



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****HÖSLI WERNER**

Glarus

Fraktion der Schweizerischen Volkspartei (V)

Hösli Werner (V, GL): Die Minderheit beantragt Ihnen, bei dieser Bestimmung dem Nationalrat zu folgen. Dafür gibt es mehrere Gründe. Ein erster Grund: Wir sind in der Differenzvereinbarung, bei der es das Ziel ist, Differenzen zu bereinigen. Das wäre eine Möglichkeit dazu.

Aber im Vordergrund steht die Tatsache, dass uns die genügende und sichere Ausfinanzierung des NAF ein sehr wichtiges Anliegen sein muss. Wir haben in unserem Land die Investitionen im Strassen- und Agglomerationsbereich in jüngster Vergangenheit nicht gerade immer mit Souplesse vorangetrieben. Vielleicht müsste man sagen: nicht immer mit Souplesse vorantreiben können; dies, obwohl das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren enorm zugenommen hat. Es ist ja nicht so, dass die stetig wachsende Bevölkerung, die Grenzgängerinnen und Grenzgänger sowie die zahlreichen Güter durch das All gebeamt werden können und deshalb nicht unsere Infrastrukturen nutzen müssen. Darum ist es auch kein Wunder, dass wir heute auf unseren Strassen Stautunden zu beklagen haben, die einen volkswirtschaftlichen Ausfall von nahezu 2 Milliarden Franken jährlich verursachen. Das empfinde ich als ziemlich alarmierend.

Eine intakte Schweizer Strasseninfrastruktur basiert aber nicht nur auf der Verhinderung von Stautunden. Nebst den Agglomerationen nimmt sie auch Rücksicht auf die dezentrale Besiedelung sowie auf die wirtschaftliche Entwicklung in den Rand- und Bergregionen. Nicht zuletzt deshalb wurde der Netzbeschluss im NAF integriert. Doch es ist klar: Diese Einbindung kostet auch etwas, gemäss der Berechnung 305 Millionen Franken pro Jahr. Mit den dafür vorgesehenen maximal 5 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen sind jedoch zusammen mit den Beiträgen der Kantone gerade einmal 185 Millionen Franken finanziert. Es fehlen also im besten Fall immer noch rund 120 Millionen Franken, die man mit zeitlichen Verschiebungen von Projekten und Optimierungen einzusparen versucht.

Wenn aus den maximal 10 bzw. maximal 5 Prozent plötzlich weniger oder gar 0 Prozent werden, weil der Bund die Mittel anderweitig verwenden will, ist beim Netzbeschluss seitens des Bundes überhaupt nichts mehr finanziert. Dann sind allein die Kantone mit ihrem NAF-Beitrag von jährlich 60 Millionen Franken die Netzbeschlusszahler. Das wäre meines Erachtens nicht sehr klug. Denn eine mindestens halbwegs gesicherte Finanzierung des Netzbeschlusses müsste mit Sicherheit gewährleistet sein. Deshalb ist das Wort "maximal" hier sowie speziell bei der Übergangsbestimmung von Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2ter zu streichen.

Bedenken Sie auch, dass die Planungssicherheit Relevanz hat und unbedingt berücksichtigt werden muss. Wenn jährlich ohne grössere Not mit 250 Millionen Franken herumjongliert werden kann, wird es schwierig, eine halbwegs verlässliche und realitätsnahe Projekt- sowie Finanzplanung zu machen. Dieser Aspekt ist nicht zu unterschätzen. Müssten Sie selber in einer solchen Situation agieren respektive dann eben reagieren, würden Sie feststellen, dass so willkürliche Finanzierungsvorgaben die gesamte Planung und Priorisierung enorm behindern. Da ist es wirklich um einiges einfacher, in der Ratsstube zu sitzen.

Wollte man unbedingt eine Zugriffsmöglichkeit respektive ein Einfallstor für die Entschärfung der Zweckbindung aller Fondsmittel, müsste man sinnvollerweise bei Absatz 6 der Minderheit Janiak folgen. Somit wäre sichergestellt, dass bei einer finanziellen Schieflage des Bundeshaushalts die NAF-Mittel aus der Automobilsteuer teilweise in den Bundeshaushalt umgeleitet werden könnten. So, wie ich es in den Kommissionen wahrgenommen habe, würden auch das Astra und das Eidgenössische Finanzdepartement eher eine solche Lösung bevorzugen. Dazu kann sich ja die Frau Bundesrätin noch äussern. Dass jedoch beide Einfallstore zur



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



NAF-Kasse offen bleiben, ist sicherlich nicht angebracht.

Ich bitte Sie im Sinne einer soliden Strassen- und Agglomerationsverkehrsfinanzierung also, das Wort "maximal" hier und bei der Übergangsbestimmung von Artikel 196 zu streichen und der Minderheit zu folgen.

