



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): Noch kurz zwei, drei Worte:

1. Was diese Milchkuh-Initiative betrifft, so ist es für mich jetzt wirklich überhaupt kein Argument mehr, wie stark die Ablehnung oder wie schwach die Zustimmung war. Ich hatte auch einige Auftritte, auch bei Automobilverbänden. Ich habe immer gesagt, dass ich dieser Milchkuh-Initiative nicht zustimmen kann und wir jetzt den NAF geschmiedet haben. Da werden dann diese 60 Prozent der Mineralölsteuer für die Strassen verwendet. Ob das Wort "maximal" stehen soll, war ja immer ein bisschen in der Schwebe, man kann sagen, mehr oder weniger 60 Prozent. Das ist ein guter Kompromiss. Da haben sich also viele, die sich jetzt auch für diese Variante der Minderheit einsetzen, gegen die Milchkuh-Initiative geäussert. Wenn das anders gewesen wäre, wären auch mehr als 30 Prozent dafür gewesen. Dieser Punkt ist für mich abgehakt, das ist ein anderes Thema. Der NAF war die Alternative, und sehr viele haben sich für diesen NAF starkgemacht und waren gegen die Milchkuh-Initiative.

2. Zu Ihrem Argument, Kollege Graber: Sie haben gesagt, dass man dieses Manövrieren, diese Spielerei noch will. Sie wissen, wie viele Probleme wir im Strassenbereich zu bewältigen haben, in den Agglomerationen, in den Berg- und Randregionen, überall. Wenn Sie planen und Projekte aufgleisen müssen und das Parlament irgendwie Spielereien machen kann, mit mehreren Hundert Millionen Franken jährlich, dann wird es extrem schwierig. Es wird extrem schwierig, diese Problematik wirklich in den Griff zu bekommen und endlich einmal auf den Strassen eine Situation herzustellen, die wieder einigermassen wirtschaftlich und wirtschaftlich zu handhaben ist.

3. Kollege Janiak hat gesagt, der öffentliche Verkehr sei viel teurer als der Individualverkehr, als das Autofahren. Sie bezahlen – nicht Sie, ich auch nicht, aber der "Normalbürger", und das sind wir ja auch noch und nachher dann sicher wieder – etwa 3500 Franken für ein Generalabonnement. 3500 Franken sind vielleicht ungefähr die Abschreibung für ein Auto, und dann haben Sie noch kein teures. Da kommen all die Abgaben noch hinzu. Es ist doch nicht wahr, dass der öffentliche Verkehr viel teurer ist als der Individualverkehr. Man kann darüber streiten, ob sich der Individualverkehr gar

AB 2016 S 639 / BO 2016 E 639

nicht, zu 100 Prozent oder zu mehr als 100 Prozent selbst finanziere. Nehmen wir an, es seien 80 oder 90 Prozent. Der öffentliche Verkehr finanziert sich zu etwa 50 Prozent selbst, den Rest finanziert die öffentliche Hand. Das ist einfach Tatsache, das ist in Gottes Namen so. Man kann nicht sagen, der öffentliche Verkehr finanziere sich viel besser als die Strasse. Da stimmt einiges nicht zusammen. Dabei geht es nicht um die Frage "öffentlicher Verkehr gegen Strasse", überhaupt nicht. Die Situation im Strassenbereich in der Schweiz ist aber nicht so, dass man darauf verzichten könnte, intensiv und mit Nachdruck zu investieren und die nötigen Mittel bereitzustellen.