



15.023

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

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

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.09.15 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.16 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 26.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.09.16 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.16 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.09.16 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

1. Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

1. Arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Block 1 (Fortsetzung) – Bloc 1 (suite)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Ich nutze Ihre Präsenz, um unserem Kollegen Jean-Paul Gschwind zu seinem gestrigen Sieg beim Parlamentsjass zu gratulieren. *(Beifall)*

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung; Art. 83; 85a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction; art. 83; 85a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté





Art. 86

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

...

g. 10 Prozent des Reinertrages ...

...

Abs. 3–5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 6

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Abs. 2

...

b. Streichen

...

g. maximal 20 Prozent des Reinertrages ...

...

Abs. 5

... ausgewiesen und zur Bildung einer angemessenen Rückstellung, sind Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g statt dem Fonds zuzuweisen der Spezialfinanzierung gutzuschreiben.

Abs. 6

Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g können zur Minderung von Kürzungen ...

Antrag der Minderheit II

(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 2 Bst. g

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit II

(Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)

Abs. 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 6

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit III

(Rytz Regula)

Abs. 2 Bst. g

Streichen

Art. 86

Proposition de la majorité

Titre, al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

...

g. 10 pour cent du produit net ...

...





Al. 3–5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 6

Biffer

Proposition de la minorité I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Al. 2

...

b. Biffer

...

g. au plus 20 pour cent du produit net ...

...

Al. 5

... les revenus selon l'article 86 alinéa 2 lettre g sont à imputer sur le financement spécial au lieu d'être affectés au fonds.

Al. 6

Les revenus selon l'article 86 alinéa 2 lettre g peuvent ...

Proposition de la minorité II

(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2 let. g

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

AB 2016 N 1091 / BO 2016 N 1091

Proposition de la minorité II

(Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)

Al. 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 6

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité III

(Rytz Regula)

Al. 2 let. g

Biffer

Art. 196 Ziff. 3

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 2, 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2ter

Der Prozentsatz nach Artikel ... beträgt er 5 Prozent. (Rest streichen)

Antrag der Minderheit I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Abs. 2ter

... beträgt er 15 Prozent. (Rest streichen)

Antrag der Minderheit II





(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 2ter

... beträgt er maximal 5 Prozent. (Rest streichen)

Art. 196 ch. 3

Proposition de la majorité

Titre, al. 2, 2bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2ter

... il s'élève à 5 pour cent. (Biffer le reste)

Proposition de la minorité I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Al. 2ter

... il s'élève à 15 pour cent. (Biffer le reste)

Proposition de la minorité II

(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2ter

... il s'élève au maximum à 5 pour cent. (Biffer le reste)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wie beim Antrag der Mehrheit handelt es sich beim Antrag der Minderheit I (Allemann) um ein Konzept. Wir bereinigen zuerst das Konzept der Mehrheit, bevor wir es dem Antrag der Minderheit I (Allemann) gegenüberstellen.

Art. 86 Abs. 2 Bst. g – Art. 86 al. 2 let. g

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13617)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13618)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 62 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2ter – Art. 196 ch. 3 al. 2ter

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13619)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Damit ist das Konzept der Mehrheit bereinigt. Wir stellen es nun dem Antrag der Minderheit I (Allemann) gegenüber.

Art. 86 Abs. 2 Bst. b, g; 196 Ziff. 3 Abs. 2ter

Art. 86 al. 2 let. b, g; 196 ch. 3 al. 2ter

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13620)



Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I ... 62 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 86 Abs. 5 – Art. 86 al. 5

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit I (Allemann) wurde bereits abgelehnt.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 15.023/13621)
Für den Antrag der Mehrheit ... 127 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 67 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 86 Abs. 6 – Art. 86 al. 6

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit I (Allemann) wurde bereits abgelehnt.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 15.023/13623)
Für den Antrag der Mehrheit ... 131 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 63 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Art. 87 Titel; 87b
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 87 titre; 87b
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 131
Antrag der Mehrheit
Abs. 2, 2bis
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I
(Grossen Jürg, Allemann, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)
Abs. 2 Bst. b
b. eine leistungsabhängige Abgabe, wenn ...

Antrag der Minderheit II
(Grossen Jürg, Ammann, Burkart)
Abs. 2 Bst. b
b. ... werden und diese Technologie eine signifikante Marktdurchdringung erreicht hat.





Antrag Müller-Altermatt

Abs. 2 Bst. b

b. eine besondere Verbrauchssteuer oder eine Abgabe, wenn für das Motorfahrzeug andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Absatz 1 Buchstabe e verwendet werden. Bei der Ausgestaltung trägt er dem Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen und lästigen Einwirkungen des Antriebsmittels Rechnung.

Art. 131

Proposition de la majorité

Al. 2, 2bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Grossen Jürg, Allemann, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2 let. b

b. une redevance liée aux prestations pour l'utilisation ...

Proposition de la minorité II

(Grossen Jürg, Ammann, Burkart)

Al. 2 let. b

b. ... automobiles, lorsque cette technologie s'est imposée de manière significative sur le marché.

Proposition Müller-Altermatt

Al. 2 let. b

b. un impôt à la consommation spécial ou une redevance pour l'utilisation d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'alinéa 1 lettre e, dans les véhicules automobiles. Ce faisant, elle tient compte de la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodantes du moyen de propulsion.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag Müller-Altermatt wurde zurückgezogen. Die Anträge der Minderheit I (Grossen Jürg) und der Minderheit II (Grossen Jürg) schliessen sich nicht aus. Sie werden daher nacheinander dem Antrag der Mehrheit gegenübergestellt.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13626)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 63 Stimmen

(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13627)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 68 Stimmen

(1 Enthaltung)

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Vogler

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten. Er setzt diesen Beschluss unter Vorbehalt von Absatz 3 gleichzeitig mit dem Bundesgesetz über den Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) vom ... in Kraft.

Abs. 3

Er setzt Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe h und Absatz 3 Buchstabe g zwei Jahre nach Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen in Kraft.



Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Vogler

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il met en vigueur le présent arrêté, sous réserve de l'alinéa 3, en même temps que la loi fédérale du ... sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA).

Al. 3

Il met en vigueur l'article 86 alinéa 2 lettre h et l'article 3 lettre g, deux ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag Vogler wurde zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/13629)

Für Annahme des Entwurfes ... 132 Stimmen

Dagegen ... 62 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Block 2 – Bloc 2

Vorlagen 2 bis 4

Projets 2 à 4

Fluri Kurt (RL, SO): Bei Artikel 2 des NAFG, bei dem wir uns jetzt befinden, geht es gewissermassen um das Dach über die späteren Ausführungen. Unter anderem geht es darum, wie wir diese Mittel dann beim Gesetz zur Verwendung der Mineralölsteuer einsetzen.

Sie stellen fest, dass der Bundesrat und der Ständerat in diesem Zweckartikel vorsehen, dass der Einsatz der Mittel "auf einer Gesamtschau des Verkehrs" zu basieren habe. Die Mehrheit der Kommission, die allerdings bloss mit dem Stichentscheid der Präsidentin zustande gekommen ist, will, dass der Einsatz der Mittel "auf einer angemessenen Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes und der Strasseninfrastrukturen im Agglomerationsverkehr" beruht. Mit anderen Worten: Die Mehrheit, mit Stichentscheid der Kommissionspräsidentin, will bei der Verwendung der Mittel primär eine Orientierung am Strassennetz, an den Nationalstrassen und Agglomerationsstrassen.

Wir sind in der knappen Minderheit der Meinung, dass es sinnvoll sei, auf einer Gesamtschau zu basieren. Weshalb? Im Jahre 2008 haben wir das Infrastrukturfondsgesetz (IFG) erlassen. Im damals beschlossenen Artikel 4 IFG ist genau dieser Zweck enthalten. Artikel 4 IFG sagt nämlich, dass gestützt auf die Annahme, dass der Verkehr als Gesamtsystem – nicht einfach motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr oder Langsamverkehr – weiter zunehme, ein Ausbau des Verkehrsinfrastrukturnetzes unumgänglich sei. Dieser Ausbau muss aber vermehrt zwischen den Verkehrsträgern koordiniert werden; das war bereits im Jahre 2008 Inhalt des IFG. Dieser Ausbau müsse auf die gewünschte Siedlungsentwicklung abgestimmt werden – das ist ein raumplanerisches Kriterium. Weiter gehöre dazu die Prüfung von Alternativen zwischen dem einen und dem anderen Verkehrsmittel – Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr.

So gesehen ist die Minderheit bei diesem Artikel der Auffassung, dass der Antrag der Mehrheit – zustande gekommen durch den Stichentscheid der Präsidentin – eigentlich ein Rückschritt wäre in Bezug auf das Infrastrukturfondsgesetz, ein Rückschritt in dem Sinne, dass das Gesamtsystem Verkehr wieder auseinandergenommen und die Priorität auf das Strassennetz gelegt würde. Wir sind der Auffassung, dass dies falsch ist, dass dies auch der tatsächlichen Entwicklung unseres Verkehrs widerspricht, weil immer mehr das Gesamtverkehrssystem als Modalsplit empfunden und auch praktiziert wird. Die meisten von uns, mindestens in der Agglomeration, benützen sämtliche Verkehrsformen, sei es den Langsamverkehr, sei es den motorisierten Individualverkehr,



AB 2016 N 1093 / BO 2016 N 1093

sei es den öffentlichen Verkehr. Deswegen sind wir der Auffassung, dass die Kriterien dieses Artikels 2 Absatz 2 gemäss Bundesrat und Ständerat richtig sind, dass alle Verkehrsträger einzubeziehen sind, dass wirksame Alternativen vorzuziehen sind und dass natürlich auch die Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand dabei zu berücksichtigen sind.

Wie gesagt, dieser Zweckartikel hat dann auch Auswirkungen auf Artikel 17 des Gesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, weiter hinten, auf Seite 33 der Fahne.

In diesem Sinne sei das Gesamtsystem Verkehr zu berücksichtigen und das aufgrund pragmatischer Kriterien ermittelte primäre Verkehrsmittel – das eine oder das andere – zu fördern. Unter diesem gesamtheitlichen Aspekt bitte ich Sie, sich der Minderheit anzuschliessen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Zuerst zu Artikel 4 Absatz 2 des NAF-Gesetzes: In der Vorlage 1 haben Sie ja die Zweckbindung verschiedener Quellen beschlossen. In Artikel 4 des NAF-Gesetzes wird jetzt nun geklärt, wie die Fondseinlagen aus der Bundeskasse bestimmt werden. Der Bundesrat will, dass eine Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags beantragt werden soll, wenn die Mittel des Fonds nicht ausreichen; das bedeutet also eine Benzinpreiserhöhung. Die Mehrheit der Kommission des Nationalrates und der Ständerat wollen nun, dass die Mittelbeschaffung auch über die Autoimportsteuer und den Vignettenpreis erfolgen könne.

Wir beantragen Ihnen, dem Entwurf des Bundesrates zu folgen, das wäre hier, zumindest in einem ganz kleinen Bereich, eine verbrauchsabhängige Finanzierung.

Bei Artikel 17d Absatz 1 des Mineralölsteuerverwendungsgesetzes beantrage ich Ihnen, dass wir der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erhöhte Beachtung schenken. Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme können bis zu 50 Prozent durch den Bund unterstützt werden. Betreffen sie den Fuss- und Veloverkehr, sollen sie aber bis zu 75 Prozent unterstützt werden können.

Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr erfüllen die Ziele der Agglomerationsverkehrsfinanzierung des Bundes in besonderem Masse, sind sie doch geeignet, das Verkehrssystem und gleichzeitig auch die Umwelt zu entlasten. Daher sollte vonseiten des Bundes der Anreiz erhöht werden, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in die Agglomerationsprogramme aufzunehmen und anschliessend auch umzusetzen. Dazu sollte für diese der Finanzierungsanteil des Bundes erhöht werden.

Die Unfallstatistik belegt den Handlungsbedarf zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs eindrucklich: Sind die Opferzahlen für den motorisierten Individualverkehr in den letzten Jahren stetig gesunken, steigen sie für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrerinnen und Velofahrer weiterhin stetig an.

Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs ist enorm: 50 Prozent der Wegstrecken werden heute zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt, und der Motorisierungsgrad in den Städten nimmt ständig ab. Das zeigt auch, dass die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs steigt.

Laut einer Studie des ARE zu den externen Kosten und Nutzen des Verkehrs von 2014 weist der Fuss- und Veloverkehr einen positiven Saldo aus. Auch aus Gründen der Volksgesundheit sind deshalb in Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr investierte Mittel gut investierte Gelder. Das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs ist bei Weitem nicht ausgeschöpft, auch in den Bereichen Arbeitsweg, Einkaufen und Freizeit. Sichere und direkte Wege zu fördern entlastet deshalb auch andere Verkehrsträger. Der Kanton und die Gemeinden würden bei höherem Bundesanteil Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr bei der Projekterarbeitung eher beachten und die Massnahmen dann nicht nur planen, sondern sie auch umsetzen. So kann es heute vorkommen, dass Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wohl in die Projekte integriert werden und diese gerade deshalb vom Bund besondere Unterstützung finden. Bei der Umsetzung fallen sie dann aus finanziellen Überlegungen schnell aus dem Projekt. Ein erhöhter Beitrag würde die Realisierungschancen erhöhen.

Deshalb bitte ich Sie, meinen beiden Minderheitsanträgen zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Als ich Ihnen heute Morgen zugehört habe – zum Teil zugehört habe –, habe ich festgestellt, dass viele Leute gar nicht mehr wissen, dass es sich hier um eine Strassenfinanzierungsvorlage handelt. Ich weiss, wie es in der Politik läuft, deshalb habe ich diese Anträge schon in der Kommission gestellt. Ich möchte Artikel 5 NAFG auf Seite 13 und Artikel 17d Absatz 2 MinVG auf Seite 35 um die Präzisierung "strassengebundenen Verkehr" ergänzt haben.

In der Politik läuft es ja so, dass man nach einem Jahr, wenn ein Gesetz gemacht ist, vergisst, was eigentlich im Gesetz steht, und es immer so auslegt, wie man es gerade gerne möchte. Ich bin übrigens nicht anders, ich gebe das zu, aber ich möchte, dass wir hier ganz präzise Formulierungen haben. Deshalb habe ich das so eingegeben. Ich denke hier auch an die Swiss Metro, die dann plötzlich Gummiräder hat, oder an Cargo sous



terrain; ich weiss, im Moment ist noch kein Antrag zur Finanzierung da, aber das könnte geschehen. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir helfen würden, hier präzise zu bleiben.

Ich komme zu Artikel 12, zur Treibstoffpreiserhöhung, zu den 4 Rappen. Das musste von mir kommen, Sie verstehen das. Bei der Milchkuh-Initiative habe ich überall gehört, wir hätten genug Geld, wir hätten genug Geld. Heute haben wir plötzlich zu wenig Geld, so schnell geht das in der Politik. Grosszügig verzichte ich darauf, diese Leute heute zu kritisieren, aber ich muss Ihnen eines sagen – hier spricht mein Unternehmerherz -: Ein Unternehmer rechnet, dann entscheidet er und macht sich Gedanken, welche Auswirkungen seine Entscheidung hat. Jetzt komme ich logischerweise zum Tanktourismus, Frau Bundesrätin. Ich habe Sie heute Morgen noch darauf angesprochen – danke für Ihre präzise Information. Wenn Sie diesen 4 Rappen heute zustimmen – wir brauchen das Geld, das ist mir völlig klar, und ich wende mich dann auch nicht dagegen, wenn man es tatsächlich braucht –, müssen Sie im Hinterkopf haben, dass wir letztes Jahr 250 Millionen Franken durch den Tanktourismus verloren haben, weil wir im Benchmark mit dem Ausland zu teuer waren. Jetzt gehen Sie nochmals 4 Rappen rauf – 4 Rappen machen wieder etwa 200 Millionen –, dann verlieren Sie nochmals, dann haben wir gar nichts mehr. Jetzt kommt der Unternehmer und sagt Ihnen: "Halt, wir holen uns das Geld in der Schweiz dann, wenn wir es brauchen, vorerst aber holen wir es im Ausland."

Deshalb bin ich Ihnen dankbar, wenn Sie mit mir stimmen, aber nicht böse, wenn Sie nicht mit mir stimmen.

Matter Thomas (V, ZH): Herr Kollege Giezendanner, geben Sie mir Recht, dass Bundesrat Stich nach der letzten Benzinpreiserhöhung um 20 Rappen Anfang der Neunzigerjahre gesagt hat, das sei der grösste Fehler gewesen, den er je gemacht habe, weil er nachher nicht mehr, sondern weniger in der Kasse hatte?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Zuerst danke ich Ihnen, Herr Kollege Matter! Das ist das erste Mal in 25 Jahren, dass ich in fünf Minuten zweimal sprechen darf. Sie haben erst später gefragt, deshalb bin ich ans Rednerpult zurückgekommen.

Es war der Grundzoll, den man erhöht hat. Ich habe heute Morgen die Frage betreffend die 20 Rappen auch der Frau Bundesrätin gestellt.

Ja, Herr Stich hat oft Recht gehabt – schon mit der Neat!

Wobmann Walter (V, SO): Ich habe am heutigen Tag bislang etwas unterlassen, nämlich meine Interessenbindung offenzulegen: Ich bin Präsident der Geschäftsleitung des Verbandes der privaten schweizerischen Postautounternehmer und Zentralpräsident der Föderation der Motorradfahrer Schweiz. Ich bin also Interessenvertreter des öffentlichen

AB 2016 N 1094 / BO 2016 N 1094

Verkehrs und des Privatverkehrs; das ist wahrscheinlich einmalig hier in diesem Saal.

Ich beantrage, Absatz 2 von Artikel 9 zu streichen. Es stellt sich die Frage, was eine "angemessene Reserve" ist. Wie gross ist diese Reserve? Das ist ein sehr dehnbarer Begriff, wenn das nicht klar definiert ist. Der Bundesrat könnte ja nach Lust und Laune diese Reserve bestimmen und dann entsprechend die Mineralölsteuer erhöhen, wenn diese Reserve nach seinem Ermessen nicht gross genug wäre.

Darum bitte ich Sie, diesen Absatz zu streichen.

Allemann Evi (S, BE): Ich habe auch in diesem Block zwei Minderheitsanträge. Einerseits geht es um die Benzinpreiserhöhung. Da schlagen ich und mit mir die Unterzeichner des Minderheitsantrages eine Benzinpreiserhöhung um 6 Rappen vor, analog zum Bundesrat. Das ist jene Erhöhung, die der Bundesrat uns in der Botschaft vorgeschlagen hat. Der Ständerat hat dann bekanntlich auf 4 Rappen gekürzt. Andererseits habe ich in Artikel 17d Absatz 3 eine Minderheit zu den Agglomerationsprogrammen, wo ich gemäss Ständerat die Vorlage anpassen möchte.

Zuerst zum Benzinpreis: Es geht bei der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um das Element der Nutzerfinanzierung im Finanzierungsmix des NAF. Wenn man die Analogie zum Bahnfonds macht – und wir haben heute schon mehrmals gehört, dass diese Analogie für viele sehr wichtig ist –, dann kann man sagen, dass bei Fäbi die Billettpreiserhöhungen im öffentlichen Verkehr das waren, was beim NAF die Benzinpreiserhöhung ist. Allerdings fällt die Benzinpreiserhöhung viel moderater aus als die Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr. Der Bundesrat startete seine Vernehmlassung mit einer Benzinpreiserhöhung von 12 bis 15 Rappen. Da war der Aufschrei der Autolobby stark. Sie haben sehr laut geschrien, sich mit Erfolg laut gewehrt. Der Bundesrat hat dann auf 6 Rappen zurückbuchstabiert. Der Ständerat hat nochmals korrigiert. Inzwischen sind wir bei 4 Rappen, was das Wort "moderat" schon fast nicht mehr verdient.

Was mit einem Verhältnis von einem Viertel Geld aus der Bundeskasse zu zwei Vierteln Geld von den Stras-



senbenützern gestartet ist, hat sich mittlerweile ins Gegenteil verkehrt. Beim Fabi-Kompromiss war eine deutliche Erhöhung der Nutzerfinanzierung enthalten. Insgesamt steuern da die Nutzer des öffentlichen Verkehrs 300 Millionen Franken pro Jahr zur Fabi-Finanzierung bei. Diese Kröte haben wir geschluckt, das haben wir mitgetragen, das ist auch richtig so. Man kriegt für den Mehrpreis auch einen Gegenwert. Gleich soll es nun beim NAF geschehen. Beim NAF sollen die Autofahrer gemäss Version des Ständerates jedoch nur 200 Millionen Franken pro Jahr beisteuern – 1 Rappen Benzinpreiserhöhung entspricht ungefähr 50 Millionen Franken pro Jahr. Wenn wir also 6 Rappen Benzinpreiserhöhung fordern, ist das in mehrfacher Hinsicht gerechtfertigt und moderat. Es ist die Hälfte dessen, was der Bundesrat in der Vernehmlassung noch vorgeschlagen hat. 6 Rappen sind 300 Millionen pro Jahr – wenn man die Analogie zu Fabi macht, dann haben wir sie hier, obwohl es etwa dreimal mehr Autofahrer als Bahnbenutzer gibt.

Seit 1974 gab es keine Teuerungsanpassung mehr. Damals hat man den Mineralölsteuerezuschlag um 10 Rappen erhöht, später dann, Anfang der Neunzigerjahre, auch die Grundsteuer um 20 Rappen. Der Mineralölsteuerezuschlag beträgt heute 30 Rappen. Wenn man das teuerungsbereinigt ausrechnet, dann kommt man auf heute noch 13,7 Rappen. Wenn man die Teuerung wirklich ausgleichen möchte, müsste man also den Benzinpreis massiv erhöhen, und zwar um 35 Rappen. Das wäre kaum tragbar, das wird nicht einmal von uns, von links, gefordert, aber es zeigt, wie zurückhaltend der Antrag der Minderheit bei diesem Artikel ist.

Moderat ist die Erhöhung um 6 Rappen auch gemessen an den Haushaltbudgets. Das ist ja auch immer eine zentrale Frage: Wie stark belasten wir die Haushalte zusätzlich? Wir wissen auch, dass das möglicherweise einen Effekt auf das Mobilitätsverhalten hat. Der Bundesrat hat ausgerechnet, dass eine Erhöhung von 6 Rappen für einen durchschnittlichen Haushalt mit Auto 7 Franken Mehrkosten pro Monat bedeuten würde. Gemäss TCS machen die Treibstoffkosten ja nur ungefähr 13 Prozent der jährlichen Kosten des Autofahrens aus – bei diesem Posten, von dem, was man bezahlen muss, macht es nicht den Riesenanteil aus, ganz im Gegenteil.

Die Gemeinde- und Kantonsstrassen werden mit allgemeinen Steuergeldern bezahlt. Das wird gerne vergessen, wenn man sagt, wie viel die Strassenbenutzer zur Strassenfinanzierung beitragen. Wir haben auch ungedeckte externe Kosten von ungefähr 6,5 Milliarden Franken pro Jahr – Lärm, Umwelt, Gesundheit. Das ist alles ungedeckt, und wenn man auf diese Milliarden blickt, scheint mir eine Erhöhung um 6 Rappen doch gerechtfertigt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben es richtig gesagt: Es gibt etwa dreimal mehr Autofahrer als Bahnbenutzer. Sie wissen natürlich, 85 Prozent des Personenverkehrs erfolgen auf der Strasse, nur 15 Prozent auf der Schiene. Meine Frage: In den letzten zwanzig Jahren haben wir rund 60 Milliarden Franken in den öffentlichen Verkehr investiert und nur etwa 17 Milliarden Franken in den Individualverkehr. Sind Sie mit mir einverstanden, dass wir aufgrund dieser Zahlen jetzt dieses Verhältnis umkehren müssen?

Allemann Evi (S, BE): Dieses Verhältnis ist seit Jahren ungefähr ausgeglichen. Wenn Sie die Gesamtsicht über Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen haben, können Sie auf die Litra-Zahlen schauen. Die sind einigermassen unverdächtig. Da hat man jahrelang mehr in den Strassenverkehr, in die Strasseninfrastruktur investiert als in den öffentlichen Verkehr. Es gibt ein einziges Jahr, in dem das Verhältnis anders war, 2005 waren die Investitionen in den öffentlichen Verkehr etwas höher als in die Strasseninfrastruktur. Ich glaube, da können beide Seiten heute nicht jammern.

Rytz Regula (G, BE): In der Vorlage 2, Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG), die wir jetzt beraten, sind ja quasi die Ausführungsbestimmungen für den neuen Verfassungsartikel zum Strassenfonds festgehalten. Leider sind bei der Beratung dieses Gesetzes in der KVF-NR ein paar Pferde durchgebrannt. Die Kommissionsmehrheit hat nämlich im Windschatten der Milchkuh-Initiative massive Verschlechterungen beschlossen, die wir heute wieder korrigieren müssen. Ich habe gehört, dass da in einigen Fraktionen auch schon die Pferdeflüsterer unterwegs sind. Es sollte also eigentlich nun in gewissen Punkten gut kommen.

Die Leitschnur, die wir bei der Beratung dieses Gesetzes haben, ist die Fassung des Bundesrates und des Ständerates. Vom Ständerat weichen wir nur bei der Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlages ab. Auch für uns sind wie für Evi Allemann die 6 Rappen pro Liter fossilem Treibstoff ganz klar das Minimum. Wir müssen die Treibstoffabgaben nur schon darum erhöhen, um die Folgen des sinkenden Verbrauches zu kompensieren. Ich denke, man kann sich deshalb hier auch ein Jammern auf Vorrat sparen. Höhere Kosten für weniger Verbrauch ist unter dem Strich ein Nullsummenspiel, wie wir nach Adam Riese oder Eva Klein wissen.

Gerne möchte ich nun meine Minderheitsanträge kurz erläutern. Der wichtigste betrifft Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes. Hier geht es um den Teuerungsausgleich, den Bundesrat und Ständerat vernünftigerweise



einführen wollen. Sie kennen die Zahlen unterdessen mehr als genug. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde seit 1974, also seit vierzig Jahren, nicht mehr an die Teuerung angepasst. In der gleichen Zeit sind die Konsumentenpreise verdoppelt und die Nominallöhne verdreifacht worden. Auch die Preise im öffentlichen Verkehr steigen stark. Ich erspare Ihnen eine weitere Aufzählung der Details. Was aber wichtig ist: Der Ausgleich der Teuerung ist auf der Bundesebene eigentlich der Normalfall. Grundsätzlich wird die Teuerung zum Beispiel auf allen Subventionen und Beiträgen des Bundes ausgeglichen. Bei der Einkommenssteuer erfolgt ein jährlicher Ausgleich der kalten Progression. Bei der Mengensteuer

AB 2016 N 1095 / BO 2016 N 1095

kennen wir zum Beispiel seit 2005 – vielen Dank, Herr Giezendanner – einen Teuerungsausgleich auf der Schwerverkehrsabgabe. Der Bundesrat hat deshalb auch die LSVA-Tarife Mitte 2012 entsprechend angepasst. Es ist nun an der Zeit, den Teuerungsausgleich auch für die Mineralölsteuer einzuführen.

Die Fassung von Bundesrat und Ständerat ist äusserst vorsichtig formuliert. Sie schliesst eine Erhöhung auf Vorrat aus. Man darf nur ausgleichen, wenn der Bedarf explizit ausgewiesen ist. Wenn zum Beispiel nicht genügend baureife Projekte für Nationalstrassen vorliegen, wie ich es heute Morgen vermutet habe, oder wenn eben kein Bedarf besteht, ist ein Teuerungsausgleich unzulässig. Ich bitte Sie, dieses wirklich ausgewogene System jetzt zu unterstützen. Das ist dann auch ein ganz zentraler Punkt dafür, dass diese Vorlage mehrheitsfähig ist.

Der zweite Minderheitsantrag, den ich gestellt habe, betrifft Artikel 17a. Hier geht es um eine einseitige Ausrichtung des Strassenfonds auf den Kapazitätsausbau. Hier haben wir einen Punkt, der auch bei vielen anderen Gesetzesartikeln eingebracht wurde. Die Mehrheit in der Kommission hat versucht, die ganze Verkehrsplanung einseitig auf die Themen Kapazitätsausbau und Verkehrsfluss festzulegen und die anderen Aufgaben, die man in der Verkehrsplanung auch hat – die Verträglichkeit, die Sicherheit und den Umweltschutz –, in den Hintergrund zu rücken. Das ist sicher nicht angemessen, und deshalb muss das geändert werden.

In diesem Artikel 17a ging es aber noch um eine andere interessante Diskussion, nämlich um die Frage, ob man mit dem NAF auch Verkehrsanlagen wie Metros, zum Beispiel in Lausanne, finanzieren kann. Ich habe festgestellt, dass es in der Kommission bei einzelnen Mitgliedern eine Art Metro-Phobie gibt. Deshalb hat man hier jetzt versucht, mit einem Mehrheitsantrag auszuschliessen, dass Schienenverkehr ausserhalb der S-Bahn-Projekte, die ja jetzt neuerdings ganz klar über den Bahninfrastrukturfonds laufen, noch über den NAF finanziert werden kann. Ich denke, es ist aus topografischen Gründen nicht möglich, an allen Orten zum Beispiel ein Tram zu bauen. Das ist einfach reine Physik, und deshalb ist es sehr wichtig, dass wir diese Einschränkung der Mehrheit jetzt nicht machen, sondern wieder öffnen. Deshalb bitte ich Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen, damit wir bei der Verkehrsplanung, bei der Suche nach dem richtigen Verkehrsmittel am richtigen Ort, keine Einschränkungen haben, sondern das beste Verkehrsmittel auswählen können.

Ich bitte Sie, sich für Vielfalt und Offenheit zu entscheiden und meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Rutz Gregor (V, ZH): Geschätzte Kollegin Rytz, ich möchte Sie fragen: Können Sie mir eine andere Steuer nennen, welche die Exekutive selbstständig erhöhen kann, ohne dass hierzu ein Parlamentsentscheid oder ein Volksentscheid nötig ist, und welche nicht einer Obergrenze untersteht, wie das bei der LSVA, die Sie erwähnt haben, oder zum Beispiel bei der Tabaksteuer der Fall ist?

Rytz Regula (G, BE): Ich habe es gesagt: Es geht um eine Teuerungsanpassung, und diese wird zum Beispiel der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen noch vorgelegt und ist an ganz, ganz eng definierte Möglichkeiten gebunden. Ich denke, es gibt keine engere Definition eines Teuerungsausgleichs als das, was hier in diesem Gesetz vorgelegt wird.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Amstutz zu Ziffer 4 Artikel 17f von Vorlage 2 wurde zurückgezogen.

Grossen Jürg (GL, BE): In Block 2 geht es für uns Grünliberale vor allem um zwei grundsätzliche Punkte: Erstens wollen wir, dass die Agglomerationsprogramme weiterhin auf der Basis einer Gesamtschau des Verkehrs realisiert werden. Diese sinnvollen Programme sollen also wie bisher für Infrastrukturmassnahmen zugunsten der Strasse und des Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs in den Agglomerationen umgesetzt werden.

Konkret unterstützen wir deshalb im Zweckartikel 2 NAFG in Absatz 2 die Minderheit Fluri, welche bei den Agglomerationsprogrammen an einer Gesamtschau des Verkehrs festhalten will. Die einseitige Strassenfo-kussierung gemäss Mehrheit lehnen wir ab.



Bei Artikel 4 Absatz 2 NAFG unterstützen wir die Minderheit Hardegger und damit den Entwurf des Bundesrates, weil für uns klar ist, dass die Strassenfinanzierung auch in Zukunft möglichst verursachergerecht ausgestaltet wird. Deshalb soll bei fehlenden Mitteln auf Antrag des Bundesrates prioritär der Mineralölsteuernzuschlag erhöht werden können.

Bei Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes unterstützen wir ebenfalls aus Gründen der Verursachergerechtigkeit eine Erhöhung des Mineralölsteuernzuschlags um 6 Rappen pro Liter und damit die Minderheit I (Allemann). Den Antrag der Minderheit II (Giezendanner), welche gar keine Erhöhung des Zuschlags vorsieht und damit die Bundeskasse noch mehr plündern will, lehnen wir in der Konsequenz ab.

Einen automatischen Teuerungsausgleich, wie ihn die Minderheit Rytz Regula in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes will, lehnen wir Grünliberalen aus grundsätzlichen finanzpolitischen Gründen ab und folgen hier der Mehrheit.

Beim Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel unterstützen wir bei Artikel 17a Absatz 2 die Minderheit Rytz Regula. Die Mehrheit der Kommission will hier den Verwendungszweck der Beiträge an Städte und Agglomerationen auf Strassen reduzieren und damit den bisherigen Sinn der Agglomerationsprogramme komplett verändern. Das lehnen wir ab.

In der Folge unterstützen wir mit derselben Begründung bei Artikel 17d Absatz 1 die Minderheit Hardegger; bei Absatz 2 die Mehrheit; bei Absatz 3 die Minderheit Allemann; bei Artikel 17f unterstützen wir die Mehrheit. Gerne bringe ich noch kurz meine Freude darüber zum Ausdruck, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen meine Anträge zu den Artikeln 7 und 7a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen einstimmig angenommen hat! Damit wird die Basis gelegt, dass auf Raststätten und Rastplätzen im Nationalstrassennetz flächendeckend diskriminierungsfreie Schnellladestationen für Elektroautos gebaut werden können. Der Akku eines Elektroautos wird normalerweise entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz geladen. Im Alltag funktioniert das gut, sofern zu Hause und am Arbeitsplatz die Infrastruktur vorhanden ist. Will man hingegen einmal eine längere Strecke zurücklegen, braucht es unbedingt Schnellladesysteme – auch auf der Nationalstrasse. Anders als in Deutschland, wo die Ladestationen sogar vom Bund subventioniert werden sollen, wollen wir hier mit diesen beiden Bestimmungen lediglich die Möglichkeit eröffnen – die Investitionen sollen privat erfolgen. Das ist ein wichtiger Schritt für die Elektromobilität in der Schweiz.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Herr Grossen, Sie haben gesagt, dass wir, wenn mein Antrag, der Giezendanner-Antrag, angenommen würde, die Bundeskasse noch mehr plündern würden. Das haben Sie wörtlich gesagt; "plündern" haben Sie gesagt. Ich sage Ihnen, dass der Strassenindividualverkehr jährlich 9 Milliarden Franken einzahlt – und Sie sprechen von Plündern, (*Zwischenruf der Präsidentin: Ihre Frage, Herr Giezendanner!*) obwohl wir Grundzoll zahlen.

Sind Sie mit mir einverstanden, dass Sie einen Riesenunsinn erzählt haben? (*Heiterkeit*)

Grossen Jürg (GL, BE): Nein, Herr Giezendanner, damit bin ich nicht einverstanden. Wenn Sie mir heute Morgen bei meinem Fraktionsvotum zugehört haben, dann wissen Sie, dass sowohl Strasse wie Schiene die Kosten, die sie verursachen, nicht decken und dass entsprechend die Preise beider Verkehrsträger grundsätzlich erhöht werden müssen, wenn sie zu dieser Kostendeckung weiterhin beitragen

AB 2016 N 1096 / BO 2016 N 1096

wollen. Mit den sinkenden Mineralölsteuereinnahmen durch den Minderverbrauch der Fahrzeuge wird eben genau das Gegenteil gemacht, und deswegen braucht es diese Erhöhung.

Ammann Thomas (C, SG): Ich kann es bei Block 2, bei den Entwürfen 2 bis 4, gleich vorwegnehmen: In allen drei Entwürfen wird die CVP-Fraktion konsequent dem Ständerat folgen, dies von der massvollen Benzinpreiserhöhung über die Teuerung bis zu den Agglomerationsprogrammen.

Bei Artikel 2 Absatz 2 NAFG unterstützen wir von der CVP-Fraktion den Minderheitsantrag Fluri, welcher den Beschluss des Ständerates darstellt. Wieso soll die Änderung des Zweckartikels abgelehnt werden? Entweder hat der Zweckartikel einen Sinn, oder er ist nur symbolischer Natur. Wir wählen die Lösung, die am rationellsten und wirtschaftlichsten ist. Wir leben mit dem Modalsplit. Das bedeutet letztlich Gesamtschau, Einbezug aller Verkehrsmittel, der stärkeren und schwächeren. Das sind die Bestimmungen, die gemäss Mehrheitsantrag gestrichen würden. Die Formulierung des Bundesrates und des Ständerates in Absatz 2 Buchstaben a bis d ist nach unserer Meinung sinnvoll und realitätsorientiert. Der Zweckartikel, so, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wird, wurde in der Vernehmlassung zur NAF-Vorlage ausdrücklich begrüsst. Nochmals: Für die CVP-Fraktion ist die Gesamtschau inhaltlich richtig und auch wichtig.



Bei Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes wird die CVP-Fraktion dem Beschluss des Ständerates zustimmen und für einen Mineralölsteuerzuschlag von 340 Franken je 1000 Liter eintreten, was einer Erhöhung um 4 Rappen pro Liter gleichkommt. Für die CVP-Fraktion kommt weder der Minderheitsantrag II (Giezendanner), keine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages, noch der Minderheitsantrag I (Allemann) mit einer Erhöhung von 6 Rappen pro Liter infrage. Der Mehrheitsantrag ist ein ausgewogener Vorschlag, da auch der Bedarf gegeben und ausgewiesen ist. Diese 200 Millionen Franken, die generiert werden, braucht unsere Strassenkasse dringend. Es handelt sich hier unserer Meinung nach um eine Erhöhung mit Augenmass.

Ein Wort zur Frage des Teuerungsausgleichs in Artikel 12d: Hier wird die CVP-Fraktion den Minderheitsantrag annehmen und damit dem Stände- und dem Bundesrat folgen. Es soll der Entwertung der Einnahmen entgegengewirkt und die Teuerung ausgeglichen werden können. Der vorgeschlagene Teuerungsausgleich schafft die Möglichkeit und legt die Rahmenbedingungen – ich betone: die Rahmenbedingungen – für den Teuerungsausgleich fest. Vorausgesetzt wird, dass der Bundesrat einen Teuerungsausgleich überhaupt will. Es müssen dann folgende Bedingungen erfüllt sein:

1. Es muss Bedarf bestehen, die Teuerung wird nicht auf Vorrat ausgeglichen.
2. Im Tiefbau muss beim Baupreisindex mindestens eine Teuerung von 3 Prozent aufgelaufen sein.
3. Der Bundesrat hat die zuständige Kommission anzuhören.

Es kann also hier nicht wie in anderen Bereichen von einem Automatismus gesprochen werden, denn es müssen verschiedene Bedingungen erfüllt sein. Der Bundesrat kann aufgrund des gesetzten Rahmens hier also nicht schalten und walten, wie er will.

Bei Artikel 17a Absatz 2 wird die CVP-Fraktion den Minderheitsantrag unterstützen. Wir sprechen uns dafür aus, dass Beiträge für Strassen- und Schienenverkehr über den NAF geleistet werden können, wenn beim Schienenverkehr nicht aus anderen Mitteln Finanzierungen erfolgen beziehungsweise das im Bahninfrastrukturfonds nicht vorgegeben ist. Wenn nun wie gemäss Kommissionsmehrheit oder Mehrheitsantrag der Begriff "strassengebundener öffentlicher Verkehr" eingeführt wird, muss später immer wieder spekuliert werden, ob dabei die Trams mitenthalten sind. Wir wollen hier Klarheit und treten dafür ein, dass die bestehenden und bewährten Begrifflichkeiten bleiben und zur Effizienzverbesserung des Agglomerationsverkehrs die notwendigen Mittel auch eingesetzt werden können.

Brélaz Daniel (G, VD): A propos du bloc 2, le groupe des Verts tient tout d'abord à rappeler que le système que nous mettons en place ne sera probablement valable que pour quelques années. Avec la mutation technologique qui s'annonce, on sera obligé, assez rapidement – d'ici dix, quinze, vingt ans au maximum –, de passer au "road pricing", parce qu'il n'y aura simplement plus personne pour payer des taxes, sinon des taxes forfaitaires. Avec ces changements technologiques, il faut donc relativiser les choses, mais aussi s'assurer d'avoir les moyens nécessaires. Compte tenu de ceux-ci et de l'érosion probable des recettes, les 6 centimes de surtaxe et la possibilité du renchérissement sont bien sûr à mettre en priorité.

Il est aussi clair que je vais me concentrer sur certains points et déclarer mes intérêts: je suis vice-président de l'Union des villes suisses et président du conseil d'administration des Transports publics de la région lausannoise. Nous sommes donc particulièrement touchés par l'esprit de l'initiative "vache à lait" qui a frappé la majorité de la commission.

Dans cette optique, j'aborderai trois articles qui me paraissent plus importants que les autres.

Tout d'abord, je soutiens la minorité Fluri, à l'article 2 alinéa 2 du projet 2. Il est incroyable que la majorité de la commission puisse dire que la seule chose qui compte, c'est de construire de nouvelles infrastructures et d'éliminer les solutions de remplacement efficaces. Dans ce pays de l'efficacité, on cherche d'abord l'efficacité plutôt que de concevoir des solutions qui ne servent à rien! Mais manifestement ce n'est pas l'esprit qui a frappé la majorité de la commission. C'est d'autant plus intéressant que la commission a aussi proposé la particularité d'enlever toute référence à l'état des finances publiques. C'est là aussi assez curieux par rapport à tout ce qu'on a entendu, notamment dans le débat sur le financement de la formation, de la recherche et de l'innovation il n'y a pas longtemps.

Soyons donc un tout petit peu cohérents et soutenons la minorité Fluri.

En ce qui concerne le projet 4, et plus particulièrement l'article 17, il y a un certain nombre de choses qu'il faut savoir. Dans une ville en pente, les trams ne peuvent pas – c'est une obligation de l'Office fédéral des transports – dépasser une pente de 7 pour cent. Cela signifie donc que, s'il y a plus de 7 pour cent de déclivité, il faut, soit faire une crémaillère – mais c'est déjà quelque chose qui est interdit par la majorité de la commission –, soit construire un métro. Evidemment, ce n'est pas du tout la même situation dans la ville de Lausanne, que je connais bien, sur l'axe est-ouest, où un tram est parfaitement possible.

Mais, avec la formulation de la majorité de la commission, on a un autre problème. Il y a un certain nombre de



villes qui ont quelques collines, ici ou là. Alors, si on la lie uniquement à l'usage de la route, tout tunnel sort du financement fédéral. On est donc obligé de suivre la route tout le long et, si, par hasard, il y a un tunnel, comme la formulation de la majorité de la commission stipule que cela ne concerne pas la route, il n'y aura ni tunnel ni financement. Cela signifie très rapidement que l'on en arrive à des solutions aberrantes, qui seront néfastes aux automobilistes eux-mêmes, parce qu'il faudra mettre tout le monde sur la même route avec les mêmes bouchons et que les trams auront des trajets très sinusoïdaux, en parfaite contradiction avec toute politique des transports sensée, comme celle promue par le TCS notamment, à savoir qui prône le moins de conflits possible entre les transports publics et les transports privés.

Donc, il faut très clairement soutenir la proposition défendue par la minorité Rytz Regula, qui n'a été rejetée en commission qu'avec la voix prépondérante du président.

La deuxième grande difficulté, c'est de vouloir donner la priorité aux projets routiers dans les agglomérations et cela concerne la proposition de la minorité Allemann. L'Office fédéral de l'aménagement du territoire a pris toutes ses décisions en fonction d'une complémentarité des transports. Si, demain, les projets prioritaires sont ceux qui n'ont que des routes, cela conduira à une catastrophe à l'entrée des agglomérations, avec des bouchons qui n'auront rien à envier à

AB 2016 N 1097 / BO 2016 N 1097

ceux de certains pays voisins, c'est-à-dire de plusieurs kilomètres à l'entrée des villes. Je ne pense pas que c'est ce que peut souhaiter un automobiliste intelligent. Alors, comme il faut être bête pour faire le contraire, cela signifie qu'il faut soutenir la proposition défendue par la minorité Allemann.

Burkart Thierry (RL, AG): Der jetzt zu besprechende Block, die drei Vorlagen, hat meines Erachtens vier wesentliche Punkte, über die wir sprechen: erstens die Agglomerationsprogramme, zweitens das Strategische Entwicklungsprogramm, drittens der sogenannte Teuerungsausgleich und viertens die Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs. Lassen Sie mich zu diesen vier Punkten ein paar Bemerkungen aus Sicht der FDP-Fraktion machen.

1. Agglomerationsprogramme: Bereits beim Eintreten habe ich klar deklariert, dass die FDP zu den Agglomerationsprogrammen steht und der Auffassung ist, die Agglomerationsprogramme seien unverzichtbar. Aus diesem Grund haben wir ja auch intensiv dafür geworben, dass man auf die NAF-Vorlage eintritt, und festgehalten, dass diese Vorlage sehr wichtig ist, neben anderen Gründen. Wenn ich ein kleines Aber anbringe oder ein grosses Aber, ist es, weil in der Vergangenheit sehr viele Mittel durch die Agglomerationsprogramme ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr eingesetzt wurden. Es betrifft dies insbesondere das sogenannte dringende Agglomerationsprogramm sowie die Programme 1 und 2. Zugegebenermassen hat es im Programm 3 eine Korrektur gegeben, in einem vernünftigen Mass. Es wurden bei den genannten Programmen 0, also dringend, 1 und 2 unter 20 Prozent für die Strasseninfrastruktur eingesetzt. Alleine für die S-Bahn wurden 2,4 Milliarden Franken über die Agglomerationsprogramme ausgegeben.

Nun nehmen wir aber in dieser Vorlage eine Korrektur vor. Sie betrifft einerseits eine gesetzliche Bestimmung, über die wir in der Kommission sehr intensiv debattiert haben. Andererseits hat Bundesrätin Leuthard nun vor allem auch bei ihrer Erklärung im Rahmen der Eintretensdebatte ganz klar gesagt, wie die Finanzierung künftig aussehen soll. Dies ist zu unserer Befriedigung geschehen, damit sind wir einverstanden.

Aus diesem Grund unterstützen wir bei Artikel 17a Absatz 2 des Mineralölsteuerverwendungsgesetzes die Minderheit; man höre und staune, es ist die Minderheit Rytz Regula, die wir unterstützen werden.

2. Zum zweiten Punkt, "Strategisches Entwicklungsprogramm Strasse", habe ich beim Eintreten schon einiges gesagt, ich brauche darüber nicht mehr viel auszuführen. Wesentliche Punkte sind aber – neben dem, dass es dieses Entwicklungsprogramm überhaupt gibt – die Möglichkeit der Vorfinanzierung, was neu ist, und auch die Möglichkeit, dass, wenn Projekte aus Modulen nicht realisiert werden können, Projekte aus späteren Modulen vorgezogen werden können. Das sind wesentliche Fortschritte, die wir hier mit diesem neuen Step erzielen können.

3. Zum sogenannten Teuerungsausgleich: Im Gesetz ist vorgesehen, dass wir eine Kompetenzdelegation der Bundesversammlung bzw. des Volkes an den Bundesrat vornehmen, der eine Teuerungsanpassung in Bezug auf den Mineralölsteuereinzugs vornehmen kann, natürlich unter gewissen Bedingungen. Die FDP-Liberale Fraktion lehnt diese Kompetenzdelegation einstimmig ab. Wir sind der Auffassung, dass es sich bei der Mineralölsteuer bzw. beim Zuschlag um eine sogenannte Kostenanlastungssteuer handelt, das heisst, sie muss so hoch sein, wie Mittel verlangt werden, Mittel nötig sind, um die Projekte entsprechend finanzieren zu können. Das hängt aber nicht nur alleine von der Teuerung ab, das hängt auch davon ab, welche Projekte überhaupt finanziert werden sollen. Und selbstverständlich hängt es auch von anderen Kosten wie Lohnkosten usw. ab.



Aus diesem Grund sind wir der Auffassung, dass die Kompetenz, so, wie sie jetzt bereits vorgesehen ist, auch bleiben soll.

4. Zur Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 bzw. 6 Rappen: Die FDP-Liberale Fraktion hat sich klar dafür ausgesprochen, dass man eine moderate Anpassung vornehmen will, insbesondere deshalb, weil wir im ersten Block gemäss den Mehrheiten der Kommission entschieden haben. Wir sind der Auffassung, dass eine moderate Nutzerfinanzierung durchaus im Rahmen des Gesamten, im Rahmen des Kompromisses möglich und auch angezeigt ist. Wir sind aber wie der Ständerat auch klar der Auffassung, dass 4 Rappen zurzeit das höchste der Gefühle sind, nicht zuletzt aufgrund des Tanktourismus und aufgrund der Frankenstärke.

In diesem Sinne steht die FDP-Liberale Fraktion klar zu den vorgenannten Punkten. Ich danke Ihnen, wenn Sie uns entsprechend bei den Abstimmungen folgen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Kollege Burkart, Sie engagieren sich ja für die Limmattalbahn. Sie wird auch aus den Agglomerationsprogrammen finanziert. Können Sie etwas darüber aussagen, wie gross die Entlastungswirkung für die Strasse ist, wenn man den öffentlichen Verkehr unterstützt?

Burkart Thierry (RL, AG): Herr Kollege Hardegger, ich danke Ihnen ganz herzlich für diese Frage. Damit ist auch geklärt, dass ich mich auch für Projekte des öffentlichen Verkehrs einsetze. Bei der Limmattalbahn tue ich dies sehr gerne und intensiv. Ich durfte da auch im Rahmen der Kantonsratsdebatten intensiv mitwirken und entsprechend unterstützen. Die Limmattalbahn ist für das am dichtesten besiedelte Gebiet der ganzen Schweiz ein wichtiges Vorhaben, und wir sind daher froh, dass über die Agglomerationsprogramme eine Finanzierung dafür vorgesehen ist. Es handelt sich dabei aber eben nicht um eine S-Bahn, sondern um eine Stadtbahn. Dass die Stadtbahnen weiterhin über die Agglomerationsprogramme finanziert werden, ist und war unbestritten und bleibt es auch nach der heutigen Abstimmung.

Herr Kollege Hardegger, Sie wissen genauso gut wie ich, wie gross die Entlastungswirkung ist: Das wissen wir zurzeit nicht. Wahrscheinlich wird es eher so sein, dass die Limmattalbahn einen Teil des zunehmenden Verkehrs, der zunehmenden Mobilität der Zukunft abfedern kann.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Kollege Burkart, jetzt habe ich ein ernsthaftes Problem, aber ehrlich: Ist die Teuerung nur auf dem Zuschlag oder auch auf dem Grundzoll? Wenn ich die Botschaft richtig lese, ist es auf allem. Das weiss ich ehrlich nicht.

Burkart Thierry (RL, AG): Diese Frage müssen Sie wohl eher an Frau Bundesrätin Leuthard richten. Ich habe es so verstanden, dass es auf allem ist.

Guhl Bernhard (BD, AG): Anscheinend haben heute alle irgendwie vergessen, ihre Interessenbindungen bekanntzugeben. Herr Hardegger hat mich darauf gebracht zu sagen, dass ich ja auch im Ausschuss der Allianz pro Limmattalbahn vertreten bin. Die Limmattalbahn ist eine sinnvolle Sache und Teil dieses Agglomerationsprogramms. Es ist eine Strassenbahn, ein Tram, und in den Agglomerationsprogrammen ganz klar enthalten, die auch die BDP unterstützt.

Die BDP hat in Block 1 für die langfristige Finanzierung und gegen die Ventile gestimmt. Die Finanzierung scheint nun in dieser Vorlage auf gutem Weg zu sein. Hier nun bei Artikel 2 NAFG kommt die BDP den Vertretern des Agglomerationsverkehrs und dem Ständerat entgegen. Wir folgen hier der Version des Ständerates, unterstützen also die Minderheit Fluri; dies jedoch nicht, ohne hier festzuhalten, dass, auch wenn hier in Artikel 2 eine Gesamtschau des Verkehrs erwähnt wird, es beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds um Strassen geht und Bahnfinanzierungen über Fabi abgewickelt werden müssen. Folglich sind wir auch bei Artikel 5 bei der Mehrheit.

Bei Artikel 4 folgen wir der Mehrheit.

Beim Mineralölsteuerzuschlag sind wir, wie im Eintretensvotum erwähnt, auf der Linie des Ständerates. Die moderate Erhöhung um 4 Rappen sichert die Finanzierung dieser gesamten Vorlage.

AB 2016 N 1098 / BO 2016 N 1098

Bei Artikel 12d lehnen wir es ab, dass der Bundesrat die Steuern selbstständig erhöhen kann. Die Höhe der Mineralölsteuer ist eine politische Entscheidung und nicht eine solche des Bundesrates.

Im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe folgen wir im Sinne des Kompromisses wiederum der Version des Ständerates. Nicht unterstützen können wir bei Artikel 17d Absatz 1 bzw. Absatz 2 jedoch die Minderheiten I (Hardegger) und II (Giezendanner). Den Fuss- und Veloverkehr oder aber auch den Güterverkehr anders zu behandeln würde zu Ungleichbehandlungen führen.



gen führen.

Bei Artikel 17d Absatz 3 ist die BDP wiederum auf Kompromisslinie. Wir folgen da dem Ständerat und damit der Minderheit Allemann.

Kommen wir zur Vorlage 3: Die BDP begrüsst es sehr, dass der Netzbeschluss nun umgesetzt werden kann. Der Netzbeschluss wurde von unserem Rat bereits fix beschlossen. Er konnte jedoch nicht in Kraft gesetzt werden, weil die Finanzierung nicht beschlossen wurde. Die BDP lehnt es jedoch ab, nun Veränderungen an diesem Netzbeschluss vorzunehmen. Der eingereichte Einzelantrag ist eher eine populistische als eine echte Forderung. Öffnen wir nicht die Büchse der Pandora. Ich hätte sonst auch noch Ideen, welche Strassen man zusätzlich in den Netzbeschluss aufnehmen könnte. Aber wir sollten wirklich keinen Bazar eröffnen.

Sodann bitten wir Sie, auch der Vorlage 4 zuzustimmen. Die Ängste, dass eine E-Vignette zu einer Preiserhöhung führen würde, teilt die BDP nicht. Wir bitten Sie, auch dieser Motion 16.3009 zuzustimmen. Es ist an der Zeit, dass wir vom Wegklauben der alten Vignette Anfang Jahr wegkommen und uns in der Schweiz ein wenig modernisieren. Geben wir uns ein wenig frischen Wind, und stimmen wir dieser Motion zu.

Hadorn Philipp (S, SO): Die SP-Fraktion bietet grundsätzlich Hand dazu – wie im Zusammenhang mit Fabi versprochen –, dass auch die Strasse einen Fonds erhalten soll. Wir stehen zu Bau und Unterhalt von Infrastrukturen. Dies ist eine Kernaufgabe der öffentlichen Hand. Gerade auch die Mobilität ist ein Teil des Service public. Meines Erachtens kann auch der Strassenverkehr als Individualverkehr dazugezählt werden.

Jetzt gilt es allerdings, keine gleis- oder pneugebundene Engstirnigkeit zu pflegen! Wir haben die Situation, dass wir Engpässe haben, dass in den Agglomerationen zum Teil mühsame Situationen vorkommen. Mittel für die ganze Palette des Verkehrs sind notwendig. Jetzt gilt es, nach ganzheitlichen Lösungen zu suchen, das heisst, wir brauchen Agglomerationsprogramme, welche auch den Langsamverkehr, ob zu Fuss oder auf dem Drahtesel, mitberücksichtigen.

Als Mitglied der Finanzkommission und der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen möchte ich schon beifügen, dass wir auch für eine angepasste Finanzierung geradestehen sollen. Der Streit, wer welche Kosten verursacht und welche von wem getragen werden sollen, dauert schon lange. Auch wenn es aus unserer Sicht klare und belegbare Positionen zu diesen Themen gibt, befinden wir uns in einem pragmatischen Prozess. Konkret gibt es eine bürgerliche Mehrheit, die gegenwärtig eine Einnahmenerosion in verschiedenen Bereichen provoziert. Die Mineralölsteuer beinhaltet einen Beitrag in die Bundeskasse, der einerseits klar gerechtfertigt, andererseits aber auch dringend notwendig ist. Eine Nutzerfinanzierung hätte den Vorteil, dass damit auch Lenkungsprozesse ausgelöst werden: Verkehrsteilnehmer sollen Anreize erhalten, den öffentlichen, kollektiven Verkehr zu nutzen, statt die Strassen zu belasten bzw. gar zu verstopfen. Die Leidtragenden von Staus sind nämlich diejenigen Personen, die keine Alternativen zum Individualverkehr sehen oder haben, und natürlich die Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch die Umwelt und die Natur.

Gerechtfertigt wären die 12 bis 15 Rappen Benzinpreiserhöhung, welche in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates noch ausgewiesen waren. Wir verlangen 6 Rappen, während der Ständerat gar nur 4 Rappen will und die Autophilen am liebsten gar nichts. Das geht nicht!

Die SP-Fraktion unterstützt die Gesamtschau im Zweckartikel, in Artikel 2 Absatz 2 des NAFG, also die Minderheit Fluri, welche gemäss Ständerat beschliessen will. Sie bezieht die Vor- und Nachteile aller Verkehrsträger ein, inklusive wirksamer Alternativen gegenüber aufwendigen und unterhaltsintensiven neuen Infrastrukturen. Wir unterstützen bei Artikel 4 des NAF-Gesetzes mit der Minderheit Hardegger, gemäss Bundesrat, dass die Finanzierung gesichert wird und bei Mittelbedarf der Zuschlag auf der Verbrauchssteuer erhöht werden kann. Die Minderheit Giezendanner will bei Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b den Blick bei den Agglomerationsvorhaben derart verengen, dass nur direkt dem Strassenverkehr dienende Projekte aus dem Fonds bezahlt werden können, was abzulehnen ist.

Ebenso abzulehnen ist die Kurzsichtigkeit der Minderheit Wobmann bei Artikel 9 Absatz 2, welche eine Reservierung verhindern will.

Bei Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes wird um die angemessene Anpassung des Benzinpreises gefeilscht. Hand aufs Herz, Autofahrer haben seit Jahren bewiesen, dass die Qualität der Infrastruktur entscheidender ist als eine Rappenspalterei beim Benzinpreis; dieser ist gegenwärtig sowieso im Keller. Mit der Variante der Minderheit I (Allemann), gemäss Bundesrat, ist für uns eigentlich der Spielraum bereits überschritten. Sie kann aber vielleicht im Sinne eines Kompromisses gerade noch mitgetragen werden, wenn sie denn mit dem Minderheitsantrag Rytz Regula zu Artikel 12d, der Grundlage für einen ausgewiesenen Teuerungsausgleich, kombiniert wird.

Beim Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe soll wie vom Bundesrat vorgeschlagen, so die Minderheit Rytz Regula bei Artikel 17a Absatz 2, eine



nachhaltige Sicht für den Agglomerationsverkehr eingenommen werden. Es soll nicht, wie die Mehrheit der KVF will, Kapazität "gebolzt" werden, die über kurz oder lang sowieso wieder ins Verkehrsfiasco führen würde. Für uns ist es ein Muss, dass bei Artikel 17d Absatz 1 mit dem Minderheitsantrag Hardegger, auch Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs gebührend finanziert werden können, notabene im Interesse aller Verkehrsteilnehmer.

Diese ganzheitliche Sicht bezüglich Umwelt und regionaler Bedürfnisse kommt bei Artikel 17d Absatz 3 bei der Minderheit Allemann, gemäss Ständerat, erneut zum Tragen.

Der zurückgezogene Minderheitsantrag Amstutz verlangte bei Artikel 17f zwei Sachen: Erstens verlangte er eine Plafonierung der Agglomerationsprojekte, welche aus dem NAF bezahlt werden können. Zweitens fügte er dogmatisch das Wort "strassenseitig" ein. Der Ständerat hat mit seiner Formulierung eine Bandbreite von 9 bis 12 Prozent der im Fonds geplanten Ausgaben beschlossen, was von uns unterstützt wird.

Das Volk steht zu den Infrastrukturen. Mit dem Schlachten der Milchkuh-Initiative an der Urne wurde aber auch klar, dass weder der Plünderung der Bundeskasse noch einer einseitig ausgerichteten Verkehrspolitik zugestimmt werden kann. Helfen Sie mit, der Vorlage eine Vision zu geben, welche auch kommende Generationen zu schätzen wissen. Infrastrukturen sind Langzeitprojekte und bürden auch Verpflichtungen auf. Die SP-Fraktion hat ihren grossen Schritt für einen Kompromiss gemacht, der mit den dargelegten Positionen ausgereizt ist. Danke für das Beitragen zu pragmatischen Lösungen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Hadorn, eine persönliche Frage: Sie haben den öffentlichen Verkehr in der Fläche so gelobt. Kann es sein, dass Ihr Wohnort schlecht erschlossen ist und das der Grund dafür ist, dass ich Sie praktisch jeden Tag mit Ihrem PKW im Parkhaus beim Bellevue sehe?

Hadorn Philipp (S, SO): Ja, geschätzter Kollege Giezendanner, diese Antwort kann ich gerne geben!

AB 2016 N 1099 / BO 2016 N 1099

Es ist grundsätzlich so, dass unsere Region recht gut erschlossen ist. Dann gibt es aber individuelle Situationen von Arbeitsverhältnissen, wo man auch als Milizparlamentarier noch Verpflichtungen hat und wo man schauen muss, wie man Arbeit, Tätigkeit im Parlament und Familienleben gut verträglich kombinieren kann. Im Moment mache ich da einen Kompromiss.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es ist amüsant, Ihnen zuzuhören.

Beim Zweckartikel, Artikel 2, der die Frage betrifft, wie wir das Geld verwenden wollen, bitte ich Sie, der Minderheit Fluri und dem Ständerat zu folgen. Wenn wir keine Gesamtschau des Verkehrs machten, würden Sie uns dies zu Recht vorwerfen. Die Mittel nach dem Prinzip Lobbying oder abhängig davon einzusetzen, welcher Kanton am häufigsten Vertreter vorbeischiekt, würde absolut keinen Sinn machen. Wir sind uns das Vorgehen gewohnt. Wenn wir in einer Region investieren – wir investieren in der Regel dann ja viele Millionen Franken –, machen wir selbstverständlich eine Gesamtschau: Was ist nötig, wie sieht die Verkehrsentwicklung aus, welche Infrastrukturen bestehen bereits bezüglich des öffentlichen Verkehrs, bahnseitig, was brauchen wir für den Strassenverkehr? Das ist heute gängige Praxis. Wir übernehmen diese Bestimmung aus dem Infrastrukturfondsgesetz in Artikel 2 des vorliegenden Gesetzes. Das hat Herr Nationalrat Fluri perfekt dargestellt. Wir übernehmen diese Bestimmung selbstverständlich auch für die Zukunft. Wir würden das Geld falsch investieren, wenn wir für den Mitteleinsatz nicht eine Gesamtschau des Verkehrs vornehmen würden. Deshalb bitte ich Sie, bei Artikel 2 auf eine Differenz zu verzichten und dem Ständerat zu folgen.

Bei Artikel 4, "Einlagen", bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen. Es ist eigentlich auch hier richtig: Wir nehmen die Einlagen in den Fonds eben nicht auf Vorrat vor, sondern schauen regelmässig, ob die Verbrauchssteuern und Abgaben im Einklang mit der Verfassung sind. Sonst müssten wir zuerst die Höhe der Steuern oder eben die Verfassung anpassen.

Zu Artikel 5, "Entnahmen": Die Minderheit Giezendanner weiss genau, dass wir beim Agglomerationsverkehr jetzt eine saubere Trennung vorgenommen haben; ich habe es heute nochmals gesagt. Deshalb sollte man auch hier der Mehrheit folgen und nicht immer Strasse und Schiene gegeneinander ausspielen. Wir haben die beiden Bereiche sauber getrennt, im Bahninfrastrukturfondsgesetz und jetzt hier. Wir haben sie auch bei den Vorgaben für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme sauber getrennt. Deshalb denke ich, diese Diskussion könnte man jetzt mal sein lassen.

Bei Artikel 9 noch ein Hinweis: Herr Nationalrat Burkart hat es gesagt, es ist eine wichtige Klärung, dass wir hier jetzt noch die Vorfinanzierung im Gesetz festschreiben. Das ist sehr wichtig. Ein Projekt, das Sie alle kennen, ist der Bypass Luzern. Wenn hier eine Kantons- oder Stadtbehörde halt schneller ist mit den Beschlüssen und sagt, sie wolle nicht warten, bis das Parlament die Gelder freigibt, so ist es fair, dass wir, wie auch bei der Bahn,



sagen, dass wir mit der Vorfinanzierung – wir kennen das von der Durchmesserlinie Zürich – ein Instrument haben, um diesem Anliegen Rechnung zu tragen. Ein Kanton kann dann sagen: "Okay, wir nehmen jetzt mit der Vorfinanzierung das Risiko auf uns, dass wir die Zinsen selber bezahlen müssen" – im Moment ist das für einen Kanton sogar eine profitable Sache –, "und das Geld wird dann später vom Bund zurückerstattet." Hier haben wir die gesetzliche Verankerung dieser Möglichkeiten und damit diese Ausnahme vom Grundsatz, dass der Fonds sich nicht verschulden darf. Das ist auch ein Entgegenkommen, weil gewisse Projekte jetzt schon relativ lange in der Pipeline sind. Es sollen diejenigen belohnt werden, welche halt vielleicht durch eine gute Planung und gute Gespräche mit der Bevölkerung auch einen schnelleren Rechtsweg finden respektive die Baureife des Projekts schneller erreichen. Das ist ein korrekter Ansatz, den man hier verankert.

Bei Absatz 2 bitte ich Sie, auch der Mehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag Wobmann abzulehnen. Natürlich braucht der Fonds eine Reserve. Wir kennen das ja heute schon, die Spezialfinanzierung lebt ja auch von den Reserven. Wir können kaum jedes Jahr eine Punktlandung machen, sodass Einnahmen und Ausgaben aufgehen. Die Idee des Fonds ist vielmehr gerade die, dass man eben eine gewisse Reserve hat und nicht, wie heute mit dem Jährlichkeitsprinzip, im August bei schönem Wetter dann sagen muss: Pech gehabt, in einem Jahr haben wir wieder Geld in der Kasse! Hier wäre dies eben genau systemfremd.

Ich komme zu Artikel 12, zum Steuertarif: Es wurde zu Recht gesagt, dass der Bundesrat in der Vernehmlassung für die Projekte bis und mit 2040 12 bis 15 Rappen eingegeben hat. Es geht jetzt um die halbe Etappe, um einen halben Step, und deshalb um 6 Rappen. Wir haben in der Kommission und auch jetzt deutlich gesagt: Mit dem nicht vollständig ausfinanzierten Netzbeschluss und mit den weiteren Elementen wird dann irgendwann schon der zweite Teil kommen. Da müssen wir einfach transparent sein. Im Moment brauchen wir aber kein Geld auf Vorrat. Die 4 oder 6 Rappen sind der Ausgleich zu den 5 Prozent, die Sie vom Bundeshaushalt respektive von den Mineralölsteuereinnahmen mehr in den NAF übertragen.

Nochmals zur Frage der 4 oder 6 Rappen:

1. Ich weiss, es ist nie populär, wenn man den Benzinpreis anpassen muss. Seit 1974 sind wir aber bei 30 Rappen – seit 1974, nicht seit 1994 und auch nicht seit 2004, sondern seit 1974. Kennen Sie eine Position, bei der Sie während einer so langen Zeit nicht einmal einen Teuerungsausgleich hatten? Es wurde mir noch nie ein Beispiel genannt. So lange hat das gleich viel gekostet.

2. Die Pendler sind am meisten betroffen; sie sind darauf angewiesen, jeden Tag das Auto für den Weg zur Arbeit nehmen zu können. Kürzlich wurden die Pendlerdistanzen in der Schweiz veröffentlicht. Am längsten pendelt man im Kanton Nidwalden und im Kanton Uri, am wenigsten im Kanton Genf und in den beiden Appenzell. Schweizweit sind wir etwa bei 15 Kilometern pro Wegstrecke oder bei 30 Kilometern pro Tag. Rechnen wir das jetzt auf mit 20 Arbeitstagen im Monat, dann sind wir bei etwa 600 Kilometern, die ein Pendler, weil er ja zur Arbeit fahren muss, pro Monat zurücklegt. Nehmen wir an, dass er 6 Liter pro 100 Kilometer verbraucht, dann führt das zu einem Treibstoffverbrauch von 36 Litern pro Monat. Damit macht der Unterschied zwischen der Abgabe von 4 Rappen und derjenigen von 6 Rappen etwa einen Franken pro Monat aus. Wir reden hier also nicht von gewaltigen Beiträgen. Für die Lastwagenfahrer, für die Vielfahrer lautet die Rechnung anders. Wir machen aber Gesetze für unsere Durchschnittsbürger, und der Durchschnittsbürger muss mit dieser Abgabe für den Verbrauch auf der Pendelstrecke, die er zurücklegt, leben.

Ich glaube deshalb nicht, dass die bundesrätliche Version ein Angriff auf die Automobilisten war, dass sie unsozial war. Ich kenne ein paar Dinge, die weit mehr kosten.

Deshalb ist für mich, ist für den Bundesrat am Schluss entscheidend: Wir brauchen den NAF mit genügend Mitteln. Ob Sie jetzt die 6 Rappen und 50 Prozent Mineralölsteuer oder halt 60 Prozent Mineralölsteuer und die 4 Rappen wollen, ist am Schluss Ihr politischer Entscheid.

Der Teuerungsausgleich in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes ist ein bisschen eine andere Geschichte. Hier möchte ich schon noch ein paar Worte verlieren. Ich weiss, im Moment fällt Ihnen das noch schwer, aber auch hier müssen Sie schon nochmals überlegen. Nochmals: Den Teuerungsausgleich auf dem Mineralölsteuerzuschlag gab es zum letzten Mal 1974. Der Mineralölsteuertarif wurde zum letzten Mal 1993 angepasst. Herr Giezendanner, grundsätzlich wäre es tatsächlich für beide Tarife möglich, sie der Teuerung anzupassen. Aber wir peilen natürlich den Mineralölsteuerzuschlag an, weil ja dieses Geld in die Strassenkasse geht und relevant ist.

Es ist eben so, dass Wertsteuern wie die Mehrwertsteuer, die direkte Bundessteuer, die Verrechnungssteuer, Stempelabgaben den Vorteil haben, dass sich hier automatisch der

AB 2016 N 1100 / BO 2016 N 1100

Steuertarif der Teuerung anpasst. Das merken Sie nicht einmal. Es wurde zu Recht gesagt: Alle Beiträge, alle Subventionen, auch des Bundes, passen sich automatisch der Teuerung an. Wenn wir darauf verzichten,



müssen wir Ihnen Antrag stellen, wie etwa bei Sparprogrammen, wo wir das dann regelmässig nutzen, um Spielraum zu gewinnen.

Bei den Mengensteuern ist es anders. Hier stellt sich eben die Frage nach der Teuerungsanpassung. Mengensteuern sind unter anderem die Mineralölsteuer, die Biersteuer, die Schwerverkehrsabgabe oder auch Lenkungsabgaben auf CO₂ und die VOC-Abgabe. Ohne einen Teuerungsausgleich reduziert sich hier die Steuerbelastung. Das heisst, der Staat verliert Einnahmen; die realen Steuereinnahmen gehen zurück. Deshalb haben wir etwa bei der Schwerverkehrsabgabe seit 2005 im Gesetz einen Teuerungsausgleich vorgesehen. Auch das fällt in die Kompetenz des Bundesrates. Wenn Sie jetzt das Gefühl haben, wir nehmen Ihnen etwas weg, so haben wir extra verankert, dass wir selbstverständlich die Kommissionen fragen. Wir kommen, wir legen Ihnen das dar, wir machen nichts hinter Ihrem Rücken. Insofern verstehe ich eigentlich die Aufregung nicht.

Wir sind ja froh, wenn wir das gar nicht benötigen, wenn wir sonst genügend Mittel haben; dann müssen wir nicht darauf zurückgreifen. Es hat für diese Teuerungsanpassung auch kein Datum im Gesetz, sondern Voraussetzungen, wann der Bundesrat überhaupt darüber nachdenken, geschweige denn sagen dürfte: So, jetzt ist wieder einmal eine Teuerungsanpassung fällig. Bei allem, was den Tarif betrifft, müsste jedes Mal das Gesetz angepasst werden; jeder Rappen bedingt also Vernehmlassung, Botschaft, Diskussion und je nachdem Referendum. Jetzt können Sie vielleicht noch darüber nachdenken, was in der Zukunft einfacher ist, der Weg über eine Teuerungsanpassung oder der Weg über eine Gesetzesrevision. Eigentlich ist das auch ziemlich klar.

Gehen wir weiter, noch zu den unbestrittenen Anträgen: Auch mit den Rastplätzen, mit den Infrastrukturen für die E-Mobilität sind wir einverstanden. Das entwickelt sich gut. Noch eine Bemerkung zu Herrn Nationalrat Brélaz: Natürlich ist die E-Mobilität wichtig, und sie nimmt zu. Aber, Herr Nationalrat, im letzten Jahr hatten wir nicht einmal 3300 neue E-Fahrzeuge. 3300 sind zwar schön, aber das ist auf den gesamten Fahrzeugbestand von 5,1 Millionen halt nach wie vor ein Tropfen auf den heissen Stein. Wenn wir die Zahlen, den Markt anschauen, so sehen wir, dass das zwar zunimmt, aber halt immer noch in einem sehr bescheidenen Ausmass. Deshalb ist es schon so, dass wir die Mineralölsteuer und die entsprechenden Fahrzeuge in unserer Flotte noch eine beträchtliche Zeit haben werden.

Voilà. Jetzt, glaube ich, habe ich dann langsam alles behandelt. Wenn ich meine Liste nochmals anschau, stelle ich fest, dass ich noch etwas sagen sollte – ja, das hat mich gejackt, wieder einmal bei Herrn Giezendanner. (*Heiterkeit*) Ich muss schauen, dass ich das richtige Blatt nehme und Sie nicht zu Unrecht kritisiere. Genau, die 9 Milliarden Franken: Herr Wobmann und Sie kommen immer wieder mit diesen 9 Milliarden Franken. Also, ich sage jetzt noch einmal: Hören Sie auf damit! Die Mehrwertsteuer, die darin eingerechnet ist, das können Sie jetzt mal vergessen. Konsultieren Sie die Rechnung 2015: Die Gesamteinnahmen waren 6,8 Milliarden Franken, und davon waren 1,5 Milliarden Franken LSVA.

Das sind die Fakten. Bitte hören Sie jetzt auf mit diesen 9 Milliarden und damit, dass nur 30 Prozent in die Strasse gehen würden. Es sind 6,8 Milliarden Franken Gesamteinnahmen bei der Strasse im letzten Jahr. Davon sind 1,5 Milliarden bei den Lastwagen; die verrechnen das zu Recht den Kunden, das ist okay. Wenn das Neat-Viertel 2030 noch von der Bahn zur Strasse zurückkommt, und das ist ja beschlossen, und jetzt noch von der Mineralölsteuer weitere 10 Prozent zur Strasse kommen, dann müssen Sie – ich habe mich auch dafür eingesetzt – auch einmal sagen, das sei fair und korrekt. Das Gejammer sollte jetzt aufhören.

Präsident (Stahl Jürg, erster Vizepräsident): Frau Bundesrätin, Herr Rime möchte Ihnen eine Frage stellen. Sind Sie bereit, sie zu beantworten?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, ja. (*Heiterkeit*)

Rime Jean-François (V, FR): Madame la conseillère fédérale, j'ai une gentille question à vous poser. Vous nous avez dit plusieurs fois que les hausses du prix du carburant se justifiaient par le fait que le prix serait plus bas aujourd'hui que dans les années 1970 et que vous ne connaissiez aucun autre produit dont le prix aurait connu une telle évolution.

En tant que cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, vous êtes responsable des forêts. Ne savez-vous pas que le prix du bois, aussi bien pour les propriétaires forestiers que pour l'industrie du bois, est plus bas aujourd'hui que dans les années 1970?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, aber das hat nichts mit dem Staat zu tun, sondern mit dem Marktumfeld, dem Wettbewerb, der Wirtschaft.



Rutz Gregor (V, ZH): Geschätzte Frau Bundesrätin, ich möchte, dass wir hier für alle Klarheit schaffen, nachdem Sie immer wieder davon gesprochen haben, dass beim Teuerungsausgleich das Gesetz angepasst und das Parlament konsultiert werden müsste. Wenn ich das richtig lese, kann der Bundesrat nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommission den Steuertarif erhöhen. Es wäre ein Novum im schweizerischen Steuersystem, dass die Regierung eine Steuer in eigener Kompetenz erhöhen könnte, ohne dass hierzu ein Parlamentsentscheid und damit ein Referendum möglich wären. Genau das ist der Unterschied in dieser Sache.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist eine Verwechslung von Ihnen, Herr Rutz. Der Tarif – die 4 oder 6 Rappen – steht im Gesetz. Der Tarif benötigt eine Gesetzesanpassung, wie wir sie jetzt machen, nicht aber die Teuerung auf dem Tarif. Darum geht es hier, das habe ich gesagt. Was ist einfacher, den Tarif anpassen – das braucht eine Gesetzesrevision – oder die Teuerung nach einem Meccano anpassen, was heisst, dass der Bundesrat die Kommissionen konsultieren muss? Das ist zum Beispiel bei den Lenkungsabgaben, bei der Schwerverkehrsabgabe der Fall. Das ist überhaupt kein Novum, sondern in anderen Bereichen, in denen es eine Mengenabgabe gibt, Usanz. Tarif und Teuerung – haben Sie den Unterschied kapiert?

Hiltbold Hugues (RL, GE), pour la commission: Le projet 2 met en place la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, plus communément appelée la LFORA. A l'article 2 alinéa 2 de cette loi, la commission, par 12 voix contre 12 et 1 abstention, avec la voix prépondérante de la présidente, a décidé de remplacer la vision globale des transports, telle que la prévoyait le Conseil fédéral, par une approche liée à la performance de ces réseaux tout en supprimant la référence à la situation des pouvoirs publics. La minorité Fluri souhaite, quant à elle, en rester à la version du Conseil des Etats.

A l'article 4 alinéa 2, la commission, par 18 voix contre 7, a repris une proposition de l'administration sur la question des moyens et du fonds. La minorité Hardegger propose d'en rester à la version initiale.

A l'article 5 alinéa 1 lettre a chiffre 3 lettre b, la commission, par 13 voix contre 10 et 1 abstention, a rejeté la proposition défendue par la minorité Giezendanner, qui prévoit de se référer au trafic routier dans les agglomérations plutôt qu'au trafic d'agglomération.

A l'article 9 alinéa 2, la commission a souhaité, par 16 voix contre 9, conserver la possibilité de constituer une réserve appropriée. La minorité Wobmann souhaite biffer cette possibilité.

S'agissant de la hausse de la surtaxe sur les huiles minérales, la commission souhaite relever de 4 centimes la surtaxe sur les huiles minérales, pour la fixer à 34 centimes par litre, ce qui a pour incidence financière – je vous l'ai dit – des recettes de 200 millions de francs. C'est ce que vous trouvez

AB 2016 N 1101 / BO 2016 N 1101

à l'article 12 alinéa 2 de la loi sur l'imposition des huiles minérales.

La minorité I (Allemann) souhaite augmenter la surtaxe sur les huiles minérales de 6 centimes et la porter à 36 centimes par litre, ce qui occasionnerait des recettes de 300 millions de francs, conformément au projet du Conseil fédéral. Cette proposition a été rejetée en commission, par 18 voix contre 7.

La minorité II (Giezendanner) demande que la surtaxe sur les huiles minérales ne soit pas augmentée, mais reste fixée, comme aujourd'hui, à 30 centimes par litre. Cette proposition a été rejetée en commission, par 16 voix contre 9.

Concernant la compensation du renchérissement, la commission, par 15 voix contre 9 et 1 abstention, propose de renoncer à la compensation du renchérissement lors de la fixation des tarifs de la taxe sur les huiles minérales. Cet élément se trouve à l'article 12d de la loi sur l'imposition des huiles minérales. La minorité Rytz Regula voudrait maintenir la compensation du renchérissement et en rester à la version initiale du Conseil fédéral.

A propos des routes nationales, la commission, à l'unanimité, est favorable à ce que les conditions relatives à la remise de carburants alternatifs sur les aires de repos et les installations annexes soient améliorées. Vous trouvez ceci à l'article 7 alinéa 1 et au nouvel article 7a de la loi sur les routes nationales.

S'agissant de la possibilité de préfinancement pour les cantons, la commission, à l'unanimité, a approuvé la proposition visant à permettre aux cantons de préfinancer certains projets routiers. Vous trouvez ceci aux articles 3 alinéa 2 et 9 alinéa 1 LFORA et à l'article 8a de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin).

Concernant les projets d'agglomération, sur la question de l'affectation du FORTA, la commission, par 12 voix contre 12 et 1 abstention, avec la voix prépondérante de sa présidente, propose que les fonds soient affectés aux projets routiers et aux projets liés à la route s'ils permettent d'en améliorer les capacités. Vous trouvez



ceci à l'article 17a LUMin. La minorité Rytz Regula, quant à elle, propose de maintenir la version du Conseil des Etats.

A l'article 17d alinéa 1 LUMin, la commission, par 16 voix contre 7, a rejeté la proposition Hardegger qui demandait que les contributions s'élèvent spécifiquement à 75 pour cent pour les mesures liées au trafic cycliste et piétonnier au lieu de taux global de 50 pour cent.

A l'article 17d alinéa 2 LUMin, la commission, par 12 voix contre 10 et 3 abstentions, a rejeté la proposition Giezendanner, qui demandait que soit spécifiée la question de la fluidification du trafic routier ainsi que de l'amélioration de l'efficacité de l'approvisionnement en biens.

A l'article 17d alinéa 3 LUMin, la commission, par 12 voix contre 12 et 1 abstention, avec la voix prépondérante de sa présidente, a souhaité préciser, dans le domaine routier, les projets d'agglomération prioritaires qui contribueront à résoudre les problèmes de transport. La minorité Allemann propose, quant à elle, d'en rester au droit en vigueur.

Pour les projets d'agglomération, sur la question des contributions destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes, la commission, par 14 voix contre 9 et 2 abstentions, propose que les contributions destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes représentent une fourchette entre 9 et 12 pour cent des dépenses prévues dans le FORTA, telle que définie à l'article 17f LUMin. Ainsi, la majorité de la commission se rallie à la décision du Conseil des Etats.

Le projet 3 concerne l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, communément appelé "l'arrêté sur le réseau". S'agissant de l'intégration de l'arrêté sur le réseau, la commission ne remet pas en question l'intégration de l'arrêté sur le réseau. Elle souhaite que celui-ci soit mis en vigueur deux ans après l'entrée en vigueur du fonds, soit probablement en 2020.

Je voudrais relever ici la proposition Glättli, qui reprend la proposition Rytz Regula, que nous avons traitée en commission et qui a été rejetée par 21 voix contre 4, laquelle demandait que soit biffé du projet 3 le point N15 Brüttisellen-Wetzikon-Rapperswil-Reichenburg, sous prétexte, selon l'auteure de la proposition, du non-aboutissement du projet. Elle se rallie ainsi à la décision du Conseil des Etats.

Le projet 4 traite du crédit global pour le fonds d'infrastructure. La commission s'est aussi ralliée à la position du Conseil des Etats et a voté le crédit de 20,7572 milliards de francs, avec les différentes tâches et investissements qui y sont liés.

Permettez-moi d'évoquer également la motion de commission relative à la vignette électronique. La commission, par 14 voix contre 11, vous propose d'adopter cette motion de commission, qui charge le Conseil fédéral de soumettre au Parlement, d'ici la fin 2017, un projet relatif à l'introduction de la vignette électronique. La minorité Pieren propose, au contraire, de rejeter cette motion. Je n'y reviendrai pas, Madame Pieren ayant pu évoquer ses arguments lors du débat d'entrée en matière.

Par 16 voix contre 0 et 9 abstentions, la commission a décidé de déposer une motion chargeant le Conseil fédéral de mettre au point un système de rapports sur les coûts d'exploitation et d'entretien des tronçons NAR.

Regazzi Fabio (C, TI), für die Kommission: Die Konzeption der Vorlage 2 sieht einerseits eine Spezialfinanzierung Strasse für die Finanzierung der Beitragsgeschäfte der Kantone und andererseits einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-fonds vor. Das heisst, der neue Fonds beinhaltet nicht nur die Finanzierung der Agglomerationsprogramme, sondern neu auch die eigentliche Finanzierung der Nationalstrassen, des Unterhalts und auch der Ausbauten.

Die Zweckbestimmung gemäss Artikel 2 Absatz 2 NAFG entspricht im Entwurf des Bundesrates und in der Fassung des Ständerates aber tel quel der Formulierung des bisherigen Infrastrukturfonds, der ja insbesondere für die Finanzierung der Agglomerationsprogramme vorgesehen ist. Das kann so nicht stimmig sein:

1. Der Zweck des bisherigen Infrastrukturfonds deckt zwar einen Bereich des zukünftigen NAF ab, nicht aber den gesamten. Neben den Agglomerationsprogrammen sollen ja auch die Nationalstrassen finanziert werden.
2. Es geht auch darum, eine Kohärenz mit dem BIF zu schaffen: Er kennt auch einen Zweckartikel, der ähnlich formuliert ist wie der Antrag der Kommissionsmehrheit. Nicht darin enthalten ist aber das, was man bei den Agglomerationsprogrammen getan hat und auch künftig tun will, also die sogenannte Gesamtschau und die Bevorzugung von Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen usw. Man will in diesem Zweckartikel das regeln, wofür der NAF zuständig ist.

3. Wenn es darum geht, Verkehrsinfrastrukturen zu planen – sei es Bahn oder Strasse –, wird ja eine Gesamtschau gemacht; es wird ohnehin nicht nur der eine Verkehrsträger einbezogen und der andere nicht. Das ginge ja gar nicht in einer gesamtheitlichen Verkehrskonzeption, wie sie der Bund vertritt.

Aus diesen drei Gründen bitte ich Sie um Zustimmung zum Antrag der Kommissionsmehrheit, der mit 19 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung gegenüber dem Minderheitsantrag Fluri obsiegte.



Bei Artikel 4 Absatz 2 NAFG empfiehlt Ihnen die Kommissionsmehrheit im Grundsatz, der Version des Ständerates zu folgen, wobei eine gesetzestechnische Korrektur angebracht wurde. Der Minderheitsantrag Rytz Regula ist abzulehnen. Das Konzept des Ständerates ist breiter gefasst. Es werden alle Einnahmequellen des NAF einbezogen. Der Minderheitsantrag wurde in der Kommission mit 18 zu 7 Stimmen abgelehnt.

Bei der von der Mehrheit vorberatenden Kommission beantragten Version hinsichtlich Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b NAFG geht es um die Zuweisung der Mittel zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Eine Konkretisierung, wie

AB 2016 N 1102 / BO 2016 N 1102

sie die Minderheit Giezendanner verlangt, wird später in Artikel 17a Absatz 2 MinVG vorgenommen und ist daher an dieser Stelle nicht nötig. Der Minderheitsantrag wurde in der Kommission mit 13 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Wie bei der Spezialfinanzierung soll auch der NAF nach Ansicht der Kommission eine angemessene Reserve bilden können. Namens der Kommission bitte ich Sie daher, bei Artikel 9 Absatz 2 NAFG der Mehrheit zuzustimmen. Die Minderheit Wobmann unterlag in der Kommission mit 16 zu 9 Stimmen.

In Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes geht es um die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Der Ständerat und die Kommissionsmehrheit beantragen Ihnen 4 Rappen. Die Minderheit I (Allemann) beantragt 6 Rappen, wie dies ursprünglich der Bundesrat tat, wobei im Konzept des Bundesrates eine Erhöhung der Zweckbindung fehlte. Die hat der Ständerat eingebracht. Die Minderheit II (Giezendanner) beantragt, auf eine Erhöhung zu verzichten. Der Antrag der Mehrheit obsiegte in der Kommission gegenüber dem Minderheitsantrag I mit 18 zu 7 Stimmen und gegenüber dem Minderheitsantrag II mit 16 zu 9 Stimmen. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Erhöhung um 4 Rappen moderat und verkraftbar ist. Bei einer Erhöhung um 6 Rappen sieht sie wie der Ständerat die Annahme der Vorlage in einer Volksabstimmung als gefährdet an.

Der Bundesrat hat in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes eine Kompetenzverschiebung an den Bundesrat für eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags im Falle einer gewissen Bauteuerung vorgesehen. Die Kommission lehnte diesen Vorschlag mit 15 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. Beim Mineralölsteuerzuschlag geht es darum, die Kosten möglichst genau denjenigen anzulasten, die in einem weiteren Sinne die Verursacher dieser Kosten sind. Der Mineralölsteuerzuschlag ist daher klar eine Kostenanlastungssteuer und damit eine Unterart der Zwecksteuer. Mit einer Kostenanlastungssteuer ist es nicht vereinbar, diese aufgrund der Teuerungsentwicklung anzupassen. Bei einer Kostenanlastungssteuer müssen die zu deckenden Kosten als Massstab genommen werden. Diese werden wohl von der Teuerungsentwicklung beeinflusst, aber eben nicht nur, wie dies bei den Kosten für das Nationalstrassennetz unschwer auszumachen ist. Vom System dieser Steuer her gesehen muss sich eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags an den tatsächlichen Kosten ausrichten. Daher ist ein Teuerungsausgleich in der Kompetenz des Bundesrates zu streichen. Einen solchen Mechanismus auf einer Steuer und für ein Produkt einzubauen, das ohnehin der Teuerung unterliegt – Rohstoff und Transport –, ist überdies nicht zielführend. Dazu kommt der Kontext des Tanktourismus der Schweizer im Ausland.

Die Kommissionsmehrheit schlägt Ihnen in Artikel 17a Absatz 2 MinVG eine Neuformulierung vor. Sie soll eine Klärung über die tatsächlichen Absichten der Agglomerationsverkehrsfinanzierung geben. Die Agglomerationsverkehrsfinanzierung wird genauer definiert. Das Prinzip, wonach die Schiene, das heisst die Bahn, S-Bahnen und Bahnhöfe, durch den BIF und Strassenprojekte sowie strassengebundener öffentlicher Verkehr durch den NAF finanziert werden sollen, wird mit der von der Kommissionsmehrheit beantragten Formulierung klar festgehalten. Es gehörte bereits bisher zu den dezidierten Absichten der Förderung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund, dass jene Infrastrukturen in Agglomerationen finanzielle Mittel erhalten sollten, die durch keine andere Rechtsgrundlage Anspruch auf eine Förderung durch den Bund hatten. Im Visier standen vorab die Infrastrukturen der städtischen Verkehrsbetriebe und auch Umfahrungsstrassen oder städtische Strassen, die nicht Teil des Hauptstrassennetzes waren.

Im Rahmen des Infrastrukturfonds wurden entgegen allen ursprünglichen Absichten von den rund 6 Milliarden Franken, welche innerhalb von 20 Jahren für die Förderung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund zur Verfügung standen, rund 2,4 Milliarden Franken für S-Bahnen ausgegeben. Vor diesem Hintergrund ist es klar, dass die aktuelle Formulierung des Bundesrates und des Ständerates nicht genügt, um in Zukunft eine solche Umleitung der Gelder im Rahmen des NAF zu verhindern. Es braucht dazu keine Absichtserklärungen, sondern eine klare Abgrenzung, wie sie mit der vorgeschlagenen Formulierung vorgenommen wird. Wenn keine Schienenprojekte finanziert werden sollen, dann muss man im Gesetzestext auch nicht von Schienenverkehr sprechen. Bei der neuen Formulierung eingeschlossen sind die Stadtbahnen wie beispielsweise die Limmattalbahn oder andere.



Der Mehrheitsantrag obsiegte in der Kommission gegenüber dem Antrag der Minderheit Rytz Regula, welche die ursprüngliche Fassung beibehalten will, mit 12 zu 12 Stimmen mit Stichentscheid der Kommissionspräsidentin.

In Artikel 17d Absatz 1 MinVG wird festgelegt, dass die Beiträge des Bundes an Agglomerationsprojekte höchstens 50 Prozent betragen dürfen. Ein Minderheitsantrag Hardegger verlangt, dass der Beitrag bei Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs 75 Prozent betragen darf. Diesen Antrag hat die Kommission mit 16 zu 7 Stimmen abgelehnt.

Eine Minderheit Giezendanner verlangt in Artikel 17d Absatz 2 MinVG, dass für die Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme neben der besseren Qualität des Verkehrssystems insbesondere die Verflüssigung des strassengebundenen Verkehrs und die effiziente Versorgung mit Gütern berücksichtigt werden. Diesen Antrag hat die Kommission mit 12 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

Bei Artikel 17d Absatz 3 MinVG wurde beschlossen, dass Agglomerationsprogramme Vorrang haben, die zur Lösung der grössten strassenseitigen Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen. Eine Minderheit Allemann, die mit dem Stichentscheid der Kommissionspräsidentin unterlag, beantragt, der Fassung des Bundesrates bzw. dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen, wonach die Lösung der Verkehrs- und Umweltprobleme nicht spezifisch auf den Strassenverkehr ausgerichtet ist. Der Einzelantrag Glättli wurde schon in der Kommission durch Kollegin Rytz eingereicht und mit 21 zu 4 Stimmen klar abgelehnt.

Ich möchte noch ein paar Worte zu einzelnen Kommissionsvorstössen anfügen: Die Mehrheit der Kommission beantragt – der Entscheid fiel mit 14 zu 11 Stimmen –, die Motion der KVF-SR 16.3009 anzunehmen, die den Bundesrat beauftragt, bis 2017 eine Vorlage zur Einführung einer E-Vignette vorzulegen. Die Minderheit Pieren beantragt hingegen, die Motion abzulehnen.

Ein letzter Vorstoss, den wir behandeln müssen, ist eine Motion der KVF-NR, welche ein Reporting zu den Unterhalts- und Betriebskosten der NEB-Strecken verlangt. Die KVF unseres Rates beantragt mit 16 zu 0 Stimmen bei 9 Enthaltungen, die Motion anzunehmen.

Ich bitte Sie um die Unterstützung der Kommissions- bzw. Mehrheitsanträge und danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr **2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération**

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Eintreten auf diese Vorlage wurde bereits an unserer letzten Sitzung beschlossen.

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 2016 N 1103 / BO 2016 N 1103

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

... basiert auf einer angemessenen Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes und der Strasseninfrastrukturen im Agglomerationsverkehr, die:



...

b. Streichen

c. ... Finanzierbarkeit einbezieht;

...

Antrag der Minderheit

(Fluri, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Hiltbold, Maire Jacques-André)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

... repose sur des routes nationales et des infrastructures de route du trafic d'agglomération raisonnablement performantes, qui:

...

b. Biffer

c. ... à long terme;

...

Proposition de la minorité

(Fluri, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Hiltbold, Maire Jacques-André)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13631)

Für den Antrag der Minderheit ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 74 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Die Erfolgsrechnung weist mindestens aus:

...

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1, 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Le compte de résultats présente au moins:

...

Angenommen – Adopté



Art. 4

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

... Ist dies nicht der Fall, so beantragt er eine Anpassung der Verbrauchssteuern (inklusive Zuschlag) und Abgaben gemäss Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung.

Antrag der Minderheit

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 4

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

... Dans le cas contraire, il propose une adaptation de l'impôt à la consommation (y compris la surtaxe) et des redevances ...

Proposition de la minorité

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13632)

Für den Antrag der Mehrheit ... 131 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 5

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Wobmann)

Abs. 1 Bst. b

b. ... zur Verbesserung des Strassenverkehrs in den Agglomerationen.

Art. 5

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Wobmann)

Al. 1 let. b

b. ... le trafic routier dans les agglomérations.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13633)

Für den Antrag der Mehrheit ... 119 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 75 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 6



Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13634)

Für Annahme der Ausgabe ... 194 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

AB 2016 N 1104 / BO 2016 N 1104

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13635)

Für Annahme der Ausgabe ... 194 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 8

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Der Fonds darf sich nicht verschulden. Vorbehalten bleiben Vorfinanzierungen nach Artikel 8a MinVG.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)



Abs. 2
Streichen

Art. 9

Proposition de la majorité

Al. 1

Le fonds ne doit pas s'endetter. Sont réservés les préfinancements visés à l'article 8a LUMin.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)

Al. 2

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13636)

Für den Antrag der Mehrheit ... 127 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 10–14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Ziff. 1 Art. 12 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Wobmann)

Unverändert

Ch. 1 art. 12 al. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Wobmann)

Inchangé

Erste Abstimmung – Premier vote





(namentlich – nominatif; 15.023/13637)
Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I ... 64 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote
(namentlich – nominatif; 15.023/13638)
Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 71 Stimmen
(1 Enthaltung)

Ziff. 1 Art. 12d
Antrag der Mehrheit
Streichen

Antrag der Minderheit
(Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 1 art. 12d
Proposition de la majorité
Biffer

Proposition de la minorité
(Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 15.023/13639)
Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 81 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Ziff. 1a
Antrag der Kommission
Titel

1a. Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen

AB 2016 N 1105 / BO 2016 N 1105

Art. 37
... wird dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugewiesen.

Ch. 1a
Proposition de la commission
Titre

1a. Loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO₂

Art. 37
... au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Angenommen – Adopté

Ziff. 2
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Ch. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 7 Abs. 1

Antrag der Kommission

... die der Abgabe von Treib-, Schmierstoffen und Elektrizität sowie der Versorgung ...

Ch. 3 art. 7 al. 1

Proposition de la commission

... pour servir à la vente des carburants, des lubrifiants et de l'électricité, et permettre aux usagers ...

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 7a

Antrag der Kommission

Titel

3. Rastplätze

Abs. 1

Rastplätze dienen der kurzzeitigen Erholung der Strassenbenützer. Sie können mit Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen – insbesondere Elektrizität – sowie mit kleineren, mobilen Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen versehen werden.

Abs. 2

Der Bau von Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen richtet sich nach kantonalem Recht. Der Bund beteiligt sich nicht an den Kosten für den Bau und Betrieb dieser Anlagen.

Abs. 3

Der Bundesrat stellt die nötigen Grundsätze über die Rastplätze auf.

Ch. 3 art. 7a

Proposition de la commission

Titre

3. Aires de repos

Al. 1

Les aires de repos permettent aux usagers de la route de se reposer pour une courte durée. Elles peuvent être équipées d'installations de remise de carburants alternatifs.

Al. 2

La construction d'installations pour la remise de carburants alternatifs est régie par le droit cantonal. La Confédération ne participe pas aux coûts de construction et d'exploitation de ces installations.

Al. 3

Le Conseil fédéral établit les principes régissant les aires de repos.

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Gliederungstitel vor Art. 9; Art. 9; 10; 11a; 11b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 titre précédant l'art. 9; art. 9; 10; 11a; 11b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3 Art. 63





Antrag der Kommission

Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

Die Baubewilligungen für die vom Bund übernommenen Projekte "Umfahrung Näfels" der N-17 Niederurnen-Glarus sowie die "Umfahrung Le Locle" und die "Umfahrung La Chaux-de-Fonds" der N-20 Le Locle (Frontière)-La Chaux-de-Fonds-Tunnel de la Vue des Alpes-Neuchâtel und Thielle-Murten werden in Abweichung von Artikel 28 Absatz 3 als gültig betrachtet, auch wenn ihre Geltungsdauer im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz eigentlich abgelaufen ist.

Ch. 3 art. 63

Proposition de la commission

Disposition transitoire relative à la modification du ...

Les autorisations de construire relatives aux projets repris par la Confédération, à savoir le contournement de Näfels N-17 Niederurnen-Glarus et les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds N-20 Le Locle (frontière)-La Chaux-de-Fonds-tunnel de la Vue des Alpes-Neuchâtel et Thielle-Murten, sont considérées comme valables, en dérogation à l'article 28 alinéa 3, même si leur durée de validité a expiré au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Ersatz eines Ausdrucks; Titel; Ingress; Art. 1; 2; Gliederungstitel vor Art. 3; Art. 3–5; 8 Abs. 3, 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 remplacement d'une expression; titre, préambule; art. 1; 2; titre précédant l'art. 3; art. 3–5; 8 al. 3, 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 8a

Antrag der Kommission

Titel

Vorfinanzierung

Abs. 1

Soweit ein Projekt Teil des Ausbaubeschlusses nach Artikel 11b NSG ist, kann das Astra, wenn der Kanton das Projekt vorfinanziert, dieses innerhalb eines Ausbauschriffs zeitlich vorziehen. Dabei darf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nicht stärker eingeschränkt werden als in der ursprünglichen Planung vorgesehen.

Abs. 2

Vorfinanziert werden können sowohl Projektierungs- als auch Baukosten.

Abs. 3

Für den vorfinanzierten Betrag sind seitens des Bundes keine Zinsen geschuldet. Die Rückzahlung erfolgt ab dem Zeitpunkt, für den die Umsetzung des Projektes geplant war.

Abs. 4

Das Astra regelt mit dem Kanton die Zeitplanung, die Finanzierung und die Rückzahlung.

AB 2016 N 1106 / BO 2016 N 1106

Ch. 4 art. 8a

Proposition de la commission

Titre

Préfinancement

Al. 1





Pour autant qu'un projet fasse l'objet d'un arrêté fédéral relatif aux étapes d'aménagement au sens de l'article 11b LRN, l'OFROU peut, si le canton préfinance ce projet, avancer ce dernier dans le cadre d'une étape d'aménagement. Dans ce cas, la capacité du réseau routier ne devra toutefois pas être restreinte davantage que ne le prévoit la planification initiale.

Al. 2

Peuvent être préfinancés tant les frais de conception que les frais de construction.

Al. 3

Aucun intérêt n'est dû par la Confédération pour le montant préfinancé. Le remboursement intervient à partir de la date à laquelle la mise en oeuvre du projet était prévue.

Al. 4

L'OFROU règle avec le canton le calendrier, le financement et le remboursement.

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 9 Abs. 2; 13 Abs. 3; 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 9 al. 2; 13 al. 3; 14

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 17a

Antrag der Mehrheit

Abs. 2

... Strassen- und des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zu Kapazitätsverbesserungen und Verbesserungen des Verkehrsflusses im Strassenverkehr führen und ...

Abs. 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 17a

Proposition de la majorité

Al. 2

... du trafic public lié à la route et de la mobilité douce, si elles permettent d'améliorer les capacités du trafic routier et d'améliorer la fluidité du trafic et qu'un financement ...

Al. 2bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13640)

Für den Antrag der Minderheit ... 121 Stimmen



Für den Antrag der Mehrheit ... 72 Stimmen
(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. 4 Art. 17b Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 17b al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 17d

Antrag der Mehrheit

Abs. 3

... die zur Lösung der grössten strassenseitigen Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen.

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 1

... Sie betragen für Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs höchstens 75 Prozent, für alle anderen Massnahmen höchstens 50 Prozent ...

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Burkart, Pieren, Regazzi, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)

Abs. 2

...

a. bessere Qualität des Verkehrssystems, insbesondere Verflüssigung des strassengebundenen Verkehrs;
abis. effizientere Versorgung mit Gütern;

...

Antrag der Minderheit

(Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 3

Unverändert

Ch. 4 art. 17d

Proposition de la majorité

Al. 3

... et d'environnement les plus importants dans le domaine routier.

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 1

... Elles s'élèvent à 75 pour cent au plus des frais pris en compte pour des mesures liées au trafic piétonnier et cycliste et à 50 pour cent au plus pour toutes les autres mesures ...



Proposition de la minorité

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Burkart, Pieren, Regazzi, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)

Al. 2

...

a. amélioration de la qualité du système de transports, en particulier fluidification du trafic routier;

abis. amélioration de l'efficacité de l'approvisionnement en biens;

...

Proposition de la minorité

(Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 3

Inchangé

AB 2016 N 1107 / BO 2016 N 1107

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13641)

Für den Antrag der Minderheit ... 64 Stimmen

Dagegen ... 130 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13643)

Für den Antrag der Minderheit ... 81 Stimmen

Dagegen ... 113 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13642)

Für den Antrag der Minderheit ... 100 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 92 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. 4 Art. 17e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 17e

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 17f

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Antrag der Minderheit

(Amstutz, Bühler, Giezendanner, Pieren, Quadri, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)
... zur Verbesserung der strassenseitigen Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen betragen maximal 200 Millionen Franken aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr.

Ch. 4 art. 17f

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Amstutz, Bühler, Giezendanner, Pieren, Quadri, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)
... les infrastructures de transport routier dans les villes et les agglomérations sont tirées du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération; elles s'élèvent à 200 millions de francs au plus.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Amstutz wurde zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 4 Art. 37 Abs. 2; Gliederungstitel vor Art. 37a; Art. 37a Abs. 1 Einleitung; 38 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 37 al. 2; titre précédant l'art. 37a; art. 37a al. 1 introduction; 38 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Herr Amstutz hat das Wort für die Begründung eines Ordnungsantrages.

Amstutz Adrian (V, BE): Ich bitte Sie, auf Artikel 17a Absatz 2 zurückzukommen. Wir haben bei unseren Gesprächen zu Artikel 17a abgemacht, dass wir dem Antrag der Minderheit Rytz Regula zustimmen. Das war bei uns vorhin offensichtlich nicht ganz klar, und wir möchten das korrigieren, weil wir uns gewohnt sind, Abmachungen einzuhalten.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wir stimmen über den Ordnungsantrag Amstutz ab, der ein Rückkommen auf die Abstimmung über Ziffer 4 Artikel 17a Absatz 2 verlangt.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13646)

Für den Ordnungsantrag Amstutz ... 192 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Art. 17a Abs. 2 – Art. 17a al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13644)

Für den Antrag der Minderheit ... 193 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Ziff. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Ch. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/13647)

Für Annahme des Entwurfes ... 173 Stimmen

Dagegen ... 8 Stimmen

(13 Enthaltungen)

3. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

3. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I-III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I-III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Anhang – Annexe

Liste der schweizerischen Nationalstrassen

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2016 N 1108 / BO 2016 N 1108

Antrag Glättli

N-15

Brütisellen-Wetzikon-Rapperswil-Reichenburg

Streichen

Schriftliche Begründung

Das Bundesgericht hat das Projekt Oberlandautobahn 2012 für verfassungswidrig erklärt. Das neue Autobahnstück hätte mitten durch eine geschützte Naturlandschaft von nationaler Bedeutung führen sollen und ist nicht vereinbar mit dem Moorschutz. Es gibt zwar erste Skizzen für eine neue Linienführung. Aber es gibt kein konkretes Projekt und erst recht kein baureifes Projekt. Solange unklar ist, ob in diesem Gebiet eine Autobahn überhaupt bewilligungsfähig ist, kann die Zürcher Oberlandautobahn nicht in den Netzbeschluss aufgenommen werden.

Liste des routes nationales suisses

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Glättli





N-15

Brüttisellen-Wetzikon-Rapperswil-Reichenburg
Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13648)

Für den Antrag der Kommission ... 131 Stimmen

Für den Antrag Glättli ... 62 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen

Antrag der Kommission

N-17, N-20

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Text

Streichen

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales

Proposition de la commission

N-17, N-20

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Texte

Biffer

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/13650)

Für Annahme des Entwurfes ... 150 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(43 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds

4. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I-III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I-III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/13652)

Für Annahme des Entwurfes ... 193 Stimmen

(Einstimmigkeit)



(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté