



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**

LEUTHARD DORIS

Leuthard Doris, Bundesrätin: Eine spannende Diskussion. Man muss sich schon nochmals darüber Gedanken machen, worum es eigentlich geht, nämlich darum, dass wir einen Strassenfonds haben. Wie der Bahnfonds bringt uns der Strassenfonds bei der Infrastrukturfinanzierung in eine ausserordentlich komfortable Situation, weil wir diese Gelder der Schuldenbremse entziehen. Es gibt Planungs- und Rechtssicherheit, und das ist der grosse Vorteil.

Für einen Finanzpolitiker ist ein Fonds ein Graus – das wissen die Mitglieder der Finanzkommission. Es ist natürlich so, wie Herr Ständerat Engler zu Recht sagte: Ohne Fonds ist der Budgetposten in Ihrer Hoheit, aber alles, was wir in Fonds regeln, entzieht sich jeglicher Eingriffsmöglichkeit durch das Parlament. Es ist ein Schutz, um den wir sehr froh sind, es ist aber auch eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Bereichen von Bundesaufgaben.

Frau Ständerätin Häberli, ich glaube nicht, dass für irgendeinen Bürger bei der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative der Begriff "maximal" ein Argument war. Das spielte keine Rolle. Die Bürger wollten dem Bundeshaushalt nicht zu viel Geld entziehen; den Bürger interessierten die 4 Rappen und wie teuer es mit dem NAF würde.

Am Anfang der Geschichte ging es um die Gleichbehandlung von Bahn und Strasse. Da haben die Strassenverbände zu Recht insistiert. Gleichbehandlung heisst, dass auch die Strasse ihren Fonds bekommt. Es gibt eine Zweckbindung. Es werden Erträge des Bundeshaushaltes für diesen Fonds zweckgebunden. Das war sehr wichtig, und dafür hatte der Bundesrat immer Verständnis. Wenn Sie aber jetzt sowohl bei Buchstabe g "maximal" streichen als auch in Absatz 6 die Autoimportsteuer ohne jegliche Zugriffsmöglichkeit zweckbinden, dann schaffen Sie eine Ungleichbehandlung zwischen Bahn- und Strassenfonds. Das geht wirklich nicht. Es werden wieder Sparprogramme kommen. Nachdem Sie, wie ich das gestern bei der Bildung mitbekommen habe, auch in dieser Session nicht sparen, sondern mehr ausgeben, ist nicht mal das Stabilisierungsprogramm, das Sie aktuell beraten, gesichert. Sie wissen, es besteht keine schuldenbremsenkonforme Aussicht auf die Jahre 2018 bis 2020. Wir arbeiten daran.

Das ist so: Wenn wir immer mehr stärker gebundene Ausgaben haben, dann kommen wir wieder auf Ihre Verteidigungsbeschlüsse, auf die Bildungsbeschlüsse und auf die Landwirtschaftsbeschlüsse zurück. Es geht gar nicht mehr anders. Das müssen Sie schon im Kopf haben. Deshalb finde ich, dass es in einem Bereich wie beim BIF eine Flexibilität braucht. Wo, ist mir grundsätzlich egal. Es ist Ihre Kompetenz, Ihre Budgethoheit. Aus Sicht der Strasse ist es, muss ich jetzt sagen, viel gescheiter, Sie machen in Absatz 6, wie es die Mehrheit beantragt, den Konsens mit dem Nationalrat. Dort sichern Sie rund 400 Millionen Franken für den Strassenfonds. Das müsste eigentlich die Strassenverbände freuen. Das ist dann auf sicher. Zur Disposition stehen, wenn überhaupt, 240 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer, mit Zweckbindung. Das ist eigentlich das, was mich am Schluss interessiert. Wenn Sie strassenfreundlich sind und sagen, Sie seien bereit dazu, dass es im Eventualfall im Rahmen eines Sparpaketes sowohl Mittel der Bahn wie auch Mittel aus dem Strassenfonds geben solle, dann ist es eigentlich besser für die Strasse, wenn Sie die 400 Millionen Franken sichern und das hier maximal stehenlassen. Das die erste Überlegung.

Die zweite Überlegung betrifft die Gleichbehandlung von Strasse und Bahn. Es ist von Herrn Ständerat Janiak richtig gesagt worden, dass wir einmal mit 12 Rappen begonnen haben. Dann sind wir wegen der Stärke des



Schweizerfrankens und aufgrund der Überlegung, ein etappenweises Vorgehen sei wahrscheinlich gescheiter, mit diesen 6 Rappen gekommen. In rund zehn Jahren kommt dann halt beim nächsten Ausbauschritt die zweite Etappe. Das verstehe ich sehr gut. Sie sind jetzt bei 4 Rappen, auch mit Blick auf den Tanktourismus, der eine Rolle gespielt hat. Das kann man auch vertreten. Sie wissen aber alle, dass der zweite Schritt irgendwann kommt. Die 4 Rappen, das wissen wir auch schon heute, die werden den Automobilisten nicht vor 2020 belasten. Die Bahnbillette werden aber auch im nächsten Jahr wieder teurer. Wir sind auch dort am nächsten Ausbauschritt. Dort sind wir, das haben wir auch gesagt, irgendwo zwischen 8 und 12 Milliarden Franken. Das wird auch wieder durchschlagen auf die Bahnbillette. Während die Finanzierung durch die Nutzer im Bahnbereich – für mich korrekterweise – erhöht wird, sind bei der Strasse jetzt diese 4 Rappen im Raum, nachdem wir eigentlich schon seit Jahren weit, weit weg davon sind, nur schon mal die Teuerung auszugleichen.

Es wird also wahrscheinlich 2020, und dann dauert es wieder. Beim nächsten Mal steht bei Ihnen dann wieder à disposition, ob es die Vignette oder nochmals eine Treibstoffzollanpassung sein soll. Auch aus dieser Optik ist es also nicht ganz eine Gleichbehandlung zwischen Bahn und Strasse. Dieser Punkt muss schon auch wichtig sein, weil wir gerade diese Grabenkämpfe nicht mehr möchten.

Sie haben vielleicht die neuesten Verkehrsperspektiven 2040 des ARE und der Verkehrsämter schon gesichtet. Gemäss der Prognose bis 2040 weist der öffentliche Verkehr mit 51 Prozent die höchste Zunahme auf. Der motorisierte Individualverkehr weist eine Zunahme von 18 Prozent auf. Der Druck auf die Bahn wird also viel grösser werden. Wenn wir dann bei den nächsten Sparprogrammen vertreten müssen, dass wir dem BIF Mittel entziehen und dort sparen, bei der Strasse aber nichts gemacht wird, dann weiss ich nicht, wie das mit dieser Perspektive bei der Bevölkerung ankommt.

Ich komme zu einem weiteren Argument. Ich denke, es ist so, wie es gesagt wurde: Bei der LSVA steht diese Vorgabe "höchstens zwei Drittel" in der Verfassung. Dort reden wir von 1 Milliarde Franken, die grundsätzlich à disposition ist. Es ist Ihr Parlament, Herr Ständerat Hösli. Wenn das Parlament findet, dass es bei einem nächsten Sparprogramm die Strasse schonen will, und andere Bereiche findet, dann ist das in Ihrer Kompetenz. Wenn Sie dort dann irgendwelche Vorzüge, Prioritäten machen, dann ist das Ihre ureigene Aufgabe, weil Sie die Budgethoheit haben. Je mehr Sie einfach Bereiche diesem Prozess nur schon diesem Denkprozess, entziehen, desto höher wird entsprechend der Druck auf die schwach gebundenen Ausgaben.

Noch zu Ihrem Argument, der Netzbeschluss sei nicht ausfinanziert: Ja, das haben wir immer gesagt. Die Kantone bezahlen einen Spottpreis von 60 Millionen Franken – sorry. Sie sparen dort, und es ist nicht ausfinanziert. Sobald der Netzbeschluss hier dann aber beschlossen ist, unterscheiden wir nicht mehr, ob diese Strassenbauprojekte irgendwo von den Kantonen kamen, ob sie aus dem Netzbeschluss kamen. Wir finanzieren dann vielmehr einfach alles aus dem NAF. Wenn das Geld nicht reicht, muss man wieder schauen, wie wir weitere Engpassbeseitigungen und Ausbauten finanzieren. Wir unterscheiden dann nicht mehr, das ist dann einfach Bestandteil des NAF. Man schaut, wie liquide er ist. Den Vorzug hat zudem immer der Unterhalt.

Aus dieser Optik macht es Sinn, hier der Mehrheit in ihrem Konzept zu folgen. Wir wollen das Gefäss, eine Einnahmequelle, der Budgethoheit des Parlamentes nicht entziehen. Es ist die Gleichbehandlung mit dem BIF, auf einem tieferen Niveau, aber immerhin. Sie haben die Verantwortung dafür, Sie haben dann aber auch die Möglichkeit, mehr Gelder im Strassenfonds zu sichern, als wenn Sie auf den Antrag der Minderheit Hösli einschwenken, die gar nichts mehr für

AB 2016 S 640 / BO 2016 E 640

etwelche Sparprogramme offerieren will. Die Sparprogramme werden kommen, auch wenn jetzt die Rechnung 2016 wieder gut aussieht. Ich möchte Sie einfach an Folgendes erinnern: Die Hälfte sind im Moment Einsparungen der Verwaltung respektive noch nicht getätigte Ausgaben, weil wir wirklich diszipliniert unsere Stellen anschauen. Das ist also nicht die Sicherung für die weiteren Jahre. Deshalb tun Sie meines Erachtens gut daran, hier einen Entscheid zu fällen. Die Mehrheit Ihrer Kommission hat das richtig erkannt.

Zu guter Letzt noch Folgendes: Ich glaube, mit diesem Resultat, dass wir den NAF sichern können, erreichen wir eine gewisse Flexibilität. Es sind, wie gesagt wurde, neu über 600 Millionen Franken, die in der Bundeskasse zweckgebunden sind. Das ist nicht ganz wenig Geld in einem Umfeld, in dem wir nicht wahnsinnig viele neue Einnahmemöglichkeiten haben, in dem der Kurs des Schweizerfrankens nach wie vor belastend wirkt, in dem wir grosse Projekte wie die Unternehmenssteuerreform III haben, und die Revision der Familienbesteuerung ist auch noch nicht ausfinanziert. Das ist eine weitere Milliarde. Das sind schon gewichtige Projekte, die uns auch wichtig sind. Deshalb sage ich auch hier: Wir brauchen gewisse Flexibilitäten, damit man dann im Einzelfall wieder schauen kann, was uns wichtiger ist. Bei den Migrationsausgaben müssen Sie auch noch die Entscheide treffen. Sind Sie einverstanden, diese als ausserordentlich zu buchen? Sonst haben wir dann dort nochmals 400 bis 600 Millionen Franken, die sich im Budget nicht schuldenbremsenkonform auswirken.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Herbstsession 2016 • Dritte Sitzung • 14.09.16 • 08h15 • 15.023
Conseil des Etats • Session d'automne 2016 • Troisième séance • 14.09.16 • 08h15 • 15.023



In diesem Lichte meine ich deshalb: Vorsicht! Flexibilität wäre meines Erachtens ein Gebot der Stunde.

