



14.089

**Für eine faire
Verkehrsfinanzierung.
Volksinitiative**

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

Fortsetzung - Suite

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)

Amherd Viola (CE, VS): Die CVP/EVP-Fraktion beantragt Ihnen, dem Volk die Ablehnung der Initiative zu empfehlen, dies in Übereinstimmung mit dem Bundesrat, dem Ständerat und der Mehrheit Ihrer Kommission, welche mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen ebenfalls für die Ablehnungsempfehlung votiert hat.

Folgende Gründe sprechen für eine Ablehnung: Die Annahme der Initiative bedeutet Mindereinnahmen von 1,5 Milliarden Franken für den Bund. Dieses Loch muss irgendwie gestopft werden. Die Kompensation kann auf der Einnahmen- oder auf der Ausgabenseite erfolgen. Bei den Einnahmen ist dies schwer möglich, ausser die Initianten würden Mehrheiten für Steuererhöhungen beibringen oder den Verzicht auf die Unternehmenssteuerreform III akzeptieren. Unsererseits werden wir dafür nicht Hand bieten, da damit die Standortattraktivität unseres Landes und damit unsere Wettbewerbsfähigkeit massiv geschwächt würden.

Es bleibt die Ausgabenseite: Auch da sehe ich unüberwindliche Schwierigkeiten. Ein Sparprogramm von 1,5 Milliarden Franken würde die Erfüllung der Bundesaufgaben schwer infrage stellen. Die Botschaft des Bundesrates stellt offen dar, dass ein solches Sparpaket kurzfristig nur über schwach gebundene Ausgaben geschnürt werden kann. Dass dies nicht über gesetzlich gebundene Ausgaben erfolgen kann, ist klar. Die Stellungnahme des Bundesrates auf das Postulat Bieri 14.3105, "Milchkuh-Initiative. Von welchem Bauern frisst die Kuh das Gras?", zeigt deutlich auf, welche einschneidenden Auswirkungen die Annahme der Initiative hätte. Der Bund müsste etwa 5 Prozent der nicht gesetzlich gebundenen Ausgaben einsparen. In diesen Bereich fallen die Gelder für Bildung und Forschung, für den öffentlichen Verkehr, die Landesverteidigung und die Landwirtschaft.

Auf Seite 9642 der Botschaft finden sich die konkreten Zahlen eines solchen Sparprogramms. Das sind beispielsweise 350 Millionen Franken weniger für Bildung und Forschung, 250 Millionen Franken Einsparungen beim Verkehr, 250 Millionen bei der Landesverteidigung, 50 Millionen bei der sozialen Wohlfahrt, 150 Millionen bei den Beziehungen zum Ausland und 200 Millionen bei der Landwirtschaft.

Wohlweislich sprechen die Initianten nicht über diese zwingenden Einsparungen im Falle der Annahme ihrer Initiative. Sie begnügen sich damit, den Rahmen des Bundeshaushaltes zu sprengen, und überlassen es dann anderen, diesen wieder zu kitten. Aus Sicht der Initianten mag das bequem sein. Unter dem Blickwinkel einer seriösen, verantwortungsvollen Politik ist dies aber inakzeptabel.

Die CVP/EVP-Fraktion steht für eine langfristige, sichere, auf Gesetzes- und Verfassungsebene abgestützte Strassenfinanzierung ein. Mit der Milchkuh-Initiative ist dies nicht zu erreichen. Diese bringt lediglich eine Verschiebung des Problems, aber sicher keine langfristige Lösung.

Eine Strassenfinanzierung auf dem Buckel anderer wichtiger Staatsaufgaben kommt für uns nicht infrage. Im Übrigen handelt es sich, wie bereits gesagt wurde, bei der Initiative um eine reine Finanzvorlage. In den letzten Jahren hat es bei der Finanzierung der Strassen nicht an Mitteln gemangelt. Diese wurden regelmässig zur Verfügung gestellt. Es ist nicht vorwärtsgegangen wegen Einsparungen, die vor allem auf Gemeindeebene immer wieder eingereicht wurden. Deshalb ist es zu Verzögerungen gekommen, nicht wegen mangelnder





finanzieller Mittel.

Wir befürworten eine Vorlage, die ein solides Finanzierungssystem und den Ausbau der Strasseninfrastruktur beinhaltet. Beim NAF ist dies der Fall. Dort werden auch Ausbauschritte und nicht nur finanzielle Möglichkeiten vorgesehen. Die Bevölkerung soll bei einer Abstimmung wissen, wozu sie Ja oder Nein sagt. Bei der Milchkuh-Initiative weiss sie das nicht, zumal sich der Initianten Höflichkeit darüber ausschweigt, wo und wie Mindereinnahmen kompensiert werden sollen. Das ist schlicht nicht seriös.

Ich bitte Sie namens der grossen Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion, die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Rime Jean-François (V, FR): Je déclare tout d'abord mes liens d'intérêts: je suis membre du comité de l'initiative dite vache à lait; je suis président de l'Union suisse des arts et métiers (USAM), association qui considère qu'un bon fonctionnement des transports routier et ferroviaire est d'une importance primordiale pour notre économie.

Je regrette, bien sûr, la décision que nous avons prise il y a quelques heures, à une très faible majorité, de ne pas lier l'initiative dite vache à lait au débat que nous aurons sur le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Je répète ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire à Madame la conseillère fédérale Leuthard, qui en est consciente: la seule façon de régler le problème des transports est de se fonder sur une complémentarité, une combinaison des différents modes de transport. On l'a vu ces dernières semaines avec les accidents qui ont touché le réseau ferroviaire entre Yverdon et Lausanne, entre Lausanne et Vevey et, à plusieurs reprises, entre Fribourg et Berne: aujourd'hui, nous devons soutenir une combinaison des différents modes de transport. Si, dans le domaine du transport des personnes, j'admets tout à fait que la priorité soit donnée aux transports publics, par contre, dans le domaine du transport des marchandises et, plus particulièrement à l'intérieur du pays, la priorité reste clairement à la route.

Pour résoudre le problème des bouchons sur les autoroutes, et surtout sur la route du Saint-Gothard, j'ai demandé il y a quelques mois que l'on autorise les camions à rouler une heure de plus la nuit, soit de 4 heures - au lieu de 5 heures - jusqu'à 22 heures. La réponse du Conseil fédéral, qui refuse ma proposition de façon déterminée, me prouve, si cela était encore nécessaire, que l'on ne veut pas chercher les vraies solutions, même celles qui ne coûtent rien et qui peuvent être mises en oeuvre immédiatement. On sait que tous les projets qui nous sont actuellement soumis prendront, en effet, de très, très nombreuses années pour être réalisés, et on sait en plus que leur financement est loin d'être assuré.

Notre collègue libéral-radical Monsieur Fluri nous a dit que les membres du comité d'initiative issus de son parti étaient prêts à des compromis. Je vous confirme ici officiellement, pour le Bulletin officiel, que je suis également, en tant que membre du comité d'initiative et président de l'USAM, prêt à trouver ces solutions de compromis.

AB 2015 N 848 / BO 2015 N 848

Devant l'intransigeance du Conseil fédéral et d'une majorité de ce Parlement, je me réjouis d'ores et déjà de mener une campagne extrêmement active en faveur de cette initiative, sur laquelle la votation aura lieu en début d'année prochaine. Nous mènerons cette campagne de la même façon que nous menons actuellement celle combattant la révision de la loi sur la radio et la télévision.

van Singer Christian (G, VD): Monsieur Rime, c'est votre dernière phrase qui m'a fait bondir. Est-ce que cela veut dire que vous allez aussi mener cette campagne-ci à coups de mensonges?

Rime Jean-François (V, FR): Ecoutez, Monsieur van Singer, je vous laisse la responsabilité de vos propos. Mais donnez-moi au moins un exemple de mensonge que nous aurions raconté. Comme vous n'avez pas le droit de prendre une deuxième fois la parole, vous viendrez me le dire personnellement!

Français Olivier (RL, VD): Je vous remercie, Monsieur Rime, pour les propositions qui ont été faites ce matin et que vous venez de présenter. Le temps à disposition pour trouver une solution est relativement limité, et c'est au Conseil des Etats que le dialogue peut se faire.

Etes-vous prêt à vous entretenir à nouveau avec la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats pour trouver une solution sur le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération?

Rime Jean-François (V, FR): Ne faisant pas partie de la Commission des transports et des télécommunications,



je serai un peu dépourvu, mais je viendrai très volontiers faire des propositions. Je me suis déplacé la semaine dernière dans le canton de Vaud avec un conseiller aux Etats PDC, Monsieur Lombardi, qui défend bien sûr son canton dans le cadre de la votation relative au deuxième tube du Saint-Gothard. Nous avons confirmé le fait que nous étions prêts à faire certains compromis, mais que nous n'avions pas eu l'occasion de les faire jusqu'à maintenant, ce que je regrette beaucoup. Je vous remercie par ailleurs de l'excellente intervention que vous avez faite ce matin. J'aurais vraiment souhaité que l'on gagne ce vote.

Müller-Altermatt Stefan (CE, SO): Ich bitte Sie, die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Sie ist ein finanzpolitisches Extremwagnis, und sie unterliegt einer grundfalschen Annahme.

Über das Wagnis bezüglich der Bundesfinanzen haben sich die Kommissions- und Fraktionssprecher hinlänglich ausgelassen. Wir wissen es: Die 1,5 Milliarden Franken, welche fehlen werden, werden zwangsläufig eingespart werden müssen. Sie werden dort eingespart werden müssen, wo man die Bundesfinanzen kurzfristig auch beeinflussen kann - innerhalb von 30 Milliarden Franken. Das gibt unter dem Strich eine 5-prozentige Kürzung für Bauern, für Forscher, für die Verantwortlichen in der Armee. Ich wünsche den Befürwortern der Initiative viel Spass, wenn sie das diesen Menschen erklären müssen. So viel zum finanzpolitischen Wagnis.

Nun sagen die Initianten ja aber, dieses Wagnis müsse man eigentlich gar nicht eingehen, das hätte gar nicht entstehen dürfen, schliesslich würden die Gelder der Mineralölsteuer ja quasi widerrechtlich in die allgemeine Staatskasse fliessen und sie würden dort nur fehlen, weil vorher eine Abzocke vorliege. Das ist eben grundfalsch. Wir haben Verfassungsgrundlagen, welche aussagen, wie die Mineralölsteuer verwendet werden soll. Wir haben Beschlüsse von Volk und Ständen, welche die Ausgestaltung der Finanzströme im Verkehrsbereich abgesegnet haben. Zu suggerieren, hier werde der Strasse Geld weggenommen, welches sie zugut hätte, ist unredlich. Oder anders gesagt: Der Melker dieser Milchkuh ist niemand anderes als das Volk, weil das Volk es so wollte.

Es ist auch historisch verquer zu behaupten, der Strasse würden Gelder gestohlen. Historisch war der Benzin-zoll nämlich für die allgemeine Staatskasse bestimmt. Erst später wurde eine teilweise Zweckbindung eingeführt, dies übrigens im Gegensatz zu den meisten europäischen Ländern und unseren Nachbarn. Deutschland und Österreich haben die einstigen Zweckbindungen sogar aufgehoben.

Auch wenn die Initiative aus diesen Gründen schlicht unbegründet ist, darf man sich fragen, was denn passierte, wenn sie angenommen würde. Es würden Steuergelder auf Vorrat angehäuft. Man würde nämlich mehr Geld in die Strassenkasse buttern, als dort überhaupt ausgegeben werden könnte. Dafür könnte man auf der anderen Seite mit grosser Wahrscheinlichkeit die Ausbauschritte von Fabi nicht mehr finanzieren. Der öffentliche Verkehr würde also wieder an Attraktivität verlieren, die Leute stiegen aufs Auto um, der Strassenverkehr würde noch dichter und gestauter, und das Eigentor der Initianten der Milchkuh-Initiative wäre perfekt.

Das gestapelte Geld hätte auch eine Ungerechtigkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zur Folge. Wenn der Schienenverkehr mehr Geld braucht, dann gehen die Billettpreise hoch. Der Nutzer zahlt einen Ausbau mit. Bei der Strasse wäre das nicht mehr möglich respektive über Generationen hinweg nicht mehr nötig. Das ist nicht gerecht, wenn man eben berücksichtigt, dass der Strassenverkehr 5 Milliarden Franken an externen Kosten verursacht, die er nicht mitträgt. Gerechtigkeit sieht anders aus.

Die Milchkuh-Initiative ist also unberechtigt, sie ist hochriskant, sie ist ungerecht, und sie ist deshalb abzulehnen.

Carobbio Guscetti Marina (S, TI): Quest'iniziativa è in contraddizione con la politica finanziaria, la politica dei trasporti e la politica ambientale del nostro Paese. Abbiamo anche sentito che metterà in pericolo le recenti decisioni che il popolo svizzero ha preso in ambito della politica dei trasporti. Penso, come è stato ricordato più volte in quest'aula, al fondo per l'infrastruttura ferroviaria, adottato dalla popolazione poco più di un anno fa. Penso anche alle conseguenze che potrebbe avere sull'ampliamento previsto per il 2025 o su ulteriori progetti che potrebbero subire notevoli ritardi.

Se accettata, quest'iniziativa porterà a un aumento del traffico su strada - quindi più traffico, più ingorghi, più rumore, più inquinamento ambientale e quindi più conseguenze per l'ambiente e sulla salute in un Paese, dove comunque le immissioni dovute al traffico motorizzato restano ancora molto alte e spesso superano i limiti ammessi, come è il caso nel cantone da cui provengo. A farne le spese, se accettata, sarebbero quindi tutti i cittadini - non solo chi utilizza i trasporti pubblici bensì anche coloro che per ragioni diverse fanno uso dell'automobile. Perché vincolare tutta l'imposta di consumo sui carburanti al traffico stradale, come vogliono gli autori dell'iniziativa, vuol dire andare incontro a gravi conseguenze finanziarie che pregiudicherebbero i compiti della Confederazione e porterebbero a un piano di risparmio che si aggiungerebbe ai risparmi che il Consiglio federale ha già provveduto.



Permettetemi di ricordare qualche cifra che mostra la pericolosità di quest'iniziativa lanciata dalla lobby stradale. Attualmente il 50 per cento del gettito d'imposta sugli oli minerali, pari a 1,5 miliardi di franchi all'anno, è a destinazione vincolata. Il restante 50 per cento è a disposizione del bilancio generale della Confederazione per tutti gli altri compiti. Per risparmiare questi 1,5 miliardi di franchi si può quindi intervenire solo sulle uscite non vincolate, ossia in particolare in quei settori che sono ben elencati anche nel messaggio del Consiglio federale come la formazione e la ricerca, i trasporti pubblici, l'agricoltura e anche alcuni compiti assunti dai cantoni. Come dice il Consiglio federale nel suo messaggio, nel corso dell'esercizio 2013 queste uscite non vincolate sono ammontate a circa 30 miliardi di franchi. Per raggiungere il risparmio di 1,5 miliardi di franchi dovrebbero essere ridotti in media del 5 per cento.

Ciò significa 350 milioni di franchi che non sarebbero più a disposizione della formazione e della ricerca, il settore che sarebbe maggiormente toccato. Ciò comporterebbe tagli ai

AB 2015 N 849 / BO 2015 N 849

politecnici federali, all'università, alle scuole universitarie professionali e alla formazione professionale, quindi a tutto il settore della formazione.

Il risparmio di 250 milioni di franchi dovrebbero toccare i finanziamenti dei trasporti pubblici, con tagli ad esempio al traffico regionale. Pensiamo alle conseguenze per i cantoni più periferici, come il mio, dove il finanziamento e potenziamento delle infrastrutture pubbliche di traffico regionale sono fondamentali. Quindi, le conseguenze sui cantoni non possono essere dimenticate.

Questa iniziativa è irresponsabile. Le conseguenze per i settori importanti come la formazione e i trasporti pubblici, che ho citato, sarebbero disastrosi. E sarebbero disastrosi anche per le regioni periferiche e per i cantoni, come il mio, che hanno bisogno di questi mezzi.

Killer Hans (V, AG): Wir hätten mit der Diskussion dieser Initiative zusammen mit der Beratung eines künftigen Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) eine einmalige Chance gehabt, eine Ausleageordnung zu den Finanzierungsmechanismen vorzunehmen. Wir haben diese Chance heute kurz vor Mittag verspielt. Beide Vorlagen wollen angesichts der künftigen Aufgaben des Strassenverkehrs eine gemeinsame finanzielle Basis schaffen, aufgrund welcher die bevorstehenden Ausbau- und Unterhaltskosten unserer Strasseninfrastrukturanlagen finanziert werden können. Es besteht zweifellos ein enger sachlicher Zusammenhang zwischen den beiden Vorlagen. Die knappe Mehrheit hat heute Morgen anders entschieden.

Wieso ist das Strasseninfrastrukturwerk der Schweiz teuer? Wir haben in unserem Land eine gute Erschliessungsdichte. Zudem haben Nationalstrassen vielfach auch regionalen und überregionalen Verkehr zu bewältigen; sie sind also nicht nur Nationalstrassen. Entsprechend gibt es sehr viele Ein- und Ausfahrten. Unsere Topografie führt dazu, dass es überdurchschnittlich viele Kunstbauten wie Brücken und Tunnels braucht. Die Anforderungen an den Lärmschutz sind in unserem dichtbesiedelten Gebiet extrem hoch. Es kommt hinzu, dass Kapazitätsausbauten oftmals nur noch bewilligungsfähig sind, wenn sie unterirdisch erfolgen. Auch sind die in den Sechziger- und Siebzigerjahren erstellten Strassen nicht für jene Anforderungen erstellt worden, für welche sie heute gebraucht werden. Dies führt dazu, dass die Aufwendungen für den Werterhalt gegenüber früher stark gestiegen sind und auch noch weiter ansteigen werden. Dadurch stehen für notwendige Netzergänzungen oder für Engpassbeseitigungen sowie Kapazitätsverbesserungen inskünftig immer weniger Mittel zur Verfügung.

Schauen wir etwas in die Zukunft. Es braucht zweifellos mehr Geld für die Infrastrukturen des Individualverkehrs und des Güterverkehrs auf der Strasse. Das sieht auch der Bundesrat so, aber er zielt für die Beschaffung dieser Zusatzmittel einmal mehr auf die Autofahrer. Eine Erhöhung der Abgaben auf dem Treibstoff scheint wesentlicher Bestandteil der bundesrätlichen Lösung zu sein. Dies widerspricht den Zielen der Initiative fundamental! Die Initiative will keine zusätzlichen Belastungen des Autoverkehrs. Dieser bezahlt bereits heute unter verschiedenen Titeln wesentlich mehr an den Bund, als er Kosten verursacht.

Bei Wegfall des heute zweckentfremdeten hälftigen Anteils der Mineralölsteuer - wir sprechen hier von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr - müssten, so hört man, andere Steuern zu dessen Kompensation erhöht werden. Der Bundesrat äusserte sich denn auch in der Medienmitteilung zur Initiative dahingehend, dass dies kaum infrage komme. Aber eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 5 bis 7 Rappen zulasten der Autobenutzer käme scheinbar infrage! Wo bleibt die Logik?, frage ich Sie.

Die eingereichte Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" zeigt doch, wo der Schuh drückt: Wesentliche Mittel aus dem Treibstoffverbrauch fliessen in die Bundeskasse, nämlich die erwähnten 1,5 Milliarden Franken. Dass beim Wegfall jener Gelder Budgetänderungen nötig werden, scheint klar. Dass der Bundesrat aber bereits vorsieht, dass die Bereiche Bildung, Landwirtschaft und Landesverteidigung von Budgetreduktionen



betroffen sein werden, zeigt, dass natürlich nicht Opfersymmetrie gefragt ist, sondern sensible Einzelbereiche als direkt betroffene Opfer dargestellt werden, um Mehrheiten gegen die Initiative zu bilden.

Die künftige anspruchsvolle Finanzierung des Unterhaltes, der Werterhaltung und der noch notwendigen Netzausbauten unserer National- und Agglomerationsstrassen ist eine äusserst herausfordernde und delikate Aufgabe. Daher wäre eine breite Diskussion dazu dringend nötig. Und es wäre sehr sinnvoll, das Thema der Volksinitiative zusammen mit dem Projekt der Finanzierung des NAF in einer breiten Auslegeordnung anzugehen. Das haben wir leider verpasst. Vielleicht würde daraus sogar der Rückzug der Initiative resultieren.

Ich bitte Sie also auch als Baufachmann, die notwendigen Mittel für ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz und für den langfristigen Erneuerungsbedarf sicherzustellen. Dies geschieht am besten durch Annahme der sogenannten Milchkuh-Initiative. Ich bitte Sie in diesem Sinne um Unterstützung der Initiative.

Gössi Petra (RL, SZ): Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Mitglied des Initiativkomitees der Milchkuh-Initiative.

Am 24. November 2013 lehnte die Schweizer Stimmbevölkerung mit 60,5 Prozent Neinstimmen zum grossen Erstaunen der Befürworter die Erhöhung der Nationalstrassenabgabe klar ab. Die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette scheiterte auch deutlich am Ständemehr. Kein einziger Kanton unterstützte die Vorlage. Bundesrat und Parlament haben sich beide für eine Erhöhung eingesetzt. Wir tun also gut daran, uns zu überlegen, warum die besagte Abstimmung so klar verloren wurde. Würde nach dem Ständerat nun auch der Nationalrat die Milchkuh-Initiative ohne sinnvollen Gegenvorschlag zur Ablehnung empfehlen, wäre es nicht das erste Mal, dass die Meinungen zwischen Souverän und Politik auseinanderdriften könnten.

Ich bin überzeugt, dass die Anliegen der Milchkuh-Initiative in der Bevölkerung auf grosse Zustimmung stossen. Das zeigt letztlich auch die erfolgreiche Unterschriftensammlung. Innert nur einem Jahr wurden über 114 000 gültige Unterschriften gesammelt. Es ist eine Tatsache, dass die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs stetig zunimmt, obwohl die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene seit Jahren mit Milliarden von Franken vorangetrieben wird. 2013 waren in der Schweiz knapp 5,7 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert. Das sind 1,6 Prozent oder über 91 000 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr. Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs finden auf der Strasse statt. Über die Schiene werden 16 Prozent und über andere Verkehrsträger wie Wasser oder Spezialbahnen werden 7 Prozent abgewickelt. Diese Verkehrsströme zeigen, dass sich nicht alleine die Kosten auf das Mobilitätsverhalten auswirken, sondern auch Faktoren wie rasche Erreichbarkeit, Kapazitäten und individuelle Bedürfnisse für die Wahl eines Transportmittels entscheidend sind. Die Kehrseite der steigenden Mobilität auf den Strassen sind die zunehmenden Stautunden. Wir standen 2014 mit 21 541 Stunden rund 4,6 Prozent länger im Stau als im Vorjahr, Tendenz steigend. Das kostet die Schweizer Steuerzahler, die Strassenbenützer und die Wirtschaft jährlich 1,5 Milliarden Franken. Das Schweizer Nationalstrassennetz stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Deshalb müssen Ausbau und Unterhalt der Strasse vorangetrieben werden. Die bestehenden Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind bis Ende 2018 abgebaut. Der Finanzbedarf ist klar ausgewiesen. Die Milchkuh-Initiative verlangt nun, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer - rund 3 Milliarden Franken - zukünftig vollumfänglich dem Strassenverkehr zukommen sollen. Heute ist das nur zur Hälfte der Fall. Rund 1,5 Milliarden Franken fliessen in die allgemeine Bundeskasse.

Gleichzeitig sollen die Strassenbenützer gemäss Vorschlag des Bundesrates mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer stärker zur Kasse gebeten werden, obwohl sich die Strasse bereits heute selber finanzieren könnte. Der öffentliche

AB 2015 N 850 / BO 2015 N 850

Verkehr hat einen Kostendeckungsgrad von knapp 40 Prozent, das heisst, der überwiegende Teil der Kosten des öffentlichen Verkehrs wird von der Allgemeinheit gedeckt. Gleichzeitig werden mehr Bundesausgaben in den öffentlichen Verkehr als in die Strasse investiert. Gemäss Voranschlag 2015 sind über 60 Prozent der Verkehrsausgaben für den öffentlichen Verkehr und 36 Prozent für den Strassenverkehr budgetiert.

Die Milchkuh-Initiative macht einen vernünftigen Vorschlag zur Strassenfinanzierung, ohne dass dem öffentlichen Verkehr Mittel entzogen werden, und sie stärkt die Transparenz und das Verursacherprinzip.

Deshalb bitte ich Sie, die Initiative zu unterstützen.

Graber Jean-Pierre (V, BE): Aujourd'hui, les automobilistes, les motocyclistes et les transporteurs routiers paient 9,2 milliards de francs à la Confédération sous forme d'impôts, de taxes et de redevances. Sur ce montant, seuls 3 milliards sont consacrés à des dépenses liées aux infrastructures routières. Plus de 4 milliards garnissent la caisse générale de la Confédération. Les subventionnements de la route en faveur du rail dépassent les 1,5 milliard de francs.



Le degré de couverture des dépenses routières par les recettes routières atteignait 118 pour cent en 2011. Dans le langage de l'Union européenne, on dirait que les automobilistes et les transporteurs routiers sont des contributeurs nets.

Il est vrai que le taux de 118 pour cent que nous venons d'évoquer ne prend pas en compte les coûts externes générés par le trafic routier. Mais il n'intègre pas non plus les bénéfices externes, à savoir le grand apport du trafic routier à l'économie de notre pays et au bien-être de la population.

Si les utilisateurs de nos routes pouvaient constater que les montants considérables qu'ils versent à l'Etat permettent d'assurer une extension de nos infrastructures routières proportionnelle à la croissance démographique et économique ainsi qu'à l'augmentation du parc des véhicules à moteur, jamais l'initiative dont nous débattons aujourd'hui n'aurait été lancée!

Mais c'est la situation inverse qui prévaut. L'achèvement du réseau de nos routes nationales a pris beaucoup de retard. Lorsque Sion a déposé sa candidature pour les Jeux olympiques d'hiver de 2006, on prévoyait déjà d'ouvrir l'autoroute A9 jusqu'à Brigue pour ce grand événement. Près de dix ans plus tard, nous savons que nous devrons attendre jusqu'en 2025 pour assister à l'ouverture des derniers tronçons de cette artère vitale. Les septuagénaires ne circuleront jamais sur la branche ouest de Bienne.

De nombreuses routes sont très régulièrement engorgées. En 2014, les autoroutes de notre pays ont été embouteillées durant plus de 21 500 heures. 85 pour cent de ces bouchons étaient imputables à une surcharge de trafic, donc à une claire insuffisance des capacités d'absorption du trafic par nos autoroutes.

De 1995 à aujourd'hui, le nombre d'heures d'embouteillage a quintuplé. A l'heure actuelle, on ne circule bien sur certaines autoroutes - notamment entre Lausanne et Genève ou entre Berne et Zurich - que les dimanches matin de novembre ou durant la nuit, lorsque le stress infligé par les radars - qui traquent plus de dépassements de vitesse véniels que de délits de chauffards - se substitue à celui provoqué par les bouchons!

Et la situation va encore s'aggraver. Selon les prévisions de l'Office fédéral des routes, 490 kilomètres du réseau de nos routes nationales seront régulièrement surchargés en 2030, dont 108 kilomètres fortement et 185 kilomètres très fortement.

Les bouchons entraînent de fortes émissions additionnelles de gaz carbonique et les pertes de temps liées à ces bouchons occasionnent annuellement un coût économique de près de 2 milliards de francs. Pas de doute: l'insuffisance des capacités de nos routes nationales est très délétère pour nos entreprises et porte atteinte à la qualité de vie des usagers de la route. En certains endroits, les conditions de circulation sur nos autoroutes et sur nos routes peuvent être qualifiées d'infernelles.

Nous le disons sans aucune arrière-pensée politique: le développement des infrastructures routières a été négligé durant ces dernières années. Congédions ce malthusianisme routier! Il est temps de mettre fin à cette situation en dégageant enfin les ressources financières nécessaires au rétablissement d'une pleine fonctionnalité de nos infrastructures routières, à l'achèvement rapide du réseau des routes nationales et à l'élimination des goulets d'étranglement.

Est-ce à dire que nous sommes opposés au rail? Loin de là! Voici pourquoi: la quote-part des investissements de la Confédération a certes un peu augmenté ces deux dernières années mais, en 2014, elle ne s'élevait toujours qu'à 11,9 pour cent contre 13,2 pour cent en 2002. Cela signifie que si cette quote-part avait été la même en 2014 qu'en 2002, nous aurions dépensé 700 millions de francs de plus pour la route et le rail.

En réduisant un peu nos dépenses de fonctionnement au bénéfice des investissements publics, il serait possible de promouvoir aussi bien une extension de nos infrastructures routières qu'un développement des transports ferroviaires.

Amherd Viola (CE, VS): Herr Kollege, Sie haben den Autobahnbau im Oberwallis angesprochen. Dieser findet quasi vor meiner Türe statt - ich kenne ihn. Die Verzögerung hat absolut null und nichts mit mangelnden finanziellen Mitteln zu tun, sondern mit Einsparungen, die während Jahren das Projekt verzögert haben, wie bei allen geplanten Strassenabschnitten, die in den letzten Jahren in der Schweiz nicht gebaut werden konnten. Nirgends haben die Finanzen gefehlt, überall waren es Einsparungen. Wie kommen Sie dazu, so etwas zu behaupten?

Graber Jean-Pierre (V, BE): Madame Amherd, je connais très bien la situation qui prévaut en Valais, notamment dans le Haut-Valais, entre Sierre-Est et Brigue. Je prends cette route quatre à cinq fois par année, avec grand plaisir, c'est un paysage absolument magnifique. De mon point de vue, toutes sortes de problèmes sont en cause, notamment des entraves juridiques ou des difficultés techniques de réalisation, qui expliquent également ces retards. Néanmoins, ailleurs en Suisse, parfois, ce sont aussi des moyens financiers insuffisants qui expliquent le retard dans l'achèvement du réseau routier.



Grossen Jürg (GL, BE): Gerne lege ich zuerst meine Interessenbindung offen: Ich bin Autofahrer aus einer Bergregion. Bei uns in den Bergen leben Abertausende von hochsubventionierten Milchkühen. Ich bin dafür, dass wir unsere Landwirtschaft subventionieren, einfach etwas gezielter, als wir das vielleicht heute tun. Aber das ist ja heute nicht das Thema. Das Thema ist vielmehr, ob wir nun auch die Autofahrer wie mich in Zukunft noch stärker subventionieren sollen. Und da bin ich entschieden dagegen.

Erstens werden heute ungedeckte Kosten von - je nach Quelle - 6 bis 9 Milliarden Franken pro Jahr durch den motorisierten Individualverkehr, also durch die Autofahrer, verursacht und von der Allgemeinheit getragen. Die Autofahrer tragen also die von ihnen verursachten Kosten für Umweltimmissionen, Lärm, Zersiedelung und Unfälle schon heute bei Weitem nicht.

Zweitens soll mit dieser Autofahrer-Subvention so viel Geld für die Strasse zweckgebunden werden, dass ein riesiges Loch von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr in die Bundeskasse gerissen würde, und dies, ohne dass damit ein einziges Verkehrsproblem konkret gelöst würde.

Da im Initiativtitel von Fairness zu sprechen, finde ich eine sehr eigenwillige Regelauslegung, um das in der Fussballersprache zu sagen. Diese Initiative gleicht vielmehr einer vorsätzlichen und höchst unfairen Schwalbe im gegnerischen Strafraum, um für die eigene Autofahrer-Mannschaft regelwidrig einen Penalty herauszuschinden. Beim Fussball führt so etwas zu einer Gelben Karte und zu einem Pfeifkonzert auf den Rängen. Dass die versammelte Autolobby nun auch

AB 2015 N 851 / BO 2015 N 851

noch heftig und laut reklamiert, zeugt meines Erachtens von allzu viel Übereifer.

Ich komme aus Frutigen im Berner Oberland, einer Gemeinde mit einem Strassennetz von über 100 Kilometern; das ist mehr, als der Kanton Uri Kantonsstrassen hat. Wir geben in unserer Gemeinde jährlich netto 3 bis 5 Millionen Franken für Investitionen, Betrieb und Unterhalt der Gemeindestrassen aus. Die Strasse frisst also augenscheinlich bereits einen Grossteil unserer jährlichen Gemeindesteuereinnahmen von total rund 12 Millionen Franken weg.

Auch die Transportrechnung des Bundesamtes für Statistik vom April 2015 hat klar und deutlich bestätigt, dass keine Verkehrsnutzergruppe die verursachten Kosten vollumfänglich selbst trägt, weder im Personen- noch im Güterverkehr und weder auf der Schiene noch auf der Strasse. Die Milchkuh-Initiative sorgt also entgegen ihrem Titel nicht für eine faire Verkehrsfinanzierung, sondern sie schafft noch zusätzliche Ungleichgewichte im Verkehrsbereich. Sie steuert in die falsche Richtung.

Bitte empfehlen Sie die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" zur Ablehnung, weil sie unfair ist.

Amstutz Adrian (V, BE): Sehr geehrter Kollege, Sie bejammern die Strassennetzfinanzierung durch Steuereinnahmen. Wissen Sie, dass der Bund von den Automobilisten und von den Lastwagen 9,2 Milliarden Franken einnimmt und davon nur etwa einen Drittel in die Strassen investiert, dass er die Kantone mit einer Brosame abspeist und dass die Gemeinden, von deren Strassen auch LSVA und Benzinsteuern eingezogen werden, praktisch nichts erhalten? Sie sind der Treiber dieser Missfinanzierung. Sind Sie sich dessen bewusst?

Grossen Jürg (GL, BE): Lieber Kollege Amstutz, ich glaube nicht, dass ich der Treiber dieser - aus Ihrer Sicht - "Missfinanzierung" bin. Ich habe die Transportrechnung, wahrscheinlich im Gegensatz zu Ihnen, ganz detailliert angeschaut. Dort sieht man, dass es eben genau nicht so ist, wie Sie sagen.

Pfister Gerhard (CE, ZG): Ich bin Mitglied des Initiativkomitees. Mit dem Entscheid, die Rückweisung an die Kommission und auch die gleichzeitige Behandlung mit dem NAF abzulehnen, hat die Mehrheit in diesem Rat das eigentlich beste Argument für diese Initiative geliefert, nämlich die Weigerung dieses Parlamentes, über eine sinnvolle Finanzierung des Strassenverkehrs nachzudenken.

Man mag der Initiative vorwerfen, dass sie Löcher in die Staatskasse reisse, aber man vernachlässigt dabei, dass der Bund seit Jahr und Tag Löcher in die Strassen und deren Finanzierung reisst, indem er der Strasse das Geld entzieht. Für den Bund liegt das Geld auf der Strasse, das hat er gemerkt, und von dort zügelt er es ab, so gut er kann. Man kann der Initiative vorwerfen, sie sei zu radikal und zu einseitig, aber dies gilt vor allem für die Mehrheit dieses Rates: Mit ihrer kompromisslosen Abwehrhaltung gegenüber der Tatsache, dass halt manchmal ein grober Klotz auf einen groben Keil gehört, liefert sie den besten Beweis dafür.

Es ist völlig unbestritten, dass es für den Ausbau und Unterhalt des Strassennetzes zusätzliche Mittel braucht. Ebenso unbestritten ist eigentlich, dass die Strassenbenützer jedes Jahr Milliarden mehr abliefern und ein substanzieller Teil davon in die allgemeine Bundeskasse und den öffentlichen Verkehr fliesst. Solche Finanzströme rühren aus einer Zeit her, in der in der Schweiz Geld im Überfluss vorhanden war und in der man sich solche Querfinanzierungen noch eine gute Weile in die Tasche lügen konnte. Niemand merkte, dass er für immer



mehr Abgaben immer weniger Leistung erhielt, und niemand störte sich daran, dass die Umverteilung zunahm und Institutionen und Projekte privilegiert wurden, die hier eine bessere Lobby hatten. Seien wir doch ehrlich: Die Strasse hat in Bundesbern eine weitaus schwächere Lobby als der öffentliche Verkehr, dies, obwohl die Strasse der wichtigste und leistungsfähigste Verkehrsträger ist. Die Strasse braucht dringend eine Erneuerung und Werterhaltung, wie sie der öffentliche Verkehr für sich seit Jahren selbstverständlich immer beansprucht. Selbst der Bundesrat erkennt ja an sich den Finanzierungsbedarf, aber statt das Geld, das auf der Strasse liegt, dort zu lassen und dort einzusetzen, belastet er die Strasse noch zusätzlich. Genau diesem Ansinnen will die Initiative einen Riegel vorschieben.

Ich gehe davon aus, dass die Mehrheit in diesem Rat der Auffassung ist, dass die Initiative bei einer Volksabstimmung chancenlos sei - die Kommissionssprecher haben sich ja auch in diese Richtung geäußert. Sonst würde man diese Initiative nämlich nicht einfach abschmettern und die gleichzeitige Diskussion betreffend NAF verweigern. Das kann man so sehen. Tatsächlich ist es für die Strasse schwierig, ähnliche Sympathieprojekte zu bekommen wie der öffentliche Verkehr, obwohl viel mehr Menschen auf die Strasse angewiesen sind als auf den öffentlichen Verkehr - ich will das auch nicht gegeneinander ausspielen. Aber schauen Sie sich das letzte Volksvotum an, bei dem die Strasse eine Rolle spielte, nämlich das Referendum gegen einen höheren Preis bei der Autobahnvignette: Da waren Sie sich hier drin alle einig, dass das eine extrem kleine Sache und eine Selbstverständlichkeit würde - und doch hat die Mehrheit des Parlamentes eine scharfe Widerlegung ihrer Meinung durch den Volksentscheid erfahren!

So könnte es auch bei dieser Initiative durchaus sein, dass die Einschätzung der Mehrheit, diese Initiative lasse sich ohne weitere Diskussionen und ohne Entgegenkommen bodigen, sich als falsch herausstellen könnte. Dann wird es tatsächlich so sein, dass die NAF-Diskussion zu spät kommt. Aber das ist das Gute an der direkten Demokratie: Der Souverän kann Diskussionen führen und entscheiden, wenn das Parlament das nicht will.

Ich bitte Sie, der Initiative zuzustimmen und das Geld, das auf der Strasse liegt, auch dort zu lassen.

Lassen Sie mich noch kurz etwas zur Tonalität sagen, mit der hier die Gegner und auch die Kommissionssprecher die Initiative behandeln. Sie erinnert mich etwas an die überheblichen Debatten zu anderen Initiativen, bei denen das Parlament auch glaubte, dass es sich die Sache einfach machen könne - kein Gegenvorschlag, kein Entgegenkommen -, und das Vertrauen hatte, dass die Initiative vom Volk schon abgeschmettert werde. Wenn gesagt wird, das sei ein "Raubzug" auf die Bundeskasse, dann ist schon einmal darauf hinzuweisen: Das Geld, das wir hier verteilen, das gehört nicht uns, das gehört nicht Ihnen und nicht mir, das gehört den Steuerzahlern. Sie entscheiden, mit ihren Volksentscheiden, wo das Geld hinkommen wird. Hier und nur hier gebe ich meinem Kollegen Müller-Altermatt Recht: Wenn das Volk Ja sagt zu dieser Initiative, dann ist dieser Entscheid zu respektieren und das Geld dorthin zu geben, wo es hingehört.

Mit Ihrem Nein - mit Ihrem Nein zu einem Gegenvorschlag und Ihrem Nein zu einer Diskussion zum NAF - haben Sie die Wahrscheinlichkeit für einen solchen Entscheid erhöht. Wenn Sie einen angeblichen "Raubzug" auf die Bundeskasse vermeiden wollen, müssen Sie die Initianten ernster nehmen, als Sie es tun, denn die Benützer der Strasse haben aus meiner Sicht durchaus genug vom staatlichen Raubzug auf ihre Kosten.

Badran Jacqueline (S, ZH): Herr Pfister, zwei Schätzfragen: Was schätzen Sie, wie viel die Stadt Zürich jährlich wiederkehrend für die Strassen auf ihrem Gebiet ausgibt, und was schätzen Sie, wie hoch die Einnahmenausfälle durch die Zurverfügungstellung von Parkraum sind, auf dem sie den Landwert gemäss Bundesgericht nicht berechnen darf?

Pfister Gerhard (CE, ZG): Sie sind so freundlich, geschätzte Kollegin, mich um eine Schätzung zu fragen. Obwohl wir als Politiker eigentlich eine Lizenz zum ungenauen Reden haben, möchte ich hier auf Schätzungen verzichten.

Pieren Nadja (V, BE): Die Verkehrsdichte auf Schweizer Strassen nimmt stetig zu. Täglich staut sich der Verkehr auf

AB 2015 N 852 / BO 2015 N 852

der Autobahn, in Agglomerationen und in den Städten, und das nicht nur zu Stosszeiten; nein, die Strassen sind landauf, landab überfüllt. Das Reisen von A nach B braucht viel Zeit und auch viel Nerven. Standen Herr und Frau Schweizer im Jahr 2009 total 8029 Stunden im Stau, betrug die Staubelastung im letzten Jahr, 2014, bereits 21 509 Stunden. Genügend Mittel für die vernünftige Instandhaltung und vor allem den dringend nötigen Ausbau unserer Strassen wären vorhanden, wenn da nicht, wie heute, ein grosser Teil der Erträge von Verbrauchssteuern auf Treibstoffen zweckentfremdet würde. Leider fliesst das Geld der Automobilisten zu ei-



nem grossen Teil nicht in den Unterhalt und den Ausbau der Strassen, sondern versickert in der allgemeinen Bundeskasse. Gleichzeitig versucht unsere Politik, dem Strassenbenützer noch mehr Geld aus dem Sack zu ziehen. Das ist schlicht nicht nötig und vor allem nicht fair. Die Strassenbenützer sollen nicht mehr länger die Milchkuh der Nation sein und für das Stopfen von Löchern in der Bundeskasse verantwortlich sein. Gelder, welche von den Strassenbenützern einbezahlt werden, sollen zweckgebunden in die Instandhaltung und den Ausbau der Strassen fliessen.

Die Verkehrsüberlastung ist eine schlechte Visitenkarte für unser Land, und die massiv steigenden Staustunden schwächen unsere Wirtschaft. Staus, das wurde auch schon erwähnt, verursachen jährliche volkswirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe. Wir können von der Wirtschaft nicht optimale Dienstleistungen fordern und gleichzeitig die dafür notwendige Infrastruktur nicht bereitstellen beziehungsweise ausbauen.

Heute haben wir die Möglichkeit, das Problem anzupacken. Unterstützen wir also die Milchkuh-Initiative, und investieren wir die Steuer- und Gebühreneinnahmen der Strassenbenützer zweckgebunden in den dringend nötigen Ausbau und Unterhalt des Schweizer Strassennetzes! Die arbeitende Bevölkerung, welche auf das Auto angewiesen ist, der Tourismus und vor allem die Wirtschaft werden es Ihnen danken.

Piller Carrard Valérie (S, FR): L'initiative "pour un financement équitable des transports" part d'une bonne intention puisqu'elle souhaite résoudre les problèmes de financement des tâches liées au trafic routier, qui comprennent la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales, ainsi que le transfert du transport de marchandises de la route au rail. Il est clair que cette initiative pourrait être réalisée et assurer une certaine pérennité au financement des tâches routières. Mais à quel prix? L'initiative dite vache à lait, comme elle est surnommée, creuserait un trou de plus d'un milliard de francs dans les caisses de la Confédération. Est-ce vraiment le bon moment de faire une telle proposition, avec tous les défis qui nous attendent prochainement, comme, par exemple, la réforme de l'imposition des entreprises III, qui aura également des incidences sur les finances fédérales?

Les initiants souhaitent que les taxes, redevances et impôts que paient les automobilistes soient consacrés à la route. Mais comment combler le manque d'argent dans les caisses fédérales? Aucune proposition n'est formulée par les initiants. Mais nous savons très bien où les économies devront se faire: dans les domaines de l'agriculture, de la défense, de l'éducation ou encore de la recherche. Il faudra mettre à nouveau en place un programme d'économies. Et qui dans ce Parlement acceptera de couper dans les subventions à l'agriculture, dans le développement des infrastructures de transports publics ou dans la formation? Je prends les paris: un grand nombre d'entre nous refusera de telles propositions.

Cette initiative menace également la politique des transports menée par le Conseil fédéral et le Parlement. Rappelons également aux défenseurs de cette initiative que le peuple a toujours soutenu, en votation populaire, le financement croisé dans le développement des infrastructures publiques et autoroutières. C'est pourquoi nous ne devons pas mettre en concurrence les transports publics et les utilisateurs de la route, mais nous devons maintenir et renforcer leur complémentarité. En effet, les automobilistes sont également dépendants d'une bonne offre en transports publics permettant aussi de désengorger les agglomérations et de diminuer les embouteillages. Pour qu'une telle amélioration se réalise dans le trafic routier, il faudra concrétiser le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) du Conseil fédéral. Mais pour que FORTA devienne réalité, tous les acteurs impliqués dans ce dossier doivent démontrer leur capacité de dialogue et chercher ensemble un compromis constructif. Sans cela, nous allons droit dans le mur.

C'est pour toutes ces raisons que je vous invite à recommander le rejet de cette initiative qui mettra en difficulté financière les comptes de la Confédération.

Rime Jean-François (V, FR): Madame Piller, vous avez parlé du financement et vous êtes une spécialiste puisque vous êtes membre de la Commission des transports et des télécommunications. Alors, quelle est pour vous la hausse nécessaire du prix de l'essence pour financer les projets que l'on veut faire payer unilatéralement par les utilisateurs de la route?

Piller Carrard Valérie (S, FR): Nous devons nous entretenir des propositions dans le cadre du dossier FORTA. Il est clair que les 6 centimes proposés actuellement par Madame la conseillère fédérale Leuthard ne suffiront pas. Il faudra revoir cette augmentation lors des discussions en commission.

Clottu Raymond (V, NE): Une infrastructure routière performante est à la base de la croissance et de la prospérité. Pour mémoire, la route relie non seulement les régions, mais aussi les cultures de notre pays. Les routes sont de véritables artères vitales assurant de multiples fonctions. Au total, 84 pour cent du trafic de personnes se fait par la route. On n'accorde pas assez d'attention en Suisse à l'importance économique du



mode de transport "route". Son bon fonctionnement est du reste considéré comme allant de soi, sans plus. Or, ce réseau routier constitue une partie essentielle du capital productif de notre pays. La route reste et restera, n'en déplaise à certains, le principal mode de transport à l'avenir. Il est important, primordial, de mettre en place une infrastructure de transport routier répondant aux besoins futurs par des véhicules de plus en plus performants en matière de consommation d'énergie.

De ce fait, la politique des transports ne peut pas continuer comme cela. Voici une dure réalité: malgré les milliards investis dans l'infrastructure ferroviaire, on ne constate aucun déplacement du trafic de la route vers le rail. Bien au contraire, bien que ces fonds soient massivement détournés par une politique idéologique, la route ne cesse d'augmenter sa part dans les transports. Ainsi, 80 pour cent des prestations de transport du trafic intérieur passent par la route; cette proportion est de 70 à 75 pour cent dans l'import/export. Ces quelques chiffres démontrent clairement que la route est le mode de transport numéro un et qu'elle le restera en raison notamment de rapides progrès technologiques.

Madame la conseillère fédérale, si vous ne voulez pas subir un même échec que celui qui s'est produit lors du référendum sur le prix de la vignette autoroutière, il serait temps que vous teniez compte de ces faits incontestables et que vous choisissiez d'orienter la politique des transports en conséquence. Il va de soi que la Suisse a besoin à la fois des transports publics et du trafic privé. Mais l'aménagement nécessaire de l'infrastructure routière a du mal à démarrer, parce que, chaque année, des milliards de francs récoltés auprès des usagers de la route sont détournés au profit du rail et de la caisse fédérale.

Les indispensables élargissements, contournements - je pense à mon canton, plus particulièrement à la population du Locle et de La Chaux-de-Fonds -, ainsi que la suppression de goulets d'étranglement, sont constamment reportés afin de financer des projets qui n'ont très souvent aucun rapport avec la route.

AB 2015 N 853 / BO 2015 N 853

Cette situation est intolérable et ne peut plus durer. Depuis des décennies, les automobilistes sont traités comme des vaches à lait, le produit de leurs taxes servant à financer d'autres modes de transport et à alimenter les caisses fédérales: hausses constantes des taxes et redevances, produit des amendes inscrit aux budgets publics, alimentation du budget fédéral, subventions transversales en faveur du trafic ferroviaire.

Par contre, la route, qui est, et de loin, le principal mode de transport de notre pays, ne dispose que d'une fraction des importantes recettes qu'elle génère. Sur les plus de 9 milliards de francs récoltés en taxant les usagers de la route au niveau fédéral, 30 pour cent seulement sont affectés aux aménagements routiers. Avec ce "détournement massif de fonds", on ne fait que le strict nécessaire pour les routes, et les projets importants restent en plan.

Chaque automobiliste, transporteur, habitant des zones touchées en a fait l'amère expérience: aux heures de pointe, on n'avance plus qu'au pas sur de nombreux tronçons. Aujourd'hui, on compte déjà quelque 21 000 heures d'attente dans les bouchons sur les routes nationales. Ces attentes provoquent des pertes économiques de plus de 1,8 milliard de francs. Lorsque la capacité fait défaut, même le moyen de transport le plus moderne ne sert plus à rien. Il est donc urgent de remettre en forme l'infrastructure routière suisse et de rectifier le tir par un financement équitable des transports. Le dogmatisme doit enfin cesser.

En conséquence, je vous invite à recommander au peuple et aux cantons d'accepter cette initiative populaire.

Böhni Thomas (GL, TG): Im Sinne eines effizienten Ratsbetriebs möchte ich mich kurzhalten und zwei wichtige Punkte ansprechen.

Der Bundesrat lehnt die Initiative klar ab, da diese Vorlage eine vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Strassenverkehr vorsieht. Die Initiative widerspricht dem Grundsatz, dass Steuern meistens voraussetzungslos geschuldet sind. Auch ausschlaggebend für die Ablehnung sind die negativen Auswirkungen der Initiative auf den Bundeshaushalt. Wir dürfen doch nicht glauben, dass die fehlenden 1,5 Milliarden Franken im Bundeshaushalt einfach eingespart werden können, zumal gerade die Initianten eine Aufstockung der Armeegelder und der Landwirtschaftsgelder befürworten. Wie soll das gehen? Dieses Sparprogramm von 1,5 Milliarden müsste zudem sofort umgesetzt werden. Dies wäre fahrlässig, da die Initianten mit keinem Wort sagen, woher die fehlenden Mittel für Bildung, Landwirtschaft, Armee usw. kommen sollen.

Der Versuch, mit dieser Initiative mehr Verursachergerechtigkeit zu schaffen, ist eine Illusion. Wir wissen, dass der Strassenverkehr wesentliche externe Kosten zur Folge hat, welche bis zum heutigen Tag noch nicht beziffert und noch nicht abgegolten werden, sei es durch den CO₂-Ausstoss, der das Klima zusätzlich anheizt, sei es durch die Luftverschmutzung, welche die Krankenkassen zusätzlich belastet. Klima- und umweltpolitisch hat diese Initiative dementsprechend eher einen negativen Effekt. Indem wir z. B. der Bildung Geld wegnehmen, schwächen wir den zukünftigen Werkplatz Schweiz massiv. Dies dürfen wir nicht tun, da wir die Zukunft



unter anderem mit Innovation am ehesten erfolgreich meistern können.
Ich bitte Sie deshalb im Namen der GLP-Fraktion, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Amstutz Adrian (V, BE): Sie reihen sich hier ja nahtlos in die Reihe jener ein, die die Landwirte als "menschliche Schutzschilder" vorschieben. Sind Sie sich bewusst, dass seit dem Jahre 2004 bis heute die Landwirtschaftsausgaben gesunken sind, und zwar in Franken und Rappen gesunken sind?

Böhni Thomas (GL, TG): Die aktuelle Debatte über unser Budget hat ja gezeigt, wo gespart wird und wo nicht gespart wird.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Es war ja erstens ausgerechnet auch die grünliberale Fraktion, die bei der Kultur sämtliche Subventionsschleusen aufgetan hat, und zweitens sprechen Sie von einer "abenteuerlichen" Initiative. Ich erinnere an Ihre eigene Initiative "Energie- statt Mehrwertsteuer", welche doch den ganzen Staatshaushalt massiv stärker auf die Probe gestellt hätte. Dort wäre es um 21 Milliarden Franken gegangen.

Jetzt meine Frage: Wenn Sie so argumentieren, dass offenbar der Verkehr seine eigenen Kosten nicht deckt, warum sind Sie dann nicht dafür, dass der Verkehr mehr Geld für sich beanspruchen kann, als das heute der Fall ist? Das wäre doch eine Absenkung der Umverteilung, was wir hier machen würden.

Böhni Thomas (GL, TG): Ich habe ja in meinem Votum erwähnt, dass die Steuern generell voraussetzungslos geschuldet sind. Was das Budget betrifft, möchte ich betonen, dass die GLP die einzige Partei ist, die eigentlich das Budget einhalten will.

Schibli Ernst (V, ZH): Herr Kollege, ständig wird in dieser Debatte die Landwirtschaft angesprochen. Ich möchte Sie einmal fragen, wie Sie dazu kommen, die Landwirtschaft ständig als Gewinner der Budgetberatungen darzustellen. Wenn der Bundesrat, wie beim Budget 2015, bei der Landwirtschaft 130 Millionen Franken gekürzt hat und die Bauern im Parlament wieder 100 Millionen Franken zurückgewinnen konnten - wie viel hat dann die Landwirtschaft gewonnen?

Böhni Thomas (GL, TG): Frau Bundesrätin Widmer-Schlumpf hat ja in der Budgetdebatte erklärt, wie das zustande kam. Ich glaube, ich muss das hier nicht wiederholen. Es ist eine Aufstockung insofern, als wir in den letzten Jahren keine Teuerung gehabt haben.

Girod Bastien (G, ZH): Ziel der Politik sollte es sein, Win-win-Lösungen zu finden. Diese Initiative präsentiert eine Lose-lose-Lösung. Verlierer sind Umwelt, Staatshaushalt, ländliche Regionen und nicht zuletzt auch die Autofahrer.

Was die Umwelt betrifft, so hatten wir einen Preistrend beim öffentlichen Verkehr nach oben und beim motorisierten Individualverkehr gegen unten. Das hat auch der Preisüberwacher gesagt. Diesen Preistrend würde man nochmals stark verstärken. Das würde zu einer Verlagerung zum motorisierten Individualverkehr führen, dann gäbe es weniger öffentlichen Verkehr. Es ist klar und, glaube ich, in diesem Saal auch nicht bestritten, dass das nicht gut für die Umwelt, nicht gut für das Klima, aber vor allem nicht gut für den Flächenverbrauch wäre, weil die Bahn und der öffentliche Verkehr vier- bis fünfmal weniger Fläche brauchen. Das ist in einem Land mit knappen Flächen sicher ein wichtiges Argument.

Bezüglich Staatshaushalt wurde schon erläutert, dass 1,5 Milliarden Franken von heute auf morgen eingespart werden müssten, und da würde bei Bildung, Forschung, Armee und Verkehr eingespart. Auch beim regionalen Personenverkehr würde eingespart werden müssen, bei der Landwirtschaft und bei den Beziehungen zum Ausland - ich weiss, dass das für die SVP kein Problem ist. Das Ziel ist ja eh die Isolation der Schweiz, aber für andere Parlamentarier müsste das ein Argument gegen die Initiative sein.

Zu den ländlichen Regionen: Hier wird mit der Initiative einfach nicht weit genug gedacht. Man spricht ja immer von Quersubventionen. Wenn man jetzt einfach sagt, der öffentliche Verkehr werde gesamthaft betrachtet, führt das natürlich dazu, dass der städtische öffentliche Verkehr bzw. der öffentliche Verkehr von Zentrum zu Zentrum im Vordergrund steht. Dieser ist ja eigentlich hochrentabel, aber finanziert natürlich auch den ländlichen öffentlichen Verkehr. Sie kennen die Zahlen nicht, Herr Amstutz. Und wenn Sie natürlich diesen Kostendruck auf den öffentlichen Verkehr verursachen, wird das nicht dazu führen, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs in den Zentren und zwischen Bern und Zürich reduziert wird. Es wird natürlich in den ländlichen

AB 2015 N 854 / BO 2015 N 854

Regionen reduziert. Das ist das Problem, und deshalb werden auch die ländlichen Regionen verlieren. Das





wird dazu führen, dass Kinder, Betagte, Besucher, Touristen in ländlichen Regionen einfach den öffentlichen Verkehr nicht verwenden können. Diese Personen sind nicht reine Nutzer des öffentlichen Verkehrs, das sind auch Autofahrer. Und das führt mich zum nächsten Punkt.

Die Initiative versucht, einen Keil zwischen die Nutzer des öffentlichen Verkehrs und die Autofahrer zu treiben. Doch jeder Autofahrer ist auch einmal Nutzer des öffentlichen Verkehrs: zuerst einmal als Kind, wenn er zur Schule geht, dann, wenn er betagt ist, nicht mehr Auto fahren kann und auf Besuch geht. Diesen Unterschied zu machen ist einfach nicht richtig. Jeder Autofahrer ist auch einmal Nutzer des öffentlichen Verkehrs und ist froh um dieses Angebot, um diesen Service public und darum, dass es eben auch in ländlichen Regionen ein Angebot hat, dass man auch in ländlichen Regionen eine gewisse Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr hat.

Ein weiterer Punkt, wieso Autofahrer natürlich auch vom öffentlichen Verkehr profitieren, ist, dass man ohne öffentlichen Verkehr oder mit einer weiteren Verlagerung auf die Strasse einfach die Kapazitäten nicht hätte. Herr Amstutz, unsere Städte sind gebaut. Wie wollen Sie in Zürich die Spuren ausweiten wie in Amerika, damit genügend Autos durchfahren können? Sie können nicht einfach das Niederdorf abreißen; vielleicht wollen Sie das, aber das will die Bevölkerung sicher nicht. Sie müssen einfach akzeptieren, dass der motorisierte Individualverkehr vier- bis fünfmal mehr Fläche verbraucht als der öffentliche Verkehr. Die Fläche muss man irgendwo haben. Wenn man mit dem motorisierten Individualverkehr gleich viel Personen transportieren will wie mit dem öffentlichen Verkehr, braucht man viel mehr Fläche; das bedeutet auch viel weniger Kulturland oder viel weniger wertvolle Fläche in der Stadt.

Deshalb bitte ich Sie, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Es ist, wie gesagt, eine Lose-lose-Initiative, bei der es am Schluss nur Verlierer gibt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie sprechen vom effizienten öffentlichen Verkehr. Wie erklären Sie der Bevölkerung, dass der Zuwachs auf der Strasse letztes Jahr 3 Prozent und der Zuwachs beim öffentlichen Verkehr null Prozent war? Null! Wir haben auf der Strasse 85 Prozent der Personen, auf der Schiene haben wir 15 Prozent. Wie erklären Sie das?

Girod Bastien (G, ZH): Es ist eben so, dass der öffentliche Verkehr nicht weiter zugenommen hat, und das ist eigentlich ein beängstigender Trend. Das hat natürlich damit zu tun, dass die Preise beim öffentlichen Verkehr zugenommen haben, während sie beim motorisierten Individualverkehr abgenommen haben. Die Initiative würde das massiv, schockartig verstärken. Das ist selbstverständlich eine Entwicklung in die falsche Richtung. Wenn wir es mit dem haushälterischen Umgang mit dem Boden ernst meinen, dann dürfen wir keine solche Politik machen.

Wobmann Walter (V, SO): Sie haben vorhin vom öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum gesprochen. Nun meine Frage: Wo fährt der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum mehrheitlich: auf der Schiene oder auf der Strasse?

Girod Bastien (G, ZH): Sehen Sie, der öffentliche Verkehr insgesamt wird durch diese Initiative geschwächt. Die Initiative treibt einen Keil zwischen den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Verkehr bekommt die Unterstützung nicht mehr, und das führt dazu, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum reduziert wird. Darunter leiden alle, die gesamte Bevölkerung, auch die Autofahrer.

Amstutz Adrian (V, BE): Geschätzter Kollege, ich kann nicht mitdiskutieren, wenn es darum geht, wie die Strassenverbreiterung im Niederdorf erfolgen soll, aber ich habe eine Frage: Sie behaupten hier, der Umwelt zuliebe dürfe man die Milchkuh-Initiative nicht annehmen. Sie sind ja ein studierter Mann. Wie kommen Sie zu dieser Aussage, in Anbetracht der Tatsache, dass die vom Staat durch einen nichtzeitgemässen Ausbau der Strasseninfrastruktur verursachten 21 000 Staustunden enorme CO₂-Tonnagen mit sich bringen? Soll man das nicht korrigieren?

Girod Bastien (G, ZH): Ja gut, Herr Amstutz, mit dieser Frage zeigen Sie eigentlich, dass Sie nicht zu einem etwas komplexeren Denken fähig sind. (*Unruhe*) Denn Sie wissen genau, dass der Stau dazu führt, dass die Leute insgesamt weniger Auto fahren. Das wissen Sie eigentlich, aber Sie wollen es nicht zugeben.

Präsident (Stahl Jürg, zweiter Vizepräsident): Das Wort für eine kurze persönliche Erklärung hat Herr Amstutz; er wurde persönlich angesprochen. Das steht ihm zu.



Amstutz Adrian (V, BE): Ich will Herrn Girod nicht belehren, da er wahrscheinlich mehr Schulunterricht genossen hat als ich als gelernter Maurer. Aber ich kann Ihnen etwas sagen, Herr Girod: Ich bin lieber einer der gescheiterten Dummen als einer der dümmen Gescheiten.

Streiff-Feller Marianne (CE, BE): Die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung", welche die Initianten vor zwei Jahren am Autosalon lanciert hatten, bekam wie die meisten volkstümlichen Initiativen einen Übernamen: Milchkuh-Initiative. Die Begründung der Initianten: Sie, die Autobesitzer, würden gemolken wie Kühe und stünden trotzdem im Stau.

Das Bild der Milchkuh ist vielleicht nicht ganz falsch. Aber in einem anderen Sinne: Die Milchkuh wird subventioniert, und zwar massgeblich. Was meine ich damit? Mit der Initiative soll die vollständige Zweckbindung von sämtlichen im Strassenverkehr anfallenden Steuern und Abgaben wie Mineralölsteuer und Autobahnvignette in der Verfassung verankert werden, und zwar mit der Behauptung, der Strassenverkehr finanziere sich, im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, vollständig selber. Wir alle wissen aber: Das stimmt so überhaupt nicht. Im Gegenteil: Ein sehr ansehnlicher Teil der Kosten des Individualverkehrs wird aus allgemeinen Steuergeldern bezahlt, und zwar auf Bundes- wie auch auf Kantonsebene. Ich erwähne beispielsweise die Kosten für Unfälle, Installationen zur Strassensicherheit, das Personal der Autobahnpolizei, die Strassenreinigung und vieles mehr. All diese Aufwendungen werden nicht aus den Erträgen der Mineralölsteuer auf Treibstoffen und aus der Autobahnvignette bezahlt. Hinzu kommt das ganze Netz der Gemeindestrassen. Ein grosser Teil der Mittel für die Gemeindestrassen stammt nicht aus Strassengeldern. Davon sprechen die Initianten nicht. Also werden doch die Automobilisten und Automobilistinnen - analog zu den Milchkühen - in hohem Masse subventioniert. Wer nun mit der Forderung daherkommt, dem Strassenverkehr zweckgebunden die Gesamtheit der Erträge aus den Abgaben für die Mineralölsteuer auf Treibstoffen und für die Autobahnvignette zuzuführen, und es in Kauf nimmt, damit ein Riesenloch in die Bundeskasse zu reissen, liegt meines Erachtens völlig daneben.

Die Initianten argumentieren auch mit der Forderung nach Kostenwahrheit. Hierbei stellen sie den individuellen Strassenverkehr dem öffentlichen Verkehr gegenüber, nicht zuletzt unter Beizug der obenerwähnten Unwahrheit des sich selbst finanzierenden Strassenverkehrs. Lassen Sie mich zum Thema Kostenwahrheit das Bild aus einer wissenschaftlichen Studie gebrauchen: Wenn ich mit meinem Fahrrad unterwegs bin, brauche ich dafür im Schnitt 12 Quadratmeter Verkehrsfläche. Dem Auto müssen wir 120 Quadratmeter zur Verfügung stellen. Wenn ich mit dem öffentlichen Verkehr reise, sind es 25 Quadratmeter. Zu praktisch allen Argumenten der Befürworter liessen sich ähnliche Gegendarstellungen anbringen.

Zusammenfassend ist festzustellen: Eine Annahme der Initiative würde der Staatskasse unzumutbare Einbusen bringen. Zudem würde das der koordinierten Verkehrspolitik des

AB 2015 N 855 / BO 2015 N 855

Bundes nur schaden, weil es ganz klar zur krassen Ungleichbehandlung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs auf der einen und der Autofahrerinnen und Autofahrer auf der anderen Seite führen würde. Ich bitte Sie, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sehr geehrte Frau Streiff, Sie haben über den Kostendeckungsgrad des Strassenverkehrs gesprochen und gesagt, der Strassenverkehr würde seine Kosten bei Weitem nicht decken. Sie haben vor drei Wochen lesen können - ich bin überzeugt davon, dass Sie es gelesen haben -, dass 90 Prozent der Kosten im Strassenverkehr gedeckt sind; beim öffentlichen Verkehr sind es 48 Prozent. Meine Frage: Wo werden die 1,5 Milliarden Franken LSVA-Gelder gutgeschrieben? Wir bezahlen 1,5 Milliarden Franken. Warum ist dieser Betrag nicht in der Strassenrechnung enthalten?

Streiff-Feller Marianne (CE, BE): Ich denke, diese Fragen werden bei der Beratung des NAF beantwortet werden.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Nein, nein, Ihnen stelle ich diese Frage: Ich möchte wissen, warum die 1,5 Milliarden Franken an LSVA-Geldern nicht der Strasse gutgeschrieben werden.

Streiff-Feller Marianne (CE, BE): Es steht in der Verfassung, wofür diese Gelder gebraucht werden. Wir halten uns an die Verfassung; dort ist das genau definiert.

Herzog Verena (V, TG): Der Umwelt, den Finanzen und der Bodenfläche Sorge zu tragen liegt in der Verantwortung jedes Einzelnen und im Interesse von uns allen. Wenn Frau Nationalrätin Streiff mit dem Velo von Zürich nach Bern fahren will, ist das doch wunderschön. Aber Autofahrer, Motorradfahrer und Lastwagenfahrer, sie alle sind Opfer einer neuen Religion, aber nicht etwa des Islams, des Christentums oder des Judentums.



Nein, die Rede ist von der sogenannten Klimareligion - obwohl sie heute noch gar nicht so viel erwähnt worden ist, schwingt sie im Hinterkopf bei all jenen Leuten mit. So, wie früher von denselben Protagonisten das Waldsterben heraufbeschworen wurde, damit diese sich als Retter der Wälder aufspielen konnten, beschwört man heute den Klimawandel herauf und deklariert diesen als Problem, um sich nachher als Retter des Klimas, ja als Retter der ganzen Welt aufspielen zu können. Obwohl von vielen Wissenschaftern längst widerlegt, lautet der Glaubenssatz nach wie vor, das vom Menschen verursachte CO₂ verursache die Klimaerwärmung. Ohne menschlichen CO₂-Ausstoss wäre die Welt gerettet. Dass es früher auch schon und ohne Zutun des Menschen Eiszeiten und Wärmeperioden gab, wird grosszügig ausgeklammert.

Prominentes Opfer dieser Klimareligion sind die Autofahrer. Geht es nach den Idealvorstellungen der Anhänger der Klima-Glaubensgemeinschaft, müsste das Autofahren wohl per sofort verboten werden. Da dies politisch aber nicht mehrheitsfähig wäre und niemand auf die Tausende von Gütern verzichten will, die tagtäglich von Lastwagen für uns transportiert werden, versucht man stattdessen, den motorisierten Individualverkehr von der Strasse zu ekeln und den Lastwagenverkehr mit Zusatzschlaufen zu torpedieren. Für den motorisierten Verkehr werden immer schlechtere Bedingungen geschaffen. Der Verkehrsfluss wird sabotiert, Parkplätze in den Städten werden auf ein Minimum reduziert, Autofahrer als Umweltsünder diffamiert. Sie werden mit immer höheren Steuern und Abgaben belastet, und man weigert sich gleichzeitig, das so eingenommene Geld wieder zugunsten des Erhalts und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu investieren. Vielmehr wird das Geld zweckentfremdet oder versickert irgendwo in der Bundeskasse, Frau Bundesrätin.

Die Folge einer schlechtausgebauten Strasseninfrastruktur: 21 500 Stunden stehen die Strassenbenützer mittlerweile jährlich im Stau; das haben wir schon gehört, aber es lohnt sich, das einfach zu wissen. Zwei Drittel dieser Staustunden sind auf das nicht mehr bedarfsgerechte Strassennetz zurückzuführen, und das, obwohl sich seit den Sechzigerjahren die Abgaben für Autofahrer mehr als versechsfacht haben. Jährlich 9,5 Milliarden Franken zahlen Strassenbenützer dem Staat via die verschiedenen Steuern. So kann und darf es nicht weitergehen. Es kann doch nicht sein, dass sich Bundesrat, Kantonsregierungen, Kantonsparlamente über fehlende Geldmittel beklagen, während gleichzeitig die Autofahrer immer stärker vom Staat geschröpft werden. Wir dürfen doch nicht aufgrund abstruser Ideologien unseren Wohlstand riskieren, indem wir unser Strassennetz vernachlässigen und dadurch unsere Mobilität einschränken. Dies wäre für die Wirtschaft, für Gewerbler und damit eben für uns alle ein schwerer Schlag.

Es kann doch nicht sein, dass wir alle Bürger bevormunden und sie in der Wahl der Verkehrsmittel einschränken, indem wir eine gigantische Zwangsumverteilungsübung durchführen. Warum sollte nicht jeder die Kosten bezahlen müssen, die er verursacht? Weshalb werden Autofahrer auch gleich noch für die Kosten des öffentlichen Verkehrs zur Kasse gebeten? Lassen wir doch den Bürgern wieder die freie Wahl, welche Verkehrsmittel ihnen am besten behagen. Selbstverständlich gehört zu dieser freien Wahl auch, dass nicht das eine subventioniert und das andere gegängelt wird. Um dies sicherzustellen, brauchen wir unbedingt ein Ja zur Milchkuh-Initiative, damit Steuern und Abgaben der Strassenbenützer künftig wieder in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Vielen Dank für Ihre Zustimmung.

Girod Bastien (G, ZH): Habe ich richtig verstanden, dass Sie den Zusammenhang zwischen Klimaerwärmung und menschengemachtem CO₂-Ausstoss verneinen? Wenn das so ist, wo haben Sie das gelesen? Ist etwa die "Weltwoche" Ihre Bibel?

Herzog Verena (V, TG): Man weiss - das wissen auch Sie ganz genau -, dass der natürliche Treibhauseffekt vor allem durch Wasserdampf verursacht wird.

Badran Jacqueline (S, ZH): Geschätzte Kollegin, ich habe vorhin Herrn Pfister eine Schätzfrage gestellt, die er natürlich selbstredend nicht beantworten konnte, denn wo man nicht hinschaut, da merkt man auch nicht, dass etwas existiert. Jetzt sage ich Ihnen, wie viel es ist: Es sind 400 Millionen, (*Zwischenruf Herzog: Sie dürfen nur eine Frage stellen, keine Aussage machen!*) 400 Millionen Franken, die ich jährlich wiederkehrend als Steuerzahlerin - die, wie 50 Prozent aller Haushalte in Zürich, nicht Auto fährt - für den Tiefbau in der Stadt Zürich zahle. Finden Sie, dass das mit Ihrer Aussage übereinstimmt, die Verkehrsträger sollten es selber zahlen? Denn das finanziert der motorisierte Individualverkehr nicht selber.

Herzog Verena (V, TG): Es gibt tatsächlich Kosten, die von der Stadt, von der Gemeinde oder vom Kanton übernommen werden, auch bezüglich der Infrastruktur - da gebe ich Ihnen Recht. Doch die Strassenbenützer zahlen jährlich 9,5 Milliarden Franken an den Staat. Ich denke, dass das einfach viel zu viel ist, zumal das noch umverteilt wird.



Hardegger Thomas (S, ZH): Die Volksinitiative fordert eine faire Verkehrsfinanzierung. Dem kann ich zustimmen. Das würde für den Strassenverkehr aber zu höheren Kosten führen. Eine Studie zu den externen Kosten belegt nämlich, dass der Strassenverkehr bei Weitem nicht für die Kosten aufkommt, die durch ihn verursacht werden. Dabei wird er noch von Kosten entlastet, indem etwa die Gesundheitskosten bezüglich des Velo- und Fussverkehrs, die von der Strasse verursacht werden, den Opfern angelastet werden.

In der Rechnung der Initianten wird immer gerne verschwiegen, dass die meisten Kantons- und Gemeindestrassen aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Mit dem beabsichtigten Griff in die Bundeskasse gewichten die Initianten die Finanzierung der Strasseninfrastrukturen höher als etwa diejenigen für die Bildung und die Forschung, die

AB 2015 N 856 / BO 2015 N 856

Landwirtschaft, die Landesverteidigung oder den öffentlichen Regionalverkehr. So werden 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse fehlen. Mit der Priorisierung des freien Autofahrens gegenüber allen anderen Staatsaufgaben werde ich an die absurden Volksbewegungen der Achtziger- und Neunzigerjahre erinnert. Unter dem Titel "Freie Fahrt für freie Bürger" traten Einthemenparteien auf. Sie allesamt erstickten an der eigenen Unvernunft.

Die Initiative verlangt, dass die Zweckentfremdung von sogenannten Strassengeldern verhindert wird. Damit wird auch die Umsetzung von Fabi betroffen sein, denn die Formulierungen im Initiativtext bestimmen, dass die Bahninfrastrukturen nicht über Strassengelder finanziert werden dürfen. Mit der Forderung, den gesamten Ertrag der Mineralölsteuer für die Strasseninfrastrukturen zu verwenden, missachtet die Initiative die von der Bevölkerung mit 62 Prozent Jastimmen beschlossene Finanzierungsweise der Bahninfrastruktur.

Ziel der Initiative ist es offensichtlich, eine koordinierte Verkehrspolitik zu verhindern, zugunsten der Strasse und zulasten des öffentlichen Verkehrs. Die Initianten behaupten, die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen zu wollen. Mit der Initiative machen sie genau das. Das ist umso stossender, als der Kostendeckungsgrad bei der Schiene höher ist als bei der Strasse. Die Initianten verlangen, dass massiv mehr Mittel in die Strasseninfrastrukturen fliessen sollen. Nach Annahme der Initiative wären diese bis 2030 finanziell gesichert, ohne dass die Nutzerinnen und Nutzer jemals eine Anpassung ihrer Beteiligung in Kauf nehmen müssten. Seit 1974 ist der Mineralölsteuerzuschlag nicht erhöht worden - das wären dann insgesamt 56 Jahre ohne Teuerung, obwohl das Angebot um zusätzliche Fahrspuren, Dutzende neuer Tunnel und Brücken erhöht worden ist.

Im Bahnverkehr wird der Angebotsausbau seit Jahren mit regelmässigen Billettpreisanpassungen durch die Nutzerinnen und Nutzer immer noch stärker abgegolten. Wir haben damit die absurde Situation, dass die ökologischen Verkehrsmittel immer teurer werden, die umweltbelastenden Verkehrsmittel werden billiger. Damit wird der Erfolg des öffentlichen Verkehrs gezielt torpediert. Aber was nützt es dem gewerblichen Verkehr, wenn durch die Rückverlagerung des Pendlerverkehrs auf die Strassen die Staustunden erhöht werden? Wenn die Initianten die faire Verkehrsfinanzierung wirklich anstreben würden, müssten sie sich entschlossen für ein Mobility-Pricing-System einsetzen. Davon habe ich aber noch nichts gehört.

Empfehlen Sie deshalb die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung.

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): L'initiative dite vache à lait veut renforcer massivement le financement voué au trafic automobile individuel, au détriment du financement de la formation et de la recherche, de la prévoyance sociale ou de l'agriculture. Les coupes budgétaires que l'initiative impliquerait en détournant 1,5 milliard de francs des caisses de la Confédération au profit des automobilistes pourraient en outre toucher le domaine des transports publics, alors qu'il est précisément impératif d'encourager aujourd'hui le transfert modal. Ce ne sont pas les infrastructures routières qui doivent être privilégiées financièrement, mais les transports publics et la mobilité douce.

A quelques mois de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques de Paris, l'initiative dite vache à lait constitue une provocation intolérable de la part de ceux qui refusent encore et toujours de prendre leurs responsabilités face aux avertissements répétés de la communauté scientifique à propos des changements climatiques. En Suisse, rappelons que les transports sont, avec une part de 32 pour cent, la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. Les voitures de tourisme occupent dans ce contexte une place centrale, puisque près de 70 pour cent des émissions de CO₂ liées au transport leur sont dues. De fait, malgré l'obligation imposée aux importateurs suisses de véhicules de réduire les émissions moyennes des voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse à 130 grammes de CO₂ par kilomètre, les émissions de CO₂ liées au carburant continuent à augmenter, alors que nous nous sommes engagés à les réduire. Il est évidemment positif de réduire les émissions moyennes de CO₂ des nouvelles voitures, mais cela



ne suffit pas; si ces voitures sont de plus en plus nombreuses et parcourent de plus en plus de kilomètres, le bilan final est négatif. Or, le nombre de véhicules routiers à moteur a presque doublé ces trente dernières années et les kilomètres parcourus augmentent eux aussi régulièrement. Dans ces conditions, il ne suffit plus d'améliorer techniquement les véhicules pour les rendre plus écologiques. Il faut en réduire aussi le nombre et l'usage, sans quoi les gains en matière d'efficacité sont réalisés en pure perte.

Pour que les gens puissent plus souvent laisser leur voiture au garage, voire, lorsque c'est possible, se passer d'un véhicule individuel privé, comme c'est le cas de ménages de plus en plus nombreux dans les villes, il faut leur offrir une alternative confortable, sûre, attractive et efficace en matière de transports publics et de mobilité douce. Ceci requiert des investissements ciblés sur ces derniers domaines et non sur le développement des infrastructures routières qui appelle plus de trafic encore et ne fait que déplacer les points d'engorgement. Il faut en outre que les automobilistes prennent en charge les importants coûts externes générés par le trafic en matière de santé publique, d'environnement et de climat. Ceci permettrait d'encourager à la fois l'achat de voitures plus efficaces, mais aussi une certaine retenue dans leur usage.

Enfin, le "mobility pricing" est une piste intéressante puisqu'il permet d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. L'initiative dite vache à lait va à rebours d'une politique de la mobilité respectueuse du climat.

Alors que la communauté internationale va s'efforcer, à la fin de cette année, de trouver un accord universel sur le climat permettant de limiter le réchauffement climatique à un niveau acceptable et de prévenir des dérèglements aux conséquences catastrophiques, nous devons recommander au peuple et aux cantons de rejeter cette initiative avec la plus grande fermeté.

Golay Roger (V, GE): Le Mouvement Citoyens genevois soutiendra l'initiative populaire "pour un financement équitable des transports", ce qui devrait déjà permettre de constituer une majorité politique en faveur de l'initiative dans le canton d'où je viens. Pour nous, les initiants ont tout à fait raison de réclamer une juste répartition des moyens alloués à la politique des transports. Aujourd'hui, il n'est pas tolérable que des taxes versées par les automobilistes puissent être utilisées à d'autres fins que l'amélioration du trafic routier. Et c'est à juste titre que la politique actuelle donne l'impression à certains usagers de la route d'être des vaches à lait, comme l'affirment les auteurs de cette initiative.

Les initiants, et probablement une large partie de la population, souhaitent davantage de transparence sur l'affectation des taxes ou des redevances, afin de ne pas voir celles-ci se transformer en des impôts déguisés. Malheureusement, aujourd'hui, ceci est le cas dans de très nombreux domaines. Par conséquent, un grand nombre de citoyens se sentent toujours plus trompés par une administration opaque. De plus, il devient difficilement acceptable, pour les habitants de notre pays, de voir leur pouvoir d'achat diminué considérablement par des taxes toujours plus nombreuses, qui sont entourées d'un certain flou quant à leur destination.

D'ailleurs, il est parfaitement légitime que chaque taxe soit clairement identifiée quant à son affectation et que le consommateur soit renseigné complètement sur son montant. Nous pouvons nous poser la question s'il est normal que, lorsque nous faisons le plein de carburant, la quittance n'indique que la TVA en ne précisant pas le reste de la somme ponctionnée par l'Etat sous forme de taxes.

Pour en revenir plus précisément à l'esprit de l'initiative, à savoir attribuer au trafic routier les taxes perçues sur les carburants, nous pouvons estimer qu'il est tout à fait nécessaire

AB 2015 N 857 / BO 2015 N 857

d'aller dans ce sens afin d'essayer de mettre fin au chaos routier, que ce soit sur nos autoroutes ou dans nos villes. Il est absolument anormal aussi de payer une vignette autoroutière en sachant que nos autoroutes sont saturées ou bloquées par des bouchons aux heures de pointe, alors que les recettes provenant de la vente de la vignette servent à financer des dépenses dans de nombreux domaines qui n'ont rien à voir avec le transport routier.

Selon les partisans de l'initiative, c'est 1,5 milliard de francs qui est soustrait chaque année de sa destination légitime. Ce seul argument devrait convaincre les citoyennes et les citoyens de voter oui.

Nous en avons donc tous assez de ce bric-à-brac de taxes qui détruit le dynamisme de notre pays. Il est donc important de redonner confiance aux citoyens quant au fonctionnement de l'administration et d'avoir une politique de transparence quant à l'attribution du produit des taxes. Le Mouvement Citoyens genevois estime qu'il est indispensable que les taxes sur les carburants servent uniquement à financer le transport routier.

Nous vous invitons à recommander avec enthousiasme d'accepter cette initiative citoyenne.

van Singer Christian (G, VD): Monsieur Golay, vous avez peut-être remarqué, lorsqu'il y a eu l'accident de train à Daillens, qu'il y a eu d'énormes bouchons sur les autoroutes. Pourquoi? Parce que beaucoup d'usagers



des trains avaient eu recours à la voiture. Ne croyez-vous pas, dès lors, qu'avoir de bons transports publics - le train en l'occurrence - permet aussi une meilleure circulation sur les routes?

Golay Roger (V, GE): Le MCG, que je représente, a toujours été en faveur de la complémentarité des modes de transport. Toutefois, les taxes qui sont perçues sur les carburants doivent être investies - comme je l'ai dit - dans le trafic routier. Aujourd'hui, il s'agit d'impôts déguisés.

Fridez Pierre-Alain (S, JU): Monsieur Golay, si on accepte cette initiative, le budget de la Confédération pourrait connaître une diminution de 1,5 milliard de francs. Afin de compenser cette diminution, seriez-vous d'accord de faire des économies, par exemple, dans le domaine militaire en réduisant le budget de l'armée?

Golay Roger (V, GE): Aujourd'hui, les taxes sur les carburants sont des impôts déguisés. Il faut être loyal vis-à-vis de la population: soit on passe par la TVA, soit par l'impôt fédéral direct. Il faut arrêter de percevoir toutes sortes de taxes pour payer les dépenses que vous créez de plus en plus. Vous - la gauche, en particulier - avez augmenté de 25 pour cent le budget de la Confédération en dix ans. Nous devons mettre un frein à certaines dépenses. Or, nous l'avons vu hier, dans le cadre du message sur la culture, que vous ne le faites pas. Nous - le groupe UDC et le parti politique que je représente -, nous le faisons.

Fischer Roland (GL, LU): Zu den finanziellen Auswirkungen der Initiative auf den Bundeshaushalt möchte ich mich nicht auch noch äussern; das haben zahlreiche meiner Vorrednerinnen und Vorredner zur Genüge getan. Ich möchte aber doch noch einige grundsätzliche Punkte ansprechen.

Die Initianten sagen, dass mit der Mineralölsteuer den Autofahrern Geld aus der Tasche genommen werde. Ja, die Autofahrer zahlen sicher viel Mineralölsteuern; das ist klar. Aber andere Bürger zahlen auch indirekt Mineralölsteuern; es ist ja nicht so, dass nur die Autofahrer diese Steuer bezahlen. Ich darf Sie daran erinnern, dass die Hälfte des Treibstoffverbrauchs nicht auf die Privatpersonen, sondern auf die Unternehmen entfällt. Somit werden die Mineralölsteuern, zumindest teilweise, auf die Konsumenten überwältzt, also auch auf Konsumenten, die gar nie Auto fahren. Wenn Sie jetzt durch die verstärkte Zweckbindung quasi dem Bundeshaushalt 1,5 Milliarden Franken wegnehmen würden und die Finanzierung der Aufgaben auf eine andere Art und Weise erfolgen müsste, dann würden die gleichen Personen diese Steuern zahlen. Man hätte schlussendlich quasi ein Nullsummenspiel.

Bei der Mineralölsteuer handelt es sich ja, wie der Name schon sagt, um eine Steuer. Bei Steuern handelt es sich um Zwangsabgaben, deren Zahlung keinen Anspruch auf irgendeine spezifische Gegenleistung begründet. Das ist die übliche Definition der Steuern. Es ist also keine Gebühr. Ich bin deshalb mit den Befürwortern der Initiative überhaupt nicht einig, wenn sie sagen, der Ertrag der Mineralölsteuer sei einfach per se Geld, das für den Strassenbau zur Verfügung stünde. Das ist so nicht richtig. Wenn wir beispielsweise eine Gebühr hätten, eine Benutzungsgebühr, eine leistungsabhängige Gebühr, die kostendeckend wäre, die allenfalls auch noch Angebot und Nachfrage berücksichtigen würde, dann könnte man das vielleicht sagen. Man kann das aber nicht von einer Steuer sagen.

Es ist klar: Die Bundesverfassung sieht heute eine Zweckbindung der Mineralölsteuer vor. Aber richtig wäre eigentlich das Gegenteil, dass man sämtliche Zweckbindungen der Mineralölsteuer aufheben und den Ertrag vollständig in die allgemeine Bundeskasse fliessen lassen würde. Das Parlament könnte dann mit Zahlungsrahmen jeweils die Mittel für den Verkehr beschliessen - je nach Bedarf, das heisst dort, wo es dann eben notwendig ist.

Die Zweckbindung von Steuern ist auch aus anderen Gründen problematisch: Die Zweckbindung führt dazu, dass finanzielle Mittel mit einer Garantie einer gewissen Aufgabe zugeführt werden, welche unter Umständen diese zusätzlichen finanziellen Mittel gar nicht braucht oder nicht brauchen kann, weil unter Umständen zu wenige Projekte vorhanden sind.

Die Initianten haben zwar durchaus Recht, wenn sie sagen, dass der Strassenverkehr zunehmend von Staus geplagt sei, was volkswirtschaftlich schädlich sei und auch Umweltkosten verursache. Doch diesem Problem wäre eigentlich mit kostendeckenden Benutzungsgebühren - zum Beispiel mit einem Mobility-Pricing - viel besser zu begegnen als mit einem Ausbau des Angebots, wie es die Initianten vorschlagen, ohne das mit einem Preis zu versehen.

Wo gibt es heute diese Staus, von denen jetzt die Rede ist? Diese Staus entstehen vor allem in den Städten und in den Agglomerationen. Da stellt sich schon die Frage - es wurde bereits von Herrn Girod angesprochen -: Wo um Himmels willen wollen Sie in unseren historischen Städten und in den dichtbesiedelten Agglomerationen überhaupt noch zusätzliche Strassen bauen, um diese Staus zu verhindern? Das ist schlichtweg und aus verschiedenen Gründen einfach nicht möglich. Wenn ich jetzt an eine bestimmte Stadt denke, an Luzern,



wo es fast täglich zu Zeiten des Berufsverkehrs zu Staus kommt, wüsste ich nicht, wo man da noch Strassen bauen könnte, um diese Staus zu verhindern. Wir müssen im Verkehrsbereich insbesondere in den Städten und Agglomerationen umdenken - hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln, ich denke da an den Langsamverkehr, das Velo und den öffentlichen Verkehr. Nur so werden wir hier die Staus reduzieren können. Es würde zudem auch Platz für andere Verkehrsteilnehmer geben, wenn sich der Modalsplit ein wenig ändern würde. Die Milchkuh-Initiative ist aber sicherlich nicht die richtige Lösung. Sie reisst ein Loch in die Bundeskasse und ist steuerpolitisch falsch. Sie löst - wie gesagt - die Probleme nicht, welche sie eigentlich anspricht.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Vor zehn Jahren habe ich vor dem Verkehrskollaps gewarnt. Heute stecken wir mittendrin - jeden Morgen, jeden Abend, auf der Strasse, auf der Schiene. Wir haben die Umfahrung Zürich gebaut. Gestern gab es da einen Unfall. Man sieht, wie fragil dieses System ist: Während sieben Stunden lief im Raum Zürich nichts mehr. Jeden Morgen steht man zwei Stunden bei Schönbühl, jeden Morgen steht man zwei Stunden zwischen Härkingen und Oensingen.

Herr Fischer, Sie haben sich vorhin auf Herrn Girod bezogen und gesagt, Sie wüssten um Himmels willen nicht, wie man

AB 2015 N 858 / BO 2015 N 858

hier etwas für die Städte machen könne. Genau deshalb haben wir die Umfahrung Zürich gebaut, für die Stadt Zürich, damit der Verkehr nicht mehr über die Kalkbreite fliesst.

Das Resultat ist dieser Verkehrskollaps, es heisst 21 500 Stunden, die man im Stau steht. Das kostet 1,5 Milliarden Schweizerfranken im Jahr. Damit könnte man im Kanton Aargau den Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren - laut Regierungsrat Attiger dringend benötigt - finanzieren. Frau Amherd, wir können es aber nicht machen, wir haben kein Geld! Wir können den Landerwerb nicht vornehmen, wir können nicht vorfinanzieren, weil kein Geld da ist, ich muss Ihnen das leider so sagen.

Wie soll das weitergehen? Warum haben Sie, Frau Amherd - ich schaue wieder zu Frau Amherd, weil ich ihrem schönen Dialekt immer so gerne zuhöre -, bei der Kulturbotschaft hier im Saal nicht gefragt, wie die 200 Millionen Franken kompensiert werden? Frau Amherd, warum haben Sie nicht gefragt, wie die 700 Millionen Franken für exterritoriale Bahninvestitionen, z. B. bei Luino, Busto Arsizio, die wir Schweizer bezahlen, kompensiert werden? Warum haben Sie diese Fragen nicht gestellt? Das sind zusammen praktisch eine Milliarde Franken.

1,5 Milliarden Franken sind 2 Prozent der gesamten Einnahmen, die wir in unserem Staat haben. Frau Bundesrätin, ich schaue zu Ihnen, ich glaube, wir haben 65 Milliarden Franken Einnahmen; 2 Prozent würde etwa diese Zahl ausmachen, da sind Sie wahrscheinlich mit mir einverstanden. 1,5 Milliarden Franken ist auch der Betrag, den der Lastwagenverkehr bezahlt, um die Bahn, die Neat, zu finanzieren. Herr Girod, das hat man von einem Tag auf den anderen eingeführt. So, wie Sie Angst haben vor dem Entzug dieser Gelder, mussten wir von einem Tag auf den anderen bezahlen. Dadurch sind nicht weniger als tausend Unternehmen in der Schweiz verschwunden.

Herr Müller-Altermatt, Sie haben mich ja schon amüsiert, das muss ich Ihnen sagen. Sie haben gesagt, wenn in die Schiene investiert würde, müsste der Bahnbenützer mit dem Billett bezahlen. Ich nenne Ihnen ein paar Zahlen. Fabi: 6,4 Milliarden Franken. Neat: 15 Milliarden Franken. Bahn 2000: 9 Milliarden Franken. Wenn Sie das über die Billettpreise kompensieren würden, müssten Sie etwa 300 Jahre lang Zug fahren, und das Bahnbillett von Zürich nach Bern müsste 400 Franken kosten.

85 Prozent aller Personen und 80 Prozent aller Güter werden auf der Strasse transportiert - nicht auf der Schiene, trotz Investitionen von 60 Milliarden Franken in die Schiene im Lauf der letzten fünfzehn Jahre. 60 Milliarden haben wir investiert und werden wir investieren, und es hat keine Verlagerung stattgefunden; Herr Girod hat es mir bestätigt. Ich bin immer wieder froh, wenn er meine Zahlen bestätigt.

Heute Morgen haben wir eine grosse Chance verpasst; ich bin etwas traurig. Es ist nicht richtig, wenn Sie sagen, dass wir vom Initiativkomitee nicht verhandlungsbereit waren. Der Kollege, der das gesagt hat, ist nicht da; Herr Nordmann ist da, aber auf sein Niveau lasse ich mich nicht mehr hinunter, das sage ich Ihnen. Es stimmt nicht, dass wir nicht verhandlungsbereit waren, das muss ich Ihnen ganz klar sagen. Das wissen die Mitglieder der KVF.

Noch ein Wort zu Frau Badran: Soll ich Ihnen etwas zu Zürich sagen, Frau Badran? Wissen Sie, wie viele Verkehrssteuern im Kanton Zürich bezahlt werden, von denen die Stadt profitiert? Ich sage es Ihnen: Alles zusammengenommen sind es 1,2 Milliarden Franken. Davon dürfen Sie die 400 Millionen ruhig abziehen, das dürfen Sie tun. Aber Sie kennen die Zahlen nicht, sonst wüssten Sie als Benützerin des öffentlichen Verkehrs nämlich, dass 55 Prozent des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse erfolgen, durch Busse usw. - und bezahlt



wird gar nichts. Auf Wiedersehen, Frau Badran.

Walter Hansjörg (V, TG): Herr Kollege Giezendanner, Sie können noch nicht an Ihren Platz zurückgehen. Wir reden von einer fairen Verkehrsfinanzierung. Wie kommen Sie vom Initiativkomitee denn dazu, diese Initiative als Milchkuh-Initiative zu bezeichnen? Wir haben die Voten gehört. Für mich war dieser Vergleich abstrus. Können Sie mir das korrekt und präzise beantworten, Herr Kollege?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Aber sicher kann ich das, Herr Walter. Als "indirekter Bauernsohn" steht mir ja die Milchkuh sehr nahe. Mein Vater war nämlich Bauer aus dem Toggenburg. Deshalb bin ich so gut herausgekommen und habe gelernt zu arbeiten. Der Name "Milchkuh-Initiative" kam nicht vom Komitee, der kam von den Gegnern, Herr Walter! Sie sehen, Sie stranden immer an den Gegnern. Die Leute "plagaaggen" etwas in den Wald hinaus, und schon wird es von der Presse übernommen.

Heim Bea (S, SO): Ich höre Kollege Giezendanner immer gerne zu, denn die allgemeine Heiterkeit im Saal lockert ein wenig die Stimmung. Aber ich muss sagen: Die Argumente der Gegnerinnen und Gegner dieser Initiative sind für mich als Vertreterin der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz schon sehr viel überzeugender. Warum? Sie sind nicht berufsorientiert, nicht an separaten Interessen orientiert, sondern sie sind finanz- und verkehrspolitisch fundiert und haben vor allem eine koordinierte Verkehrspolitik im Fokus, ganz im Sinne der verschiedenen verkehrspolitischen Abstimmungsvorlagen, die das Volk klar angenommen hat.

Ich verstehe meine Rolle als Nationalrätin als die einer Volksvertreterin. Darum möchte ich Ihnen in aller Kürze mit ein paar Zahlen in Erinnerung rufen, wie sich die Initiative auf das Portemonnaie der Schweizerinnen und Schweizer auswirken würde. Tatsache ist, dass das Autofahren in den vergangenen Jahren immer billiger geworden ist. Im April 2005 kostete ein Liter Benzin Fr. 1.47, heute bezahlt man Fr. 1.49. Das sind rund 1,5 Prozent mehr. Aber 2005 kostete ein Generalabonnement der SBB 2990 Franken, und heute muss man dafür 3655 Franken bezahlen, also rund 22 Prozent mehr. 2005 kostete ein Halbtaxabonnement 150 Franken, heute sind es 175 Franken, also 16 Prozent mehr. Die allgemeine Teuerung betrug im gleichen Zeitraum rund 3,7 Prozent. Fazit: Wer Bahn, Bus und Tram fährt, bezahlt im Vergleich zu den Preisen von 2005 einen Fünftel mehr als die Autofahrer. Von daher fragt man sich doch mit Fug und Recht: Stimmt das Argument, die Autofahrer seien die Milchkuhe der Nation? Wenn schon, müsste man nach meiner Rechnung sagen: Das Gegenteil ist richtig.

Die Initiative wird bekanntlich von den organisierten Autoimporteuren finanziert. Ich staune etwas, wenn sich diese Firmen jetzt als Konsumentenschutzorganisationen gebärden. Wenn sie das wirklich wären, könnten sie die Schweizerinnen und Schweizer von jetzt an gleich in Eigenregie massiv entlasten. Es ist seit Jahrzehnten ein grosses Ärgernis, wie viel mehr die Autos im Vergleich zum Ausland bei uns in der Schweiz kosten. Auch hier liefere ich gerne konkrete Zahlen: Ausgehend vom sogenannten Durchschnittsauto, wie es der unverdächtige TCS definiert, belaufen sich die Treibstoffkosten auf 15,1 Prozent der Betriebskosten. Bei einem Anschaffungspreis von 35 000 Franken sind dies jährlich 1676 Franken. Bei den vorsichtig gerechneten mindestens 15 Prozent, die wir in der Schweiz wegen der Lobby der Generalimporteure für Autos zu viel bezahlen, heisst das nichts anderes, als dass die motorisierten Konsumentinnen und Konsumenten rund drei Jahre eigentlich gratis tanken könnten, wenn wir endlich keinen überrissenen "Schweiz-Zuschlag" auf importierte Autos mehr bezahlen müssten.

Lassen Sie mich zusammenfassen:

1. Die sogenannte Milchkuh-Initiative missachtet den mehrfach bestätigten Volkswillen, denn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben den geltenden und bewährten Regeln mehrfach deutlich zugestimmt.
2. Sie segelt unter einem falschen Titel, denn eine faire Finanzierung des Verkehrs haben wir beschlossen.
3. Sie fusst auf falschen Behauptungen, denn Auto fahren ist in den letzten Jahren immer günstiger geworden, der öffentliche Verkehr dagegen massiv teurer.
4. Diese Initiative kostet die Allgemeinheit 1,5 Milliarden Franken, die bei Bildung, Forschung, Armee, Landwirtschaft

AB 2015 N 859 / BO 2015 N 859

und vor allem beim öffentlichen Verkehr eingespart werden müssen. Das würde heissen, dass Sie mit Ihrer Initiative, wenn Sie mit dem Stau argumentieren, ein Eigengol schiessen.

Ich sage Nein zu dieser Mogelpackung. Machen Sie das bitte auch. Das Volk wird Ihnen Recht geben, denn die Schweizerinnen und Schweizer können nämlich sehr gut rechnen.





Präsident (Stahl Jürg, zweiter Vizepräsident): Frau Heim, Herr Binder möchte Ihnen eine Frage stellen.

Heim Bea (S, SO): Herr Binder, ich muss Ihnen etwas sagen. Mir fällt auf, mit welcher Verve, mit welcher Intensität Sie jetzt für Ihre Initiative kämpfen. Das ist Ihr gutes Recht. Aber jedes Votum noch mit einer Frage zu bereichern - oder nicht zu bereichern, je nachdem, wie man das sieht -, das finde ich zu weit gegangen, das strapaziert die Zeit des Parlamentes. Es ist alles gesagt, es braucht nichts mehr. Ich werde keine Fragen beantworten.

Binder Max (V, ZH): Das ist Ihr gutes Recht.

Präsident (Stahl Jürg, zweiter Vizepräsident): Frau Heim beantwortet die Frage nicht, das ist selbstverständlich ihr gutes Recht.

Grin Jean-Pierre (V, VD): Par cette initiative populaire, les initiants demandent, comme cela a déjà été dit, plus d'argent pour la route. Le réseau des routes nationales suisse a atteint la limite de ses capacités. L'encombrement de notre réseau routier ne cesse de s'accroître et la forte croissance du trafic de ces dernières décennies est un lourd défi pour nos diverses infrastructures de transport. A de nombreux endroits, sur les autoroutes, le trafic est fortement entravé, surtout en début de matinée et en fin de journée.

L'optimisation des flux de trafic moyennant des mesures de gestion comme l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, la réduction temporaire de la vitesse ou l'interdiction faite aux poids lourds de dépasser sur certains tronçons et à certaines heures, atténue certes les problèmes, mais ne constitue pas la solution sur le long terme. L'objectif doit être d'éliminer, avec les moyens à disposition, les principaux goulets d'étranglement et de procéder à des aménagements sur tout le réseau avec l'argent généré par les taxes prélevées sur le trafic routier.

En Suisse romande, l'autoroute A1, à la hauteur de l'échangeur de Crissier, est surchargée. Le grand contournement de Morges, à moyen terme, sera une nécessité pour maintenir une certaine fluidité du trafic à cet endroit. Il faut désormais faire avancer l'aménagement et l'entretien de la route. Les besoins en termes d'investissements sont énormes. La route a impérativement besoin des recettes du trafic routier pour financer ses propres projets.

Le rail, avec la constitution du fonds de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire accepté dernièrement par le peuple, bénéficie d'une assurance de financement à moyen terme. La route devrait aussi pouvoir bénéficier d'un fonds spécifique pour le trafic routier.

Le rail a aussi besoin de la route. L'accident survenu à Daillens le 25 avril 2015 a démontré que notre réseau ferroviaire était vulnérable et qu'une complémentarité avec la route est toujours bienvenue et surtout nécessaire. A cet endroit, la liaison ferroviaire a été coupée pendant plus d'une semaine et c'est l'autoroute qui a permis d'acheminer les pendulaires en automobile ou en autocar. Je reconnais toutefois également que le rail contribue à limiter le trafic routier aux heures de pointe.

Donc, tous les modes de transport doivent être pris en compte, sans oeillères idéologiques, en fonction de leurs avantages réciproques, pour contribuer au libre épanouissement de tous les habitants et pour garantir la prospérité de notre pays.

Environ 60 pour cent des dépenses fédérales pour le trafic sont attribués aux transports publics, tandis que seuls 36 pour cent sont investis dans la circulation routière. En ce qui concerne les revenus, la route rapporte beaucoup plus à la Confédération que le rail.

L'initiative prévoit que l'on respecte le principe de causalité ainsi qu'un meilleur équilibre des différents flux financiers. Les initiants sont prêts à revoir certaines modalités d'adaptation, comme nous l'avons entendu lors du débat de ce matin.

Je vous demande donc de recommander au peuple et aux cantons de soutenir l'initiative.

Schläfli Urs (CE, SO): Diese Initiative fordert, dass die Mineralölsteuer vollumfänglich in die Strassenkasse fliesst; da geht es um Geld, das heute der Bundeskasse zur Verfügung steht und dort für wichtige Aufgaben eingesetzt werden kann. Daraus sieht man, dass diese Vorlage wohl eher als Finanz- und nicht als Verkehrsvorlage zu verstehen ist. Diese 1,5 Milliarden Franken Mindereinnahmen hätten nämlich ein Loch in der Bundeskasse zur Folge, welches logischerweise gestopft werden müsste. Wo wollen die Initianten dann sparen? Da kommen bekanntlich nur die schwach gebundenen Ausgaben infrage. Dies wären Landesverteidigung, Bildung, Landwirtschaft usw. Da verbinden sich die Befürworter wohl den falschen Finger, denn dies sind genauso wichtige Aufgaben des Bundes, welche es zu erfüllen und zu finanzieren gilt, und meist liegen sie auch im Interesse der Initianten.



Heute haben wir eine Verkehrsfinanzierung, die ausgewogen ist zwischen Beiträgen der öffentlichen Hand und direkten Beiträgen von Verkehrsteilnehmern. Sie ist aber auch ausgewogen in Bezug auf die Verwendung oder Aufteilung dieser Gelder für den öffentlichen Verkehr oder für den Individualverkehr, und die Mittel werden dort eingesetzt, wo es am sinnvollsten ist. Unser System besteht aus dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr, diese müssen sich gegenseitig ergänzen und bilden als Ganzes ein Verkehrskonzept. Deshalb kann auch die Finanzierung nicht absolut getrennt werden.

Es wird auch immer wieder behauptet, der Strassenverkehr finanziere sich selber. Diese Aussage stimmt so eben nicht. Strassen auf Gemeindegebiet und auch auf Kantonsgebiet werden zu einem wesentlichen Teil über Steuern bezahlt. Auch der Fussgänger und der Radfahrer leisten so ihren Anteil zur Strassenfinanzierung, was dem Autofahrer letztlich auch zugutekommt; von den indirekten Kosten, welche durch den Strassenverkehr entstehen, wollen wir hier gar nicht erst sprechen.

Mit dieser Initiative greifen Sie ein System an, das bei einem grossen Teil der Bevölkerung grundsätzlich akzeptiert ist, davon bin ich überzeugt. Natürlich findet man immer Verbesserungsvorschläge oder -ideen. Das will man bekanntlich nun mit dem NAF auch machen: Die Gesetzesgrundlagen sollen dahingehend angepasst werden, dass sie den heutigen Gegebenheiten und Bedürfnissen im Verkehr angemessen Rechnung tragen und der Initiative mindestens teilweise entgegenkommen. Dies soll aber eben mit dem NAF in angepasster Form erfolgen, und vor allem darf es den Bundeshaushalt nicht dermassen aushöhlen, ohne dass die Folgen im Detail bekannt sind.

Die Initianten stören sich daran, dass mit der Mineralölsteuer Strassengelder über die Bundeskasse in andere Bereiche abfliessen und dort irgendwelche Projekte mitfinanzieren helfen. Das stimmt natürlich. Man muss aber festhalten, dass es solche Regelungen in anderen Systemen auch gibt. Ich denke da zum Beispiel an das kinderlose Ehepaar, welches mithilfe, die Schule zu finanzieren, oder an den Armeegegner, der die Armee mit seinen Steuern mitfinanziert, auch wenn es ihm nicht passt. Ohne solche Regelungen funktioniert unser System nicht. Das gilt in diesem Sinne auch für die 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen, welche in die Bundeskasse fliessen und dort eben nicht zweckgebunden sind.

Mit dem NAF werden die nötigen und massvollen Korrekturen vorgenommen, und deshalb ist diese Initiative überflüssig. Sie ist zu extrem.

AB 2015 N 860 / BO 2015 N 860

Rutz Gregor A. (V, ZH): Nachdem immer wieder die gleichen Fragen gestellt werden, weil auf der anderen Seite immer wieder derselbe Unsinn erzählt wird, gestatte ich mir doch, wieder zwei, drei grundsätzliche Überlegungen ins Zentrum zu stellen.

Warum gibt es überhaupt diese Milchkuh-Initiative?

1. Als Strassenbenützer stellen wir fest: Wir zahlen immer mehr Geld, und ein ganz grosser Teil dieser Mittel wird nicht in die Strasse investiert.

2. Die zunehmende finanzielle Belastung der Strassenbenützer hat wirtschaftliche Auswirkungen: Sie erhöht die Preise und bremst die Wirtschaft. Das spüren wir alle.

3. Die Finanzflüsse sind intransparent und nur schwer nachzuvollziehen. Da muss auch die Frau Bundesrätin genau hinschauen, wenn sie sehen möchte, wo welcher Franken in der Verkehrspolitik hinfliesst.

Was will die Initiative? Die Initiative will nur, dass das, was die Strassenbenützer für die Benutzung der Strasse zahlen, auch wirklich für die Strasse zur Verfügung steht und dass man, wenn die Abgaben weiter erhöht werden, darüber abstimmen kann. Das ist eine ganz einfache und, wie ich meine, auch logische Zielsetzung.

Nun sagen Sie: Wenn das gemacht wird, fehlen 1,5 Milliarden in der allgemeinen Bundeskasse. Das sind die 1,5 Milliarden Franken aus dem Ertrag der Mineralölsteuer, die heute eben nicht für die Strasse eingesetzt werden, sondern in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Da hat die Frau Bundesrätin keine Freude und sagt: "Da muss ich schauen, was ich da mache; es fehlen mir am Schluss 1,5 Milliarden." Sie fehlen aber nicht, sie sind einfach an einem anderen Ort, wo sie vielleicht eher gebraucht werden. Ich verstehe diese Reaktion bei einem Staatshaushalt, in dem wir für 67 Milliarden Franken Ausgaben budgetiert haben, zwar nicht ganz, aber ich verstehe, dass es eine schwierige Aufgabe ist, wenn man mit dem Geld umgehen und schauen muss, wo man allenfalls Einsparungen vornehmen will.

Das Gewerbe und die Wirtschaft - ich schildere Ihnen jetzt einmal diese Seite - sind täglich mit der Frage konfrontiert, 1,5 Milliarden einzusparen, weil nämlich genau dieses Geld fehlt, da die Staukosten so hoch sind; Kollege Giezendanner hat es gesagt. Das ist Geld, das der Wirtschaft fehlt. Wenn ich als Gewerbler im Grossraum Zürich jede Woche stundenlang im Stau stehe, ist das Zeit, die ich nicht dafür aufwenden kann zu arbeiten, Zeit, in der ich nicht produktiv sein kann. Und dieses Geld fehlt am Schluss. Und da muss ich mich



auch irgendwie finanziell organisieren. Also, diese Argumentation mit dem Loch in der Bundeskasse überzeugt mich ebenso wenig, wie sie mich bei anderen Initiativen überzeugt hat.

Ganz sicher völlig falsch ist aber das, was Kollegin Rytz heute gesagt hat. Sie hat gesagt, diese Initiative sei ein Raubzug auf die Bundeskasse. Wie kann ich denn einen Raubzug machen auf Gelder, die ich selber eingezahlt habe? An dieser Stelle müssen wir einen grundsätzlichen Gedanken, den eine englische Premierministerin formuliert hat, in die Mitte stellen. Diesen Gedanken müssen wir uns vor Augen halten, und unter diesem Titel sollten wir diese Debatte führen: Es gibt kein öffentliches Geld! Es gibt kein Geld, das dem Staat gehört! Das ist alles Geld der Steuerzahler! Wenn der Staat, wenn die öffentliche Hand mehr Geld braucht, gibt es eine Möglichkeit, dieses zu erhalten: indem man die Steuern erhöht, den Leuten mehr Geld wegnimmt oder den Unternehmen mögliche Mittel für Investitionen entzieht. Zu denken, das mache nichts, wir könnten hier die Steuern noch etwas erhöhen, das zahle ja dann ein anderer, ist gefährlich. Dieser andere sind nämlich Sie selbst! Unter diesem Titel sollten wir diese Debatte führen. Und unter diesem Titel ist es völlig gerechtfertigt zu verlangen, dass das Geld, welches wir für die Benutzung der Strasse zahlen, am Schluss auch für die Strasse zur Verfügung steht. Das ist richtig so.

Darum bitte ich Sie um Zustimmung zu dieser Initiative.

Glättli Balthasar (G, ZH): Nun haben wir Stunden über Stunden gesprochen - über das Geld. Geld ist wichtig. Würden 1,5 Milliarden Franken fehlen, und zwar für Bildung, Forschung, Landwirtschaft oder - Ihnen sage ich es - für die Landesverteidigung, dann würden Sie das sicher nicht toll finden. Als Grüner sage ich Ihnen aber, dass es noch andere Werte, noch ein anderes Kapital gibt, zu dem wir Sorge tragen müssen: Unsere Umwelt ist dieses Kapital. Dieses Kapital ist es, durch das wir Lebensgrundlagen in der Welt wie in der Schweiz haben, die es uns ermöglichen, in Zukunft überhaupt irgendetwas zu erwirtschaften und uns auf irgendeine Art und Weise von A nach B fortzubewegen, sei es mit sanfter Mobilität, mit dem öffentlichen Verkehr - wie wir Grünen es wollen -, sei es mit dem Auto oder mit dem Flugzeug.

Der Kampf gegen die Klimakatastrophe, der wir uns ausliefern, wenn wir einfach blind weitermachen wie bisher, ist nicht einfach ein "pet project", ein Lieblingsprojektchen der Grünen. Vielmehr ist diese Katastrophe eine wissenschaftlich erwiesene Realität. Wir wissen, dass 80 Prozent der bekannten Erdölvorräte im Boden bleiben müssen, damit sich unser Klima nicht so erwärmt, dass dieser Planet für viele Menschen nicht mehr bewohnbar wird und Katastrophen uns ganz andere Flüchtlingswellen bringen werden. Wir wissen, dass gleich ganze Länder, die an Küsten liegen - im Trikont oder in Europa -, in den Fluten versinken werden.

Sprechen wir - mein Gott! - vielleicht auch mal davon, dass die Schweiz etwas Richtiges macht, wenn sie auf eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene setzt. Die Schweiz hat etwas Richtiges gemacht, als sie mit 62 Prozent Jastimmen der Fabi-Vorlage zugestimmt und damit gesagt hat, dass sie den öffentlichen Verkehr fördern wolle, wobei sie natürlich nicht das Ziel verfolgt, parallel dazu auch noch den Strassenverkehr ausbauen zu wollen, sondern vielmehr das Ziel, eine Verlagerung hinzukriegen.

"Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten." Das war einer der Sprüche, mit denen ich meine politische Karriere begonnen habe. Ich bin der Überzeugung, dass der Spruch nicht nur für die Städte gilt. Dort habe ich diesen Spruch gebraucht, weil klar ist, dass, je mehr Strassen auf die Städte zuführen, desto mehr Stau es dort gibt - was ja auch Ihnen nicht gefällt. Wir können aber auch sagen: Wer heute Strassen baut, baut nicht Wege in die Zukunft, sondern Wege in den Abgrund. Für das sind mir 1,5 Milliarden Franken zu viel - selbst wenn sie nirgendwo sonst fehlen würden.

Borer Roland F. (V, SO): Wir haben jetzt einen Ausflug in die Klimapolitik gemacht, wir haben Ausflüge in die Sicherheits- und Landwirtschaftspolitik gemacht, und wir haben gesehen, dass in diesem Rat auch das Gespräch verweigert wird. Ich weiss zwar nicht, warum wir hier ein Parlament sind; "parlare" heisst sprechen, sprechen heisst reden und Antworten geben. Vielleicht wird jetzt die ganze Debatte kürzer, weil Frau Kiener Nellen und die Kolleginnen und Kollegen Friedl, Maier, Hadorn und Trede nichts mehr sagen werden. Frau Heim hat ja erklärt, dass die politische Linke zu diesem Thema alles gesagt habe. Ich meinerseits erlaube mir, hier noch ein paar Dinge zu sagen.

Wenn ich schaue, was ich in den letzten Tagen an Mails gekriegt habe, was ich an Briefen gekriegt habe, dann muss ich feststellen, dass ohne diese 1,5 Milliarden Franken der Staat Schweiz stillstehen würde. Wir könnten nichts mehr tun, die Katastrophe wäre vorprogrammiert. Wir sind schon ein glückliches Parlament, denn ich stelle fest, dass wir von Budgetschwankungen im Umfang von 2,5 Prozent sprechen. Solche Schwankungen gibt es in der Wirtschaft tagtäglich. Die Nationalbank hat uns im Export grössere Probleme auferlegt. Wenn diese Budgetschwankungen hier beim Bund zur Katastrophe führen, dann muss ich über die Leistungsfähigkeit und die Kreativität dieses Parlamentes staunen.



Was will die Initiative, und was wollen die motorisierten Strassenbenützer? Sie sind bereit zu zahlen, aber sie möchten für die Leistungen, die sie erbringen, auch eine adäquate Gegenleistung. Vor allem die Linken und die Grünen, die jahrzehntelang Kostenwahrheit propagiert haben, wollen gerade jetzt von Kostenwahrheit nichts wissen.

Sie können die Statistiken drehen und wenden, wie Sie wollen: Fakt ist, dass die Mobilität bezüglich Personen in der

AB 2015 N 861 / BO 2015 N 861

Schweiz zu 80 Prozent auf der Strasse stattfindet. Im Binnenmarkt werden die Güter zu 80 Prozent auf der Strasse verschoben, auch immer mehr durch Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer aus der EU. Fakt ist zudem, dass der Personen- und Güterverkehr gesamthaft seine Kosten deckt. Ebenso ist aber ein Fakt, dass der öffentliche Verkehr - der übrigens auch zu einem wesentlichen Teil auf der Strasse stattfindet - mit 48 Prozent seine Kosten nicht deckt. Der öffentliche Verkehr deckt etwa die Hälfte der Kosten, den Rest zahlt entweder der Strassenverkehrsteilnehmer oder der Steuerzahler. Das will die Initiative korrigieren. Wir, die Initianten, wollen eine angemessene Austarierung zwischen dem, was wir auf der einen Seite bezahlen, und dem, was wir auf der anderen Seite als Gegenleistung kriegen.

Ich schaue noch auf die Statistik "Fiskalleistungen des Strassenverkehrs 2014": Da hat der Bund total 9,246 Milliarden Franken eingenommen. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern machen 2,1 Milliarden Franken aus, die Gebühren der Gemeinden für die Autos 430 Millionen Franken. Es gibt dann noch ein paar andere, kleine Beträge. Zusammen sind es 11,82 Milliarden Franken, die der Strassenverkehrsteilnehmer bezahlt. Und was kriegt er dafür? Mehr Staus, Reduktion von Parkplätzen, Schikanen an allen Enden. Das gilt es zu korrigieren!

Kiener Nellen Margret (S, BE): Ich bitte Sie, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Die Botschaft ist schlüssig. Die Initiative liegt finanzpolitisch, verkehrspolitisch und umweltpolitisch quer in der Landschaft. Im Übrigen braucht es dieses viele Geld für den Strassenbau nicht. Ich habe meine Erfahrungen gesammelt: Ich habe Landwirte bis vors Bundesgericht vertreten, die sich mit allen Rechtsmitteln gegen den Ausbau der A1 im Raume Grauholz/Schönbühl gewehrt haben. Diese Landwirte kämpfen um jeden Quadratmeter Kulturland in der Agglomeration Bern. Das ist in anderen Agglomerationen genauso der Fall. Diese Landwirte werden die Initiative ablehnen.

Ich bitte Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Gmür Alois (CE, SZ): Die Absicht der Milchkuh-Initiative, die Finanzströme bezüglich der Strassenfinanzierung klar und fair neu zu ordnen, ist nachvollziehbar und das Anliegen verständlich. Alles Geld, das von der Strasse kommt, soll wieder dort investiert werden. Die Strasseninfrastruktur muss den heutigen Gegebenheiten angepasst werden. Zu teuer sind die Staustunden für die Wirtschaft, zu anfällig ist das Strassennetz für Verkehrszusammenbrüche. Investitionen sind dringend notwendig.

Die zur Debatte stehende Initiative wirft bei mir als Mitglied der Finanzkommission vor allem finanzpolitische Fragen auf. Die Initiative würde bewirken, dass jährlich 1,5 Milliarden Franken weniger in die Bundeskasse fliessen; dies in einer Zeit, wo zusätzlich Sparpakete in der gleichen Grössenordnung - es geht um Einsparungen von mehr als 1 Milliarde Franken - geschnürt werden müssen. Dieses Geld fehlt, und wer behauptet, in der jetzigen Zeit schlussendlich rund 2,5 Milliarden Franken einsparen zu können, ist ein Fantast. Wer fordert, dass es keine Zweckentfremdung der Strassengelder gibt, muss bereit sein, bei Armee, Landwirtschaft, Kultur, Bildung, Forschung usw. zu sparen.

Das Volk hat zudem einmal beschlossen, dass der internationale alpenquerende Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden soll. Das führt dazu, dass Gelder von der Strasse für die Schiene eingesetzt werden müssen. Aber sonst finanziert der motorisierte Individualverkehr nicht die Schiene, sondern die Bundeskasse. Ein Fonds für die Strasse ist finanzpolitisch viel intelligenter, als einfach jährlich 1,5 Milliarden Franken für die Strasse aus der Bundeskasse herauszunehmen. Es braucht mehr Geld für die Strasse, das unterstütze ich. Das Volk hat in mehreren Abstimmungen wie zum Beispiel bei der Gastro-Initiative oder bei anderen Initiativen bewiesen, dass es gesunde Bundesfinanzen will. Es ist unsere Aufgabe, die gesamten Bundesfinanzen im Auge zu behalten. Deshalb ist die Milchkuh-Initiative aus finanzpolitischen Gründen abzulehnen und sind finanzpolitisch intelligentere Lösungen zu verfolgen.

Friedl Claudia (S, SG): Diese Initiative ist kein Weg in die Zukunft, sondern sie ist schlicht und einfach rückwärtsgerichtet und realitätsfern. Zum einen sind die finanzpolitischen Auswirkungen gravierend, zum andern wird damit eine gefährliche Kehrtwende in der Verkehrs- und Umweltpolitik eingeleitet.

Dem Bundeshaushalt gehen durch diese Initiative jährlich 1,5 Milliarden Franken verloren, wir haben es schon



oft gehört. Die Frage ist jetzt, in welchen Bereichen wir das einsparen wollen. Herr Fluri hat ganz am Anfang der Diskussion gesagt, es sei jetzt alles Kaffeesatzlesen oder völlig hypothetisch, wenn man sage, wo man das einsparen wolle. Sie wissen ja selber, welche Bereiche es sind: Es sind nämlich die Bereiche, wo man eben kurzfristig die Ausgaben beeinflussen kann. Das sind Bildung und Forschung, öffentlicher Verkehr oder die Landesverteidigung oder die Landwirtschaft. Es kommen dann halt diese Bereich dran. Aber da muss man sich dann auch dazu bekennen und sagen, dass man dort die Gelder einsparen will. 1,5 Milliarden Franken lässt man nicht so einfach weg, wie das vorhin angetönt wurde. Das hinterlässt tiefe Kerben. Auch die Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds, dem die Bevölkerung zugestimmt hat - und das war erst letztes Jahr -, sind gefährdet, wie man weiss, wenn man den Initiativtext liest. So, wie das formuliert ist, hat es nichts anderes zur Folge, als dass unsere jahrelangen Bemühungen für eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene gefährdet sind. Sie wissen es auch: Wenn wir nicht die Schiene fördern, bleibt auf der Strasse sowieso alles stehen. Das ist eben auch ein Punkt.

Neben dem Aspekt der Bundesfinanzen hat diese Initiative gravierende Effekte auf die Verkehrs-, Umwelt- und Klimapolitik. Von den rund 3 Milliarden Franken Einnahmen aus der Mineralölsteuer gehen bereits 50 Prozent in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Jetzt soll alles dorthin, um die Strassen zu bauen und zu unterhalten. Es geht vor allem um National- und kantonale Strassen. Ja, ich frage Sie: Wer bezahlt denn eigentlich die externen Kosten? Die externen Kosten sind jene Kosten, die aus den negativen Effekten auf Umwelt, Natur, Klima, Gebäude und Gesundheit entstehen.

Ich will hier nur einige dieser Kosten erwähnen, damit man einen Eindruck bekommt. Es sind Gesundheitskosten und Gebäudeschäden durch Luftverschmutzung. Es sind Kosten zur Vermeidung von Schäden durch die Klimaveränderung. Es sind Schadenskosten durch Lärm. Es sind nichtbezahlbare Kosten von Habitats- und Biodiversitätsverlusten durch Verbetonierung. Es sind Mindererträge in der Landwirtschaft durch Ozonbelastung, oder es sind Polizei- und Rechtsfolgekosten und die medizinischen Behandlungskosten bei Unfällen. Nur schon durch den motorisierten privaten Personenverkehr fallen gemäss einem Bericht zuhanden des Bundesamtes für Raumentwicklung jährlich 5,5 Milliarden Franken externe Kosten an. Da reicht die ganze Mineralölsteuer von 3 Milliarden Franken nicht, um das auszugleichen. Das wird heute aus der allgemeinen Bundeskasse bezahlt. Der Strassenverkehr deckt seine externen Kosten bei Weitem nicht. Das ist eine Realität.

Ich bitte Sie deshalb, diese unausgeglichene Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Maier Thomas (GL, ZH): Manchmal ist es im politischen Leben so, dass es besser wird, wenn Sie alten Wein in neue Schläuche verpacken und ihn wieder bringen. Dies aber nur, wenn Sie ihn mit ein paar Erweiterungen und neuen Ideen anreichern. Leider habe ich dies bei der heutigen Debatte nicht so wahrgenommen. Im Gegenteil, ich musste immer wieder an ähnliche Debatten denken, die wir vor Jahren beispielsweise im Kanton Zürich geführt hatten - ziel- und wirkungslos. Auch dort ging es um die Frage, mit wie vielen Mitteln aus welchen Quellen der Strassenfonds gespiesen werden solle. Meinen Sie wirklich, Sie lösten irgendein

AB 2015 N 862 / BO 2015 N 862

Verkehrsproblem, wenn Sie einfach - wie in der Volksinitiative gefordert - die Zweckbindung von Verkehrsabgaben ändern? Wohl kaum. Im Gegenteil, Sie verursachen einzig ein Finanzdebakel und lösen keinen einzigen Stau auf.

Gerne erinnere ich Sie an unsere Diskussionen in der Sondersession, als auch Befürworter der Volksinitiative einen Radikalschlag bei den Bundesfinanzen forderten und mit dem Vorschlag für eine Reduktion über 7 Milliarden Franken grandios scheiterten. Nicht einmal sie selbst waren im Innersten dazu wirklich bereit, und sie sahen ein, dass es absurd wäre, zigtausend Angestellte morgen zu entlassen und den Bund vor allem im Armeebereich quasi kahlzuschlagen. Unser Kompromiss, immer noch hart, aber realistisch, der mit einer Reduktion des Ausgabenwachstums von etwa 3 bis 4 Milliarden Franken auf allen Ausgabenposten, nicht nur beim Personal, aufwartete, scheiterte leider ebenfalls, aber knapp.

Würden Sie jetzt diese Volksinitiative annehmen, müssten Sie zusätzlich zu diesen Kürzungen, die ohnehin schon nötig werden, um den Bundeshaushalt im Lot zu halten, noch einmal 1,5 Milliarden Franken bei ungebundenen oder schwach gebundenen Ausgaben einsparen. Wo wollen Sie das tun? In der Landwirtschaft, bei der Sie selber überall mehr Subventionen beschliessen und fordern? Ich erinnere gerne an die Diskussion von heute Morgen über das Alkoholgesetz und an das Stichwort Finanzhilfen. Oder wollen Sie bei der Armee sparen? Wenigstens hätten Sie so ehrlich sein können und die Volksinitiative mit einem konkreten Abbauvorschlag koppeln sollen. Von wegen ehrlich: Wie Sie wissen, finanzieren die Gemeinden in der Schweiz ihre lokalen Strassen inklusive ihrer Sicherheitsausgaben wie beispielsweise Kosten für die Polizei vollumfänglich



aus allgemeinen Steuermitteln. Und das sind, Herr Kollege Rutz, ebenfalls Gelder aller Steuerzahler. Natürlich werden diese Strassen auch von Fahrrädern und vom öffentlichen Verkehr benutzt, aber klar ist: Der grösste Bedarf an Ausbau und Unterhalt wird vom motorisierten Individualverkehr verursacht. Allein im Kanton Zürich macht das etwa 400 Millionen Franken pro Jahr aus. Für die Schweiz sprechen wir also hier wohl von einem Milliardenbetrag pro Jahr. Ich wäre offen für eine Diskussion darüber, wie die Gemeinden hier entlastet werden können. Das heisst: keine Finanzierung mehr von Gemeindestrassen inklusive der dazugehörigen Betriebskosten und Sicherheitskosten aus allgemeinen Steuermitteln, sondern eine Finanzierung aus dem Strassenfonds, gekoppelt mit einer Zweckbindung bei den Strassenabgaben. Aber das wollten Sie ja nicht, und das wollen Sie auch in Zukunft nicht, auch wenn es vielleicht gerade diese 1,5 Milliarden Franken ausmachen würde, die heute zur Diskussion stehen. Und es steht mit dieser Volksinitiative faktisch auch nicht zur Debatte. Darum bleibt uns nur noch eines: Wir empfehlen diese Volksinitiative zur Ablehnung und bitten Sie, dasselbe zu tun.

Binder Max (V, ZH): Gerne lege ich Ihnen meine Interessenbindung offen: Ich bin Mitglied des Initiativkomitees. Wichtig für Sie zu wissen ist, dass diese Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" in keiner Art und Weise ein Angriff auf Fabi oder ein Angriff auf den öffentlichen Verkehr ist. Die Finanzmittel, die heute in den öffentlichen Verkehr fliessen, werden von der Milchkuh, wenn Sie das so sagen wollen, nicht erfasst. Leider hat es unser Rat heute Morgen verpasst, eine lediglich vernünftige, sachgerechte und einleuchtende Parallelbehandlung mit dem NAF zu ermöglichen. Allenfalls hätte eine solche Vorlage als Gegenvorschlag dienen können.

Der Zeitpunkt für diese Initiative ist absolut richtig gewählt. Es ist höchste Zeit, dass wir die Finanzierung der Strasseninfrastruktur neu und für die Zukunft nachhaltig regeln, wie wir das für den öffentlichen Verkehr auch getan haben.

Es ist eine Tatsache, dass die Erträge aus der Mineralölsteuer rückläufig sind. Es ist einerseits erfreulich, dass wir verbrauchsärmere Fahrzeuge in Betrieb haben, andererseits hat das die negative Auswirkung, dass die Steuererträge ebenfalls rückläufig sind. Demgegenüber stellen wir fest, dass auf dem bestehenden Strassennetz wesentlich mehr Verkehr abgewickelt wird. Oder kurz gesagt: Den massiv steigenden Bevölkerungszahlen, dem Zuwachs bei den Personenwagen, den Lieferwagen und den LKW steht eine konstant gleichbleibende Strasseninfrastruktur zur Verfügung. Das Resultat spricht eine deutliche Sprache. Ich kann auf die Wiederholung der Nennung der Anzahl Staustunden verzichten.

Die Strasse ist aber trotz gutausgebautem öffentlichem Verkehr der wichtigste Verkehrsträger. Rund 70 Prozent der Personenkilometer erfolgen auf der Strasse, beim Güterverkehr in der Fläche sind es etwa 75 Prozent. Konsultiert man den Voranschlag 2015, so stellt man fest, dass rund 60 Prozent der Verkehrsausgaben des Bundes in den öffentlichen Verkehr fliessen, etwa 36 Prozent in die Strasse und einige wenige Prozente noch in die Luftfahrt. Im Verhältnis zu den gesamten Verkehrsleistungen ist dies ein unhaltbar krasses Missverhältnis - und das muss geändert werden. Heute fliessen 50 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse. Die Initiative will künftig 100 Prozent der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zukommen lassen. Unter dem Gesichtspunkt des Verursacherprinzips ist das eigentlich ein völlig logischer Vorgang.

Ich erinnere Sie daran, dass wir bei Fabi den Betrag gemäss Entwurf des Bundesrates massiv erhöht, fast verdoppelt haben. Kein Mensch hat damals von Kompensation gesprochen, sondern man hat andere Quellen der Finanzierung gefunden. In einer parallelen Diskussion hätten wir das hier vielleicht auch schaffen können. Nun kommen Sie, Frau Bundesrätin, und sagen: "Dann müssen Sie den Ausfall von 1,5 Milliarden bei der Landesverteidigung, bei der Landwirtschaft und bei der Bildung kompensieren." Mit Verlaub, Frau Bundesrätin, hier scheinen Sie und Ihre Leute nicht gerade eine Sternstunde der Kreativität gehabt zu haben. Immer, wenn es ums Sparen geht, kommt das gleiche Lied von Ihrer Seite. Es sind immer zwei Bereiche, jene, die notabene ein Minus- oder höchstens ein Nullwachstum haben, die genannt werden, nämlich die Landesverteidigung und die Landwirtschaft, beides Bereiche der nationalen Sicherheit. Da wären auch andere Bereiche zu hinterfragen, Frau Bundesrätin. Sie werden das noch von meinem Kollegen Adrian Amstutz hören.

Bei den das Territorialprinzip verletzenden Beiträgen an Eisenbahninfrastrukturen im Ausland haben wir seit dem Jahr 2000 A-fonds-perdu-Beiträge von 700 Millionen Franken gesprochen; von diesen sind bereits über 400 Millionen Franken geleistet worden. Zusätzlich haben wir noch etwa 114 Millionen Franken an Darlehen gewährt; von diesen sind bis heute etwa 28 Millionen Franken zurückbezahlt worden. Frau Bundesrätin, mit der ablehnenden Haltung des Bundesrates und jetzt auch des Nationalrates zur gemeinsamen Behandlung der Initiative mit dem NAF haben wir eine echte Chance verpasst, eine mögliche Finanzierung zu diskutieren, die man allenfalls dem Volk auch als Gegenvorschlag hätte vorlegen können.

Im Übrigen muss ich wiederholen, was Herr Giezendanner gesagt hat. Bei der Kulturbotschaft haben Sie um



200 Millionen Franken aufgestockt. Keinen Menschen hat es interessiert, wie dies bezahlt wird; kein Mensch hat von Kompensation gesprochen. Wie man das bezahlen will, weiss wahrscheinlich bis jetzt erst der Himmel. Für unsere wichtigste Verkehrsinfrastruktur müssen wir dringend eine nachhaltige Finanzierung installieren. Heute haben wir die Gelegenheit dazu: Empfehlen Sie die Initiative zur Annahme.

Hadorn Philipp (S, SO): Offenbar führen wir eine Diskussion über die Sternstunde der Bundesrätin und der Verwaltung und eine Polemik über die verschiedenen Verkehrsmittel.

Mit der Abstimmung über den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) hat das Stimmvolk am 9. Februar des vergangenen Jahres dem öffentlichen Verkehr eine nachhaltige Grundlage gegeben. Bestandteil dieser Vorlage war, den Bahninfrastrukturfonds mit rund 4 Milliarden Franken aus der

AB 2015 N 863 / BO 2015 N 863

Mineralölsteuer zu äufnen. Das macht Sinn, und das wurde so verabschiedet.

Die vorliegende Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" wäre alles andere als fair, würden doch wenige Monate nach dem Beschluss des Souveräns zu Fabi die Spielregeln bereits wieder geändert. Der beschlossene Ausbauschritt 2025 sowie die weiteren bei der Bahninfrastruktur geplanten Ausbauschritte könnten beträchtlich verzögert werden.

Aber auch ganz grundsätzlich gingen die Initianten dieses Volksbegehrens auf nicht ganz unproblematische Art und Weise auf Unterschriftenfang. Der offizielle Titel erweckt den Anschein, die gegenwärtige Verkehrsfinanzierung sei nicht fair. Zudem legt der Übername "Milchkuh-Initiative" nahe, dass die Autofahrer irgendwie gemolken würden. Letzteres ist in Wirklichkeit überhaupt nicht der Fall. Zudem ist hinlänglich bekannt und belegt, dass die Benützerinnen und Benützer der Strasse bei Weitem nicht alle Kosten des individuellen Fahrens tragen.

Die Annahme der Initiative hätte noch weitere schwerwiegende Nachteile. Sie würde ein massives Loch in die Staatskasse reissen. Eine Zweckbindung der gesamten Mineralölsteuer auf Treibstoffen würde andere Bundesaufgaben gefährden. Was wären wohl die Massnahmen? Würde gar ein weiteres Sparprogramm im Umfang von bis zu 1,5 Milliarden Franken notwendig? Nur bei den schwach gebundenen Ausgaben könnten Einsparungen kurzfristig vorgenommen werden. Diese betrugen im Rechnungsjahr 2013 rund 30 Milliarden Franken, was also durchschnittliche Kürzungen von 5 Prozent in diesen Bereichen bedeuten könnte. Zentrale Bundesaufgaben wie Bildung, Entwicklungshilfe oder die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs kämen, das ist naheliegend, massiv unter Druck.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird unter anderem durch höhere Billettpreise finanziert. Auch Automobilstinnen und Automobilisten sollen sich durch höhere Ausgaben am Ausbau der Nationalstrassen beteiligen. Die Initiative will gerade dies verhindern. Das widerspricht dem Verursacherprinzip. Will in diesem Raum jemand ernsthaft eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse mit den entsprechenden Auswirkungen? Noch mehr Stau und Lärm sind für niemanden mehr zumutbar. Gerade die Agglomerationen sind bereits heute extrem belastet.

Was wir jetzt zuletzt brauchen, ist eine Polemik über die verschiedenen Mobilitätsformen. Die meisten von uns wissen sehr wohl, welche Mobilität welchen gesundheitlichen und ökologischen Preis hat und welche Sicherheitsrisiken beinhaltet. Gleichzeitig sind die meisten von uns Nutzer aller dieser Mobilitätsoptionen.

Neue Lösungen im Verkehrsbereich müssen nachhaltig sein und dort greifen, wo offensichtlich Handlungsbedarf besteht. Die meisten Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen, 85 bis 90 Prozent aller Staus sollen es sein. Noch immer wächst der Verkehr in den Agglomerationen stark. Dass sich dies in Zukunft ändern wird, wage ich zu bezweifeln. Der Mobilitätshunger der Menschen in unserem Land scheint unstillbar. Die Milchkuh-Initiative gibt auf all diese wirklichen Probleme keine einzige Antwort, sondern verhindert Lösungen und schafft neue Probleme.

Ach ja, zu meiner Interessenbindung: Als Angestellter der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) liegen mir natürlich auch die Beschäftigten dieser Branchen am Herzen. Diese sind übrigens tagtäglich im Einsatz, auf der Schiene und auch auf der Strasse, im Wasser- und auch im Luftverkehr.

Halten wir die Tür offen für wirkliche Lösungen, und erteilen wir dieser unsorgfältigen Initiative eine deutliche Abfuhr!

Amstutz Adrian (V, BE): Bei jeder Tankfüllung zwackt der Staat über die Hälfte des an der Tanksäule angezeigten Benzinpreises für sich ab, um das Geld grosszügig ins Ausland zu verschicken, um die Zentralbürokratie aufzublasen oder das Asylchaos zu finanzieren. Nur ein Drittel geht an die Strasse. Diese Abzockerei hat mehrere Namen: die Mineralölsteuer mit Einnahmen von 3 Milliarden Franken, der Mineralölsteuerzuschlag



mit Einnahmen von 2 Milliarden Franken, die LSVA mit Einnahmen von 1,5 Milliarden Franken, die Automobilsteuer mit Einnahmen von 400 Millionen Franken, die Autobahnvignette mit Einnahmen von 370 Millionen Franken, die Sanktionen bei der CO₂-Verminderung - das ist in etwa das Absurdeste, wenn man bedenkt, dass der gleiche Staat den Stau in diesem Land verursacht, der Tonnagen von CO₂ verursacht, die absolut unnötig sind - und dann noch die kantonalen Motorfahrzeugsteuern mit Einnahmen von 2 Milliarden Franken. Und was erhält der Strassenbenützer für all dieses Geld? Jährlich 21 000 Stunden Stau! Das sind fast 2,5 Jahre Stau in einem Kalenderjahr. Das ist so absurd, wie es tönt.

Die Strasse ist das Rückgrat der Wirtschaft in diesem Land: 80 Prozent des Personenverkehrs finden auf der Strasse statt, und 75 Prozent des Güterverkehrs werden auf der Strasse abgewickelt, was auch in Zukunft so sein muss, weil das unabdingbar ist. Ich kenne nämlich keinen Bauernhof mit Bahnanschluss. Auch die Biomilch wird auf der Strasse transportiert. Die Lebensmittelversorgung findet über die Strasse statt. Praktisch alle KMU und die grösseren Unternehmen werden über die Strasse versorgt, und auch die Entsorgung findet über die Strasse statt. Selbst die Windturbinen auf dem Mont Soleil wurden nicht vom rot-grünen "Leiterwägel" gebracht, sondern von einem Lastwagen.

Darum ist es richtig, dass jetzt eine faire Finanzierung in dieser Sache hergestellt wird, damit der Strassenbenützer mit seinen Abgaben, die er nebst seinen Kosten bezahlt, nicht mehr die Hälfte eines jeden Bahnbilletts zahlen muss.

Steiert Jean-François (S, FR): Les initiants nous affirment que 1,5 milliard de francs, ce n'est rien du tout. Monsieur Giezendanner a dit: "C'est 2 pour cent du budget fédéral, ce n'est pas grand-chose. On a fait des économies du même genre par ailleurs. Il n'y a pas de conséquences graves!"

Je suis un peu surpris. Les mêmes qui affirment aujourd'hui que 1,5 milliard de francs de moins par année dans le budget n'est pas grand-chose coupent "jovialement" quelques dizaines de millions de francs, des montants qui sont 10, 15, 50, parfois 100 fois plus petits, dans le budget de la culture; nous avons pu le constater ces jours derniers. Ces mêmes personnes disent qu'il n'y a pas assez d'argent, donc qu'on doit allouer moins d'argent pour l'encouragement de la musique et pour "Jeunesse et Sport" et ils affirment qu'on peut faire des cadeaux pour les routes. Qu'est-ce que cela révèle? Que ce n'est pas tellement une question de manque d'argent, mais plutôt de priorités à établir. Il y a des gens qui estiment que l'on peut sans autre faire un cadeau de 1,5 milliard de francs à de nombreux usagers et usagères de la route, mais que cela signifie que l'on dépensera moins pour la culture en général, moins pour la culture populaire, moins pour "Jeunesse et Sport" et moins pour un domaine qui est essentiel pour l'avenir de notre pays, c'est-à-dire pour la recherche et la formation.

J'aimerais brièvement développer ce dernier point. Certes, c'est un aspect particulier, mais il est spécialement touché par le côté quelque peu irresponsable de l'initiative de laquelle nous débattons aujourd'hui. Actuellement, le Conseil fédéral s'écharpe pour savoir si nous pouvons augmenter les crédits en faveur de la recherche et de la formation pour la prochaine tranche quadriennale, d'un peu plus de 2 ou d'un peu plus de 3 pour cent. Entre une vision minimaliste d'une partie du Conseil fédéral, qui peut s'avérer fatale pour l'avenir de notre place de formation et de recherche au niveau international, ainsi que pour sa qualité, son attrait et par conséquent son effet important sur l'emploi dans notre pays et une vision, non pas maximaliste, mais simplement de maintien du statu quo d'une place de formation et de recherche à la pointe sur le plan international, avec une économie prospère mue par l'emploi qualifié, la différence est de 1 pour cent environ des budgets alloués à ce domaine. Dans un rare accord, les partenaires sociaux se sont exprimés par leurs principales organisations, du côté patronal comme du côté syndical, pour demander au Parlement d'accorder ce 1 pour cent

AB 2015 N 864 / BO 2015 N 864

supplémentaire par le biais d'une motion de commission déposée à juste titre par Monsieur Wasserfallen et sur laquelle nous nous prononcerons la semaine prochaine.

Les grandes associations économiques nous disent l'importance de ces ressources financières pour assurer l'avenir du modèle économique que constituent notre industrie et nos entreprises de services dont la plus-value est basée sur le savoir. L'initiative sur laquelle nous nous prononçons aujourd'hui met gravement en danger cet avenir. Elle a l'air anodine, mais elle ne l'est pas. Ses conséquences financières sont graves. Elle réduit de 5 pour cent - je parlais avant de 1 pour cent de différence pour l'avenir de notre place de formation et de recherche, là, il s'agit de 5 pour cent - l'ensemble des dépenses non liées de la Confédération.

Les principaux défenseurs de l'initiative nous ont dit ici de manière répétée, voire insistante parfois, qu'il était hors de question de couper le moindre centime dans les budgets de l'armée ou de l'agriculture - ce qui peut être légitime. La conséquence, c'est que, sur ce qui reste comme dépenses non liées, les budgets vont devoir



être coupés de 10 à 15 pour cent en moyenne. Imaginez couper de 10 à 15 pour cent les budgets dans le domaine de la formation et de la recherche. C'est tuer la prospérité de la Suisse, parce que nous tuons un de ses principaux facteurs: la formation et la recherche qui offrent une plus-value basée sur la qualité, sur l'intelligence et le savoir de notre pays.

Dire, en des termes populistes et pour des raisons populistes, que nous allons faire une politique de l'arrosoir, avec des cadeaux dans un peu toute la Suisse à quelques usagers de la route, en mettant en danger un des principaux facteurs de succès de la Suisse, est une attitude profondément irresponsable.

C'est la raison pour laquelle je vous incite à recommander le rejet de cette initiative.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Herr Kollege Steiert, besten Dank, dass Sie die wichtige WBK-Motion (15.3011) erwähnt haben, über die wir am 19. Juni abstimmen. Ich möchte einfach festhalten, dass der Entscheid für oder gegen die Milchkuh-Initiative nichts mit dem Entscheid für oder gegen diese Motion und die Bildungsausgaben zu tun hat; das sind völlig separate Geschäfte. Das war die Vorbemerkung; jetzt meine Frage: (*Zwischenruf Steiert: Sie haben eine Frage?*) Hätten Sie als einer der grossen Initianten der Velo-Initiative nicht Interesse daran, dass der Strassenraum aktiv umgestaltet werden kann? Ich erinnere daran, dass z. B. vor der Türe dieses Hauses, hier in Bern, zahlreiche Veloprojekte auch auf Strassen realisiert werden. Das wären doch auch Mittel, die Sie verwenden könnten.

Steiert Jean-François (S, FR): Danke, Herr Wasserfallen, für Ihre sehr intelligente Frage. Ich teile Ihre Meinung, dass Ihre Motion wichtig ist, und ich werde mit Ihnen nächste Woche für diese Motion stimmen. Wir müssen aber gleichzeitig sehen, dass sie uns 1 Prozent Mehrausgaben für Forschung und Bildung bringt. Uns beiden ist das wichtig und, wie ich hoffe, auch einer Mehrheit hier im Rat. Uns beiden ist bewusst - Sie haben vor einiger Zeit noch irgend so etwas wie einen Schulterschluss gemacht -, dass das Ganze ja bezahlt werden muss. Und wenn man natürlich aus der Bundeskasse jährlich 1,5 Milliarden Franken einfach entweichen lässt, wissen Sie wie auch ich, dass es noch schwieriger wird, diese für unser Land wichtigen Aufgaben zu finanzieren.

Ich teile wie Sie und wie Leute aus sämtlichen Parteien hier die Meinung, man solle Veloinfrastrukturen fördern. Deshalb gibt es die Velo-Initiative mit Förderern aus sämtlichen Fraktionen. Aber man soll nicht das eine gegen das andere ausspielen. Ich finde es verantwortungslos zu sagen: "Mein Veloanliegen setze ich durch, und wenn es dann bei Bildung und Forschung zu wenig Geld hat, ist das nicht so wichtig." Das finde ich verantwortungslos, so mache ich keine Politik.

Widmer-Schlumpf Eveline, Bundesrätin: Herr Nationalrat Rutz - er ist im Moment nicht hier - hat eine Grundsatzdebatte zur Frage, ob Steuererhebung Raubrittertum ist oder nicht, führen wollen; es sind nicht alle darauf eingestiegen. Ich hätte ihn gerne daran erinnert, dass alle Steuern, die wir in diesem Land erheben, gestützt auf Volksbeschlüsse erfolgen. Diese Gelder fallen also nicht einfach vom Himmel, sondern wir stimmen jeweils darüber ab, und entscheidend sind selbstverständlich die Mehrheiten. Das ist also alles demokratisch legitimiert.

Herr Nationalrat Borer hat die Frage gestellt, ob die Verwaltung leistungsfähig und kreativ genug sei. Ich frage Sie: Wie kreativ sind Sie noch in der Zukunft im Geldausgeben? Wo sind Sie dann tatsächlich auch kreativ genug, um die Ausgaben auch zu vermindern? Ich werde Ihnen diese Frage im Rahmen der Budgetdiskussion noch stellen. Gerade diejenigen, die jetzt über Ausgabenreduktionen gesprochen haben, haben massgeblich dazu beigetragen, die Ausgaben im Budget 2015 zu erhöhen; daran erinnern Sie sich sicher noch.

Wir haben heute gehört, dass die Strassenbenützer die Milchkuhe für den Staat seien. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass von den Strassenbenützern 9,3 Milliarden Franken eingezogen würden. Man hat darin grosszügigerweise auch die Mehrwertsteuer eingerechnet. Es ist ja auch nicht so, dass beispielsweise die im Gastgewerbe eingenommene Mehrwertsteuer dann wiederum nur für das Gastgewerbe gebraucht wird.

Mit Bezug auf die LSVA wurde auch mehr oder weniger insinuiert, diese Abgabe sei einfach etwas, was eigentlich der Strasse zugutekommen müsste. Ich möchte Sie einfach daran erinnern, dass wir mit Artikel 85 in der Bundesverfassung eine Bestimmung haben, die klar sagt, wofür die LSVA eben gedacht ist, nämlich dafür, das Wachstum des Schwerverkehrs auf der Strasse zu reduzieren und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Es wird ganz klar gesagt, dass zwei Drittel der Einnahmen an den Bund und ein Drittel an die Kantone gehen, zur Deckung sämtlicher Kosten, die durch den Lastwagenverkehr nicht getragen werden und ungedeckt sind. Das steht in Artikel 85 der Bundesverfassung. Jetzt kann man sagen, das sei ein Irrtum gewesen, das wird vielleicht die Seite der Initianten nun sagen. Es gab hier aber immerhin eine Volksabstimmung mit einem ganz klaren Volks- und Ständemehr.

Es ist selbstverständlich richtig, dass der öffentliche Verkehr, wie Sie gesagt haben, auch auf der Strasse



stattfindet. Das ist auch zur Kenntnis zu nehmen. Es ist aber nicht so, wie auch gesagt wurde, dass es hier um vom Parlament fehlgeleitete Finanzflüsse geht, um einen staatlichen Raubzug gegen die Strassenbenützer. Wie viele Verfassungsabstimmungen haben wir jetzt, schon nur in den letzten Jahren, im Hinblick auf die Benützung und die Finanzierung der Strasse gehabt! 2003, 2004 und 2009 haben wir uns mit dieser Strassenfinanzierung auseinandergesetzt, 1983 hat man sogar eine Verfassungsabstimmung über die Reduktion des Anteils des zweckgebundenen Treibstoffzollertrags durchgeführt: Das alles ist durch Volk und Stände absolut legitimiert.

Was will die Initiative? Die Initiative will das ändern, was wir in der Verfassung festgelegt haben. Es ist so, Herr Nationalrat Binder: Wenn man das macht, dann fehlen in der Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken. Ich sage das nicht nur, um zu drohen, dass man dann auch sagen müsse, wo man das auffangen wolle. Die Initiative ist aber so konzipiert, dass vom ersten Tag der Zustimmung zu dieser Initiative an 1,5 Milliarden Franken weniger im Bundeshaushalt wären. Wie kann man das direkt auffangen, um das Haushaltsgleichgewicht zu erhalten? Wohl nur über die Positionen, die nicht gebunden sind. Welches sind die nicht gebundenen Positionen? Ich möchte das hier nicht wiederholen, das wissen Sie so gut wie ich.

Wir haben ja jetzt ein gutes Konzept unterwegs, das im Parlament ist und jetzt im Ständerat beraten wird: Es ist der NAF mit einem unbefristeten Fonds, verankert auf Verfassungsstufe, mit einer ganz klaren Finanzierung für den Nationalstrassen- und den Agglomerationsverkehr, mit einer

AB 2015 N 865 / BO 2015 N 865

direkten Zuweisung von Mitteln an den Fonds, und zwar Mineralölsteuerzuschlag, Automobilsteuer, Nationalstrassenabgabe, alles geht direkt an den Fonds. Mit dem NAF haben wir die Beibehaltung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, mit Strassenbeiträgen direkt an die Kantone, direkt an die Hauptstrassen und dem Beitrag für eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Wir haben einen NAF konzipiert, der ein faires, vorausschauendes, stabiles, nachhaltiges Finanzierungskonzept hat, einen NAF, der im Rahmen unserer koordinierten Verkehrspolitik steht, für die sich alle ausgesprochen haben. Ich möchte Sie bitten, diesen NAF auch zu unterstützen.

Spielen Sie doch nicht immer die Strasse gegen die Schiene aus! Wir brauchen beides, wir brauchen beides gleichermassen. Und wenn wir nun, nach der Fabi-Botschaft, die wir diskutiert haben, eine umfassende Betrachtung anstellen, dann sehen wir, dass es nur eines gibt: Wir müssen die Initiative ablehnen und einen ganz gut strukturierten und auch gut finanzierten NAF schaffen - und da sind wir dann alle gefordert. Ich möchte Sie bitten, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Je me contenterai de mentionner deux aspects: l'un, d'ordre statistique, concerne le coût et le financement des transports; l'autre a trait à la dénomination dite vache à lait. En commission, plusieurs membres ont regretté que les derniers chiffres livrés par la Confédération datent de 2005 - reproche formulé à juste titre. Par chance, entre-temps, soit en avril 2015, l'Office fédéral de la statistique a publié une analyse actualisée portant sur le coût et le financement des transports pour l'année 2010 - je vois que Monsieur Binder m'écoute, c'est sauf erreur lui qui avait soulevé la problématique.

Nous observons dans cette analyse que les usagers de la route ont payé au niveau fédéral 7,2 milliards de francs. Ce montant est composé de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales, de la vignette autoroutière, de la redevance poids lourds liée aux prestations et de l'impôt sur les automobiles. Au niveau cantonal, les usagers de la route ont payé 3,5 milliards de francs. Les recettes sont principalement issues des contributions de la Confédération et de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur. Au niveau communal, les usagers de la route n'ont payé que 0,6 milliard de francs, principalement via la contribution des cantons et les taxes de parking, par exemple. Au total - c'est un total brut puisqu'il y a des transferts entre les échelons -, les recettes payées par les usagers de la route se sont montées à 11,3 milliards de francs en 2010.

Les charges se sont montées, quant à elles, à 5,3 milliards de francs au niveau fédéral et concernent principalement les dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales, ainsi que des contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructures routières. Au niveau cantonal, les charges se sont montées à 3 milliards de francs et concernent les dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales et des contributions qui ont été versées aux communes pour leurs dépenses d'infrastructures routières. Enfin, au niveau communal, les dépenses se sont élevées à 3,1 milliards de francs, et sont liées aux dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales. Au total, les dépenses se sont montées à 11,4 milliards de francs.

Les recettes, transferts inclus, se montent donc à 11,3 milliards de francs pour des dépenses de 11,4 milliards de francs. En termes de finances publiques strictes, la route paie presque ses coûts. Toutes ces données sont



consultables dans le tableau 10.2 de la publication que j'ai mentionnée.

Le tableau 9.4 nous apprend encore que la route provoque au total 11,5 milliards de francs de coûts externes dus aux accidents, à des dommages à l'environnement et à la santé, mais que les assurances et d'autres éléments payés par les automobilistes et les camionneurs en couvrent 6 milliards de francs. Il en résulte que les coûts externes non couverts par les usagers s'élèvent à 5,5 milliards de francs. Ce sont des chiffres actualisés.

J'en viens à la dénomination "vache à lait" et ce sera ma conclusion. Un certain nombre de défenseurs de l'initiative "pour un financement équitable des transports" ont déploré la dénomination "vache à lait". Force est de constater que ce sont les initiants eux-mêmes, et en particulier l'Association suisse des importateurs automobiles qui ont "mis en circulation" cette dénomination. Ils ont même fait une image avec une vache génétiquement modifiée qui a des roues à la place des pattes. Il me semble donc que ce sont les initiants qui sont responsables d'avoir dégradé leur initiative au rang de vache à lait. Heureusement, le dessin ne dit pas ce qu'il y a dans la boîte crânienne du bovidé.

Je vous invite à suivre la majorité et à recommander le rejet de l'initiative.

Binder Max (V, ZH): Herr Kollega, die Diskussion in diesem Haus um die externen Kosten dauert in etwa so lange an, wie ich hier im Haus bin: Wir haben schon Anfang der Neunzigerjahre mit einer Motion Bundi (90.673) über diese Thematik gesprochen. Aber es wird von Ihrer Seite immer nur über die externen Kosten des Individualverkehrs gesprochen. Es wird nie über die externen Kosten des öffentlichen Verkehrs gesprochen - Feinstaub, Lärm usw. Können Sie mir sagen, wie hoch die externen Kosten beim öffentlichen Verkehr sind?

Nordmann Roger (S, VD), für die Kommission: Ja, natürlich, das mache ich sehr gerne. Geben Sie mir eine Sekunde, damit ich die Seite in der Publikation des Bundesamtes für Statistik wiederfinde.

Bei den Unfallkosten sind es 6,8 Milliarden Franken durch den privaten motorisierten Personenverkehr, 148 Millionen durch den öffentlichen Strassenverkehr und 36 Millionen durch den Personenverkehr auf der Schiene. Bei den Umwelt- und Gesundheitskosten sind es 4,8 Milliarden Franken durch den privaten motorisierten Personenverkehr, 193 Millionen durch den öffentlichen Strassenverkehr und 400 Millionen durch den Personenverkehr auf der Schiene; dies alles pro Jahr. 400 Millionen gegenüber 4,8 Milliarden Franken, damit betragen die externen Umwelt- und Gesundheitskosten des Personenverkehrs auf der Schiene etwa zwölfmal weniger als jene des privaten Personenverkehrs auf der Strasse. Es gibt bei der Schiene externe Kosten - da haben Sie Recht -, aber sie sind wesentlich tiefer als bei der Strasse.

Ich danke Ihnen, Herr Binder, dass Sie mir die Gelegenheit gegeben haben, auf diese ausgezeichnete Publikation zu verweisen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung"

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

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

AB 2015 N 866 / BO 2015 N 866

Art. 2





Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Rickli Natalie)
... die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Rickli Natalie)
... d'accepter l'initiative.

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 14.089/11931)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 65 Stimmen

(11 Enthaltungen)

Le président (Rossini Stéphane, président): Comme l'entrée en matière est acquise de plein droit, il n'y a pas de vote sur l'ensemble. L'objet est donc prêt pour le vote final.