conseil fédéral. Les conséquences d'une telle votation seraient dramatiques pour le reste des finances fédérales. Sans entrer sur le fond du débat, qui aura lieu tout à l'heure, il faudrait effectuer des économies pour un montant de 1,5 milliard de francs dans d'autres secteurs pour compenser l'argent qui ne rentrerait plus dans les caisses de la Confédération, par exemple 350 millions de francs dans la formation et la recherche, 250 millions de francs dans la défense nationale et 200 millions de francs dans l'agriculture. Ce n'est pas moi



qui le dis, cela figure dans le message du Conseil fédéral.

En réalité, sous l'apparence d'un petit vote de procédure, la proposition de la minorité pourrait conduire à l'échec du fonds que propose le Conseil fédéral et à l'approbation d'une initiative populaire extrémiste ou tout simplement à l'échec des deux. C'est ce qui s'était passé avec l'initiative Avanti. Elle avait pourtant été retirée, mais le contre-projet qui avait été surchargé avait échoué devant le peuple il y a une dizaine d'années. Le risque de reproduire ce scénario est assez conséquent.

Je vous appelle donc à faire preuve de responsabilité en procédant pas à pas, en soumettant d'abord au vote l'initiative dite vache à lait pour clarifier ce front, puis en traitant sereinement le projet du Conseil fédéral. C'est ce qu'a décidé le Conseil des Etats, à savoir débattre du fond de l'initiative, comme le prévoit notre ordre du jour, qui réserve suffisamment de temps à cet effet, puis voter sur la recommandation à faire sur cette initiative, comme le demandaient d'ailleurs les initiants il y a encore quelques semaines.

Il s'agit maintenant d'émettre une recommandation de vote au peuple et aux cantons. Je vous invite donc à refuser la proposition de la minorité Français, même si la décision de la commission était très serrée puisqu'elle a été prise avec la voix prépondérante de la présidente.

**Amstutz** Adrian (V, BE): Geschätzter Kollege, sind Sie nicht auch der Meinung, dass Sie als Kommissionssprecher verpflichtet wären, hier die Wahrheit zu sagen? Ich meine die Wahrheit in folgendem Sinne: Sie wissen genau, dass die Initianten der Milchkuh-Initiative Kompromissbereitschaft signalisiert haben.

**Nordmann** Roger (S, VD), für die Kommission: Leider ist die Wahrheit schwer definierbar. Aber die Aussage der Initianten ist wenigstens in den Kommissionsprotokollen festgehalten, und zwar in den Protokollen des Hearings in der Kommission des Ständerates. Daraus geht ganz klar hervor, dass sie keine Kompromissbereitschaft gezeigt haben, was etliche Ständeräte ziemlich genervt hat, auch bürgerliche Ständeräte, weil sie gesagt haben: "Wie können wir zu einer Lösung kommen, wenn Sie keine Bereitschaft haben, die Initiative allenfalls zurückzuziehen?" Das hat die Ständeräte ziemlich genervt, und das liest man in den Protokollen. Insofern ist die Wahrheit wahrscheinlich jene in den Kommissionsprotokollen, Herr Amstutz.

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Sie haben die Urheber dieser Initiative als "Extremisten" bezeichnet. Sind Sie bereit, sich zu entschuldigen? Es geht um eine Volksinitiative, um ein demokratisches Recht - das ist eine Riesen-, Riesenfrechheit von Ihnen!

**Nordmann** Roger (S, VD), für die Kommission: Überhaupt nicht.

**Binder** Max (V, ZH): Herr Kollege Nordmann, Sie haben von der schwer definierbaren Wahrheit gesprochen. Ist es nicht so, dass Sie auf Ihrer Seite vielleicht die Befürchtung haben, dass Sie, wenn Sie einen Kompromiss eingehen würden, einen Kompromiss eingehen müssten oder könnten, der Ihnen nicht passt?

**Nordmann** Roger (S, VD), für die Kommission: Es ist schwierig zu sagen, was aus dieser Verkoppelung zwischen der Milchkuh-Initiative und der NAF-Vorlage wird. Da kann man keine Präimplantationsdiagnostik machen und wissen, was genau herauskommt. Es gibt eine historische Erfahrung: die Avanti-Initiative. Sie hat vor elf Jahren Anlass zu einem direkten Gegenvorschlag gegeben, der dann relativ strassenlastig war und im Verhältnis 2 zu 1 vom Volk abgelehnt wurde. Eine direkte Wiederholung dieses Verfahrens scheint nicht sehr zielführend zu sein, weil es sehr gut zu einer vollständigen Ablehnung der Vorlage, auch der bundesrätlichen Vorlage, kommen könnte, da sie dann unausgeglichen ist. Das Problem ist eben, dass man eine relativ ausgeglichene Vorlage erarbeiten muss, weil sie das doppelte Mehr braucht.

**Rickli** Natalie Simone (V, ZH): Herr Nordmann, ich möchte an die Frage von Herrn Giezendanner anschliessen. Sie äussern sich ja als Kommissionssprecher. Gab es einen Beschluss, oder wurde festgehalten, dass die Initianten "Extremisten" seien, oder können Sie uns sagen, wer in der Kommission die Initianten als "Extremisten" bezeichnet hat?

AB 2015 N 835 / BO 2015 N 835

**Nordmann** Roger (S, VD), für die Kommission: Ich habe gesagt, dass der Inhalt extremistisch ist.

**Français** Olivier (RL, VD): Devons-nous ou ne devons-nous pas lier l'initiative "pour un financement équitable des transports", dite initiative dite vache à lait, au projet FORTA? Tel est le débat du jour - débat stratégique et débat politique. Ma réponse est clairement oui.



Il y a lieu de rappeler que ce n'est pas la première fois qu'une initiative s'impose dans le débat. En effet, il n'y a pas si longtemps, dans le cadre du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), nous avons tenu compte des pressions exercées par l'Association transports et environnement et nous nous sommes donné les moyens de trouver une solution, un compromis, en particulier au sein de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats.

Pourquoi refuser à celles et à ceux qui ont déposé l'initiative "pour un financement équitable des transports" ce que nous avons accordé à d'autres? Il est vrai que pour trouver un compromis, il faut la volonté réciproque de se mettre autour d'une table. Si l'on entend certains membres du comité d'initiative, puisque plusieurs d'entre eux veulent ouvrir le dialogue, alors saisissons la chance de le faire. Bien évidemment, en l'état, nous ne savons pas quelles sont les positions des associations qui forment le comité d'initiative. Il n'est pas non plus d'usage que les parties expriment leurs exigences en amont du processus.

Nous voulons garantir durablement le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération, tout comme nous avons pu obtenir un financement durable des infrastructures ferroviaires pour le projet FAIF. Il a été clairement établi que des fonds supplémentaires étaient nécessaires pour développer et entretenir le réseau des routes nationales et les projets d'infrastructure pour le trafic d'agglomération. Si l'initiative dite vache à lait se limite à la question du financement des infrastructures routières et si les plus fondamentalistes estiment que tout l'argent de la route doit rester acquis à la route, et par cela revoir la clé de répartition actuelle de l'argent collecté par le truchement de la taxe et de la surtaxe sur les huiles minérales, d'autres plus modérés estiment qu'il faut faire pression par l'initiative sur le Conseil fédéral et sur notre Parlement pour participer aux débats, essentiellement sur les modalités de perception, durant la négociation.

Le projet FORTA fera l'objet d'une votation populaire et il n'aboutira que si une très grande majorité des parties - partis politiques et associations - se mettent autour de la table pour négocier. Pour réussir, nous avons besoin du soutien de la majorité des organisations de défense des usagers de la route pour remporter la votation populaire. Aussi proposons-nous de faire un pas en direction des initiants, de faire évoluer le projet FORTA en partenariat avec le comité de l'initiative dite vache à lait.

Il y a lieu de rappeler que le projet FORTA est en cours de traitement au Conseil des Etats et que ce projet a trait au financement des routes nationales et des projets d'agglomération. Aujourd'hui, le projet FORTA ne satisfait pas les partis politiques et les associations. Ainsi, un large compromis doit être trouvé si l'on veut que ce projet soit accepté par le peuple.

Le projet FORTA a évolué entre la procédure de consultation et le dépôt pour son traitement par les chambres. Aussi, nous devons nous donner les moyens pour que ce projet continue son évolution, pour que l'on garantisse à terme le financement durable de nos infrastructures routières et d'agglomération, et pour que les études projetées, par exemple, pour le contournement de Morges et pour l'autoroute du Glatttal zurichois, soient formellement inscrites dans le projet FORTA.

Ne pas soutenir ma proposition de minorité, c'est prendre le risque d'essuyer un échec devant le peuple sur le projet FORTA et ainsi de perdre au moins quatre années dans le dossier du financement durable des projets relatifs au trafic d'agglomération. Mais c'est aussi prendre le risque que l'initiative soit acceptée, et ceux qui pensent le contraire doivent se rappeler que nous avons durement perdu, dans tous - je le rappelle - les cantons, lors de la votation portant sur l'augmentation du prix de la vignette autoroutière. La population attend de nous des solutions qui garantissent à nos infrastructures une plus-value à long terme.

Pourquoi devrions-nous refuser au comité d'initiative la possibilité de faire pression sur nous, les parlementaires, et sur le projet FORTA en particulier, alors que nous avons accepté en son temps que l'ATE fasse pression sur le projet FAIF? Les personnes à la base de l'initiative dite vache à lait sont tout aussi excessives que l'étaient celles de l'ATE, mais chacun avait alors fait un pas vers l'autre et nous avons trouvé une solution. Refuser de dialoguer avec les initiants reviendrait à durcir leur position lors du débat sur le projet FORTA.

Nous devons trouver un compromis. Si quelques membres du comité d'initiative refusaient le compromis, nous pourrions espérer qu'une majorité des associations décident de trouver la solution adéquate; alors, le projet FORTA ferait office de contre-projet à l'initiative dite vache à lait. Celle-ci et le projet FORTA abordent la même thématique, et l'on ne doit pas traiter ces deux objets en deux temps, comme le propose la majorité de la commission.

Si le conseil suit ma proposition de minorité, la population pourra voter sur les deux objets en même temps. Un tel scénario est certes ambitieux, mais la gauche, qui réclame à cor et à cri que les projets se développent par une démarche participative, devrait se satisfaire de cette proposition, car le peuple pourrait choisir: soit la variante du Parlement contre celle des initiants, soit, en cas d'insatisfaction, le rejet des deux projets.

Une votation ou le risque d'une votation donnerait plus de chance au projet FORTA dès lors que la majoration de la taxe sur l'essence serait fortement réduite, à condition bien sûr que d'autres propositions de financement,



par la TVA, par exemple, soient débattues comme cela fut le cas lors du débat sur le projet FAIF. Ma proposition de minorité a pour but de renvoyer le projet à la Commission des transports et des télécommunications afin qu'il soit traité au conseil en même temps que le projet FORTA. La proposition a été rejetée en commission, par 12 voix contre 12 avec la voix prépondérante de la présidente. Je vous invite à soutenir ma proposition de minorité et ainsi à accepter le dialogue avec l'adversaire.

**Amherd Viola** (CE, VS): Die Initiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" hat zum Ziel, den für die Strasseninfrastruktur zu erwartenden Finanzierungsengpass abzuwenden. Sie setzt bei Artikel 86 der Bundesverfassung an, in dem es unter anderem um den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrassen, um die Förderung des Schienengüterverkehrs mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung sowie um Beiträge an die Kantone geht. Die Initiative sieht vor, die dafür nötigen Mittel durch die vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen bereitzustellen. Der gesamte Reinertrag der Mineralölsteuer soll laut Initiative künftig für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden.

In Zahlen ausgedrückt heisst das: Heute sind 50 Prozent der Mineralölsteuererträge zweckgebunden. Das entspricht in absoluten Zahlen 1,5 Milliarden Franken pro Jahr für den Strassenverkehr. Die anderen 50 Prozent gehen in die allgemeine Bundeskasse und stehen somit für andere Aufgaben zur Verfügung.

Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat bei der Behandlung der Volksinitiative Anhörungen durchgeführt, an welchen Vertreterinnen und Vertreter des Initiativkomitees, der Kantone, der Verkehrs- sowie der Wirtschaftsverbände beteiligt waren. Die Kommission empfiehlt mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Ablehnung der Volksinitiative.

In der Kommission wurde auch ein Antrag diskutiert, welcher eine gemeinsame Behandlung von Milchkuh-Initiative und

**AB 2015 N 836 / BO 2015 N 836**

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) verlangte. Dieser Antrag wurde mit Stichentscheid der Präsidentin abgelehnt. Auf der vorliegenden Fahne finden Sie diesen Antrag als Antrag der Minderheit, welche die Rückweisung des Geschäfts an die Kommission verlangt, mit dem Auftrag, die Milchkuh-Initiative und der NAF seien gemeinsam zu behandeln.

Ich äussere mich im Moment lediglich zum Minderheitsantrag auf Rückweisung. Die Minderheit verweist in der Begründung ihres Rückweisungsantrages auf die Fabi-Vorlage, welche als Gegenvorschlag zur VCS-Volksinitiative behandelt wurde. Sie verlangt, dass nach diesem Muster auch die Milchkuh-Initiative gemeinsam mit dem NAF diskutiert werden soll.

Die CVP/EVP-Fraktion lehnt dies grossmehrheitlich ab, weil die beiden Situationen nicht miteinander vergleichbar sind. Bei der VCS-Initiative formulierte der Bundesrat direkt einen Gegenvorschlag; dadurch war eine gemeinsame Behandlung vorgegeben. Bei der VCS-Initiative war klar, dass unter bestimmten Voraussetzungen ein Rückzug zu erwarten war. Des Weiteren ging es bei der VCS-Initiative um die gleiche Frage wie bei Fabi, nämlich um den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Anders ist dies bei der Milchkuh-Initiative und beim NAF, dessen Eckpunkte bekannt sind.

Die Milchkuh-Initiative ist eine reine - ich betone dies: eine reine - Finanzierungsvorlage, die sich in keiner Weise mit einem Ausbauprogramm für die Infrastruktur beschäftigt. Damit ist sie viel schmalbrüstiger als der NAF, der viel mehr als eine blossе Finanzierungsfrage beinhaltet. Der NAF bietet neben einer neuen Finanzarchitektur ein strategisches Entwicklungsprogramm, welches die nächsten Ausbauschritte der Strasse und deren Finanzierung aufzeigt. Der NAF schafft ein langfristig solides Finanzierungssystem auf Gesetzes- und Verfassungsbasis, und er legt zudem, wie gesagt, die nächsten Ausbauschritte fest. Er beinhaltet also Finanzierungs- und Infrastrukturfragen. Die Volksinitiative dagegen ist ein reines Geldumverteilungsvehikel, welches ein Loch stopft, indem es ein anderes aufreisst.

Das sind zwei ganz unterschiedliche Konzepte. Die Milchkuh-Initiative ist inhaltlich nicht mit dem NAF zu vergleichen. Eine gemeinsame Behandlung der beiden Vorlagen macht schon deshalb keinen Sinn.

Zudem haben die Initianten bis heute, auch wenn jetzt etwas anderes behauptet wird, in keiner Art und Weise den Eindruck erweckt, dass sie an einen Rückzug ihrer Initiative denken. Es ist also für alle Beteiligten transparenter, wenn so rasch als möglich über die Initiative abgestimmt wird und eine Abstimmungsempfehlung erfolgt.

Ich bitte Sie namens der grossen Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion, den Minderheitsantrag auf Rückweisung abzulehnen.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Bei der Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" handelt es sich bei näherem Hinsehen primär um eine finanzpolitische und nicht um eine verkehrspolitische Vorlage. Es ist richtig, dass



sowohl der Ständerat als auch unsere KVF den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) nicht als direkten Gegenvorschlag zu dieser finanzpolitisch unverantwortlichen Initiative vorlegen wollen.

Die sogenannte Milchkuh-Initiative will sämtliche Strasseneinnahmen einer Zweckbindung zugunsten der Strasse unterwerfen. Aus Sicht von uns Grünliberalen ist ein solcher Vorschlag, entgegen dem Titel der Initiative, höchst unfair, da viele Kosten des Strassenverkehrs nicht, weder heute noch bei einer Annahme der Initiative, über die Strasseneinnahmen finanziert werden. Die Initiative hat also überhaupt nichts mit Kostenwahrheit zu tun. Eine Annahme würde vielmehr zu Ungleichgewichten im Bundeshaushalt und zu einer unkoordinierten und unausgewogenen Verkehrspolitik führen. Diese Initiative reisst zudem den Graben zwischen Strasse und Schiene neu auf. Nur wer nicht bereit ist, die von ihm verursachten Kosten selbst zu tragen, und sich einfach auf Kosten anderer bedienen will, macht solche unverantwortlichen Vorschläge.

Die Milchkuh-Initiative ist also ein massiver Angriff auf unseren Staatshaushalt, ein Angriff, der zu schmerzhaften Sparmassnahmen bei Bildung, Forschung, Landwirtschaft und Landesverteidigung führen würde. Die Zweckbindung ist zudem sehr fragwürdig. Etwa gleich absurd wäre es zu verlangen, dass die Mehrwertsteuer auf Dienstleistungen und Produkten, zweckgebunden nach Sparte, in die Finanzierung entsprechender Infrastruktur und Produktion zurückfliesst. Steuern sind grundsätzlich voraussetzungslos geschuldet, und das ist gut so.

Der Bundesrat hat sich von der Milchkuh-Initiative unverständlicherweise unter Druck setzen lassen und schlägt einen NAF vor, der Teile davon aufnimmt, zum Beispiel die Zweckbindung der Autoimportsteuer. Das Gejammer, dass Autofahrer geschröpft oder gar abgezockt werden, ist unberechtigt. Autofahren kostet heute pro Kilometer viel weniger als noch vor zehn, zwanzig oder dreissig Jahren - dies insbesondere dank Fahrzeugen mit geringerem Verbrauch, günstigeren Erdölpreisen und stark gestiegener Kaufkraft. Deshalb nimmt der Privatverkehr, insbesondere der Freizeitverkehr, stetig zu.

Im selben Zeitraum sind übrigens die Preise des öffentlichen Verkehrs deutlich gestiegen, was grundsätzlich zwar richtig wäre, aber eben nur, wenn man auch beim Privatverkehr für mehr Kostenwahrheit sorgen würde, wenn also auch Umwelt-, Gesundheits- und weitere begleitende Kosten des Privatverkehrs auf die Verursacher abgewälzt würden. Verstärkt sich der Preisunterschied zwischen Strasse und Schiene aber weiter, werden noch mehr Leute auf die Strasse drängen. Noch mehr Staus und entsprechende Probleme sind vorprogrammiert. Für uns Grünliberale ist deshalb ein intelligent ausgestaltetes und mit dem Finanzhaushalt sauber abgestimmtes Mobility-Pricing die einzige taugliche Lösung, um in erster Linie eine effiziente Verkehrsverteilung und in zweiter Linie auch eine langfristige und verursachergerechte Infrastrukturfinanzierung sicherzustellen. Der Bundesrat hat ja kürzlich dazu einen Bericht vorgelegt und bereits einige Möglichkeiten aufgezeigt.

Klar ist für uns Grünliberale, dass die Milchkuh-Initiative vor allem und mit voller Absicht ein grosses Loch von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr in die Bundeskasse fressen will und deshalb vor allem eine Finanzvorlage ist. Aus diesem Grund ist der NAF nach unserer Auffassung nicht geeignet als Gegenvorschlag zu dieser Initiative. Bitte lehnen Sie die Rückweisung an die Kommission deshalb ab; diese Schlaufe können wir uns getrost sparen.

**Borer** Roland F. (V, SO): Ja, Herr Kollege, dass Sie als fleissiger Schienen- respektive Bahnbenützer natürlich Ihre Pfründe sichern wollen, ist mir klar. Woher kommt es, dass Sie sich erlauben, von Kostenwahrheit und Kostendeckung im Strassenverkehr zu sprechen, wenn Sie als Bahnbenützer Ihre Kosten nicht einmal zu 50 Prozent tragen?

**Grossen** Jürg (GL, BE): Geschätzter Kollege Borer, erstens muss ich sagen, dass ich mindestens so viel Autofahre, wie ich die Bahn benutze, weil ich aus einer Landregion komme; das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt: In der Transportrechnung des Bundesrates ist klar aufgezeigt, dass heute weder die Schiene noch die Strasse die vollen Kosten tragen, wenn man die externen Kosten auch mitberücksichtigt.

**Amstutz** Adrian (V, BE): Herr Kollege, dann halten Sie doch in Ihrem Referat, wenn Sie wissen, wie die Verhältnisse der Kostendeckung sind, wenigstens fest, wie das genau aussieht. Sie wissen, dass der Bahnbenützer - ich bin auch einer, und es geht nicht um Schiene oder Strasse, sondern um beides - nicht einmal die Hälfte der Kosten zahlt, die er verursacht. Der Autobenützer hingegen zahlt seine Kosten praktisch selbst.

**Grossen** Jürg (GL, BE): Sehr geehrter Kollege Amstutz, ich bitte Sie, doch einmal die Transportrechnung des

AB 2015 N 837 / BO 2015 N 837

Bundesrates zu konsultieren. Dort sieht man genau, dass insbesondere der Strassenverkehr, je nach Quelle, Kosten von 6 bis 9 Milliarden Franken pro Jahr verursacht, die er eben nicht trägt.



**Binder Max** (V, ZH): Herr Grossen, Sie haben jetzt eigentlich zum Inhalt der Initiative gesprochen, aber nicht zum eigentlichen Thema. Es geht jetzt nur um die Rückweisung; es geht nur um die Rückweisung! Können Sie mir nun sagen, weshalb Sie nicht für Rückweisung respektive ein gemeinsames Behandeln der beiden Geschäfte sind? Das ist jetzt das Thema und nichts anderes.

**Grossen Jürg** (GL, BE): Herr Binder, Sie haben mir, wie ich leider feststellen muss, nicht zugehört. Ich habe ganz klar gesagt, dass die Milchkuh-Initiative eine finanzpolitische Vorlage ist und deshalb nicht gemeinsam mit dem NAF behandelt werden kann.

**Quadranti Rosmarie** (BD, ZH): Die BDP wird und will sich im Rahmen des NAF für eine faire Verkehrsfinanzierung einsetzen. Aus unserer Sicht bietet die Milchkuh-Initiative keine Lösung für eben diese faire Verkehrsfinanzierung. Aber wir wollen die Argumente der Initianten nicht komplett ausklammern, und da beide Projekte in Arbeit sind, wird die BDP-Fraktion in ihrer Mehrheit heute die Rückweisung unterstützen und damit Hand bieten, die beiden Projekte miteinander zu verknüpfen.

Unser Ziel bleibt aber der NAF, mit dem wir ein Pendant zu Fabi schaffen wollen. Das haben wir den Leuten rund um die Fabi-Abstimmung so versprochen: einen NAF, der mit Fabi auf Augenhöhe ist, einen NAF, der namentlich auch die Inkraftsetzung des Netzbeschlusses beinhalten muss.

Nun wissen wir, dass die Initianten der Milchkuh-Initiative von den bisherigen Eckwerten des NAF nicht sehr viel halten. Wenn heute aber der Nationalrat Hand zu einer Zusammenarbeit bietet, so erwartet die BDP von den Initianten, dass sie uns auch entgegenkommen. Eine Zusammenarbeit darf nicht bedeuten, dass wir uns nun den NAF von den Initianten der Milchkuh-Initiative diktieren lassen. Wir werden den Initianten nicht sämtliche Wünsche von den Lippen ablesen können, aber auch nicht wollen. Denn wir engagieren uns vor allem auch deshalb für den NAF als Gegenvorschlag zur Milchkuh-Initiative, weil Letztere eben keine Alternative sein kann.

In diesem Sinne wird eine Mehrheit der BDP-Fraktion die Rückweisung unterstützen.

**Wobmann Walter** (V, SO): Zuerst möchte ich meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Mitglied des Initiativkomitees.

Die SVP-Fraktion ist klar für die Rückweisung der Vorlage zur Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung", mit dem Auftrag, diese zusammen mit der NAF-Vorlage zu behandeln. Die Strasseninfrastruktur ist vielerorts völlig am Anschlag und muss auch entsprechend an die heutige Situation angepasst werden. Die Strasse ist im Gegensatz zur Bahn in der Vergangenheit sträflich vernachlässigt worden, und dies, obwohl die Strassenbenützer jährlich über 9 Milliarden Franken an Abgaben allein auf Bundesebene leisten. Aber bekanntlich nur 30 Prozent davon werden dann auch zweckgebunden für die Strasse verwendet. Über drei Viertel des Personenverkehrs finden jedoch auf der Strasse statt; das ist auch eine Tatsache.

Nun geht es darum, wie die Strasse in Zukunft finanziert werden soll. Dazu gibt es bekanntlich zwei Vorschläge. Ein Vorschlag ist die Initiative, die jetzt aktuell behandelt wird. Andererseits gibt es die NAF-Vorlage des Bundesrates. Ich gehe hier nicht auf die materiellen Inhalte der beiden Vorlagen ein. Das werden wir später dann noch tun. Aber es sollte eigentlich zwingend sein, dass wir diese Vorlage zurückweisen und dann beide Geschäfte zusammen behandeln würden.

Es geht einfach um die gleiche Thematik, um die Finanzierung der Strasse. Bei der Bahnfinanzierungsvorlage, also bei der Fabi-Vorlage, hatten wir ja seinerzeit genau die gleiche Ausgangslage. Auch dort gab es eine Volksinitiative, die VCS-Initiative, und einen bundesrätlichen Vorschlag. Beides wurde zusammen behandelt, und daraus entstand dann eine Vorlage, welche dem Volk vorgelegt wurde. Damals wurde aber der Bevölkerung auch versprochen, nach Fabi auch für eine Strassenfinanzierung zu sorgen, analog Fabi auch einen Strassenfonds zu schaffen. Nun appelliere ich an Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen: Halten Sie dieses Versprechen, und setzen Sie um, was der Bevölkerung im Abstimmungskampf immer und immer wieder erklärt wurde.

Nun noch eine Bemerkung zu den Kommissionssprechern: Ich bin schon erstaunt; ich finde es unglaublich, was die beiden Kommissionssprecher vorhin gesagt haben. Sie haben gesagt, das Initiativkomitee sei zu keinem Kompromiss bereit. Das ist eine reine Lüge! Bitte beweisen Sie mir das, sonst nehme ich das Wort "Lüge" nicht zurück. Es gab ja bisher gar keinen Grund, von Rückzug oder von Kompromissen zu sprechen. Wir haben ja noch gar keinen Gegenwert. Und solange wir den nicht haben, wäre es ja unsinnig, eine Initiative, die von weit über 100 000 Leuten unterschrieben worden ist, einfach leichtsinnig zurückzuziehen nach dem Motto: "Juhui, das war's!" So dumm sind wir also ganz bestimmt nicht. Mit der heutigen Rückweisung würde die Zusammenführung beider Geschäfte aber genau die Ausgangslage für eine gute Vorlage schaffen, und dann können wir am Schluss entscheiden, ob unser Anliegen erfüllt ist oder nicht. So geht das - und nicht



anders.

Ich bitte Sie, der Rückweisung an die Kommission zuzustimmen, damit wir wirklich eine faire und saubere Lösung für die Strassenfinanzierung finden.

**Rytz Regula (G, BE):** Die Milchkuh-Initiative der Autolobby fordert, dass sämtliche Einnahmen aus der Mineralölsteuer in den Strassenverkehr fliessen. Damit würden 1,5 Milliarden Franken von der Bundeskasse in den zweckgebundenen Strassenfonds umgeleitet. Das sieht auf den ersten Blick aus wie eine harmlose Geranien-Umtopf-Aktion, aber es ist ein veritabler Raubzug auf den Staatshaushalt. Sie müssen sich diese Zahlen vorstellen: Das Loch von 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse wäre doppelt so gross wie das bei der Gastro-Initiative, die von der Stimmbevölkerung mit 71 Prozent Neinstimmen bachab geschickt worden ist! Dieses Schicksal wird auch die Milchkuh-Initiative erleiden - wenn wir sie ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung bringen.

Das Ziel der Milchkuh-Initiative ist der Bau von neuen Autobahnen, das hat mein Kollege Wobmann vorhin sehr klar ausgeführt - und das ausgerechnet im Land mit dem dichtesten Autobahnnetz der Welt! Weil Autobahnen das beste Kulturland fressen, machen sie den richtigen Milchkühen die Futterplätze streitig. Es handelt sich deshalb eigentlich um eine "Milchkuh-Verdrängungs-Initiative". Und es gibt auch sonst sehr viele Parallelen zur Landwirtschaftspolitik:

1. Die erste Parallele ist das alte Sprichwort: "Guet gjammeret isch halb buret." Tatsächlich hat die Milchkuh-Initiative bereits vor der Abstimmung einen grossen Erfolg erzielt: Wegen der lauten Klagen der Autolobby hat der Bundesrat bereits beschlossen, die Einnahmen aus der Automobilsteuer von der Bundeskasse in den neuen Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zu verschieben. Und was tun die Initianten? Anstatt sich über diesen Geldsegen zu freuen, verlangen sie nach mehr. Kein Wunder, ist die Milchkuh-Initiative im sonst doch sehr besonnenen Ständerat auch als "Blutegel-Initiative" bezeichnet worden.
2. Ich persönlich finde allerdings, dass der Name "Milchkuh-Initiative" sehr viel besser passt als "Blutegel-Initiative". Denn im Gegensatz zu Blutegeln werden Milchkühe in der Schweiz subventioniert. Es ist nach dem neuen Landwirtschaftsgesetz sehr schwierig, dafür eine genaue Zahl herauszubekommen, weil die Tierbeiträge ja aufgehoben und durch eine indirekte Finanzierung ersetzt worden sind. Aber nach dem alten Landwirtschaftsgesetz wurden Milchkühe mit 1700 Franken pro Jahr subventioniert. Auch im

#### AB 2015 N 838 / BO 2015 N 838

Strassenverkehr legt die Allgemeinheit immer noch drauf. Sie kennen die Zahlen: Der Kostendeckungsgrad des Strassenverkehrs beträgt gemäss Transportrechnung rund 90 Prozent, und dazu kommen noch die Ausgaben für die Gemeindestrassen, die ja fast ausschliesslich aus Steuergeldern finanziert werden.

Wir werden diese Zahlen nachher noch ausführlich diskutieren, es geht jetzt vor allem um den Rückweisungsantrag. Unser Kollege Olivier Français will die Milchkuh-Initiative mit einem Gegenvorschlag bekämpfen. Das ist aus Sicht der Grünen ehrenhaft, aber leider wirkungslos. Ein Gegenvorschlag macht tatsächlich nur Sinn, wenn die Initianten zumindest mit einem Rauchzeichen signalisieren, dass sie die Initiative auch zurückziehen werden.

Was ich vorhin von Herrn Wobmann gehört habe, war kein Rauchzeichen. Es ist überhaupt nicht klar, was denn die Bedingungen wären, damit Sie die Initiative zurückziehen würden. Wenn Sie sagen, dass Sie den Text der Initiative dann in die Vorlage zum NAF aufnehmen wollen, dann kann man geradeso gut die Initiative zur Abstimmung bringen. Es ist aus meiner Sicht ein Spiel mit gezinkten Karten. Ich verlasse mich lieber auf das, was die Initianten bisher in den Medien gesagt haben. Dort haben sie diese Milchkuh-Initiative bereits zu einem Kampfstier umoperiert. Sie wollen mit Vollgas in Richtung Volksabstimmung brettern. Die 400 Millionen Franken Autoimportsteuer reichen ihnen nicht. Sie wollen aufs Ganze gehen und ein grosses Loch in die Bundeskasse fressen, und das geht auf Kosten der Bildung, der Forschung und des öffentlichen Verkehrs; das ist ganz klar die falsche Entscheidung. Wir wollen hier über Verkehrspolitik diskutieren. Die Milchkuh-Initiative ist eine reine Finanzumschichtungs-Maschine. Deshalb macht es auch keinen Sinn, ihr jetzt als Gegenvorschlag diese NAF-Vorlage gegenüberzustellen.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der grünen Fraktion, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Wir brauchen keinen Gegenvorschlag, sondern eine engagierte Kampagne gegen diese Milchkuh-Initiative.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Frau Kollegin, haben Sie bei der Aufstockung der Fabi-Vorlage um 3 Milliarden Franken Kompensationen gefordert? Haben Sie für diese 3 Milliarden Franken irgendwelche Kompensationen in den Bereichen Bildung, Landwirtschaft oder Forschung gefordert?

**Rytz Regula (G, BE):** Die Fabi-Vorlage, geschätzter Kollege Amstutz, ist ein sehr umfassendes Finanzie-



rungsmodell mit ganz unterschiedlichen Finanzierungsquellen, die zu einem ganz grossen Teil schon vorher bestanden haben. Die Aufstockung wurde vor allem auch gemacht, um dem ländlichen Raum einen guten öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Würden wir nur zwischen Bern und Zürich einen öffentlichen Verkehr betreiben, würde es keine Subventionen brauchen.

**Français** Olivier (RL, VD): Madame Rytz, vous avez fait référence à ce que vous avez lu dans la presse. J'aimerais donc savoir ce qui est plus important pour vous: ce que vous lisez dans la presse ou ce que disent les parlementaires, élus, et représentants du comité d'initiative?

**Rytz** Regula (G, BE): Selbstverständlich verlasse ich mich weniger auf die Presse als auf das, was hier die Parlamentsmitglieder selber sagen. Aber wenn Sie das, was Herr Wobmann vorhin gesagt hat, als Zusage aufgefasst haben, dass Kompromissbereitschaft vorhanden sei, dann haben Sie offenbar etwas anderes gehört als ich.

**Graf-Litscher** Edith (S, TG): Kollege Wobmann, ich muss Sie leider enttäuschen: Mir als Thurgauerin können Sie keine Birnen für Äpfel verkaufen. Und genau darum geht es in dieser Vorlage.

Es gibt drei zentrale Gründe, weshalb sich die beiden Geschäfte nicht miteinander verbinden lassen:

1. Die Milchkuh-Initiative ist ganz klar eine finanzpolitische und keine verkehrspolitische Vorlage.
2. Es geht um die Umverteilung von Steuergeldern. Im Gegensatz zum neuen Strassenfonds NAF führt die Milchkuh-Initiative zu massiven Steuerausfällen von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr. Was das für Folgen für die Bildung, für die Landwirtschaft und für weitere Beziehungen auch zum Ausland - im Verkehrsbereich sogar für die Armee - hätte, hat der Bundesrat in der Vorlage ganz klar gemacht.
3. Ich bin schon etwas erstaunt, wenn jetzt das Hohelied des Kompromisses gesungen wird. Bisher haben wir wirklich keine klaren Fakten, die zeigen, wie dieser Kompromiss aussehen soll. Es ist eine Tatsache, dass die Initianten immer wieder betonen, ein Rückzug komme für sie nicht infrage. Es gibt kein klares Zeichen dafür, dass sie von dieser No-go-Position nur einen Millimeter abweichen. Was wir hier hören, sind Sonntagspredigten. Es wäre jetzt hier der richtige Zeitpunkt dafür, auch Taten folgen zu lassen.

Kollege Amstutz hat noch einen Link zu Fabi gemacht. Danke, dass Sie mir diesen Steilpass zugespielt haben. Anders als bei dieser erfolgreichen Vorlage kann man die Milchkuh-Initiative nicht als ein faires, ausgewogenes Finanzierungskonzept bezeichnen. Im Gegenteil: Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird durch höhere Billettpreise, durch Beiträge von Bund und Kantonen finanziert, was dazu führt, dass alle Beteiligten, die von diesem Angebot profitieren können, auch ihren Beitrag daran leisten. Bei der Milchkuh-Initiative hingegen müssten sich die Automobilisten und Automobilistinnen nicht durch höhere Beiträge beteiligen. Das ist auch ein Grund dafür, dass man nicht von einer fairen Finanzierung sprechen kann.

In diesem Sinne ist es für die SP ganz klar: Wir sagen Nein zur Rückweisung, weil die Initianten bisher keinen Millimeter von ihrer Position abgewichen sind, sondern auf ihrer No-go-Position beharren, die hier im Raum steht.

Jetzt bin ich gespannt, welche Fragen mir die Kollegen stellen werden.

**Binder** Max (V, ZH): Frau Kollegin, erachten Sie es dann nicht als fair, wenn wir sagen, dass wir das Verursacherprinzip anwenden? Wir also bezahlen mit dem Geld unsere Strassen, und wir lassen sie nicht durch andere bezahlen. Bei Fabi zahlen, Sie haben das zu Recht gesagt, die Kantone - es sind die Steuerzahler, die dort zahlen -, und im Übrigen zahlt auch die Strasse. Ich habe noch nie gehört, dass die Bahn für die Strasse bezahlt hätte. Also ist es fair und gerecht, die Gelder, die von der Strasse erwirtschaftet und bezahlt werden, auch wieder bei der Strasse einzusetzen.

**Graf-Litscher** Edith (S, TG): Einen wichtigen Punkt haben Sie noch vergessen. Bei Fabi bezahlen eben auch die Nutzerinnen und Nutzer mehr. Fragen Sie mal die Leute, die von Zürich nach Bern fahren, wie teuer die Billettpreise geworden sind. Und noch ein Hinweis, Kollege Binder: Wir erinnern uns alle, dass die jetzige Finanzierung für ein ausgewogenes Verkehrssystem eben auch auf zahlreichen Volksentscheiden beruht. Ich bitte Sie, auch diesen Volksentscheiden gerecht zu werden.

**Rime** Jean-François (V, FR): Madame Graf-Litscher, comme ce matin nous avons entendu plusieurs fois le souhait que les intervenants déclarent leurs liens d'intérêts, ne pensez-vous pas que dans ce débat, qui touche aux chemins de fer, vous auriez dû déclarer les vôtres?

**Graf-Litscher** Edith (S, TG): Meine Interessenbindung können Sie unter [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) jederzeit nachlesen. Ich bin angestellt bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV).



**Amstutz** Adrian (V, BE): Finden Sie es fair, wenn Sie hier wider besseres Wissen behaupten, die Initianten hätten keine Zeichen für einen Kompromiss gesetzt? Das ist schlicht gelogen!

AB 2015 N 839 / BO 2015 N 839

**Graf-Litscher** Edith (S, TG): Nein, das ist nicht gelogen, Herr Amstutz! Ich erwarte nur, dass hier keine Sonntagspredigten gehalten werden. Vielmehr fordere ich Sie auf, jetzt die Vorschläge zu bringen, wie Ihr Kompromiss aussieht.

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Liebe Frau Graf-Litscher, Sie wollen Kostenwahrheit; das sagen Sie ja immer. Ich frage Sie: 50 Prozent des öffentlichen Verkehrs finden auf der Strasse statt, doch heute wird vom öffentlichen Verkehr nichts an die Strassenrechnung bezahlt. Wie viel sind Sie den öffentlichen Verkehr in Zukunft an die Strassenrechnung bezahlen zu lassen bereit?

**Graf-Litscher** Edith (S, TG): Herr Giezendanner, ich berufe mich auf die Volksentscheide. Dadurch, dass der öffentliche Verkehr subventioniert wird, wie übrigens auch die Landwirtschaft, profitieren auch diejenigen, die Auto fahren - oder Lastwagen, wie die Leute aus Ihrem Unternehmen -, davon, dass viele Leute Zug fahren, denn sonst gäbe es noch mehr Stau.

**Allemann** Evi (S, BE): Wir haben jetzt lange gestritten über das, was die Initianten uns zugesichert haben. Leider darf ich ja nicht aus den Kommissionsprotokollen zitieren. Deshalb habe ich rasch geguckt, wie im Ständerat debattiert wurde. Dort hat Peter Bieri, unser CVP-Kollege, Folgendes gesagt: "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," sagte Peter Bieri, "sie haben die vom Bundesrat im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage als ... 'Ohrfeige' bezeichnet." (AB 2015 S 140) Das ist es, was wir aus den Hearings anhand von öffentlichen Aussagen wissen, und das führt mich dazu anzunehmen, dass dieses Szenario "Rückzug" sehr unwahrscheinlich ist. Deshalb macht es heute auch keinen Sinn, die Vorlage zurückzuweisen und eine gemeinsame Behandlung mit dem NAF zu fordern - die BDP sprach von der Schaffung eines Pendants zu Fabi.

Ich kann vielleicht hier meine Interessenbindung zum VCS offenlegen. Ich bin VCS-Präsidentin. Wir haben immer gesagt, dass wir bereit sind, auch für die Strasse über einen Fonds zu diskutieren und eine nachhaltige, langfristige Finanzierung zu etablieren, insbesondere um, analog zu Fabi, den Unterhalt auf lange Frist sicherzustellen. Das ist heute weder für die Strasse noch für die Schiene der Fall. Das hat Fabi geändert, das kann man auch mit dem NAF ändern, dazu bieten wir sehr gerne Hand. Aber dazu brauchen wir den NAF nicht mit der Milchkuh-Initiative zu verknüpfen, wenn wir schon keine Hinweise haben, dass ein allfälliger Rückzug im Raum steht.

Natürlich, Herr Wobmann, an Ihrer Stelle würde ich auch nicht heute die Initiative zurückziehen, das haben wir ja auch nicht gemacht, das wäre kompletter Unsinn. Das ist auch nicht unsere Forderung. Aber es wurde mehrfach gesagt: Rauchzeichen oder gewisse Signale - gewisse Eckpunkte an Forderungen, die Sie an diesen Fonds stellen würden, insbesondere an die finanzielle Ausgestaltung - hätten sehr gedient, aber die sind leider nie gekommen.

Vielleicht noch ein letztes Wort zur Strassenfinanzierung: Es ist ja so, dass nicht nur Nationalstrassen finanziert werden, sondern auch Gemeinde- und Kantonsstrassen. Da haben wir die Situation, dass die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler den allergrössten Beitrag leisten. Ich bitte Sie da, bei den Zahlen nicht Äpfel mit Birnen zu vergleichen, sondern auch diesbezüglich fair zu bleiben. Wir haben auch bei der Strasse eine Mischfinanzierung, wir haben keine reine Strassenfinanzierung - von den externen Kosten erst gar nicht zu sprechen!

**Amstutz** Adrian (V, BE): Frau Kollegin, wenn Sie richtigerweise feststellen, dass man die Gemeindestrassen mit Steuergeldern finanzieren muss, so ergibt sich das aus der Tatsache, dass der Bund oben alles abschöpft. Die Strasse zahlt 9,2 Milliarden Franken pro Jahr, und nur ein Drittel wird für die Strasse verwendet. Bleiben Sie bitte fair in der Argumentation.

**Allemann** Evi (S, BE): Ich habe keine Frage gehört. Wenn man von Fairness spricht, müsste man aufschlüsseln, wie Ihre 9 Milliarden Franken zustande kommen. Da rechnen Sie zum Beispiel die Mehrwertsteuer mit ein. Ich denke, uns ist wichtig, dass wir einen Service public finanzieren, sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse, und da werden die Kosten heute beidseitig nicht komplett gedeckt, aus unterschiedlichsten Gründen.



**Fluri Kurt** (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion ist einstimmig für den Antrag der Minderheit, für die Verknüpfung der Vorlagen, und zwar sind sowohl die Befürworterinnen und Befürworter als auch die Gegnerinnen und Gegner der Milchkuh-Initiative dieser Auffassung.

Es wird ins Feld geführt, bei der NAF-Vorlage handle es sich um eine verkehrspolitische Vorlage, bei der Milchkuh-Initiative dagegen um eine finanzpolitische. Schauen wir uns die beiden Vorlagen einmal an: Bei der NAF-Vorlage geht es gemäss Botschaft des Bundesrates um die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, um die Schliessung der Finanzierungslücke und um das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (Step). Dazu führt der Bundesrat verschiedene Varianten der Finanzierung auf, unter anderem über den Benzinzoll und über die Automobilsteuer. Die Milchkuh-Initiative verlangt gemäss Initiativtext, dass der "Reinertrag der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen" und der "Reinertrag der Nationalstrassenabgabe ausschliesslich für folgende Aufgaben ... im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr" verwendet werden: unter anderem für die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen; für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; und für Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen. Mit anderen Worten: Der Milchkuh-Initiative geht es um die Strassenverkehrsinfrastruktur und nicht einfach um eine Finanzierung von irgendetwas. Im Vordergrund steht die Strassenverkehrsinfrastruktur, genauso wie bei der NAF-Vorlage. Mit anderen Worten: Die Unterscheidung "Milchkuh-Initiative, finanzpolitische Vorlage" versus "NAF, verkehrspolitische Vorlage" ist spitzfindig und im Inhalt nicht zutreffend. Lesen wir die Texte beider Vorlagen, dann sehen wir, dass es in beiden Vorlagen um Strasseninfrastruktur und um deren Finanzierung geht. In beiden Vorlagen geht es primär um die Strasseninfrastruktur.

Im Abstimmungskampf zur Milchkuh-Initiative wird diese Unterscheidung jedenfalls nicht kommunizierbar sein. Faktisch geht es dann eben um den Vorschlag und den Gegenvorschlag. Eine politische Verknüpfung der beiden Vorlagen kann heute zwar verhindert werden, im Abstimmungskampf ist dies politisch hingegen unmöglich zu verhindern. Stellen Sie sich vor, wenn Sie im "Säli" des "Rössli" für oder gegen die Milchkuh-Initiative referieren. Dann wird Ihnen unweigerlich die Frage gestellt werden, was die Alternative sei; denn die NAF-Vorlage ist in ihren Grundzügen natürlich weitgehend bekannt, bei engagierten Verkehrspolitikern und Verkehrspolitikern ist sie es sogar im Detail. Deswegen werden Sie immer gefragt werden, was die Alternative zur Milchkuh-Initiative sei. Dann kommen diese Rapenbeträge zur Sprache, dann die Automobilsteuer usw.

Die Strasseninfrastruktur - sowohl auf nationaler Ebene als auch in der Agglomeration und auf kantonaler Ebene - wollen vermutlich mehr oder weniger alle hier drin auf dem neuesten Stand halten. Ich glaube, da gibt es keine inhaltlichen Differenzen. Der Unterschied liegt bloss in der Finanzierung, und da werden wir eben auf die verschiedenen Varianten angesprochen, so oder so.

Ich möchte die Gegner der Milchkuh-Initiative - von denen gibt es viele, auch in unserer Fraktion; aber ich richte mich jetzt an jene Kreise, die geschlossen dagegen sind - darauf

AB 2015 N 840 / BO 2015 N 840

hinweisen, dass es wesentlich einfacher sein wird, die Milchkuh-Initiative zu bekämpfen, wenn wir einen Gegenvorschlag in Form einer NAF-Vorlage auf dem Tisch haben. Frau Rytz zum Beispiel hat als Gegnerin behauptet, es gebe seitens der Initiantinnen und Initianten keine Rauchzeichen. Ganz abgesehen davon, dass solche in Anbetracht der verbreiteten Rauchverbote heute kaum mehr möglich wären, ist es verständlich, dass das Initiativkomitee in diesem Stadium einen Trumpf noch nicht aus der Hand geben will. Wir sind aber überzeugt, dass bei der Beratung der NAF-Vorlage ein Kompromiss möglich sein wird. Jedenfalls diejenigen Mitglieder des Initiativkomitees, die in unserer Fraktion sitzen, sind keine Verkehrsdogmatiker; sonst wären sie keine Liberalen. Mit ihnen kann man über Kompromisse sprechen. Ich bin überzeugt, dass das möglich sein wird, aber noch nicht in der heutigen Situation und nicht angesichts der Haltung des Bundesrates und des Ständerates gegen eine inhaltliche Verknüpfung.

Wir von der FDP/die Liberalen wollen Lösungen. Wir wollen die nötige Strasseninfrastruktur auf nationaler, kantonaler und Agglomerationsebene. Für die Finanzierung streben wir einen Kompromiss an, und der ist unseres Erachtens nur möglich, wenn die Vorlagen gemeinsam behandelt werden, weil sie inhaltlich eben auch zusammengehören.

Im Übrigen hat sich der Ständerat nicht so ganz eindeutig gegen die Verknüpfung ausgesprochen. Ein Ergebnis von 24 zu 19 Stimmen ist noch lange nicht grossmehrheitlich. Diese Mehrheit kann man noch kippen. Die Voraussetzung dafür ist aber, dass wir heute Rückweisung beschliessen und die beiden Vorlagen dann gemeinsam behandeln.

Deswegen bitte ich Sie im Namen der einstimmigen FDP-Liberalen Fraktion, den Minderheitsantrag zu unterstützen.



**Widmer-Schlumpf** Eveline, Bundesrätin: Wir haben heute viele Voten für und gegen die Milchkuh-Initiative gehört, wir werden am Schluss noch darüber abstimmen, ob wir diese Vorlage mit dem NAF, der bereits in Beratung ist, verbinden wollen. Ich staune etwas: Ich habe Voten gehört, in denen gesagt wurde, man wisse nicht, was in dieser NAF-Vorlage enthalten sei: Man weiss genau, was in dieser NAF-Vorlage enthalten ist. Man weiss insbesondere auch, dass Einnahmen von 400 Millionen Franken von der Automobilsteuer für den NAF zweckgebunden werden sollen - nicht zu meiner Freude, ich sage es Ihnen! -, um dann eben eine gute Grundlage für die Finanzierung zu haben.

Was würde geschehen, wenn man die Milchkuh-Initiative annehmen würde? Es wurde gesagt: Es würden dann in der allgemeinen Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken fehlen, die heute für andere Aufgaben gebraucht werden - nicht einfach so, sondern weil wir das so entschieden haben. Es steht so in der Bundesverfassung und ist also durch Volk und Stände mehr als nur politisch legitimiert. In verschiedenen Bestimmungen hat man sich so entschieden, dass diese voraussetzungslos geschuldeten Abgaben eigentlich zum Teil zweckgebunden werden sollen, was, wenn Sie das im europäischen Umfeld anschauen, eine Ausnahme der Schweiz ist. Ausser in Tschechien haben Sie nirgends eine direkte Bindung eines Anteils der Strasseneinnahmen an die Strasse. Wir haben das gemacht, weil uns bewusst ist, dass eben auch die Strasse eine gesunde Finanzierung braucht. Wenn jetzt im Bundeshaushalt die nichtzweckgebundenen Mittel fehlen würden, also rund 1,5 Milliarden Franken, dann müssen Sie sich fragen, wie wir das auffangen könnten. Ich würde dann gerne die Initianten fragen, ob sie sich vorstellen könnten, gleichzeitig über Steuererhöhungen bei der direkten Bundessteuer und über die Unternehmenssteuerreform III zu diskutieren; ich freue mich auf die Diskussion. Oder möchten sie über die Mehrwertsteuer diskutieren und gleichzeitig die Altersvorsorge 2020 über die Mehrwertsteuer finanzieren? Hier eine Klammerbemerkung: Der Teil an zusätzlichen Ausgaben bei der Fabi-Vorlage, der dann im Ständerat aufgeplopft und von Ihnen unterstützt wurde, wird über die Mehrwertsteuer finanziert. Dort ist die Gegenfinanzierung ein Teil der Mehrwertsteuer. Ich darf wohl davon ausgehen, dass Sie, wenn Sie sich jetzt für die Initiative aussprechen würden, auf der anderen Seite die fehlenden Bundeseinnahmen wahrscheinlich über die Mehrwertsteuer hereinholen wollten. Ich verstehe diese Politik nicht, aber ich muss wahrscheinlich auch nicht alle Gedankengänge ganz nachvollziehen können.

Wir brauchen in jedem Fall, da sind wir uns einig, ein Gleichgewicht im Haushalt. Ob wir es durch Massnahmen auf der Ausgaben- oder auf der Einnahmenseite realisieren, ist nicht wesentlich. Aber ich würde dann schon gerne mit Ihnen besprechen, wie man eine Erhöhung bei der direkten Bundessteuer oder bei der Mehrwertsteuer realisieren könnte. Immerhin braucht es dann unter Umständen noch eine Abstimmung über eine Verfassungsänderung.

In diesem Zusammenhang möchte ich gerne noch etwas zu Herrn Nationalrat Amstutz sagen: Er hat einmal mehr erklärt, 9 Milliarden Franken würden für die Strasse eingenommen und wären für die Strasse auszugeben. Schauen Sie, in diesen 9 Milliarden Franken ist beispielsweise auch die Mehrwertsteuer enthalten. Eine Mehrwertsteuer gibt es auch bei anderen Produkten, ohne direkte Zweckbindung an Aufgaben im Zusammenhang mit diesen Produkten. Was Sie gesagt haben, scheint mir also kein gutes Argument zu sein.

Wenn man also jetzt nicht auf der Einnahmenseite etwas täte, um den Haushalt im Gleichgewicht zu halten, müsste man es auf der Ausgabenseite tun. Ich weiss, wie gern gewisse Kreise hier hören, welche Ausgaben schwach gebundene sind und womit wir die 1,5 Milliarden Franken direkt - denn es müsste direkt geschehen - auffangen könnten. Im Moment, in dem diese Initiative angenommen wird, also noch am gleichen Tag, fehlen uns in der Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken. Wir müssen die Gegenfinanzierung deshalb bereithaben. Das geht aber nur bei den schwach gebundenen Ausgaben. Damit sind wir dann wieder in den Bereichen Bildung, Forschung, Landwirtschaft und Landesverteidigung. Das sind die einzigen Bereiche mit schwach gebundenen Ausgaben. In allen anderen Bereichen sind sie stark oder mittelstark gebunden, es bräuchte also Gesetzes- oder Ordnungsänderungen. Ich gehe somit selbstverständlich davon aus, dass Sie mit einer Abstimmung über eine Verfassungsänderung und mit einer Reduktion um 1,5 Milliarden Franken in den Bereichen mit schwach gebundenen Ausgaben einverstanden sind, wenn Sie sich für die Milchkuh-Initiative aussprechen.

Warum ist der Bundesrat der Auffassung, dass eine Verknüpfung der beiden Vorlagen nicht sinnvoll ist? Natürlich ist der Bereich, über den hier diskutiert wird, der gleiche; das ist völlig klar. Wir haben uns im Bundesrat aber dafür ausgesprochen, möglichst rasch Klarheit über die Frage zu haben, wie die Aufgaben im Bundeshaushalt künftig finanziert werden sollen, ob wir tatsächlich, zumindest vorläufig, auf 1,5 Milliarden Franken verzichten müssen und es in den nächsten Finanzplan gerade schon einplanen sollen. Sollen wir also nebst zweimal 1,3 Milliarden noch einmal 1,5 Milliarden Franken einsparen? Wenn ich sehe, was für Beschlüsse Sie in den letzten Tagen gefasst haben, habe ich grosse Zweifel, ob Sie wirklich sparen wollen. Ich bin gespannt, wo diese 2 und 3 Milliarden Franken dann eingespart werden können.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass wir möglichst schnell Klarheit darüber haben sollen, dass wir eine



gesunde Finanzierung der Strasse über den NAF umsetzen sollen. Dort haben wir die Instrumente bereits vorgeschlagen. Der NAF ist ein Gesamtkonzept, ein Konzept, das alle Bereiche abdeckt.

Aber das, was wir hier vor uns haben, die Milchkuh-Initiative, ist eine Umverteilungsfinanzierung. Sie wollen an einem Ort die Finanzierung reduzieren, um die Mittel an einen anderen Ort zu verschieben. Aber irgendwie müssen Sie diese Aufgaben, die heute damit finanziert werden, dann auch wieder finanzieren. Die Milchkuh-Initiative widerspricht auch diametral der koordinierten Verkehrspolitik, die wir ja verschiedentlich miteinander beschlossen haben. Die Initiative würde auf der einen Seite Mittel binden, ohne sie direkt einsetzen zu können. Auf der anderen Seite müssen Sie diese dann im

AB 2015 N 841 / BO 2015 N 841

Finanzhaushalt einsparen. Diese Verbindung schafft auf längere Zeit gesehen Unsicherheit. Die heute geführte Diskussion lässt mich nicht denken, dass wir schnell Sicherheit hätten, wenn wir die beiden Vorlagen tatsächlich gleichzeitig diskutieren würden.

Ich möchte Sie daher bitten: Lösen Sie die Probleme, die man lösen kann, und bearbeiten Sie die Probleme, die sich nicht direkt lösen lassen, in einer ausgedehnten Diskussion. Aber bringen Sie dort, wo man es tun kann, eine Lösung, die umgesetzt werden kann. Das ist nur möglich mit der Ablehnung der Milchkuh-Initiative, und zwar ohne Verbindung mit der Vorlage zum NAF und entsprechend ohne Rückweisung.

**Rime** Jean-François (V, FR): Madame la conseillère fédérale, vous avez fait part de votre inquiétude quant aux finances du pays. Je la partage. Cela vous rassure-t-il si je vous dis qu'en tant que membre du comité de l'initiative dite vache à lait, comme beaucoup d'autres membres du comité, je suis d'accord de soutenir une hausse modérée et échelonnée du prix de l'essence, mais, bien sûr, pas dans le sens des premières propositions faites par le Conseil fédéral?

**Widmer-Schlumpf** Eveline, Bundesrätin: Schauen Sie, wenn Sie jetzt gerade diese Preiserhöhung beim NAF ansprechen, dann frage ich Sie: Sind Sie dann vom Initiativkomitee her bereit, eine gesunde Finanzierung mit einer geringfügigen Erhöhung des Benzinpreises mitzutragen? Das habe ich heute nicht gehört. Wenn es die Forderung der Initianten ist, dass wir beim NAF nur eine einzige Lösung finden können, wenn es also gar keine Preiserhöhung, keine ausgewogene Finanzierung gibt, dann kann ich mir vorstellen, wie viel Zeit wir brauchen werden, um nur den NAF zu diskutieren. Dabei werden wir immer unsicher sein, ob diese 1,5 Milliarden Franken weiterhin für den Bundeshaushalt verwendet werden können oder nicht. Herr Nationalrat Rime, Sie haben sich heute auch nicht zur Frage geäußert, ob Sie bereit sind, eine Erhöhung des Benzinpreises mitzutragen. Wenn Sie mir das jetzt zugestehen, dann sehe ich schon etwas rosaroter, als ich das im Moment tue.

**Amherd** Viola (CE, VS): Ich habe eine Frage: Sehe ich das richtig, dass die NAF-Vorlage eine Fondslösung auf Verfassungsebene vorsieht und dass damit langfristig die Strassenfinanzierung auf viel sichereren Beinen stehen wird als mit der Milchkuh-Initiative, die diesen Fonds auf Verfassungsebene nicht vorsieht?

**Widmer-Schlumpf** Eveline, Bundesrätin: Das ist so, Frau Nationalrätin Amherd. Für den NAF wird eine Lösung auf Verfassungsebene vorgesehen. Es ist eine Fondslösung, die für die Zukunft eine sichere Basis bietet. Wir wissen damit, wie die Strassen finanziert werden, und damit werden im Fonds zusätzliche Mittel zweckgebunden, die heute nicht zweckgebunden sind. Die Autoimportsteuer ist heute nicht zweckgebunden. Diese 400 Millionen Franken werden zusätzlich auch noch auf Dauer zweckgebunden, das heisst so lange, wie die betreffende Verfassungsbestimmung in Kraft sein wird. Das ist eine sichere Lösung - im Gegensatz zur Lösung, die in der Milchkuh-Initiative vorgesehen ist.

**Binder** Max (V, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben sich jetzt beklagt, dass die Initianten Ihnen kein Angebot für die Finanzierung gemacht hätten. Sind Sie nicht der Meinung, dass wir die Gelegenheit gar nicht haben und uns die Gelegenheit nicht gegeben wird, weil eben diese Parallelbehandlung beider Vorlagen nicht gewünscht, sondern abgelehnt wird? Es könnte durchaus sein, dass die Initianten zugunsten eines tragfähigen Kompromisses in einer gewissen Art und Weise von ihrer Maximalforderung abrücken könnten.

**Widmer-Schlumpf** Eveline, Bundesrätin: Ja, Herr Nationalrat Binder, es ist so, die Hoffnung stirbt zuletzt, auch im Strassenbereich. Aber bis jetzt hat keiner der Sprecher, die sich für die Rückweisung ausgesprochen haben, etwas von der möglichen Finanzierung in einem NAF bzw. der Strasse gesagt, wenn ich richtig zugehört habe. Es hat sich bis jetzt auch niemand Gedanken darüber gemacht, ob wir uns dann allenfalls wie bei Fabi plötzlich gezwungen sehen, die Mehrwertsteuer zu erhöhen, um auf der anderen Seite die Ausgaben zu finanzieren. Ich habe Ihnen nur in Erinnerung gerufen, dass ich Ihre Diskussionen in den letzten Tagen mit Interesse



verfolgt, aber dabei noch keine Sparübungen gesehen habe, obwohl Sie das im Vorfeld dieser Session sehr stark postuliert haben. Wenn Sie, Herr Nationalrat Binder, jetzt sagen, man sei durchaus bereit, auch über eine minime Erhöhung des Benzinpreises zu sprechen, dann sieht die Situation anders aus. Aber das habe ich bis jetzt nicht gehört.

**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Wir wurden als Kommissionssprecher von Kollege Wobmann der Lüge bezichtigt und möchten doch noch etwas dazu sagen. Natürlich gibt es eine gewisse Kompromissbereitschaft. Nur ist der Kompromiss so dürrtig und so faul, dass wir nicht meinen, dass er möglich ist. Wenn wir jetzt hören, dass man im Grundsatz vielleicht auch für eine Erhöhung der Mineralölsteuer bereit ist, dann müssen wir einfach auch sagen, was für Unterlagen wir vom Initiativkomitee erhalten haben: Wir haben vor der Beratung in der Kommission ein Schreiben erhalten, in dem man sagt, wir müssten in entscheidenden Punkten nachgeben. Dazu gehöre, dass es keine Steuern - nicht geringe, sondern keine - zulasten der Strassenbenützer geben dürfe. Und es steht dort auch klar, dass der Anteil der Zweckbindung der Mineralölsteuer von heute 50 Prozent massgeblich erhöht werden müsse.

Also, man müsste beim Initiativkomitee auch ein bisschen schauen, wie man kommuniziert. Und wenn wir jetzt sagen, dass wir zu Kompromissen bereit sind, so müssen wir uns bewusst sein, dass dieses Geschäft in der Kommission des Ständerates aktuell behandelt wird. Das heisst, die Kompromisse müssten da sein, wenn man etwas ändern will, weil die Kommission das Geschäft im Moment berät. Es ist also nicht etwas, das erst in einigen Monaten beraten wird.

Somit bitten wir noch immer im Namen der Kommission, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

**Le président** (Rossini Stéphane, président): Nous votons sur la proposition de renvoi de la minorité Française.

*Abstimmung - Vote*

(namentlich – nominatif; 14.089/11930)

Für den Antrag der Minderheit ... 91 Stimmen

Dagegen ... 93 Stimmen

(2 Enthaltungen)

**Le président** (Rossini Stéphane, président): Nous poursuivons donc le traitement de cet objet avec le débat général sur l'initiative populaire.

**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Wie bereits in der Rückweisungsdebatte dargelegt, will die vorliegende Initiative, dass in Zukunft sämtliche Mineralölsteuern und deren Zuschläge ausschliesslich für die Strassenfinanzierung verwendet werden. Dem Bundeshaushalt würden dadurch 1,5 Milliarden Franken fehlen. Es geht hier ausschliesslich um eine Finanzierungsvorlage.

Die Kommissionsminderheit will die Initiative zur Annahme empfehlen. Sie will mit dieser Initiative verhindern, dass die Mineralölsteuer heute nur zu 50 Prozent für die Strasseninfrastruktur eingesetzt wird. Sie will nach ihrer Meinung Ordnung und Transparenz bei den Geldflüssen schaffen und die Mineralölsteuer ganz der Strassenkasse zuweisen, die in Zukunft unbestrittenermassen auf neue Mittel angewiesen ist.

Die Kommissionsmehrheit spricht sich klar gegen diese Initiative aus. Die Initiative würde die Finanzierungsprobleme

AB 2015 N 842 / BO 2015 N 842

der Strasseninfrastruktur zwar lösen, jedoch würde dies einseitig - und zwar direkt und umgehend - zulasten der Bundeskasse und somit von anderen Aufgabenbereichen des Bundes erfolgen. Durch eine vollumfängliche Verwendung sämtlicher Treibstoffabgaben für die Strasseninfrastruktur würde in der Bundeskasse ein Loch von 1,5 Milliarden Franken geschaffen. Wenn im Bundeshaushalt 1,5 Milliarden Franken fehlen, muss dieser Betrag kompensiert werden. Die Initianten verlieren kein Wort darüber. Mehr Einnahmen wird man nicht generieren wollen, vielmehr soll mit der Unternehmenssteuerreform III ein zusätzlicher Einnahmefall erfolgen. Also müssen diese fehlenden Mittel kompensiert werden.

Wo werden diese kompensiert? Die Initiative würde ja umgehend in Kraft treten, und so müsste auch umgehend gespart werden. So müssten diese Einsparungen in den Bereichen erfolgen, deren Ausgaben nicht stark



gebunden sind. Es sind dies vor allem die Bildung und Forschung, der öffentliche Verkehr, die Landesverteidigung und auch die Landwirtschaft. Wollen wir das wirklich? Wenn wir uns dann noch vor Augen führen, dass bereits jetzt geplante Massnahmen ergriffen wurden, um das Budget 2016 schuldenbremsenkonform vorlegen zu können, und diese höchst umstritten sind, wissen wir alle, dass diese Einsparungen ein Ding der Unmöglichkeit werden. So ist die Kommissionsmehrheit klar der Meinung, dass diese Initiative einen totalen Angriff auf die Bundeskasse darstellt.

Auch die Kommissionsmehrheit nimmt die Finanzierung der Strasseninfrastruktur ernst. Auch sind wir uns bewusst - vor allem bin ich es -, dass der öffentliche Verkehr nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse stattfindet. Wir alle sind daran interessiert, ein gutes Strassennetz zu haben, vor allem auch dort, wo der Bahnverkehr nicht so ausgebaut ist wie in den Städten und Agglomerationen. Die Kommissionsmehrheit möchte jedoch eine ausgewogene Lastenverteilung wie bei der Bahnfinanzierung. Alle müssen sich an den Kosten beteiligen. Dies wird mit dem NAF, der im Moment in der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen behandelt wird, erfolgen. So sieht der Bundesrat in seiner Botschaft eine vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer für die Strassen vor, eine Steuer notabene, welche bis heute in die Bundeskasse fliesst. Es geht hier um 400 Millionen Franken.

Es gibt klare Signale, dass es eine Kommissionsmehrheit mit dem NAF sehr ernst meint und auch die notwendigen Finanzen zur Verfügung stellen will. Diese können aber schlichtweg nicht nur einseitig aus der Bundeskasse kommen. Mit dem NAF wird aber auch über die Inhalte diskutiert. Je mehr Inhalte wir schaffen, desto mehr Finanzen werden notwendig. Eine grosse Frage wird sein, was mit dem Netzbeschluss geschehen soll. Hier sind wir gefordert, eine gute Lösung auszuarbeiten.

Die Kommissionsmehrheit möchte die Finanzierung der Strasseninfrastruktur für die Zukunft sicherstellen. Sie wehrt sich aber gegen eine einseitige Finanzierung aus der Bundeskasse, die grosse Sparübungen mit vielen Verlierern zur Folge hätte. Die Milchkuh-Initiative ist ein Angriff auf den Staatshaushalt. Diesen Angriff müssen wir abwehren.

Der Ständerat hat die Initiative in der Frühjahrsession mit 31 zu 4 Stimmen bei 8 Enthaltungen zur Ablehnung empfohlen. Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Nordmann** Roger (S, VD), pour la commission: Je vous remercie d'avoir suivi la procédure proposée par le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la majorité de la commission, à savoir discuter et trancher sur le fond plutôt que tenter un couplage douteux.

La majorité de la commission estime que l'initiative dite vache à lait est totalement inadéquate, contrairement au projet FORTA - la décision a été prise en commission par 15 voix contre 7. Les arguments de la majorité sont les suivants.

1. L'ampleur des moyens additionnels pour les routes, à savoir 1,5 milliard de francs par an, dépasse tant les besoins que les capacités de construction.

2. Actuellement, ces 1,5 milliard de francs alimentent chaque année le budget de la Confédération. Ils viendraient à manquer, vu que l'initiative ne propose aucune source de financement en remplacement. Cela nécessiterait le lancement d'un plan d'économies structurelles à hauteur de 1,5 milliard de francs.

En première estimation, le Conseil fédéral a présenté de la façon suivante, dans le message, les économies qui seraient nécessaires en cas d'acceptation de l'initiative: relations avec l'étranger: 150 millions de francs; défense nationale: 250 millions; formation et recherche: 350 millions; sécurité sociale: 50 millions; transports - à savoir transports publics: 250 millions; agriculture et alimentation: 200 millions; autres domaines de dépenses: 250 millions.

3. L'initiative dite vache à lait ne propose aucune participation de la part des utilisateurs des routes. Or, l'idée générale, que nous avons appliquée pour le FAIF, est justement d'avoir une participation accrue des utilisateurs. Elle n'a donc aucun effet modérateur sur l'utilisation des infrastructures.

4. La question du trafic d'agglomération n'est pas traitée, et son financement péjoré. Or, c'est souvent à l'approche des agglomérations que les pires embouteillages se manifestent. Souvent, le développement des transports publics de type tramway ou métro apporte une contribution décisive pour soulager la route et assainir écologiquement la mobilité. Cela, l'initiative dite vache à lait l'ignore.

Cette initiative est donc aussi inadéquate sur le fond que sa dénomination est grossière. Je vous invite à suivre la majorité et à recommander au peuple et aux cantons de la rejeter.

Le projet FORTA du Conseil fédéral essaie de tenir compte de tous ces aspects et fera encore l'objet d'un débat parlementaire, qui permettra de l'affiner. Ainsi que beaucoup l'ont relevé, il est actuellement pendant devant la commission du Conseil des Etats.



Je vous invite donc à suivre la majorité - la décision a été prise en commission par 15 voix contre 7 - et à recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

**Wobmann** Walter (V, SO): Ich möchte zuerst noch meine Interessenbindungen offenlegen: Ich bin, wie vorhin gesagt, im Initiativkomitee. Ich bin aber auch Präsident des schweizerischen Motorradverbandes FMS, und ich bin Präsident des Verbandes schweizerischer Postautounternehmer Bus CH. Sie sehen also: Ich bin Interessenvertreter beider Verkehrsträger, sowohl des privaten Verkehrs als auch des öffentlichen Verkehrs.

Die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung", die sogenannte Milchkuh-Initiative, will, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr konsequent in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Ich werde häufig gefragt: Warum heisst diese Initiative Milchkuh-Initiative? Es ist ganz klar, es liegt auf der Hand, warum sie so heisst: Die Strassenbenützer werden als Milchkuhe behandelt - aber nicht als Milchkuhe für ihre Kälber, sondern als Milchkuhe für die Staatskasse. Das ist der Hintergrund für die Bezeichnung "Milchkuhe".

Heute bezahlt der motorisierte Strassenverkehr jährlich 9,2 Milliarden Franken: über die Vignette, die Benzinabgaben, die Steuern und Gebühren. Darin nicht eingerechnet sind die Motorfahrzeugsteuern, die Busseneinnahmen usw. in den Kantonen und in den Städten. Über 70 Prozent dieser 9,2 Milliarden Franken gehen in die allgemeine Bundeskasse oder in den öffentlichen Verkehr. Die ganze Abgabenlast hat sich beim Strassenverkehr seit den Siebzigerjahren mehr als versechsfacht. Die Milchkuh lässt hier grüssen.

Völlig verantwortungslos war es, dass man die Strasseninfrastruktur bisher nicht den heutigen Gegebenheiten angepasst hat. Wir haben mehr Verkehr, wir haben viel mehr Verkehr - unter anderem auch, weil jährlich 80 000 Leute in die Schweiz zuwandern. Auch diese Leute brauchen Mobilität;

AB 2015 N 843 / BO 2015 N 843

das ist auch absolut legitim. Aber ausgebaut oder investiert wurde vor allem oder praktisch nur beim Schienenverkehr.

Störend ist vor allem, dass die Mineralölsteuer heute nur zu 50 Prozent zweckgebunden eingesetzt wird. 1,5 Milliarden Franken gehen jährlich in die allgemeine Bundeskasse. Über die Jahrzehnte zusammengerechnet gibt das gegen 100 Milliarden Franken. Ich nenne das Diebstahl beim Privatverkehr. Die Milchkuh-Initiative kann hier endlich Abhilfe schaffen.

Von einem funktionierenden Strassennetz profitiert aber nicht nur der motorisierte Verkehr, sondern auch ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs - ich denke da an die Busse, aber auch an Velofahrer, Fussgänger usw., es profitieren also alle. 75 Prozent des gesamten Netzes des öffentlichen Verkehrs befinden sich auf der Strasse. Über 6000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf unserem Strassennetz - finanziert von der Strasse. Also: Ohne Strasse steht ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs still. Und das ist eine Tatsache, die häufig verschwiegen wird. Wir bezahlen also viel mehr, als immer gesagt wird.

Die Milchkuh-Initiative korrigiert nicht nur die vom Parlament fehlgeleiteten Finanzflüsse, sondern bringt der Bevölkerung endlich eine Verkehrsinfrastruktur, welche auch in Zukunft funktionieren wird. Die Wirtschaft ist auf funktionierende Verkehrswege angewiesen. Das gehört zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort und auch zu unserem Wohlstand. Profitieren werden also alle, da diese Verkehrsinfrastruktur ja auch - wie ich vorhin erwähnt habe - von der gesamten Bevölkerung in irgendeiner Form benutzt wird.

Ich bitte Sie, die Initiative zur Annahme zu empfehlen.

**Rytz** Regula (G, BE): Geschätzter Kollege Wobmann, bleiben wir ein bisschen in der Landwirtschaft. Sie haben mir vorhin sicher zugehört. Ich habe gesagt, die Milchkuh-Initiative sei ein sehr passender Name für diese Initiative, weil Milchkuhe in der heutigen Landwirtschaft auch subventioniert werden. Sind Sie einverstanden mit dieser Aussage?

**Wobmann** Walter (V, SO): Das hat gar keinen Zusammenhang.

**Gasser** Josias F. (GL, GR): Am Calanda, dem Hausberg meines Bürgerortes Haldenstein in Graubünden, haust weitgehend friedlich das erste Wolfsrudel der Schweiz. Was hat dies mit der Milchkuh-Initiative zu tun? Die sympathisch tönende Volksinitiative kommt eben als Wolf im Schafspelz daher. Warum? Es wird den Stimmberechtigten vorgegaukelt, sie würden mehr Strassen erhalten, ohne dafür bezahlen zu müssen - mehr Strassen notabene, die zu weniger Staus führen sollen. Das ist Augenwischerei.

1. Das Mehr an Strassen bezahlt die ganze Bevölkerung, also auch alle Autofahrerinnen und Autofahrer, mit weniger Bildung und Forschung, weniger öffentlichem Verkehr, weniger Landesverteidigung, das sind etwa 250 Millionen Franken, weniger Landwirtschaft und Ernährung, da stehen etwa 200 Millionen Franken zur Debatte, weniger sozialer Wohlfahrt, weniger Entwicklungszusammenarbeit usw. Dies soll notabene in einer Hauruck-



Übung geschehen, weil die 1,5 Milliarden Franken sofort zulasten dieser schwach gebundenen Ausgaben gehen müssen.

2. Mehr Strassen führen höchstens an ganz spezifischen Engpässen kurzfristig zu weniger Staus. Auf den Hauptstrecken führen mehr Strassen langfristig, das zeigt die Erfahrung leider seit Jahrzehnten, zu mehr Verkehr und bald einmal zu Überlastung. Zudem könnten sich die unter Punkt 1 genannten Kürzungen bei den Bahnausbauten als Bumerang erweisen.

Das ist keine Verkehrspolitik, wie sie die Grünliberalen verstehen. Wir lehnen diese Initiative in aller Entscheidung ab und empfehlen der Bevölkerung, dies ebenso zu tun. Warum diese entschiedene Ablehnung?

1. Die Initiative foutiert sich um eine zukunftsfähige, koordinierte Verkehrspolitik, indem sie die Strasse übermässig bevorzugt.

2. Die Mineralölsteuer, im Jahre 1874 als Benzinzoll mit rein fiskalischem Charakter als sogenannt voraussetzungslos geschuldete Abgabe eingeführt, diene und dient im Grundsatz der Finanzierung der Staatsausgaben. Die Teilzweckbindung - ich erinnere an die Diskussion beim Gebäudesanierungsprogramm - wurde erst viel später eingeführt. Die Finanzierung des Staatshaushaltes durch eine Mineralölsteuer ist also nicht das Besondere, sondern das Besondere ist diese Teilzweckbindung für die Strasse, die mit der Initiative in eine Vollzweckbindung umfunktioniert werden soll. Das steht völlig quer in der finanzpolitischen Landschaft. Eine gerechte Finanzierung muss langfristig gesichert sein - dies ist unbestritten -, und sie muss verursachergerecht ausgestaltet sein. Das wird dann noch zu harten Diskussionen führen. Dies kann alles nur unter Berücksichtigung aller Kosten, also auch der externen Kosten, geschehen.

3. Die Abgaben- und Tarifschere zwischen dem Strassenverkehr und dem öffentlichen Verkehr würde sich bei Annahme der Initiative weiter öffnen. Der Strassenverkehr würde im Verhältnis zum öffentlichen Verkehr sogar noch billiger. Dies ist aus verkehrspolitischer, aber auch aus ökologischer Sicht problematisch. Es bestünde die Gefahr einer Rückverlagerung, welche unweigerlich auf die Stausituation zurückschlagen würde - ein Teufelskreis. Alle Bestrebungen zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs, die Klimaziele zu erreichen und die Treibstoffabhängigkeit vom Ausland zu reduzieren, würden sich in Luft auflösen.

4. Das Anliegen, die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig zu sichern, wie wir das beim öffentlichen Verkehr haben, ist unbestritten. Wie oben dargelegt, führt aber dieser Weg, nämlich die Initiative, nicht zum Ziel.

**Amstutz** Adrian (V, BE): Herr Gasser, wissen Sie, dass die heutige, nichtzeitgemässe Strasseninfrastruktur, die jährlich zu 21 000 Stunden Stau führt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Autos und Lastwagen im Stau um bis zu 50 Prozent hochtreibt? Staatlich verursachter CO<sub>2</sub>-Ausstoss - ist das Ihr Klimaziel?

**Gasser** Josias F. (GL, GR): Nein, überhaupt nicht, es ist ja völlig unökonomisch, unökologisch und unsinnig, Stau zu erzeugen. Deshalb brauchen wir eine gute Verkehrspolitik, die ausgewogen ist, die eben auf der einen Seite die Strasseninfrastruktur dort verbessert, wo es notwendig ist, und auf der anderen Seite eben auch die anderen Verkehrsarten wie den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr usw. entsprechend fördert. Eine solche Politik wollen wir und nicht, wie ich dargelegt habe, einen einseitigen Ausbau der Strassen. Es tut mir leid, aber wir haben die Erfahrung gemacht, dass man das Stauproblem nicht mit mehr Strassen löst. Das ist das Problem.

**Wobmann** Walter (V, SO): Herr Kollege, Sie haben vorhin das Hohelied des Klimaschutzes und der Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses usw. gesungen. Benützen denn Alternativen wie Elektrofahrzeuge oder mit Brennstoffzellen angetriebene Fahrzeuge, die kein CO<sub>2</sub> ausstossen, nicht auch die Strasse? Wo genau fahren sie denn sonst?

**Gasser** Josias F. (GL, GR): Das stimmt natürlich. Ich fahre schon lange Elektromobile - auf der Strasse. Ich sage ja auch nicht, dass wir keine Strassen brauchen würden. Gerade als Bündner bin ich mir bewusst, wie wichtig Strassen sind. Die Versorgung der Täler geschieht über die Strassen, diese sind wichtig. Es ist aber entscheidend, wo wir die Strassen bauen und mit wie viel Geld. Wenn wir einseitig nur Strassen bauen, dann haben wir das Problem nicht gelöst - ökologisch schon gar nicht, aber auch nicht verkehrspolitisch. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass der Bau von mehr Strassen einfach mehr Verkehr erzeugt. Das kann man überall beobachten, das ist eine Tatsache.

**Mahrer** Anne (G, GE): C'est bien connu, les vaches préfèrent voir passer les trains, humer les prairies fleuries et brouter de l'herbe sans hydrocarbures. C'est essentiel pour nos fromages AOP.

**AB 2015 N 844 / BO 2015 N 844**

Pour un financement équitable des transports, vraiment? L'équité ne figure que dans le titre de l'initiative. En effet, cette initiative veut affecter l'entier du produit de l'impôt sur les huiles minérales à la route. Actuellement, 50 pour cent de l'impôt de base sur les huiles minérales revient à la circulation routière et 50 pour cent passe dans la caisse générale de la Confédération, une partie des moyens revenant par l'un ou l'autre de ces flux au rail. Cette initiative vise donc à diminuer les recettes générales de l'Etat et à favoriser unilatéralement la route, sans tenir compte des coûts externes du trafic routier, qui restent à la charge de la collectivité. A lui seul, le trafic individuel motorisé est subventionné à hauteur de 5,2 milliards de francs par an. Plus de 5 milliards à la charge de la collectivité. Cette initiative priverait donc la Confédération de 1,5 milliard de francs de recettes. Ceci entraînerait des mesures d'économie, qui toucheraient tous les domaines, mais en particulier les transports publics, la formation, la recherche et l'agriculture, à moins que les initiants aient prévu une hausse d'impôts. Aujourd'hui déjà, l'affectation de la taxe sur les huiles minérales au trafic routier est très élevée par rapport à d'autres taxes et à l'affectation de la taxation de l'essence à l'étranger. Dans 23 pays de l'Union européenne, la taxation totale par kilomètre parcouru est bien plus élevée qu'en Suisse. Alors que les prix de l'utilisation des transports publics augmentent, les coûts du transport automobile privé diminuent depuis plusieurs années, même sans l'initiative, en raison de véhicules plus efficaces, meilleur marché et de la chute du prix du carburant.

Cette initiative remet en question le projet FAIF pour le financement de l'infrastructure ferroviaire adopté en 2014 par le peuple et les cantons par 62 pour cent des voix. De plus, elle permettrait d'allouer bien plus de moyens financiers aux routes que ce qui serait réellement dépensé ces prochaines années selon l'Office fédéral des routes. Le Conseil fédéral écrit dans son message que si l'initiative était adoptée, cela reviendrait à prélever en quelque sorte des impôts à titre préventif, qui pourraient trouver une affectation beaucoup plus tard.

Cette initiative met un frein au transfert modal et à la réduction du trafic automobile, cela au détriment du climat et de la caisse de la Confédération. Elle constitue une attaque frontale contre l'environnement et la qualité de la vie, et elle menace les finances de l'Etat.

L'initiative dite vache à lait rendrait les transports publics plus chers et la voiture meilleur marché. Elle favoriserait un transfert du trafic du rail vers la route. Bouchons et engorgements sont déjà au programme, tout comme les atteintes à la santé. La publication de l'Office fédéral de l'environnement intitulée "Pollution de l'air et santé. Aperçu des effets de la pollution atmosphérique sur la santé", parue en février 2015, vient le rappeler à quelques mois de la conférence sur le climat à Paris.

Le groupe des Verts vous invite à faire preuve de cohérence en recommandant au peuple et aux cantons de rejeter cette initiative populaire.

**Rytz** Regula (G, BE): Ich möchte Sie im Namen der grünen Fraktion bitten, die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Sie ist nicht nur ein Raubzug auf die Bundeskasse, sondern auch ein Raubzug auf den öffentlichen Verkehr und den Klimaschutz. Zu den finanziellen Kollateralschäden dieser Initiative haben wir uns ja bereits in der Rückweisungsdebatte ausführlich geäussert. Ich möchte deshalb vor allem noch auf die negativen Nebenwirkungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Klimas zu sprechen kommen.

Zum öffentlichen Verkehr: Würde die Milchkuh-Initiative angenommen, müsste ein Sparpaket von 1,5 Milliarden Franken geschnürt werden, das haben wir schon gehört. Frau Bundesrätin Widmer-Schlumpf hat vorhin auch aufgezeigt, dass davon natürlich die Bundesbereiche mit schwach gebundenen Ausgaben betroffen wären. Die Initiative muss ja auch so schnell umgesetzt werden, dass keine langfristige Gegenfinanzierung aufgebaut werden kann; man müsste quasi von einer Sekunde auf die andere ein massives Sparprogramm in den Bundesbereichen mit schwach gebundenen Ausgaben umsetzen. Davon betroffen, das haben wir in verschiedenen Papieren des Bundesrates gesehen, wäre auch der öffentliche Regionalverkehr. Er müsste mit rund 250 Millionen Franken bluten. Das wäre vor allem eine sehr schlechte Botschaft für die ländlichen Regionen, die sich ganz klar dafür einsetzen, dass ihr öffentliches Verkehrsangebot verbessert wird. Sie brauchen die Strasse, aber sie wollen auch die Alternative ausbauen.

Die Initiative hätte aber auch indirekte Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr: Wegen des Zweckentfremdungsverbots in Artikel 1 Absatz 6 der Vorlage wären nämlich auch Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds betroffen. Genau dieser Bahninfrastrukturfonds hat in der Volksabstimmung zu Fabi aber eine sehr grosse Unterstützung gefunden. Würde nun die Milchkuh-Initiative angenommen, hätten wir in der Bundesverfassung zwei gegenläufige und widersprüchliche Bestimmungen: Die ältere - eine Lex specialis - sagt, dass bis 2030 Mineralölsteuermittel für die Finanzierung von Eisenbahn-Grossprojekten eingesetzt werden können. Die neuere



sagt, dass jegliche Verwendung von Mineralölsteuermitteln für andere als die in der Initiative genannten Aufgaben nicht mehr möglich ist. Das wird sehr grosse juristische Auseinandersetzungen mit sich bringen. Vor allem wird es die bereits beschlossenen Investitionen in die Eisenbahn-Grossprojekte in der ganzen Schweiz - in Projekte, auf deren Realisierung alle Kantone sehnlichst warten - infrage stellen. Das ist sicher eine sehr negative Auswirkung, die wir stärker berücksichtigen müssen.

Dann käme es, falls die Initiative angenommen würde, zu einer absurden Situation in Bezug auf den sorgfältigen Mitteleinsatz in der gesamten Verkehrsfinanzierung. Währenddem dann nämlich im Bahninfrastrukturfonds Mittel fehlen werden, ist jetzt schon vorauszusehen, dass die Strassenkasse aus allen Nähten platzen wird. Sie können sich ja vorstellen, dass wir jetzt nicht von einer Sekunde auf die andere plötzlich grosse neue Strassenbauprojekte aus dem Boden stampfen können, die dann auch noch die Akzeptanz der Bevölkerung finden. Wir müssen also davon ausgehen, dass diese Strassenkasse immer dicker und dicker und dicker wird; in allen Bereichen fehlt es an Geld, aber hier hat es zu viel. Das wird bedeuten, dass man dann von Ihrer Seite Druck macht, die heutigen Strassenabgaben zu senken. Die Mineralöl- oder die Motorfahrzeugsteuern würden in der Folge gesenkt, was natürlich zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Strasse führen würde. Das ist dann auch eine grosse Belastung für den Klimaschutz.

Die Situation ist heute schon so, dass die Kosten für den öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren massiv angestiegen sind; es besteht eine Teuerung von 15 Prozent seit dem Jahr 2011. Die Kosten für den Autoverkehr sind aber günstiger geworden beziehungsweise sind stabil. Die Schere zwischen Schiene und Strasse würde sich noch weiter öffnen, und das würde ganz klar zu einer stärkeren Berücksichtigung der Strasse führen. Das ist in der heutigen klimapolitischen Situation ein absoluter Fehlentscheid.

Ich möchte Sie deshalb bitten, diese Initiative mit allen Mitteln zu bekämpfen. Sie führt uns verkehrspolitisch in die falsche Richtung. Wir müssen heute eine koordinierte Verkehrspolitik machen, die die Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abstimmt. Wenn diese Initiative durchkommt, dann haben Sie damit - das kann man hier auch sagen - die Stausituation auf den Schweizer Strassen verstärkt, weil nämlich alle aus Kostengründen vermehrt wieder aufs Auto umsteigen werden. Da können Sie so viele Strassen bauen, wie Sie wollen, das wird alles nichts helfen. Sie werden auf der Strasse stillstehen, und die Fahrzeuge des immer teureren öffentlichen Verkehrs werden leer durch die Gegend fahren. Damit hätten wir finanz-, klima- und verkehrspolitisch die Weichen ganz falsch gestellt.

Bitte, lehnen Sie deshalb die Initiative ab, und empfehlen Sie sie auch der Bevölkerung zur Ablehnung.

AB 2015 N 845 / BO 2015 N 845

**Fluri Kurt** (RL, SO): Wir möchten noch einmal unserem Bedauern darüber Ausdruck geben, dass die Verknüpfung mit der NAF-Vorlage nun nicht mehr möglich ist und deswegen eigentlich auch keine gesamtheitliche Diskussion mehr möglich ist.

Die Haltung unserer Fraktion ist unterschiedlich. Einerseits sehen Sie, dass in der Minderheit keine Vertreter unserer Fraktion zu finden sind. Die Delegation in der KVF ist der Meinung, dass die Milchkuh-Initiative abzulehnen sei. Es gibt andererseits aber auch Mitglieder des Initiativkomitees in unserer Fraktion. Es gibt Mitglieder, die finden, bevor man neue Quellen für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur sucht und findet, soll man zuerst jene Strassengelder, die man heute für andere Zwecke verwendet - sie sagen "zweckentfremdet", andere sagen "im gesamtheitlichen Kontext auch für den Verkehr verwendet" -, wieder in die Strassenkasse zurückführen.

Die Diskussion und das Werweissen über die möglichen Folgen einer Annahme der Milchkuh-Initiative ist rein hypothetisch. Klar ist einfach, dass der Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken entnommen würden. Was darunter zu leiden hätte, was dies allenfalls kompensieren könnte, darüber zu spekulieren ist heute eigentlich wenig sinnvoll. Aber es werden natürlich hüben und drüben Drohkulissen aufgebaut. Ich möchte nicht mehr länger darüber philosophieren, wie sich dann die Mitglieder unserer Fraktion am Abstimmungssonntag konkret verhalten werden.

Ein Teil unserer Fraktion wird die Initiative und damit die Empfehlung der Minderheit unterstützen, ein grösserer Teil wird sie zur Ablehnung empfehlen, und andere werden sich enthalten in Anbetracht der versäumten Diskussion über ein gesamtheitliches Verkehrskonzept.

**Graf-Litscher Edith** (S, TG): Die Milchkuh-Initiative würde dazu führen, dass künftig der Bau der Strassen - im Gegensatz zur Schienenfinanzierung - nicht durch Mehrleistungen der Nutzerinnen und Nutzer getragen würde, sondern zulasten anderer und zentraler Aufgabenbereiche des Bundes gehen würde. Die SP kämpft deshalb dagegen, dass zukünftig in Beton statt in Bildung investiert wird. Diese Ungleichbehandlung ist un-



fair, nicht nachvollziehbar und würde die bewährte und koordinierte Verkehrspolitik schwächen. Die von den Automobilistinnen und Automobilisten entrichteten Abgaben würden nominal stagnieren und real sogar zurückgehen. Je nach Auslegung der Initiative wäre sogar eine Senkung des Mineralölsteuerzuschlages in Erwägung zu ziehen, was in Bezug auf die Verursachergerechtigkeit vollends absurd wäre.

Die Autofahrer und Autofahrerinnen sind keineswegs die Milchkühe der Nation, wie uns heute wieder weismacht werden soll. Die Fahrkosten im Strassenverkehr entwickelten sich in den letzten fünfzehn Jahren mehr oder weniger gleich wie die allgemeine Teuerung. Die Betriebskosten eines Autos haben sich seit 1990 um etwa 30 Prozent erhöht, ebenso die Teuerung. Anders sieht es beim öffentlichen Verkehr aus. Dessen Fahrkosten werden durch die Teuerung beeinflusst, zusätzlich aber auch durch politische Entscheide wie Trassenpreiserhöhungen, die wir durchaus auch mittragen, oder durch Entwicklungen in der Tarifstruktur. Diese verschiedenen Faktoren führten kumuliert zu einer deutlich spürbaren Erhöhung der Billettpreise. Das folgende Beispiel macht das deutlich: Auf der stark genutzten Strecke Zürich-Bern hat sich der Preis eines Retourbilletts von 50 Franken im Jahr 1990 auf 98 Franken im Jahr 2013 erhöht; er hat sich somit real, nach Abzug der Teuerung, um 65 Prozent erhöht.

Die Strassennutzerinnen und -nutzer fahren heute schon gut. Die Treibstoffkosten alleine sind nämlich nur für rund 15 Prozent der Gesamtkosten verantwortlich, die Automobilistinnen und Automobilisten zu tragen haben. Von 1970 bis 2010 sank der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Personenwagen um über ein Drittel, während die Teuerung in der gleichen Zeit 200 Prozent betrug. Die Mineralölsteuersätze, bei denen letztmals 1993 die Grundsteuer und 1974 der Zuschlag angehoben wurden, stiegen seit 1970 in deutlich geringerem Ausmass. Die inflationsbereinigte Mineralölsteuerbelastung für eine Fahrt von 100 Kilometern ist von 1970 bis 2010 sogar gesunken, und zwar von 14 Franken auf Fr. 5.80. Die reale Belastung der Automobilistinnen und Automobilisten durch die Mineralölsteuer hat sich damit seit 1970 dank sparsamen Motoren und dem Verzicht auf eine Anpassung der Steuersätze an die Teuerung mehr als halbiert.

Gestatten Sie mir zum Schluss noch einen Satz zur vermeintlichen Zweckentfremdung der Gelder. Die zweckfreie Verwendung der Gelder der Mineralölsteuereinnahmen kann beim besten Willen nicht als Zweckentfremdung oder als Vorenthaltung des nichtzweckgebundenen Anteils der Mineralölsteuer bewertet werden, wie uns das die Initiativbefürworter weismachen wollen. Verschiedene Volksabstimmungen haben verdeutlicht, dass es sich gemäss dem Willen der Mehrheit der Stimmbevölkerung bei den Erträgen aus Mineralölsteuern um allgemeine, dem Bundeshaushalt rechtmässig und demokratisch legitimiert zustehende Steuereinnahmen handelt. Setzen wir die bewährte Verkehrspolitik in der Schweiz nicht aufs Spiel! Deshalb sagt die SP ganz klar Nein zur Milchkuh-Initiative.

**Alleman Evi (S, BE):** Wir haben es in allererster Linie mit einer finanzpolitischen Vorlage zu tun - verpackt in ein verkehrspolitisches Mäntelchen. Die 1,5 Milliarden Franken, die jährlich in der Bundeskasse fehlten, würden schmerzen. Der Kommissionssprecher hat heute die Liste vorgelesen, in der aufgezeigt wird, welche Bereiche ein Sparprogramm treffen würde. Es sind die klassischen Bereiche mit gesetzlich ungebundenen Ausgaben: Es würde die Bildung treffen, die soziale Wohlfahrt, aber auch die Landwirtschaft. Bei der Armee würde es uns jetzt ein bisschen weniger schmerzen, aber auch da müsste man Einsparungen machen - notabene in einer Situation, in der das Armeebudget gemäss der Mehrheit auf der rechten Seite erhöht werden soll. Das ist das eine: Die Folge wäre ein rigoroses Sparprogramm.

Das andere ist der verkehrspolitische Aspekt, der in der Vorlage durchaus auch enthalten ist. Wir hätten einerseits ein riesiges Loch in der Bundeskasse, andererseits hätten wir eine Strassenkasse, die proppenvoll wäre. Es ist eine Gefahr für die Planung, dass man dann zu wild, zu offensiv, zu ineffizient plant und mehr baut, als es eigentlich nötig wäre. Damit würde sich die Spirale des Verkehrswachstums, die eigentlich uns allen nicht wahnsinnig gefällt, noch weiter drehen. Die verkehrspolitisch etwas weniger schmerzhaftere Version wäre, dass wir eine Strassenkasse hätten, in der Reserven gelagert wären, die man eigentlich anderweitig investieren müsste. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten macht es keinen Sinn, in einer Kasse Geld zu lagern, es nicht auszugeben, es nicht zu investieren und auf einen Return on Investment zu verzichten. Steuern auf Vorrat in einer Kasse zu lagern macht finanzpolitisch wirklich gar keinen Sinn.

Ich komme noch kurz zu diesem Milchkuh-Gejammer, wie ich es nenne, zu dieser Opferrolle, in die sich die Initianten begeben haben. Wir haben es vorhin bei der Debatte über die Rückweisung mehrfach gehört: Die Initianten sprechen von 9,5 Milliarden Schweizerfranken, die durch die Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer jährlich generiert werden. Wenn man die Zahl ein bisschen aufschlüsselt, kann man sagen: Ja, ein Teil ist berechtigt, aber ein anderer Teil kommt so zustande, dass man die Mehrwertsteuer von 2,1 Milliarden Schweizerfranken in die 9,5 Milliarden Schweizerfranken mit einberechnet. Das ist völlig absurd. Die Mehrwertsteuer ist vorbehaltlos geschuldet. Wenn man sie als Einnahme, die unbedingt wieder der Strasse zugu-



tekommen muss, aufzählt, ist man nicht fair. Auch die LSVA in der Höhe von 1,5 Milliarden Schweizerfranken jährlich muss in diese Rechnung mit einbezogen werden. Es ist klar: Die Mineralölsteuer und der Zuschlag werden auch mit einbezogen. Auch dort waren es Volksabstimmungen, in denen festgehalten wurde - von einer teilweise sehr satten Mehrheit und einer teilweise weniger satten Mehrheit der Schweizer

**AB 2015 N 846 / BO 2015 N 846**

Bevölkerung -, dass dieses Geld für einen anderen Zweck als für den Strassenbau verwendet werden soll. Es ist auch so, dass Steuern allgemein geschuldet sind, nicht für einen bestimmten Zweck. Steuern müssen nicht dort investiert werden, wo sie erhoben werden. Die Alkoholsteuer fliesst ja auch nicht in die Förderung von Restaurants oder "Alki-Stüblis". Das wäre ja noch schöner, und das würde uns finanzpolitisch extrem unflexibel machen. Wir haben heute schon eine atypisch hohe Zweckbindung der Mineralölsteuer: Im Vergleich mit anderen Ländern Europas sind wir mit diesen 50 Prozent der Mineralölsteuer und den 100 Prozent des Zuschlags extrem zweckgebunden unterwegs, was die Strasseneinnahmen anbelangt. Es macht keinen Sinn, eine noch höhere Zweckbindung zu verlangen, als wir sie heute schon haben.

Dann wird immer wieder gesagt, die finanzielle Belastung der Autofahrenden sei enorm hoch. Das stimmt, wenn man auf die letzten Jahre zurückschaut, nicht. Die Belastung der Autofahrenden, die Kosten für jeden gefahrenen Kilometer sind gesunken. Das ist unter anderem dank effizienterer Autos möglich, die weniger Benzin schlucken. Das freut uns natürlich umwelt- und klimapolitisch, führt aber auch dazu, dass das Portemonnaie der Autofahrerinnen und Autofahrer weniger belastet ist. Es ist also schlicht nicht wahr, dass die Belastung steigt und steigt. Die Mineralölsteuer, der Zuschlag, aber auch der Vignettenpreis sind seit Jahren, teilweise seit Jahrzehnten nicht erhöht worden. Wenn man für sie die Teuerung ausgleichen würde, dann würde ich das Gejammer verstehen. Aber davon sind wir ja weit entfernt, selbst die Vorschläge der NAF-Vorlage gehen niemals in die Höhe eines Teuerungsausgleichs. Da ist das Gejammer ein vorgeschobenes, das von der Tatsache ablenkt, dass man eigentlich ein Interesse daran hat - gerade weil der Benzinverbrauch gesunken ist -, eine nachhaltige, auf andere als benzinabhängige Quellen gestützte Strasseninfrastrukturfinanzierung auf die Beine zu stellen. Die Mineralölsteuer taugt in Zukunft nicht einmal, um den Unterhalt unseres eigentlich sehr guten Strassennetzes sicherzustellen.

Wenn Sie im Sinne einer fairen Finanzierung abstimmen wollen, bitte ich Sie, heute die Milchkuh-Initiative deshalb zur Ablehnung zu empfehlen, weil sie eine unfaire Finanzierung zulasten der Allgemeinheit bedeuten würde.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen*  
*Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr*  
*La séance est levée à 12 h 55*

**AB 2015 N 847 / BO 2015 N 847**