



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**

ENGLER STEFAN

Graubünden

(C)

Engler Stefan (C, GR): An sich kann ich keine neuen Argumente für den Antrag der Mehrheit vortragen, möchte aber zwei Argumente verstärken.

AB 2016 S 638 / BO 2016 E 638

1. Ich halte die Tendenz generell für schlecht, Partikularinteressen aus dem eigentlichen Budgetprozess herauszunehmen, indem man diese zu stark gebundenen Ausgaben macht. Das gilt für das Sozialversicherungsrecht, das gilt auch für den Bereich der Infrastrukturen, aber auch für die Armee oder die Landwirtschaft, also für alle Bereiche. Es ist deshalb heikel, weil wir uns als Parlament damit von Jahr zu Jahr mehr einschränken. Ich habe einer Übersicht entnommen, dass 1990 erst rund 35 Prozent der Bundesausgaben als stark gebundene Ausgaben betrachtet wurden. Stark gebundene Ausgaben bedeutet: Möchte man dort den Hebel ansetzen, braucht es einen Gesetzgebungsprozess. Hier hätte man sogar einen Verfassungsprozess zu durchlaufen, wollte man diese Flexibilität der Mitteldotierung im NAF zurückgewinnen.

2016 waren schon 56 Prozent der Ausgaben stark gebunden. Die Möglichkeiten des Parlamentes, selber zu gestalten, wurden also schon erheblich eingeschränkt. Im Jahre 2019, das lässt sich voraussagen, werden es 67 Prozent der Ausgaben sein, die stark gebunden sind und entsprechend den Gestaltungsspielraum des Parlamentes zusätzlich einschränken. Diese Tendenz, Partikularinteressen – und dafür finden sich immer wechselseitige Allianzen – in Fonds zu kleiden, wird sich längerfristig rächen, indem der Gestaltungsspielraum für uns immer kleiner wird.

2. Wenn ich mir das Stabilisierungsprogramm ansehe, über das wir ja demnächst auch diskutieren werden, und dort schaue, wie der Bereich Infrastruktur betroffen sein wird, sehe ich, dass es im Departement von Frau Bundesrätin Leuthard vor allem die Bahninfrastruktur treffen wird. Denn man wird dort von der Möglichkeit der flexiblen Einlage der LSVA in den BIF Gebrauch machen und 100 Millionen Franken wegstreichen, weil das im Interesse des Gesamthaushaltes nötig ist. Wie wollen Sie das der Öffentlichkeit erklären, dass man im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der Bahninfrastrukturen über diesen flexiblen Meccano der Mitteldotierungen erhebliche Einsparungen macht, während das bei der Strasse nicht möglich sein soll?

Ein dritter Grund betrifft den Strassenbau überhaupt. Je weniger Flexibilität wir bei der Mitteldotierung des NAF lassen, indem wir zwingend 60 Prozent der Mineralölsteuer zuschlagen wollen, desto mehr schränken wir unsere Möglichkeiten ein, die Spezialfinanzierung Strasse zu unterstützen, die viel schneller in Probleme geraten wird. Und da geht es darum, die Hauptstrassen der Kantone zu unterstützen. Ich sage Ihnen heute voraus: Unter den geringeren Einnahmen aus den Treibstoffen durch die tendenziell verbrauchsärmeren Fahrzeuge und durch den Tank- und Benzintourismus wird in erster Linie die Spezialfinanzierung Strasse leiden. Wenn wir uns nicht eine gewisse Reserve erhalten, diese Einnahmenrückgänge bei den Hauptstrassen und den Kantonen auszugleichen, werden am Schluss die Kantone mit den Hauptstrassen den Preis für fixe Beitragszumessungen in den NAF bezahlen. Lesen Sie das Stabilisierungsprogramm! Wer hat Einsparungen im Strassenbereich in Kauf zu nehmen? Das ist die Spezialfinanzierung Strasse. Dort geht es um die Hauptstrassen und damit um die Beiträge an die Kantone. Selbst unter dem Gesichtspunkt des Strassenbaus ist es also falsch, eine fixe Obergrenze festzulegen und damit im Bereich der Spezialfinanzierung den Spielraum zu verlieren, der nötig wäre, um einen dort notwendig werdenden Ausgleich ermöglichen zu können.



Letztes Argument: Man möchte mit zwei Bestimmungen Flexibilität bei der Mitteldotierung des NAF schaffen. Ich bin mit Kollege Hösli einer Meinung, dass es nicht geht, diese Sicherung an beiden Orten einzubauen. Einerseits möchte man die Flexibilität bei der Zuweisung der Mineralölsteuer behalten; dabei geht es um 250 Millionen Franken mehr oder weniger. Andererseits möchte die Vorlage ja auch die Automobilsteuer kürzen können, wenn Sparmassnahmen notwendig würden. Eine solche Bestimmung gibt es auch im Eisenbahnrecht nicht. Ich bin aber – entgegen der Auffassung von Herrn Hösli – der Meinung, dass wir die zweite Sicherung aufgeben und uns dort dem Nationalrat anschliessen sollten. Damit würden wir verhindern, dass insgesamt sogar 400 Millionen Franken zur Verfügung stehen, wenn Sparanstrengungen notwendig sind. Mein Fazit: Bleiben wir bei der Formulierung "maximal 60 Prozent", dafür folgen wir bei der nächsten Bestimmung in Artikel 86 Absatz 6 zur Verwendung der Automobilsteuer für Sparprogramme dem Nationalrat.