



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**

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

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

Antrag der Mehrheit

Eintreten auf die Vorlagen 1, 3 und 4; Nichteintreten auf Vorlage 2

Antrag der Minderheit

(Burkart, Amherd, Ammann, Borloz, Candinas, Fluri, Grossen Jürg, Guhl, Hiltpold, Regazzi)

Eintreten auf Vorlage 2

Antrag der Minderheit

(Rytz Regula, Allemann, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger)

Rückweisung der Vorlagen 1 bis 4 an den Bundesrat

mit dem Auftrag, vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen. In die Analyse sollen insbesondere folgende Elemente einbezogen werden:

- die Koordination der Verkehrsentwicklung mit den Energie- und Klimazielen der Schweiz, dem Schutz der Umwelt und den Grundsätzen der nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung;
- neue Entwicklungen im Bereich von Fahrzeugtechnologie und Verkehrsmanagement (inklusive kombinierter Verkehr) und ihre Auswirkungen auf die Ausgestaltung und die Dimension von Verkehrsinfrastrukturen;
- die Auswirkung von verursachergerechten, leistungsabhängigen Finanzierungsmodellen (Mobility-Pricing) auf die Verkehrsnachfrage und den Infrastrukturbedarf;





d. die langfristige Finanzierbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen unter Berücksichtigung der Finanzlage der öffentlichen Hand.

Proposition de la majorité

Entrer en matière sur les projets 1, 3 et 4; ne pas entrer en matière sur le projet 2

Proposition de la minorité

(Burkart, Amherd, Ammann, Borloz, Candinas, Fluri, Grossen Jürg, Guhl, Hiltbold, Regazzi)
Entrer en matière sur le projet 2

Proposition de la minorité

(Rytz Regula, Allemann, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger)
Renvoyer les projets 1 à 4 au Conseil fédéral

avec mandat de présenter, avant l'examen du FORTA, une vue d'ensemble de l'évolution du trafic jusqu'en 2040 en tenant compte de tous les modes et moyens de transport. Son analyse comprendra notamment les éléments suivants:

- a. la coordination de l'évolution du trafic avec les objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse, la protection de l'environnement et les principes d'aménagement du territoire et d'urbanisation durables;
- b. de nouveaux développements dans le domaine de la technologie des véhicules et de la gestion du trafic (y compris le trafic combiné) et leurs conséquences sur l'aménagement et la dimension des infrastructures de transport;
- c. l'impact de modèles de financement fondés sur le principe de causalité et liés aux prestations (tarification de la mobilité) sur la demande de transports et le besoin d'infrastructures;
- d. la viabilité financière à long terme des infrastructures de transport, compte tenu de la situation financière des pouvoirs publics.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte über Eintreten auf die vier Vorlagen. Im Rahmen der Eintretensdebatte behandeln wir auch die Motion 16.3009, "E-Vignette", und die Motion 16.3349, "Reporting zu den Unterhalts- und Betriebskosten der NEB-Strecken".

Regazzi Fabio (C, TI), für die Kommission: Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unseres Rates hat an ihren Sitzungen vom 4. April und vom 2. Mai 2016 über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) diskutiert. Diese Vorlage soll sicherstellen, dass Bahn und Strasse gleich behandelt werden. Der NAF beruht auf vier Säulen:

1. Es soll auf Verfassungsebene ein Fonds geschaffen werden. Damit kommen wir vom Jährlichkeitsprinzip weg und erreichen eine Verstetigung der Strassenfinanzierung, analog zum Bahninfrastrukturfonds. Mit dem NAF wird der heute zeitlich befristete Infrastrukturfonds in einen unbefristeten Fonds überführt. Das wird neu in der Verfassung verankert. Der NAF ist, wie bereits der Infrastrukturfonds und der Bahninfrastrukturfonds, ein Fonds mit Sonderrechnung. Die Entnahmen unterliegen nicht der Schuldenbremse, was die Planungs- und Realisierungssicherheit all dieser Projekte erhöht. Gleichzeitig trägt der Fonds damit das finanzielle Risiko, zum Beispiel bei Verzögerungen durch Mehrkosten von Verkehrsinfrastrukturprojekten oder bei Ausgabenschwankungen.
 2. Die Vorlage beinhaltet, wie Fabi, ein strategisches Entwicklungsprogramm (Step), das es künftig dem Parlament ermöglichen soll, alle paar Jahre die nächsten Entwicklungsschritte zu beraten und die entsprechenden Kredite zu sprechen.
 3. Die Finanzierung wird neu geordnet, um die anstehenden Projekte bzw. die Finanzierungslücke für die Zukunft zu schliessen.
 4. Die Agglomerationsprojekte sollen weitergeführt und deren Finanzierung sichergestellt werden. Künftig sollen aber S-Bahn- und Bahnprojekte, zum Beispiel der Bau von Bahnhöfen, nur noch über den Bahninfrastrukturfonds und nicht mehr über die Agglomerationsprogramme finanziert werden.
- Dieses Projekt schliesst an verschiedene Verkehrsprojekte der letzten Jahre an, angefangen mit dem FinöV-Fonds für die Bahn, welcher in der Volksabstimmung 1998 angenommen wurde und einen Meilenstein darstellt. Dann folgte der Infrastrukturfonds, der neu Bundesmittel für die Agglomerationsprogramme der Kantone und für Bergstrassen sicherstellt – dies mit einer Fondslösung, aber befristet bis 2027 und deshalb auch mit befristeten Mitteln.



Schliesslich folgte der Bahninfrastrukturfonds, der 2014 vom Volk angenommen wurde und jetzt in Kraft ist.

Die Finanzierung wird zweiseitig funktionieren:

Einerseits erfolgt die Finanzierung über eine Spezialfinanzierung Strassenverkehr, die bereits heute besteht. Neu ist aber, dass ausschliesslich die Transferausgaben an die Kantone, die Beitragsgeschäfte, mit den Einnahmen in der Spezialfinanzierung abgedeckt werden. Da es bei den Beitragsgeschäften nicht um konkrete Projektentwicklungen geht, wäre eine Fondslösung nicht gerechtfertigt. Bei den

AB 2016 N 1068 / BO 2016 N 1068

Einnahmen handelt es sich um die 50 Prozent der Mineralölsteuer, rund 1,5 Milliarden Franken, die zweckgebunden in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr fliessen.

Andererseits soll ein Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds geschaffen werden, der eigentliche NAF. In diesen fliessen einnahmenseitig wie heute 100 Prozent des Mineralölsteuerzuschlags und 100 Prozent der Einnahmen aus der Autobahnvignette. Dazu kommen neu 100 Prozent der Automobilsteuer, die bis heute in die Bundeskasse fliesst. Ab 2020 soll eine Abgabe für Elektrofahrzeuge eingeführt werden. Weiter soll der Mineralölsteuerzuschlag um 4 Rappen pro Liter erhöht werden. Ausgabenseitig werden die Mittel des NAF zugunsten der Finanzierung des Nationalstrassennetzes und der Beiträge an die Kantone im Rahmen des Agglomerationsverkehrs verwendet.

Der Ständerat hat überdies den sogenannten neuen Netzbeschluss integriert, bei dem es sich um die Übernahme von rund 400 Kilometern Strasseninfrastruktur der Kantone ins Nationalstrassennetz handelt. Zur Gegenfinanzierung dieser zusätzlich für den Bund anfallenden Kosten von rund 185 Millionen Franken bezahlen die Kantone 60 Millionen Franken, was ein beträchtliches Entgegenkommen des Bundes darstellt. Diese 60 Millionen Franken wurden ergänzt. Da vorgesehen ist, dass der Mineralölsteuerzuschlag um 4 statt 6 Rappen erhöht wird, sollen 5 Prozent der Mineralölsteuern und weitere 5 Prozent zur Finanzierung des Netzbeschlusses zweckgebunden in den NAF fliessen.

Das heisst, dass man dem Bundeshaushalt insgesamt 10 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen entnimmt, damit die ganze Rechnung aufgeht. Angesichts der Finanzierungslücke geht aber die Rechnung mittelfristig trotzdem nicht ganz auf. Daher werden die Ausbauprogramme für die Kantonsstrassen zeitlich erstreckt.

Mit dem NAF steht dem Strassenverkehr ein Finanzierungsinstrument zur Verfügung, das analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) ausgestaltet ist. Damit funktionieren beide Verkehrsträger nach den gleichen Grundprinzipien. Unser Nationalstrassennetz wurde überwiegend in den Sechziger- und Siebzigerjahren gebaut. Seit sieben, acht Jahren nehmen die Unterhaltskosten jedes Jahr zu. Bei den Kunstbauten, bei den Tunnels und Brücken, ist die Hälfte sanierungsbedürftig. Die Sanierungen sind sehr kostenintensiv. Fast zwei Drittel der Einnahmen geben wir heute für den Unterhalt aus. Entsprechend haben wir für die Ausbauten, für die Engpassbeseitigung weniger Mittel zur Verfügung.

Gleichzeitig gibt es – dies zur Einnahmenseite – jedes Jahr zwar mehr immatrikulierte Fahrzeuge, die Fahrzeuge sind in Bezug auf den Treibstoffverbrauch aber deutlich sparsamer geworden. Der Treibstoffverbrauch sinkt, was für das Klima und die angestrebte Reduktion des Energieverbrauchs positiv ist. Aufgrund der sinkenden Einnahmen entsteht aber eine Lücke. Gemäss den Berechnungen wird von einer Finanzierungslücke von 1,1 bis 1,3 Milliarden Franken zwischen 2018 und 2030 gesprochen. Derzeit können wir für eine gewisse Zeit von den Reserven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr profitieren. Die Stärke des Schweizerfrankens und der Tanktourismus sind Elemente, welche die Volatilität der Reserven und des Fonds zusätzlich stark beeinflussen. Daher müssen wir gesetzlich zusätzliche Einnahmen vorsehen. Sonst können wir in einigen Jahren nur noch den Unterhalt des Nationalstrassennetzes gewährleisten, aber die Engpassbeseitigung und die Beiträge an die Agglomerationsprojekte nicht mehr finanzieren.

Die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist in folgenden wesentlichen Punkten von den Beschlüssen des Ständerates abgewichen:

Die Zweckbindung soll fix auf 60 Prozent erhöht werden. Der Ständerat hat eine Formulierung mit dem Begriff "maximal" vorgesehen. Dabei ist zu beachten, dass die Erhöhung unter anderem daher rührt, dass mit dem neuen Netzbeschluss vom Bund zusätzliche Strecken übernommen wurden. Dabei dienen die 60 Millionen Franken der Kantone und die Erhöhung des Zweckbindungsanteils als Gegenfinanzierung. Variabilität bei der Finanzierung ist daher nicht angezeigt. Zudem besteht eine flexible Lösung in Bezug auf die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, bei der es um die Beiträge an die Kantone geht. Die Kommission hat beschlossen, dass Artikel 86 Absatz 6 der Bundesverfassung gestrichen werden soll. Die Kommissionsmehrheit lehnt es ab, dass die Automobilsteuern im Falle von Kürzungen im Rahmen von Sparmassnahmen von mindestens 1 Prozent der geplanten Ausgaben statt für den NAF für die allgemeine Bundeskasse verwendet werden können. Dies würde dem Fondsprinzip widersprechen.



Die Agglomerationsfinanzierung wird genauer definiert. Das Prinzip, wonach die Schiene – und 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 Kommission verabschiedeten Formulierung klar festgehalten. Die Verschiebung der Kompetenz zur Anhebung des Mineralölsteuerezuschlages aufgrund der Teuerung an den Bundesrat wurde gestrichen. Ursprünglich wurde die Zweckbestimmung des NAF tel quel vom bisherigen Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Agglomerationsprojekte übernommen. Die Kommission hat die Bestimmung dahingehend angepasst, dass sie zum durch die Nationalstrassenfinanzierung angereicherten NAF passt und die Strassenprojekte nicht von vornherein benachteiligt sind.

Die Kommission ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Ein Rückweisungsantrag, verbunden mit dem Auftrag, dass vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen sei, wurde mit 18 zu 7 Stimmen abgelehnt.

Am Schluss der Beratungen wurde Entwurf 2 abgelehnt, was automatisch einen Nichteintretensantrag der Kommission an den Rat zur Folge hatte. Bei Entwurf 2 handelt es sich um das NAF-Gesetz. Der Antrag auf Ablehnung obsiegte mit 15 zu 10 Stimmen. Die Gründe dafür sind unterschiedlich. Während die einen der Auffassung waren, dass sie einer Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlages um 4 Rappen pro Liter nicht zustimmen können, da mit der Milchkuh-Initiative ein besseres Finanzierungskonzept vorläge, lehnten die anderen Entwurf 2 ab, weil die Kriterien zur Agglomerationsfinanzierung angepasst und die Verschiebung der Kompetenz zum Teuerungsausgleich an den Bundesrat gestrichen worden war. Beide Seiten haben aber angedeutet, dass sie anlässlich der Debatte im Nationalrat auf die Vorlage eintreten wollen. Sie haben aber offengelassen, ob sie Entwurf 2 am Schluss wieder ablehnen werden.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen im Namen der vorberatenden Kommission, den Antrag der Minderheit Rytz Regula betreffend Rückweisung der gesamten Vorlage abzulehnen.

Hiltbold Hugues (RL, GE), pour la commission: La Commission des transports et des télécommunications a traité cet objet lors de ses séances des 4, 5 avril et 2 mai derniers.

La commission est entrée en matière, à l'unanimité, sur les quatre projets.

Elle a considéré, sur le principe, que des réseaux routier et ferroviaire bien développés et bénéficiant d'un financement pérenne constituent un socle d'infrastructures de transport équilibrées. Ainsi, la création d'un fonds servant au financement des routes nationales et du trafic d'agglomération, sur le modèle du fonds actuel destiné au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), reste la solution la plus adéquate.

Vous me permettrez de dresser brièvement le bilan de la situation actuelle. Depuis les années 1960, le trafic individuel motorisé a été multiplié par cinq, avec pour conséquences une utilisation intensive des infrastructures, lesquelles n'ont pas fondamentalement changé, et, à la clé, une augmentation des coûts d'exploitation et d'entretien et des problèmes de circulation que connaissent quotidiennement beaucoup de citoyens suisses. La quasi-totalité des embouteillages ont lieu sur les autoroutes des régions urbanisées.

Parallèlement, il faut garder à l'esprit que les dépenses sont supérieures aux recettes et que les provisions du financement spécial pour la circulation routière (FSCR) seront

AB 2016 N 1069 / BO 2016 N 1069

quasiment épuisées à l'horizon 2018/19, ce qui engendrera inévitablement – vous en conviendrez – un déficit à court terme.

Le Conseil fédéral prévoit, dans son projet, d'y pourvoir en créant les conditions nécessaires au comblement des lacunes structurelles du système actuel, en contribuant à long terme au financement des routes nationales et des contributions fédérales aux projets d'agglomération et en éliminant par étapes les goulets d'étranglement, le but étant que la Suisse puisse continuer de profiter d'un réseau de transport de qualité.

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) est, contrairement au fonds d'infrastructure actuel, illimité dans le temps et ancré dans la Constitution. Il doit permettre le financement tant des dépenses relatives aux routes nationales que des contributions fédérales aux projets d'agglomération. Tout comme le fonds ferroviaire FAIF, le FORTA sera directement alimenté par des recettes à affectation obligatoire à venir.

Dans son projet, le Conseil fédéral avait prévu que, pour combler le déficit prévisible, le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles soit alloué au fonds et la surtaxe sur les huiles minérales relevée de 6 centimes par litre. Il avait également prévu le maintien du financement spécial pour la circulation routière et le maintien de l'affectation de la moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales parallèlement au FORTA.

Il convient de rappeler également que, le 15 mars 2016, le Conseil des Etats a adopté le projet FORTA à une large majorité. Il a décidé, en substance et pour résumer, d'augmenter la part des recettes provenant de l'impôt





sur les huiles minérales obligatoirement affectée à la circulation routière, de relever de 4 centimes la surtaxe sur les huiles minérales et d'intégrer l'arrêté sur le réseau dans le projet.

Selon la version du Conseil des Etats, la part des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales est fixée dans un premier temps à 55 pour cent au maximum pour passer ensuite à 60 pour cent au maximum avec l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau. La commission vous invite à suivre le Conseil des Etats sur cette stratégie de financement.

La commission a rejeté une proposition visant à remplacer l'affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles par l'augmentation de la part de l'impôt sur les huiles minérales affectée au trafic routier, qui aurait alors atteint 70 pour cent. La majorité de la commission considère que l'affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles représente la solution de financement la plus sûre, eu égard, somme toute, à sa faible volatilité. Les défenseurs de la minorité I (Allemann) à l'article 86 alinéa 2 lettre b de la Constitution estiment, pour leur part, que cette solution va à l'encontre du principe de causalité.

Certaines divergences introduites par la commission ont pour objectif de renforcer la sécurité de la planification des infrastructures routières. Ainsi, la commission a adopté – à une courte majorité, certes – une proposition visant à ce que les chiffres concernant la part des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affectée à la circulation routière – 55 pour cent et 60 pour cent – ne constituent plus des plafonds, mais des valeurs fixes. A ce titre, l'expression "au plus" a été biffée du projet. Les 10 pour cent supplémentaires – faisant donc passer le pourcentage de 50 à 60 pour cent – généreraient ainsi 250 millions de francs par an.

Les défenseurs de la proposition de la minorité II (Grossen Jürg), à l'article 86 alinéa 2 lettre g de la Constitution, qui vise à maintenir la version du Conseil des Etats, ont fait valoir qu'il serait souhaitable, pour des questions budgétaires, de maintenir un minimum de flexibilité, de façon à empêcher que d'autres domaines soient frappés de manière disproportionnée par les mesures d'économies de la Confédération.

La commission a également décidé de supprimer la possibilité de modifier la répartition des revenus de l'impôt sur les véhicules automobiles dans le cadre des mesures d'économies.

La majorité de la commission s'est ralliée à la décision du Conseil des Etats d'augmenter de 4 centimes par litre la surtaxe sur les huiles minérales qui atteindrait ainsi 34 centimes. Cette solution permettrait de générer des recettes annuelles à hauteur de 200 millions de francs, ce qui représente toutefois 100 millions de francs de moins qu'avec le projet du Conseil fédéral, qui préconisait une augmentation de 6 centimes. Mais il faut préciser – et c'est important – que les 100 millions de francs de moins seront compensés par une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affectée à la circulation routière, en l'occurrence de 5 pour cent, soit 125 millions de francs.

Deux propositions qui font l'objet de minorités avaient été déposées, l'une demandant une augmentation de la surtaxe de 6 centimes, l'autre visant à renoncer à toute augmentation. Elles ont toutes les deux été rejetées en commission; nous y reviendrons lors de la discussion par article.

La majorité de la commission a donc été convaincue par les arguments du Conseil des Etats, qui avait privilégié une plus forte participation de la caisse fédérale au projet FORTA et donc une augmentation modérée de la surtaxe sur les huiles minérales.

La commission a enfin décidé de renoncer à toute compensation du renchérissement lors de la fixation du montant de la surtaxe sur les huiles minérales. La majorité de la commission est d'avis que ce montant doit être calculé en fonction des coûts effectifs et que le Parlement doit conserver la compétence de fixer le montant de la surtaxe.

La commission a approuvé, à l'unanimité, une proposition visant à permettre aux cantons de préfinancer certains projets routiers. A l'unanimité, la commission est également favorable à ce que les conditions relatives à la remise de carburants alternatifs sur les aires de repos et les installations annexes soient améliorées.

Une courte majorité de la commission propose que les fonds du projet FORTA soient affectés aux projets routiers et aux projets liés à la route s'ils permettent d'améliorer les capacités. Une minorité propose en revanche d'appuyer la décision du Conseil des Etats, qu'elle considère plus adéquate.

Concernant les projets d'agglomération, la commission propose que les contributions destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes représentent entre 9 et 12 pour cent des dépenses prévues dans le FORTA, rejoignant ainsi la position du Conseil des Etats. Une minorité demande au contraire que ces contributions soient plafonnées à 200 millions de francs.

La commission ne remet pas en question l'intégration de l'arrêté sur le réseau dans le projet FORTA. Elle souhaite que celui-ci soit mis en vigueur deux ans après l'entrée en vigueur du fonds, soit probablement à l'horizon 2020. Elle se rallie ainsi à la décision du Conseil des Etats.



Je vous le disais au début de mon intervention, la commission est entrée en matière sur les quatre projets, à l'unanimité, lors de sa séance des 4 et 5 avril 2016.

Lors du vote sur l'ensemble le 2 mai 2016, la commission a clairement approuvé les projets 1, 3 et 4, par 19 voix contre 5 et 1 abstention pour le projet 1; par 20 voix contre 0 et 5 abstentions pour le projet 3; et par 20 voix contre 0 et 5 abstentions pour le projet 4.

Par contre, elle a rejeté le projet 2 par 15 voix contre 10, ce qui équivaut à une décision de non-entrée en matière. C'est la raison pour laquelle la minorité Burkart vous propose d'entrer en matière sur le projet 2.

La minorité Rytz Regula vous propose de renvoyer l'ensemble du paquet au Conseil fédéral en le chargeant de présenter, avant l'examen du FORTA, une vue d'ensemble de l'évolution du trafic jusqu'en 2040 en tenant compte de tous les modes et moyens de transport.

Je vous invite donc, au nom de la commission, à entrer en matière sur les projets et à rejeter la proposition défendue par la minorité Rytz Regula.

Burkart Thierry (RL, AG): Namens der Minderheit mache ich Ihnen beliebt, auf sämtliche Vorlagen einzutreten, auch auf Vorlage 2, bei der Ihnen von der Mehrheit Nichteintreten beantragt wird. Die vorberatende Kommission hat am Schluss der Beratungen Vorlage 2 aus unterschiedlichen

AB 2016 N 1070 / BO 2016 N 1070

Gründen abgelehnt, was dazu führt, dass sie dem Rat einen Nichteintretensantrag stellt.

Der NAF ist eine Gesamtkonzeption. Erstens besteht er aus der Fondslösung. Diese bewirkt, dass wir eine Verstärkung der Finanzierung in Bezug auf die Strasseninfrastruktur erreichen, dass wir wegkommen vom Jährlichkeitsprinzip. Neben der Finanzierungsproblematik haben wir nämlich bei der Strasseninfrastruktur auch eine Realisierungsproblematik. Wir können die Projekte, die geplant sind, wegen Einsparungen und anderen Gründen nicht zeitgemäss realisieren. Aufgrund dessen verfallen derzeit teilweise die Kredite, was mit einer Fondslösung eben korrigiert werden kann. Es entspricht damit auch dem Prinzip, wie wir es mit Fabi im Rahmen des Bahninfrastrukturfonds bereits für die Bahn umgesetzt haben.

Zweitens gibt es im Rahmen des NAF ein Finanzierungskonzept. Die Strasseninfrastruktur ist unterfinanziert. Zum einen ist sie dies, weil Projekte anstehen; wir brauchen bei der Strasse Korrekturen, das dürfte angesichts der vielen Stautunden, von denen wir täglich hören, fast unbestritten sein. Zum andern ist es so, dass die Einnahmen bei der Mineralölsteuer aufgrund verbrauchsärmerer Fahrzeuge zurückgehen, was ja grundsätzlich positiv und erwünscht ist, aber sich eben in Bezug auf die Finanzierung negativ auswirkt. Wenn wir Investitionen tätigen, die Engpässe beseitigen und den Netzbeschluss finanzieren wollen – die 400 Kilometer Strasse, die die Kantone an den Bund abgeben wollen –, brauchen wir zusätzliche Mittel.

Das dritte Element des NAF ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (Step). Es betrifft, wie ich eben gesagt habe, die zusätzlichen Investitionen, die bis ins Jahr 2040 geplant sind. Neben Engpassbeseitigungen geht es selbstverständlich auch um den Unterhalt; dazu kommt der Netzbeschluss der Kantone.

Das vierte Element, auch das ist nicht unwichtig, sind die Agglomerationsprogramme: die Finanzierungsprogramme, die zugunsten der Regionen vor einigen Jahren eingesetzt haben und sehr begehrt sind. Wenn wir sie weiterführen wollen, müssen wir heute auf den NAF eintreten und den NAF beschliessen, denn sonst laufen die Programme aus Zeitgründen aus, aber vor allem auch, weil die Mittel aufgebraucht werden. Wenn wir also den NAF wollen, müssen wir heute auf alle Vorlagen eintreten. Der NAF ist wie ein Haus: Wenn wir von diesem Haus einen Stein wegnehmen, zerstören wir das ganze Haus.

Wir sind uns bewusst: Wenn wir ein Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum haben, nimmt auch die Mobilität zu. Im Bereich der Nationalstrasseninfrastruktur verkehren wir aber grundsätzlich nach wie vor auf dem 1960 beschlossenen Netz, mit Ausnahme von fünf Teilstücken. Hier braucht es entsprechende Korrekturen, und die brauchen selbstverständlich auch eine entsprechende Finanzierung. Wenn wir von der Strasse reden, sprechen wir von der wichtigsten Verkehrsinfrastruktur. 75 Prozent des Verkehrs werden über die Strasse abgewickelt – nicht nur Individualverkehr, nicht nur Güterverkehr, die Strasse ist auch für den öffentlichen Verkehr wichtig; denken wir daran, dass rund 80 Prozent des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse stattfinden. Wir haben im Bereich des öffentlichen Verkehrs, insbesondere bei der Bahninfrastruktur, in den letzten Jahren auf die Problematik der zunehmenden Mobilität reagiert; angefangen hat es mit dem FinöV, geendet hat es bis jetzt mit Fabi, mit dem Bahninfrastrukturfonds und den entsprechenden Finanzierungen. Das waren die Antworten im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des Bahnverkehrs auf die Herausforderungen der Mobilität. Jetzt ist die Strasse an der Reihe. Ich bitte Sie daher, heute auf sämtliche Vorlagen, insbesondere auch auf Vorlage 2, einzutreten.



Rytz Regula (G, BE): Ich gebe zu: Das schlechte Abschneiden der Milchkuh-Initiative am 5. Juni hat mich positiv überrascht. Obwohl die SVP, die Automobilverbände, die Nutzfahrzeugverbände und auch gewichtige Stimmen aus CVP und FDP die Initiative unterstützt haben, ist sie an der Urne mit 70 Prozent der Stimmen versenkt worden. Das ist ein deutliches Signal: ein Signal für verkehrs- und finanzpolitisches Masshalten; ein Signal gegen ausufernde Strassenbaupläne, wie sie von den Milchkuh-Initianten präsentiert wurden. Noch wenige Tage vor der Abstimmung wurde z. B. für eine sechsspurige Autobahn von St. Margrethen bis Genf geworben. Seit dem 5. Juni wissen wir, dass sich die Begeisterung für immer mehr Asphalt zum Glück in Grenzen hält.

Natürlich hängt das klare Nein zur Milchkuh-Initiative auch mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zusammen, den wir heute behandeln. Der NAF ist faktisch der informelle Gegenvorschlag zur Milchkuh-Initiative und hat in der Abstimmungskampagne eine wichtige Rolle gespielt. Das Problem ist allerdings, dass der NAF im Laufe der Beratungen immer mehr zu einer halben Milchkuh aufgefüttert wurde. Wir werden das heute korrigieren müssen: Die Diät-Anträge aus verschiedenen Fraktionen liegen auf dem Tisch. Grundsätzlich sind wir Grünen bereit, analog zum Bahninfrastrukturfonds auch einen Fonds für die Nationalstrassen und die Agglomerationen zu schaffen. Das Modell des Bundesrates hat viele Vorteile: Es überwindet zum Beispiel das Jährlichkeitsprinzip – wir haben es vorhin gehört –, das für grosse Bauvorhaben eine klare Hürde ist. Vor allem aber werden mit dem NAF die Agglomerationsprogramme dauerhaft in der Verfassung verankert. Damit können die Verkehrsprobleme dort gelöst werden, wo der Schuh am stärksten drückt: in den dichtbesiedelten Städten und Agglomerationen.

Weil uns die Agglomerationsprogramme am Herzen liegen, wird die grüne Fraktion auf die NAF-Vorlage eintreten. Wir bitten den Rat aber, sie zur Überarbeitung an den Bundesrat zurückzuweisen. Sie sehen in meinem Antrag, wo aus unserer Sicht nachgebessert werden muss. Beispielsweise hat die Verwaltung den NAF auf die bestehenden Verkehrsprognosen und die bisherigen Beschlüsse zur Netzergänzung und zu den Engpassbeseitigungen ausgelegt. Das ist zwar nachvollziehbar, wird aber der dynamischen Entwicklung der Technologie und dem Handlungsdruck im Umweltbereich nicht gerecht.

Die Sache ist ernst. Wenn wir das Klimaabkommen von Paris zügig umsetzen wollen, müssen wir die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 um 70 Prozent reduzieren. 2030 – das ist in 14 Jahren, das ist morgen. Bei diesem Zeitdruck können wir schlicht und ergreifend nicht mehr weitermachen wie bisher. Die Lösung besteht nicht darin, dass wir immer mehr Strassen bauen und die Kapazitäten ausweiten; die Lösung besteht darin, dass wir mehr intelligentes Verkehrsmanagement einsetzen, neue Antriebstechnologien fördern und eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende Verkehrsplanung machen. Das heisst, dass wir in Zukunft die Investitionen in den öffentlichen und jene in den privaten Verkehr stärker aufeinander abstimmen müssen. Immer mehr können wir uns auch auf digitale Technologien verlassen, mit welchen sich die Verkehrsspitzen brechen und somit Staus vermeiden lassen.

"Management statt Beton" heisst die Zaubерlösung. In den letzten Jahren sind zum Beispiel in vielen Ländern Carsharing- und Mitfahrplattformen entstanden, welche die vorhandene Infrastruktur und die Fahrzeuge besser nutzen – Mobility, Oxxit, Covivo und wie sie alle heissen. Natürlich führen diese im Moment nicht zu einer starken Verkehrsreduktion, aber gerade in den Spitzenzeiten kann man mit kleinem Aufwand sehr viel bewirken, wie zum Beispiel Berechnungen der SBB gezeigt haben.

Ein weiteres Instrument ist Road-Pricing, wie es zum Beispiel die Ökonomen von Credit Suisse fordern. Sie haben in einer Staudstudie festgestellt, dass ein simpler Kapazitätsausbau nutzlos ist, weil mit mehr Strassen auch das Verkehrsaufkommen steigt. Genau das sagen auch wir Grünen immer wieder. Deshalb ist es höchste Zeit, die verkehrspolitischen Schützengräben zu verlassen und uns darauf festzulegen, für die Zukunft keine maximale, sondern eine optimierte Mobilität anzustreben. Das sieht ja letztlich auch unsere Verkehrsministerin so. So werden wir in der nächsten Zeit über Mobility-Pricing diskutieren, und es wird auch die

AB 2016 N 1071 / BO 2016 N 1071

Vernehmlassung für das neue Klimagesetz eröffnet. Genau diese Punkte müssen in die NAF-Vorlage eingebaut werden.

Deshalb möchte ich Sie bitten, unseren Rückweisungsantrag zu unterstützen. Die Verkehrsprobleme von morgen können nicht mit den Instrumenten und Rezepten von gestern gelöst werden.

Pieren Nadja (V, BE): Ich spreche für die Minderheit betreffend die Motion, welche die Einführung einer E-Vignette verlangt.

Ich bitte Sie, diese Motion abzulehnen, denn wir sollten uns hüten, mit der E-Vignette durch ein systematisches Erfassen aller Fahrten über die Hintertüre eine Totalüberwachung der Autofahrer und der Strassenbenützer



einzuführen.

Wir dürfen mit der Einführung der E-Vignette nicht den Weg ebnen für die Einführung von Mobility- oder Road-Pricing, also eines Strassenzolls oder einer Gebühr, die man dann pro Kilometer bezahlen muss. Damit bestraft man die Vielfahrer, welche oft aus beruflichen Gründen darauf angewiesen sind, die Strasse zu benützen, vor allem die KMU-Betriebe. Diese Vorbereitung zur Einführung von mittelalterlichen Wegzöllen gilt es bereits heute zu stoppen, denn wenn wir einmal die Infrastruktur aufgebaut haben, ist der Weg zur Einführung eines neuen Strassenzolls kurz. Zudem ist die Einführung einer E-Vignette eine teure Lösung: Die Kosten haben dann wieder die Strassenbenützer zu bezahlen. Es müsste zum Beispiel, wie auch immer das umgesetzt wird, zur Erfassung in jedem Fahrzeug – Auto, Motorrad, Wohnmobil – ein Kästchen montiert werden, wie das heute bei den LKW der Fall ist. Das ist weder kundenfreundlich noch billig. Deshalb bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen.

Maire Jacques-André (S, NE): Je rappelle que le Conseil fédéral nous avait soumis un projet tout à fait cohérent, inscrivant le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) dans la Constitution et prévoyant, au niveau du financement, de relever la surtaxe sur les huiles minérales de 6 centimes. Le Conseil des Etats, ensuite, au mois de mars dernier, a revu le projet et a prévu un relèvement de la surtaxe de 4 centimes seulement. Il y a donc un déficit de financement par rapport au projet initial, que le Conseil des Etats prévoit de compenser en augmentant la part affectée de l'impôt de base sur les huiles minérales de 5 pour cent supplémentaires pour le financement du fonds.

Par ailleurs, le Conseil des Etats a pris une excellente décision, à savoir celle d'intégrer l'arrêté sur les routes nationales dans le projet FORTA, ce que nous soutenons, même si cela renforce bien sûr le problème de financement. Un mécanisme est prévu, fondé sur une compensation de la part des cantons à hauteur de 60 millions de francs et de 5 pour cent supplémentaires, au maximum, pour financer cette reprise. La commission, lors de ses travaux, a repris cette solution.

Il faut relever surtout que le climat dans lequel se sont déroulés les débats de la commission était très influencé par la campagne sur l'initiative dite vache à lait. Je crois qu'on peut le dire: le débat a été "contaminé" – excusez le terme – par cette campagne, ce qui fait que si l'entrée en matière sur les projets 1, 3 et 4 n'a pas posé de problème, la gauche et les partisans de l'initiative dite vache à lait se sont retrouvés réunis, dans le cadre du projet 2 relatif au financement, pour s'y opposer, mais dans une alliance contre-nature puisque c'était pour des motivations diamétralement opposées.

Il faut dire que les partisans de l'initiative dite vache à lait ont forcé le trait, faisant passer des propositions, dont on discutera ultérieurement, avec l'argumentation selon laquelle il faut réserver exclusivement à la route – aux projets routiers seulement – le financement par le FORTA. La minorité de gauche n'a bien entendu pas pu suivre cette position, encore moins celle qui vise à rejeter toute augmentation du prix de l'essence.

Finalement, nous nous retrouvons dans une situation où il y a un cumul des oppositions. Je tiens néanmoins à dire que le groupe socialiste entrera en matière, y compris sur le projet 2, parce que nous souhaitons mener le débat sur les questions de financement. Il est vrai que le refus en commission équivalait à une non-entrée en matière, mais que ce soit clair: nous entrons en matière, parce que nous voulons un débat.

Après la votation du 5 juin dernier, où – je le rappelle – 71 pour cent de la population a rejeté l'initiative dite vache à lait, les choses ont changé, et il nous paraît clair que la proposition de la majorité de la commission n'est pas satisfaisante, ni acceptable. Les automobilistes doivent assumer une part plus importante du financement pour alléger la facture qui sera adressée à l'ensemble des contribuables. Et, surtout, les projets d'agglomération, qui incluent les piétons, les transports publics et les cyclistes, doivent avoir un poids plus important dans le projet FORTA. Il faut donc revenir aux solutions du Conseil des Etats, qui étaient équilibrées et qui ouvraient des possibilités que nous soutenons.

Je rappellerai quand même que la majorité de droite nous propose un projet dont le coût, pour les finances fédérales, sera de 700 millions de francs supplémentaires. Je crois que le résultat du 5 juin dernier doit nous interpellier et nous montrer que la majorité du peuple n'est pas prête à aller vers un tel sacrifice financier. C'est la raison pour laquelle nous soutiendrons les propositions de minorité qui prévoient de revenir à une augmentation de 6 centimes par litre de la surtaxe sur les huiles minérales – correspondant au projet initial du Conseil fédéral. Il nous semble que cela ramènerait un équilibre plus raisonnable.

La politique des transports doit se focaliser sur les agglomérations et prendre en compte l'ensemble des problématiques. Les solutions ne sont pas à chercher uniquement dans le trafic automobile et le trafic routier. Il faut une approche globale, c'est ce que nous soutiendrons.

En résumé, nous entrons en matière pour mener le débat. Nous soutiendrons les propositions de minorité prévoyant un réexamen du projet au niveau de son financement.



Allemann Evi (S, BE): Wie gesagt, die SP-Fraktion tritt auf alle vier Vorlagen ein. Wir sind gespannt auf die Detailberatungen. Wir erachten es grundsätzlich als richtig, dass man auch für die Strasse eine Fondslösung schafft.

Wir haben heute ein hervorragendes Verkehrssystem, sehr gute Infrastrukturen, sowohl was die Strasse als auch was die Schiene anbelangt. Dieses ausgewogene Verkehrssystem gilt es zu erhalten. Das kostet Geld. Es kostet auch zusätzliches Geld, wenn wir unsere guten Infrastrukturen in Zukunft auf diesem Niveau halten wollen. Es geht auch um die langfristige Sicherung der Finanzierung des Betriebs und des Unterhalts. Es geht nicht nur um Ausbauten, und das gefällt uns an diesem Fonds. Wir wollen nämlich nicht den künftigen Generationen ungedeckte Unterhaltskosten mit auf den Weg geben oder aufgrund ungedeckter Folgekosten von heute beschlossenen Ausbauten einen Schuldenberg hinterlassen.

Die verkehrspolitischen Brennpunkte finden sich heute primär in den Städten und in den grossen Agglomerationen. Wenn man ausbauen und umbauen will, muss man dort ansetzen, wo die grössten Verkehrs- und Umweltprobleme bestehen. Das ist mit den Agglomerationsprogrammen am besten möglich. Die Verkehrsprobleme sind aber nicht einzig durch Ausbauten zu lösen. Die Engpassbeseitigung in Ehren, aber meistens sind es Engpassverschiebungen. Man beseitigt kurzfristig einen Engpass, indem man ausbaut, aber sehr schnell werden die zusätzlich geschaffenen Kapazitäten durch neuen Verkehr aufgefressen. Deshalb sind die aktuellen Herausforderungen, die wir im Verkehrsbereich haben, nicht einzig durch Ausbauten und auch nicht einzig durch die Verkehrspolitik zu lösen. Es braucht gleichzeitig eine gutabgestimmte Wohn- und Siedlungspolitik. Es muss uns gelingen, die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort zu verkürzen; es muss uns gelingen, auch dort, wo die Leute arbeiten, preisgünstigen Wohnraum bereitzustellen. Es gilt deshalb, nicht primär auf Ausbauten und Beton zu setzen, sondern auf intelligente Technologien.

AB 2016 N 1072 / BO 2016 N 1072

Die SP-Fraktion anerkennt die Vorteile einer Strassenfondslösung und tritt deshalb auf alle vier Vorlagen ein. Wir haben insbesondere bei den Vorlagen 1 und 2 wesentliche Änderungsanträge eingebracht. Damit wir die Vorlagen 1 und 2 auch in der Gesamtabstimmung unterstützen können, braucht es mehr als nur Feinjustierungen.

Wir hatten am 5. Juni ein überdeutliches Nein zur Milchkuh-Initiative. Da gilt es, entsprechend Konsequenzen daraus zu ziehen. Mit über 70 Prozent Nein hat das Schweizervolk den gefährlichen Raubzug auf die Bundeskasse zum Glück gestoppt.

Gemäss dem Finanzierungskonzept des Ständerates und auch der Mehrheit unserer KVF ist aber immer noch ein grosser Griff in die Bundeskasse vorgesehen. 650 bis 700 zusätzliche Millionen, die neu von der Bundeskasse in die Strassenkasse fliessen, sind uns zu viel. Unser Finanzierungskonzept geht auch davon aus, dass man einen Teil des zusätzlichen Geldes für die Strasse aus der Bundeskasse nimmt, aber in geringem Umfang, im Umfang von maximal 500 Millionen Franken. Der Umfang der Mittel insgesamt ist in unserem Konzept sogar gleich gross wie im Mehrheitskonzept. Wir schlagen dann nämlich gleichzeitig in Vorlage 2 eine moderate Erhöhung des Benzinpreises um 6 Rappen vor. Das garantiert, dass genügend Mittel für die verkehrspolitischen Herausforderungen vorhanden sein werden. Wir kürzen also die Mittel insgesamt nicht einmal, sondern wir schlagen einen ökologischeren und verursachergerechteren Finanzierungsmix vor.

Bei Vorlage 2 gab es ja am Schluss ein Nein in der Gesamtabstimmung der Kommission. Trotzdem sind wir selbstverständlich für Eintreten. Wir wollen die Detailberatung durchführen. Wir wollen uns mit Ihnen über die Details dieser Vorlage streiten, weil der Ständerat eine gute Vorlage gezimmert hat. Insbesondere die Beschlüsse zum Agglomerationsverkehr sind im Ständerat zu unserer Freude ausgefallen. Leider hat die Kommissionmehrheit dort Abstriche vorgenommen, die uns gar nicht passen. Die Kommission hat den Zweckartikel verändert. Die Kommission hat die Kriterien für die Agglomerationsprogramme einseitig auf die Strassenkapazität anstatt wie bisher auf die Raumplanung und die Kombination der Verkehrsträger ausgerichtet, und die Kommission hat den Teuerungsausgleich gestrichen. Das müssen wir ändern. Diese Verschlechterungen sind für uns ein No-go. Wenn wir aber zur Vorlage gemäss Beschluss des Ständerates zurückkehren, können wir Vorlage 2 unterstützen.

Ich bitte Sie also im Namen der SP-Fraktion, auf alle vier Vorlagen einzutreten.

Candinas Martin (C, GR): Endlich beraten wir die NAF-Vorlage in diesem Rat. Selten sorgte ein Geschäft im Vorfeld für so viel Gesprächsstoff. Im ganzen Abstimmungskampf gegen die Milchkuh-Initiative wurde auch über die NAF-Vorlage diskutiert. Für die CVP-Fraktion, die kräftig und engagiert gegen die Milchkuh-Initiative gekämpft hat, und dies mit Erfolg, ist der NAF von eminenter Bedeutung. Es waren auch unsere Ständeräte, welche die Vorlage des Bundesrates massgeblich weiterentwickelt und geprägt haben. Sie haben beispiels-



weise den Netzbeschluss, der wegen der Ablehnung der Preiserhöhung bei der Vignette nicht in Kraft treten konnte, gegen den Willen des Bundesrates in diese Vorlage integriert und gleichzeitig auch die Finanzierung dafür geregelt.

Die Strasse braucht – analog zur Schiene – eine langfristige Finanzierung und gleichzeitig neue finanzielle Mittel. Der Grund dafür ist klar. Erstens wollen wir ein gut unterhaltenes und bedarfsgerechtes Strassennetz. Zweitens verbrauchen unsere Fahrzeuge immer weniger Treibstoff, womit der Treibstoffverbrauch sinkt. Das ist aus ökologischer Sicht lobenswert und wichtig, verursacht bei den Einnahmen der Strassenkasse allerdings eine immer grösser werdende Lücke. Die Reserven der Spezialfinanzierung können wir anzapfen, nur brauchen wir eine Lösung für die Zeit danach. Genau dies ist das Ziel dieser Vorlage, und genau aus diesem Grund ist diese Vorlage für die CVP-Fraktion so zentral. Wir brauchen eine nachhaltige Lösung für die Finanzierung unserer Strasseninfrastruktur.

Vor drei Jahren haben wir mit Fabi für die Bahninfrastruktur dasselbe unternommen und einen unbefristeten Fonds geschaffen. Nach demselben Prinzip soll nun auch die Strasseninfrastruktur finanziert werden. Damit werden beide Verkehrsträger gleich behandelt. So soll der NAF analog dem BIF auf Verfassungsstufe verankert werden. Aus diesem Grund wird auch über den Strassenfonds eine Volksabstimmung stattfinden, voraussichtlich im nächsten Frühjahr. Mit dem NAF wird – wie bereits erwähnt – zuallererst die Finanzierung der Strasse langfristig geregelt. Zudem kommen wir weg vom Jährlichkeitsprinzip, welches von der Wirtschaft stets zu Recht kritisiert wurde. Der Wirtschaft kommt diese Fondslösung sehr entgegen. So kann verhindert werden, dass Baustellen bereits im Spätsommer lahmgelegt werden, weil die finanziellen Mittel zu früh aufgebraucht sind, beispielsweise aufgrund der Witterungseinflüsse.

Weiter soll wie bei der Bahn mit einem strategischen Entwicklungsprogramm gearbeitet werden, welches alle paar Jahre die nächsten Entwicklungsschritte und die entsprechenden Kredite beinhaltet. Weitere zentrale Elemente dieser Vorlage sind die Weiterführung der Agglomerationsprogramme und die Beiträge des Bundes an die Hauptstrassen im Berggebiet.

Für die CVP geht es um die künftige Infrastruktur. Wir haben den Grabenkampf Schiene gegen Strasse satt. Unser Land braucht eine ausgeglichene Politik, in der vor allem die Gesamtsicht wichtig ist. Wir wollen eine umfassende und gleichzeitig nachhaltige Mobilität im ganzen Land. Dies erfordert mehr Investitionen in die Infrastruktur, welche wir nun auch für die Strasse bereitstellen müssen. Deshalb unterstützen wir es, dass die Automobilsteuer, die heute in die Bundeskasse fliesst, in Zukunft in die Strassenkasse umgeleitet wird. Auch finden wir es richtig, dass ungefähr ab 2020 eine Abgabe für Elektrofahrzeuge, die notabene die Strassen heute gratis benützen, eingeführt wird. Zentral für uns ist auch, dass der Netzbeschluss in die Vorlage integriert wird. Damit werden rund 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz überführt. Der Netzbeschluss war ein über Jahre ausgehandelter Kompromiss, der leider mit der verlorenen Vignettenabstimmung dahinfiel.

Der NAF beinhaltet somit zentrale Punkte für die zukünftige Strassenpolitik in unserem Land und ist deswegen von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund appellieren wir an rechts und links, die NAF-Vorlage ernst zu nehmen und Hand zu bieten für einen gutschweizerischen Kompromiss. Von der Rechten erwarten wir, dass sie vor allem bei der Erhöhung der Mineralölsteuer das populistische Schreien sein lässt und uns bestätigt, dass keine Spielereien mit einem allfälligen Referendum gegen die Erhöhung der Mineralölsteuer folgen. Dazu hat Kollege Vogler einen Einzelantrag gestellt. Dieser Antrag wird zurückgezogen, wenn uns klipp und klar bestätigt wird, dass man die gesamte NAF-Vorlage als eine Einheit betrachtet und auch dafür einsteht.

Wir sind dafür bereit, bei Vorlage 1, beim Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, einen Kompromiss einzugehen und bei Artikel 86 Absatz 2 Litera g der Mehrheit der Kommission zu folgen und somit dem Fonds fixe 10 Prozent des Reinertrags der Mineralölsteuer zuzuweisen – dies entgegen der ursprünglichen Meinung unserer Delegation. Auch werden wir für die Streichung von Artikel 86 Absatz 6 stimmen, welcher vorsieht, dass Sparmassnahmen im Fonds vorgenommen werden könnten. Damit schaffen wir die Garantie, dass der Fonds mit klar definierten finanziellen Mitteln aus der Bundeskasse ausgestattet wird und diese somit auch für die Strasse gesichert sind.

Dafür haben wir klare Erwartungen beim Bundesgesetz, namentlich bei den Agglomerationsprogrammen. Die CVP-Fraktion wird bei Vorlage 2, beim Bundesgesetz über den Fonds, in allen Punkten konsequent dem Ständerat folgen, dies von der massvollen Benzinpreiserhöhung über die Teuerung bis zu den Agglomerationsprogrammen.

AB 2016 N 1073 / BO 2016 N 1073

Auf der anderen Seite erwarten wir von der Linken, dass sie endlich anerkennt, dass der öffentliche Verkehr nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse stattfindet. Dafür braucht es Beton, nicht nur Digitalisierung. Eine langfristige Finanzierung der Strasse ist im Interesse der gesamten Schweizer Mobilität. Wir





bekennen uns klar zu den Agglomerationsprogrammen, die auf einer Gesamtschau des Verkehrs basieren. Diese Beiträge sollen für Infrastrukturmassnahmen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet werden. Diesbezüglich haben wir in vielen Punkten bereits in der Kommission so gestimmt, und wir werden auch jetzt daran festhalten. Wir kennen die Wichtigkeit der Agglomerationsprogramme für unsere Städte und Agglomerationen.

Mit Fabi hat die Bahn eine optimale Fondslösung erhalten. Wir haben uns dafür kräftig eingesetzt. Jetzt ist die Strasse an der Reihe. Die vorliegende Lösung ist fair. Auch sie beinhaltet neben Beiträgen aus der Staatskasse einen Beitrag der Nutzer und der Kantone; es gilt dasselbe Prinzip wie bei Fabi. Wir haben kräftig mitgeholfen, dass die Milchkuh-Initiative so deutlich abgelehnt wurde. Umso mehr erwarten wir nun, dass die NAF-Lösung in einer Volksabstimmung nicht von links bekämpft wird.

Kurz zusammengefasst: Die CVP-Fraktion hat, nachdem es in der Kommission zu einer unheiligen Allianz und der damit verbundenen Ablehnung des Bundesgesetzes über den Fonds gekommen war, im Vorfeld der Beratung dieses Geschäftes in diesem Rat einmal mehr eine Scharnierfunktion zwischen links und rechts wahrgenommen. Die NAF-Vorlage ist zu wichtig für Spielereien oder unheilige Allianzen. So hoffen wir nun, dass dieser Rat bei der Debatte der NAF-Vorlage den gesunden Menschenverstand walten lässt, damit dieses Geschäft in der Herbstsession abgeschlossen werden kann.

Die CVP-Fraktion ist klar für Eintreten auf dieses Geschäft. Sie wird auch die Motion zur E-Vignette unterstützen: Der Bundesrat soll eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette bis Ende des nächsten Jahres vorlegen.

Wobmann Walter (V, SO): Die Strasse ist mit Abstand der wichtigste Verkehrsträger, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Rund 80 Prozent der Personenverkehrsleistung und über 60 Prozent des Güterverkehrs werden auf der Strasse abgewickelt. Entsprechend wichtig ist ein gutfunktionierendes Strassennetz für die Wirtschaft und für die ganze Gesellschaft.

Der Verkehr hat sich in den letzten dreissig Jahren auf vielen Schweizer Strassen in etwa verdoppelt. Mehr Wohlstand, mehr Mobilität insgesamt, weitere Arbeitswege und nicht zuletzt die grosse Zuwanderung mit der entsprechenden Bevölkerungszunahme von einer Million Menschen innert zwanzig Jahren sind Gründe dafür. Leider wurde die Strasseninfrastruktur dieser Entwicklung nicht angepasst – mit dem Resultat, dass wir heute jährlich rund 23 000 Staustunden mit einem wirtschaftlichen Schaden von über 2 Milliarden Franken haben. Die Zahl von 23 000 Staustunden bezieht sich auf das Jahr 2015; diese neusten Zahlen zeigen, dass es 2000 Stunden mehr sind als 2014. Sie sehen also, dass die Zunahme gross ist. Diese Zahlen wurden vom Astra am 6. Juni 2016 veröffentlicht, einen Tag nach der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative. Ich verzichte hier auf einen detaillierten Kommentar, sonst habe ich Angst, dass eine weitere Bundesrätin die Toilette aufsuchen muss.

Zur Finanzierung des Ausbaus des Strassennetzes braucht es dringend einen gesicherten Fonds, so, wie es seinerzeit mit Fabi bei der Bahn gemacht wurde. Bei der Bahn war man ja bekanntlich sehr grosszügig.

Die SVP war für die Milchkuh-Initiative, also für die volle Verwendung der Treibstoffabgaben für die Strasse, womit jährlich zusätzlich rund 1,5 Milliarden Franken für die Strasse zur Verfügung gestanden hätten. Das Volk hat leider Nein gesagt; das ist zu akzeptieren, das ist ganz klar – auch für uns. Die Gegner dieser Initiative hatten im Abstimmungskampf der Bevölkerung den NAF als die bessere Lösung für die Strassenfinanzierung angepriesen und auch versprochen, diesem bei einer Ablehnung der Milchkuh-Initiative zum Durchbruch zu verhelfen. Ich hoffe, dass dieses Versprechen eingehalten wird und nun auch entsprechende Taten folgen werden.

Die SVP-Fraktion wird auf alle vier NAF-Vorlagen eintreten. Das heisst Folgendes:

1. Wir wollen eine Beschleunigung der Engpassbeseitigung.
2. Der Anteil der Mineralölsteuererträge soll von 50 auf mindestens 60 Prozent erhöht werden.
3. Die Autoimportsteuer soll voll und dauerhaft dem NAF zugewiesen werden. Diese Einnahmen dürfen nicht zur Kompensation von Sparbeschlüssen in anderen Bereichen des Bundes verwendet werden.
4. Der Bundesrat darf nicht die Kompetenz erhalten, in Bezug auf den Teuerungsausgleich bei der Mineralölsteuer Beschlüsse zu fassen.
5. Eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 4 Rappen lehnen wir ab.

Heute schon betragen die Treibstoffabgaben an den Bund rund 60 Prozent des Gesamtpreises, nämlich 83 Rappen pro Liter Benzin und 86 Rappen pro Liter Diesel. Der Strassenverkehr hat also eine grosse Abgabenglast zu tragen, und das schon seit Jahrzehnten, werden doch von den jährlich über 9 Milliarden Franken an verschiedenen Abgaben nur gerade einmal ein Drittel zweckgebunden für die Strasse eingesetzt.

Zudem profitieren alle von einem gut ausgebauten Strassennetz. Wirklich alle brauchen die Strasse in irgendeiner Form. Ein grosser Teil der öffentlichen Verkehrsmittel, z. B. Busse und Postautos, benützen die Strasse



– aber auch Velofahrer. 75 Prozent des gesamten Netzes des öffentlichen Verkehrs entfällt auf die Strasse, nicht auf die Schiene – finanziert mit Geldern aus dem Privatverkehr.

Wir werden also beim NAF auf alle vier Vorlagen eintreten. Wir werden die Minderheit Burkart bei Vorlage 2 unterstützen, die Rückweisungsanträge lehnen wir ab, und in der Detailberatung werden wir mit entsprechenden Anträgen versuchen, Verbesserungen zu erreichen.

Rytz Regula (G, BE): Herr Kollege Wobmann, Sie erzählen hier immer wieder, dass ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse stattfindet. Ich möchte diese Frage gerne definitiv klären, damit wir Sie hier nicht immer wieder diskutieren müssen. Ist Ihnen bewusst, dass der grösste Teil der Busse, der Trams, aber auch der Velofahrer, die Sie vorhin erwähnt haben, nicht auf den Nationalstrassen fahren, die wir mit diesem Fonds ja schlussendlich finanzieren, sondern auf Gemeindestrassen, die über Steuergelder finanziert werden? Ist Ihnen das bewusst?

Wobmann Walter (V, SO): Es ist mir nicht bewusst, weil es einfach nicht stimmt. Erstens haben wir ein Agglomerationsprogramm, bei dem auch Strassengelder für den Verkehr innerorts respektive in den Städten und in umliegenden Gemeinden verwendet werden.

Zweitens gibt es neben den Bundesabgaben, die ich erwähnt habe, auch noch kantonale Abgaben. Ich denke an die Motorfahrzeugsteuer in den Kantonen. Dort fliesst Geld bis hinunter in die Gemeinden und Städte. Insgesamt sind es in den Kantonen jährlich rund zwei Milliarden Franken an verschiedenen Motorfahrzeugabgaben. Das ist die Tatsache.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Wobmann, ist Ihnen bewusst, dass der Busverkehr von Baden-Dättwil nach Neuenhof die Autobahn benützt? Wissen Sie auch, dass die Strasse über den Julier mit dem neuen Netzbeschluss zu einer Nationalstrasse werden soll? Da fahren nur Busse. Würden Sie es nachher bitte Frau Rytz sagen?

Wobmann Walter (V, SO): Ja, lieber Kollege Giezendanner, das ist mir sehr wohl bewusst. Ich bin schliesslich Präsident des Verbandes der privaten Schweizer Postauto-Unternehmer, und auch diese Postautos benützen an vielen Orten die Kantonsstrassen.

AB 2016 N 1074 / BO 2016 N 1074

Badran Jacqueline (S, ZH): Herr Kollege Wobmann, was schätzen Sie, was geben wir in der Stadt Zürich jährlich wiederkehrend aus den allgemeinen Steuermitteln für die Kommunalstrassen aus? Ich rede jetzt nur von den Strassen, weil Langsamverkehr und Veloverkehr abgetrennt sind. Nennen Sie eine Zahl!

Wobmann Walter (V, SO): Also, in Zürich fahren ja fast nur noch Velos, Trams und Busse. (*Heiterkeit*) Autos können ja fast nicht mehr fahren, weil alles verstopft ist! (*Zwischenruf Badran: Und die Autos kommen vom Kanton.*)

Candinas Martin (C, GR): Herr Wobmann, es liegt ein Einzelantrag Vogler betreffend die Verknüpfung der Verfassungsänderung mit dem NAF-Gesetz vor. Mit diesem wird zum Ausdruck gebracht, dass die NAF-Vorlage eine Einheit bildet. Damit wir uns eine Meinung zum Einzelantrag Vogler bilden können, stelle ich Ihnen folgende Frage: Welche Bedingungen müssen bei diesem Geschäft – ich spreche alle vier Teilprojekte an – erfüllt sein, damit Sie uns hier und jetzt garantieren können, dass Sie und Ihr Umfeld beim NAF-Gesetz nicht das Referendum ergreifen bzw. ein Referendum nicht unterstützen?

Wobmann Walter (V, SO): Darüber werden drei zentrale Punkte entscheiden: erstens die volle Verwendung der Autoimportsteuer, zweitens die fixe zehnprozentige Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs – auf 60 Prozent. Drittens muss beides voll und dauerhaft im NAF-Gesetz stehen, damit nicht die Möglichkeit besteht, dass bei Sparübungen Gelder wieder für andere Zwecke in die allgemeine Bundeskasse zurückgeführt werden. Wenn diese drei Hauptpunkte im NAF-Gesetz enthalten sind, sind wir bereit, auf das Referendum zu verzichten.

Grossen Jürg (GL, BE): Wir Grünliberalen stehen dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds grundsätzlich positiv gegenüber. Mit dieser Vorlage soll die Basis für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur für die Zukunft gelegt werden. Wir haben die Idee des NAF von Anfang an unterstützt, weil wir mit dem BIF bei der Bahn im Rahmen von Fabi ein ähnliches Finanzierungssystem eingeführt haben. Für uns ist es selbstverständlich, dass die Strasse und die Schiene nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Wir sind alle auf ein gutfunktionierendes Verkehrssystem angewiesen, bei uns auf dem Land – das sage ich als Landvertreter





– insbesondere auch auf die Strasse.

Deshalb setzen wir Grünliberalen uns für ausgewogen finanzierte und langfristig taugliche Verkehrsinfrastrukturen ein. Die für uns beste Lösung für eine verursachergerechte Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung, ein Mobility-Pricing, ist leider mangels politischer Mehrheiten noch nicht erreichbar, muss jedoch aus unserer Sicht das Ziel bleiben und schrittweise eingeführt werden.

Die Milchkuh-Initiative hätte die Bundeskasse mit 1,5 Milliarden Franken pro Jahr auf Kosten von anderen Bereichen wie Bildung, Landwirtschaft und öffentlicher Verkehr belastet. Die Initiative wurde, wie Sie wissen, am 5. Juni sehr deutlich abgelehnt, selbst bei uns in den ländlichen Regionen. Dass Bundesrat und Ständerat unter dem Eindruck dieser chancenlosen Initiative aus dem NAF eine halbe "Milchkuh" gemacht haben, mit welcher jährlich 650 Millionen Franken aus der Bundeskasse für den Strassenbau abgezweigt werden, ist aus unserer Sicht unverantwortlich.

Im Gegenzug sollen Autofahrer nur gerade zusätzliche 4 Rappen pro Liter Benzin zur Finanzierung dieses Fonds beitragen. Das verstehen wir nicht. Autofahren ist dank tiefem Benzinpreis, dank verbrauchsarmen Autos und dank im internationalen Vergleich sehr tiefen Steuern so günstig wie nie zuvor. Nur gerade in Zypern und Norwegen müssen Autofahrer kaufkraftbereinigt weniger Verkehrsabgaben und Steuern bezahlen als bei uns in der Schweiz. In Deutschland, Frankreich und Österreich sind diese Abgaben sogar etwa doppelt so hoch wie bei uns. Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert und wurde nie der Teuerung angepasst. Seither haben sich die Konsumentenpreise verdoppelt und die Nominallöhne verdreifacht. Es ist wichtig, dass die Autofahrer weiterhin verursachergerecht zur Strassenfinanzierung beitragen. Dasselbe gilt auch bei der Bahn, deshalb steigen ja auch die Billettpreise zu Recht laufend an.

Bei neutraler Betrachtung tragen wir weder als Bahnfahrer noch als Autofahrer die von uns verursachten Kosten. Die kürzlich erschienene Broschüre des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) mit dem Titel "Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz" kommt zum Schluss: "Die externen Kosten betragen für das Schweizer Verkehrssystem im Jahr 2012 rund 9,8 Milliarden Franken und wurden insbesondere durch die Luftverschmutzung, den CO₂-Ausstoss, Unfälle und Lärm verursacht. Ein Grossteil der externen Kosten ist dem motorisierten privaten Personenverkehr anzulasten. Allerdings fließen diese Kosten nicht in die Bestimmung des Preises unserer Fahrten ein. Sie werden von der Allgemeinheit getragen und veranlassen uns, mobiler zu sein, als wir das bei voller Kostenübernahme wären." Kein Wunder also, dass Mobilität, insbesondere auch im Freizeit- und Privatbereich, immer stärker nachgefragt wird.

Auch die Transportrechnung des Bundes weist eine jährliche Beteiligung der Allgemeinheit und der öffentlichen Hand von 7,8 Milliarden Franken pro Jahr an den gesamten Strassenkosten aus. Die Steuerzahler werden also schon heute für den Strassenbau kräftig zur Kasse gebeten, in Gemeinden wie in meiner, in Frutigen, sogar überdurchschnittlich stark. Über 20 Prozent unserer Steuern in Frutigen zahlen wir für den Bau und den Unterhalt unserer 120 Kilometer Gemeindestrassen. Dazu kommen noch die Beiträge von Bund und Kanton. Die hohen Ausgaben für unser Strassennetz lassen deshalb wenig Spielraum für andere Gemeindeaufgaben. Nun auch noch die Bundeskasse übermässig zusätzlich zu belasten geht uns Grünliberalen klar zu weit. Deshalb haben wir die gefräßige Milchkuh-Initiative abgelehnt. Deshalb werden wir Grünliberalen den NAF auch ablehnen, sofern die eigentlich gut angedachte Vorlage nicht noch an ein gesundes Mass an Verursachergerechtigkeit angepasst wird.

Noch ist es nicht zu spät, dann nämlich, wenn Sie bereit sind, das Resultat der Milchkuh-Initiative zu berücksichtigen und heute hier Augenmass walten zu lassen. Weil der motorisierte Individualverkehr die von ihm verursachten Kosten nicht trägt, ist jede weitere Zweckbindung von Bundesmitteln eine zusätzliche Abkehr vom Verursacher- hin zu einem Subventionsprinzip. Die Allgemeinheit, die Steuerzahler, die Krankenversicherten und die kommenden Generationen werden so stärker zur Kasse gebeten. Solche ungerechten Umverteilungen lehnen wir im Grundsatz ab.

Wir sagen Ja zum NAF, zu einer vereinfachten und übersichtlicheren Strassenverkehrsfinanzierung analog zum BIF bei der Bahn. Wir sagen aber klar Nein zur Reduktion der verursacherabhängigen Nutzerfinanzierung. Dem Trend zu geringeren Abgaben und Steuern infolge der verbrauchsärmeren Fahrzeuge wird mit dem lediglich um 4 Rappen erhöhten Mineralölsteuerzuschlag nicht ausreichend entgegengewirkt. Eine fixe Zweckbindung der Autoimportsteuer zugunsten des NAF lehnen wir ab. Die Steuern sind voraussetzungslos geschuldet, solche Zweckbindungen sind ein Unding und müssen unbedingt vermieden werden.

Bei den Agglomerationsprogrammen ist für uns eine Gesamtverkehrsschau zentral. Wir lehnen einseitig auf die Strasse fokussierte Lösungen, wie sie die Kommission beschlossen hat, ab. Über 75 Prozent der Verkehrsleistung findet auf der Strasse statt. Das attestieren auch wir. Die Strasse ist also aus wirtschaftlicher Sicht ein äusserst wichtiger Verkehrsträger.

Die Entwicklung hin zu geringerem Benzinverbrauch der Autos ist grundsätzlich positiv. Mit den neuen Tech-



nologien, insbesondere mit der Elektromobilität, mit erneuerbarem Strom, bieten sich neue Perspektiven. Es braucht deshalb ein benutzerfreundliches Miteinander von Strasse, Schiene und Langsamverkehr. Die meisten Bürgerinnen und Bürger, wir alle wahrscheinlich auch, sind Nutzer all dieser

AB 2016 N 1075 / BO 2016 N 1075

Verkehrsträger. Deshalb sollen sie auch nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Wir Grünliberalen sind nicht gegen einen moderaten Strassenausbau im Bereich von Engpässen. Allerdings bevorzugen wir in erster Linie Verkehrsvermeidungsmassnahmen und intelligente Verkehrsmanagementsysteme nach dem Motto "Intelligenz statt Beton". Home-Office, dezentrale Co-working-Arbeitsplätze und mobiles Arbeiten werden immer beliebter und gewinnen zunehmend an Bedeutung. Wir sind überzeugt, dass sich die Elektromobilität, selbstfahrende Autos, Carsharing-Systeme usw. schon bald durchsetzen werden. All diesen Entwicklungen ist bei den künftigen Verkehrsinfrastrukturprojekten vermehrt Rechnung zu tragen.

Wir haben bekanntlich mit dem NAF auch eine Volksabstimmung vor uns. Ob das Volk nach dem sehr klaren Nein zur Milchkuh-Initiative dem NAF zustimmen wird, hängt davon ab, ob sich hier im Parlament eine Mehrheit finden lässt, welche Augenmass bewahren und die Bundeskasse weniger stark belasten will. Wir Grünliberalen bieten Hand dazu.

Zusammengefasst: Wir Grünliberalen treten auf alle vier Vorlagen ein, und wir lehnen den Rückweisungsantrag ab. Je nach Resultat der Beratungen behalten wir uns jedoch vor, die Vorlagen 1 und 2 in der Schlussabstimmung abzulehnen. Sollte sich eine Entlastung der Bundeskasse sowie die Ständeratsversion bei den Agglomerationsprogrammen durchsetzen, stimmen wir den NAF-Vorlagen sehr gerne zu.

Burkart Thierry (RL, AG): Namens der FDP-Liberalen Fraktion empfehle ich Ihnen, auf sämtliche vier Vorlagen einzutreten. In dieser Eintretensdebatte wurde bereits sehr vieles ausgeführt. Aus diesem Grund erlaube ich mir, mein Votum relativ kurz zu fassen, insbesondere in Bezug auf die Vorzüge des NAF, die wir ebenfalls sehen. Für die FDP-Liberale Fraktion ist klar, dass die Mobilitätsherausforderungen der Gegenwart und der Zukunft bewältigt werden müssen, aber unter Einbezug sämtlicher Strassen- und öffentlicher Verkehrsträger und auch des Langsamverkehrs. Das ist für uns eine Selbstverständlichkeit, über die wir meines Erachtens nicht mehr diskutieren müssen. In diesem Sinne teile ich sogar die Auffassung einer meiner Vorrednerinnen, Kollegin Evi Allemann, die gesagt hat, dass dies entsprechende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Folge habe. Dies hat seine Ursache darin, dass wir ein Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum haben.

Ich teile aber nicht die Auffassung, dass das System zurzeit ausgewogen sei. Die Unausgewogenheit ist ja auch der Grund dafür, dass im Rahmen der Finanzierung und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) versprochen wurde, dass man ein Gleiches im Rahmen der Strasseninfrastruktur tun wolle. Heute haben wir die Chance, dieses Versprechen einzulösen. Auch im Rahmen der Abstimmung zur Milchkuh-Initiative wurde seitens der Gegner klar versprochen, dass wir einen soliden und gut finanzierten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds schaffen würden. Wir haben heute die Chance, dieses Versprechen einzulösen. Die FDP-Liberale Fraktion ist insbesondere sehr glücklich über die Konzeption des NAF, und zwar einerseits über die Fondslösung, die eine Verstetigung der Finanzierung und damit eine Abkehr vom Jährlichkeitsprinzip zur Folge hat, andererseits aber auch in Bezug auf das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse. Wir gestalten hier nicht nur die Zukunft der Mobilität, wir haben auch Versäumnisse der Vergangenheit wettzumachen. Dies bringt es mit sich, dass wir hohe Kosten im Bereich des Unterhalts haben. Es bedingt aber auch, dass wir Investitionen tätigen; und das kostet Geld. Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse hat ein Preisschild. Der entsprechende Preis will finanziert werden. In diesem Sinne bitten wir Sie auch um Unterstützung der Finanzierungskonzeption, so, wie sie jetzt von der vorberatenden Kommission vorgesehen ist.

Selbst mit dieser Fassung sorgen wir nicht für eine Überfinanzierung, wenn wir das strategische Entwicklungsprogramm umsetzen wollen. In diesem Sinne bitte ich all diejenigen, die bei der Finanzierung Abstriche vornehmen wollen, konsequent zu sein und entsprechend gerade beim Step nicht Kürzungen anzubringen. Denn alles andere – Programme zu beschliessen, aber die entsprechende Finanzierung nicht – wäre nicht ehrlich.

Die FDP steht auch klar zu den Agglomerationsprogrammen. Die Agglomerationsprogramme sind für den Agglomerations-, für den Nahverkehr bedeutend. Wenn wir sie fortsetzen wollen, müssen wir heute den NAF beschliessen, denn sonst laufen sie sowohl zeitlich wie auch finanziell aus. Für die FDP ist es aber ganz wichtig – wir hoffen in diesem Punkt auf eine Bestätigung durch die Verkehrsministerin –, dass künftig auf der Grundlage der Agglomerationsprogramme keine Bahn- und keine S-Bahn-Projekte mehr finanziert werden. Wir sind zwar bereit, hier der Fassung des Ständerates zuzustimmen, gehen aber doch davon aus, dass



im Rahmen der Agglomerationsprogramme insbesondere der strassengebundene Verkehr finanziert werden soll, Individualverkehr und öffentlicher Verkehr, selbstverständlich unter Einbezug von sogenannten Stadtbahnen, die nicht ganz konkret in den Bereich der Finanzierung des Strassenverkehrs fallen, aber als Teil des Strassenverkehrs angesehen werden können.

Die FDP-Fraktion ist bereit, einen Kompromiss mitzutragen. Denn wir sind der Auffassung, dass der NAF zu wichtig ist, als dass diese Vorlage einer unheiligen Allianz zum Opfer fallen dürfte. Dieser Kompromiss beinhaltet, dass 60 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen für die Finanzierung der NAF-Vorlage verwendet werden und dass auf Artikel 86 Absatz 6 der Bundesverfassung verzichtet wird, wie es die vorberatende Kommission beschlossen hat. Dafür sind wir bereit, im Bereich der Agglomerationsprogramme Abstriche vorzunehmen. Insbesondere sind wir im Rahmen des Kompromisses auch bereit, die Erhöhung der Treibstoffabgaben um 4 Rappen mitzutragen, auch wenn es wehtut, dass wir hier eine Abgabenerhöhung beschliessen. Wir sind aber der Auffassung: Einerseits ist es im Rahmen des Kompromisses zulässig, und andererseits ist es in Relation zu den zusätzlichen Mitteln, die wir heute zugunsten des NAF beschliessen, auch moderat. Im Sinne dieser Ausführungen bitte ich den Rat um Eintreten auf sämtliche Vorlagen.

Borloz Frédéric (RL, VD): Ce moment est important pour le groupe libéral-radical qui, à l'unanimité, entre en matière et soutient le projet FORTA dans son ensemble. Ce projet peut être perçu comme étant la fin d'un cycle de réflexion et la concrétisation du financement global de la mobilité dans notre pays. Après les échecs devant le peuple de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière puis, plus récemment, de l'initiative dite vache à lait, ce projet s'inscrit parfaitement bien dans la construction qui aboutit au financement global du transport et de la mobilité, qu'il s'agisse de la route ou du rail.

Le groupe libéral-radical maintient aujourd'hui sa volonté réitérée de trouver une solution. C'est pour cette raison que ses membres soutiendront en définitive une sorte de consensus en espérant qu'il satisfasse les parties. Le groupe libéral-radical espère que chacun pourra, dans l'esprit de ce consensus, faire un pas en direction de l'autre pour faire avancer les solutions de financement précitées.

Le consensus porte sur les points suivants. Premièrement, il s'agit bien entendu de faire passer de 50 à 60 pour cent la part de l'impôt sur les huiles minérales affectée au financement de la route. Ce passage est, de notre point de vue, vraiment extrêmement important, car les défis existent.

Deuxièmement, il s'agit de relever de 4 centimes la surtaxe sur les huiles minérales, au lieu des 6 centimes prévus dans le projet du Conseil fédéral. Certains, bien entendu, n'aimeraient aucun relèvement de la surtaxe, ce qui n'est pas raisonnable. Je rappelle que, lors de la consultation, le Conseil fédéral avait proposé un relèvement de 12 centimes de la surtaxe. Le groupe libéral-radical considère dès lors que, vu l'évolution de la situation, une augmentation de 4 centimes de la surtaxe est raisonnable et acceptable.

AB 2016 N 1076 / BO 2016 N 1076

Le troisième point concerne le soutien aux projets d'agglomération, élément très important aux yeux de notre groupe. Ce soutien doit se faire de plusieurs manières: d'une part en acceptant un pourcentage par rapport aux montants que nous pouvons investir dans les agglomérations et non pas un montant fixe – ceci nous apporte une solution plus évolutive; d'autre part, en réintroduisant les éléments ferroviaires urbains dans le cadre du financement des infrastructures pour le trafic dans les agglomérations, de manière subsidiaire bien entendu par rapport au financement habituel dans ce domaine.

Enfin, quatrième point, le mode de financement qui est fixe, déterminé. C'est un mode de financement sans variation ni dans le temps, ni dans l'espace. Le financement ne sera pas tributaire de la situation financière de la Confédération – celle-ci aurait pu avoir une influence sur les montants.

Si le Parlement peut trouver un consensus, cela vaudra dire que les groupes ont trouvé un socle commun, qu'un système de financement adapté et moderne permettra de relever les importants défis qui nous attendent, et que ce sera enfin la fin d'un conflit, je l'espère, entre les défenseurs de la route et ceux du rail. Nous devons, de plus en plus, penser à l'évolution de la mobilité dans sa globalité, que ce soit à titre professionnel ou privé, qu'il s'agisse de mobilité collective ou pas. N'oublions pas la dimension professionnelle de la mobilité. Ce projet est, pour nous, un projet d'avenir.

Il me reste encore une minute pour vous parler de la vignette électronique que notre groupe soutiendra. Une motion a été déposée par la CTT-CE. Nous pensons que, là aussi, il s'agit d'un projet d'avenir. Nous aimerions tenter d'effacer d'ores et déjà les quelques craintes exprimées préalablement à cette tribune, notamment la crainte d'une surveillance totale des automobilistes. On ne parle pas de cela; on parle simplement de contrôle électronique pour savoir si quelqu'un a payé ou non sa vignette. Cela sera fait à l'aide d'un système moderne qui me semble être un tout petit peu plus adapté à notre temps que le système actuel qui est de coller la



vignette, mais surtout avant de la coller de devoir essayer par un moyen que je n'ai pas encore trouvé de décoller la précédente!

De plus, il s'agit d'éviter que cela génère des coûts totalement surdimensionnés. Les opposants s'appuient sur des données qui n'ont plus lieu d'être prises en compte aujourd'hui. La technique évolue jour après jour et les coûts de la mise en place d'un contrôle automatique aujourd'hui ne peuvent pas être comparés à ceux qui ont été générés, soit en Angleterre, soit en Suède.

Donc, nous vous invitons à soutenir cette motion.

Guhl Bernhard (BD, AG): Warum sind wir hier und beraten diese Vorlage? Und warum sollten wir am Schluss zu einer Lösung kommen?

Ich blicke kurz im Zeitraffer zurück: Der Mineralölsteuerezuschlag wurde zuletzt 1974 erhöht, die Mineralölsteuer 1993. Die Autos haben, zum guten Glück, eine technische Entwicklung durchgemacht und brauchen immer weniger Benzin oder Diesel; das gibt aber auch weniger Geld in die Strassenkasse. Die Elektromobilität wird entwickelt, und Diesel- und Benzinfahrzeuge werden nach und nach durch Elektromobile ersetzt.

Während früher für eine Strasse quasi eine Wiese zubetoniert wurde, ist heute eine Autobahn ein hochentwickeltes System mit Querentwässerungen, Retentionsbecken, Verkehrstelematik, variablen Anzeigen. Ja, Herr Candinas, die elektronische Steuerung mit Stauanzeigen usw. ist wichtig und gehört genauso zur Strasse wie der Beton. Wenn man heute eine neue Strecke bauen möchte, hat man mobile Leitplanken zur Überleitung, um in Situationen mit Staus oder Unfällen den Verkehr gut umlenken zu können. Künftig werden zudem Pannestreifenutzungen kommen, für die es auch elektronische Überwachungen braucht. Ein Stück neuer Nationalstrasse von einem Kilometer Länge kostet heute viel mehr als noch in den Sechzigerjahren. Auch der Betrieb der Strassen kostet viel mehr als früher, nicht zuletzt deshalb, weil wir auch viel mehr Strassen haben. Zusammengefasst: Es fliesst weniger Geld in die Strasse, aber es braucht mehr Geld. Es besteht Handlungsbedarf.

Ich mache auch noch kurz einen Rückblick auf der politischen Seite: Wie kam es überhaupt zu dieser ganzen Vorlage? Auf Druck der Initiative "für den öffentlichen Verkehr" wurde der Bahninfrastrukturfonds entwickelt, die Fabi-Vorlage. Als Gegenpol haben die Strassenverbände die Initiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung", die Milchkuh-Initiative, lanciert. Die Initiative "für den öffentlichen Verkehr" wurde zurückgezogen, das Volk sagte letztendlich Ja zu Fabi.

Die Urheber der Milchkuh-Initiative zogen ihre Initiative nicht zurück. Sie wurde vor zwei Wochen abgelehnt. Frau Rytz, das Volk hat über die Milchkuh-Initiative abgestimmt, nicht über den NAF. Aus der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative nun zu folgern, dass dieser NAF jetzt komplett zu ändern sei, ist falsch: Das Volk hat nämlich im Wissen über den aktuellen Stand der Beratungen des NAF abgestimmt.

Ich möchte auch sagen, dass man damals, als man Fabi vors Volk brachte, gesagt hat, dass für die Strasse ein entsprechender Fonds folgen würde. Das ist nun dieser NAF. Hören wir doch auf, öffentlichen Verkehr und Strasse gegeneinander auszuspielen. Wir brauchen beides.

Die BDP hat im Abstimmungskampf stets darauf hingewiesen, dass der Gegenvorschlag, diese NAF-Vorlage, in der Pipeline sei. Wir unterstützen die Vorlage denn nun auch, wie sie von der Kommission beschlossen worden ist. Es braucht eine Erweiterung der Strassenkapazitäten; es gibt Staus und Engpässe auf der Strasse. Mit dem NAF schaffen wir eine Verstetigung der Finanzierung des Strassennetzes; Herr Burkart hat dies in der Erläuterung des Minderheitsantrages präzise dargestellt.

Die BDP-Fraktion begrüsst auch die grössere Zweckbindung, welche mit dieser Vorlage festgeschrieben werden soll. Wir begrüssen auch die Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlages; wir erachten diese als moderat, wurde doch dieser Zuschlag 1974 letztmals erhöht. Über einen Teuerungsausgleich bei den Mineralölsteuertarifen muss das Parlament entscheiden können. Aus Sicht der BDP-Fraktion ist das ein politisch zu treffender Entscheid. Eine entsprechende Ermächtigung an den Bundesrat lehnen wir ab.

Die Agglomerationen werden in dieser Vorlage zu Recht erwähnt. Wie gesagt: Wir wollen nicht den öffentlichen Verkehr gegen die Strasse ausspielen. Diese Agglomerationsprogramme sind sehr wichtig. Mit dem NAF sollen diese Projekte finanziert werden. Die BDP-Fraktion wird den Kompromissvorschlag, der hier nun vorliegt, unterstützen. Wichtig aus Sicht der BDP-Fraktion ist auch, dass der Netzbeschluss, wie er vom Ständerat in die Vorlage integriert worden ist, nicht noch verändert wird. An diesem sollte nicht herumgedoktert werden. Den diesbezüglichen Einzelantrag können Sie auf die Seite legen. Auf die Bestimmungen im Einzelnen werde ich in den Stellungnahmen zu den jeweiligen Blöcken eingehen.

Insgesamt ist diese Vorlage sehr ausgewogen. Ich bitte Sie, auf die einzelnen Entwürfe einzutreten, die Rückweisungsanträge abzulehnen und ihnen – wie auch immer – in der Schlussabstimmung zuzustimmen.



Mazzone Lisa (G, GE): Le projet FORTA est présenté comme un outil à long terme. Façonnons donc la mobilité de demain et non celle d'hier, et pas même celle d'aujourd'hui! Nous avons toutes et tous en tête la votation du 5 juin dernier – elle a d'ailleurs été mentionnée par toutes celles et tous ceux qui viennent de s'exprimer. En chœur, tous les cantons ont refusé l'initiative dite, insidieusement, vache à lait, opposant un non cinglant au pillage de la caisse fédérale pour réinjecter son contenu dans nos vastes contrées sous forme de béton. Pourtant, suite à son passage au Conseil des Etats puis à la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil, le projet FORTA ressemble à s'y méprendre à un ersatz de "vache à lait", au petit gabarit, la vache qui se fait traire étant à nouveau la Confédération. En effet, la majoration de la surtaxe sur les huiles minérales, qui est une

AB 2016 N 1077 / BO 2016 N 1077

contribution des usagers aux coûts, ne se limite plus qu'à 4 centimes, tandis que le Conseil fédéral prévoyait 6 centimes. Cela signifie 200 millions de francs de recettes au lieu des 300 millions prévus dans le projet initial. En outre, la compensation du renchérissement lors de la fixation de la taxe a été abandonnée.

Dans ce contexte, en plus de l'attribution à la route du produit de l'impôt sur les véhicules automobiles qui alimente aujourd'hui les finances de la Confédération à hauteur de 400 millions de francs, la part de l'impôt sur les huiles minérales dédiée à la route augmentera de 10 pour cent deux ans après l'entrée en vigueur de ces projets, ce qui revient à prendre 250 millions de francs supplémentaires dans la caisse fédérale.

Bref, si l'on fait les comptes, nous puisons des centaines de millions de francs dans la caisse fédérale et nous nous retrouvons quasiment avec une demi-"vache à lait", ceci en plus des coûts externes qui sont d'ores et déjà assumés par la collectivité.

Sur le fond, les Verts ne s'opposent pas à la création de ce fonds, mais ils estiment qu'il est doté d'un montant trop élevé, qu'il est bien trop gourmand et qu'il contient des projets contestés et contestables. Toutes ces décisions qui ébauchent de nouveaux projets routiers se déroulent alors que les automobilistes paient toujours moins pendant que les usagers des transports publics paient toujours plus – à savoir une augmentation de 17 pour cent entre 2010 et 2017.

Et pourtant, l'automobile a perdu de son aura. Les jeunes sont moins nombreux à passer le permis de conduire. Dans les villes, seule une moitié environ des foyers possède une voiture. Voilà la tendance actuelle, tendance qu'il s'agit de développer et non d'inverser. Or, bétonner toujours plus pour construire des routes a un effet direct sur le trafic motorisé, comme le reconnaît même Credit Suisse. Plus de routes, c'est plus de trafic routier, plus de bouchons. Plus de trains, de trams, de bus, d'aménagements de mobilité douce, c'est moins de trafic mais on gagne en qualité de vie et en santé.

C'est pourquoi, pour les Verts, il est essentiel d'assurer la pérennité des projets d'agglomération. Ils ont fait leurs preuves, ils ont donné lieu à des réalisations de qualité, planifiées à l'échelle qui est la plus pertinente, c'est-à-dire l'agglomération. Trams, métros ou autres aménagements cyclables ont ainsi vu le jour pour permettre aux régions densément peuplées de se tourner vers une mobilité d'avenir, prenant en compte les enjeux environnementaux et offrant à la population des infrastructures publiques attractives. On a posé les fondements, il faut maintenant construire l'édifice entièrement. C'est pourquoi les Verts tiennent à ancrer les projets d'agglomération durablement dans les tâches de la Confédération. Cette aventure doit se prolonger et c'est d'ailleurs ce que prévoit ce projet. C'est son point fort.

De manière générale, pour les Verts, il s'agit d'investir dans des moyens de transport efficaces et capables de répondre à nos engagements en faveur du climat. Pour les atteindre, il nous faut baisser drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre dues au transport. Prenons donc la bonne direction aujourd'hui même.

Le développement des infrastructures doit également se faire dans le cadre d'un aménagement du territoire réfléchi. Les routes, ce sont 30 pour cent de la surface constructible en Suisse. C'est beaucoup. A ce titre, les Verts sont en faveur d'une contribution selon le nombre de kilomètres parcourus, ce qui permet à la fois d'assurer la transparence des coûts et d'orienter l'évolution de la mobilité.

Comme l'a très justement montré Madame Regula Rytz, la mobilité de demain comporte de nouveaux enjeux et de nouvelles facettes également à prendre en compte. Un management de celles-ci représente un énorme potentiel pour mieux exploiter nos infrastructures. Grâce au développement technologique et aux nouveaux services qu'offre le numérique, nous pouvons et nous pourrons être toujours plus efficaces sans étendre le réseau.

C'est pourquoi le groupe des Verts vous propose d'entrer en matière, mais de renvoyer le paquet au Conseil fédéral, non seulement afin d'avoir une vision plus claire de l'évolution du trafic jusqu'en 2040 et relative à l'ensemble des modes de transport, mais aussi et surtout afin de l'orienter résolument vers une mobilité durable, dans une perspective énergétique, climatique et territoriale.



La mobilité de nos grands-parents est derrière nous; construisons la mobilité de demain!

Glättli Balthasar (G, ZH): Wir Grünen sind bereit für verkehrspolitische Kompromisse. Wir finden, es ist wichtig, dass die Agglomerationsprogramme weitergeführt werden können, weil dort effektiv die grössten verkehrspolitischen Probleme sind. Wenn wir hier keine Lösung finden, werden sie bekanntlich 2027 auslaufen. Deshalb sind wir auch bereit, den ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates zu unterstützen, auch wenn er dazu geführt hätte, dass aus der Bundeskasse rund 375 Millionen Franken abgeflossen wären. Aber ich kann Ihnen auch sagen: Das ist unsere "grüne Linie", wir sind nicht bereit, darüber hinauszugehen. Der Ständerat und die Kommission des Nationalrates haben massiv übertrieben. Der Ständerat hat draufgeladen, und die Nationalratskommission hat nochmals draufgepackt. Wir sind bereit, mit dem Ständerat auch den Netzbeschluss aufzunehmen, aber wir wollen nicht in dieser Höhe investieren, und wir haben ganz konkret auch Anregungen zu umstrittenen Projekten. Sie kennen die entsprechenden Anträge zu den Vorlagen 1 und 3.

Wenn man davon spricht, dass der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr, dass Bahn, Bus, Tram und Autoverkehr auch zusammen gesehen werden müssen, dann muss man das grössere Umfeld auch sehen. Der öffentliche Verkehr wird immer teurer: Seit 2010 gibt es ein Plus von 17 Prozent, und Sie wissen, wie hoch die Teuerung in dieser Zeit war. Das heisst, das Gewicht verlagert sich, und das ist nicht gut für die Umwelt, zum Schluss aber auch nicht gut für die Autofahrerinnen und Autofahrer, denn je mehr Verkehr wir haben, je mehr der Verkehr auf die Strasse zurückverlagert wird, desto mehr Staus haben wir. Die richtige Antwort auf Stau ist aber nicht ein Denkstau, sondern die richtige Antwort auf Stau ist es, innovative Lösungen zu suchen. Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Das war schon immer ein von den Grünen wiederholter Spruch, und weil Sie so empört reagieren, wenn Sie das hören, möchte ich Ihnen sagen: Diese Erkenntnis ist unterdessen auch bei unverdächtigen Kreisen angekommen. Im Swiss-Issues-Konjunktur-Report von Credit Suisse Economic Research steht – ich zitiere Ihnen das:

"Aus ökonomischer Sicht gilt es" – das haben Sie immer wieder betont – "Stauaufkommen möglichst zu vermeiden ... Die scheinbar naheliegendste Lösung für die Stauproblematik wäre, überlastete Strassenabschnitte auszubauen ... Dies ist jedoch ein zweiseitiges Schwert, führen doch derartige Effizienzsteigerungen auch zu mehr Mobilität und damit zu einer weiteren Zersiedelung. Mit einem Kapazitätsausbau" – das ist nicht aus dem grünen Parteiprogramm, sondern von Credit Suisse – "wird also auch das Verkehrsaufkommen gefördert. Bei anhaltendem Bevölkerungswachstum und angesichts unserer limitierten Landreserven" – ich sage hier zur SVP nur: Kulturland – "wäre es sinnvoller, anstelle einer maximalen eine möglichst optimierte Mobilität anzustreben ... Ein effizienteres Mittel, statt neue Strassen zu bauen, ist die gezielte Besteuerung der Infrastrukturnutzung, auch Road-Pricing genannt." Das ist nicht grüne Ideologie, sondern die sachbezogene, problemlösungsorientierte Analyse der Credit Suisse.

In dem Sinne sollen Sie eintreten. Wir Grünen beantragen Ihnen aber Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat, damit sie im richtigen, im guten Mass bleibt. Wir werden die Vorlagen 1 und 2 auch nur dann annehmen, wenn unsere Korrekturvorschläge durchkommen.

Machen Sie eine Verkehrspolitik mit Zukunft! Nur Beton, das ist keine Zukunft.

AB 2016 N 1078 / BO 2016 N 1078

Tuena Mauro (V, ZH): Kollege Glättli, gespannt habe ich Ihrem Votum aus der verkehrsideologischen Mottenkiste zugehört. Ist es für Sie tatsächlich richtig, dass Verkehrsteilnehmer im motorisierten Individualverkehr im Stau stehen und so notabene erstens die Umwelt belasten und zweitens laute Motorgeräusche produzieren, sodass Anwohner leiden?

Glättli Balthasar (G, ZH): Lieber Kollege Tuena, ich fühle mich angenehm erinnert an unsere Zeit im Gemeinderat. Ich kann Ihnen allerdings sagen, unterdessen ist das, was Sie als ideologische Mottenkiste bezeichnet haben, eben nicht mehr nur grünes Parteiprogramm. Ich werde also der Credit Suisse gerne mitteilen, dass Sie ihre Ansichten als der ideologischen Mottenkiste entstammend bezeichnen.

Zur konkreten Frage: Es ist eben nicht so, dass es zum Beispiel in der Stadt Zürich weniger Stau gibt – unter dem Sie ja auch leiden, im Gegensatz zu mir, der Velo oder Tram fährt –, wenn Sie die Strassen, die in die Stadt Zürich führen, ausbauen, sondern es ist so, dass Sie dann mehr Stau haben. Dieser Verkehr führt ja nicht nur durch die Agglomerationen hindurch, sondern es ist ein Ziel- und Quellverkehr, der irgendwo in der Stadt ankommen will. Da wissen Sie auch: Wenn Sie nicht ein grosses Umbauprogramm der Stadt starten und in grosser Zahl Häuser abreißen, wird die Strassenfläche in der Stadt nicht grösser. Das heisst, wir haben dann den Stau einfach von den Vororten in die Stadt verlagert.



Leuthard Doris, Bundesrätin: Nachdem ich den Voten Ihrer Fraktionssprecher gut zugehört habe, scheint mir, dass sich nach dem überaus deutlichen Nein zur Milchkuh-Initiative jetzt alles in Harmonie aufgelöst hat. Sie votieren alle für Eintreten auf die bundesrätliche Vorlage, und das ist auch gescheit so. Es ist ein Muss, denn wenn Sie keine Lösung hätten, wenn Sie auch hier wieder dagegen wären, dann hätten wir dann wirklich ein grosses Problem bei der Strassenfinanzierung.

Sie wissen, dass die Reserven – Stand Ende 2015 – noch etwa 1,5 Milliarden Franken betragen; das heisst, uns fehlen Mittel für Investitionen in die Engpassbeseitigung. Gleichzeitig hat letztes Jahr die Anzahl der Stauzeiten auf dem Nationalstrassennetz erneut um 5 Prozent zugenommen; wir sind jetzt bei 22 828 Stunden pro Jahr. Das verursacht Kosten und volkswirtschaftliche Schäden – vom Ärger reden wir gar nicht. Wir müssen etwas tun.

Die Vorlage des Bundesrates ist eine ausgewogene Lösung für die Zukunft. Sie ermöglicht, dass wir in Zukunft dort Investitionen vornehmen, wo es nötig ist, dass wir die Versprechen einlösen, Bahn und Strasse gleich zu behandeln, dass wir die Finanzierungen vereinfachen, Projekte aus einem Topf finanzieren, und dass wir auch mit einem Entwicklungsprogramm aufzeigen, was es in den nächsten 25 Jahren braucht – zusammen mit dem Parlament, zusammen mit den Kantonen.

Erlauben Sie mir, zuerst zum Minderheitsantrag Rytz Regula auf Rückweisung ein paar Worte zu verlieren. Sie möchte ja die gesamte Vorlage zurückweisen, verbunden mit der Aufforderung, eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen. Ich habe schon in der Kommission erklärt, dass wir die Perspektiven der Verkehrsentwicklungen regelmässig veröffentlichen und der Öffentlichkeit auch die Grundlagen der Siedlungsentwicklung zur Verfügung stellen. Wir haben zahlreiche Studien des Bundesamtes für Raumentwicklung zu den Bereichen Verkehr, Infrastruktur, Siedlung, Städte, Agglomerationen, ländlicher Raum, Berggebiete, nachhaltige Entwicklung – sie fliessen alle in die Konzepte für die Verkehrsplanung ein, so natürlich auch in die NAF-Vorlage.

Die strategischen Entwicklungsprogramme Nationalstrassen und Bahninfrastruktur sind keine statischen, in sich abgeschlossenen Programme, sondern ermöglichen genau das, was Sie zu Recht fordern: eine dynamische Entwicklung und die Anpassung an die Verkehrsentwicklung, die heute prognostiziert und im Laufe der Planjahre dann immer klarer wird. Diese Programme sollen es auch dem Parlament ermöglichen, alle vier Jahre von der Analyse und den Konzepten, die die Administration erarbeitet, und von unseren Folgerungen daraus Kenntnis zu nehmen. Sie entscheiden dann, ob Sie unsere Analyse teilen und ob Sie mit der Freigabe von Krediten für die Entwicklungsschritte einverstanden sind. Die NAF-Vorlage stellt zudem sicher, dass künftig die Verkehrsträger noch besser aufeinander abgestimmt sind, indem für sie eben das Step Nationalstrassen und das Step Bahninfrastruktur erarbeitet worden sind. Auch departementsintern sind die beiden Bereiche vorher aufeinander abgestimmt worden.

Ich bitte Sie deshalb, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Eine Rückweisung ist nicht zielführend. Sie würde sogar dazu führen, dass gerade bei den Agglomerationsprogrammen erneut eine Verzögerung bei der Planung eintreten würde. Sie wissen, dafür fehlt uns bereits heute die Finanzierung. Gerade hier würden Sie eigentlich gegen die städtischen Interessen votieren.

Nun komme ich zum Inhalt der Vorlage, zum NAF: Wir haben es hier – das wurde von einigen erwähnt – nochmals mit der heutigen Problematik des Jährlichkeitsprinzips zu tun. Es ist jeweils so wie auch letztes Jahr: Das Parlament entscheidet im Dezember übers Budget, und wir müssen dann je nach Situation die geplanten Unterhaltsarbeiten in einigen Regionen hinauszögern. Das führt jedes Mal zu Ärgernissen. Die Fondslösung, die Schaffung des NAF, ermöglicht hier künftig eine wesentlich bessere Planung und Rechtssicherheit. Das ist nicht nur für die involvierte Wirtschaft, sondern vor allem natürlich für die betroffene Bevölkerung und für die Kantone ein wichtiges Element.

Wir haben immer gesagt: Mit diesem Fonds schaffen wir auch eine Gleichbehandlung gegenüber dem BIF, gegenüber der Architektur, die wir jetzt für die Bahninfrastruktur haben. Für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr sehen wir jetzt dieselbe Architektur, dieselben Grundprinzipien der Finanzierung vor, indem aus einem Topf Unterhalts-, Betriebs- und eben auch Investitionskosten bezahlt werden. Mit den jeweiligen strategischen Entwicklungsprogrammen können wir auch in analoger Weise dort investieren, wo es darum geht, künftige Kapazitäten sicherzustellen. Die bessere Koordination mit den Verkehrsträgern ist ein wichtiges Element der künftigen Verkehrsplanung, die eben auch mit der Siedlungsentwicklung vereinbar ist.

Im Grundsatz waren denn auch in den Kommissionen beider Räte die wesentlichen Elemente der Vorlage unbestritten, das heisst erstens die Schaffung des Fonds, des NAF, zweitens die Schaffung des Entwicklungsprogrammes, des Step, drittens die Weiterführung der Bundesbeteiligung an den Agglomerationsprogrammen und auch die Weiterführung der heute befristeten Beiträge an die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Das sind die unbestrittenen Teile.



Wir werden uns heute und wahrscheinlich auch morgen über die Finanzierungslücke unterhalten: Wie schliesen wir die? Da sind sich die Räte noch nicht ganz einig. Aber auch hier zeichnet sich, denke ich, ein Kompromiss ab.

Der Ständerat sowie Ihre Kommission sind überdies der Meinung, dass wir jetzt den Netzbeschluss 2012, die Übernahme von rund 400 Kilometern aus dem Kantonsstrassennetz ins Nationalstrassennetz, aufnehmen sollten, das heisst, die gesamte Finanzierungsverantwortung würde von den Kantonen an den Bund übergehen. Das ist nach wie vor sinnvoll. Der Bundesrat hat es nicht aufgenommen, denn nach dem Nein zur Vignettenvorlage fehlt die Finanzierung. Der Ständerat hat im letzten Sommer mit den Kantonen einen Anlauf genommen. Der erste Anlauf ging daneben. Jetzt haben wir so eine Zwischenlösung.

Den Wunsch, den Netzbeschluss aufzunehmen, verstehe ich sehr gut; wir haben auch nichts dagegen. Aber bei der Finanzierung haben wir nach wie vor ein Problem. Gemäss den Beschlüssen des Ständerates soll der Netzbeschluss zwei Jahre nach dem NAF in Kraft treten. Das hilft uns schon einmal, denn Sie wissen alle: In den Jahren 2018/19 werden wir relativ grosse Probleme haben, beim Bundeshaushalt überhaupt mit der Schuldenbremse konform zu sein. Es hilft uns somit, dass wir nicht gerade mit Inkrafttreten des NAF

AB 2016 N 1079 / BO 2016 N 1079

auch den Netzbeschluss zu finanzieren haben. Der Ständerat hat deshalb zusätzlich die Zweckbindung der Mineralölsteuer im Umfang von 5 Prozent zugunsten des NAF beschlossen. Das bringt uns jährlich 125 Millionen Franken. Das heisst aber: Hier leidet die Bundeskasse, denn wir entnehmen das dem Bundeshaushalt. Die Kantone leisten einen Kompensationsbeitrag im Umfang von jährlich 60 Millionen Franken. Sie wissen: Nach unseren Berechnungen betragen heute alleine die Kosten für Betrieb und Unterhalt 105 Millionen Franken. Die Kantone kommen hier relativ günstig weg. Aber immerhin: Es ist ein Teil der Finanzierung. Zusammen gibt es 185 Millionen Franken pro Jahr für den Netzbeschluss. Sie wissen: Wenn man die Ausbauten so umsetzen will wie geplant, kostet das 305 Millionen Franken. Das heisst, und das möchte ich hier nochmals sagen: Wir können das so beschliessen, Ihre KVF hat Ihnen dies vorgeschlagen. Ich möchte einfach daran erinnern, dass die Ausbauten nicht so schnell umsetzbar sind. Das heisst, es gibt eine Verzögerung auf der Zeitachse. Seien Sie also nicht erstaunt, wenn die ausgewählten Projekte in Ihrem Kanton halt nicht so schnell realisiert werden können wie vorgesehen. Das zu erwähnen ist sehr wichtig. Es ist mir auch wichtig, weil die Sache nicht ausfinanziert ist. Man wird das Problem später noch lösen müssen.

Zuhanden des Amtlichen Bulletins sage ich auch Folgendes: Sie haben den Bundesrat verpflichtet, den Stellen-Etat für die ganze Bundesverwaltung bei 35 000 einzufrieren. Wenn der Bund bzw. das Astra diesen Netzbeschluss umsetzen muss, bringt dies 60 zusätzliche Stellen, weil wir dann die Verantwortung für diese Strassen tragen. Auch dies müssen Sie einmal mit den Vorgaben punkto Stellenplafonierung in Übereinstimmung bringen. Ich sage dies der guten Ordnung halber, damit Sie nicht einfach etwas beschliessen und sich dann nachher darüber beklagen, dass der Bund wieder Stellen schafft. Es ist eine Folge Ihres Entscheides, wenn Sie den Netzbeschluss jetzt umsetzen wollen.

Zur Finanzierung allgemein: Es wurde zu Recht gesagt, mit den heutigen Einnahmen zeichne sich eine Finanzierungslücke von rund 1 bis 1,3 Milliarden Franken pro Jahr ab. Das ist ein neues, ungewohntes Bild. Wir hatten erstens bis Ende 2007 jährlich Überschüsse, konnten Reserven aufbauen. Seit 2008 leben wir von der Substanz, d. h., wir geben mehr aus, als wir einnehmen. Wir wären hier schon lange nicht mehr schuldenbremsenkonform. Die Reserven betragen, wie gesagt, per Ende Dezember noch rund 1,5 Milliarden Franken. Die Finanzierungslücke, auch das wurde zu Recht erwähnt, ist primär eine Folge der verbrauchsärmeren Fahrzeuge und der neuen Antriebstechnologien, indem hier die Einnahmen bei der Mineralölsteuer und beim Mineralölsteuerzuschlag stetig sinken.

Wir haben zweitens seit 1993 bei der Mineralölsteuer und seit 1974 beim Mineralölsteuerzuschlag die Teuerung nicht mehr angepasst. Herr Wobmann, die 30 Rappen Zuschlag aus dem Jahr 1974 sind heute noch 13,7 Rappen wert. Sie bezahlen also wesentlich weniger pro Liter, als Ihr Vater und Ihr Grossvater bezahlen mussten. Deshalb ist es so, dass die Teuerung bis heute eine Wohltat für den Automobilisten ist. Wir brauchten dieses Geld nicht, aber es ist so, dass die Teuerungsanpassung hier klar nicht Schritt mit der Bauteuerung gehalten hat, die wir selbstverständlich der Bauwirtschaft in derselben Zeit auf jedem Kilometer zu bezahlen hatten.

Drittens, das ist auch ein wichtiger Grund, wollen Sie die Infrastruktur ausbauen. Wir müssen Engpässe beseitigen. Im heutigen Infrastrukturfonds hat es zu wenig Mittel, und sie sind befristet. Wir müssen hier zu einem unbefristeten Ansatz übergehen, weil sich die Engpässe nicht von heute auf morgen einfach beseitigen lassen. Wir haben bis 2030 für die Engpassbeseitigung 6,6 Milliarden Franken an Investitionen eingerechnet. 2,6 Milliarden Franken haben Sie bereits freigegeben. Mit dieser Vorlage geht es um den Rest.



Der Bundesrat war damit einverstanden und ist es nach wie vor, dass wir die Automobilsteuer neu zu 100 Prozent zweckbinden und diese Mittel neu in den NAF einlegen. Das ist der Beitrag des allgemeinen Bundeshaushaltes zur Schliessung der erwähnten Finanzierungslücke. Auch die Automobilisten sollen aber ihren Beitrag leisten. Ich habe gesagt, dass sie durch die verbrauchsärmeren Fahrzeuge und durch die seit mehr als 40 Jahren nichtausgeschöpfte Teuerung heute weit weniger als vorher bezahlen. Was die 4 Rappen gemäss Ständerat und Mehrheit Ihrer Kommission bzw. die 6 Rappen gemäss Bundesrat und Anträgen der Minderheit betrifft, so müssen Sie entscheiden. Die Differenz beträgt 100 Millionen Franken im Jahr; das ist kein kleiner Betrag.

Im Ständerat und in Ihrer vorberatenden Kommission war der Wunsch nach 4 Rappen vor allem durch den starken Franken und den Tanktourismus bedingt. Es ist so, dass im letzten Jahr vor allem die Tankstellen entlang der Grenze relativ viel an Einnahmen verloren haben. Die Mineralölsteuereinnahmen gingen um fast 250 Millionen Franken zurück. Insofern muss man hier im Moment sicher aufpassen, dass man nicht übertreibt, weil sonst noch mehr von diesen potenziellen Einnahmen ins Ausland fließen. Wie wir wissen, kaufen viele Leute im Ausland ein und tanken dann halt auch noch dort; das wollen wir natürlich vermeiden. Wenn Sie aber für 4 Rappen votieren, dann müssen Sie die Finanzierungslücke von 100 Millionen Franken schliessen. Dieser Betrag kann nur kompensiert werden – das ist der Vorschlag –, wenn zusätzlich 5 Prozent der Mineralölsteuer zweckgebunden werden, was aber nochmals 125 Millionen Franken kostet. Sie entnehmen also mit diesen Anträgen der Bundeskasse rund 650 Millionen Franken, was kein Pappenstiel ist.

Ich sage auch hier an die Adresse des Parlamentes erneut Folgendes: Die Milchkuh-Initiative wurde massiv verworfen, weil das Volk gesagt hat, dass wir aufpassen müssen, den Bundeshaushalt nicht zu sehr zu schwächen. Es ist wichtig, dass man auch hier nicht übertreibt. Die nächsten Sparprogramme werden auf Sie zukommen. Was die Zweckbindung betrifft, so sind die Fonds ideal für mich. Ich bin dann, im Gegensatz zu Ihnen, vor Sparprogrammen geschützt. Ich bin aber auch Mitglied des Bundesrates. Es gibt die schwach gebundenen Mittel für Bereiche wie Landwirtschaft, Verteidigung, Bildung und Entwicklungszusammenarbeit. Je mehr Mittel Sie zweckbinden und auch in Notfällen nicht mehr unter die parlamentarische Budgethoheit stellen, umso mehr gibt es Druck auf andere Bereiche. Wenn Sie nachher die Debatte darüber führen, ob das Maximum richtig oder falsch ist, müssen Sie sich bewusst sein, dass Sie Ihre parlamentarischen Beschlussmöglichkeiten, aber auch Ihre Budgetsouveränität ein Stück weit aufgeben.

Noch ein paar Worte zu den Agglomerationsprogrammen: Sie sind sehr wichtig, sie haben sich bewährt. Die Kompetenz und die Finanzhoheit muss bei den Kantonen und Städten liegen, nicht beim Bund. Der Bund unterstützt diese koordinierten Programme mit finanziellen Beiträgen. Wir begleiten sie sehr eng, und es ist völlig unbestritten, dass wir da für die nächsten Jahre noch einen grossen Bedarf haben. Es ist aber ebenso eine Tatsache, dass wir nach wie vor Geld aus den ersten Agglomerationsprogrammen horten – sie sind jetzt auch schon achtjährig –, weil sehr viele Planungen nicht wahnsinnig weit fortgeschritten waren und dennoch schon Anträge für Bundessubventionen gestellt wurden. Hier haben wir also schon noch einen Prozess vor uns. Es ist aber sehr wichtig, diese Teile jetzt zu verstetigen. Wir kommen mit der NAF-Lösung zu einer stetigen Bundesunterstützung, weil es eine Aufgabe bleiben wird, in den Agglomerationen, wo die Bevölkerung zunimmt, die Finanzierung der Infrastruktur zu verbessern.

Ich möchte hier noch die Frage von Herrn Nationalrat Burkart klären. Ich habe dies schon in der Kommission getan, kann hier aber nochmals darlegen, dass wir bereits mit der Fabi-Botschaft geklärt haben, dass über den BIF alles finanziert wird, was bahenseitig anfällt. Bahnen und S-Bahnen betreffen den Agglomerationsteil Strasse also nicht, sondern werden über den BIF finanziert. Was über den NAF finanziert wird, geht e contrario aus Artikel 49 Absatz 3 Buchstabe a des Eisenbahngesetzes hervor. Darin heisst es, dass Leistungen ausgeschlossen sind, wenn sie der Feinerschliessung dienen. Die Feinerschliessung – das steht im

AB 2016 N 1080 / BO 2016 N 1080

Personenbeförderungsgesetz und in der dazugehörigen Verordnung – umfasst zum Beispiel Haltestellen, bei denen die Distanz zu einer andern Bahn kleiner als 1,5 Kilometer ist, oder Trams, die eben Teil der Strasse sind; und in Lausanne haben wir noch die Metro.

Das ist eigentlich das, was dann übrigbleibt, was eben nach dem Verständnis der zitierten Gesetzgebungen Strassenanlagen oder Infrastrukturen im Bereich der Strasse sind. Das ist meines Erachtens jetzt sauber getrennt, und wir haben bei den Agglomerationsprojekten keine Querfinanzierung mehr von der Strasse hin zur Schiene.

Die Einschränkung bzw. Fokussierung der verwendeten Mittel auf den Strassenverkehr, wie sie Ihre Kommission beantragt, ist auch unter diesem Aspekt nicht zweckdienlich und lösungsorientiert. Sie öffnet höchstens wieder neue Gräben; wir haben das heute schon in den Statements der Fraktionen gehört. Ich glaube, hier hat





der Ständerat die bessere Lösung vorgeschlagen, und die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz hat das in einem Schreiben an Sie vom 17. Mai auch deutlich untermauert.

Zum Schluss: Der Bundesrat präsentiert eine ausgewogene, solide und zukunftsfähige Lösung. Wir sind der Meinung, dass wir damit im Bereiche der nationalen Verkehrsfinanzierung einen wichtigen Schlussstein setzen. Ich erinnere an den FinöV-Fonds, der den Bau der Neat ermöglicht hat. Ich erinnere an den Infrastrukturfonds, der es, auch mit Geldern aus der LSVa und neu mit Geldern für die Agglomerationsprogramme, ermöglicht hat, auch für die Bergregionen wichtige Investitionen zu tätigen. Ich erinnere an den BIF als Folgeprojekt und an den NAF, der jetzt ein gleichwertiges Instrument zum BIF bei der Bahn darstellt. Damit verfügen wir inskünftig – und das ist europaweit einzigartig! – über zwei Fonds, die transparenter und dank einem klaren Planungshorizont mit den beiden Step einfacher zu handhaben sind. Insofern sind das sehr moderne Mittel, die wir hier inskünftig zur Verfügung haben, um eben die Verkehrsträger gemäss den Bedürfnissen zu entwickeln. Wir meinen, dass auch die Schliessung der Finanzierungslücke, wie wir sie vorschlagen, vertretbar und ausgewogen ist – vertretbar, weil die letzte Anpassung des Mineralölsteuerezuschlags schon über 40 Jahre zurückliegt. Sie ist vertretbar, weil die steuerliche Belastung für eine 100-Kilometer-Fahrt aufgrund des geringeren Treibstoffverbrauchs heute viel geringer ist als vor 40 Jahren; damals war sie, teuerungsbereinigt, noch zweieinhalbmal so hoch wie heute. Zudem verfügen wir heute über wesentlich besser ausgebaute Strasseninfrastrukturen. Sie ist ausgewogen, weil alle, die Autofahrer und der Bundeshaushalt, sich beteiligen, um diese Finanzierungslücke zu schliessen.

Die smarten Technologien, die einige von Ihnen erwähnt haben, werden uns auch helfen. Aber auch smarte Autos brauchen Strassen. Auch smarte, intelligente Fahrzeuge brauchen Infrastruktur. Sie helfen uns, die Spitzenzeiten zu optimieren, den Verkehr zu verflüssigen, aber sie werden in den nächsten Jahrzehnten auch bei aller Vorliebe für die Digitalisierung nicht helfen, nochmals Kapazitäten aufzubauen.

Deshalb bitte ich Sie, auf diese Vorlagen einzutreten und in den Grundzügen dem Ständerat zu folgen.

Rytz Regula (G, BE): Sehr geehrte Frau Bundesrätin, vielen Dank für Ihre Ausführungen, auch zu den Planungsgrundlagen für die Dimensionierung des neuen Strassenfonds. Ich habe dazu eine Frage: Sind Sie überzeugt davon oder gehen Sie davon aus, dass alle Projekte in der mittelfristigen Investitionsplanung umgesetzt werden können, wenn wir das Klimaabkommen von Paris unterschreiben? Wo müssen andernfalls Abstriche gemacht werden? Was sind Ihre Überlegungen zu dieser langfristigen Planung unter dem Eindruck der Klimaherausforderungen, die wir anzugehen haben?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich habe das Klimaabkommen namens des Bundesrates bereits unterschreiben dürfen. Sie werden es zur Ratifikation erhalten. Selbstverständlich ist der Verkehr, wenn es um CO₂ geht, einer der wichtigen Emittenten. Wir werden im Rahmen der neuen Gesetzgebung, bei der es darum geht, die Ziele bis 2030 zu erreichen, auch Massnahmen vorschlagen, die wir im Bereich Transport sehen. Wir haben es schon gesagt: Es ist keine Revolution, sondern die Fortsetzung unserer Philosophie, dass wir bei den Neuwagen ansetzen, indem dort die Standards punkto CO₂ nochmals heraufgeschraubt werden. Das ist der richtige Ansatz, er ermöglicht eine relativ schnelle Erneuerung der Flotte. Wie auch Sie gesagt haben: Die verbrauchsärmeren Fahrzeuge und die E-Mobilität werden uns auf diesem Weg massgeblich helfen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Bundesrätin, Sie haben gesagt, dass mein Grossvater und mein Vater billiger gefahren seien. Ich bin in der Zwischenzeit auch Grossvater, und ich sage Ihnen, 1972 hat das Benzin 72 Rappen gekostet.

Sind Sie mit mir einverstanden, dass man 1992 den Grundzoll um 20 Rappen angehoben hat – nicht den Zuschlag, aber den Grundzoll? Es spielt für mein Portemonnaie keine Rolle, ob ich Grundzoll oder Zuschlag bezahle. Sind Sie damit einverstanden?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie müssen natürlich die Gesamtbelastung nehmen. Es schleckt keine Geiss weg, dass die 30 Rappen Zuschlag aus den Siebzigerjahren nur noch 13 Rappen wert sind – die restlichen 20 Rappen sind längst konsumiert. Ich bin sicher, Sie haben ein verbrauchsärmeres Fahrzeug als Ihr Vater und Ihr Grossvater. Darin sind wir uns wahrscheinlich auch einig. Aber Sie fahren wahrscheinlich ein bisschen mehr in der Landschaft herum. Das ist aber Ihre persönliche Entscheidung.

Aeschi Thomas (V, ZG): Frau Bundesrätin, Sie haben jetzt mehrmals über die Teuerung gesprochen. Sie bitten das Parlament um eine Ermächtigung, dass der Bundesrat, wenn die Teuerung steigt, Anpassungen vornehmen kann. Ist dem Bundesrat entgangen, dass während der letzten Jahre in der Schweiz eine negative Teuerung herrschte und dass entsprechend im Gesetz auch eine Senkung in Betracht gezogen werden sollte?



Leuthard Doris, Bundesrätin: Wegen eines Jahres mit Negativteuerung – nach 40 Jahren Positivteuerung – verändert sich die Welt wahrscheinlich nicht gross, Herr Nationalrat. Eine Teuerungsanpassung haben wir in diversen Bereichen. Sie als Finanzpolitiker wissen, dass die Teuerung bei allen Subventionen und Beiträgen des Bundes sogar automatisch berücksichtigt wird. Sie haben es also in der Hand, zum Beispiel auch bei den AHV-Renten zu sagen: Es gibt eine Negativteuerung, wir senken die AHV-Rente – ich wünsche Ihnen viel Glück dabei!

Rickli Natalie (V, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben gesagt, es müssten beim Astra neue Stellen geschaffen werden. Ich kann mich nicht erinnern, dass Sie das in der KVF gesagt haben. Nun meine konkrete Frage: Im Vorfeld der Vignettenabstimmung haben Sie ja 34 Personen angestellt, die nicht mehr entlassen wurden. Dürfen wir davon ausgehen, dass sich diese Mitarbeiter um die zusätzlichen 400 Kilometer Strasse kümmern, für die sie ja ursprünglich angestellt wurden?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Eigentlich müssten Sie das als Kommissionspräsidentin wissen. Erstens waren die Stellen schon in der Botschaft für den Netzbeschluss 2012 aufgeführt. Ja, das steht dort. Wir haben es auch danach wieder gesagt. Sie haben einen schriftlichen Bericht zu diesen Stellen. Wir haben die damals aufgebauten Stellen vollumfänglich abgebaut. Dazu gab es Vorstösse und Fragen von Ihrer Fraktion. Wir sind also sauber. Aber ich möchte Sie daran erinnern, dass diese Stellen neu aufzubauen sind, weil die 400 Kilometer Nationalstrassen sich nicht von alleine unterhalten. Das müssen Sie dann halt lösen, indem

AB 2016 N 1081 / BO 2016 N 1081

Sie eben hier auch die Personalressourcen zur Verfügung stellen.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wir stimmen nun über den Antrag der Minderheit Burkart auf Eintreten auf Vorlage 2 ab. Die Mehrheit beantragt Nichteintreten.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 15.023/13613)
Für Eintreten ... 189 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wir stimmen nun über den Antrag der Minderheit Rytz Regula auf Rückweisung aller vier Vorlagen ab.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 15.023/13615)
Für den Antrag der Minderheit ... 51 Stimmen
Dagegen ... 141 Stimmen
(1 Enthaltung)

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

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Die Detailberatung ist in zwei Blöcke gegliedert. Zum Inhalt der Blöcke wurde Ihnen eine Übersicht ausgeteilt.

Block 1 – Bloc 1

Entwurf 1
Projet 1





Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag Vogler zu Ziffer II Absätze 2 und 3 wurde zurückgezogen.

Allemann Evi (S, BE): Ich kann vielleicht noch nachholen, was ich in der Eintretensdebatte versäumt habe: Ich lege meine Interessenbindung offen. Ich bin Präsidentin des Verkehrsclubs der Schweiz. Ich vertrete in diesem Block zwei Minderheiten. Die eine Minderheit betrifft ein ganzes Konzept, sie taucht an verschiedenen Stellen auf der Fahne auf. Die andere Minderheit betrifft Artikel 86 Absatz 6 zur Möglichkeit, Erträge aus der Automobilsteuer im Rahmen von Sparprogrammen zu verwenden.

Schon in der Vernehmlassung haben wir uns gegen die neue Zweckbindung der Automobilsteuer gewehrt. Heute geht sie zu 100 Prozent in die Bundeskasse. Die rund 400 Millionen Schweizerfranken, die das jährlich ausmacht, fliessen heute vollumfänglich in die Bundeskasse. Neu würde dieses Geld in der Bundeskasse fehlen und in der Strassenkasse auftauchen. Zusammen mit der Erhöhung der Zweckbindung bei der Mineralölsteuer um 10 Prozent, so wie es die Mehrheit Ihrer Kommission vorschlägt, ergibt das eine happige Umverteilung von der Bundeskasse in die Strassenkasse von – wenn man mit den Zahlen aus der NAF-Botschaft rechnet – 650 Millionen Schweizerfranken pro Jahr.

Ich vergegenwärtige Ihnen gerne die Geschichte dieser Vorlage. Noch in der Vernehmlassung hat der Bundesrat 270 Millionen Franken jährlich von der Bundeskasse in die Strassenkasse umleiten wollen; dies mit einer Zweidrittelzweckbindung der Automobilsteuer. Inzwischen ist es wesentlich mehr. Schon in der Botschaft, nach der Vernehmlassung, wurden es 400 Millionen; also gab es eine 100-prozentige Zweckbindung der Automobilsteuer. Und dann schlug der Ständerat noch die Erhöhung der Zweckbindung bei der Mineralölsteuer um 10 Prozent hinzu, was inzwischen eine sogenannte halbe Milchkuh ausmacht. 650 Millionen Franken aus der Bundeskasse, das ist extrem grosszügig.

Für uns ist das ein No-go. Wir haben deshalb nicht den Mittelumfang insgesamt reduziert, sondern einen anderen Mix vorgeschlagen, um die Bundeskasse nicht in diesem Ausmass zu belasten und gleichzeitig die Nutzerfinanzierung moderat zu erhöhen. Die Nutzerfinanzierung werden wir jedoch bei Vorlage 2 diskutieren. Unser Konzeptantrag akzeptiert also den Mittelbedarf insgesamt, auch wenn uns die Berechnungen etwas allzu grosszügig erscheinen. Sprich: Es ist sehr viel zusätzliches Geld, das neu in der Strassenkasse auftauchen wird. Trotzdem nehmen wir nicht eine Kürzung dieser Gelder vor, sondern schlagen einen ökologischeren und verursachergerechteren Finanzierungsmix vor. Wir wollen die Umschichtung der Gelder bei der Automobilsteuer verhindern. Wir schlagen 0 Prozent Zweckbindung bei der Automobilsteuer vor, dafür aber eine um 20 Prozent höhere Zweckbindung bei der Mineralölsteuer.

Das macht 500 Millionen Schweizerfranken pro Jahr aus. Dieses Geld würde dann in der Bundeskasse fehlen und neu in der Strassenkasse auftauchen. Das ist für uns das absolute Maximum. Darüber können und wollen wir nicht hinausgehen. Gleichzeitig ist das im Kontext mit Vorlage 2 zu sehen, wo wir eine moderate Benzinpreiserhöhung von 6 Rappen vorschlagen.

Weshalb ist uns eine zusätzliche Zweckbindung bei der Mineralölsteuer lieber als eine neue Zweckbindung bei der Automobilsteuer? Die Automobilsteuer – man kennt sie auch unter dem Namen Autoimportsteuer – bezahlt jede oder jeder, die oder der ein neues Auto kauft. Bisher war sie eine voraussetzungslos geschuldete Abgabe, die in die Staatskasse floss. Früher hiess diese Abgabe Autozoll. Diese Steuer hat deutlich weniger mit der Strassenbenützung zu tun als die nur teilweise zweckgebundene Mineralölsteuer. Jeder zahlt diese Steuer in der Höhe von 4 Prozent des Neuwagenpreises, auch wenn er oder sie zum Beispiel aus ökologischen Gründen ein neues, sparsames Auto kauft und dieses dann vornehmlich in der Garage stehenlässt. Konkret und in Zahlen bedeutet das, dass wir vorschlagen, 0 Franken aus der Automobilsteuer, dafür aber zusätzliche 500 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer zu nehmen plus den Benzinpreis gegenüber der Ständeratsversion um weitere 2 Rappen anzuheben, wie das der Bundesrat in der Botschaft vorgeschlagen hat. Finanziell ergibt das – wie gesagt – insgesamt etwa denselben Betrag wie das Konzept der Mehrheit, aber eben in einem sinnvolleren Mix. Mit dem Konzept meiner Minderheit würde nicht nur die Bundeskasse weniger stark geplündert, diese Lösung ist auch ökologischer, da die Autofahrer verursachergerecht bezahlen würden: Wer wenig fährt, zahlt weniger; wer ein Auto mit grossem Benzinverbrauch fährt, bezahlt mehr.

Dann komme ich noch zu meinem Minderheitsantrag zu Artikel 86 Absatz 6 betreffend die Möglichkeit, die Erträge aus der Automobilsteuer im Rahmen von Sparprogrammen zu verwenden. Es geht hier um die Flexibilität im NAF-Konstrukt. Diese Flexibilität muss hier in Absatz 6 erhalten bleiben, dies mit Blick auf die Steuerbarkeit des Haushalts. Ich ziehe einen Vergleich zur Fabi-Lösung und zum BIF. Dort haben wir Flexibilität, weil es heisst, dass maximal zwei Drittel der LSVA in den BIF fliessen. Das war in der Vergangenheit nicht nur toter Buchstabe. Man hat 2014 von der Flexibilität Gebrauch gemacht, indem man 140 Millionen Franken nicht in den BIF geleitet hat; 2015 hat man gar 210 Millionen Franken nicht eingelegt. Und hier ist es dann erst noch



an die Bedingung geknüpft, dass das nur im Rahmen von Sparprogrammen im Umfang von 1 Prozent der Gesamtausgaben des Bundes möglich sein soll.

Ich bitte Sie also, hier den Beschlüssen des Ständerates zu folgen und meine Minderheitsanträge zu unterstützen.

Grossen Jürg (GL, BE): Ich tue es meiner Vorrednerin gleich und lege meine Interessenbindung offen: Ich bin im

AB 2016 N 1082 / BO 2016 N 1082

Vorstand des Elektromobilitätsverbandes Swiss E-Mobility. Ich nehme gleich zu meinen vier Minderheitsanträgen in Block 1 Stellung.

Bei Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g möchte meine Minderheit II wie der Ständerat daran festhalten, dass maximal zusätzliche 10 Prozent der Mineralölsteuer zweckgebunden in die Strassenkasse fliessen. Wir Grünliberalen bevorzugen eigentlich anstelle der Autoimportsteuer eine Erhöhung der Zweckbindung bei der Mineralölsteuer, wie es das Konzept der Minderheit Allemann will. Da in der Kommission eine Mehrheit dieses Konzept aber abgelehnt hat und sich damit bei der Zweckbindung für die Autoimportsteuer ausgesprochen hat, habe ich mit meiner Minderheit II den Beschluss des Ständerates aufgenommen. Ich will, dass die Erhöhung der Mineralölsteuerzweckbindung nicht fix, sondern mit einer Maximalklausel beschlossen wird und damit ein finanzpolitischer Spielraum aufrechterhalten bleibt.

Meine Minderheit II bei Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2ter ist eine Folge aus dem eben besprochenen Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g. Allerdings geht es um die Übergangsfrist, also ausschliesslich um die ersten zwei Jahre des NAF. Bekanntlich erfolgt die Integration des Netzbeschlusses erst zwei Jahre nach Inkraftsetzung des NAF. Finanzpolitische Gründe haben den Ständerat zu dieser Etappierung bewogen.

Bitte bleiben Sie finanzpolitisch vernünftig, und unterstützen Sie in diesem Punkt meine Minderheit III!

Bei Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b habe ich zwei Minderheitsanträge zum Thema Elektromobilität bzw. alternative Antriebsarten eingereicht. Ich persönlich fahre bereits seit fünf Jahren praktisch ausschliesslich elektrisch. Im Grundsatz bin ich dafür, dass Elektroautos an die Strasseninfrastruktur bezahlen müssen, deshalb unterstützte ich die Absicht des Bundesrates grundsätzlich. Allerdings wäre einerseits eine pauschale Abgabe völlig falsch, und die Besteuerung würde andererseits erst dann merklich Ertrag generieren, wenn auch eine substantielle Anzahl von Elektrofahrzeugen auf der Strasse verkehren würde.

Momentan befindet sich die Elektromobilität in der Anfangs- und Aufbauphase. Deshalb lehne ich eine Besteuerung zumindest momentan ab. In den vergangenen Jahren hatten wir in der Schweiz Neuzulassungszahlen für Elektroautos in einem Bereich von weniger als 1 Prozent. 2015 waren es erstmals 1 Prozent oder, in Zahlen, 3257 Fahrzeuge bei total 323 783 neuzugelassenen Personenwagen. Mit diesen 3257 Elektroautos würden mit einer angenommenen Pauschale von 500 Franken 1,6 Millionen Franken pro Jahr generiert, was dem NAF, der ja über 1,2 Milliarden gross ist, nicht wirklich etwas bringt und die Elektromobilität erst noch bremst.

Ich verlange explizit keine staatlichen Unterstützungsprämien für Elektroautos wie beispielsweise in Deutschland. Elektroautos werden auf der einen Seite durch die Kantone mit reduzierten Motorfahrzeugsteuern und durch die Versicherungen mit Prämienrabatten unterstützt. Da ist es nicht zielführend, wenn der Bund auf der anderen Seite mit einer Pauschale die kleinen Vorteile dieser aufstrebenden neuen Technologie gleich wieder zunichtemacht. Ich beantrage, die Verhältnisse zu wahren und Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b so auszugestalten, dass er den Relationen gerecht wird. Mit meiner Minderheit I verlange ich deshalb, dass die Steuer für diese alternativ angetriebene Fahrzeuge leistungsabhängig erhoben wird. Für ein Twike soll nicht die gleiche Pauschale und auch nicht die gleiche Abgabe pro Kilometer bezahlt werden müssen wie für einen Tesla. Schliesslich gilt die Leistungsabhängigkeit auch für LKW. Das steht entsprechend in der Bundesverfassung. Bitte unterstützen Sie mit der Minderheit I diesen wichtigen Grundsatz.

Mit der Minderheit II verlange ich, dass die Abgabe für alternativ angetriebene Fahrzeuge eben erst dann eingeführt wird, wenn eine signifikante Marktdurchdringung erreicht ist. Eine fixe Jahreszahl für die Einführung, wie es der Bundesrat in der Botschaft vorschlägt, wird der Sache unseres Erachtens nicht gerecht. Ich danke Ihnen, wenn Sie meine Minderheitsanträge in diesem Block unterstützen.

Rytz Regula (G, BE): Ich spreche zu meinem Minderheitsantrag zu Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g. Es geht um die finanzielle Ausstattung des Strassenfonds und um unsere Überzeugung, dass wir hier nicht übertreiben müssen und auch nicht übertreiben dürfen; dies aus zwei Gründen.

Erstens hat die Schweiz heute schon das dichteste Strassennetz der Welt. Alles, was jetzt noch neu gebaut werden kann, geht auf Kosten von Siedlungsräumen oder von Kulturland oder wird unter den Boden versenkt.





Wie schwierig es ist, solche Projekte heute durchzubringen, zeigen die vielen Einsprachen zum Beispiel zu Projekten wie dem Ausbau des Gubrist oder dem Westast in Biel. Sobald die Baupläne auf dem Tisch liegen, sobald klar ist, welche Häuser und Bäume abgerissen werden müssen, sobald die Bauern Realersatz für das zubetonierte Kulturland fordern, sobald die ersten Enteignungen drohen, fängt das grosse Verhandeln an. Und das dauert. Es ist deshalb nach dem überdeutlichen Nein zur Milchkuh-Initiative unnötig, jetzt eine halbe Milchkuh in den Stall zu stellen. Auch eine halbe Milchkuh ist zu viel.

Denn wir wissen es: All die vielen neuen Strassenprojekte auf der Liste des Bundesrates werden erst nach jahrzehntelangen Planungsarbeiten realisiert werden können, falls sie dann überhaupt noch nötig sind. Das stellt die Geduld der Mitarbeitenden des Astra auf die Probe, ist aber ein völlig berechtigtes und natürliches Verfahren in einem Rechtsstaat, in dem alle ihre persönlichen Interessen vertreten dürfen. Weil es praktisch nur noch heikle und schwierige Projekte auf dieser Liste gibt – weil die Schweiz schon gebaut ist –, wird es überall grosse Verzögerungen geben. Es ist deshalb unnötig, Geld auf Vorrat zweckgebunden in der Strassenkasse anzuhäufen, wenn man es dann gar nicht ausgeben kann.

Der zweite Grund ist ein finanzpolitischer. Wir haben in dieser Sommersession ja nicht nur mit schlechtem Wetter zu kämpfen, sondern eine finanzpolitische Hiobsbotschaft nach der anderen gehört. Unser Finanzminister malt tiefrote Zahlen an die Wand und droht mit Ausgabensperren, Globalkürzungen und Stabilisierungsprogrammen in Kadenz. Diese Bedrohungslage steht in seltsamem Kontrast zur Ausgabenfreude der Parlamentsmehrheit, wenn es um ihre Steckenpferde geht: Militär, Unternehmenssteuerreform oder eben Strassenfonds – hier wird dann plötzlich mit grosser Kelle angerichtet. Das können wir Grünen nicht akzeptieren. Wir wollen wieder zurück, zumindest auf Feld zwei dieser Vorlage.

Evi Allemann hat vorhin sehr schön aufgezeigt, dass die Finanzierungsgrundlage während der Beratungen des Fonds aufgegangen ist wie ein Hefeteig. Im Vernehmlassungsentwurf wurden noch 270 Millionen Franken aus der Bundeskasse in die Strassenkasse umgeleitet, jetzt sind es 400 oder sogar 700 Millionen Franken. Im Vernehmlassungsentwurf wurde noch von einem Mineralölsteuerzuschlag, also einer Nutzerfinanzierung, von 12 bis 15 Rappen geredet, jetzt sind es noch 4 Rappen. Da haben sich die Gewichte also klar zuungunsten einer ökologischen und vernünftigen Strassenplanung verschoben.

Der Fonds ist damit aus dem Gleichgewicht geraten. Wir Grünen wollen ihn mit anderen zusammen wieder ins Gleichgewicht bringen. Das heisst: Damit die Rechnung stimmt, wollen wir weniger Geld aus der Bundeskasse und mehr Nutzerfinanzierung. Und wir wollen den Fonds auch nicht so grosszügig ausgestalten, wie es der Ständerat am Schluss beschlossen hat. Mit meinem Minderheitsantrag, der nun zur Diskussion steht, werden wir nur noch die 400 Millionen Franken der Autoimportsteuer in die Strassenkasse umlenken und sonst keine weiteren Mittel, die heute in der Bundeskasse sind. Dafür soll dann im Gesetz, das wir nachher beraten, der Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer selbst wieder auf 6 Rappen pro Liter Treibstoff aufgestockt werden. Das ist ein sinnvoller Antrag. Er entspricht übrigens auch dem, was der Bundesrat in der Botschaft vorgeschlagen hat.

Hinzu kommt nun noch der Netzbeschluss. Aber da zahlen die Kantone ja auch einen Teil dazu. Es gibt ganz

AB 2016 N 1083 / BO 2016 N 1083

unterschiedliche Berechnungen dazu, was der Unterhalt der Kantonsstrassen in Zukunft kosten wird. Mit den 60 Millionen Franken, die die Kantone zur Verfügung stellen, sind wir auf der sicheren Seite, und bei den Ausbauprojekten werden halt auch die neuen Kantonsprojekte anstehen müssen, wie all jene, die heute bereits in der Investitionsplanung enthalten sind. Weil es viele Verzögerungen gibt, wird es zu einer Verstetigung und Verlangsamung der Ausführungsprojekte kommen, sodass mit meinem Minderheitsantrag genügend Geld im Fonds ist, um die dringenden Aufgaben zu erledigen.

Ich danke Ihnen dafür, dass Sie masshalten, so wie es die Bevölkerung mit ihrem Nein zur Milchkuh-Initiative auch gewünscht hat.

Wobmann Walter (V, SO): Bei Artikel 86 Absatz 5 beantragt meine Minderheit II, den Satzteil "und zur Bildung einer angemessenen Rückstellung" zu streichen. Was heisst "angemessen"? Welche Grössenordnung ist das? Die Formulierung ist schwammig und auch nicht quantifizierbar. Sie kommt eigentlich der Erhebung einer weiteren Abgabe auf Vorrat gleich. Ich bin hier auch für klare Formulierungen. Ich bitte Sie: Stimmen Sie dieser Änderung zu! Sie entspricht übrigens auch der Variante des Bundesrates. Sie sehen also, dass ich hier einmal gleicher Meinung bin wie der Bundesrat – das kommt ja nicht jeden Tag vor.

Jetzt äussere ich mich noch als Fraktionssprecher zu den anderen Anträgen: Hier lehnen wir alle Minderheitsanträge Allemann, Grossen Jürg und Rytz Regula ab. Diese wollen ja bekanntlich ein anderes Konzept, welches eine deutliche Verschlechterung der ganzen Vorlage bedeuten würde.



Wir stehen klar zum Grundkonzept des vorliegenden NAF. Insbesondere kann es nicht sein, dass für den Fonds bestimmte Mittel wieder zweckentfremdet werden könnten, also Strassengelder bei Sparübungen wieder in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Dies betrifft die Zweckbindung des Mineralölsteueranteils und auch die Autoimportsteuer.

Die Abgabe für Elektrofahrzeuge befürworten wir, denn diese Fahrzeuge benutzen und belasten die Strasse genau gleich wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Es ist eigentlich nicht massgebend, mit welchen Motoren die Fahrzeuge angetrieben werden: Die Strasse wird so oder so benützt.

Zu diesem Thema habe ich jetzt noch eine Frage an die Frau Bundesrätin betreffend die Elektroautos: Stimmt es, dass auf Elektroautos keine Importsteuer erhoben wird? Falls ja, warum?

Flach Beat (GL, AG): Ich spreche für die Grünliberalen zu Block 1; hier geht es ja vor allen Dingen um die Finanzierung des Fonds.

Während des Abstimmungskampfes zur Milchkuh-Initiative haben wir immer wieder gesagt, dass diese Initiative viel zu weit gehe, viel zu starr und viel zu einseitig sei und dass der NAF wahrscheinlich das richtige Instrument sei, um die Verkehrsinfrastrukturen im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs in die Zukunft zu führen.

Jetzt liegen verschiedene Minderheitsanträge vor, die vorschlagen, wie diese Finanzierung gestaltet werden kann. Einige schiessen bereits wieder übers Ziel hinaus, gehen wieder Richtung Milchkuh-Initiative und sind klar abzulehnen. Das Volk hat klar und deutlich gesagt, dass es eine ausgewogene Finanzierung haben will.

Heute ist es so, dass etwa 50 000 Kilometer der Strassen den Gemeinden gehören, 18 000 Kilometer Strasse Kantonsstrassen und etwa 1700 bis 1800 Kilometer Nationalstrassen sind. Das bedeutet, dass bei den Gemeinden eine Infrastruktur in der Grössenordnung von etwa 200 Milliarden Franken Wiederbeschaffungswert vorhanden ist. Jedes Auto, das importiert wird, jedes Mobilitätsmittel, das importiert wird, wird wahrscheinlich einen sehr grossen Teil seiner Verkehrsleistung halt eben auf diesen Gemeindestrassen, die durch Steuergelder finanziert werden, erbringen. Es ist deshalb nicht sinnvoll, starre Regeln nur zugunsten der Nationalstrassen zu machen: Das ist keineswegs verbrauchergerecht.

Die Grünliberalen wären eigentlich für eine nutzungsabhängige Besteuerung des Strassenverkehrs, das heisst für ein Mobility-Pricing, abhängig davon, wo und wann man fährt, damit halt eben ein wirklicher Markt entsteht. Dieses Mobility-Pricing steht heute leider nicht mehr zur Debatte, obwohl es das beste Menü wäre, um dann auch einmal die entsprechende Verkehrssteuerung zu erreichen. Dazu kommen wir leider bei dieser Vorlage nicht.

Ich bitte Sie, in Zusammenhang mit den Minderheitsanträgen zu Artikel 86 der Minderheit II (Grossen Jürg) zu folgen, die bei Absatz 2 Buchstabe g den Beschluss des Ständerates aufgenommen hat und eine vernünftige, ausgewogene Tarifierung der Verwendung der Mineralölsteuer für den NAF vorsieht. Allenfalls wäre auch das Konzept der Minderheit III (Rytz Regula) möglich. Wir werden sehen, wie Sie hier abstimmen.

Im Bereich der Elektromobilität wird sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten wahrscheinlich eine exponentielle Entwicklung abzeichnen. Elektromobilität wird die Verbrennungsmobilität ersetzen. Darum ist es richtig und zweckmässig, wenn auch Elektromobile oder andere Fahrzeuge, die mit alternativen Brennstoffen fahren, entsprechend ihren Anteil an die Strassenverkehrsinfrastruktur leisten.

Ich bitte Sie deshalb, auch bei Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b der Minderheit II (Grossen Jürg) zu folgen, die die Einführung einer Abgabe vorsieht, die allerdings erst dann erfolgen soll, wenn auch tatsächlich eine signifikante Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge zu verzeichnen ist, damit sich das auch entsprechend als Anreiz bei der Beschaffung erweist.

Ammann Thomas (C, SG): Ich spreche für die CVP-Fraktion zu Block 1. Die vorliegenden und heute zur Beratung anstehenden Minderheitsanträge zu Entwurf 1 wird die CVP-Fraktion nicht unterstützen. Im Namen der CVP-Fraktion empfehle ich Ihnen, jeweils den Mehrheitsanträgen zu folgen.

Nachdem wir nun auf die Vorlage eingetreten sind und auch keine Rückweisung beschlossen haben, steht die Ampel auf Grün, um ein solides Fundament für den bedarfsgerechten Unterhalt und den notwendigen Ausbau der Strasse zu legen. Mit dem NAF haben wir in Zukunft ein verlässliches Instrument, welches die erforderlichen Infrastrukturen des Strassen- und Agglomerationsverkehrs gewährleistet. Damit wird notabene Flexibilität in der Priorisierung der Strassenprojekte ermöglicht, und es wird erreicht, dass die Finanzierung der Strasseninfrastrukturen und auch die Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr nicht mehr von den Unwägbarkeiten der Bundeskasse beeinträchtigt sind und so ein Gleichgewicht geschaffen wird.

Die CVP-Fraktion wird bei Artikel 86 Absatz 2 Litera g zur Fondszuweisung und zur Zweckbindung der Mineralölsteuer dem Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen. So soll die Mineralölsteuer um 10 Prozent erhöht



werden. In Phase 1, ab Inkrafttreten, soll sie auf 55 Prozent, das ergibt ein Plus von 125 Millionen Franken, erhöht werden, in Phase 2, zwei Jahre nach Inkrafttreten, auf 60 Prozent oder auf 250 Millionen Franken. Obwohl die CVP-Delegation in der Kommissionsberatung des Nationalrates für eine maximale Obergrenze gemäss Entscheid des Ständerates gestimmt hat, bietet unsere Fraktion Hand für einen Kompromiss. Das fällt uns letztlich nicht leicht, wir wollen aber eine mehrheitsfähige Lösung für den NAF. Alle hier drin müssen sich einen Ruck geben, sonst droht das Fass zu überlaufen. So verzichten wir auf einen Ermessensspielraum. Das Wesen einer Fondslösung ist, dass man gesicherte Einnahmen hat, um die entsprechenden Bedürfnisse auf der Ausgabenseite zu decken. Zudem sind auch für die Integration des Netzbeschlusses zusätzliche Mittel aus dem NAF gefordert.

Ich komme noch zu Artikel 86 Absatz 6. Auch hier werden wir gemäss der Mehrheit der Kommission stimmen; wir sind damit gegen die Möglichkeit zur Umverteilung der

AB 2016 N 1084 / BO 2016 N 1084

Automobilsteuer in andere Aufgabenbereiche bei Sparmassnahmen des Bundes.

Die Einnahmen aus der Automobilsteuer sollen den Aufwendungen der Strasse zugutekommen und sind damit für die Zwecke des NAF zu binden. Sie unterliegen unserer Meinung nach folgerichtig auch nicht der Schuldenbremse, und sie können auch nicht als Ventil und zur Glättung von Kürzungsmassnahmen im Ausgabenbereich dienen.

Ein weiteres Argument: Eine solche Finanzsystemregelung gibt es bei der Bahninfrastrukturfinanzierung nicht. Es handelt sich hier um ein Modell zulasten der Strasse, das unserer Meinung nach weder zielführend noch zweckmässig ist. Das heisst, man begibt sich hier total in die Willkür der Finanzplanung, bei der dieses Ventil letztlich aufgemacht werden kann. Und gerade Unberechenbarkeiten möchten wir mit einer Fondslösung verhindern. In diesem Sinne: Die Mittel werden – wie ich bereits ausgeführt habe – benötigt und müssen auch gesprochen werden. Das entspricht dem Fondsprinzip. Hier soll nicht zusätzlich ein Ventil geöffnet werden.

Die CVP-Fraktion wird aufgrund all dieser Überlegungen beim Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr jeweils der Kommissionsmehrheit folgen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Die SP hat sich immer grundsätzlich für die Fondslösung ausgesprochen, wie sie jetzt in der Bundesverfassung verankert werden soll. Sie soll aber fair finanziert sein. Nach der Volksabstimmung über die faire Verkehrsfinanzierung weiss selbstverständlich jetzt auch die Schweizer Bevölkerung, was "fair finanziert" heisst. Die Nutzerinnen und Nutzer der Strassen sollen die Kosten, die sie verursachen, zu einem grossen Teil selber finanzieren. Die Finanzierung soll möglichst verbrauchsabhängig sein. Besonders wichtig ist uns ebenfalls, dass die Agglomerationsverkehrsprogramme sicher und nachhaltig finanziert sind.

Unter der Drohung der Milchkuh-Initiative hat der Ständerat die Strassenfinanzierung schon grosszügig mit Mitteln aus der Bundeskasse alimentiert. Das hat das Prinzip der verbrauchsabhängigen Finanzierung weiter aufgeweicht. Das Ergebnis der Volksabstimmung zur Milchkuh-Initiative müsste uns jetzt zurück zur Vernunft bringen. Doch davon sind wir leider noch weit entfernt. Nach wie vor ist es falsch, dass bedingungslos geschuldete Verbrauchs- und Importsteuern einfach für die Strasse beansprucht werden. Wenn schon eine Zweckbindung besteht, sollte sie zumindest verbrauchsabhängig sein, wie es der Systemantrag der Minderheit Allemann zu verbessern versucht. Mit diesem Systemantrag ist die Verkehrsfinanzierung immer noch grosszügiger als der Antrag des Bundesrates. Er würde die Bundeskasse immer noch 500 Millionen Franken kosten. Die Autoimportsteuer würde aber vollständig in die Bundeskasse fliessen.

Dafür, als Gegenfinanzierung, wäre der Mineralölsteueranteil höher, bis maximal 70 Prozent. Sollte dann der Mittelbedarf tatsächlich so gross sein, wie das von der Automobilbranche erwartet wird, kann man den Benzinpreis immer noch um 6 Rappen anheben, wie das der Bundesrat ja auch vorgeschlagen hat. Konsequenterweise sollte dann die Spezialfinanzierung nicht aus der Autoimportsteuer alimentiert werden, wie das die Minderheit II (Wobmann), der Ständerat und der Bundesrat verlangen.

Wenn der Systemantrag der Minderheit Allemann abgelehnt wird, wonach eine minimalste Lenkungswirkung über 4 Rappen erzielt werden soll, dann werden wir auch die vollständige Streichung der Erhöhung des Mineralölsteueranteils, den Antrag der Minderheit Rytz Regula, unterstützen.

Zu Artikel 86 Absatz 6 liegen die Anträge der Minderheiten I und II vor. Die Mehrheit will ja die Strasse von den Sparprogrammen ausnehmen. Es ist schon sehr arrogant von der Branche, dass ausgerechnet die Strasse ausgenommen werden soll, wenn alle Aufgabenbereiche des Bundes sparen müssen. Die gleichen Kreise, die dies unterstützen, sind sehr grosszügig, wenn es um Einnahmehausfälle für den Bund geht. Wenn die Mittel knapp werden, soll ausgerechnet die Strasse privilegiert behandelt werden. Das würde dazu führen, dass der Strassenverkehr immer günstiger und der öffentliche Verkehr immer teurer wird. Dadurch werden sich die



Stautunden erhöhen. Das ist sicher nicht im Sinne der Strassennutzerinnen und -nutzer.
Zu den Minderheitsanträgen I und II zu den Elektrofahrzeugen: Grundsätzlich ist es richtig, dass auch für die Elektrofahrzeuge Abgaben zu zahlen sind, denn sie beanspruchen auch Raum, auch wenn sie sicher ökologischer sind. Aber auch hier soll es verbrauchsabhängig sein. Der Anteil an Elektroautos steigt erfreulicherweise. Sie leisten damit einen Beitrag zur Erreichung der Emissions- und Klimaziele. Der höhere Anschaffungspreis verzögert aber nach wie vor den Durchbruch der Elektrofahrzeuge. So ist es sinnvoll, wenn die Abgabe für Elektrofahrzeuge erst dann eingeführt wird, wenn sie einen bestimmten Anteil am Strassenverkehr erreicht haben. Dann darf die Abgabe auch verbrauchsabhängig sein – entsprechend der Mitbelastung der Strasse. Ich bitte Sie, unseren Minderheitsanträgen zu folgen und den Antrag der Minderheit II (Wobmann) abzulehnen.

Guhl Bernhard (BD, AG): Die BDP-Fraktion wird bei Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g mit der Mehrheit den fixen 10 Prozent zustimmen.

Mit dem Begriff "maximal", wie ihn die Minderheit II verlangt, wird eine Ventilklausel eingeführt. Es gibt in der ganzen Vorlage noch weitere Ventile, mit welchen der NAF gesteuert werden kann. Bei Engpässen im Bundeshaushalt soll die Bundeskasse nicht über diese Bestimmung auf die Strassenkasse zugreifen können. Auch der Zugriff der Bundeskasse auf die Strassenkasse gemäss Artikel 86 Absatz 6 soll nicht ermöglicht werden. Die Idee des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds ist eine grössere Zweckbindung und eine stetige Finanzierung der Projekte. Strassen sind langfristige Infrastrukturprojekte. So muss auch deren Finanzierung langfristig ausgelegt werden, was sie nicht ist, wenn immer wieder in den Topf gegriffen wird. Wenn wir zu viele Ventile schaffen, brauchen wir die ganze Vorlage nicht.

Wir kommen zur Elektromobilität in Artikel 131. Die BDP ist überzeugt, dass wir künftig viele Elektromobile auf den Strassen haben werden, und das ist auch gut so. Auch diese Fahrzeuge belasten die Strassen, weshalb auch sie eine Abgabe zu leisten haben. Wie diese Abgabe zu definieren ist, ist letztendlich auf Gesetzesebene festzulegen. Die Bestimmung in der Verfassung ist gemäss der Mehrheit offen formuliert – wir sollten uns hier nicht zu sehr einengen.

Der BDP ist es wichtig, dass wir hier kein proprietäres System einführen; es soll also nicht so sein, dass Elektrofahrzeuge in der Schweiz ein elektronisches System erhalten, welches nur die Schweiz hat und welches dann die Fahrzeuge wiederum verteuert. Es soll aber auch kein bürokratisches System eingeführt werden, bei dem die Besitzer dieser Fahrzeuge regelmässig irgendwelche Abrechnungen abliefern müssen. Es soll aber auch keine Pauschale für die verschiedenen Fahrzeuge geben, denn die Grösse der Fahrzeuge und die gefahrenen Distanzen sind unterschiedlich. Die BDP-Fraktion möchte hier wirklich verschiedene mögliche Lösungen offenlassen, weshalb wir hier mit der Mehrheit stimmen.

Die Minderheit I (Grossen Jürg) ist gut gemeint, beschränkt sich aber einzig und allein auf Leistung, was eben nicht richtig ist. Der Einzelantrag Müller-Altmetzger ist mit dem Schutz der Umwelt usw. sehr kompliziert formuliert und nicht verfassungswürdig. Für die Minderheit II (Grossen Jürg), welche eine gewisse Marktdurchdringung verlangt, bevor die Abgabe eingeführt wird, hat die BDP-Fraktion Verständnis. Es kann ja nicht sein, dass diese Sorte von Fahrzeugen besteuert wird, wenn nur zehn solche Fahrzeuge in der Schweiz herumfahren.

Es gibt gewisse Stimmen aus der BDP-Fraktion für den Antrag der Minderheit II (Grossen Jürg).

Wir bitten Sie, Vorlage 1 in dieser Form zuzustimmen.

AB 2016 N 1085 / BO 2016 N 1085

Burkart Thierry (RL, AG): Vorab muss ich Ihnen dasselbe Unterlassungsdelikt gestehen, wie es Kollegin Allemann unterlaufen ist. Ich habe meine Interessenbindungen beim Eintreten nicht offengelegt. Ich möchte dies hiermit nachholen: Einerseits bin ich Vizepräsident des Touring Clubs Schweiz und andererseits Präsident des Schweizerischen Elektromobilitätsverbandes Swiss E-Mobility. Damit habe ich dieser Anforderung Genüge getan und erlaube mir, zur Sache zu kommen.

Die FDP-Liberale Fraktion lädt Sie ein, in Block 1 den Anträgen der Mehrheit Folge zu leisten. Erlauben Sie mir, zu vier Punkten einige Ausführungen zu machen:

1. Zum Konzept, das die Minderheit Allemann vorschlägt, wie die Finanzierungsquellen im Zusammenhang mit der Finanzierung des NAF bzw. der Spezialfinanzierung Strasse ausgestaltet sein sollen: Wir sind der Auffassung, dass ein Abstützen der Finanzierung auf mehrere Quellen mehr Stabilität bringt als ein Abstützen ausschliesslich auf eine Quelle, namentlich der Mineralölsteuer. Die Mineralölsteuer, wir haben es bereits beim Eintreten vertieft diskutiert, unterliegt momentan aufgrund der verbrauchsärmeren Fahrzeuge auf unseren Strassen eher einem Einnahmerückgang. In diesem Sinne wäre mit ihr eine grössere Volatilität verbunden, was die Finanzierung der Aufgaben betrifft, die wir über den NAF bzw. über die Spezialfinanzierung Strasse



vorsehen. Denken Sie auch daran, dass die Spezialfinanzierung Strasse dazu dient, die Beitragsgeschäfte zugunsten der Kantone zu finanzieren. Die rund 1,25 Milliarden Schweizerfranken gehen voll und ganz an die Kantone, die kantonalen Strassen und Werke.

Was die Zuweisung der Automobilsteuer betrifft, so wurde bemängelt, dass dies zusätzliche Mittel seien, die für die Strassenfinanzierung vorgesehen würden. Das ist richtig so und hat aus zwei Gründen seine Berechtigung: Erstens wurden in der Vergangenheit Mittel aus der Strassenfinanzierung weggenommen. Ich erinnere Sie daran, dass im Rahmen von Fabi der sogenannte Neat-Viertel zugunsten der Bahn vorgesehen wurde. Dazu hat das Schweizervolk abgestimmt, es hat das so genehmigt, daran soll auch nicht gerüttelt werden, aber es sei einfach wieder einmal in Erinnerung gerufen. Zweitens, und das ist noch viel bedeutender, gehen die Mittel eben zurück. Wir benötigen dringend zusätzliche Mittel, und zwar, es wurde gesagt, im Rahmen von Step für den Ausbau der Strasseninfrastruktur. Frau Bundesrätin Leuthard hat beim Eintreten zu Recht darauf hingewiesen, dass es im Jahr 2015 knapp 23 000 Staustunden alleine auf den Nationalstrassen gab und dass das ein Zustand ist, der nicht auf Ewigkeiten hingenommen werden kann. Wir brauchen hier eine Korrektur.

2. Auch der Bedarf an Mitteln für den Unterhalt nimmt zu. Unsere Werke, namentlich Tunnels und Brücken, sind in die Jahre gekommen. Sie müssen saniert und unterhalten werden. Das kostet Geld, das kostet viel Geld. In diesem Sinne sind zusätzliche Mittel notwendig. Und die Automobilsteuer ist ja nicht irgendeine Steuer. Sie wird immerhin von denjenigen bezahlt, die Fahrzeuge einführen bzw. kaufen und nachher auch die Strasseninfrastruktur in Anspruch nehmen.

3. Ich erlaube mir im Weiteren, die Formulierung zu erwähnen, gemäss der 60 Prozent der Mineralölsteuererträge zugunsten des Strassenverkehrs verwendet werden. Das kommt ja nicht von irgendwoher. Bisher waren es 50 Prozent. Die 50 Prozent sollen übrigens in Zukunft wie gesagt in die Spezialfinanzierung Strasse fließen, also zugunsten der Kantone gehen. Der Ständerat hat von einer Erhöhung des Benzinpreises um 6 Rappen abgesehen und ist auf 4 Rappen gegangen. Da reden wir etwa von 150 bis 200 Millionen Schweizerfranken, die entsprechend kompensiert werden müssen. Der Ständerat hat dies – auch das hat Frau Bundesrätin Leuthard ausgeführt – einerseits aufgrund des sogenannten Tanktourismus, durch den die Einnahmen in der Schweiz rückläufig sind, und andererseits aufgrund der Stärke des Schweizerfrankens beschlossen. Als weiteren Grund könnte man auch hinzunehmen, dass eine Vorlage mit 4 Rappen Preiserhöhung wohl im Volk mehrheitsfähiger ist als eine mit 6 Rappen Preiserhöhung. Das muss aber gegenfinanziert werden, und deshalb hat der Ständerat zu Recht eine Erhöhung der Zweckbindung um 5 Prozent vorgesehen. Die zweite Erhöhung um 5 Prozent ist durch die Integration des Netzbeschlusses bedingt. Der Netzbeschluss wurde auf Verlangen der Kantone integriert. Die Kantone sind bereit, rund 60 Millionen Schweizerfranken daran zu bezahlen. Das ist übrigens ein gutes Geschäft für die Kantone, denn die Integration des Netzbeschlusses kostet mit Unterhalt und Erweiterungen rund 185 Millionen Schweizerfranken pro Jahr. Die 125 Millionen Franken Differenz müssen finanziert werden, sonst fehlt ganz einfach das Geld in der Kasse. Deshalb braucht es weitere 5 Prozent Erhöhung. Damit kommen wir auf 60 Prozent Zweckbindung.

Weshalb empfehlen wir Ihnen, gemäss der vorberatenden Kommission das Wort "maximal", das der Ständerat eingefügt hat, zu streichen? Das kommt daher, dass diese beiden Elemente nun einmal 250 bis 300 Millionen Schweizerfranken mehr kosten. Es ist nicht von einem Jahr auf das andere weniger oder mehr, sondern es bleibt einigermaßen stabil, und deshalb muss auch die Finanzierung stabil bleiben und sollte nicht mit dem Begriff "maximal" geregelt werden. Es wurde angefügt, dass aber bei der Bahninfrastrukturfinanzierung eine Variabilität, eine gewisse Flexibilität vorhanden sei. Diese ist auch weiterhin vorhanden, nämlich zwischen der Spezialfinanzierung Strasse – das sind die Beitragsgeschäfte an die Kantone – und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds. Wenn die Spezialfinanzierung Strasse einen Mangel an Mitteln hat, dann muss der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds Projekte finanzieren. Dort haben wir also weiterhin Flexibilität, auch wenn wir das Wort "maximal" bei der Zweckbindung – 60 zu 40 Prozent – streichen.

4. Die FDP-Liberale Fraktion empfiehlt Ihnen, die Streichung von Artikel 86 Absatz 6 der Bundesverfassung gemäss vorberatender Kommission vorzunehmen. Weshalb? Wenn beim Bundeshaushalt Sparmassnahmen im Umfang von 1 Prozent der geplanten Ausgaben ergriffen werden müssen, kann hier zugunsten des Bundeshaushaltes ein Griff in den NAF gemacht werden. Wir sind der Auffassung, dass das nicht angezeigt ist, nicht zuletzt, weil wir ja eben gerade eine Fondslösung wollen. Wir sprechen ja den ganzen Tag über eine Fondslösung, und die Fondslösung beinhaltet eben eine gewisse Verstetigung der Finanzierung. Hier eine Flexibilität zugunsten des Bundeshaushaltes einzubauen ist in diesem Sinne systemwidrig. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen namens der FDP-Liberalen Fraktion in Block 1 jeweils der Mehrheit zu folgen.

Girod Bastien (G, ZH): Die Grünen sind für eine umweltfreundliche Mobilität. Die Mobilität verbraucht heute in der Schweiz 30 Prozent der Siedlungsfläche und macht auch 30 Prozent der Klimabelastung aus. Der Trend



nimmt zu, wir haben bei der Klimabelastung und wir haben auch bei der Zersiedelung eine Zunahme des Anteils der Mobilität. Das ist nicht einfach gottgegeben, das ist eine Folge der wirtschaftlichen Anreize, wie sie die Politik mit ihren Gesetzen, mit ihrer Regulierung schafft. Das ist insofern problematisch, als es eigentlich möglich wäre, eine viel klimafreundlichere, viel flächeneffizientere Mobilität zu haben.

Wenn man diese Verfassungsänderung anschaut, dann sieht man einen positiven Punkt. Es ist sicher gut, dass die Agglomerationsprogramme gestärkt und weitergeführt werden. Es gibt aber drei bedeutende Verschlechterungen für eine umweltfreundliche Mobilität. Das ist zuerst einmal die Erhöhung der Zweckbindung. Damit wird einerseits die Verursachergerechtigkeit reduziert, das heisst, es wird ein falscher finanzieller Anreiz für mehr Strassenmobilität geschaffen. Sie verhindert andererseits eine effiziente Verwendung der Mittel, z. B. auch zugunsten der Bahn, was eine umweltfreundliche Entwicklung wäre – das ist also eine klare Verschlechterung. Die zweite Verschlechterung: Das System, das wir schon heute haben, wird verstärkt. Statt die Kilometer oder die Leistung wird das Fahrzeug selber besteuert. Ein Fahrzeug, das in der Garage steht, verursacht keine

AB 2016 N 1086 / BO 2016 N 1086

Infrastrukturkosten. Wir haben immer mehr ein System, in dem für ein Auto, das in der Garage steht, genau gleich viel bezahlt werden muss wie für ein Auto, das täglich x Kilometer unterwegs ist. Das ist ein klarer Fehl-anreiz. Wir etablieren so etwas wie ein Generalabonnement für die Strasse; bei der Bahn ist das ein kleiner Teil, bei der Strasse ist es immer mehr für alle. Alle, die einmal ein Fahrzeug gekauft haben, haben keinen Anreiz mehr, mit diesem Fahrzeug wenig unterwegs zu sein und effizient mit der Anzahl Kilometer umzugehen. Das verstärkt sich natürlich mit der Zweckbindung der Importsteuer, die pro Fahrzeug geschuldet ist und nicht pro Kilometer. Auch die Pauschale beim Elektrofahrzeug ist natürlich der komplett falsche Anreiz.

Es ist natürlich auch falsch, wenn wie in der Botschaft – und das ist die dritte Fehlentwicklung – vorgerechnet wird, dass Elektromobile gleich viel zahlen würden wie im Durchschnitt ein benzinbetriebenes Fahrzeug. Wir haben das Klimaabkommen, und Sie haben selber gesagt, dass die Elektromobilität wichtig ist für den Klimaschutz. Sie ist wahrscheinlich die wichtigste Massnahme im Bereich der Emissionen im Strassenverkehr. Alle Länder fördern die Elektromobilität. Und was machen wir? Wir führen eine Pauschale auf die Elektromobilität ein. Das ist ein völlig falsches Zeichen.

Es kommt dazu, dass die Pauschale natürlich auch eine verpasste Chance ist. Denn gerade die Elektromobile würden es erlauben – sie haben ja immer mehr Intelligenz eingebaut –, Mobilität leistungsabhängig zu besteuern, damit wir nicht das Prinzip haben, dass immer weniger pro Kilometer bezahlt wird und nur pro Fahrzeug. Die meisten haben GPS und alles installiert. Es wäre eigentlich technisch kein Problem, dass man hier bei den Elektromobilen – der Antrag der Minderheit Grossen Jürg und der Antrag Müller-Altarmatt gehen in diese Richtung – eine Leistungsabhängigkeit einführt.

Die Vorlage ist für die umweltfreundliche Mobilität eine Verschlechterung. Ich hoffe, dass mit den Minderheiten zumindest ein Stück weit eine Korrektur möglich ist. Die Minderheiten korrigieren nicht alles, machen das Ganze aber etwas besser. Ich empfehle Ihnen deshalb, die Minderheiten Rytz Regula und Allemann zu unterstützen; sie reduzieren das Problem bei der Zweckbindung. Aber auch die Minderheiten I und II (Grossen Jürg) und der Antrag Müller-Altarmatt sind für die Elektromobilität wichtig. Denn sonst wird die Mobilität in der Zukunft die Umwelt noch stärker belasten, als sie es heute schon tut. Das ist nicht gottgegeben, sondern eine Folge von Fehlreizen, die durch das Parlament, durch die Gesetzgebung und durch diese Verfassungsänderung gesetzt werden.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir reden ja jetzt bei diesem Block von der Verfassung: Was brauchen wir neu in der Verfassung? Sie wissen ja, dass neue Abgaben eine verfassungsmässige Grundlage brauchen.

Die erste Entscheidung, die Sie treffen müssen, ist tatsächlich, wie viel mehr Mineralölsteuererträge neu für die Strasse zweckgebunden sein müssen. Die Aufteilung ist heute so, dass 50 Prozent für die Strasse bestimmt sind und 50 Prozent im Bundeshaushalt bleiben. Der Ständerat beantragt bei Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g eine Erhöhung des Strassenanteils um 10 Prozent für den Fonds: 5 Prozent sollen für die Finanzierung des Netzbeschlusses reserviert sein und 5 Prozent dafür, die geringeren Erträge zu kompensieren, die daher rühren, dass der Mineralölsteuerzuschlag pro Liter Treibstoff nur 4 statt 6 Rappen betragen soll.

Die Minderheit I (Allemann) möchte hier sogar auf 20 Prozent gehen und dafür dann von den Erträgen aus der Autoimportsteuer absehen. Ich bitte Sie, das klar abzulehnen.

Der Bundesrat hat ganz bewusst beim NAF auf mehrere Einnahmequellen gesetzt, welche die Ressourcen für diesen Fonds bilden. Ich erinnere Sie und gerade die Linke daran: Auch beim BIF haben wir mehrere Einnahmequellen, um eben Volatilitäten auszugleichen und um dem Verursacherprinzip und dem Solidaritätsprinzip mehr Gewicht zu geben.



Dasselbe Prinzip wenden wir auch auf die Strasse an: Mehrere Quellen speisen den Fonds. Wenn Sie jetzt mit der Minderheit I (Allemann) auf die Mineralölsteuer fokussieren, dann haben Sie natürlich eine risikoträchtige Finanzierung. Wir alle wissen, dass die Mineralölsteuereinnahmen seit 2008 – das ist gewollt – zurückgehen: Wir haben hier Incentives mit der CO₂-Gesetzgebung für die Neuwagen, wir wollen das vorantreiben. Insofern ist ja das ein Geschäft, das sicher nicht mehr Ertrag gibt, sondern weniger. Wenn Sie jetzt sagen: Jawohl, der Fonds ist gut – ihn aber aus einer Ertragsquelle speisen, bei der die Ressourcen zurückgehen, dann ist das nicht ganz ehrlich. Es ist vielleicht ehrlich aus Sicht derjenigen, die sagen: Ich bin froh, wenn die Strasse weniger Geld hat. Das dürfen Sie natürlich so sehen, aber das ist ja nicht der Zweck der Übung, sondern vergrössert die Abhängigkeit von einer bestimmten Ressource.

Deshalb ist der Lösungsansatz des Bundesrates, des Ständerates und der Mehrheit ganz klar stabiler und auch sinnvoller.

Die zweite Differenz ist jetzt schon auch eine wichtige. Es gibt verschiedene Anträge: Die Mehrheit der Kommission will bei Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g "10 Prozent des Reinertrages", während die Minderheit II (Grossen Jürg) auf der Linie von Bundesrat und Ständerat liegt und "maximal 10 Prozent des Reinertrages" verlangt. "Maximal" bedeutet, dass in aller Regel diese 10 Prozent zum Tragen kommen – also 60 Prozent zweckgebunden sind. Mit dem Wort "maximal" geben Sie sich selber, als Parlament, ein Stück weit ein Instrument in die Hand, um in gewissen Fällen sagen zu können: Jetzt müssen wir sparen, der Bundeshaushalt ist nicht im Lot, also können wir auch auf diese Ressourcen zugreifen.

Ich erinnere auch hier daran, dass wir in der Verfassung bezüglich der Bahn die Umschreibung "höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe" haben. Auch das ermöglicht dem Parlament jedes Jahr, beim Budgetbeschluss festzustellen, ob wir im Normalmodus sind – dann sind es diese zwei Drittel – oder ob es einen Sparbedarf gibt. Da der Bahnfonds flüssig ist, ist es auch denkbar, dass ein Strassenfonds flüssig ist und somit einen Beitrag leisten kann, damit nicht in anderen Aufgabenbereichen übermässig gespart werden muss. Das Budget 2016 war so ein Fall: Der Infrastrukturfonds war flüssig, es gab blockierte Strassenprojekte, und wir konnten einen wesentlichen dreistelligen Millionenbeitrag leisten, damit wir nicht beim Militär oder bei der Landwirtschaft oder bei der Bildung noch mehr sparen mussten. Das ist Finanzpolitik!

Ich habe es überhaupt nicht verstanden, dass ausgerechnet die Finanzpolitiker sich selber beschränken und das Wörtchen "maximal" streichen wollen. Sie dürfen das tun, aber das ist, wie ich schon beim Eintreten gesagt habe, erstens eigentlich eine Beschneidung der Budgethoheit des Parlamentes, und zweitens erhöhen Sie bei Sparprogrammen damit den Druck auf die schwach gebundenen Mittel. Das können Sie machen, aber wir werden uns dann relativ schnell wiedersehen, respektive Sie werden dann relativ schnell meinen Kollegen Finanzminister sehen, der beim nächsten Sparprogramm genau hier halt andere Bereiche ins Auge fassen wird.

Um dasselbe geht es bei Artikel 86 Absatz 6: Auch hier haben wir ja einen Antrag der Minderheit II (Allemann), der auf der Linie des Bundesrates ist und den ich zur Annahme empfehle. Auch dieses Anliegen wurde im Ständerat breit unterstützt; die Bestimmung bringt eine Flexibilität, die es eben ermöglicht, bei Sparmassnahmen auch die Mittel bei der Verbrauchssteuer anzuzapfen.

Was die Spezialfinanzierung (Art. 86 Abs. 5) betrifft, so wurde vorher richtig gesagt: Diese Gelder kommen ja den Kantonen zugute. Wir haben die Spezialfinanzierung für alle Beiträge an die Kantone. Diese werden weiterhin aus den Mineralölsteuereinnahmen gespiesen. Deshalb ist das hier erstens mal halt wieder ein Schuss ins Knie der Kantone; sie werden das auch zu spüren bekommen. Zweitens ist es schon sehr wichtig, dass man auch eine gewisse Flexibilität zwischen den beiden Gefässen NAF und Spezialfinanzierung schafft. Das entspricht dem Antrag der Minderheit II (Wobmann). Ich bedanke mich ausserordentlich. Es ist ein

AB 2016 N 1087 / BO 2016 N 1087

seltener Fall, dass wir hier gleicher Meinung sind. Aber nach der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative ändert sich eben schon einiges. Diese Flexibilität ist meines Erachtens aus Sicht der Finanzarchitektur wichtig. Ich komme nun noch zur Frage von Herrn Nationalrat Wobmann, und das führt mich dann zur Elektromobilität. Ich richte mich auch an Herrn Girod. Die Elektromobilität wird auch in der Schweiz subventioniert, einfach indirekt. Wir machen dasselbe wie die Norweger, die als Protagonisten gelten. E-Automobile bezahlen null Steuern, weder Mineralölsteuer noch -zuschlag, und sie bezahlen auch keine Autoimportsteuer. Es ist so, dass sie keine Autoimportsteuer zahlen, weil der Bundesrat sie davon befreit hat. Auch das hat er als indirekte Subvention beschlossen, weil es klimapolitisch, energiepolitisch Sinn macht, die E-Mobilität zu unterstützen. Aber das muss irgendwann schon ein Ende haben. Ein E-Auto – ich weiss ja, wovon ich spreche – benutzt und belastet auch die Infrastruktur, und es wäre völlig unfair, diese Technologien nicht auch an der Finanzierung der Infrastruktur partizipieren zu lassen. Sie haben also eine Anschubzeit. Diese soll noch ein bisschen andauern.



Nachher müssen wir einen Weg finden, wie wir das besteuern. Bei der E-Mobilität schaffen wir hier nur die verfassungsmässige Grundlage, damit wir überhaupt eine Abgabe einführen können. Wir haben noch mit keinem Wort gesagt, wie wir dann die E-Mobilität konkret belasten. Dazu bekommen Sie eine neue Botschaft. Vielleicht ist es die Pauschale, vielleicht ist es eine leistungsabhängige Abgabe, wie sie die Minderheit I (Grossen Jürg) bei Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b möchte. Vielleicht ist es aber – weil das dann sehr bürokratisch ist – etwas ganz anderes. Die Vignette bezahlen Sie auch mit einer Pauschale, ob Sie die Autobahn nun täglich oder nur alle Jahre zweimal benutzen. Es gibt kein absolut gerechtes System, ausser, wir haben ein Mobility-Pricing im eigentlichen Sinne. Dies gilt auch für den Einzelantrag Müller-Altarmatt. Es geht hier nur um den Grundsatz, dass der Bund, der Staat die E-Mobilität belasten kann. Wie wir das dann konkret ab 2020 umsetzen, werden wir sehen. Einnahmenseitig haben wir mit rund 90 Millionen Franken gerechnet. Wie wir diese E-Mobilität regeln, werden wir in concreto sehen, wenn es so weit ist.

Hier vielleicht noch Folgendes zum Antrag Müller-Altarmatt: Sie führen den Begriff "besondere Verbrauchssteuer" ein. Gemäss Lehre – das kommt nun vom Finanzdepartement – fallen eben auch Verbrauchssteuern unter den Begriff der öffentlichen Abgabe. Die vorgeschlagene Formulierung des Bundesrates umfasst das deshalb bereits und schliesst nichts aus, weil in den Verbrauchssteuern eben auch eine Abgabe enthalten ist. Wie gesagt: Diese zusätzliche Differenzierung braucht es nicht. Wir sind noch gar nicht so weit, dass wir wissen, wie wir dann diese E-Mobilität gestützt auf den neuen Verfassungsartikel 131 überhaupt behandeln.

Sie müssen entscheiden. Es geht bei Artikel 12 des Mineralsteuergesetzes auch um einen Konsens. Entweder geht es um eine Erhöhung von 6 Rappen pro Liter oder eine Zweckbindung von 50 Prozent. Bei 4 Rappen pro Liter brauchen wir 5 Prozent mehr aus der Mineralölsteuer. Wenn Sie den Netzbeschluss wollen, muss er finanziert sein. Frau Rytz: Die 60 Millionen Franken der Kantone sind gar nichts, das deckt nicht einmal die Unterhaltskosten. Das ist ein Faktum. Hier braucht es zusätzliches Geld. Ich war sehr einverstanden mit der Kommission, dass man nun nicht noch mit der Vignette kommt. Das kann in einer zweiten Phase sein. Wir wissen ja, die Mittel hier reichen nicht aus, um bis 2030 alle Projekte zu finanzieren. Sie fehlen dem Netzbeschluss, das habe ich schon beim Eintreten gesagt. Sie kommen also in eine zweite Phase. Dann wird man in aller Offenheit sagen müssen, ob die Mittel von der Vignette kommen – die hoffentlich bis dahin elektronisch ist und nicht klebend – oder, nach einer zweiten Phase des Zuschlags, von der Mineralölsteuer. Das werden Sie irgendwann, in ein paar Jahren, zu entscheiden haben.

Konzeptionell braucht es jetzt den Entscheid, ob Sie hier wie Ständerat und Kommission die Mineralölsteuer wählen. Beim Wörtchen "maximal" und bei den Sparbeiträgen geht es um einen politischen respektive vor allem um einen finanzpolitischen Entscheid.

Müller-Altarmatt Stefan (C, SO): Ich habe gar nichts gegen die Besteuerung der E-Mobilität. Aber Sie haben mir ein bisschen viel von der Pauschale gesprochen. Gehen Sie mit mir einig, dass man einen Fehlanreiz setzt, wenn man, wie als Beispiel erwähnt wurde, das Twike und den Tesla gleich besteuert? Denn dann wird eben das Kleinfahrzeug im Verhältnis viel höher besteuert, obschon es ökologischer ist und für kürzere Fahrten benutzt wird. Es fährt nur an den Bahnhof und belastet deshalb auch die Infrastruktur weniger. Sind Sie sich dieses Fehlanreizes bewusst, und werden Sie das in der Vorlage, die Sie uns bringen, berücksichtigen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die Vignette wäre insofern auch ein Fehlanreiz. Bei der Autoimportsteuer spielt es überhaupt keine Rolle, ob Sie ein Zwölfliiter- oder ein Fünfliterauto fahren – es sind 4 Prozent des Kaufpreises; wir haben also solche Ungerechtigkeiten. Insofern wird man sich dann entscheiden müssen, ob wir ein bisschen mehr Gerechtigkeit, aber dafür viel Bürokratie wollen, oder wenig Bürokratie und dafür in Kauf nehmen, dass das System nicht perfekt ist. Ich weiss es noch nicht, und deshalb braucht es jetzt dann noch Analysen. Das Parlament und die Wirtschaft sind dann die Ersten, die uns wieder sagen, dass sie möglichst wenig Bürokratie wollen; das spricht dann eben für eine Pauschale und nicht unbedingt für eine gezielte, jedes Fahrzeug genau erfassende Lösung. Wir werden das alles studieren und Ihnen dann mit einer Botschaft zum Entscheid vorlegen.

Girod Bastien (G, ZH): Frau Bundesrätin, noch eine Frage zu diesem Thema: Sie sprechen jetzt von Bürokratie, aber das andere Problem ist ja, dass wir ein sehr hohes Verkehrsaufkommen haben und immer weniger Anreize, pro Kilometer weniger zu verbrauchen. Sehen Sie nicht auch die Problematik, dass wir auf der Strasse immer mehr Fehlanreize haben und dass der Kilometer eigentlich immer weniger kostet?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Erstens investieren wir ja noch beträchtlich mehr ins Netz des öffentlichen Verkehrs. Dort ist die politische Ausgangslage klar, indem man davon ausgeht, dass gerade bei Verbindungen zwischen Städten der Zug im Moment nach wie vor grosse Vorteile hat. Wir subventionieren entsprechend



auch so, dass die Billettpreise massvoll steigen und nicht ein Backlash auf die Strasse stattfindet. Wir haben zweitens beim Güterverkehr die Verlagerungspolitik, und wir verteuern nochmals die LSVA. Wenn wir drittens beim motorisierten Individualverkehr mehr Sharingmodelle haben, ist das gut. Wenn wir dort Anreize haben, dass die Autos weniger stillstehen und in gewissen Kreisen auch eine "Uberisierung" erfolgt, ist das gut, das unterstützen wir.

Aber das wird keinen Menschen davon abhalten, mobiler zu werden. Alle Perspektiven zeigen, dass die Mobilität zunehmen wird. Deshalb glaube ich, dass unsere Ansätze richtig sind: Wir setzen bei den Neuwagen, bei den CO2-Vorgaben an, das ist ein richtiger Ansatz, und er ist gesamteuropäisch koordiniert. Hinzu kommt dann noch das Angebot im öffentlichen Verkehr, das eigentlich den Konsumenten in die richtige Richtung leitet.

Hiltbold Hugues (RL, GE), pour la commission: Le projet 1, soit l'arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, modifie la Constitution, à savoir les articles 83, 86, 87, 131 et 196. S'agissant de l'affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles, la commission est favorable, par 18 voix contre 7, au maintien de l'affectation obligatoire de 100 pour cent en général de l'impôt sur les véhicules automobiles. Cela concerne l'article 86 alinéa 2 lettre b et a un impact de l'ordre de 400 millions de francs.

La proposition de la minorité I (Allemann) prévoit, au contraire, de renoncer à l'affectation obligatoire de l'impôt sur les

AB 2016 N 1088 / BO 2016 N 1088

véhicules automobiles et, en contrepartie, d'augmenter la part de l'impôt sur les huiles minérales affectée à la circulation routière à 70 pour cent au plus. Elle prévoit à ce titre de biffer l'article 86 alinéa 2 lettre b et d'adapter l'article 86 alinéa 2 lettre g et alinéas 5 et 6, cela ayant pour conséquence un impact financier de l'ordre 375 millions de francs au plus.

Il faut préciser à ce propos que 5 pour cent de la part de l'impôt sur les huiles minérales affectée à la circulation routière seront affectés au réseau des routes nationales, comme dans la solution prévue par la majorité, et 15 pour cent seront utilisés pour compenser l'affectation obligatoire de l'impôt sur les véhicules automobiles.

Concernant l'affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales, la commission propose, par 13 voix contre 11 et 1 abstention, de renoncer à la marge manoeuvre concernant la part des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affectée à la circulation routière et prévoit de biffer les termes "au plus" qui figurent à l'article 86 alinéa 2 lettre g.

La proposition de la minorité II (Grossen Jürg) a pour objectif de conserver la marge de manoeuvre et de maintenir la formulation "au plus" à la lettre g, rejoignant ainsi la position du Conseil des Etats. Avec cette proposition, la part des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affectée à la circulation routière serait, en phase 1 – à savoir dès l'entrée en vigueur du fonds – de 50 pour cent au plus. L'impact financier se monterait à 125 millions de francs au plus. En phase 2, soit deux ans après l'entrée en vigueur, cette part serait de 60 pour cent au plus avec, là aussi, un impact financier qui serait de 250 millions de francs au plus.

La proposition de la minorité III (Rytz Regula) prévoit de ne pas augmenter la part des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affectée à la circulation routière et a pour objectif de maintenir le statu quo, à savoir la part actuelle de 50 pour cent, tel que le vise le projet du Conseil fédéral.

A l'article 86 alinéa 5, la commission a repoussé la proposition défendue par la minorité II (Wobmann), par 14 voix contre 8 et 2 abstentions, confirmant ainsi la position du Conseil des Etats sur la question des provisions pour le financement spécial.

A l'article 86 également, la commission vous propose, par 16 voix contre 7 et 1 abstention, de biffer l'alinéa 6. Ce dernier vise à ce que l'impôt à la consommation qui touche notamment les véhicules automobiles puisse être utilisé pour atténuer les réductions causées par des mesures d'économies dans d'autres domaines de tâches de la Confédération. La proposition de la minorité II (Allemann) prévoit de ne pas biffer cet alinéa et d'en rester à la version du Conseil des Etats.

Enfin, à l'article 131 alinéa 2 lettre b, la commission a souhaité maintenir la position du Conseil des Etats et a rejeté la proposition défendue par la minorité I (Grossen Jürg), par 14 voix contre 7 et 3 abstentions. Elle a également rejeté la proposition défendue par la minorité II (Grossen Jürg), par 14 voix contre 4 et 6 abstentions. La proposition de la minorité I vise à ce que la Confédération puisse percevoir "une redevance liée aux prestations pour l'utilisation d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'alinéa 1 lettre e, dans les véhicules automobiles". La majorité de la commission n'a pas été convaincue par les arguments de la minorité, qui souhaite que les véhicules électriques bénéficient d'un traitement spécial compte tenu de



leur faible implantation dans le parc automobile actuel.

Au nom de la majorité de la commission, je vous invite à refuser toutes les propositions de minorité qui vous sont soumises et à adopter les propositions défendues par la majorité de la commission.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag Müller-Altarmatt zu Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b wurde zurückgezogen.

Regazzi Fabio (C, TI), für die Kommission: Bei Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe b der Bundesverfassung beantragt die Minderheit I (Allemann) einen Konzeptwechsel. Auf die Verwendung der Automobilsteuer zugunsten des NAF soll verzichtet werden. Die entsprechenden Mindereinnahmen sollen über eine höhere Zweckbindung der Mineralölsteuer von 70 Prozent sowie mit 6 statt 4 Rappen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags kompensiert werden. Begründet wird dieser Antrag mit finanzpolitischen und umweltpolitischen Argumenten. Die Kommission empfiehlt Ihnen, diesen Antrag abzulehnen. Mit der Finanzierung einerseits über die Mineralölsteuer und andererseits über die Automobilsteuer können die Finanzierungsrisiken minimiert werden. Beim BIF kennen wir x Finanzierungsquellen, um die Volatilitäten und Risiken abzdämpfen. Wenn die Hauptfinanzierungsquelle des Fonds die Mineralölsteuer ist, dann wirkt sich deren Volatilität unmittelbar aus. Für die Stabilität der Finanzierung ist das suboptimal. Aus diesem Grund bitten wir Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen. Der entsprechende Antrag hat in der Kommission mit 18 zu 7 Stimmen obsiegt.

Im Zusammenhang mit Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g der Bundesverfassung stellt die Kommission den Antrag, dass die Zweckbindung fix auf 60 Prozent erhöht werden soll. Der Ständerat bzw. die Minderheit II (Grossen Jürg) hat eine Formulierung mit dem Begriff "maximal" vorgesehen. Die Kommission bittet Sie aus folgenden drei Gründen, ihrem Antrag zuzustimmen:

1. Wir sprechen hier über eine Fondslösung. Das Wesen einer Fondslösung ist es, dass man gesicherte Einnahmen hat, um die entsprechenden Bedürfnisse auf der Ausgabenseite zu decken. Wenn nun der einzuschliessende Prozentsatz von Jahr zu Jahr neu beschlossen werden soll, fehlt dem NAF die Finanzierungssicherheit und die Planbarkeit, die wir ja genau mit einem solchen Fonds schaffen wollten. Wenn wir die Projekte gemäss NAF im Rahmen der strategischen Entwicklungsschritte realisieren wollen, reicht diese Finanzierung eigentlich nicht aus – und noch weniger, wenn wir auf die ständerätliche Lösung zurückfallen. Wenn wir hier nicht bereit sind, dem NAF die entsprechenden Mittel zu geben, müssten wir eigentlich konsequenterweise bei den geplanten Ausbauschritten Projekte streichen.

2. Ein Teil der Erhöhung rührt vom neuen Netzbeschluss, das heisst, dass rund 400 Kilometer Strasse im Eigentum der Kantone vom Bund übernommen werden. Dabei dienen der Beitrag der Kantone von 60 Millionen Franken und die Erhöhung der Zweckbindung als Gegenfinanzierung. Variabilität bei der Finanzierung ist daher nicht angezeigt. Zudem besteht bereits eine flexible Lösung in Bezug auf die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, bei der es um die Beiträge an die Kantone geht. Die Erhöhung der Zweckbindung wird gestaffelt vorgenommen.

3. Wenn wir einen Vergleich mit Fabi bzw. mit dem BIF vornehmen, dürfen wir festhalten, dass beim BIF 3 Milliarden Franken fix aus Bundesmitteln eingeschossen wurden. Überdies kommen beim BIF die zwei Drittel der LSVA nicht aus dem Bundeshaushalt, sondern direkt von den Strassenbenützern.

Die Kommission ist also der Meinung, dass 10 Prozent für einen einigermaßen solid finanzierten NAF absolut notwendig sind und das Wort "maximal" daher gestrichen werden soll. In der Kommission wurden der jetzige Antrag der Minderheit II (Grossen Jürg) mit 13 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung und der jetzige Antrag der Minderheit III (Rytz Regula) mit 18 zu 1 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

In Bezug auf Artikel 86 Absatz 5 vertritt die Kommission die Auffassung, dass in der Spezialfinanzierung eine angemessene Reserve im Sinne einer Schwankungsreserve vorhanden sein muss. Gemäss Botschaft handelt es sich dabei um rund 300 bis 400 Millionen Franken. Die Kommission hat daher den jetzigen Antrag der Minderheit II (Wobmann) mit 14 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Die Kommission hat mit 16 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung beschlossen, Artikel 86 Absatz 6 zu streichen. Die Mehrheit der Kommission lehnt es ab, dass im Rahmen von

AB 2016 N 1089 / BO 2016 N 1089

Sparmassnahmen bei Kürzungen von mindestens 1 Prozent der geplanten Ausgaben die Automobilsteuer statt für den NAF für die allgemeine Bundeskasse verwendet werden kann. Dies würde dem Fondsprinzip widersprechen. Gemäss Absatz 5 kann die Automobilsteuer bei ausgewiesenem Bedarf bereits für die Finanzierung der sogenannten Beitragsgeschäfte der Spezialfinanzierung und zur Bildung einer angemessenen Rückstellung verwendet werden. Damit wird den Anforderungen der Tresorerie Genüge getan. Die Mittel fliessen aber nicht einfach in die allgemeine Bundeskasse zurück. Wie die Planrechnung des Bundes zeigt, ist der NAF





eher unterfinanziert. Im Gegensatz etwa zu Fabi geht man beim NAF nicht von einem zunehmenden Bedarf an Mitteln aus der allgemeinen Bundeskasse aus. Es sind im Gegensatz zum BIF keine solchen Mechanismen vorgesehen. Mittelkürzungen beim NAF hätten unweigerlich Auswirkungen auf die Projektrealisierung; es käme also zu Verschiebungen. Das ist angesichts der bereits vorhandenen Kapazitätsprobleme nicht mehr verantwortbar. Die volkswirtschaftlichen Kosten solcher Verschiebungen sind auf jeden Fall deutlich höher als die vermeintlichen Einsparungen. Geradezu stossend, aber aufgrund von Absatz 6 durchaus möglich, wäre es, wenn Mittel im Rahmen eines Sparprogramms in die allgemeine Bundeskasse fliessen würden und gleichzeitig unter Hinweis auf die unterfinanzierten Projekte des NAF die Abgaben erhöht würden. Im Namen der Kommission bitte ich Sie daher, den Antrag der Minderheit II (Allemann) abzulehnen.

Im Zusammenhang mit Artikel 131 Absatz 2 der Bundesverfassung hat die Kommission darüber diskutiert, auf welche Art und wann eine Abgabe für Elektromobile erhoben werden soll. Der Antrag der Mehrheit und der Entwurf des Bundesrates sehen vor, dass eine Pauschale erhoben werden soll. Die Minderheit I (Grossen Jürg) will dagegen eine leistungsabhängige Besteuerung. Die Minderheit II (Grossen Jürg) verlangt, dass eine Abgabe erst dann erhoben werden soll, wenn die Elektromobilität eine signifikante Marktdurchdringung erreicht habe.

Diese Anträge wurden in der Kommission mit 14 zu 7 bei 3 Enthaltungen bzw. mit 14 zu 4 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

Ich bitte Sie um Unterstützung der Anträge der Kommissionsmehrheit.

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

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00*

AB 2016 N 1090 / BO 2016 N 1090